

**MONDIALE RALLY CITROËN PER RILANCIARSI PUNTA SU OGIER E LOEB**

Aut. 650 - € 6.600 - CAD. 11.000 CAD  
M.C. COTÉ D'AZUR 3,00 € - P.E. COTÉ D'AZUR 1,50 € - F.3000  
CH. 67 770 CHF - CH. 8,00 CHF - USA \$3,95

# AUTO SPRINT

n. 37

Anno LVI Settimanale 12-18 settembre 2017

3 Euro (Italy only)



70037  
9 11 770005 174006  
Pubblinter Spec. in p.p. - DL 30/03/2001 (art. 1, L. 96/2001 art. 1, c. 1) 038 Bologna

**Speciale  
in regalo**

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



# > 70

1947-2017



**VERSO IL GP SINGAPORE**

# SETTANTA ROBA

Il Cavallino festeggia i 70 anni a Fiorano. Sono celebrazioni con vista sul Mondiale di F.1 che nel weekend **incendia** Marina Bay. **«Saremo belli carichi»**, rilancia il presidente Marchionne



*Mobile Open  
e cambi gratis  
quando vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

SCEGLI L'OFFERTA  
CHE FA PER TE

**OPEN  
6 GB**

600 MIN  
300 SMS

**OPEN  
7 GB**

200 MIN

**9** €

OGNI 4 SETT.  
PER SEMPRE

tiscali.it

☎ 130 TISCALI STORE

**T** TISCALI



# Ferrari verso un Oriente estremo

**L**a scoppola di Monza, quella che ha fatto girare un po' le balle al presidente Sergio Marchionne e anche a migliaia di tifosi della Rossa, è benzina sul fuoco di una stagione sorprendentemente incendiaria per la Ferrari che ha riacceso la passione e risvegliato l'orgoglio del popolo rosso. Quelle due Mercedes che hanno tagliato il traguardo prima di tutti nel Tempio della Velocità, sono ancora ombre inquietanti che si aggirano a Maranello. Anche nei giorni di festa, quelli nei quali si sono celebrati i 70 anni della nascita del Mito del Cavallino. C'era tutto il mondo lo scorso week-end a Fiorano per la grande festa della Rossa. Ha fatto un certo effetto rivedere Jean Todt a Maranello: il Presidente Fia è stato uno degli artefici insieme al Presidente Montezemolo (che ha brillato per la sua assenza) delle grandi vittorie dell'Era Schumacher. E con il numero uno della Federazione c'erano anche Chase Carey, il Presidente della F1, John Elkann (FCA), Giovanni Malagò (Presidente del Coni), Alberto Bombassei (Brembo). Al completo ovviamente anche tutto lo stato maggiore della Ferrari. Con Maurizio Arrivabene e Mattia Binotto in prima fila accanto a Vettel, Raikkonen e Giovinazzi.

A Fiorano sono arrivati oltre 4mila clienti da tutto il mondo con quasi mille vetture che hanno messo le ruote sulla pista-mito del Cavallino, che tiene a battesimo tutte le Rosse. Una festa ideale per il marchio al termine di un anno che ha visto un ciclo di eventi che ha toccato 60 Paesi e che continuerà fino alla fine del 2017. Il valore com-

plativo dell'asta di Sotheby's che ha visto "battuti" trentotto Ferrari ha raggiunto i 63 milioni di euro, un record per un evento dedicato a un'unica marca. Ora però, finiti i festeggiamenti, la Rossa torna a pensare a quel Mondiale di F1 che ha un andamento da montagne russe. Una stagione con tanti up and down. La Formula Uno saluta l'Europa e va a Oriente. Un Oriente piuttosto estremo visto quello che c'è in ballo. Singapore, Malesia, Giappone.

Ci si gioca molto nei prossimi tre Gp. Ennesime finali di un campionato esaltante. E ancora tutto da scrivere, senza fare proclami a testa bassa perché quest'anno è facile vedere ogni previsione andare in fumo. A Singapore la Rossa porterà alcuni aggiornamenti a livello aerodinamico e anche la consapevolezza di potersela giocare fino in fondo con la Mercedes. Quella che la Rossa vuol riportare a più miti consigli nella notte di Marina Bay. Tutto in silenzio. Senza fare proclami.

In questo numero abbiamo voluto ricordare Colin McRae con uno speciale di 20 pagine a dieci anni dalla scomparsa del rallyista scozzese in un crash in elicottero. Era il 15 settembre 2007 e se ne andava uno di quei personaggi che segnano un'epoca lasciando ricordi profondi. Rallyista capace di imprese impossibili e incidenti colossali, il ragazzaccio di Lanark era uno che viaggiava sempre al limite, senza mezze misure. Un titolo iridato e 25 vittorie nel campionato del mondo: sono questi i numeri della sua carriera ma non sono sufficienti a ricomprendere compiutamente la portata di un pilota divenuto icona... ●

## FORMULA UNO

- 10** VERSO GP SINGAPORE SETTANTA ROBA
- 18** VERSO GP SINGAPORE I NUMERI 2
- 20** VERSO GP SINGAPORE ASSEDIO A HAMILTON
- 24** VERSO GP SINGAPORE ALONSO RADIO DAYS
- 30** VERSO GP SINGAPORE SAINZ ALLA RENAULT
- 32** VERSO GP SINGAPORE FARI D'ITALIA
- 34** VERSO GP SINGAPORE OCON-STROLL

## VELOCITÀ

- 76** EFFETTO SUPERCUP
- 78** DTM NURBURGRING
- 80** FIA F3 NURBURGRING
- 82** F4 IMOLA
- 84** GT ITALIA IMOLA
- 86** CARRERA CUP IMOLA
- 88** TCR E TCS ITALY IMOLA
- 90** LEON CUP IMOLA
- 91** COPPA ITALIA VALLELUNGA
- 92** LOTUS CUP VALLELUNGA

## RALLY

- 41** LA LEGGENDA DI COLIN McRAE
- 62** MONDIALE CITROËN RILANCIA CON I SEB
- 66** MONDIALE MIKKELSEN GUARDA AL FUTURO
- 68** ANTEPRIMA PIRELLI TORNA NEL MONDIALE
- 70** EUROPEO E CIR ROMA CAPUTMUNDI
- 72** CIWRC SAN MARTINO DI CASTROZZA
- 74** TERRA NIDO DELL'AQUILA

## RUBRICHE

- 4** IL FLOBERT
- 6** LE TELEVISIONI
- 16** BASTIAN CONTRARIO
- 28** IL PUNTO TECNICO
- 36** CUORE DA CORSA
- 95** LE CLASSIFICHE
- 97** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 98** POSTASPRINT

## domenicaserà





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

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



# Sorrisi & tensioni

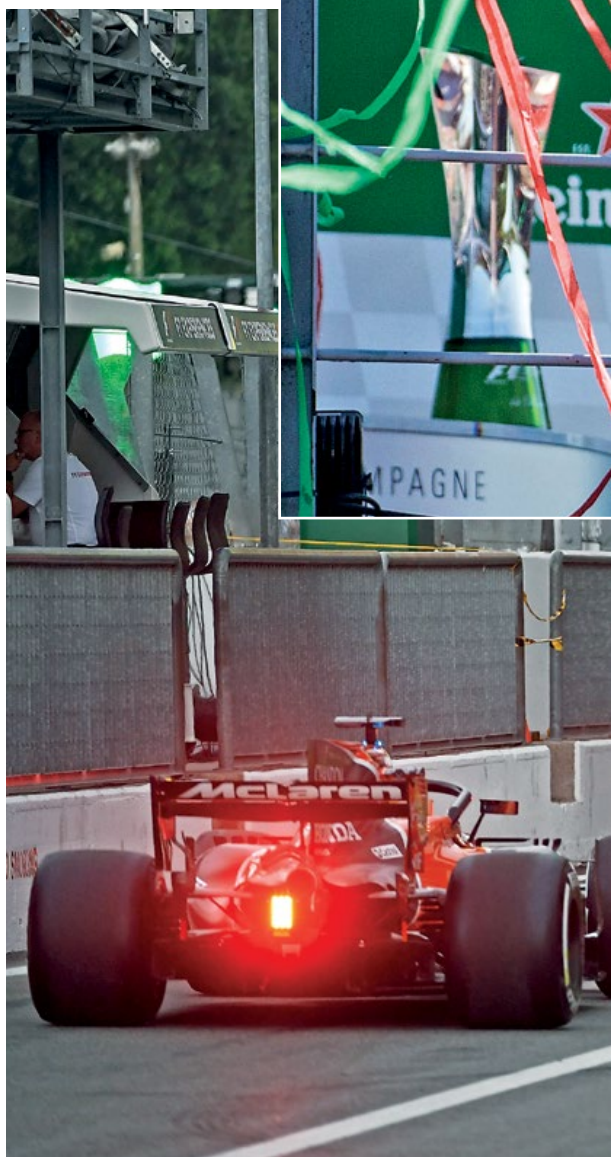
**A MONZA È PARTITA UNA VERA CAMPAGNA ANTI-SORRISO. HAMILTON LO VOLEVA TOGLIERE A VETTEL. ORA MARCHIONNE VUOL FARE LO STESSO CON LA MERCEDES**

## Sorrisi

Che il sorriso sia uno dei grandi protagonisti del mondo moderno è persino superfluo ricordarlo. Il sorriso compare nelle pubblicità di dentifrici, shampoo, cibi per animali, mobili, profilattici, televisori, gomme da masticare, spaghetti, telefonini. Ma - ed è uno scoop di Flobert - sappiate che in gran segreto è partita una campagna anti-sorriso. I testimonial sono i più improbabili, ovviamente. E li abbiamo scoperti. Venerdì di Monza. Domanda a Hamilton su chi sia il favorito del Gp d'Italia: «Vettel. Però mi piacerebbe davvero togliergli il sorriso che lo accompagna in questi giorni». Intervento di Marchionne dopo la gara: «La Mercedes è andata forte, ma dobbiamo fare di tutto per toglierle il sorriso...». Chi è il regista degli slogan che invitano a togliere il sorriso? Comunque sia, noi di Flobert siamo contrari. E speriamo lo siano anche i nostri lettori, o no?

## Lavoratori

Ciao Flavio, che ci fai qui a Monza? «Ogni tanto bisogna pur lavorare», è stata la secca risposta. E invece di cincischiare nel paddock, Briatore a Monza lo abbiamo visto entrare in diversi motorhome per interminabili riunioni. Lunghissima quella con gli uomini della Renault, ad esempio. E poi quella con i responsabili della McLaren. Ovvio il soggetto del suo "lavoro": Fernando Alonso, di cui Flavio è il manager. Infatti sarebbe riuscito a far avere al suo assistito i motori Renault sulla McLaren del 2018. Passano gli anni ma Briatore resta sempre il baricentro di tante importanti operazioni.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**RIDE BENE  
CHI RIDE PRIMO**

Sorridono tutti sul podio del Gp d'Italia dove Hamilton conquistando la vittoria davanti a Bottas e Vettel è tornato in testa al Mondiale e stavolta con tre punti di vantaggio sul tedesco della Ferrari. A sinistra, le due McLaren in uscita dai box. I motori Honda potrebbero essere sostituiti dai Renault. Sembra essere questa una condizione determinante per perseguire il rapporto con Fernando Alonso anche in futuro



## Rinascita

«*Mattia, sei l'uomo della rinascita Ferrari!*». Con questa frase ed altre acclamazioni simili, in molti hanno accolto e applaudito Mattia Binotto a Monza. Tifosi, appassionati del Cavallino. Chi stava camminando in totale anonimato verso il paddock, alle spalle del direttore tecnico di Maranello, ha potuto ascoltare anche altri commenti. Il più interessante: «*Ma perché Binotto non lo fanno mai parlare?*». Cercando di dare risposta, incontriamo un problema: non sappiamo infatti se sia il team a blindare Binotto o se sia Binotto a non voler esternare.

## Dissonanze

«*Vettel? Mai contattato*». «*Vettel? Abbiamo parlato con lui sino a due mesi fa*». La prima dichiarazione è di Toto Wolff, la seconda è di Niki Lauda. Ovviamente la palma della sincerità va a Lauda. Non che abbia rivelato chissà che, ma è normale che un team come la Mercedes parli con tutti, sempre, per conoscere come si muove il mercato e prendere le opportune decisioni anticipando la concorrenza. Altrettanto, non è uno scandalo che Vettel prima di rinnovare per tre anni con la Ferrari abbia discusso con la Mercedes, che è la squadra che ha vinto di più negli ultimi anni. Parlare non significa firmare o incontrarsi con l'avvocato. Parlare significa parlare e basta. Caro Wolff, Flobert ti mostra il cartellino giallo!

## Lucidità

In molti hanno apprezzato Robert Kubica nel ruolo di telecronista Sky. Il pilota polacco, in gran forma fisica grazie al costante allenamento sui pedali tra la Toscana e la Liguria, ha dimostrato in effetti una eccezionale lucidità nell'interpretare e raccontare le fasi più importanti della corsa. Il che ci fa pensare che il suo possibile, speriamo prossimo ritorno in pista, non sia legato semplicemente alle doti di guida ma ad una proverbiale prontezza analitica applicata a ciò che gli sta attorno, a cominciare dalla macchina per finire all'atteggiamento di tecnici e meccanici. In questo senso, chi ha lavorato con lui, conserva una quantità impressionante di osservazioni azzeccate.

## Pacifismo

Che bello sentire che tra Perez e Ocon è tornata l'armonia. «*Abbiamo capito di aver sbagliato, d'ora in poi lavoreremo per la squadra*». «*Abbiamo commesso delle ingenuità che vanno bene per il nostro orgoglio, ma non fanno gli interessi della Force India*». «*Si, non lo faremo più*». «*Adesso abbiamo voltato pagina quindi non parliamo più di quello che è accaduto nelle corse precedenti*». Che meraviglia. Sembra una fiaba. Quanto durerà? Flobert accetta scommesse. Il vincitore avrà diritto a una cena col direttore di Autosprint. Paga Force India, naturalmente.

## Rubata

A noi di Flobert è stata rubata una vecchia, amatissima Vespa PX 200, classe 1981, nell'immediata vigilia di Monza. Quando l'ha saputo, Alberto Antonini, responsabile della comunicazione Ferrari in pista, ci ha inviato una fotografia con la dicitura: «*Ritrovata!*». Nella foto compariva la bellissima Vespa preparata appositamente per Vettel, bianca, con fregi germanici e italiani, parcheggiata sotto il motorhome Ferrari. Il gesto? Simpatico e affettuoso. Ma inutile, ahinoi. Si trattava di una Vespa 50 e, a differenza del PX 200 trafugato, non presentava nemmeno una macchia di ruggine.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



## SILENZI E PAROLE

A fianco, il silente Mattia Binotto, a destra un ciarliero Robert Kubica nel paddock di Monza e apprezzatissimo per i suoi interventi su Sky durante il week end monzese. Sotto, l'evergreen Arturo Merzario. In basso, Ocon e Perez, in basso a destra Giovinazzi e a sinistra, Vettel in Vespa



## Previsioni

Arturo, chi vincerà il Gran Premio? «Vorrei dire Ferrari, ma con uno squalo come Hamilton non c'è speranza». Elegante in giacca blu e cappello bianco da cow boy, senza più la scritta Marlboro, Arturo Merzario è rimasto affascinato, a Monza, dal giro di Lewis nel diluvio. Ed ha azzeccato la previsione. Commentando poi: «Hamilton è uno di quei campioni che nei momenti giusti diventano imbattibili. Primo in qualifica con la pioggia, primo in gara col sole, zero errori, chi lo ferma più?».

## Candidature

Parecchi giornalisti e affini stanno facendo letteralmente carte false pur di mediare una collaborazione con Liberty Media, millantando straordinarie competenze in materia, idee rivoluzionarie e capacità inesprese pronte al decollo. Pare che Ross Brawn abbia tra le mani una lista di nomi che depenna ridendo e scherzando. Lui, a pesare le persone, per quelle che sono e non sono, è sempre stato un asso.

## Conteggi

Oramai viene da ridere. Non c'è più un Gran Premio nel quale Alonso e Vandoorne non partano senza handicap. A volte anche di 65 posizioni, spesso tra 10 e 30. Ridicolo. Ma la colpa è della Honda, che continua a massacrare motori endotermici, Mgu-H, Mgu-K, batterie e tanto altro ancora. Ad ogni rottura c'è la penalità. In posizioni arretrate in griglia. Se fossero punti, la McLaren oggi ne avrebbe molti di più di quanti non ne abbia ottenuti la Mercedes nel Mondiale Costruttori.

## Gratis?

Il povero Giovinazzi neppure ha guidato nelle libere del venerdì. La Haas gli ha preferito Magnussen, perché a Monza era prevista pioggia che poi non è arrivata. Leclerc ha invece continuato a macinare belle figure in Formula 2. Sia l'uno sia l'altro sono stati più volte citati da Marchionne: «Li vogliamo mettere a fare esperienza in due squadre con i nostri motori, per poi riportarli a casa». Bel progetto. Però le squadra in questione, Haas e Sauber, non vogliono assumerli gratis. Pretendono uno sconto nella fornitura di motori. E quindi le cose si complicano... ●





di Carlo Vanzini Sky F.1

**ADESSO VETTEL DEVE DARE IL MASSIMO PER RECUPERARE**  
Seb in pista fa scintille mentre ai box, in basso, si coordina con gli uomini Ferrari. Da Singapore in poi la Rossa deve ricominciare a mordere la Mercedes



# Dettagli decisivi

**DA QUI IN POI OGNI PICCOLO PARTICOLARE PUÒ FARE LA DIFFERENZA SCOPRIAMO QUALE PUÒ ESSERE LA POSTURA PSICOLOGICA VINCENTE**

**Q**uando ti aspetti di soffrire, ma non così tanto, quando vedi Raikkonen, con lo spazio di due macchine di vantaggio, prima della staccata, infilato così da Riccardo e quando vedi i Mercedes sorridere e mettere i piedi sul divano nel tuo salotto, dopo averti rotto la cristalleria, è chiaro che da primo tifoso e padrone di casa ti girano a cannone. Esternare fa bene alla salute, lo dicono i saggi asiatici, guai a tenersi dentro le turbolenze, ne va della salute e va da sé che il presidente Marchionne ha affidato alle parole la sua sofferenza da "primo ultra" della Ferrari. Le analisi post weekend lo avranno riportato alla serenità in-

teriore, molto asiatica. Serve tanta filosofia Zen e calma per quella che sarà, fino alla fine, iniziando dalle tre gare, guarda a caso asiatiche, una partita a scacchi in base alle curve, ai rettilinei, alle staccate e al meteo, consapevole, con tutta la squadra, che la Rossa è stata a Monza troppo brutta per essere quella vera. Una sconfitta che va presa con filosofia. Mercedes, da quando c'è la power unit, a Monza, ha concesso solo le briciole agli altri: 4 pole su 4, 4 vittorie su 4, 3 doppiette su 4, tutti i 212 giri di quattro edizioni al comando e solo 2 giri veloci in gara su 4, di Riccardo quest'anno e, udite, udite, di Alonso due anni fa,

i restanti, ma è chiaro ed evidente che il mezzo minuto di distacco è andato oltre alle più pessimistiche previsioni. Red Bull che di colpo sarebbe stata davanti alla Ferrari senza penalità, Stroll e Ocon che vanno più forte sul bagnato, insomma è evidente che in Brianza si sono concentrati tutti i fattori negativi a più non posso. Il podio di Vettel ha salvato da una *débâcle* devastante e l'entusiasmo del popolo rosso ha dimostrato che quel "fuori programma" negativo ci può anche stare, ma adesso basta, adesso serve la Ferrari vera da qui alla fine e ci sarà, ne siamo certi!  
L'errore di settaggio, per cer-

fotografie COLOMBO





care di chiudere un gap, sulla carta colmabile, del venerdì e la pioggia, con poi annesso parco chiuso del sabato, hanno portato al risultato che conosciamo, ma anche a una conoscenza di dati che consentirà di non ricaderci più. Quel che è fatto è fatto e quel che è detto è detto. Al presidente, "armato" di bastone e carota, girano perché sa che la squadra è pronta e attrezzata per provare il colpaccio. Molti ingegneri, esterni al team, a microfoni spenti, sostengono che la Rossa è mediamente la macchina migliore mentre la Mercedes ha il pilota più talentuoso, ma per questo anche più discontinuo.

Ferrari ha più pressione certo, non potrebbe essere altrimenti, non vince da 9 anni il titolo Costruttori e da 10 quello Piloti e quando sei vestito di rosso hai un solo obiettivo, vincere, tutto il resto è sconfitta, il secondo è primo dei perdenti. La Ferrari ha fame e quando la si ha si rischiano due cose: abbuffate e mal di pancia.

Singapore è l'ennesimo viatico. Piano con dire che è una pista chiaramente a favore di Ferrari, ci ha vinto due anni fa, ma lo scorso anno guardò da giù il podio con Hamilton vincitore e Rosberg terzo. Le caratteristiche della pista, stando a questo 2017, dovrebbero tornare a esaltare il pacchetto rosso, più completo e dinamico, per poi giocarsela in Malaysia e, sulla carta, soffrire un po' in Giappone. Insomma calma e sangue freddo.

Il mondiale è apertissimo, ma adesso ogni singolo dettaglio lo decide! E allora sotto con la filosofia Zen che si addice a pennello a questa sfida con i suoi 3 fondamentali: fede in te stesso: crederci sempre e comunque! Dubita: con scetticismo intelligente analizza tutto per avere il massimo da tutto! Autodisciplina: per superare gli ostacoli nei momenti di difficoltà senza perdere la testa! In sostanza: rendi il tuo spirito simile al vento che passa su tutte le cose senza attaccarsi a nessuna di esse... e sarai campione del mondo! ●



## PROSSIMO GP



17 SETTEMBRE

## ALLE ORE 14.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Marina Bay, Singapore  
5065 m / 61 giri / ore 14.00

### I PRIMATI

**In prova:** N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'42"584, media 177.747 km/h

**In gara:** D.Ricciardo (Red Bull Rb12/Tag Heuer, 2016) 1'47"187, media 170.113 km/h

**Distanza:** N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1H55'48"950, media 159.992 km/h

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

#### VENERDÌ 15 SETTEMBRE

SkySportF1	libere 1	10.30
SkySportF1	libere 2	14.30
RaiSport	libere 1	10.30
RaiSport	libere 2	14.30

#### SABATO 16 SETTEMBRE

SkySportF1	libere 3	12.00
SkySportF1	Qualifiche	15.00
RaiSport	libere 3	12.00
Rai2	Qualifiche	15.00

#### DOMENICA 17 SETTEMBRE

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 1	Gara	14.00

### IL GP CON



Diretta delle prove e della gara  
da venerdì 15 a domenica  
17 settembre

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



# Settanta il mito si rinnova



**F**IORANO - La casa colonica con i muri bianchi e le finestre rosse dove Enzo Ferrari viveva la sua Fiorano è laggiù in fondo. Pochi passi e tutto intorno leggenda. Maranello capitale del mondo. Quel mondo che 70 anni fa era già futuro grazie a uno dei più grandi personaggi della storia che «ha insegnato a non abbandonare i nostri sogni spingendoci a prendere rischi per realizzarli. Un modo bellissimo per lasciare il segno e fare la differenza», come ha spiegato il presidente della Scuderia Sergio Marchionne. E ha aggiunto: «Essere il presidente della Ferrari è un privilegio e una grande responsabilità. Questa azienda non solo simbolo di eccellenza, lusso,

**LA LEZIONE  
DI ENZO FERRARI  
È PREZIOSA  
ANCORA OGGI. E  
QUESTO GIUBILEO  
LA RISCOPRE,  
IN PIENA  
SFIDA IRIDATA  
CON MERCEDES**

design e innovazione tecnologica, ma soprattutto rappresenta grandi valori dell'Italia e dell'italianità nel mondo. Sono i valori in cui credeva un ragazzo nato a pochi chilometri da qui e che hanno preso corpo proprio su queste strade 70 anni fa, in un'Italia che riemergeva a fatica dalle macerie della guerra. Quello che Enzo Ferrari ci ha insegnato vale ancora oggi».

Sulla rampa di lancio della pista di Fiorano sono decollate le celebrazioni per il settantesimo anniversario della nascita della prima vettura del Cavallino. «Non succede, ma se succede in caso dovesse arrivare il titolo iridato con Vettel siamo pronti a replicare la festa», dicono in un bar lun-



roba



go via Abetone Inferiore, intasata di Rosse e appassionati. Ma questo è un evento che travalica la scena dei Gp. Questa è storia raccontata dalle cinquecento Ferrari approdate a Maranello e poi a Fiorano e arrivate da tutte le parti del mondo. Sottolinea John Elkann, numero uno di Exor: «Sono molto emozionato a essere qui oggi. E penso che Enzo Ferrari sarebbe orgoglioso di una giornata come questa». Aggiunge il figlio del fondatore, Piero Ferrari: «È una giornata importante, siamo con tanti amici, con tanti clienti, con tante persone che ci vogliono bene». Poi aggiunge: «La Ferrari più bella? La 275 Gtb che mi regalò papà per i 18 anni». -----▶

#### UNA LUNGA STORIA D'AMORE

Le Rosse, dalla prima alle più recenti, ere diverse, ma lo stesso incanto negli occhi degli appassionati, da 70 anni sempre pronti alla meraviglia e al plauso per le creature sfornate dalla factory di Enzo Ferrari



## A 40 ANNI DAL SUO ULTIMO MONDIALE VINTO SU FERRARI NIKI LAUDA ORGOGLIOSO DI FESTEGGIARE LA ROSSA

Quattro caccia Eurofighter della base di Grosseto bucano i cielo sopra Maranello. Sono gemellati con la Ferrari perché il simbolo del Cavallino è quello che fu dell'aviatore Francesco Baracca. Poco dopo, cappellino rosso in testa, si materializza anche Niki Lauda, che giusto quarant'anni fa vinceva il titolo e poi se ne andava non prima di aver sbattuto anche la porta: «Un evento bellissimo del quale sono felice di far parte. La Ferrari è stata un pezzo importante della mia vita e sono venuto per questo, anche se oggi lavoro per la Mercedes. I ricordi che mi legano a Maranello non si cancelleranno mai. Fa parte della mia storia, ero un giovane pilota e mi chiamò il commentatore, c'era direttore sportivo Montezemolo e si vinse due titoli. Il cuore è con la Ferrari, la testa con la Mercedes. La Ferrari si è dimostrata molto forte quest'anno. Tante volte è stata vicina o più veloce. Singapore è una pista che potrebbe favorire la Rossa. Ma io credo che vinca Hamilton, anche sei qui non si può dire...». Ride sornione Niki, esibendo uno di quei sorrisetti che hanno fatto girare le balle a Marchionne. Già, quella doppietta Mercedes a Monza nel Gp di casa resta un argomento a margine della festa, ma ben presente.

### MARCHIONNE SI SBILANCIA SENZA PROBLEMI

## SERVIREBBE BATTEZZARE QUESTA ERA CON UN TITOLO IRIDATO

Eccolo lì, il Presidente. Maglionato e pungente: «Festeggiamo i 70 anni di storia di una grandissima azienda e io mi sento fortunato: ho avuto parecchie occupazioni di cui non ero orgoglioso, ma questa è la migliore che abbia mai fatto». Certo adesso servirebbe battezzare la sua era con un titolo iridato. «Andiamo a Singapore molto agguerriti», avverte Marchionne. Monza? Capitolo chiuso, ma istruttivo. «Ci siamo resi conto che non dovevamo fare quello che abbiamo fatto, che sbagliare in quel modo ingenuo ci è costato molto. Vettel ha avuto un problema al 40° giro e il divario in diminuzione tra noi e Ricciardo era dovuto al fatto che il nostro pilota non poteva spingere, ma il risultato non sarebbe cambiato. Da questo abbiamo imparato molto. I milioni di tifosi che ci seguono in tutto il mondo, il loro entusiasmo rappresenta per noi una spinta in più per fare sempre meglio e conquistare quella frazione di secondo in più che può significare vincere una gara o un campionato». Poco distanti Maurizio Arrivabene e Mattia Binotto ascoltano. Il giorno di festa della Ferrari non ha certo fatto dimenticare a nessuno che Sebastian Vettel e la Ferrari sono ancora in piena corsa per la conquista del titolo. Proprio qui in questo rione di Maranello dove si lavora a testa bassa, con i piedi per terra e in silenzio queste giornate di celebrazione sono state prese con un'iniezione di energia e la consapevo-



### ATMOSFERA DA FAVOLA PARTERRE DA SOGNO

A lato, i coniugi Raikkonen, Kimi e Minttu, sopra, Rosse di tutte le epoche in libertà. Al centro, lo chef Carlo Cracco e, in alto, Seb con Piero Ferrari omaggia il Cavallino che fu...





**GALLERIA DI UOMINI  
CHE HANNO FATTO STORIA**

A lato, John Elkann  
alla guida e, a destra,  
Arrivabene che abbraccia  
Vettel tra sorrisi  
beneauguranti. Sotto,  
Merzario con l'ingegner  
Forghieri e una foto  
di gruppo che comprende,  
da sinistra, Alesi, Vettel  
il presidente della Fia Todt,  
Carey di Liberty Media  
e lo stesso Arrivabene





lezza di portare sul petto il simbolo di un qualcosa di davvero importante. Si percepisce chiaramente che il Cavallino non molla. Che vuole giocarsela fino in fondo. A cominciare da Singapore dove da tutti viene indicata come la favorita. Eppure è vietato il ricorso ai super-proclami. In pista sulla SF70H verranno portati aggiornamenti a livello di aerodinamica per cercare un alto carico a caccia della prestazione. Aggiornamenti che sono una costante per quelli del reparto corse, anche loro festeggiati a Fiorano. Dove s'è dato appuntamento il mondo.

## PURE PIERO FERRARI CREDE PROFONDAMENTE IN SEB VETTEL PUÒ ESSERE UN NUOVO CATALIZZATORE PER LA ROSSA

Con tre punti da recuperare su Hamilton per la prima volta quest'anno leader solitario del Mondiale Piloti, Sebastian Vettel ha vissuto il weekend prima della sfida di Singapore in giacca e camicia, immerso in quella passione Rossa che a lui ha sempre fatto battere il cuore. «*Lo so che arriviamo*», ha detto sul podio di Monza alla folla che lo osannava. Ostentava sicurezza, il tedesco che si è legato alla Ferrari fino al 2020. «*Seb aprirà una nuova era con la Scuderia, così come Michael Schumacher circa una decina d'anni fa* - ha detto nei giorni scorsi Piero Ferrari - *Seb riporterà il titolo alla Ferrari a condizione che noi saremo in grado di fornirgli una vettura competitiva*». Già, Schumacher. Ogni sua immagine, ogni filmato che lo riguardava mandava letteralmente in estasi appassionati e clienti del Cavallino. In tribuna durante lo spettacolo ideato e organizzato da Marco Balich (l'uomo dell'Albero della Vita all'Expo di Milano e quello della cerimonia d'apertura dei Giochi di Rio) si sono uditi veri boati al cospetto delle immagini del tedesco felice e vincente con la Rossa. Anche Marchionne ha voluto fare un riferimento preciso a «*chi purtroppo non può essere qui ma che continua ad avere un posto in fila nel nostro cuore*».

## IL SABATO, SOTTO LA GESTIONE E IL NOME DI SOTHEBY'S ASTA MOMENTO EMOZIONANTE DELLE CELEBRAZIONI IN ATTO

«*Sono tutte belle queste Ferrari non saprei quale scegliere*», si lascia sfuggire Vettel. «*Sono stato tentato di comprarne un paio anche io*», ammette Marchionne. L'asta di Sotheby's nel sabato pomeriggio di Fiorano è stato il pezzo forte delle celebrazioni Ferrari. Il record è stato toccato con un esemplare speciale della LaFerrari Aperta (che avrà i colori rosso fuoco e due strisce bianche a disegnare la livrea) è stato aggiudicato a 8 milioni e trecento mila euro: il ricavato andrà a Save the Children per un progetto per la scolarizzazione dei bambini meno fortunati nel mondo. Erano tanti 35 i pezzi all'asta. Capolavori di scuola Ferrari. Una Ferrari 250 GT LWB California Spider del 1959 è stata battuta a 7 milioni; una 250 GT



SWB Berlinetta Competizione (uno dei 46 esemplari fatti in alluminio) 7 milioni e 350 mila euro. A un milione e 600 mila euro è stata acquistata anche la Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta Alloy, l'unico esemplare della vettura con carrozzeria in alluminio, rinvenuta dopo anni nelle campagne giapponesi e che ha avuto come primo proprietario il creatore della Conti Editore Luciano Conti. La vettura, ancora impolverata, faceva bella mostra di sé sulla pista di Fiorano. Cifre ragguardevoli all'asta sono state raggiunte anche con cimeli e oggettistica. 150mila euro per un orologio Hublot Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon; 19.500 per astuccio e attrezzi della Ferrari 275/365 GTB/4; 500mila euro per un modello 1/2 per la galleria del vento della Ferrari 812 Superfast. Cifre e passione senza confini. Ma ora c'è Singapore. Piedi per terra e testa bassa. Le uniche cifre che interessano, ora, sono quelle del Mondiale Piloti dove ci sono da limitare quei, fastidiosi, tre punti che dividono Hamilton da Vettel. ●

## FERRARI ALL'INCANTO CON ROSSE INCANTEVOLI

A destra, la Ferrari Daytona 365 Gtb/4 che fu del nostro editore Luciano Conti, poi finita in Giappone è stata una delle star della giornata, in alto, con l'asta - in alto, con Marchionne che dice la sua -, la quale ha visto sotto i riflettori esemplari pregevolissimi e significativi nella storia del Cavallino Rampante. Peraltro in un'ambientazione da sogno che ha visto presenti tantissime Rosse di tutte le epoche



## I PREZZI FERRARI ALL'ASTA

MODELLI	EURO
1991 Ferrari 348 TS	130.000
2010 Ferrari 458 Italia Army	335.000
Ferrari 488 Spider Greey Jewel	960.000
2005 Ferrari 575 Superamerica	320.000
2001 Ferrari Enzo	2.500.000
Ferrari 599 SA Aperta	1.035.000
2001 Ferrari 550 Sperimentale	250.000
Ferrari Daytona 365 GTS/4 Daytona Spider	2.200.000
1994 Ferrari 333 Sp	2.550.000
1950 Ferrari 195 Inter Coupé	975.000
1974 Ferrari 365 GT4 BB	420.000
1959 Ferrari 250 GT LWB California Spider	7.000.000
1969 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta Alloy	1.600.000
1968 Ferrari 330 GTC	560.000
1964 Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso	1.500.000
1994 Ferrari 348 GT/C LM	380.000
2016 Ferrari 488 GTE	515.000
1958 Ferrari 250 GT Cabriolet Serie I	4.200.000
1967 Ferrari 330 GTS	1.575.000
1962 Ferrari 250 GTS 2 + 2 Series II	400.000
1983 Ferrari 400 I	300.000
1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta Plexi	600.000
1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione	7.350.000
1960 Ferrari 250 GT cabriolet serie II	1.220.000
2001 Ferrari 550 Barchetta	340.000
1976 Ferrari 512 BB	370.000
1953 Ferrari 250 pa Coupé	2.550.000
1955 Ferrari 750 Monza Spider	3.000.000
2012 Ferrari 599 GTO	440.000
1966 Ferrari 275 GTB Alloy	2.600.000
1985 Ferrari 288 GTO	2.900.000
1973 Ferrari Dino 246 GTS	460.000
1989 Ferrari F40	950.000
1977 Ferrari F50	1.575.000
1960 Ferrari 250 GT Coupé	500.000
1964 Ferrari 330 GT 2+2 Serie I	220.000
1992 Ferrari 348 TB Challenge	210.000
1972 Ferrari 365 GTC/4	170.000
2011 Ferrari 458 GT3 Italia	470.000
2013 LaFerrari Prototyphe	1.880.000
2017 LaFerrari Aperta	8.300.000



di Mario Donnini

Vettel  
e Raikkonen  
brindano dopo  
la doppietta  
in Ungheria



# Brindo pure in onore della Ferrari 2019

**IN COINCIDENZA CON LA FESTA DEI 70 ANNI IN ALTO I CALICI NELL'AUSPICIO DI RESTAURARE UNA DELLE CARATTERISTICHE GENETICHE PIÙ NOBILI DELLA ROSSA EDIFICATA DAL DRAKE**

**F**esteggiamenti Ferrari 70, gran bella cosa. Momento stupendo per guardare indietro, tirare un sospiro bello e pensare anche al futuro.

Perché storie come quelle di Enzo Ferrari e dell'entità omonima da lui scaturita, nonché degli uomini e delle donne - per dirla come amano dire quelli che si sparano figuroni agratis col politically correct - chiamati a perpetuarla, nella vita capita di vederne sfrecciare e vincere poche. E proseguire nei secoli dei secoli, quasi nessuna.

Già che ci siamo, un po' come in quei momenti imbarazzanti e a fiato sospeso che si vivono al pranzo dei parenti & affini, quando a un certo punto il più sfacciato e temerario - per non dire dello zio già mezzo briaco dall'antipasto -, s'alza in piedi e chiama un brindisi dei più sgangherati e inattesi, 'sto brindisi estremo lo propongo con l'occhio al futuro remoto, perché mi sa tempo d'auspicare una cosa che sento tra capo e collo, precisamente di traverso. Ecco, signore e signori - aridaje col politically - siamo tutti qui idealmente riuniti al di là dello spazio e del tempo per dire che perfino i favolosi Anni '70 sono poca roba rispetto ai favolosi 70 anni della Ferrari. Eppure, nel pieno rispetto delle radici, del dna, delle caratteristiche geneticamente costituenti il nucleo nobile della Creatura Rossa, qui e ora, dopo quasi un quarto di secolo, auspicio che in prospettiva - non subito, per carità - Ella riscopra in F.1, dopo tanta e dolorosa latitanza - una delle particolarità sue più belle, severe, affascinanti e spietate: quella di correre nei Gp con due guide alla pari e non con una sola. In pratica è dai tempi di Berger e Alesi che questo non accade e poi quelle lì - purtroppo per noi e loro e per la Ferrari di allora - con le Rosse che avevano, con rispetto

parlando per il bel 12 cilindri, eran due guide per perdere, mica per vincere.

Da lì in poi inizia la meravigliosa era Schumi, l'epopea del Kaiser che come tale s'impone d'imperio decretando l'inizio del glorioso direttorato, che al suo fianco ammette solo operosi famuli, nomati a turno Irvine, Barrichello e Massa.

Cosa bella, giusta e feconda, perché arrivano titoli a iosa, piloti e Costruttori.

Poi, nel 2007-2008 lo strano e elastico interregno, nel quale prima Massa sa fare da stupendo aiuto a Raikkonen financo nella fatata Interlagos dell'iride di ritorno e poi Kimi non rompe mai le uova nel paniere a Felipe alla sua grande ma sfortunatissima occasione, datata 2008. Cioè i due si rivelano sfoderando lucido buon senso l'uno gregario dell'altro, alla bisogna.

Da lì inizia il quinquennio zero titoli con Alonso - gregari Massa e poi Raikkonen - quindi dal 2015 parte quel che sarà il mandato a sei anni da Seb Vettel, che ha proprio in Kimi il compagno ideale, perché - a suo dire - lo sente compatibile, affine e amico come nessun altro. In poche parole "Icemen" va così meno di lui e risulta così gestibile, da far star sereno Bellopampino. Oddio, quest'anno è dal Gp di Cina che auspico ordini di scuderia perché alla fine ciascun punto sarà prezioso nella lotta sfiancante contro la Mercedes, quindi figuriamoci. Però bisogna porre lo sguardo anche oltre e pensare a ciò che sarà il mondo dopo quest'anno e il prossimo.

Ecco, tranqui, che il discorso del brindisi sta volgendo quasi al termine, eh.

Raikkonen è tale da essere amato, seguito con affetto e garbo da tutti i tifosi della F.1. È uno dei pochi a non aver mai suscitato antipatia o indifferenza, perché negli anni belli s'è fatto apprezzare come manico e perfino per tutte le volte che ha fatto sor-

ridere e pure ridere grazie a quell'atteggiamento deliziosamente laconico, mezzo stralunato, sghembo e sopra le righe.

Quindi il suo anno in più alla Rossa sarà cosa bellissima, per la quale ci sentiamo d'abbracciare come un sol uomo Arrivabene e Marchionne. E via così.

Però, a calice alto, un incitamento e pure una domanda: evviva Raikkonen, dunque, ma, raga', quando finisce questo mutuo? Con Kimi siamo all'ultima rata, vero? Grazie a Voi tutti finalmente abbiamo rivisto e rivissuto una Ferrari che vince Gp, fa sudare i rivali e torna a render tosta la lotta per l'iride.

Ecco, manca una sola cosa.

Proprio per rispetto della Rossa e di Enzo Ferrari, sarebbe bello tornare a ossequiare il suo stile di gioco per antonomasia, quello schema in campo che vuole il Cavallino animato da non una, ma due guide a pari opportunità e pari competitività. In lotta - intelligente, eh -, anzitutto tra di loro ma privi di sudditanza psicologica pregressa l'uno nei confronti dell'altro. Perché la Ferrari - arrivare a 70 anni è anche sinonimo di riconoscere questa verità - è più importante e duratura di qualsiasi suo pur nobile portabandiera pro-tempore. È la Rossa che deve imporre lo schema ai piloti, non viceversa.

Perché la Ferrari possibilmente va servita. E semmai corteggiata e conquistata. Ma non coartata.

Viva la Ferrari, dunque. Viva Vettel & Raikkonen, certo, ma questo brindisi va oltre il 2018 ed è dedicato alla salute di una nuova e non ancora ipotizzabile e nominabile coppia, laddove e affinché non ci siano più, finalmente, numeri uno e numeri due, ma due campioni temibilissimi per i rivali e financo l'uno verso l'altro.

Come voleva, amava e bramava il Drake. Libiam nei lieti calici - dunque -, che la bellezza infiora e la fuggevol' ora s'inebria a voluttà.

Con una Ferrari che un giorno torni a due punte vere, perché con una sola questo 2017 ci basta e pure c'avanzerà. ●

An event by



Twitter Facebook Instagram YouTube WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

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

# MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



# PASSIONE A 360 GRADI

**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!**



# L'importanza dei numeri

**Q**uando la rincorsa al titolo Mondiale è così serrata, punto a punto, gara dopo gara, non sono soltanto importanti le configurazioni dei circuiti che si possono adattare più o meno alle monoposto Mercedes e Ferrari, la tipologia costruttiva delle vetture (passo lungo e passo corto). Per non parlare della efficienza delle power-unit di ultima generazione o del tanto discusso olio additivo. C'è un altro fattore fondamentale che entra in gioco quando la guerra si fa dura: il compagno di squadra. Come in ogni battaglia, l'apporto delle truppe alleate diventa decisivo per conquistare metro dopo metro il territorio, l'obiettivo finale. Lewis Hamilton e Sebastian Vettel possono contare totalmente su Valtteri Bottas e Kimi Raikkonen, i loro fidi scudieri. Non è mai scontato nel Mondiale F1. Ricordiamo, per esempio, che recentemente proprio Vettel, quando era in Red Bull e si giocava i mondiali contro Fernando Alonso, non ha mai avuto un supporto totale da Mark Webber mentre il ferrarista a sua volta, aveva Felipe Massa che si ingrugniva quando doveva farsi da parte. Prima ancora, alla fine degli Anni Novanta, Mika Hakkinen poteva contare su David Coulthard in casa McLaren per essere facilitato nella conquista dell'iride, mentre il suo primo rivale Michael Schumacher veniva aiutato a occhi chiusi da Rubens Barrichello. È accaduto che team come la Williams ad esempio, per guerre interne insanabili, abbiano perso mondiali perché Alan Jones non voleva intervenire in soccorso di Carlos Reutemann o che

GETTY IMAGES



## FINLANDESI AIUTANTI

Bottas e Raikkonen ai ferri corti a Monza: i due finlandesi potrebbero fare la differenza nella lotta iridata fra Hamilton e Vettel

SUTTON-IMAGES.COM



in Ferrari Nigel Mansell non fosse proprio dell'avviso di farsi da parte per il compagno Alain Prost quando c'era da combattere contro Ayrton Senna.

## Spalle dichiarate

Quest'anno ci troviamo di fronte a coppie perfette. Le seconde guide Bottas e Raikkonen, curiosamente entrambe finlandesi, si danno un gran da fare per permettere ai loro compagni di acquisire il maggior numero possibile di punti. E soprattutto portarli via al rivale per il mondiale. Raikkonen è stato un perfetto scudiero a Budapest, quando ha addirittura

rinunciato alla vittoria per coprire le spalle a un Vettel in difficoltà con il volante storto. Poi, a Spa, senza essere sollecitato dal team Ferrari, Raikkonen dopo aver sbagliato il suo giro finale in qualifica, ha pensato bene di aspettare Sebastian per "tirarlo" nel veloce tratto di Blanchimont. E per un pelo Vettel non ha segnato la pole. Anche a Monza, Kimi ha fatto il possibile per togliere di mezzo Bottas, con un primo mezzo giro durissimo nei confronti del connazionale ma questi ha ribattuto per le rime mettendosi l'elmetto in testa e respingendo il tentativo di attacco Ferrari. Ponendosi poi alle spalle di Hamilton,

**RAIKKONEN PER VETTEL  
E BOTTAS PER HAMILTON:  
FEDELI SCUDIERI,  
SARANNO DETERMINANTI  
NELLA LOTTA PER IL TITOLO.  
ECCO CON QUALI MOSSE**

**2**



GETTY IMAGES

no scambiati le prime due posizioni finché a Sochi, Bottas ha vinto davanti a Vettel (recuperandogli quindi 7 punti), mentre Raikkonen ha chiuso terzo davanti ad Hamilton, togliendogli tre punti. In Spagna, Lewis ha vinto davanti a Seb dopo un gran confronto, mentre a Montecarlo la doppietta Vettel-Raikkonen ha tenuto lontane le due Mercedes, con Hamilton appena settimo. Poi, però, le Stelle argentate si sono rifatte con gli interessi in Canada, restituendo la doppietta sonante e con Vettel solo quarto. La pazza gara di Baku ha visto Bottas secondo e Vettel quarto davanti a Hamilton mentre in Austria, Bottas ha vinto finendo ancora una volta davanti a Vettel, con Hamilton solo quarto, precedendo Raikkonen. Dunque, Valtteri è stato utilissimo alla causa, anche se in quel momento pure lui si era messo in testa sogni iridati. A Silverstone, uno-due Mercedes con Hamilton-Bottas e le Ferrari danneggiate nel finale da forature e cedimenti alle gomme. Ma è a Budapest che finalmente Raikkonen alza un muro per proteggere Vettel avviato verso la vittoria. A Spa, se la giocano Hamilton e Vettel, e a Monza è Bottas a tenersi dietro da subito le due Ferrari. Nelle ultime gare l'apporto delle seconde guide si è fatto decisamente più consistente e lo sarà sicuramente nelle rimanenti sette corse. Singapore è il primo banco prova, un circuito cittadino veloce, ma dove non sempre è facile superare e il supporto del compagno di squadra potrebbe rivelarsi determinante per acquisire quei punticini in più che in un mondiale serrato valgono oro pesante. ●

pronto a bloccare ogni assalto di chicchessia. A Maranello non ci sono stati dubbi nel definire i ruoli: troppo elevato il divario di punti in classifica tra Vettel e Raikkonen, il quale si è calato di buon grado nel ruolo di seconda guida, guadagnandosi così la conferma per il 2018 e un ingaggio da 8 milioni di euro. Con Bottas la Mercedes ha tentennato molto di più. Abituati a lasciare i loro due piloti liberi di darsela di santa ragione per mancanza di avversari, Hamilton e Nico Rosberg hanno spesso esagerato nei tre anni di dominio argentato. Questa politica Toto Wolff ha voluto mantenerla il più possibile anche questa sta-

gione, anche contro ogni logica. Arrivando al punto che, a Budapest, Hamilton abbia dovuto cedere nuovamente la posizione a Bottas all'ultima curva, dopo aver tentato vanamente di raggiungere le due Ferrari. Bottas è salito sul terzo gradino del podio, "rubando", su direttiva della squadra, tre punti a Lewis che potrebbero rivelarsi fondamentali per l'esito del campionato. Poi, proprio dopo l'Ungheria, le cose sono cambiate anche nel team Mercedes.

**A Singapore vedremo cosa faranno**

Nelle prime tre gare del 2017 (Melbourne, Shanghai, Sakhir), Vettel e Hamilton si so-

VERSO  
**GP** SINGAPORE

**IL PROTAGONISTA**

di Alessandro Gargantini

fotografie GETTY IMAGES



# Hamilton sotto attacco

FERRARI VOGLIOSA DI RISCOSSA. RED BULL INTENZIONATA A SFRUTTARE IL SUO POTENZIALE SU UN CIRCUITO CHE LE È CONGENIALE. PER IL NEO LEADER DELLA CLASSIFICA A MARINA BAY SARÀ DURA

**D**a Monza, il Mondiale di Formula Uno ha un nuovo padrone. Con l'uno-due messo a segno nei Gran Premi di Belgio e Italia, che hanno portato a sei vittorie il suo bottino stagionale, Lewis Hamilton ha tinto d'argento la classifica, portandosi al vertice con tre lunghezze di vantaggio su Sebastian Vettel. Il tedesco, nonostante sia stato detronizzato, ha comunque lasciato con un mode tutt'altro che negativo il paddock dell'impianto lombardo. La seconda e terza posizione, ottenute sulle due piste che alla vigilia erano viste come le più sfavorevoli per la Ferrari SF70H, mantengono sostanzialmente sullo stesso livello il duo di testa, con il trentenne di Heppenheim temporaneamente scaricato dalla pressione che deriva da un primato in graduatoria che nel concreto ha valore soltanto relativo se non mantenuto fino in fondo. Almeno fino al prossimo fine settimana, Hamilton

può dunque godersi la ritrovata leadership. In una tranquillità apparente, visto che l'attesa reazione del Cavallino non può non far scattare l'allarme nella sua testa. Anche perché, sui due tracciati più veloci del campionato, di elementi positivi per la Ferrari ce ne sono stati parecchi. Sia in termini di competitività in pista, che di classifica. Maurizio Arrivabene e i suoi uomini si trovano ora in una posizione che strategicamente potrebbe anche rivelarsi vantaggiosa. Il pilota inglese si trova al centro del mirino di Sebastian Vettel, con la Casa di Maranello che ha una carta in più da giocare dal punto di vista motoristico e con dalla sua parte anche il calendario che nei prossimi mesi presenterà piste che sembrano fatte apposta per esaltare le caratteristiche della Rossa. Era obiettivo del pilota inglese prendersi la leadership del campionato in questa fase a lui propizia della stagione, ma la sensazione



#### MA IL NUMERO 1 SONO IO!

Lanciato in cima alla graduatoria grazie alla doppietta Spa-Monza, Lewis Hamilton guarda con fiducia a Singapore, pur sapendo perfettamente che sul cittadino di Marina Bay le incognite non mancano

è che Lewis si attendesse a questo punto un vantaggio ancora superiore. Valtteri Bottas non è riuscito a soffiare punti a Sebastian Vettel in Belgio, dove il livello di competitività della Ferrari è stato assoluto e solo per una questione di centimetri al tedesco non è riuscito l'affondo vincente nel finale dopo l'uscita della safety-car.

E anche a Monza, dopo le qualifiche che hanno visto le Ferrari in difficoltà a causa dei problemi di trazione sotto la pioggia, nei piani del britannico Sebastian Vettel non avrebbe dovuto fargli compagnia sul podio. In Brianza il Cavallino è invece riuscito a limitare i danni, ha scongiurato una possibile debacle traendo il massimo da un fine settimana iniziato male. Un segnale importante, dal momento che sono proprio queste situazioni che, a fine campionato, possono pesare in maniera decisiva sulle gerarchie. E il fatto che, nonostante i trentasei secondi rimediati in pista, il pilota tedesco della Ferrari sul podio fosse talmente di buon umore da rubare la scena al vincitore, fa capire come la tappa italiana sia stata ben metabolizzata dal quattro volte campione del mondo: Monza è stata un episodio, state tranquilli che ora "arriviamo".

A fianco di Sebastian Vettel, Lewis Hamilton sul podio ha avuto l'intelligenza di far buon viso a qualche stupido fischio di troppo che si è sentito sul podio di Monza. E nelle riflessioni a freddo del dopo gara, per caricare ulteriormente l'ambiente Mercedes ha esaltato il gran stato di forma della squadra: «Non abbiamo mai lavorato bene come in questo momento, i nostri ingegneri hanno svolto un lavoro eccezionale ed ora stiamo iniziando a vedere i risultati. Sono davvero soddisfatto per il comportamento della W08 e dal lato mio devo solo assicurarmi di dare il massimo. A Monza ha vinto la squadra nel suo insieme, che quando è serrata diventa ancora più forte, e la vicinanza dei più alti rappresentanti di Daimler, Petronas e Mercedes sulla pista italiana non è casuale». Un modo di fare quadrato e prepararsi al ritorno del Cavallino.

E subito è arrivata anche la risposta alla conferma di Sebastian Vettel alla Ferrari. Un fatto che non l'ha lasciato affatto indifferente, visto che a più riprese Lewis aveva mandato segnali molto distensivi a Maranello, facendo capire che prima o poi cederà al fascino della Ferrari, qualora se ne presenterà l'occasione. «Mi ispira e fornisce grandi motivazioni l'intensità e l'incredibile coinvolgimento di ogni elemento in Mercedes per ottenere grandi risultati e sono convinto che la striscia di successi continuerà a lungo. Anche perché non c'è una singola parte della mia vettura che non funzioni alla perfezione». Argomenti che appaiono fino a un certo punto spontanei e che fanno trasparire una volontà di reazione alla porta che gli uomini di Maranello

gli hanno chiuso davanti al naso. Anche perché, la supremazia Mercedes sulla Ferrari è stata reale soltanto a Silverstone e Monza. Autodromi nei quali la power unit gioca un ruolo di primissimo piano. Max Verstappen e Daniel Ricciardo sono certamente al di sopra di ogni sospetto nella comparazione dei punti di forza tra Mercedes e Ferrari e, soprattutto, su quelli che potrebbero essere decisivi nel disegnare le gerarchie a fine anno. Entrambi, senza esitazione, avevano indicato che la power-unit

**I NOSTRI TECNICI  
HANNO FATTO  
UN GRAN LAVORO  
E STIAMO INIZIANDO  
ORA A VEDERNE  
I RISULTATI**

**LEWIS HAMILTON**



foto: SUTTON-IMAGES.COM



### UNA SQUADRA TUTTA INTORNO A LUI

**Hamilton e Bottas insieme, sotto, e con Toto Wolff, il manager del team Mercedes ha fatto sapere che Lewis è il numero uno e il team lavora tutto per lui**

gli hanno chiuso davanti al naso. Anche perché, la supremazia Mercedes sulla Ferrari è stata reale soltanto a Silverstone e Monza. Autodromi nei quali la power unit gioca un ruolo di primissimo piano. Max Verstappen e Daniel Ricciardo sono certamente al di sopra di ogni sospetto nella comparazione dei punti di forza tra Mercedes e Ferrari e, soprattutto, su quelli che potrebbero essere decisivi nel disegnare le gerarchie a fine anno. Entrambi, senza esitazione, avevano indicato che la power-unit

GETTY IMAGES





GETTY IMAGES



migliore, e con il maggior margine di sviluppo, è quella tedesca.

Ma la Ferrari ha tutto per reagire in tempi fulminei. Ha ancora uno step evolutivo di motore da giocarsi e, in aggiunta, questa settimana a Singapore troverà una pista tendenzialmente più favorevole. «E per noi non sarà facile, a Singapore abbiamo sempre fatto fatica, soprattutto in tempi recenti - ha ammesso Hamilton, annunciando di aspettarsi una corsa molto equilibrata - . Noi faremo un accurato lavoro di preparazione a Marina Bay e sono certo che la Ferrari si sarà già ripresa dalla corsa di Monza. Anche perché, l'esperienza mi ha insegnato che le vetture italiane, con le alte temperature, vanno sempre molto forte. Tornando alla Mercedes, sono fiducioso perché la nostra macchina continua a progredire ogni volta che scendiamo in pista: probabilmente, se scendessimo ora nuovamente in pista a Budapest, la gara andrebbe diversamente ed avremmo un risultato diverso da quello di fine luglio. Quanto a Singapore, noi andremo come al solito in Oriente per vincere. Ma se la Ferrari sarà più forte, vedremo di limitare i danni».

Ma proprio sul tracciato cittadino di Marina Bay, nella lotta tra Mercedes e Ferrari potrebbe recitare

**PER NOI NON SARÀ FACILE A SINGAPORE ABBIAMO SEMPRE FATTO FATICA E LA FERRARI LÌ VA BENE**

**LEWIS HAMILTON**



GETTY IMAGES

un ruolo importante il duo della Red Bull, che avrà un ulteriore step evolutivo (a Budapest erano già arrivate nuove pance e aerodinamica) particolarmente atteso da Max Verstappen e Daniel Ricciardo, che si sono espressi in termini decisamente ottimistici in merito al prossimo impegno stagionale. Sempre a partire da Singapore, poi, la Renault aumenterà il numero di risorse dedicate alla Red Bull. Ed anche le power-unit francesi in futuro dovrebbero godere di qualche cavallo in più.

Già a Monza, le monoposto britanniche si sono decisamente fatte rispettare. Con Ricciardo ancora una volta eroe dopo essere scattato da fondo griglia e Verstappen che ha precipitosamente cercato il contatto con Felipe Massa buttando via la gara sin dai primi giri. Il segnale di competitività comunque mandato dalle Red Bull in Brianza non è passato certo inosservato. Monza era vissuta come una pista molto sfavorevole ma ciò non ha impedito a Ricciardo di fare una gran rimonta e siglare anche il giro più veloce. E anche Verstappen a Singapore sarà assatanato come non mai. Due spallate in più alla tranquillità di Lewis Hamilton, che non dovrà sbagliare una mossa se vorrà difendere il suo fresco primato in classifica. ●



# Alonso spacca coi suoi team radio da

ORMAI LE COMUNICAZIONI TRA NANDO E IL SUO INGEGNERE DI PISTA SONO DIVENTATE VERE PERLE TANTO DA DAR VITA A UNA SORTA DI SITCOM SONORA IMPERDIBILE. UN MONDIALE NEL MONDIALE...

**O** rmai le comunicazioni via radio tra Alonso e il box McLaren costituiscono un filone narrativo a se stante. Via di mezzo tra la sitcom e il cooking show in cui l'improvvisato capocomico Fernando cucina e sforna a mitraglia battute saporite su stimoli e ganci dell'improvvisata spalla da avanspettacolo, che risponde a voce e nome del peraltro serissimo ingegnere di pista Mark Temple. Il presupposto lo conoscono tutti: la catastrofe Honda in F.1. Il più grande insuccesso su scala pluriennale nell'intera epopea delle corse.

Investimenti faraonici, tre stagioni turboilbride, decine di motori cotti, cinquantatré gare, tre quinti posti e un giro più veloce, riga.

Roba che in confronto le stagioni Toyota 2002-2009, pur prive di vittorie, meritavano l'arco di trionfo ma anche no, perché nei primi tre anni pure i connazionali giap non erano andati oltre il quinto posto. Okay, diciamo che quando ci si mettono di buzzo buono a andar fuori bersaglio, i nipponici fanno le cose proprio perbenino, ma stavolta, caspita, magari si sta esagerando.

MICA MI LAMENTO  
SEMPRE! NON  
FANNO MAI SENTIRE  
QUANDO RINGRAZIO  
IL TEAM DOPO AVER  
FINITO UNA GARA

FERNANDO ALONSO

”

## Una situazione surreale

Ormai le dichiarazioni ottimistiche del responsabile del programma Honda, Hasegawa-san, assumono toni da letteratura fantastica, sconfinando sempre più nel surreale, mentre Alonso e Vandoorne tribolano come cani in piazza al volante di monoposto passibili di tre sole modulazioni: adagio, adagio e box-box-box.

E al top nel gradimento youtube, dal 2015 a oggi, brillano le scappate a cavolo di Alonso in team radio, con Matador che col suo stipendio annuale di 37.8 milioni di euro verrà ricordato come il battutista meglio retribuito nella storia dell'umanità. Al centro di un inatteso reality show a diffusione planetaria, che vede lui incistato in uno sfrecciante confessionale in carbonio, pronto a metterci del suo per strappare due risate all'uditorio globale.

## Nando, talento dei team radio

Che Fernando avesse un certo talento scenico-dialettico nell'abitacolo, un po' si sapeva. All'affermarsi dell'appetibilità dei suoi team radio pepati, lui

## FERNANDO NON VINCE MA PIACE ALLA GENTE

Alonso in Canada riceve l'ovazione del pubblico. Lo spagnolo con la power unit Honda non può vincere eppure nell'indice di gradimento della gente ha guadagnato punti. Sotto, è con il tecnico Mark Temple, suo ingegnere di pista e interlocutore abituale nei team radio

# culto

aveva contribuito già nel 2013 a Monza, in fase critica del Q3, con quella sua frase rivolta al team Ferrari: "geni" o "scemi". Tra fruscii e rumori di fondo, la verità glottologica non la sapremo mai, ma poco importa.

Da lì in poi ascoltare Alonso è come fare bird watching sulle rive del lago di Loch Ness: in cielo o sull'acqua qualcosa succede sempre. E se va bene, bingo, il mostro si scatena.

### Nascita di un mito

A parte gli inizi del 2015, in cui Fernando con la Honda ci mette tutta la pazienza del caso e se ne sta quasi buonino, dal Canada in poi lo spagnolo, capito che non si va a parare da nessuna parte, comincia a sbottare. Anche via etere. E proprio a Montreal, quando Temple gli chiede di risparmiare carburante, Nando replica: «Non voglio. Non voglio! Figuriamoci se rallento ora, che già vado piano tirando. Stiamo facendo la figura dei dilettanti!». Quindi resta memorabile la sbottata a Suzuka 2015, pensa te, sul tracciato di casa della Honda: «Mi pas-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

## VERSO GP SINGAPORE

← sano in rettilineo che sembra stia correndo con una Gp2! È imbarazzante, davvero imbarazzante...». E poi: «Gp2 engine! Gp2 engine! Aaaaargghhh!». Pure lo strillo stile film "Shining", ci mette. Non è lento recitativo, questo? Altroché.

Sempre nel 2015 - si va di fiore in fiore senza dogma della completezza, eh, svolazzando a titolo di esempio giusto per capirci -, a Abu Dhabi, Nando chiede al solito compassato Temple: «Ma chi cavolo c'era davanti a me nelle ultime tre curve?». «Erano Stevens e Grosjean». E lui: «Idioti!».

### Quando l'urlo diventa recensione

Si ricomincia nel 2016, in Cina, quando a un certo punto, stufo di come le cose stiano andando, appena mancato l'ingresso in Q3, el campeon si lascia andare alla più gutturale recensione nella storia dei briefing itineranti: «Aaargghhh!!! Arrggghhh!!! Arggghhh!!!».

In Canada ancora urla belluine: «Whuuu, Ehhh!!!» e a Sochi il colpo più bello dell'anno, quando Temple dice «Okay, Fernando, occhio che da qui alla fine stiamo correndo contro Massa». E Alonso, due titoli mondiali vinti, 22 pole e 97 podii, più 1842 punti conquistati, replica gioioso: «Adoro il tuo sense of humour».

La cosa si fa esilarante al Gp d'Italia a Monza, quando l'ingegnere Temple se ne esce nel bel mezzo della corsa con un serissimo e dettagliato piano di battaglia, come se i due stessero per giocarsi chissaché, mentre in realtà la gara è fottuta da un pezzo, visto che la numero 14 naviga nella pancia del gruppo. Matador, udito Temple che

lo motiva dicendogli: «Vai Fernando, ora puoi attaccare!», dopo una pausa sapiente se ne esce con un indimenticabile: «Ahahhahaha!!!».

Assai più concreto a Austin: «Che disastro!».

### Il punto di vista di Nando sui team radio-cult

Certo, nel bel mezzo del 2016 lo spagnolo, conscio che le pillole audio dei suoi team radio stanno divenendo le clip più interessanti del mondiale - che da tre anni è 'na palla pazzesca, contrassegnata dal monarca Mercedes -, prende la parola fuori dall'abitacolo e puntualizza: «Mi sta sorprendendo l'interesse che mostra la Fom nel divulgare i miei dialoghi col team, durante i weekend di gara. È bello avere la loro attenzione ma tengo a sottolineare che la scelta dei brani trasmessi sembra privilegiare quasi esclusivamente i momenti in cui sono polemico causa le prestazioni, ignorando sempre, tanto per fare un esempio, i momenti in cui a fine gara ringrazio la mia squadra».

E qui non si capisce se Nando sia carino oppure abbia piazzato la battuta più bella della sua vita, perché, con la power unit Honda, lui di Gran Premi ne finisce davvero pochi.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



### A MONZA NANDO SCATENATO CON PALMER

A lato, Nando col tecnico Andrea Stella e, sopra, in relax. A destra eccolo in Ungheria, fare il verso a se stesso, quando a Interlagos 2015 inscenò una pennichella dopo lo stop prematuro della sua McLaren, in prova. Al centro, Hasegawa, uomo Honda, ride, mentre Nando sembra disperarsi... In alto, Matador a Monza con Palmer, in parata, e in gara mentre l'inglese fa un dritto



me che vanno fatte per il prossimo stint. Nando lo ascolta e dopo un'apparente pausa di riflessione se ne esce con un: «*Ma fa un po' come ti pare*». A Sochi, in Russia, la McLaren-Honda continua a non cavare un ragno dal buco e quando Temple chiede, con una certa esitazione nel tono, quali possano essere i problemi, stavolta Alonso risponde con voce giuliva: «*La macchina è perfetta! Gran grip, equilibratura ideale, sono contento, sai?*». Gran Premio di Spagna. Alonso ha voluto modifiche al volo, che durante la sosta sono state evidentemente eseguite. Temple, così, gli chiede poco dopo, speranzoso: «*Allora, va un po' meglio?*». E Nando: «*Ecco, sìiii, ci siamo riusciti!!! Ora siamo molto più lenti di prima! Fantastico!*».

#### In Canada incazzatura e bagno di folla

Dopo Indy e il suo saluto live a Button a Montecarlo, eccoti un'altra mezza schiassata a Montreal, durante il Gp di Canada, quando Temple accenna all'esistenza di un piano 5 Plus quale tattica di gara misteriosamente alternativa e Nando replica piccato: «*Non mi stai dando informazioni utili. Limitati a dirmi che passo ha Magnussen*». Fine. Poi finisce la sua gara scendendo davanti a una tribuna, per tuffarsi in un inatteso bagno di folla, salendo sugli spalti, a godersi l'abbraccio del pubblico in delirio.

#### La telenovela con Palmer

In Belgio, a Spa, Nando risbotta, visto che va forte solo in curva: «*È imbarazzante! Imbarazzante!*». Infine secco: «*Non voglio più team radio per il resto della gara*». Poi a Monza ha luogo la telenovela con Palmer. Nella parade Nando resta pure a piedi e si fa dare un passaggio dall'inglese. In gara Jolyon taglia una curva e Alonso informa Temple: «*Turn Four, Palmer cut the chicane*». Fatto sta che appena viene a sapere che il time penalty per l'inglese è di soli cinque secondi, l'asturiano schizza: «*Che burla, cinque secondi! Solo cinque secondi!*». Poi incazzato ripete mille volte: «*Where is Palmer? Where is Palmer??*». E quando Temple gli dice che Palmer si è ritirato, Nando laconico: «*È il karma*». Ecco, robe così. Honda puntualmente rompe, mentre nei team radio Alonso puntualmente spacca. Netflix farebbe follie per averli in esclusiva. E ormai la F1 è sintetizzabile in una nuova definizione: i Gran Premi sono tutto ciò che succede di contorno ai team radio di Alonso. ●

#### L'avventura continua

Nel 2017 la serie non ufficialmente intitolata Alonso's Radio Days arriva alla terza, applauditissima stagione, con audience e consenso alle stelle. Puntatone iniziale in Cina in cui brilla un'autodescrizione dell'impegno di guida da antologia: «*Sto spingendo come un animale!*». Sempre a Shanghai: «*Non ho bisogno di fottuti drinks, già faccio fatica a stare concentrato per tenere la macchina in pista!*». Gli dicono che Sainz è più veloce e lui: «*Beh, io vado più forte in curva, no?*». Poi quando vede Bottas alle sue spalle, in gara, dopo il fuoripista del finlandese, lo spagnolo chiede perché e Temple gli dice che Valtteri non ha danni alla macchina, è dietro e basta, così Nando: «*Bottas con la macchina intatta corre dietro di noi? Incredibile!*».

In Bahrain però si vira sul noir, con una sconsolante descrizione in diretta della sua gara: «*Non ho mai corso con meno potenza in tutta la mia vita!*». Mark Temple non fa una piega e se ne esce con tutta una disquisizione sulle possibili scelte di gom-

AVERE MOLTO  
SPESSO  
L'ATTENZIONE  
DELLA FOM NEI  
MIEI DIALOGHI  
È POSITIVO

FERNANDO ALONSO





di Giorgio Ferro

**I**l Mondiale di F1 lascia l'Europa e approda nel circuito cittadino di Singapore, prima tappa dell'ultimo terzo del campionato. Si corre di notte in mezzo ai muretti, tra i grattacieli di Marina Bay. Su una pista illuminata a giorno. Uno scenario ogni anno sempre assai suggestivo. E siamo ormai arrivati alla decima edizione. Cosa è successo nelle precedenti?

Innanzitutto va detto che Sebastian Vettel ne ha vinte quattro e tutti ricordiamo sicuramente quella del 2015 con la Rossa nell'unico weekend di quella stagione in cui le Mercedes furono tutto meno che imprevedibili. E poi due vittorie sono andate a Hamilton e due ad Alonso. Prima osservazione che viene spontanea: li vincono solo quelli bravi davvero. E poi, in quel toboga, il Gp finisce sempre molto vicino al limite massimo delle due ore. Anzi, in due occasioni i piloti non sono riusciti a concludere i 61 giri previsti. Gara molto lenta, dunque, difficile e decisamente estenuante per i piloti. Ma la prima edizione, quella del 2008, ve la ricordate, vero? Quella del "crashgate"... Quella in cui Nelsinho Piquet andò a muro con la sua Renault, facendo entrare la safety-car. Che poi è un evento tutt'altro che raro a Singapore (ecco perché i tempi si allungano sempre...). Peccato che si venne poi a sapere che quell'uscita era stata programmata a tavolino dal muretto Renault affinché avvenisse proprio poco dopo che Alonso, compagno di Piquet, aveva effettuato un pit-stop anticipato.

Ricorderete che, approfittando della safety-car in pista, tutti i piloti entrarono ai box per cambio gomme e rifornimento carburante, in un caos totale. Al loro rientro in pista si ritrovarono però incolonnati dietro a Fernando che così, bello bello, andò a vincersi la gara. Tra l'altro, proprio in quel caotico pit-stop la Ferrari di Felipe Massa ripartì con il bocchettone del rifornimento ancora agganciato alla vettura. Si dovette fermare in fondo alla pit-lane, bloccando dietro di sé l'incolpevole Raikkonen, anche lui in Ferrari. Un disastro totale insomma, che portò il brasiliano a chiudere la gara all'ottavo posto dopo essere partito in pole.

E non possiamo dimenticare che a fine 2008 il buon Felipe perse il titolo mondiale per un solo punto. Si addebitò il tutto al sorpasso che Hamilton riuscì agevolmente a fare su Glock proprio all'ultima curva dell'ultimo giro di Interlagos. Ragionevole. Però tutti i punti contano. E, pensan-



# Il poleman ha buon gioco

**MARINA BAY È UN TRACCIATO TORTUOSO, SFIANCANTE E CON POCHE CHANCE DI SORPASSO. PARTIRE DAVANTI È LA CHIAVE!**

doci bene, Felipe il suo Mondiale lo perse anche e soprattutto in quella "strana" domenica a Marina Bay...

## L'importanza della partenza al palo

Ricordata quella "storiaccia"... anzi, se escludiamo proprio quella gara... a Singapore è successo solo un'altra volta che sia arrivato primo un pilota che non aveva fatto la pole. Nel 2012, Hamilton partì davanti a tutti ma un'avaria al cambio lo costrinse al ritiro al 22° giro mentre era in testa, spianando la strada a Vettel, allora su Red Bull. Quindi, la Storia di questo Gp dice a chiare lettere che conquistare la pole position è assolutamente determinante. Anche perché, nel toboga in mez-

zo a quei grattacieli, è tutt'altro che facile sorpassare.

## Un tracciato cittadino tortuosissimo

Cerchiamo allora di scoprire cosa conta su questo circuito. Innanzitutto è un circuito cittadino e già questo apre il manuale delle problematiche che i piloti dovranno affrontare. Un tracciato estremamente tortuoso con ben 23 curve quasi tutte molto lente, inframmezzate da brevi rettilinei. L'asfalto è piuttosto scivoloso, perlomeno all'inizio del weekend. Difficilissimo sorpassare, l'abbiamo detto. Qualche opportunità c'è solo in fondo al rettilineo del traguardo e dopo l'allungo che porta alla curva 7. Fondamentale mettere a terra tutta la potenza



### MARINA BAY, UN CITTADINO DIFFICILISSIMO

La Mercedes di Rosberg nel 2016 comanda il gruppo al Gp di Singapore, in una pista cittadina sulla quale i sorpassi sono ovviamente quantomai problematici

GETTY IMAGES

in uscita dalle curve lente. Uno degli aspetti più premianti per il set-up delle vetture a Singapore sarà dunque ricercare un buon bilanciamento meccanico della vettura oltre che una buona progressività di erogazione della coppia motrice. Come al solito, a Marina Bay sarà poi estremamente arduo riuscire a raffreddare i freni nei brevi allunghi tra una staccata e l'altra. Non perché si tratti di frenate violente, ma perché è davvero poco il tempo che intercorre tra una e l'altra. Pur non essendo frenate da alta velocità, sarà dunque fondamentale trovare il bilanciamento ottimale tra i due assali, mantenendo costante l'efficienza della frenata per tutta la durata del Gp. In generale poi, saranno particolarmente sotto pressione i vari componenti delle power-unit, e non solo come conseguenza della tortuosità del tracciato. Perché, anche se si corre di sera, a Marina Bay fa sempre e comunque

caldo. E c'è sempre tanta umidità. Facile dunque attendersi l'apertura di sfoghi per migliorare la "respirazione" dei vari organi che compongono le power-unit. Giusto per prevenire o limitare al massimo i problemi di affidabilità.

### L'efficienza in rettilineo conta ben poco

Dal punto di vista prestazionale, è ovvio che su un simile tracciato quella che nelle nostre analisi chiamiamo "efficienza in rettilineo" conterà piuttosto poco. Non ci sono allunghi sufficienti a fare emergere in modo evidente le differenze tra le varie power-unit e nemmeno il livello di Cx delle vetture. Conterà essenzialmente il carico aerodinamico. Ecco allora che su tutte le vetture prolifereranno alettoni multi-profilo e poi nolder, flap, monkey-seat tipici delle configurazioni ad alto carico, compreso le evoluzioni dell'ultimo minuto. E aspetta-

moci quindi che il rapporto di forze in campo segua ragionevolmente lo scenario che abbiamo vissuto a Montecarlo o all'Hungaroring, mettendo in archivio "l'anomalo" tracciato di Monza che richiede regolazioni aerodinamiche all'altro estremo del range disponibile. Proprio su quei due circuiti, lo ricordiamo, quest'anno è stata la Ferrari di Vettel a vedere per prima la bandiera a scacchi. E in generale, laddove c'è stato bisogno di deportanza, la Sf70H ha sempre mostrato la propria competitività evidenziando sulle nostre Mappature un'ottima "efficienza in curva", alla pari o anche migliore di quella delle Mercedes. Efficienza in curva che, lo sappiamo, è in gran parte dipendente dalla quella aerodinamica, ovvero dal rapporto tra deportanza e Cx.

### Ferrari in difficoltà sui tracciati veloci

È solo nei circuiti molto veloci, dove si deve scorrere nei tanti allunghi, che i tecnici della Ferrari non sono finora sempre riusciti a massimizzare la performance. Essenzialmente perché l'efficienza aerodinamica non è una caratteristica fissa e costante di una vettura ma varia, oltre che con le altezze da terra, anche con il tipo di configurazione adottata. Sappiamo infatti che il carico aerodinamico si sviluppa grazie ai profili alari anteriori e posteriori ma anche col contributo del corpo vettura. Anzi, quanto più si riesce a ottenere deportanza dal corpo vettura, tanto meno si deve ricorrere ad alettoni "importanti", a tutto vantaggio del Cx e quindi della velocità sul dritto. Ovviamente, avere una vettura più o meno lunga (leggi Mercedes rispetto a Ferrari) può incidere su questo tema in modo tutt'altro che trascurabile, ma sono scelte di progetto che vanno valutate nell'arco di tutta la stagione, note le caratteristiche dei vari circuiti.

### Ecco perché la Ferrari ha patito Monza

Nei circuiti in cui si scaricano gli alettoni per privilegiare le velocità massime, se il corpo vettura non dà un aiuto sostanzioso in termini di deportanza, si rischia di perdere parecchia velocità nelle curve, che saranno magari anche poche ma impattano comunque anche loro sul cronometro. È quello che è successo alle Ferrari a Monza laddove hanno perso parecchio rispetto alle Mercedes proprio nelle due curve di Lesmo, all'Ascari ed in Parabolica. Insomma, in Brianza l'efficienza aerodinamica della configurazione a basso carico impiegata dalle Rosse non si è nemmeno avvicinata a quella dei Campioni del Mondo. Un film totalmente diverso da quanto abbiamo visto finora quasi dappertutto. E che non rivedremo più nei circuiti che mancano alla fine di questo Mondiale. Sicuramente non sotto le stelle di Marina Bay, a Singapore, nel prossimo weekend. ●

VERSO  
GP SINGAPORE

IL MERCATO

di Massimo Costa

GIRANDOLA  
DI COLPI  
DI SCENA  
COI MOTORI  
FRANCESI  
ALLA McLAREN  
E LA TORO ROSSO  
IN... HONDA.  
CON CARLOS NEL  
TEAM FRANCESE,  
KUBICA ORA  
SPERA NELLA  
WILLIAMS



CHINESE GP

# Sainz alla Renault

**C**arlos Sainz alla Renault. La notizia, non ufficiale, è emersa con prepotenza nella giornata di venerdì quando è parso chiaro che il costruttore francese aveva raggiunto l'accordo con la McLaren per la fornitura dei motori nel 2018 e nel pacchetto voleva il pilota di Madrid. È stata una trattativa lunga, sofferta e complicata quella tra Renault e il team diretto da Zak Brown, che ha visto coinvolte anche Fia, Liberty Media e Toro Rosso per

**L'AVVENIRE DI CARLOS È  
IN RENAULT. DA SUBITO?**

Carlos Sainz, a lato, prenderà alla Renault il posto di Palmer, sopra, prestissimo o, al più tardi, l'anno prossimo



ché in qualche modo chi comanda la baracca non era intenzionata a perdere la Honda, ritrovata con tutte le porte McLaren chiuse a chiave e Fernando Alonso che in McLaren (e in F.1) non sarebbe rimasto se dietro alle spalle non avesse avuto un motore Renault. E così, a Monza, in occasione del Gp d'Italia, c'è stata una violenta accelerazione che ha portato Cyril Abiteboul a stringere la mano a Brown con la benedizione di tutte le parti in causa.

La fornitura Renault alla McLaren, comportava la cessazione del rapporto con la Toro Rosso (per regolamento un motorista non può cedere le proprie power

unit a più di tre squadre) la quale si è vista quasi costretta a dire sì all'arrivo degli Honda. In un primo momento, Franz Tost e Helmut Marko non sembravano intenzionati a pagare per avere i motori nipponici in leasing, stesso contratto che era stato preparato per la Sauber, poi naufragato. Quando a Monza la Honda, nella persona di Yusuke Hasegawa, ha capito che era fuori dalla McLaren, è volato in Giappone perché occorreva reinventarsi una nuova proposta da inviare alla Toro Rosso. Ora, i particolari non sono ancora noti (chi pagherà cosa e quali cifre), ma tutti i tasselli sono ormai a posto. E cosa c'entra Sainz? La Renault, per fare questo cambio da Toro Rosso a McLaren, ha preteso il pilota spagnolo che già aveva inseguito lo scorso anno e nei primi mesi 2017. Lo stesso Sainz aveva espresso il desiderio di lasciare la Toro Rosso a fine campionato creando la ormai famosa reazione scomposta del management Red Bull. Alla fine, tutti sono contenti. Sainz non rischia di divenire l'ennesimo pilota sacrificato da Marko e entra nel team di un grande costruttore andando a affiancare Hulkenberg (magari già da Sepang anche se dal clan di Carlos si smentisce tale opportunità). La Toro Rosso farà debuttare Pierre Gasly, ora nella Super Formula giapponese, e si vedrà se confermerà Daniil Kvyat o accetterà dietro lauto compenso un pilota Junior Honda, vedi Nobuharu Matsushita, tre anni di F.2/Gp2 senza mai sedurre. Alonso firmerà ancora con la McLaren e non urlerà più via radio "no power", la Honda si confronterà con una nuova realtà quale quella del team di Faenza con meno pressione. E chissà che nel 2018 il loro motore non si dimostri competitivo. Sarebbe una beffa per la McLaren. Da tutto questo, però, esce sconfitto Kubica che era nella lista Renault. Forse non ha convinto del tutto il polacco vuole rientrare in F.1 e il suo management potrebbe trovare altre soluzioni, come la Williams. ●

fotografie GETTY IMAGES

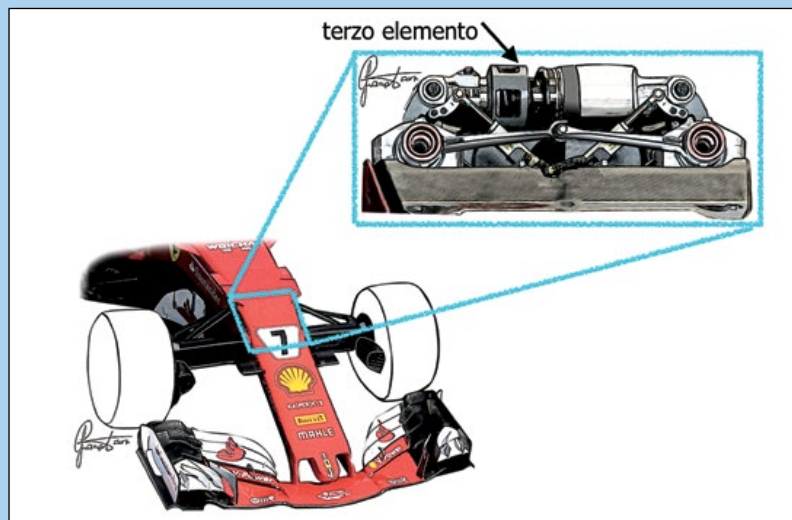
# Ferrari pesca il jolly

## A MARINA BAY LA CONFIGURAZIONE LENTA DEL TRACCIATO POTREBBE CONSENTIRE ALLA ROSSA DI TORNARE AL TOP

**D**opo due Gp da basso carico aerodinamico come Spa e Monza, arriva adesso una prova del mondiale che richiede una spinta verticale di livello medio ma anche soluzioni di compromesso che non danneggino troppo la velocità di punta nei suoi lunghi rettilinei. Saranno ben 23 le curve da affrontare ad ogni giro, moltissime ad angolo retto. Uscire da queste senza pattinamenti in modo pulito sarà basilare per ottenere un buon risultato cronometrico. Sarà fondamentale, quindi, oltre ad una sospensione posteriore efficace, il carico aerodinamico al retrotreno. Si tornerà a utilizzare, per questo, le soluzioni alari più elaborate e che erano state accantonate prima dell'ultima doppia trasferta. All'anteriore invece, una buona sospensione dovrà garantire un efficace inserimento in curva e forse potremmo vedere, effettivamente, quanto gli aggiornamenti apportati in Belgio al "terzo elemento" abbiano effettivamente migliorato la Sf70-H. Riscontri positivi si erano avuti a Spa, ora Singapore potrebbe confermare se il lavoro svolto è andato nella giusta direzione. Il "terzo elemento", ricordiamo, è il componente meccanico/idraulico che, una volta regolato, secondo le esigenze che variano di gara in gara, mantiene il più possibile costante l'altezza dal suolo durante il giro. In passato la Red Bull era stata accusata di utilizzare elementi idraulici capaci di variare l'altezza dell'anteriore durante il giro e di influenzare, in questo modo, l'aerodinamica della vettura. Di recente è stata, invece, la Mercedes - su reclamo Ferrari - a essere accusata di utilizzare elementi che replicavano, in parte, il funzionamento delle sospensioni attive. Solo dopo l'intervento della Federazione, sembrerebbe che le Freccie d'Argento abbiano rimosso gli elementi sospetti; anche se permangono dubbi in cosa consistesse l'ingegnoso sistema che la W08, probabilmente, utilizzava. Potrebbe, quindi, proprio essere l'aggiornamento sospensivo anteriore a permettere alla Ferrari di riscattarsi a Singapore. Monza, per le sue caratteristiche tecniche è un tracciato che mette molto meno in evidenza l'impegno delle sospensioni, Singapore invece molto di più (come Spa), e questo potrebbe permettere alla Sf70H di rifarsi sotto alla sua rivale, compensando quei limiti di potenza che ha evidenziato nelle ultime due gare.

Nell'immagine, il "terzo elemento" rivisto a Maranello durante la pausa estiva. Il sistema è dotato di una molla elicoidale e di una parte idraulica. Al contrario della Mercedes che utilizza completamente un sistema idraulico, la Ferrari ha preferito un sistema misto e conserva la molla elicoidale anziché il sistema a tazza "belleville".

Antonio Granato



# La tecnologia italiana faro di Singap

**N**ata dalle "ceneri" della Valerio Maioli S.p.A., DZ Engineering è leader negli impianti di illuminazione e televideo controllo dei circuiti motoristici e degli stadi in tutto il mondo. L'azienda romagnola, dal 2011, è responsabile della gestione degli impianti di illuminazione, TVCC, amplificazione e radiocomunicazione del circuito cittadino della "città del leone". Roberto Grilli, general manager di DZ Engineering, ci ha spiegato gli aspetti legati ai complessi sistemi che compongono l'impianto presente sul tracciato di Marina Bay, oltre ad averci aggiornato sull'attuale situazione del Gp di Singapore.

**- Questo fine settimana si disputerà il decimo Gp di Singapore della storia, il settimo illuminato dalla DZ Engineering. Quali sono le principali novità dell'edizione 2017?**

«Innanzitutto, l'attesa per conoscere le sorti del Gp di Formula Uno. Chiaramente, da parte nostra, non sono stati fatti investimenti sul fronte impiantistico e delle nostre attività, dato il destino incerto dell'evento. Quest'anno mi aspetto il tutto esaurito, per due motivi: innanzitutto perché potrebbe essere l'ultimo Gp di Singapore, in secondo luogo perché è uno degli appuntamenti più importanti del sud-est asiatico. Penso che sul fronte delle attività collaterali, inoltre, ci saranno dei nomi ancor più interessanti rispetto al passato».

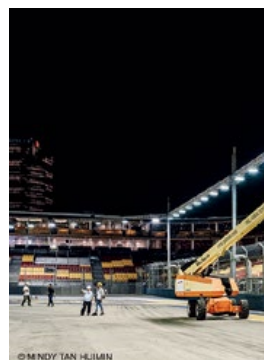
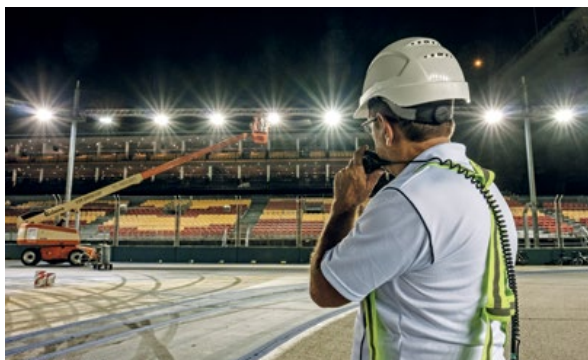
**- Come si muoverà DZ Engineering vista la scadenza del contratto tra la direzione F.1 ed il circuito?**

«Durante la prossima settimana penso che tramite conferenza stampa sarà annunciato se il Gp proseguirà o meno. Una volta che Singapore Gp troverà l'accordo con Formula One Management, per noi inizierà il percorso per partecipare ai tender internazionali che porteranno all'aggiudicazione dei pacchetti che attualmente sono in carico a noi. Non mi aspetto un rinnovo automatico».

**- Puoi descriverci il vostro lavoro di supervisione su tutte le componenti che formano l'impianto di illuminazione del Marina Bay? Magari evidenziando quelle più importanti?**

«Tra i pacchetti dei quali siamo supervisori, quello dell'illuminazione è il più importante. Questo richiede un'attenzione molto importante, perché è il punto chiave dell'evento ed uno dei più critici. Ci occupiamo anche di tutto il pacchetto legato alla telecomunicazione, come telecamere a circuito

**DZ ENGINEERING, SOCIETÀ DEL GRUPPO ZOLI DI FORLÌ, È LA RESPONSABILE DELLA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI TUTTI GLI IMPIANTI TECNOLOGICI RELATIVI ALL'ILLUMINAZIONE DELLA PISTA, DEI BOX E DELLA CARTELLONISTICA DI MARINA BAY**



**A MARINA BAY MI ASPETTO IL TUTTO ESAURITO PERCHÉ POTREBBE ESSERE ANCHE L'ULTIMA VOLTA DI SINGAPORE**

**ROBERTO GRILLI**



chiuso, race control e comunicazione tra i commissari. Il nostro compito consiste nell'installare tutte le apparecchiature ed effettuare in seguito le manutenzioni ordinarie e straordinarie di esse, dopodiché svolgiamo i test di tutti gli impianti prima del Gp e forniamo assistenza durante l'evento. Infine ci occupiamo dello smontaggio con relativo stoccaggio dei materiali all'interno di un'area di proprietà del governo di Singapore. L'attività più critica è il test commissioning e il telecontrollo di tutti i sistemi attraverso un protocollo di cui possediamo il brevetto e con il quale supervisioniamo totalmente l'impianto. Ci tengo a precisare che l'impianto di illuminazione non funziona attraverso rete, ma tramite gruppi elettrogeni. In questo modo, se c'è un guasto incontrollabile sulla rete, possiamo controllare i generatori. Nella nostra sala di controllo, i nostri tecnici monitorano costantemente tutti gli impianti installati durante l'evento».

**- Lo scorso anno avete vinto il "2016 ICCS Busi-**

## LA NOTTE ILLUMINATA A GIORNO

Proseguendo l'opera iniziata da Valerio Maioli, l'italiana DZ Engineering si occupa di illuminare a giorno la notte di Singapore regalando un grande spettacolo di luci

# ore



ness Award" per l'innovazione tecnologica, rilasciato dalla Camera di Commercio Italiana a Singapore. Un attestato importante che sottolinea il vostro lavoro di ricerca.

«È un attestato importante che ci rende orgogliosi del lavoro svolto in questi anni. Rafforza ancora di più il fatto che siamo l'unica azienda straniera rimasta a Singapore che lavora per il Gp avendo in mano uno dei pacchetti più importanti, ovvero quello dell'illuminazione».

- Spendiamo due parole sulla mostra "Motor valley, a tale. An italian project". Un viaggio fotografico nei luoghi della Motor valley realizzato da due artisti di Singapore.

«L'idea è nata dalla direttrice della fondazione d'arte contemporanea Dino Zoli che, attraverso lo stesso apporto vulcanico di Dino Zoli, voleva realizzare una mostra importante sul territorio in occasione del decimo anno del Gp. Ha dunque pensato di portare due fotografi locali emergenti a immortalare quella che è la Motor valley, vista dunque da estranei. In questo modo possiamo fare apprezzare ai singaporiani le bellezze della nostra regione, creando un collegamento al Made in Italy e dando voce alle persone che hanno vissuto il motorsport mentre operavano durante gare disputate su circuiti quali Misano o Imola».

- Quest'anno al Trofeo Bandini hai ricevuto la Targa Regione Emilia Romagna. Che ricordi hai di quella giornata e che signifi-

cato ha per te il premio?

«La giornata è stata importante ed emozionante, così come il contesto. Aver visto la vita di Lorenzo Bandini attraverso i video e le parole della vedova mentre ero sul palco a ricevere il prestigioso premio, è stato uno 'step' che mi ha ripagato un po' di tutte le fatiche e i sacrifici fatti in questi anni. Dedico questo premio a tutte le persone che hanno lavorato nei dieci anni dell'evento.

Ci tengo a sottolineare, inoltre, che il pioniere della nostra avventura è stato Valerio Maioli. Io sono sempre stato al suo fianco e abbiamo condiviso tutto, ma è scorretto dire che io sono colui che ha illuminato Singapore. Sicuramente ho contribuito più di altri, ma è a Maioli che spetta questo tributo, colui che ha dato il via al tutto quando questo sembrava una follia».

- Puoi parlarci del sistema di telecamere HD a circuito chiuso e della centrale operativa sul tracciato di Sepang, che l'anno prossimo saluterà il circus?

«Nel 2015 abbiamo realizzato l'impianto di telecamere a circuito chiuso HD e fu uno dei primi. Attualmente siamo ancora fornitori dei servizi di assistenza durante i maggiori eventi che ci sono a Sepang, come la MotoGP e la F1. Si tratta dello stesso impianto di nuova generazione che abbiamo appena concluso a Vallelunga, dove abbiamo riportato il sistema di bandiere elettroniche che, ricordiamo, fu una nostra invenzione che debuttò nel primo Gp di Singapore del 2008». ●

IL PIONIERE  
DELLA NOSTRA  
AVVENTURA È STATO  
VALERIO MAIOLI:  
È LUI CHE HA DATO  
IL VIA A TUTTO

ROBERTO GRILLI

”





# Ocon-Stroll orgoglio Prema

**IL TEAM PRINCIPAL RENÈ ROSIN RACCONTA: «ESTEBAN E LANCE HANNO VINTO CON NOI IN F.3 E STANNO DIMOSTRANDO DI VALERE DAVVERO ANCHE IN F.1»**



**C**hi non ha assistito alla tribolata e lunga qualifica del Gp di Monza, ritrovandosi poi la domenica Lance Stroll in prima fila con la Williams-Mercedes ed Esteban Ocon in seconda fila con la Force India-Mercedes, avrà pensato a qualche meteora stile Buondì abbattutasi sui big del campionato. Invece no, la pioggia rimescola spesso le carte in gioco e sabato è stata una di quelle volte. Del resto, Monza è il circuito che ha scritto l'ultima favola della F.1, ovvero un team di centro classifica capace di vincere un Gran Premio sotto l'acqua battente, leggasi Toro Rosso e Sebastian Vettel anno 2008. Ocon, 20 anni, Stroll, 18 anni, hanno avuto una vita molto diversa (il francese senza il supporto di Gravity-Lotus sarebbe ancora nel karting o fare il barista in qualche pub), il canadese è il figlio del 722esimo uomo più ricco del mondo), ma le loro carriere hanno un punto in comune che è stato determinante per la loro crescita: il team Prema.

La squadra della famiglia Rosin ha accolto Ocon in una esaltante stagione Fia F.3 nel 2014 mentre Stroll lo ha allevato per tre anni, dalla F.4 alla F.3, con anche il coinvolgimento di Stroll senior nella proprie-

tà del team. Entrambi hanno vinto la F.3 europea (Ocon nel 2014, Stroll nel 2016) ed ora eccoli là, a giocarsela nelle posizioni nobili del Mondiale F.1. René Rosin, figlio di Angelo, e team principal delle squadre di F.3 e F.2, racconta: «Aver visto i nostri recenti giovani piloti partire nelle prime due file del Gp di casa, a Monza, è stato un grande motivo di orgoglio. Hanno meritato ampiamente di ottenere quel risultato in qualifica, con la pioggia, non rubando niente a nessuno, ma già prima di Monza si erano messi in luce. Stroll addirittura conquistando il podio a Baku ed entrando nella storia della F.1 per essere stato uno dei più giovani rookie a farcela».

**- Ma pensavi che entrambi scalassero così rapidamente il vertice della F.1?**

«Non avevo dubbi: sia Esteban sia Lance hanno straordinarie potenzialità. Sono ragazzi seri, professionali, che non si tirano indietro davanti al lavoro da fare, metodici e velocissimi. Era chiaro che avrebbero raggiunto il massimo anche in F.1».

**- Ricordiamo che Ocon fece un primo test con voi a Imola alla fine del 2013**





## DANZANDO SOTTO LA PIOGGIA

Nella qualifica bagnata di Monza Stroll e Ocon hanno messo in mostra un grandissimo repertorio. Sotto, René Rosin della Prema, team col quale hanno corso entrambi

foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

### e subito vi impressionò.

«Esteban arrivava da due stagioni positive nella Eurocup Renault ed è salito per la prima volta su una monoposto di F.3 con noi. Le Dallara del 2013 avevano ancora il cambio a leva, sulle Tatuus Renault c'era invece il paddle shift al volante. Ma per lui non è stato un problema. E' montato in macchina e subito è stato rapido lasciandoci di stucco. Avevamo chiamato il pilota titolare di Prema, Marcicello, che era il leader del campionato quell'anno. Doveva tracciare la via, segnare un tempo per capire il limite da raggiungere. E Ocon è arrivato subito a quei livelli. Abbiamo scritto l'accordo con Gravity, che seguiva il ragazzo, per farlo correre a Macao e poi per la stagione successiva. Quel Fia F.3 2014 è stato un campionato eccezionale, Ocon a metà anno aveva 100 punti di vantaggio sui rivali. All'inizio il punto debole era rappresentato dalle partenze, ne aveva sbagliate alcune, ma quegli errori sono stati presto cancellati. Era un campionato tosto, si combatteva contro uno scatenato Verstappen e l'esperto Blomqvist, ma Ocon l'ha spuntata con classe».

### - Si era stabilito in Italia, nei pressi del team?

«Sì, Ocon non ha avuto dubbi nel trasferirsi da noi e l'abbiamo sistemato a 3 km dalla sede della squadra, a Grisignano di Zocco, Vicenza. Era sempre con noi. Si presentava al team, seguiva il lavoro dei ragazzi, mangiava a casa mia. Era diventato un componente della squadra a tutti gli effetti, viveva a 360 gradi gli aspetti della Prema, respirava l'aria delle corse tutto il giorno. Ed era un ragazzo tranquillo, non ha mai fatto colpi di testa, cose strane. Che per un ragazzo della sua età fa capire quanto fosse concentrato per raggiungere l'obiettivo».

- Mentre aveva Ocon in F.3, è arrivato Stroll per correre in F.4.

MAI AVUTO DUBBI  
SU OCON E STROLL  
ERA CHIARO  
CHE AVREBBERO  
RAGGIUNTO  
IL MASSIMO  
ANCHE IN F.1

RENÉ ROSIN

”



«Sì, attraverso la FDA avevamo organizzato un campionato Winter Series in Florida e Lance vi aveva partecipato. Poi, è iniziata l'avventura della F.4 dove l'Italia è stato il primo Paese al mondo a organizzarla con le regole Fia. Stroll ha sempre avuto tutto ciò che gli serviva, ma questo non significa che non abbia fin da subito lavorato intensamente e molto bene, vincendo meritatamente diverse gare e aggiudicandosi il campionato. Il salto in F.3 è stata la logica conseguenza del successo del 2014. Non è stato facile all'inizio, ha commesso diversi errori, incidenti, finché ha cominciato a essere regolare, a raccogliere punti e risultati tanto da giocarsi il titolo di miglior rookie con un certo Leclerc. L'anno dopo, il 2016, Lance ha fatto un grande salto di qualità sia come guida sia come testa e difatti ha dominato il campionato. Stroll ha sofferto il fatto di essere stato sempre considerato il pilota ricco che aveva tutto a disposizione, ma proprio per questo motivo si è impegnato tantissimo per dimostrare a tutti che lui era comunque forte, soldi o non soldi. E ci è riuscito molto bene. Avete visto in F.1, ha avuto un avvio difficile, come lo ebbe in F.3. Poi, piano piano ha preso le giuste misure e quando la macchina lo asseconda lui è pronto per fare il giusto risultato. Non si vincono campionati di F.4 e F.3 europea se non si hanno particolari qualità e talento, Lance sta dimostrando in F.1 di che pasta è fatto».

### - Dunque, chi sarà il prossimo ex Prema a raggiungere la F.1?

«Mi auguro con tutto il cuore che sia Leclerc che sta facendo benissimo con noi in F.2. Ma spero che nel 2018 possa debuttare in F.1 anche Pierre Gasly, che con noi ha vinto la Gp2 2016, e ovviamente Antonio Giovinazzi, con noi vice campione della Gp2 2016. Sarebbe qualcosa di incredibile ritrovare in F.1 il prossimo anno cinque piloti vincenti con Prema». ●



# Ferrari le rimonte più belle

PIÙ DELLA METÀ DEI TITOLI PILOTI VINTI DAL CAVALLINO SONO ARRIVATI IN SITUAZIONI CHE ALL'INIZIO O NEL FINALE APPARIVANO DIFFICILI, SE NON DISPERATE. RIVIVIAMOLE!

di Mario Donnini

**L**a verità? Il retrogusto del dopo Monza lascia in bocca il sapore sgradevole del presagio d'un mondiale quasi già mezzo deciso. E per varie ragioni.

Causa la competitività demoniaca di Hamilton, il potenziale terrificante della Mercedes, e, infine, un malinteso senso d'impotenza di tutta la Ferrari, a partire dalle carenze velocistiche della Sf70H, per andare a quella triste acquiescenza a oltre 300 all'ora mostrata dagli stessi Vettel e Raikkonen. Più da Kimi che da Seb, per la verità.

## Cambiamo prospettiva

Ecco, per capirne storicamente di più, vale la pena cambiare inquadratura scegliendo una panoramica grandangolare. L'analisi è difficile e complessa e, al di là degli sviluppi futuri, che vedranno la Rossa più ficcante su tracciati dalle caratteristiche diverse e disomogenee rispetto alla pistona brianzola, è il momento di porre attenzione su un'eredità genetica della Ferrari. Sintetizzabile, semplicemente, in un concetto inscalfibile: se Il Cavallino ha vinto con i suoi alfieri quindici titoli mondiali piloti, è perché almeno la metà delle volte è riuscita a svettare in volata o quasi, in ogni caso riuscendo a volgere a suo favore situazioni che fin dall'inizio, a metà stagione o a pochi Gp dalla fine, sembravano compromesse.



UNA DELLE GRANDI CARATTERISTICHE DISTINTIVE DELLA CASA DI MARANELLO È QUELLA DI CREDERCI FINO IN FONDO, RIUSCENDO A VINCERE TITOLI IN ANNATE NELLE QUALI LA SITUAZIONE SEMBRAVA TUTT'ALTRO CHE FAVOREVOLE. PROVIAMO A RIPERCORRERE LE STAGIONI NELLE QUALI LA CAPACITÀ DI NON MOLLARE E DI ANDARE OLTRE LE PAURE SI È RIVELATA FONDAMENTALE PER FARCELA

# 8



**2007 Raikkonen campione a Interlagos**



**2007 La sfida con le McLaren è terribile**

### **Ricognizione antidepressiva**

E allora facciamola, questa perlustrazione rigenerante all'interno di contesti déjà vu capaci di ridare luce e speranza, giacché riavvicinarsi foscianamente a ciò che resta di grandi uomini fonti d'immense imprese reca in sé un che di consolatorio e costruttivamente - quanto scaramanticamente -, emulabile nonché benaugurante.

Tanto per cominciare, la Ferrari debutta nel mondiale 1950 contro le imbattibili Alfa Romeo 158 e poi 159 quasi senza speranza, ma nel giro di una stagione e mezzo le fa fuori, a partire dalla scatenante prima vittoria di José Froilán González, a Silverstone 1951.

Fino al ritiro di mamma Alfa a fine anno, dando il via all'era Ascari, col biennio successivo stradominato e lo stesso 1956 che vede Fangio davanti di poco ma autorevolmente alla Maserati di Moss.

### **La beffa alla Vanwall**

Ciascuno la pensi come vuole, ma la stagione 1958 vede la Vanwall messa meglio della Ferrari. Moss debutta e vince su Cooper by Rob Walker, al primo Gp, in Argentina, poi da Monaco è con la Vanwall stessa, vincendo in Olanda, andando in testa al mondiale e dando vita a un testa a testa che vede tuttavia la Rossa prevalere d'un soffio. Soprattutto per maggiore affidabilità, con Hawthorn a punti in tutte le gare meno una, oltre che per il gioco di squadra di Phil Hill a Casablanca. Moss è sulla vettura top, però gara dopo gara accusa guai al cambio, al motore e all'accensione. La Ferrari tiene botta fino alla fine e porta all'iride lo stesso Hawthorn, pur non essendo unanimemente la più performante.



### **NIKI LAUDA NEL 1975 INSEGUE E POI BATTE FITTIPALDI**

Sopra, Lauda, nel Gp d'Argentina 1975, è con la Ferrari 312 B3 dietro la McLaren M23 di Fittipaldi. La 312 T arriverà in Sudafrica, due gare dopo, con un 5° posto. E dal Gp di Monaco Niki inizierà la progressione che lo laureerà iridato a Monza



**Quel 1964 fatato per Surtees**

E sul fatto che la Ferrari 158 del 1964 sia di gran lunga la migliore del lotto qualche dubbio ci sarebbe. Diciamo che l'ingegnere Mauro Forghieri, a neanche trent'anni d'età, fa geniali miracoli, ma come minimo sul piano telaistico la Lotus è avanti e la stessa Brm mica dorme. Poi c'è il fattore umano da non trascurare. La prontezza con cui il centauro John Surtees sa elevarsi al livello dei migliori è ragguardevole, eppure gli alfieri Lotus e Brm che lo sfidano per tutto l'anno, fino agli ultimi convulsi giri del Gp del Messico, rispondono ai nomi di Jim Clark e Graham Hill. Alla fine il titolo diventa quasi una crudele lotteria, nella quale Bandini dà una gran mano al capitano tamponando Hill, costringendolo ai box e mettendolo fuori causa. Una gara piena di problemi per Clark consente quindi a Surtees, con un provvidenziale secondo posto, di vincere un titolo che cambia di mano, in un rutilante valzer, tre volte nel convulso finale, fino a arridere all'alfiere Ferrari. Con Forghieri mai arreso e pronto a crederci anche quando sarebbe stato ragionevole il contrario. Visto?

**La resurrezione con Lauda**

Dopo la cocente delusione del 1974, col ferrarista Regazzoni che perde il titolo all'ultimo tuffo al Glen, contro Fittipaldi su McLaren, il 1975 dovrebbe essere il momento della riscossa iridata per la Rossa, dopo ultradecennale digiuno.

Eppure, anche se ora non lo ricordano in molti, l'incantato 1975 in realtà non si apre mica tanto bene per il Cavallino. Dopo quattro Gp, Lauda langue con cinque punti e Rega ne ha sei. Zero vittorie, con Fitti, Pace, Scheckter e Mass a segno e i ferraristi che al Montjuich s'inzuicano tra loro al via. Ma da Montecarlo in poi tutto cambia.

Lauda con la 312 T vola in prova e vince quattro delle successive cinque gare, divenendo matematicamente campione a Monza, il giorno in cui Clay batte Fitti, a rendere il trionfo più completo.

**Niki si vendica di "Rush"**

Pessima partenza, stupendo sviluppo. È pure la storia di Niki Lauda nel 1977. Parte meglio il compagno di squadra Reutemann, anche se l'austriaco risponde in Sudafrica - dove però arriva con la sua T2 ferita e non in grado di percorrere un solo giro in più. Nelle restanti quattordici gare Lauda vincerà solo in Germania e Olanda, ma il titolo sarà suo addirittura con due prove d'anticipo pur avendo salta-



1979 Jody al top



1979 Scheckter davanti a Laffite (Ligier)



1964 Graham Hill, Surtees e Bandini in Germania



1964 A Monaco la Ferrari di Surtees insegue la Brabham di Gurney



1975 I duellanti Fittipaldi e Lauda

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



1977 Scheckter a Kyalami con Niki



1977 Scheckter (Wolf) e Andretti (Lotus) davanti a Lauda (Ferrari)

**LA FERRARI DI FORGHIERI  
NON MOLLAVA MAI**

Se è possibile trovare una caratteristica caratteriale nella Ferrari rinata a metà Anni '70 e agli ordini dell'ingegnere Forghieri, è proprio quella di sapere tener duro e puntare sulla consistenza pura

to il Gp di Spagna perché dolorante. Sul giro secco ormai Mario Andretti con la Lotus 78 è più veloce e molto spesso la Wolf di Scheckter, specie all'inizio, rende meglio della 312 T2, eppure la miglior costanza alla fine prevale e alla grande.

**Scheckter al top ma la T4 mica tanto**

Il discorso vale anche per un'altra indimenticabile annata, il 1979. Spesso valutata a ritroso e erroneamente come stagione dominata e invece no, per niente. Perché all'inizio parte alla grande la Ligier con la straordinaria Js11, che vince tre Gp dei primi cinque, due iniziali con Laffite e uno con Depailler. Mentre la seconda parte è appannaggio della sensazionale Williams Fw07, al top in cinque Gp sui restanti otto. Ma ancora una volta la Rossa fa della costanza di rendimento la vera delizia, risultando complessivamente - e nettamente, a conti fatti -, la migliore sul piano della consistenza.

**Quel 2000 liberatorio**

Lo stesso 2000 della vittoria finale di Schumi a Suzuka - che battendo Hakkinen riporta l'iride piloti a Maranello dopo ventuno anni di digiuno -, è anno diffi-



**2000 La festa iridata a Suzuka di Todt e Schumi**



**2000 Schumi in Giappone tra le McLaren**



cilissimo, ansiogeno e travagliato, se rivissuto step by step. Il famosissimo duplice sorpasso a Spa, con Mika che beffa Schumi doppiando Zonta a Les Combes, diventa in diretta una specie di simbolo dell'ennesimo temuto rovescio Rosso. Non dimentichiamo che, al di là del titolo Costruttori 1999, un brodino, Michael dal 1996 lotta senza luce per più di tre anni per riportare l'iride a Maranello. E ci riuscirà solo nel Gp del Giappone 2000, credendoci contro tutto e tutti. Come nel 2003, quando batte non uno ma due contendenti, Raikkonen su McLaren e Montoya su Williams, approfittando di un finale in cui la Rossa ritrova competitività dopo una polemica che ha colpito e quasi affondato le rivali gomme Michelin.

**Quel trionfo quasi inatteso di Raikkonen**

Stesso dicasi per il 2007, annus horribilis della spy story, che vede Raikkonen prevalere quasi al fotofinish a Interlagos, mentre Alonso e Hamilton su McLaren continuano a farsi la guerra, sperando ciascuno solo nella sconfitta dell'altro. Così il terzo, Kimi, gode. E con lui la Rossa. Claro? Bisogna tener duro, anche quando sempre impossibile. Perché più della metà dei quindici titoli Piloti

**QUEL 2003 A SUZUKA CON SCHUMI AL TOP**

Una volta iniziato il ciclo Schumi, l'anno che si rivela più difficoltoso è il 2003, con due avversari molto ostici: Montoya su Williams e il solito Hakkinen su McLaren. In alto i tre rivali a Montecarlo, nel dopo gara

**2003 Bernie & i rivali**



della Ferrari derivano da contesti simili. Poi, certo, è anche vero che sono stati persi mondiali che non si dovevano perdere. Come ad esempio il 1966 con Surtees, il già citato 1974, il 1976 col rogo del Ring e l'uragano del Fuji, l'82 di Gilles e Didier, l'83 di Arnoux, l'85 di Alboreto, il '90 di Prost, il '97 e '98 o quasi lo '06 di Schumi e il '99 di Irvine, il 2008 di Massa, senza dimenticare il 2010 e il 2012 di Alonso. E fanno tredici e mezzo. Allora mettiamola così: la Ferrari è quella Casa che nella storia ha perso mondiali che sembravano già vinti, riuscendo a vincere titoli financo quando apparivano irrimediabilmente persi. Ed è la seconda delle due caratteristiche genetiche a aumentare il fascino dell'appel e pure la speranza per come andrà a finire questa appassionante sfida contro Hamilton e la Mercedes. ●



**CHI INVESTE IN  
PUBBLICITÀ SU STAMPA,  
HA MOLTO PIÙ DI  
UN RITORNO  
D'IMMAGINE.**



**OGNI INVESTIMENTO PUBBLICITARIO IN PIÙ SU CARTA STAMPATA  
TI DÀ DIRITTO A UN CREDITO D'IMPOSTA FINO AL 75% DEI COSTI SOSTENUTI\*.**

La pubblicità su stampa quotidiana e periodica non dà solo grande visibilità al tuo business, ma un vantaggio economico rilevante. Oggi, infatti, se investi almeno l'1% in più rispetto all'anno precedente, potrai godere di un credito d'imposta fino al 75% sul costo degli investimenti incrementali. Una percentuale che sale fino al 90% per PMI e Start-up, e che puoi utilizzare per saldare contributi erariali o Inps.

\*art. 57-bis D.L. n. 50/2017, conv. in legge, con modificazioni, dalla L. n. 96/2017.



**FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI**

# *La leggenda di* **COLIN** **McRAE**

A 10 ANNI DALLA SUA  
SCOMPARSA, BRILLA  
ANCORA LA STELLA  
DELLO SCOZZESE  
TUTTO GENIO E  
SREGOLATEZZA CHE  
SCONVOLSE I RALLY  
DIVENTANDONE  
UNA GRANDE ICONA



**AUTO  
SPRINT**

McKLEIN

N 1 WRC

**COLIN McRAE**



*anni dopo*

DALLA SCOZIA CON ARDORE: COLIN McRAE HA ESALTATO GENERAZIONI DI FANS PER LA SUA GUIDA SEMPRE AL LIMITE. HA VINTO MENO DI QUELLO CHE AVREBBE POTUTO ALIMENTANDO LA SUA LEGGENDA CON CRASH TERRIBILI E IMPRESE IMPOSSIBILI DIVENTANDO UNA VERA LEGGENDA DELLA SPECIALITÀ

DI **ANDREA CORDOVANI**

SUTTON-IMAGES.COM



# IL RAGAZZAC



**A**nticipava curve e futuro, Colin McRae. Piede destro rivettato sull'acceleratore. Fulminei movimenti con la braccia. Nel dubbio il ragazzaccio di Lanark teneva giù. Viveva completamente di traverso. Violentava le leggi della fisica. Sempre oltre. Sempre lì con quello sguardo che pareva quasi assente. Due occhi a guardare oltre. Fosse una curva, un dosso, ma anche un contratto con cifre e tanti zeri da siglare.

Lui avrebbe lasciato la sua firma, distribuendo poi sorrisetti quasi beffardi. Nella buona o nella cattiva sorte. Raccontava David Richards che lo volle sulle Subaru della Prodrive portandolo fino alla conquista del campionato del mondo: «Colin era speciale. L'ho conosciuto quando aveva 17 o 18 anni e il suo talento emergeva chiaramente nei rally e in qualsiasi altra cosa che facesse. Mi viene in mente quando per la prima volta andammo a correre il 1000 Laghi in Finlandia. Prima di partire mi raccomandai con lui: "Quest'anno devi solo imparare. È un rally molto difficile. Li vincono solo i piloti nordici. Voglio che tu porti la gara a termine senza strafare, per fare esperienza in chiave futura". Lui mi guardo e mi disse: "Ok, capisco!". Il giorno delle verifiche a poche ore dal via del rally, Colin non si trovava. Arrivò in ritardo perché aveva avuto un incidente: aveva voluto fare un test prima della partenza e aveva sbattuto. Poi il rally iniziò e Colin picchiò ancora altre tre volte. Concluse quel 1000 Laghi in ottava posizione ma i finlandesi lo nominarono cittadino onorario perché disse che aveva imparato a guidare come loro. Andava sempre al limite. Arrivare secondo non gli bastava».

CHESTER, 22 NOVEMBRE 1995:  
McRAE VINCE IL RAC  
E SI LAUREA CAMPIONE  
DEL MONDO. È FESTA GRANDE  
PER LA SUBARU-PRODRIVE  
GOMMATA PIRELLI

# CIO DI LANARK



Una guida esplosiva. Su ogni tipo di fondo. Devastante su quelle speciali a scarsa aderenza magari mischiate a fetida fanghiglia che erano state la sua palestra di arduo. E scuola di vita. Le stradine icona dei rally del campionato britannico. Dove suo papà Jimmy era stato uno dei superassi-guida-a-destra che infiammano le sfide del Regno Unito diventando a volte letali sulle speciali del Rac quando il Mondiale rally si affacciava da queste parti per sfide quasi sempre decisive. Era cresciuto con precisi punti di riferimento, Colin. E il pensiero costante di voler essere più veloce di tutti.

Arrivò prima di tutti gli altri quando ci fu da siglare un contratto milionario passando dalla Subaru alla Ford. 8 milioni di sterline a stagione. La storia degli ingaggi dei rallyisti considerati da sempre figli di un dio minore rispetto ai colleghi della F.1 fu riscritta con la firma di Colin con l'Ovale blu. Mai erano state pagate cifre così per girare il mondo in controterzo. Spiegava lo scozzese in quei giorni mentre stava per lasciare la performante Impreza per la Focus attesa al debutto: «*Ho davanti una sfida unica e fresca. Svolgerò un ruolo importante nello sviluppo di una nuova vettura da rally per una grande casa automobilistica. L'impegno totale di Ford per vincere il campionato significa che le mie ambizioni non devono essere messe in attesa dello sviluppo dell'auto...*». Approda alla corte di Malcolm Wilson, McRae. La M-Sport è appena nata e tra poco si sposterà a Cockermouth in un ex manicomio riconvertito a factory superlusso. Per far debuttare la nuova arma dell'Ovale Blu, Wilson si è affidato a Gunther Steiner meccanico altoatesino con un passato da portiere da hockey su ghiaccio e in testa l'idea cocciuta di voler dare fuoco perenne alla sua passione. Arriverà a farsi un grande futuro, l'attuale team principal Haas F.1. Ma la base di partenza è questa. Una vera pista di decollo nella quale Gunther piazza una vettura molto italiana con quasi il novanta per cento dei componenti prodotti nel Belpaese. Gianetti e Brembo sono coinvolti appieno nel progetto che si è concretizzato con i tanti dollari investiti da Detroit ed è griffato dalla Martini. E' una Ford molto italiana quella che fa debuttare la Focus. Una piccola enclave con il conte Ascanio Calvi di Bergolo a far da ambasciatore in ossequio al grande sponsor.

«*Colin McRae è stato il mio pilota preferito - sottolinea Gunther Steiner - Per me è stato il più grande talento mai visto in azione. Rimanevo stupito da quello che riusciva a fare con una vettura da rally, da quanto era bravo ad andare veloce senza sapere cosa fosse la paura. Lavorarci è stato fantastico. Ho frequentato diversi ambiti del motorsport e come lui non ho mai visto nessuno. Unico. Posso dire che in alcuni casi, ai tempi della Jaguar, in alcuni casi Irvine mi ha fatto emozionare, ma McRae per me appartiene a un'altra categoria...*». Venticinque vittorie nel campionato del mondo. Un titolo iridato e tre volte vicecampione del mondo. Sono solo numeri. Ma Colin McRae era un'altra cosa. Indecifrabile. Capace di sconvolgere ogni tipo di statistica. Amante dell'impossibile, straripante per essere contenuto dentro ai recinti di un palmares che avrebbe potuto essere ben più ampio. Ma non sa-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**SOPRA IL TERRIBILE INCIDENTE DI COLIN IN CORSICA NEL 2000. A SINISTRA JIMMY, COLIN E ALISTER: QUELLA DEI McRAE È UNA GRANDE FAMIGLIA DA RALLY. A DESTRA LA COPERTINA DI RALLYSPRINT CHE ANNUNCIA L'INGAGGIO DEL SECOLO DI COLIN ALLA FORD: 8 MILIONI DI STERLINE A STAGIONE...**



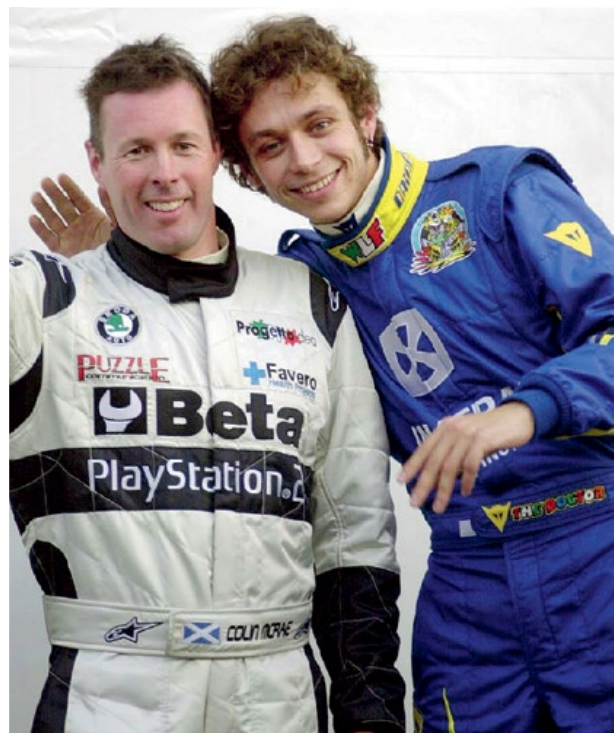
”  
**McRAE È STATO IL MIO PILOTA PREFERITO, IL PIÙ GRANDE TALENTO MAI VISTO IN AZIONE. LAVORARCI ASSIEME È STATO FANTASTICO**

**GUNTHER STEINER**





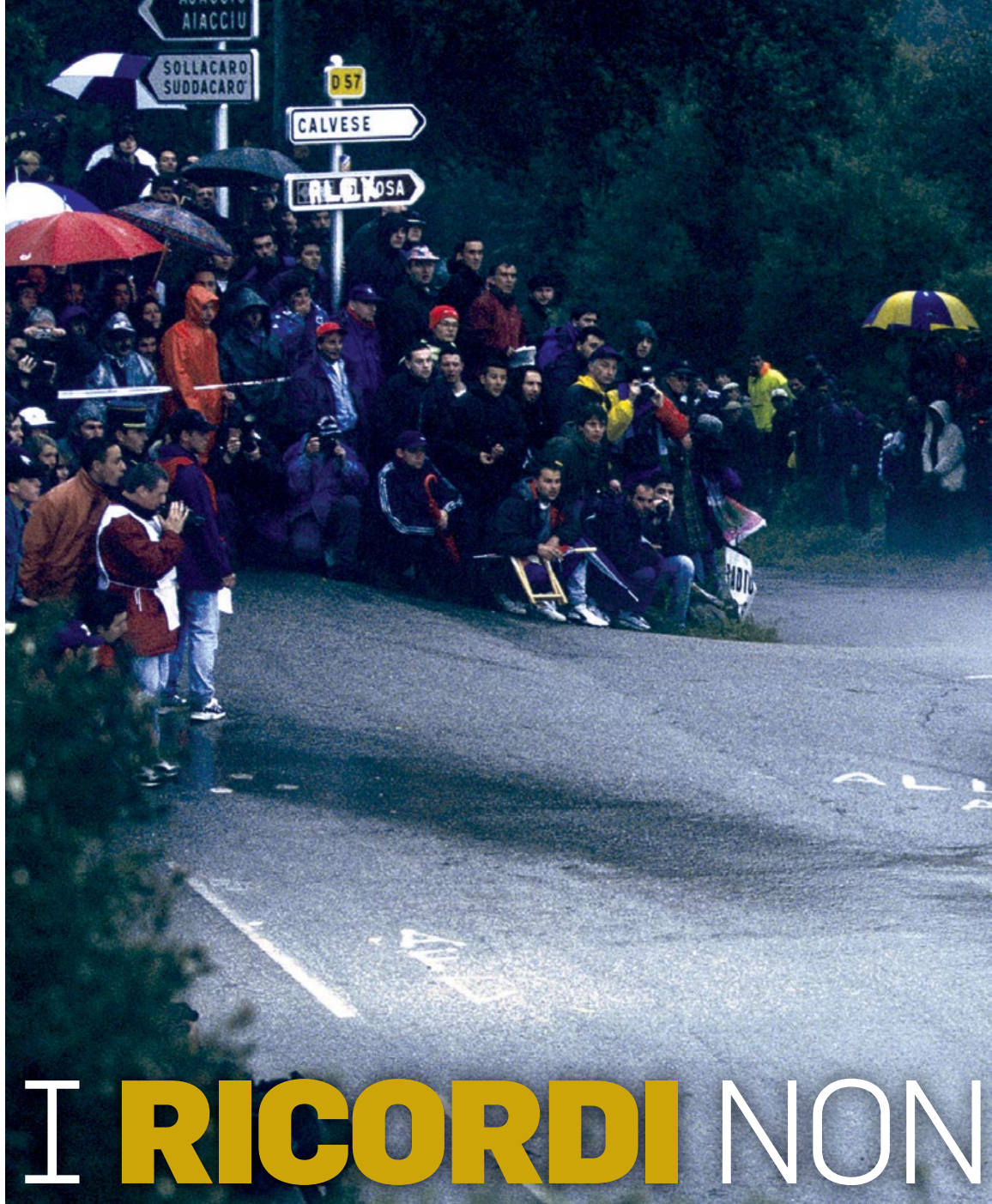
rebbe stata la stessa cosa. Non avrebbe scatenato tutta quella passione capace di attecchire anche oltre il piccolo orticello dei rally. Diventò anche un videogioco. Un idolo. Capace di farti venire il cuore in gola solo a guardare un suo cameracar. Uno così ti faceva battere il cuore fece sognare pure Valentino Rossi. Chi scrive era presente la sera in cui il Dottore si mise in contatto per la prima volta con il suo idolo. Dicembre 2000, Vale è alle Canarie per correre la Race of Champions. «Voglio conoscere il mio idolo Colin, datemi il suo numero di telefono. Lo chiamo e mi faccio spiegare qualche segreto...». È notte. Lo scozzese risponde e pensa che sia uno scherzo. Poi quasi stupito resta in ascolto dello scatenato pesarese icona del motomondiale. «Appena vengo in Inghilterra ci vediamo così mi dici come cavolo fai a fare certe cose» e Colin di rimando: «Sì però tu poi vieni con me in moto e mi spieghi come fai a fare certe pieghe...». Qualche anno più tardi correranno anche uno contro l'altro al Rally di Monza. E Vale avrà la meglio sul Grande McRae. Nel giorno della morte di Colin, dieci anni fa, Valentino Rossi dedicò all'amico scozzese la vittoria in MotoGP in Portogallo e anche queste parole: «McRae è stato molto importante per me. È stato uno dei miei grandi idoli di quando ero bambino. Lo seguivo sempre: era il Kevin Schwantz dei rally. È lui che mi ha trasmesso ancora più passione per questo sport. Ha sempre regalato spettacolo, a volte commetteva errori ma era sempre estremamente veloce». ●



**COLIN LO SEGUIVO SEMPRE: ERA IL KEVIN SCHWANTZ DEI RALLY. È LUI CHE MI HA FATTO INNAMORARE DI QUESTO SPORT. UNO SHOW. QUALCHE VOLTA SBAGLIAVA. MA ERA SEMPRE DANNATAMENTE VELOCE**

**VALENTINO ROSSI**

COLIN McRAE



# I RICORDI NON

**GESTA EPICHE,  
STILE UNICO,  
IMPRESE CHE  
FANNO PARTE  
DEI RALLY  
STESSI. È QUESTA  
L'IMMENZA  
EREDITÀ CHE  
COLIN HA  
LASCIATO  
A TUTTI NOI**

DI **SERGIO REMONDINO**

**I**l tempo scivola via veloce e porta con sé i ricordi. Non tutti. Qualcuno rimane, come la foglia che trova modo d'infilarsi in un'ansa del fiume e riesce a mettersi al riparo dalla corrente. Una foglia sottile ma resistentissima, capace di reggere qualsiasi impatto. Cosa che non sempre accadeva alle macchine che Colin McRae maltrattava non perché non le amasse ma perché erano il tramite necessario nella folle rincorsa verso l'appagamento del suo appetito. Il bisogno di battere i rivali, prima che di vincere. Come Tazio Nuvolari e Gilles Villeneuve, per accostarlo a due nomi che solo a pensarli tremano le vene. Ma che lo scozzese ha incarnato sulle speciali dei rally di tutto il mondo. Venerdì 15 settembre saranno 10 anni che Colin McRae non c'è più ma è come se fosse ieri ma, a pensarci bene, lui è ancora fra noi. Nel ricordo, delle sue imprese, del suo non arrendersi mai, del suo stile di pilotaggio spavaldo eppure virtuoso, ar-

monico. Un balletto nel quale le gomme della macchina che guidava rimbalzavano tra una curva e quella successiva, qualunque fosse la superficie che sfioravano, come fossero scarpette di un'etoile sulle tavole di legno del palcoscenico.

Aveva sempre dipinto sul volto uno stupore infantile, il taciturno McRae, quasi non capisse perché una gara finiva, perché c'era un traguardo. Lui, il suo traguardo interiore, non lo raggiungeva mai. Era sempre all'inseguimento del Sacro Graal e, c'è da esserne certi, non lo ha mai trovato. Ha vinto molto, non più di altri campionissimi come lui, ma non erano i titoli che gli interessavano. E infatti il secondo lo ha buttato via perché, prima dell'iride, gli interessava vincere una determinata prova, in Galles, nel 2001. I suoi campionati del mondo erano fare il miglior tempo in una speciale dove questo appariva difficile, forse impossibile. Non s'arrendeva mai, Colin. Ma più che non arrendersi, molto sem-

AUTO  
SPORT  
VI

VI



”

NEL 2000  
IN CORSICA  
AVREI POTUTO  
MORIRE  
MA DOPO  
L'INCIDENTE  
PENSAVO SOLO  
A TORNARE

COLIN McRAE

# MUOIONO

McKLEIN

plicemente, inseguiva un puntino luminoso. Cercava la luce in fondo al tunnel. Non guardava la morte in faccia: non la vedeva proprio. Volle pubblicare sull'autobiografia "The Real McRae" la foto del volto tumefatto dopo lo spaventoso incidente in Corsica nel 2000. Quando rimase appeso a testa in giù alle cinture della Focus Wrc distrutta dopo un'uscita così violenta da aver addirittura piegato il roll-bar, all'altezza del suo sedile. Cosa che, insieme al fatto che la macchina era caduta in un dirupo boscoso, richiese ai soccorsi oltre 40 minuti per estrarlo. Dopo un'esperienza così, a chiunque viene voglia di mollare tutto. Lui scrisse: «Io pensavo solo a rientrare». E rientrò, naturalmente, andando a compiere altre imprese con altre vetture, dopo le mitiche Subaru blu che insieme a lui hanno dato forma ad un'epoca del rallyismo. Con la Ford vinse l'ultimo Safari iridato, nel 2002, e c'è da scommettere che questa per lui è stata una delle più grosse soddi-

sfazioni: per un suddito britannico, essere l'ultimo pilota a scrivere il nome nell'albo d'oro della gara nata come Coronation Rally, nel '53, per festeggiare l'incoronazione della Regina Elisabetta II, deve aver avuto un significato speciale. Indimenticabile poi il finale amaro e struggente del Rally d'Australia 2005. Quando a tre prove dalla fine era secondo con la Skoda Fabia Wrc, una macchina buona sì e no per stare nei primi dieci, e all'assistenza non riuscirono a cambiargli in tempo utile la frizione. Con i meccanici delle sue ex-squadre Prodrive e Citroën che osservavano in silenzio. Avessero potuto, cento mani si sarebbero prodigate per ripararla quella frizione e permettere al suo cavaliere di risalire in sella. Non accadde. E quando fu chiaro che era finita, che era fuori tempo massimo, quelle cento mani si sciolsero in un applauso. Il più grande tributo che potesse essergli riservato. Quello, sì, fu un secondo Mondiale vinto per Colin McRae. ●

**McRAE IN VOLO VERSO LA VITTORIA IN QUEL TOUR DE CORSE CHE HA FATTO SUO DUE VOLTE, CON LA SUBARU IMPREZA WRC, NEL 1997 E NEL 1998**



# L'EPOPEA DI ROL

**IMPRESE  
INCREDIBILI.  
MA ANCHE  
TANTE AUTO  
DISTRUTTE.  
STORIA DI  
COLIN McRAE,  
ICONA DEI  
RALLY. 25  
VITTORIE,  
UN TITOLO  
IRIDATO, ALTRI  
GETTATI AL  
VENTO PER LA  
TROPPIA FOGA.  
QUELLA CHE  
L'HA RESO  
IMMORTALE**

DI **MARCO GIORDO**

**I**l leone di Lanark o Rollin Colin. Sono i 2 soprannomi più famosi di uno dei piloti più veloci e dotati di talento che abbiano mai corso sulle ps del pianeta e che ha fatto la storia dei rally, Colin McRae. Il campione scozzese è scomparso in circostanze tragiche il 15 settembre di 10 anni fa, a soli 39 anni, ma la sua fama è diventata leggendaria ed è arrivata sino ai nostri giorni oltre che per le sue qualità di pilota, anche grazie al famoso videogioco che porta il suo nome. La verità però è che Colin è diventato un'icona della specialità perché era genio e sregolatezza. Uno da imprese impossibili. Come nel maggio del 1997, quando in Corsica fece una strepitosa rimonta con la Subaru Impreza Wrc nell'ultima prova. Sui 43 km di Stillicione, sotto la pioggia, staccò di ben 25" Sainz e di 48" Panizzi, vincendo per soli 8" davanti all'esterrefatto Matorador il Tour de Corse, un rally per specialisti dell'asfalto, proprio lui che asfaltista puro non lo è mai stato. McRae era però capace di commettere errori clamorosi: nel novembre 2001 in testa al Rac con 30" di vantaggio, buttò via il titolo iridato sbattendo contro un muro per la troppa foga con la Focus griffata Martini. Il Rally d'Australia del 2005 è stata invece la sua ultima perla. Stava infatti per regalare alla Skoda un sogno mai realizzato: la 1ª vittoria iridata della casa boema. Un'impresa che restò incompiuta per l'impossibilità dei meccanici di sostituire la frizione sulla Fabia Wrc in tempo utile all'assistenza. Ecco, in questi tre episodi c'è tutto Colin, un pilota che al di là di tutto faceva sognare. Sempre all'attacco, ovunque e comunque. Vincitore di 25 gare iridate ma con un grande cruccio: non aver mai vinto il Rally di Montecarlo.

## STREPITOSO FIGLIO D'ARTE

Colin McRae era figlio d'arte, suo padre Jimmy è stato infatti 5 volte campione britannico, ed è balzato all'onore delle cronache del mondo rallistico nel 1992, quando a soli 23 anni chiuse 2º assoluto in Svezia al volante della Subaru Legacy che Markku Alen aveva soprannominato "il taxi"... Ne combinò poi di tutti i colori sei mesi dopo in Finlandia, stropicciando più volte la berlinona giapponese in diverse uscite di strada ma cogliendo alla fine un incredibile 8º posto su un'auto semidistrutta. Dopo aver vinto la sua prima gara iridata in Nuova Zelanda nel 1993, in quella che fu l'unica vittoria nel mondiale della Legacy, nel 1994 vinse con l'Impreza ancora in Nuova Zelanda e poi in Australia (quest'ultima valida solo per l'infelice Mondiale 2 Ruote Motrici).

Ma la sua notorietà si ingigantì alla fine di quella stagione al Rac, gara in cui il suo compagno di squadra Carlos Sainz si presentava a Chester al via dell'ultima prova della stagione da favorito. Il Matorador doveva vincere per essere incoronato campione del mondo per la 3ª volta e prima dell'ultima tappa chiese con insistenza a David Richards di rallentare McRae, che era in testa e gli stava davanti.

Richards preferì - incredibilmente per chi non era un suddito di Sua Maestà la regina - non stoppare Colin. Erano 18 anni, infatti, cioè dal successo di Roger Clark nel 1976 proprio al Rac, che un pilota britannico non vinceva la gara di casa. Quella per l'ex-navigatore di Vatanen era in quel momento la cosa più importante, una scelta se vogliamo un po' incredibile, al di fuori da qualsiasi abituale logica, ma in fondo comprensibile. La sera prima della tappa finale iniziò una serie di riunioni tra l'entourage dello spagnolo e il team manager. L'ultima giornata iniziava prestissimo, alle 4.30, e Sainz non aveva praticamente dormito. Era andato a letto da un pa-



McKLEIN



# LIN COLIN

io d'ore, all'una di notte, quando fu svegliato da Richards. Il boss Prodrive pronunciò la storica frase: «no team orders». Sainz fece presente che perdendo il mondiale avrebbe perso pure un grosso premio del suo sponsor Repsol di un milione di dollari ma il team manager fece orecchie da mercante. E nella prima prova Carlos, che era ovviamente molto teso, uscì di strada, consegnando così su un piatto d'argento il titolo piloti all'incredulo Auriol e alla Toyota. Di recente Richards ha ammesso che, tornando indietro, non rifarebbe quella scelta. Perché quel titolo Piloti valeva molto più della prima vittoria nel rally di casa di Colin. Ovviamente.

## IL PRIMO UNICO TITOLO DELLA CARRIERA

Fu così che esplose la grande rivalità tra Carlos Sainz e Colin McRae, e l'anno dopo i due galli si beccarono continuamente nel pollaio Subaru e furono protagonisti di un finale di campionato polemico e ricco di strascichi, soprattutto in Catalogna e al Rac. A Lloret de Mar, secondo gli accordi presi, Sainz - che aveva chiuso in testa la penultima giornata di gara - doveva vincere. Dopo una sceneggiata sul lungomare della cittadina catalana McRae, che era tornato in testa, in seguito alle grandi insistenze di Richards ed anche del padre Jimmy "pagò" solo all'ultimo controllo orario la penalità che permise a Sainz di vincere la gara di casa e passare in testa al mondiale. Poi però lo spagnolo fu costretto a segnare il passo un mese più tardi a Chester, quando i "team orders" lo costrinsero a restare dietro a Colin, che vinse meritatamente la gara e s'ag-

SUTTON-IMAGES.COM



**VIOLENTANDO LE LEGGI DELLA FISICA COLIN McRAE ASSALTA CON L'IMPREZA UNA DELLE TANTE PIEGHE DEL RALLY DELLA NUOVA ZELANDA UNA DELLE SUE GARE PREFERITE. A SINISTRA, LO SCOZZESE È CON SAINZ: ALL'INIZIO I RAPPORTI TRA I DUE ALLA SUBARU FURONO MOLTO TESI. A DESTRA COLIN E RICHARDS BURNS, GLI ULTIMI BRITANNICI CAMPIONI DEL MONDO RALLY, ACCOMUNATI ENTRAMBI DA UN TRAGICO DESTINO CHE SE LI È PORTATI VIA TROPPO PRESTO**



# COLIN McRAE



## 10 anni dopo

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



giudicò più che legittimamente l'unico titolo iridato della sua carriera. McRae diventò il più giovane pilota della storia ad essersi laureato campione del mondo: aveva 27 anni e 68 giorni. Sainz, stanco dell'ambiente Prodrive, levò le tende e dal 1996 al 1998 Colin fu il leader assoluto della Prodrive, dove militavano anche Eriksson ed il nostro Liatti. Che, per i soliti "team orders", fu costretto a cedere la vittoria a Colin a Sanremo. Epica, sempre nel '96, la vittoria in Catalogna che chiuse la stagione. Nei suoi ultimi 2 anni in Subaru Colin cambiò navigatore e, dopo dieci anni passati al fianco dello scozzese Derek Ringer, passò al gallese Nicky Grist, col quale colse 2 successi di fila al Tour de Corse.

### LE STAGIONI IN FORD

Nel 1999 la clamorosa firma per la Ford. Il passaggio dello scozzese dalla Subaru alla squadra di Wil-

son fece scalpore perché McRae fu ricoperto di denaro, un contratto da 8 milioni di sterline, fatto epocale: era la prima volta che accadeva nella storia che un pilota da rally guadagnasse ben di più di tanti colleghi di F.1. Dopo due ritiri lo scozzese colse due vittorie consecutive con la Focus in Portogallo e al Safari. Poi la sua stagione fu ricca di problemi e ritiri. Sainz lo raggiunse in seno al team Ford nel 2000 e la coppia Subaru si ricostituì e fu gestita con grande intelligenza da Wilson. Dopo i due successi ottenuti nel 2000 in Spagna e Grecia; nel 2001 il driver di Lanark vinse sulla Focus tre gare consecutive - Argentina, Cipro e Grecia - diventando il principale candidato alla vittoria nel titolo Piloti. Era il leader del mondiale e gli bastava finire la gara subito dietro Richard Burns per essere campione. In Galles partì fortissimo ed era in testa sotto la pioggia battente quando uscì violentemente di strada, nella 4ª ps, distruggendo la Focus ed il sogno di bissare il titolo iridato vinto 6 anni prima. Nel 2002 fu protagonista di una delle sue solite marachelle a Cipro, dove iniziò l'ultima tappa era in testa ma riuscì a capotare due volte, chiudendo solo 6° e facendo imbestialire Wilson. Gli unici due acuti di quella sua ultima stagione con la Ford furono le vittorie all'Acropolis e al Safari, le sue gare predilette insieme alla Nuova Zelanda.

**FINITA L'AVVENTURA SUBARU, McRAE È PASSATO A FORD PORTANDO AL DEBUTTO LA FOCUS WRC CON LA QUALE HA VINTO 9 VOLTE. NEL MONDIALE RALLY, COLIN HA POI CHIUSO PILOTANDO PER CITROËN E SKODA. HA PERSO LA VITA IN ELICOTTERO**



SUTTON-IMAGES.COM

### LE ULTIME STAGIONI SENZA SUCCESSI

Nel 2003 Colin si trasferì armi e bagagli in Citroën

McKLEIN



e dopo sei stagioni con Nicky Grist, con il quale ebbe alla fine molti contrasti, al suo fianco tornò il vecchio Derek Ringer. L'inizio fu strepitoso, McRae chiuse secondo a Montecarlo, con tre Xsara Wrc ai primi tre posti. Fu il miglior piazzamento della storia dello "scozzese volante" in quella prova monegasca che non riuscì mai a vincere, la miglior performance di una stagione deludente, nel corso della quale non riuscì più a salire sul podio. E con due grandi paure. Il primo quando la sua Xsara fu distrutta dalle fiamme in Argentina; il secondo a causa di un'uscita di strada violentissima in Finlandia per un errore del suo navigatore. Nel 2004 Colin lasciò i rally e partecipò prima alla Dakar con la Nissan Pickup ufficiale, chiudendo 20° assoluto, e poi alla 24 ore di Le Mans, giungendo 9° assoluto su una Ferrari 550 Gts della Prodrive. La sua stagione terminò con la vittoria nella Baja Portalegre con la Nissan. Nel 2005 McRae corse la sua ultima Dakar ancora con la Nissan e finì con un capotamento quando era in testa. Per Colin il richiamo dei rally però era ancora così forte che accettò di correre in Galles e in Australia con la Skoda Fabia Wrc, chiudendo 7° assoluto nella gara di casa e poi ritirandosi a Perth quando era in testa per un problema alla frizione. L'ultima gara iridata di Colin fu poi il Rally di Turchia 2006, che corse sulla Citroën Xsara numero 1 in sostituzione di Loeb, infortunatosi in una caduta sulla mountain-bike. Un rally per lui pieno di

guai, concluso con il ritiro per problemi all'alternatore. La sua carriera di pilota terminò negli XGames americani, dove con una Subaru Impreza si classificò secondo nel 2006 alle spalle di Travis Pastrana e davanti a Ken Block, mentre l'anno dopo si dovette ritirare per un'uscita di strada a Los Angeles mentre duellava con lo stesso nella speciale ricavata dentro lo stadio. Era il 5 agosto 2007, fu quella l'ultima gara cui prese parte Colin McRae.

#### 15 SETTEMBRE SI SPENGE UNA STELLA

Quarantuno giorni più tardi, 15 settembre 2007, sabato pomeriggio. Colin era a casa, a Lanark, e decise di fare un giro in elicottero con suo figlio, il piccolo Johnny di soli 5 anni, il suo amico Graeme Duncan di 37 anni e un amichetto di Johnny, Ben Porcelli, di 6 anni. L'elicottero, secondo l'Air Accidents Investigation Branch, volava a bassa quota e, forse perché troppo veloce, andò a sbattere contro gli alberi nonostante un ultimo disperato tentativo di Colin di evitare l'impatto fatale. Il 30 settembre, nella chiesa di St. Nicholas' Parish a Lanark, si tennero i funerali di Colin e del piccolo Johnny, ai quali parteciparono oltre 20.000 persone. Quattro giorni dopo a Salou al Rally Catalunya ci fu un minuto di silenzio in onore di Colin. In molti piansero, altri, come Carlos Sainz, trattennero a stento le lacrime in quel commovente ricordo del suo mondo, del mondo dei rally, ad un campione indimenticato e indimenticabile. ●

## «MIO FRATELLO OLTRE IL MASSIMO»

**A**lister McRae è il fratello più giovane di Colin. Non dev'essere stato facile vivere a fianco di un talento come quello del fratellone, ma non si tira indietro quando si tratta di parlarne.

- Com'era il vostro rapporto?

«La nostra è sempre stata una relazione molto buona, fin da quando eravamo piccoli. Ed ha continuato ad esserlo anche quando correvamo».

- Avete gareggiato anche nelle stesse gare. Riuscivate a parlarvi anche durante i rally?

«Non ci siamo mai confrontati per davvero. Prima io correvo nella categoria 2 Ruote Motrici, con la Vw Golf. Solo dopo, con la Hyundai Accent, ho iniziato a correre nel Wrc. Se avevo bisogno di qualche informazione, gliela chiedevo ed ovviamente lui me la dava. Comunque non era possibile scambiarsi molti dati, visto che correvamo con team diversi. Si può essere amici, ma non si possono scambiare molte informazioni tra diversi team».

- Ti ha mai dato consigli particolari?

«Quando chiedevo, lui mi dava sempre la sua opinione. Ho avuto un'ottima palestra, che è stata quella del campionato inglese, quindi non gli chiedevo molto. Ricordo che qualche consiglio in più glielo chiesi sul Rally di Montecarlo, una gara particolare, dove l'esperienza conta tantissimo».

- Colin temeva qualche avversario in particolare?

«No, lui aveva molta fiducia in se stesso. Sapeva di essere uno dei piloti più veloci, in qualsiasi rally. E dava sempre il 100%. Ovviamente si può sempre vincere e perdere ma di certo lui dava sempre oltre il

massimo. Proprio questo dare il massimo lo ha portato ad essere ancora oggi un idolo per gli appassionati»

- È questa l'unica motivazione?

«Certamente questa è la più importante. Guidando sempre oltre il limite la sua guida era ovviamente spettacolare. Lui metteva spesso la macchina di traverso mentre i suoi avversari guidavano in maniera più pulita. Un'altra motivazione della sua popolarità sicuramente è il videogioco. Lui è stato il primo ad avere un suo videogioco e questo lo ha reso famoso soprattutto tra i giovani».

- Che influenza ha avuto vostro padre su di voi?

«Sicuramente ha avuto una grandissima influenza. Siamo cresciuti in una "famiglia da rally". Sia io che Colin abbiamo sempre voluto diventare piloti e gareggiare con le auto. Alla fine ci siamo riusciti...».

Gianluca Lioce



SUTTON-IMAGES.COM



10  
anni dopo

**ABBIAMO CHIESTO ALCUNI PARERI A CHI HA VISSUTO AL FIANCO DI COLIN NELLE SUE STAGIONI NEL MONDIALE RALLY. UN POZZO DI ANEDDOTI PER SCOPRIRE LA VERA NATURA DEL CAMPIONE SCOZZESE**

DI **MARCO GIORDO**



# DICONO DI COLIN

**LUIS MOYA**

**«MI CHIESE SE VOLESSI CORRERE CON LUI»**

«Oltre che essere un gran pilota, Colin era una persona semplice, con un grande cuore, un vero amico. Abbiamo passato insieme tanti bei momenti ed eravamo così in sintonia che una volta mi ha addirittura chiesto se volessi diventare il suo copilota. Ha lasciato dietro di sé tanti ricordi positivi, ecco perché tanti amici ed avversari di allora hanno deciso di accettare con piacere di partecipare al memorial in suo onore che faremo al prossimo Rally Legend ad ottobre. Era un vero top driver, sono salito al suo fianco in un test ed al volante aveva la stessa classe di Sainz. Contrariamente a quanto molti pensano era anche un ottimo tester. Con Carlos sceglievano sempre lo stesso assetto, solo al Rac Colin preferiva montare ammortizzatori più morbidi. Siamo stati compagni di squadra in Subaru, Ford e Citroën e la nostra rivalità, pur essendo amici, è stata parecchio accesa all'inizio, in Subaru. Tutti lo aiutavano e Richards, nella gestione del team era molto inglese, mentre Wilson è sempre stato più

vero. Sono convinto comunque che abbiamo corso sempre alla pari con lui e se così non è stato io non me ne sono mai reso conto. Ricordo anche il grande amore di Colin per Allison, con la quale ad un certo punto si era lasciato. Lei si trasferì a Calgary in Canada e lui andò a trovarla e le chiese di sposarla, perché era veramente innamorato. Una scelta che lo rese più responsabile e più uomo. E poco tempo dopo divenne papà».

**ROBERT REID**

**«BURNS VINSE IL TITOLO E COLIN CHIAMÒ»**

«La prima persona che ha chiamato Richard Burns per congratularsi per il titolo mondiale appena vinto nel 2001 e da lui appena perso, è stato proprio Colin. Era fatto così: una persona leale. La verità è che voleva solo vincere più rally possibile. Nel 2001 gli bastava chiudere alle nostre spalle ma voleva vincere quel titolo vincendo anche la gara ed esagerò. Tra noi c'è sempre stato un grande rispetto e sia lui che Nicky Grist mi sono sempre stati vicini nel raccogliere fondi per la Richard Burns Founda-



**A OTTOBRE A RALLYLEGEND CI SARÀ UN MEMORIAL IN SUO ONORE: ERA UN VERO TOP DRIVER CHE HA LASCIATO DIETRO DI SÈ TANTI RICORDI POSITIVI**

**LUIS MOYA**



McKLEIN

SUTTON-IMAGES.COM



DAVID RICHARDS, SOTTO, MALCOLM WILSON, SOPRA: ECCO DUE PERSONE DAVVERO IMPORTANTI NELLA CARRIERA DI COLIN CHE CON SUBARU E FORD HA VISSUTO STAGIONI DAVVERO ESALTANTI



SUTTON-IMAGES.COM

# N McRAE

tion. Nel 1994, in Nuova Zelanda, l'ho anche navigato sull'Impreza in un test al suo fianco ed ho notato che ha fatto subito il tempo, al 2° giro, e mi ha impressionato come sfiorava i muretti: pochi centimetri! Guida aggressiva ma molto precisa».

## KRIS MEEKE

«SENZA DI LUI NON SAREI PILOTA UFFICIALE»

«Colin è stato il mio idolo da ragazzo: avevo il suo poster in camera. Ricordo molto bene quando nel 1995 vinse il suo unico titolo iridato. Avevo solo 15 anni e non avrei mai pensato allora di poter diventare un pilota di rally professionista. E grazie soprattutto al suo aiuto! Noi non abbiamo persone come Timo Jouhki o la federazione pronte ad aiutarci ed ebbi la fortuna di conoscerlo quando correva con la Ford. Diventammo amici, mi aiutò. Fu lui a segnalarmi alla Citroën e mi fece correre nel Mondiale Junior nel 2006 nella squadra ufficiale insieme a Sordo. Ha fatto tanto per me, anche investendo dei soldi per aiutarmi ad inizio carriera. Gli sono grato ed ho voluto dedicargli il mio primo successo iridato, in Argentina nel 2015: senza di lui ora non sarei un pilota ufficiale. Non finirò mai di ringraziarlo, ha cambiato davvero la mia vita».

## FIORENZO BRIVIO

«IN INDONESIA CON LA MASCHERA DA SUB»

«Ho conosciuto Colin durante un test di gomme segreto che nel 1993 la Pirelli organizzò in Corsi-



MI CHIESE  
SCUSA  
QUANDO  
A SANREMO  
MI FECERO  
FERMARE  
PER FARLO  
VINCERE.  
SI COMPORÒ  
DA VERO  
UOMO

PIERO LIATTI

ca per conto della Subaru-Prodrive, allora gomma Michelin. Era un pilota e un tester istintivo ma il suo giudizio era sempre significativo. Non amava le lunghe e noiose sessioni di test mentre adorava la gara, la competizione. Raramente si lamentava delle scelte che avevamo fatto di comune accordo e sfruttava sempre al massimo il materiale che aveva a disposizione, spesso coprendo con la sua guida sempre al limite le carenze tecniche di vettura e gomme. Questo confondeva le idee a tecnici e ingegneri, che ricevevano magari critiche dagli altri piloti, in contrasto con le prestazioni top di Colin. In Catalunya nel '95 Richards, per fermare la sfida tra lui e Carlos, spedì nell'ultima ps della gara due dei top manager del team, per rallentare Colin in prova e far rispettare gli ordini di scuderia. Mentre loro si sbracciavano in mezzo alla strada tentando di rallentarlo, Colin imperterrito sfrecciò a tutta velocità, ignorandoli totalmente. Nel 1997 in Indonesia, sotto le piogge monsoniche e sul fango scivoloso, era in testa ma uscì di strada: rimase senza parabrezza e prima di ritirarsi arrivò all'assistenza facendo la ps con una maschera da sub recuperata sul posto».

## MALCOLM WILSON

«NESSUN DRIVER PIÙ ECCITANTE DI LUI»

«La Ford stava per lanciare sul mercato la sua prima global car, la Focus che era destinata a rimpiazzare sul mercato la Escort e a conservarne le quote di mercato conquistate nel tempo. Tutti eravamo coinvolti nel progetto e volevamo dare un grande impatto al progetto Focus nei rally. Per fare questo avevamo bisogno di un pilota di alto profilo. In quel momento non c'era nessun driver che fosse più dinamico o più eccitante di Colin e quella scelta ebbe un grande impatto sugli appassionati. La sua prima vittoria al Safari, nel '99, fu impressionante. Nessuno s'aspettava che potessimo vincere perché la vettura non aveva mai corso ancora in Africa. Ma Colin fece qualcosa di speciale e grazie alle sue esperienze meccaniche e di preparazione del set-up, facemmo quell'impresa che a priori pareva impossibile con una vettura esordiente: vincere».

## PIERO LIATTI

«UN COMPAGNO DI SQUADRA MOLTO LEALE»

«Colin era un compagno di squadra molto leale. Fu l'unica persona del team che mi chiese scusa quando mi fermarono a Sanremo per farlo vincere. Mi disse che capiva perfettamente il mio stato d'animo, si comportò da vero uomo. Altrettanto non posso dire del suo navigatore Grist che non era invece una persona così schietta, come molti altri membri del team Subaru, una squadra ideata tutta intorno a McRae. Fu quello il principale motivo per cui decisi di andare via e di passare alla Seat. Richards, invece, aveva un atteggiamento comprensibile, perché lui pensava solo a far vincere la sua squadra il più possibile, cosa normale per un team manager. Colin era fortissimo, sapeva tirar fuori il massimo dalla vettura e dalle gomme. Aveva un talento pazzesco: è il pilota più forte contro il quale ho corso. Affrontava qualsiasi cosa come una sfida, senza pensare ai rischi. Voleva sempre tirar fuori il massimo da ogni cosa».

10  
anni dopo

È COMPOSTA  
DA 25  
VITTORIE  
IRIDATE LA  
CARRIERA DI  
COLIN McRAE  
NEL MONDIALE  
RALLY. LO  
SCOZZESE HA  
VINTO UN PO'  
DAPPERTUTTO  
MA NEL SUO  
INVIDIABILE  
PALMARES  
MANCA  
LA VITTORIA  
A MONTECARLO

#### CARLOS SAINZ

«COLIN È STATO DAVVERO UNICO»

«C'è stata tensione tra noi quando eravamo in Subaru, ma nella mia carriera è il pilota col quale ho avuto una relazione più stretta. Una persona molto speciale, particolare. Viveva al massimo sempre, qualsiasi momento e qualsiasi cosa facesse. Veniva a passare l'estate a Mallorca: spesso stavamo insieme. Il giorno in cui è morto è stato un giorno molto triste per me. Come pilota era capace d'inventarsi cose eccezionali ma anche di fare incidenti difficili da capire. Era spettacolare, dava tutto, non si arrendeva mai, lottava sino all'ultimo metro in ogni gara. Come compagno di squadra era uno che ti teneva sempre sulla corda, un punto di riferimento importante e costante. È stato davvero unico».

#### DAVID RICHARDS

«TORNÒ A LANARK DA TRIONFATORE»

«Quando Colin diventò campione del mondo nel 1995 la sua vittoria finì su tutte le prime pagine dei giornali: non era mai successo. Dopo la vittoria di gara e titolo ci fu una lunga festa che terminò a notte fonda. Ci furono numerosi festeggiamenti sino alla fine dell'anno ed a Lanark, la sua città natale, fu accolto come un trionfatore. Nei primi anni non era molto accessibile ai media, era troppo riservato, si chiudeva a riccio. Poi con il tempo è migliorato e nella parte finale della sua carriera con la maturità era cambiato molto. Faceva sport, andava spesso in palestra, gli piacevano lo sci nautico, il jet-ski, andare in moto, in bici ed a sciare: un vero sportivo. Amava anche le belle auto, ne aveva tante. Quando scomparve ero a Spa a seguire il Gp del Belgio. Fu Ari Vatanen a darmi la notizia dell'incidente in elicottero. Passai una notte quasi insonne pensando a Colin e ai tanti anni passati con lui». ●



1993 Nuova Zelanda Subaru Legacy



1994 Nuova Zelanda Subaru Impreza



1994 Rac Subaru Impreza



1995 Nuova Zelanda Subaru Impreza



1995 Rac Subaru Impreza



1996 Acropoli Subaru Impreza



1996 Sanremo Subaru Impreza



1996 Catalunya Subaru Impreza



1997 Safari Subaru Impreza



1997 Tour de Corse Subaru Impreza

# TORIE IRIDATE



1997 Sanremo Subaru Impreza



1997 Australia Subaru Impreza



1997 Gales Subaru Impreza



1998 Portugal Subaru Impreza



1998 Tour de Corse Subaru Impreza



1998 Acropoli Subaru Impreza



1999 Safari Ford Focus



1999 Portugal Ford Focus



2000 Catalunya Ford Focus



2000 Acropoli Ford Focus



2001 Argentina Ford Focus



2001 Cipro Ford Focus



2001 Acropoli Ford Focus



2002 Acropoli Ford Focus



2002 Safari Ford Focus

**COLIN McRAE**



*anni dopo*

AL DEBUTTO  
NEL 2004  
IN CLASSE  
LMGTS CON LA  
FERRARI 550  
MARANELLO  
DELLA  
PRODRIVE  
È NONO  
ASSOLUTO  
E TERZO  
DI CATEGORIA  
SUSCITANDO  
IL PLAUSO  
DEGLI  
ADDETTI  
AI LAVORI.  
AVREBBE  
VOLUTO  
TORNARE E  
MIGLIORARSI,  
PERÒ  
PURTROPPO  
NON CE NE È  
STATA LA  
POSSIBILITÀ

DI **MARIO DONNINI**

SUTTON-IMAGES.COM



# COLIN A PODIO ANCHE A LE MANS

**C'**è un surplus d'affascinante a accomunare i grandissimi dei traversi, rallisti immensi che vivono l'automobilismo con una passione che non misconosce la complessa versatilità delle infinite esperienze possibili. Sopra tutti due nomi. Colin McRae e Sébastien Loeb.

Col primo, non il solo, per la verità - perché la tribù dei grandi rallymen l'interdisciplinarietà l'ha nel sangue da sempre - capace di rappresentare stupendo esempio d'eclettismo, irrorato dalla curiosità d'ampliare l'esperienza agli orizzonti di grandi classiche, quali la Dakar e la 24 Ore di Le Mans.

La classicissima della Sarthe entra nel mirino di McRae in pieno 2004, quando il campionissimo scozzese ha perso la sua guida nel mondiale con la Citroen, decidendo così di cogliere l'occasione per esplorare differenti aree del motorsport.

Dopo il debutto nella Dakar con la Nissan, la stagione per Colin si fa interessante, perché a illuminarla arriva l'accordo per debuttare nella maratona francese.

Il punto di collegamento è il magnate Frederic Dor, classe 1948, nativo di Marsiglia, mecenate, armatore e operatore nel settore petrolifero, il quale dal

SUTTON-IMAGES.COM

**LA FOLLA, UNA FERRARI 550 E DAVANTI A SÉ L'ASFALTO E IL MITO DI LE MANS. UNA SFIDA AFFASCINANTE QUANTO TERRIBILE NELLA QUALE COLIN DÀ IL MASSIMO, GIRANDO A FONDO, FORTE, DI GIORNO MA ANCHE COL BUIO, GIUNGENDO COL SUO EQUIPAGGIO NONO ASSOLUTO E TERZO DI CLASSE**

1990 al 2002 è gentleman driver nel mondiale rally e in affari con David Richards, oltre che artefice della Prodrive-prepared Ferrari 550 Maranello Gts, con la quale corre lui stesso debuttando a Le Mans nell'edizione 2003 in equipaggio con lo sciatore vip Luc Alphand e Jerome Policand.

Insomma, non c'è persona più adatta di Frederic Dor per invitare Colin a disputare la 24 Ore di Le Mans, perché la filiazione agonistica dello stesso Dor, la Care Racing, connessa ovviamente alla Prodrive, è in grado di assicurargli - oltre che un buon ingaggio - anche un serio programma di test atto a farlo arrivare al grande appuntamento della Sarthe con un buon numero di collaudi e, soprattutto, di chilometri alle spalle.

Perché Colin è un entusiasta e un istintivo, ma non perde di vista l'importanza d'appoggiarsi alla struttura giusta per trarre il meglio dalla sfida appena lanciata.

E in un lunedì della metà di marzo 2004 Colin McRae sale per la prima volta per un test a bordo della 550 Maranello, in una fredda giornata d'inizio primavera sul tracciato britannico di Snetterton.

Con l'asfalto bagnato, presto seguito dal compa-





**COLIN NEL 2006 COL MORELLATO STARS TEAM PRENDE PARTE DA GUEST STAR ANCHE A DUE MANCHE DELLA PORSCHE SUPERCUP, AL NURBURGRING, SOTTO, E A MONTECARLO, DOVE COGLIE IL MIGLIOR RISULTATO CON UN 10° POSTO. NELL'ALTRA PAGINA ECCOLO CON LA NISSAN ALLA DAKAR, DOVE CORRE NEL 2004 E NEL 2005, DIVENENDO IL PRIMO PILOTA BRITANNICO VINCENTE IN UNA SINGOLA TAPPA PER AUTO**

gno di colori, lo svedese asso delle gare tursimo Rickard Rydell, col quale dividerà l'abitacolo a Le Mans.

McRae, ovviamente, è subito assediato dalla stampa britannica, alla quale dichiara senza falsi pudori: «La 24 Ore è una delle gare più importanti del mondo e visto che quest'anno lo dedicherò a sperimentare corse tra loro molto differenti, mi si presenta l'occasione di partecipare, perché è un evento nel quale qualsiasi pilota durante la sua carriera prima o poi vorrebbe correre - puntualizza lo scozzese -. E per me gareggiare con una Ferrari può dare alla cosa quel pizzico d'appeal extra, perché è il più amato marchio del mondo, quindi sono di fronte a una chance molto, molto interessante. Conosco il patron del team Frederic Dor da molto tempo, perché frequenta attivamente il mondo dei rally e quando mi sono reso conto che c'era l'opportunità di salire su una delle Ferrari da lui fortemente volute, non me la sono certo lasciata scappare».

McRae come pistard può contare in realtà su un viatico piuttosto contenuto. Nel 1992 ha preso parte a un appuntamento del Btcc, il Turismo britannico, al volante di una Bmw dell'M Team Mobile, a Knockhill Ring, giungendo buon ottavo in gara-1 e finendo squalificato in gara-2, ma destando complessivamente un'ottima impressione.

Tanto consenso anche per la prova ad alta esposizione mediatica svolta a Silverstone nel 1996 al volante di una Jordan di F.1, visto che Colin è restato entro una più che dignitosa forbice di due secondi di distacco al giro rispetto al pilota titolare Martin Brundle. Quest'ultimo magari non impegnato allo spasimo, ma comunque pur sempre un punto di riferimento mica male.

L'affaire Le Mans diventa quindi sempre più interessante, ogni giorno che passa. Prove e briefing continuano fino alla sessione conclusiva d'allenamento, una due giorni di test in Francia, al Ricard, nella quale McRae il 25 maggio 2004 porta a ter-



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

mine la preparazione, mostrandosi fundamentalmente al livello dei compagni di squadra, il già annunciato Rickard Rydell e Darren Turner, giovane e velocissimo specialista britannico delle gare Gt. Alle verifiche tecniche a Piazza dei Giacobini, nella parte vecchia della città di Le Mans, Colin si mostra raggianti: «La 24 Ore era una gara nel mio mirino, ma la volevo affrontare con la struttura e la gente giusta e finalmente ci siamo. Sono in un team che lo scorso anno qui ha vinto la sua categoria, quindi non posso chiedere di meglio. Il clima è bellissimo. Il calore degli appassionati non è inferiore rispetto a quello dei rally».

Iniziano le prove e il campionissimo dimostra di fare sul serio. Un tecnico del team che preferisce restare anonimo confida: «La parte bella di vederlo in pista alla Sarthe è mentre è in pista, certo, ma anche e soprattutto dopo che è sceso dall'abitacolo. Perché Colin McRae, anche se completamente nuovo al tracciato, ti pone immediatamente le domande giuste, ascolta e poi porta con sé nell'abitacolo della Ferrari le risposte, dimostrando poco dopo di averle metabolizzate, tesaurizzate e messe in pratica».

L'analisi di Colin, che indossa un casco jet, spazia anche sulla guida di notte: «Penso proprio che non dovrebbe rivelarsi un problema, visto che ci sono abituato provenendo dai rally. Comunque qui a Le Mans c'è da aggiungere l'esigenza di mostrare in ogni momento consistenza e affidabilità nell'arco di 24 Ore, senza tregua. È questo costituisce un supplemento alla sfida».

Ovviamente non tocca a Colin qualificare la Ferrari numero 65, che nella griglia di partenza fa segnare un promettente quarto tempo nella categoria LmGts, con i compagni che ovviamente sono in grado di spingere più di lui.

Alla fine il miglior tempo complessivo è di 3'51"755, con Colin che però desta meraviglie, rispondendo con un tutt'altro che arrendevole 3'56"438, anche in questo caso, come era successo quando aveva provato la Jordan di Formula Uno insieme a Brundle, dan-



**IN PISTA NON HO CORSO MOLTO. MI SONO CIMENTATO ANCHE IN PORSCHE SUPERCUP 2006 AL NURBURGRING E A MONTECARLO, MA SENZA UN IMPEGNO COMPLETO È MOLTO DIFFICILE BEN FIGURARE**

**COLIN McRAE**

do luogo a una performance di prim'ordine.

Poi la gara vera e propria.

Mediamente uno spettacolo unico di un giorno intero, all'interno di un fine settimana infinito, nel quale 250mila tifosi invadono il vecchio tracciato di tredici chilometri, con una colonia di non meno di 60mila tifosi britannici a portare colore, calore, canti, folklore ma anche sbornie colossali a base di birra. E file infinite di vuoti a perdere di quelle che fino a poco prima erano bottiglie ricolme di spumeggianti bionde.

Ebbene, nella torcida dei british boy, anche se i favoriti sono i piloti delle due Audi Uk, tra i quali Herbert, Davies, Smith e McNish - in lizza per l'assoluta che però andrà alla vettura gemella di Ara-Capello-Kristensen -, più i due ex F.1 Justin Wilson e Ralph Firman, le urla e i canti salgono alti nel cielo della Sarthe quando a passare è la Ferrari Maranello numero 65, guidata dal leggendario Colin McRae. Il team schiera anche una vettura gemella per gli specialisti Alain Menu, Peter Kox e Tomáš Engelman in prova -, che deve vedersela con le terribili Corvette ufficiali di Oliver Gavin, Olivier Beretta e Jan Magnussen, nonché di Ron Fellows, Max Papis e Johnny O'Connell. Due gran brutte bestie, per la verità.

A gara iniziata, a complicare le cose, per la vettura schierata sotto le insegne della Prodrive Racing ci si mette anche un significativo problema alla frizione, che la costringe a una lunga sosta ai box, nella quale si perde tempo prezioso e tale da far sfumare la chance di una prestigiosa vittoria di classe. Infatti in LmGts le due Corvette finiscono nell'ordine, dando vita a una perentoria doppietta, che vede comunque la Ferrari Maranello guidata dal bravissimo Colin ottima nona assoluta al traguardo, staccata rispettivamente di cinque e sedici giri dalle due Gran Turismo americane finite al top della categoria. Così come è interessante notare che l'altra Ferrari-Prodrive termina alle spalle dell'equipaggio del ralista, pagando quattro tornate di distacco.

Alla fine il giudizio più attendibile e onorevole sul debutto a Le Mans di Colin McRae lo pronuncia Johnny Herbert, ex vincitore della gara e già pilota di F.1, il quale dice: «Colin ha dimostrato di adattarsi a una gara particolare come questa molto meglio di quanto la gente si aspettava. E sinceramente proprio non capisco perché non avrebbe dovuto, vista la tutta la classe di cui dispone».

Più articolato il commento di Colin: «A dire il vero l'esperienza di guida all'interno della 24 Ore si è rivelata molto più dura e faticosa di quanto avevo ipotizzato. È una gara molto difficile e ricca di un numero incredibile di incognite. Per quanto mi riguarda, mi sono impegnato moltissimo e sono felice di essere giunto nella top ten della classifica assoluta e soprattutto è stato molto emozionante sentirmi chiamato sul podio insieme ai mie compagni per il terzo posto conquistato in classe LmGts. Feeling bellissimo, che ha dato un senso forte a questa stupenda esperienza».

Partecipazione nobilitata dal fatto che Colin svolge regolarmente tutti i turni di notte, mostrandosi durante il weekend felice e disponibilissimo verso i tanti tifosi che gli chiedono l'autografo o una foto



”

**COLIN SI È  
ADATTATO  
ALLA GRANDE  
A LE MANS,  
ANDANDO  
BEN OLTRE LE  
PREVISIONI  
DI MOLTI. IO  
NON HO MAI  
AVUTO DUBBI**

**JOHNNY  
HERBERT**

insieme, all'ombra del retro-paddock.

Anni dopo Colin aggiunge, guardando al tutto col gusto della visione di retrospettiva: «Sì, giudico molto positiva l'esperienza di Le Mans 2004. Mi piacciono le gare in circuito ma per dare davvero il massimo avrei dovuto impegnarmi in un programma pieno, invece ho sempre partecipato a corse "one off", come poi alcune gare nella Coppa Porsche. Correre una volta e via come ho fatto a Le Mans è molto duro, perché tutti si aspettano grandi cose, ti fanno pressione, invece una volta lì non è per niente facile. Comunque salire sul podio di classe a Le Mans al primo tentativo - che per lui purtroppo sarebbe restato l'unico, ndr - lo vedo come un gran risultato. Tanto che mi piacerebbe molto tornare e migliorarmi. Appena capiterà l'occasione giusta, lo farò».

La stessa Ferrari che fu portata in gara da Colin McRae è divenuta un vero e proprio pezzo da collezione. Dotata di numero di telaio ZFFZR49B000113136 ha preso parte a cinque edizioni della 24 Ore, al FIA GT e all'ALMS GT1. Dotata di un motore V12 portato a 6 litri e capace di sviluppare circa 600 cavalli, quella Ferrari 550 Maranello in tutta la sua carriera ha preso parte a 33 gare finendo 14 volte a podio, con 10 pole position e 5 vittorie.

Ma nella 24 Ore di Le Mans questo numero di chassis non ha mai fatto meglio del terzo posto ottenuto nell'edizione 2004, con a bordo quell'infinita leggenda di Colin McRae. ●

COLIN McRAE



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

ESATTA ANTITESI DEL PILOTA PISTAIUOLO, COLIN McRAE NON ERA CERTO PERSONAGGIO DA PORSI TROPPI LIMITI. PROVÒ UNA SOLA VOLTA UNA FORMULA UNO MA NON SMISE MAI DI PENSARE CHE AVREBBE POTUTO AVERE UN FUTURO NEL CIRCUS

DI ANDREA CORDOVANI

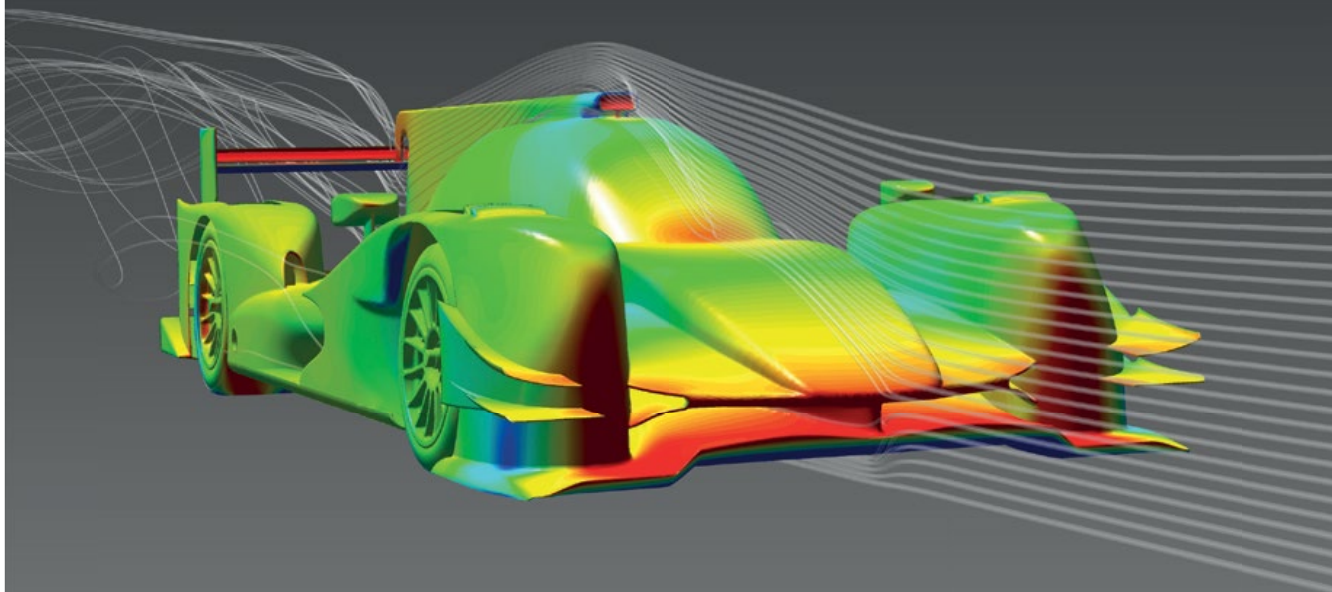
# F.1: «PERCHÉ NON POTREI?»

«Non c'è ragione per cui non potrei guidare in F.1». Colin McRae era della scuola del datemi qualsiasi cosa a quattro ruote sotto al sedere e al resto ci penso io. Per lui non sarebbe stato un problema calarsi nell'abitacolo di una monoposto da Formula Uno e provare quasi immediatamente a trovarne il limite. La prima e unica volta che ne ebbe l'occasione non si tirò certo indietro. Era il 1996. Accomunate dallo sponsor British American Tobacco Jordan in F.1 e Subaru nei rally dettero vita a un test anomalo: McRae avrebbe guidato la monoposto inglese spinta dal motore Peugeot, mentre Martin Brundle si sarebbe occupato dell'Impreza. Insomma una trovata pubblicitaria per dare esposizione mediatica ai marchi Bensons e 555 che gridavano le livree delle due vetture. Silverstone il teatro della sfida. Non ci aveva mai girato e prima di calarsi nell'abitacolo della Jordan salì in macchina con Brundle e fece un giro per rendersi conto della situazione. Poi prese la sua Impreza e con Martin al suo fianco tastò con mano le insidie del circuito. A quel punto era pronto a salire per la prima volta su una vettura di Formula Uno, la Jordan 196, davanti agli occhi di papà Jimmy, lì sempre al suo fianco

e pronto a farsi spettinare i capelli in rettilineo con la monoposto guidata del figlio lanciata verso quella sfida in un mondo completamente diverso. Ricorda Fiorenzo Brivio ex tecnico Pirelli nei rally. «Colin mi raccontò della sua esperienza sulla Jordan F.1 a Silverstone: non gli avevano fatto il sedile adatto e la testa gli usciva dal cupolino, con spaventose turbolenze che gli scuotevano la testa al punto che doveva quasi frenare alla cieca. Ciononostante fece segnare dei tempi di tutto rispetto, impressionando Eddie Jordan...». La F.1? Regalava uno dei suoi sorrisetti, classici di quando annusava aria di sfida, McRae. Sembrava dire: e che sarà mai? Provassero quelli della F.1 a gettarsi a capofitto sulla neve e il ghiaccio in una foresta svedese, che avessero loro l'ardire di volare su un dosso-condominio della Finlandia. Lui, al contrario, non avrebbe avuto nessuna difficoltà a spingere forte su una monoposto di F.1. E con lo scavezzacollo di Lanark erano convinti in molti. Tanto che a un certo punto ci fu anche la voce di un possibile test sulla Stewart Gp F.1 nel 1999 quando Colin era appena passato alla Ford che allora forniva i motori al team del grande Jackie. Colin era costato una follia alla Casa di Detroit. E quell'investimento avrebbe dovuto fruttare il più possibile generando magari anche un inevitabile battage pubblicitario con un suo impiego in alcuni test. «L'unica cosa certa - diceva in quei giorni Martin Whitaker della Ford - È che non saranno test per divertimento. Colin è un pilota completo: può essere tremendamente veloce su qualsiasi vettura in cui lo metti a sedere». Ma quel progetto restò solo nel cassetto. Così a Colin rimase solo il ricordo di quell'unica volta a bordo di una F.1. ●



SILVERSTONE 1996 McRAE E BRUNDLE SI SCAMBIANO LE VETTURE. E COLIN SALE COSÌ SULLA JORDAN 196 SPINTA DA MOTORE PEUGEOT, L'UNICA F.1 PROVATA DALLO SCOZZESE



# Alla scoperta della fluidodinamica

Una ricerca della Cusano e della New York University sulla PIV, le particelle traccianti sfruttate anche dai costruttori di automobili

**L**e prestazioni degli autoveicoli sono considerevolmente migliorate negli ultimi decenni grazie allo studio sistematico della dinamica dei flussi, esterni e interni, tramite i più moderni strumenti della fluidodinamica, la scienza che studia il comportamento dei fluidi (liquidi e gas).

L'analisi dei flussi esterni è indissolubilmente legata alla configurazione aerodinamica del veicolo. Lo scopo di questi studi, sui quali vuole soffermarsi UnicusanoLab, è duplice. Da un lato, si cerca di minimizzare la resistenza aerodinamica per ridurre i consumi. Dall'altro, si mira a migliorare l'aderenza su strada nelle manovre e in curva per accrescere la sicurezza. Preziose informazioni sul comportamento del motore possono essere ricavate dall'analisi dei flussi interni. Di particolare interesse sono i flussi dei gas di combustione e del sistema di raffreddamento, il cui stu-

dio ha permesso di raggiungere negli ultimi anni consistenti riduzioni dei consumi e delle emissioni inquinanti. La particle image velocimetry (PIV) è una tecnica di fluidodinamica sperimentale che ha permesso di ottenere informazioni dettagliate sia sull'aerodinamica esterna del veicolo che sulla dinamica dei fluidi interni. La PIV misura la velocità di particelle traccianti che vengono illuminate utilizzando un laser, e le cui traiettorie vengono misurate utilizzando una high speed camera, una camera ad alta velocità che permette di raccogliere decine di migliaia di immagini al secondo con una risoluzione comparabile a quella di un cellulare. Ricercatori dell'Università degli Studi di Roma Niccolò Cusano e New York University hanno recentemente completato una ricerca su un nuovo tracciante termocromico per applicazioni PIV. Le particelle traccianti,

sinetizzate nei laboratori delle due università, permettono di identificare le zone ad alta temperatura in un fluido aumentando la loro emissione fluorescente. La ricerca, supportata dalla National Science Foundation, è stata recentemente pubblicata nella rivista scientifica internazionale *Journal of Materials Science*. Grazie a un continuo lavoro di test e review, i più avanzati automaker sono riusciti negli anni a integrare a pieno le informazioni ottenute dallo studio della PIV nel loro processo di design. La speranza del team di ricerca è che i nuovi traccianti termocromici possano entrare a far parte dei futuri sistemi di misura avanzati PIV.

Ing. Filippo Cellini, Ricercatore  
New York University, Tandon School of Engineering

Prof.ssa Ilaria Cacciotti  
Docente di Scienza e Tecnologia dei Materiali  
e Biomateriali e Ingegneria dei Tessuti  
Università degli Studi di Roma Niccolò Cusano

# Citroën rilancia con i Seb

**MATTON CI SVELA: «OGIER È LA NOSTRA PRIORITÀ, LOEB POTREBBE CORRERE ALCUNE GARE». ECCO COME LA CASA FRANCESE DISEGNA LA RISCOSSA**

di Sergio Remondino

**L**a coppia che un tempo scoppiò sta per ricomporsi e la cosa, naturalmente, fa già rumore. I due SuperSeb del rallismo, Ogier e Loeb, saranno probabilmente di nuovo insieme alla Citroën, la squadra che vide nascere e crescere la loro rivalità e che finì per perdere entrambi. La bomba è scoppiata in questi giorni e ha fatto ovviamente molto rumore. Niente è ancora sottoscritto ma tutto è già stato detto: adesso mancano le firme in calce ai contratti. Poi quelle storie vecchie ormai di oltre sei anni vedranno andare in scena il Capitolo secondo. Contro la ragion di stato, evidentemente, i rancori passano in secondo piano. Anche per-

ché la rally sfida stile Ayrton Senna-Alain Prost, se sfida sarà, si limiterà a qualche selezionato appuntamento. Ogier torna alla Citroën per prendere autorevolmente in mano la squadra con il dichiarato intento di riportarla all'iride; mentre Loeb torna ai rally nel nome della nostalgia ma non per fare tutto il campionato, bensì per presentarsi al via di quattro-cinque appuntamenti. Perché oggi è un pilota Peugeot prima che Citroën e quindi gli impegni del Leone nei raid sono prioritari. Ogier torna perché Malcolm Wilson non è in grado di garantirgli l'appoggio ufficiale della Ford - e il francese l'ultimatum glielo aveva recapitato già a giugno scorso - e

Ogier, adesso, è diventato una priorità per il 2018. Le trattative sono in fase avanzata, come ci ha confermato il team principal, Yves Matton. Alla Citroën, in alcune gare potrebbe ricomporsi l'accoppiata esplosiva Ogier-Loeb, a fianco, che nel 2011 ha vissuto una stagione burrascosa



perché la Citroën ha finalmente compreso la portata del madornale errore commesso nel non ingaggiarlo subito, a fine 2016. Mancano come detto le firme sui contratti ma, anche se la prudenza è d'obbligo quando ancora non c'è nero su bianco, è ragionevole pensare che le cose andranno in questa direzione. Lo stesso Yves Matton, il capo di una Citroën in piena crisi nella difficilissima stagione del ritorno, si lascia andare. E sottolinea, nell'intervista che ci ha rilasciato, che l'obiettivo numero uno in questo momento è quello di ingaggiare Ogier. E il numero due è avere in squadra anche Loeb.

- Un clamoroso dietrofront, Monsieur Matton...

#### Perché Ogier non l'avete preso a fine 2016?

«Lo scorso anno - esordisce il capo di Citroën Racing - avevamo già sotto contratto tre piloti, Meeke, Breen e Lefebvre, e Ogier si è trovato libero troppo tardi, quando la Volkswagen ha preso la decisione di lasciare i rally. E noi, secondo la linea di condotta dettata dai vertici del Gruppo Psa, abbiamo deciso di rispettare i contratti già in essere con i nostri tre piloti».

- E automaticamente per Ogier non c'è più stato spazio. Poi però il 2017, con le sue difficoltà, vi ha portato a riconsiderare le posizioni. Ha riaperto i giochi. Meeke è stato "messo a riposo" per una

SE DA TEMPO NE  
DISCUTIAMO VUOL  
DIRE CHE OGIER  
HA INTERESSE A  
TORNARE CON NOI.  
VOI CHE NE DITE?

YVES MATTON



← gara, Mikkelsen è stato chiamato a sostituire Lefebvre in Sardegna e per dare un suo parere sul livello della macchina, poi è stato schierato in Polonia e al Deutschland, dove ha chiuso secondo. Neanche così, però, le cose sono migliorate e adesso, finalmente, la possibilità che Ogier torni all'ovile sono concrete: a quando la firma?

«Mi piacerebbe poter dire sì già oggi - sbotta Matton - e voi giornalisti la fate sempre facile. Ma non è così. Confermo che la trattativa è più che avviata e che il nostro obiettivo, la priorità nei nostri programmi, è ingaggiare Ogier. Ma aggiungo che so come vanno queste cose. Ci sono sempre contratti in essere, clausole da rispettare, intoppi da risolvere. C'è qualche difficoltà da superare: vedremo. Realisticamente, dico che se riusciremo a raggiungere un accordo entro ottobre sarà già andata bene».

**- Ma Ogier vuole davvero tornare alla Citroën?**

«Se stiamo discutendone, se stiamo trattando da settimane, vuol dire che evidentemente gli interessa. Voi che ne dite?».

**- E con Loeb come la mettete?**

«Se vi riferite alle rivalità e alle polemiche di sei-sette anni fa rispondo che oggi è tutto diverso! Quella è un'altra storia, che appartiene al passato. E poi, Loeb non tornerebbe mai per rifare tutto un Mondiale, dunque il problema non si pone. Loeb è prima di tutto un pilota Peugeot e bisogna vedere che cosa vorrà fare il Leone, quali saranno i programmi: vengono prima loro. In ogni caso, riavere Loeb per pochi eventi selezionati, le gare che più gli piacciono e che a livello di calendario sono compatibili con il programma raid Peugeot, sarà un enorme valore aggiunto non solo per noi ma per tutti i rally».

**- E degli attuali piloti, Meeke, Breen e Lefebvre, che ne sarà? Qualcuno dovrà essere ridimensionato. A meno che non vogliate far correre quat-**



**RIAVERE LOEB  
PER QUALCHE GARA  
SARÀ UN ENORME  
VALORE AGGIUNTO  
NON SOLO PER NOI  
MA PER IL RALLY**

**YVES MATTON**



**tro macchine!**

«Schierare quattro macchine a gara è un'opzione da escludere: è impossibile! Tutto dipende se Ogier verrà davvero a correre da noi oppure non se ne farà nulla. Questo cambierà le carte in tavola, ovviamente. E in ogni caso, Meeke ha un contratto per partecipare a tutte le gare nel 2018, cosa che non è per Breen e Lefebvre».

**- Lo scenario più ovvio, a questo punto, è una formazione tipo con Ogier e Meeke titolari e a turno, sulla terza vettura, Loeb, Breen e Lefebvre...**

«Sì, potrebbe essere così».

**- In passato Ogier e Meeke non se le sono cer-**

## Primi test su terra per la **C3 R5**

**LA VETTURA È USCITA ALLO SCOPERTO MA L'OMOLOGAZIONE SLITTERÀ PERCHÉ L'AUTO DOVRÀ ESSERE MODIFICATA NELLA TRASMISSIONE**

**N**el pieno della stagione iridata, la Citroën esce allo scoperto con la versione R5 del suo cavallo di battaglia C3 e si trova subito ad affrontare un problema mica da ridere. La vettura - che la scorsa settimana ha svolto la prima sessione di test ufficiali - dovrà essere profondamente modificata nella trasmissione. Che cosa è successo? La Commis-

sione Costruttori della Fia aveva dato parere favorevole all'utilizzo dei comandi al volante tramite paddleshift ma, quindici giorni fa, la Commissione Rally ha negato alla Citroën questa possibilità, perché tutte le altre R5 già esistenti non hanno tale soluzione, che infatti è vietata sin dalla nascita del regolamento R5! Così la Citroën, che nel frat-

tempo ha progettato, costruito e sviluppato la C3 R5 con il paddleshift, si trova ora a dover rifare mezza macchina per adeguarsi all'uso di un cambio sequenziale a comando manuale, come tutte le vetture della categoria... Una bel problema, che oltre a comportare una spesa supplementare si tradurrà certamente in un ritardo nell'omologazione della

C3 R5. Che avrebbe dovuto avvenire a ottobre o al più tardi a gennaio, quindi in tempo per il debutto a Montecarlo 2018, e che invece slitterà a marzo se non a giugno... Un bel guaio ma gli uomini agli ordini di Yves Matton e di Pierre Budar, responsabile del progetto, non demordono. E intanto hanno iniziato come detto i primi test veri, sugli sterrati dalle parti di Angles, in Occitania, con al volante prima Craig Breen e poi Stephane Lefebvre, responsabile dello sviluppo. La vettura appare ben realizzata, è già veloce ed affidabile e c'è da scommettere che darà delle soddisfazioni. ●





# Ancora **Seb** contro **Seb**

**SUPERDUELLO 2018 IN CITROËN: IN QUALCHE GARA IRIDATA LOEB POTREBBE SFIDARE OGIER**

**S**e tutti i tasselli andranno al posto giusto sarà da godersi lo show. E sotto le insegne Citroën potremmo vedere il sequel di quel duello sempre sussurrato, latente e innescato sei anni fa da una stagione di mondiale incandescente. Sebastien Loeb contro Sebastien Ogier. A svelarlo è stato Yves Matton. Da una parte ha spiegato che «*Loeb potrebbe essere interessato a fare qualche gara del Mondiale 2018*». Dall'altra ha sottolineato che «*Sébastien Ogier è chiaramente la nostra priorità per la prossima stagione*».

Insomma, la probabilità che i due, in alcuni appuntamenti del campionato del mondo, si ritrovino a sfidarsi in casa Citroën è alta. E riporta alla luce un trascorso anche burrascoso tra i due rallyisti francesi. La stella di Loeb splendeva già alla grande quando Ogier iniziò a mettersi in evidenza nel team Junior della Citroën. Dopo due stagioni con diversi lampi, il pilota di Gap venne promosso titolare al fianco del compagno di squadra che ha spinto per dare delle chance e averlo in squadra, quasi fosse un talent scout. Era il 2011. La rampa di lancio di una rivalità sempre più accesa (che esplose fragorosamente in Grecia) fra i due che in quella stagione artigliano cinque successi ciascuno: Loeb vince per l'ottava volta di fila il campionato del mondo (ne conquisterà ancora uno, l'ultimo, nel 2012); Ogier finisce terzo dietro anche a Hirvonen. Alla fine dell'anno Ogier decide di cambiare aria e si tuffa nell'avventura Vw Polo. Chiusa la gestazione, la vettura debutta nel Mondiale 2013 proprio mentre Loeb annuncia che disputerà solo 4 gare. L'ex-ginnasta vero squalo in ps ne vincerà due (Montecarlo e Argentina) poi lascerà la specialità; Ogier metterà le mani sul primo titolo iridato di una carriera che non ha più mollato, vincendo ininterrottamente da quella stagione fino a questa. Quattro titoli iridati consecutivi. Alla Loeb. Che però di fila ne ha vinti nove. È molto probabile che le loro strade torneranno qualche volta a incrociarsi. E in quei giorni farà molto caldo su qualche stradina che serpeggia infida nel pianeta dei rally.

**Andrea Cordovani**

**to mandate a dire, arrivando addirittura quasi ai ferri corti, vedi Rally di Svezia della passata stagione...**

*«Oggi mi sembrano molto più sereni fra di loro e comunque Meeke ha ricevuto ampie assicurazioni circa il fatto che non sarà assolutamente messo in secondo piano, dunque potrà correre sereno ed esprimere in pieno quello che sa fare. Se poi, lui e Ogier non vanno a cena insieme, questo non è un dramma. L'importante è che vincano. Questa è l'unica cosa che conta davvero».*

**- Allora a quando firma Ogier?**

*«Spero oggi...».* ●

**E LA C3 R5 ESCE  
ALLO SCOPERTO**

**In corsa con M-Sport per conquistare il quinto titolo iridato piloti consecutivo. Sebastien Ogier potrebbe lasciare la Ford Fiesta e Wilson e fare ritorno dopo sette stagioni alla Citroën. Per la casa francese, intanto, sono iniziati i test sulla nuova C3 R5, sotto a sinistra**

**LE TENSIONI FRA  
OGIER E LOEB  
SONO ROBA  
DI ANNI FA. ADESSO  
LA SITUAZIONE SI  
PRESENTA DIVERSA**

**YVES MATTON**

”



# Mikkelsen guarda al futuro

**IL NORVEGESE CORRE CON HYUNDAI IN SPAGNA. È UN ANTIPASTO D'INGAGGIO PER IL 2018 CHE PROVOCA UN EFFETTO DOMINO...**

di **Marco Giordo**

**I**mpazza il mercato piloti, che si è acceso all'improvviso la settimana scorsa grazie alla Hyundai. La squadra coreana, come anticipato da AS, ha smosso lo status quo vigente facendo la prima mossa, quella di schierare in Spagna al Rally Catalunya Andreas Mikkelsen al volante della Hyundai i20 Wrc numero 4. Una mossa un po' a sorpresa, quella del team di Alzenau, perché ha appiedato Paddon, ed è volta a cercare di assicurare quanti più punti possibile a Thierry Neuville e alla Casa coreana nello sprint finale contro Sébastien Ogier e la M-Sport per i titoli Piloti e Costruttori. Mikkelsen, che è notoriamente molto amico del pilota belga, ha firmato per le ultime tre gare con l'équipe di Alzenau ma voci di corridoio dicono che correrà anche tutto il campionato 2018. Tra l'altro in Catalogna il norvegese partirà in ottima posizione, la decima, nella prima tappa sulla terra, in una gara che conosce molto bene e che ha vinto due anni fa.

Quanto ad Hayden Paddon, il pilota neozelandese è stato messo in panchina dal suo team, che gli ha già comunicato di volergli ridurre il programma 2018 da 13 a 7 gare. E Paddon, a quanto pare, non l'ha presa bene perché si è sentito per la prima volta scaricato dal team capitanato da Michel Nandan, soprattutto per la freddezza con la quale è stato trattato. Un comportamento totalmente opposto da quello di inizio 2017, quando dopo l'incidente di Montecarlo Nandan aveva saggiamente aspettato che il driver neozelandese si riprendesse. "Never give up", non bisogna arrendersi mai, ha intitolato su Facebook in un post il pilota di Geraldine, che punta a riscattarsi in Galles o in Australia. La Hyundai, infatti, non ha ancora comunicato chi farà correre nelle ultime due prove stagionali insieme ai due ex-éphants prodiges, nonché amici nella vita di tutti i giorni nel Principato di Monaco, Thierry Neuville e Andreas Mikkelsen.

**TEST STRAORDINARIO QUESTA SETTIMANA A TARRAGONA**  
**Sainz e Loeb**  
**al capezzale della C3!**

Mentre Matton si muove sul mercato piloti con la forza di un caterpillar, il neo nominato direttore tecnico Christophe Besse vuole a tutti i costi vederchi chiaro sullo stato di salute della C3 Wrc Plus, per



**L'ingaggio di Mikkelsen in Catalunya con Hyundai ha costretto la Citroën ad accelerare le trattative per assicurarsi Ogier per il 2018. Sotto, il norvegese e il 4 volte iridato francese guardano la C3 Wrc con la quale Mikkelsen è arrivato secondo in Germania**

cercare di salvare almeno l'onore nella deludente stagione 2017 della Citroën. E non ha badato a mezzi termini il tecnico francese, che ha indetto per questa settimana un test "segreto" a Teruel, dalle parti di Tarragona, con Carlos Sainz e Sébastien Loeb! Una bomba mica da ridere mentre l'uomo mercato resta sempre e comunque Ogier. Il quale, come visto, dal momento che la Ford non dà risposte a Malcolm Wilson si guarda intorno. Tra l'altro si era già sparsa la voce che il 23 settembre sarebbe stato dato l'annuncio ufficiale della firma dell'ac-





cordo con la Citroën ma dall'entourage di Ogier si è categoricamente smentito tutto. Le due parti si parlano ma l'accordo economico non c'è e pare che le cifre siano ancora molto distanti. Il nodo della questione, dunque, sarebbe soprattutto di natura economica. E poi c'è Loeb. Il nove volte campione del mondo si sarebbe dichiarato disponibile, come visto, a correre 4-5 gare nel 2018 ma è questa un'ipotesi che non si sa quanto faccia piacere a Ogier, visti i burrascosi trascorsi tra i due nel team del double Chevron. Anche se è vero che, da allora, di acqua sotto i ponti ne è passata parecchia. E poi, come si suol dire, "c'est l'argent qui fait la guerre". I soldi aggiustano tutto, anche se certe vecchie e ruggini non si dimenticano tanto facilmente. Staremo a vedere

**TOYOTA HA MESSO GLI OCCHI SULL'ESTONE DI M-SPORT**

## Makinen all'assalto ora vuole Ott Tanak

Continua intanto l'assalto da parte della Toyota, o meglio di Tommi Makinen, all'altro pezzo forte del mercato, Ott Tanak. Il pilota estone è il driver perfetto per la squadra nippono-finlandese e c'è an-

**Come si dice in gergo, Mikkelsen ha già "fatto il sedile" ed è pronto a debuttare sulla Hyundai i20. Il norvegese, sopra con Anders Jaeger ad Alzenau, arriva per dare una mano a Neuville nel Mondiale Piloti**

che chi dice che abbia già addirittura firmato un contratto. Anche perché Wilson, al momento, può solo aspettare che da Detroit diano segni di vita. Stando così le cose, alla M-Sport resterebbe il solo Evans, che potrebbe essere affiancato dall'emergente (e pagante...) Suninen. Ma Wilson spera ancora in cuor suo di poter convincere la Ford e quindi Ogier. E sotto sotto anche Seb, che era in vacanza a New York con la moglie, ci spera. In attesa di un congruo rilancio di Matton da Satory... ●



# Pirelli ritorna nel Mondiale

**IL PREMIO VINTO DA GRIEBEL, L'APPOGGIO ALLA CARRIERA DI BABY ROVANPERA. TUTTO PORTA VERSO LA CLAMOROSA NOTIZIA. IL COSTRUTTORE TORNA NEL WRC**

di **Gianni Cogni**

**L**a Pirelli tornerà nel Mondiale Rally dalla prossima stagione? Probabile, anzi... certo! Il clamoroso rientro è diventata possibile grazie alla crescita sportiva ed all'interesse destato dall'enfant-prodige Kalle Rovanpera, che di Pirelli è la più recente incarnazione della consolidata politica di sostegno ai giovani talenti nei rally da parte del marchio milanese.

Da qualche giorno molto probabile con la conquista con due gare di anticipo del titolo europeo Junior Under 28 da parte di Marijan Griebel in occasione del Barum Rally. Perché il tedesco, già vincitore con Pirelli lo scorso anno del titolo Junior Under27 con la Opel Adam - il che gli ha garantito il budget-premio per la stagione europea 2017 - quest'anno si è ripetuto alla grande con una Skoda Fabia R5 calzata dalla Casa milanese, andando a realizzare perfettamente quel progetto di filiera di accompagnamento al mondiale rally "costruito" da Eurosport Events (promoter dell'Erc) anche con il contributo non solo economico di Pirelli che, ad esempio, ha fatto ai piloti Junior anche dei veri e propri corsi sui pneumatici, su come sceglierli e come usarli. "Baby" Rovanpera sarà sicuramente nel mondiale 2018, dove ha persino l'imbarazzo della scelta, anche se tutto lascia pensare che correrà con una Ford Fiesta R5 gestita da M-Sport.

Marijan Griebel, invece, si è guadagnato il premio di almeno una presenza in una gara iridata in Europa con una Wrc: ma non è detto che la cosa finisca lì. Può Pirelli abbandonare adesso i due talenti dopo averli accompagnati sino alla soglia dell'affermazione? Da un punto di vista sportivo assolutamente no. Fatto trenta bisognerebbe fare trentuno. Cioè superare lo scoglio economico. Proprio quello che lo scorso anno ha indotto l'azienda a rinunciare al Mondiale Rally, visti gli impegni in F.1 ed in altre serie ed il ruolo marginale nella massima serie rally, rivolto solo a privati e nemmeno giovanissimi.

## I passi verso il rientro

Nel corso del mese di settembre la Fia pubblicherà le condizioni per l'omologazione (obbligatoria per Wrc ed R5) dei pneumatici destinati al Mondiale 2018. Entro ottobre i produttori interessati devono



### PERCHÉ SÌ

**VALORIZZAZIONE DEL LAVORO CON I GIOVANI**  
**CONTATTO TECNICO CON LA MASSIMA ESPRESSIONE DEI RALLY**  
**CONFERMA DELL'ECCELLENZA TECNICA DEL PRODOTTO RALLY A LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE**

### PERCHÉ NO

**COSTO DI ADESIONE AL MONDIALE RALLY**  
**MANCANZA DI UN TOP TEAM IRIDATO ABBINATO**  
**EVENTUALI RINUNCE AD ALTRI PROGRAMMI CONSEQUENTI**

## GOMME PRONTE ENTRO OTTOBRE

**Il limite per schierarsi nel Wrc 2018 è questo: presto sapremo cosa farà la Pirelli il prossimo anno. Kalle Rovanpera, sotto, e Marijan Griebel, sopra, sono i due piloti sui quali punta il gommista italiano**

aderire alla "recognitio": questo il limite temporale per sapere se Pirelli rientrerà.

Poi si avrà tempo sino a fine gennaio per presentare alla Fia le gomme da omologare per la stagione entrante. In termini economici l'impegno non è di poco conto, più che per le gomme soprattutto per le condizioni al contorno.

A pesare è in primis l'obbligo di essere presenti con proprie strutture e personale di assistenza in tutte le gare del calendario iridato: malcontato serve almeno mezzo milione di euro per essere presenti: «Al momento non c'è nulla di stabilito, visto che l'argomento non è nemmeno stato ancora affrontato - ha detto ad As Mario Isola - anche se come sempre lo faremo in vista della scadenza Fia nelle prossime settimane». ●



**Marijan Griebel**



**FARÀ UNA GARA IRIDATA CON UNA WRC**

## Junior Erc trampolino

Marijan Griebel, 28 anni, ha iniziato con la Suzuki Swift per passare nel 2012 all'Opel Astra Gr.N ed alla Citroën C2 Maxi. Poi, il secondo posto nell'Opel Adam Cup 2013 lo ha fatto scegliere per il debutto del team ufficiale nell'Erc 2014. Terzo nello Junior europeo 2015, lo ha vinto nel 2016, guadagnandosi così un budget da impiegare nel nuovo Erc Junior Under 28 con la Skoda Fabia R5. Con tre vittorie ed un terzo posto nei primi quattro dei sei appuntamenti validi, Griebel s'è aggiudicato in anticipo.

**FARÀ IL GALLES CON UNA FIESTA R5**

## Wrc in vista per il baby

Kalle Rovanner compirà 17 anni il 1° ottobre. Figlio del campione finlandese Harri - di cui ha al fianco il navigatore di sempre Risto Pietilainen - s'è messo al volante di vetture da rally ad otto anni (!) ed a 16 ha vinto il titolo nazionale lettone con la Skoda Fabia R5, conquistando 4 vittorie. Quest'anno corre in Lettonia ed in Finlandia con la Skoda ed in Italia con la Peugeot 208 T16. Già 6 i successi assoluti nel 2017: 2 in Finlandia, 3 in Lettonia ed uno in Estonia. Debutterà nel Wrc in Galles con una Ford Fiesta R5.



**Kalle Rovanner**



# Roma caput mundi

**SFIDA A TRE FORSE DECISIVA  
PER IL TRICOLORE NEL RALLY  
DELLA CAPITALE CHE VALE ANCHE  
PER L'EUROPEO E VUOLE IL MONDIALE**

di **Daniele Sgorbini**

**C**ampionato Italiano, Europeo e nel futuro prossimo, chissà, Mondiale. Uno e trino il Rally di Roma Capitale che andrà in scena il prossimo fine settimana. A Roma infatti, dopo aver ottenuto la titolazione continentale, non nascondono le proprie ambizioni iridate nel caso in cui la Regione Sardegna diminuisse il proprio contributo nei confronti dell'attuale Rally d'Italia. Ed al Promoter del Wrc, pur di avere una gara con partenza dalla capitale, andrebbe bene qualsiasi format: da un rally metà su terra e metà su asfalto ad uno tutto su fondo catramato. Ma il pallino al momento è in mano alla Sardegna e il tempo per spostare l'appuntamento iridato italiano è decisamente stretto. Intanto, dunque, godiamoci quest'edizione del Rally di Roma Capitale. Anche se, chi si aspettava un confronto diretto, puro e limpido tra i protagonisti del Tricolore e quelli dell'Europeo resterà deluso, perché a Roma - in ossequio alla italicissima virtù di complicare a dismisura le cose - andranno in scena due prove distinte. Proprio così: le dodici speciali della gara capitolina, daranno vita a due rally diversi: uno valido per il Cir e l'altro per l'Europeo. Stesso percorso, stessi orari, ma regolamenti e classifiche differenti. Le ragioni della scelta? Le norme Fia valide per l'Europeo sono piuttosto diverse da quelle che regolano il Tricolore. Nulla c'entra - stavolta - il nostro "creativo" sistema di attribuzione dei punteggi, visto che si tratta proprio di differenze sostanziali. A iniziare dal numero di pneumatici a disposizione: 18 per l'Erc e 16 per il Cir (cui però vanno aggiunti quelli utilizzati nella pienes spettacolo di venerdì sera). Storie simili per le ricognizioni, con tre passaggi concessi nel Cir e due soltanto nell'Europeo. Differenze, insomma, per sanare le quali si sarebbe potuto far ricorso a qualche deroga (ma in questo caso gli equipaggi dell'Europeo, se avessero concluso davanti ai nostri avrebbero loro sottratto punti per il Tricolore...) o appunto dar vita a due gare distinte. Si è scelto così, senza però accontentare tutti: «È l'ennesima occasione persa - fa sapere Riccardo Scandola, manager del fratello Umberto, il veronese in lizza per il Tricolore - . Sarebbe stato bello il confronto diretto, magari qualcuno lo temeva. È un peccato, come sarebbe un peccato tornare il prossimo anno in Sardegna e correre solo una parte della gara valida per il Mondiale». Insomma, si discute anche a motori



BETTIOL

**PECCATO  
CHE I PILOTI  
DELL'EUROPEO  
SONO TRASPARENTI  
A LIVELLO  
DI TRICOLORE**

**RICCARDO SCANDOLA**

”

spenti al termine di questa lunga e calda estate nella quale il Cir ha fatto vacanza. Tra poco le parole lasceranno spazio al cronometro, perché quello laziale - penultimo atto del Tricolore - potrebbe già essere decisivo per la rincorsa al titolo. Paolo Andreucci potrebbe infatti festeggiare sul litorale di Ostia il suo decimo scudetto. Per farlo dovrebbe fare filotto, vincendo entrambe le tappe; mentre Campedelli e Scandola dovrebbero essere assai scalognati e raccogliere solo qualche briciola. Difficile che accada ma intanto nessuno lascia nulla al caso. Perché se anche a Roma non si chiuderanno i giochi - a Verona i punti in palio andranno comunque moltiplicati per 1.5 - di certo chi insegue è obbligato a far bene anzi benissimo per tenerli aperti davvero. Non solo per quanto riguarda l'Assoluto ma anche per 2 Ruote Motrici e Junior, dove Marco Pollara per ora guarda



EUROPEO

## Tutti a caccia di Kajetanowicz

Al penultimo atto della serie continentale (dopo Roma si correrà in Lettonia) Kajetan Kajetanowicz si presenta da leader. Il polacco ha cominciato male la sua stagione, chiudendo solo 32esimo un tribolatosissimo rally alle Azzorre, ma si è poi rifatto con la vittoria all'Acropoli e i due secondi posti ottenuti alle Canarie e a casa propria, cui vanno sommate la poco utile 15esima piazza a Cipro e la quinta rimediata al Barum. Alle sue spalle sono diversi, comunque, a permettersi ancora di sperare. A iniziare dal portoghese Bruno Magalhaes, vittorioso alle Azzorre e sul podio sia alle Canarie sia all'Acropoli, per proseguire con il russo Alexey Lukyanuk. La matematica tiene ancora in corsa anche Bouffier e Al Attiyah, oltre che Griebel, il tedesco rampante che ha già portato a casa il titolo riservato agli Under 28.

### SCENARIO UNICO

Le vetture di Campedelli e Scandola sfilano davanti al Colosseo nel Rally di Roma dello scorso anno

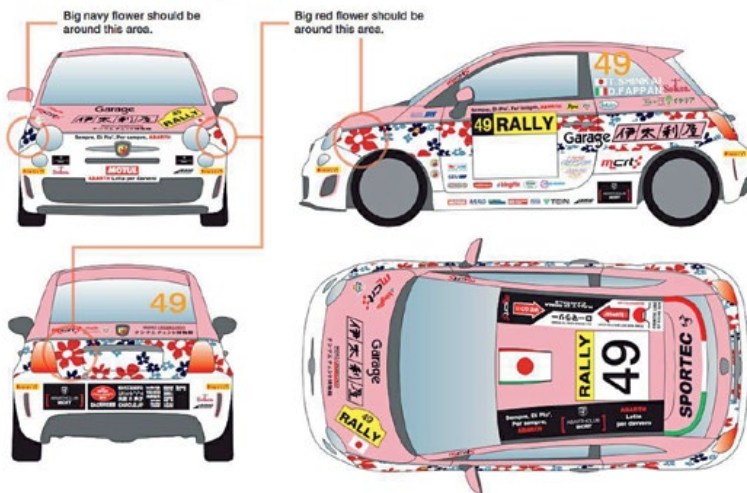
### TOMO SHINKAY CON L'ABARTH 500

## Torna anche il giapponese

Che il Rally di Roma abbia un respiro già iridato lo testimonia anche il grande interesse che arriva sin al Sol Levante: anche quest'anno sarà della partita il pilota giapponese Tomoyuki Shinkay, di nuovo con la 500 Abarth della Sportec. Lo scorso anno il simpaticissimo Tomo si era presentato portando con sé migliaia di modellini della sua vettura da distribuire ai tifosi italiani. Cosa s'inventerà questa volta?

tutti dall'alto: se vincesse entrambe le tappe in ambedue le classifiche, infatti, il siciliano dello Junior Team Peugeot si cucirebbe sul petto i due scudetti già a Roma e magari a Verona potrebbe salire sulla 208 T16 per provare a dare una mano al suo capitano. Poche storie nel Costruttori, dove si sfidano solo Peugeot e Skoda, con la prima che vede l'ennesimo titolo, mentre nell'Italiano R-Gt, di fatto monarca Abarth, Fabrizio Andolfi ha da tempo messo in cassaforte lo scudettino a cui da poco ha pure affiancato la vittoria nel monarca dello Scorpione. Più interessante, restando in tema, la lotta tra i ragazzi impegnati nel Trofeo Peugeot che mette in palio un volante da ufficiale Junior per il prossimo anno: davanti a tutti l'ex "nazionale" Damiano De Tommaso, ma Mazzocchi, Bottarelli, Ciuffi e Manfredi possono ancora sperare. ●

#### Guidance for positioning flower.



# Signor Sì



**SAN MARTINO DI CASTROZZA** - Poteva essere, e solo sul finire non è stato, pokerissimo per Stefano Albertini. Voleva fosse, e c'è riuscito, un dolce commiato dallo scudetto per Marco Signor. Giusto per spiegare il nocciolo di un Rally di San Martino di Castrozza con il quale si potrebbe riempire un libro. Quando a strade belle e difficili unisci l'imprevedibilità del tempo, certo non può venir fuori una gara banale, men che meno nella cornice di San Martino di Castrozza dove di banale non c'è proprio nulla. Così, dal primo all'ultimo metro, ciascuno per il proprio genere, s'è vissuta una giornata incerta, tesa, sfinente, che ha lasciato nella coda i colpi di scena più pesanti ed i verdetti più inattesi. Che Albertini fosse in stato di grazia era scritto nei quattro trionfi precedenti del Ciwrc, che Signor fosse pronto alla riscossa era spiegato dai posti d'onore al Marca ed in Friuli. Così fra i due è stato uno scambio di colpi con il bresciano a farsi preferire sul Passo Manghen e a patire sul Passo Brocon, dove alla penultima prova speciale ha staccato una ruota.

**DOPO QUATTRO  
SUCCESSI  
ALBERTINI  
FA L'ERRORE  
E IL TREVIGIANO  
È PRONTO AD  
APPROFITTA-  
RE. BUON SECONDO  
SCIESSERE**

di Gianni Cogni

Preso atto dell'immediato ritiro di Corrado Fontana (surriscaldamento), alle loro spalle c'è stata una mischia furibonda per salire sul podio nel valzer delle scelte dei pneumatici per una pioggia annunciata per tutta la gara, apparsa un attimo nel primo giro sulle prove, ed infine arrivata proprio verso l'epilogo, addirittura a catinelle per gli ultimi a partire.

Fra Simone Miele che non ha azzeccato una scelta; Giuseppe Testa molto regolare, Paolo Porro a faticare all'inizio per poi risalire autorevolmente, Manuel Sossella terzo incomodo fra i due leader prima di veder svanire il posto d'onore appena conquistato per una foratura sul tratto cronometrato conclusivo ed il redivo Eddie Scießere con la Citroën Ds3, è stato quest'ultimo a salire sul secondo gradino del podio. Mentre la terza piazza è andata a Porro, per appena 2" su Testa, con Miele quinto. Alle loro spalle, di nuovo trionfatore fra le R5, Efrem Bianco. Il veneto ha battagliato con Rudy Michelini - 4 a 3 il bilancio del loro duello nelle prove specia-

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc); 2. Scießere-Zanella (Citroën Ds3 Wrc); 3. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



fotografie BETTIOL

li - insediandosi al comando dopo il primo passaggio sulla prova di Valmalene e portando a casa una vittoria che vale il titolo di categoria con 16"4 di margine sul toscano. Con l'altalenante Emanuele Zecchin alle loro spalle ad imporsi fra i non-Skoda con la sua Peugeot 208 T16. Ma, come sottolineato, non c'è stato angolo della ga-

## EDDIE SI FA VEDERE

Corre poco ma quando lo fa si difende bene, specie nella gara di casa: Eddie Scießere, a fianco, ha chiuso al secondo posto il penultimo atto del CiWrc.

In alto Pellè, primo nel Trofeo Suzuki dopo una lotta all'ultimo respiro con Peloso e Cogni. Sopra a sinistra Marco Signor lanciato verso il trionfo



## BATTE PELOSO E COGNI IN VOLATA

# Suzuki: Pellè all'ultima goccia

Raramente si è vista una gara del genere in un monarca: quattro diversi vincitori di prova, altrettanti leader alternati al comando e vincitore il pilota che alla partenza dell'ultima speciale era terzo in graduatoria! Ovviamente con tutti gli altri al via lasciati a considerevole distanza. Protagonisti Roberto Pellè, Corrado Peloso, il baby della compagnia Giorgio Cogni e Simone Rivia. Con al termine i primi tre nell'ordine in uno spazio di soli 12" ed il parmense kappaò per una "spanciata" letale mentre si giocava il tutto per tutto per risalire dal quarto posto. Determinanti la roulette gomme, l'esperienza, la fortuna, ed il feeling con le prove. Pellè è stato travolgente sulla pievesse di Gobbera allagata, Peloso nella costanza ma anche nella capacità/fortuna di riuscire ad arrivare sino al traguardo ed in tempo dopo aver piegato la ruota anteriore destra sbattendo nell'ultima curva dell'ultima prova, Cogni nell'interpretare splendidamente i due passaggi bagnati sulla prova di Valmalene. Per il trentino Pellè una grande soddisfazione, per il giovane piacentino il consolidamento del suo primato in classifica generale, per Peloso una gara che rimanda al conclusivo Rally di Como il suo passaggio di consegne a Cogni o Rivia.



ra che non abbia generato lotta ed incertezza. Epico il duello fra Daprà e Giacomelli nella Super2000, con il secondo precipitato subito a 47" ed al traguardo risalito ad appena 9" dal vincitore. Eccezioni? Due: Roberto Vescovi e Andrea Carella, signori incontrastabili 2 Ruote Motrici il primo e delle R2 il secondo. ●

## "PEDRO" DA R5

Buona prova per "Pedro", nell'occasione salito sulla Hyundai i20 R5 anziché sulla consueta Wrc: quarto di categoria e 11° assoluto il risultato del bresciano. Che non è stato certo favorito dal partire con il numero 20, lui che è prioritario Fia A...

## GIOVANI SKODA

Anche Skoda ha varato un programma giovani e farà debuttare al Rally di Spagna l'ennesimo talento finlandese, Juuso Nordgren, già impegnato in patria con una Fabia R5.

## ANCORA SWIFT R1B

Confermato per il 2018 l'impegno di Suzuki Italia nel suo monarca, ancora incentrato sull'attuale Swift: la nuova generazione della vettura verrà introdotta in seguito e gradualmente. Possibile che nel 2018 Suzuki Rally Trophy e Suzuki Rally Cup vengano unificati.

## SEI CAMPIONI

Con il risultato del San Martino di Castrozza diventano sei i titoli già assegnati. Oltre ad Albertini (Assoluto) se lo sono garantiti anche Giuseppe Testa (Under 25), Andrea Carella (R2), Efrem Bianco (R5), Ezio Soppa (Gruppo N), Nicola Angiletta (Gruppo N 2RM) e Michele Mondin (A6/K10).

## BENVENUTI O BOTTONI?

Gran duello di gara e di campionato nella R3C fra Paolo Benvenuti e Federico Bottoni, con quest'ultimo a spuntarla per 2"7 e così passato per 2 punti al comando della generale, anche se in vista di Como il gioco degli scarti parla a favore di Benvenuti.

## ADDIO ROSY

Dopo aver combattuto con straordinaria tenacia per anni, si è spenta domenica 10 a Torino Rosy Del Buono, popolare ed amatissima segretaria della scuderia Meteco Corse, già protagonista dei rally italiani negli anni '80 come navigatrice al fianco di Cesare Bracco, con cui fece a lungo coppia anche nella vita. Ai figli Armando e Mario Bracco le sentite condoglianze di As.



# Dalmazzini

# vince in volata

**APPENA 1"6 HANNO SEPARATO IL VINCITORE DAL SECONDO CLASSIFICATO, BABY BULACIA, NELLA QUARTA PROVA DEL CAMPIONATO ITALIANO TERRA**

**D**almazzini e Ciucci conquistano con la Ford Fiesta R5 dell'X Race Sport il Rally Nido dell'Aquila condizionato fortemente dalla pioggia che si è abbattuta sul quarto appuntamento del Campionato Italiano Terra. Fin dalla prima speciale l'avversario più insidioso per tutti è risultato il meteo, con la pioggia che ha creato non pochi problemi. Tra tante difficoltà è emersa la condotta di gara di Andrea Dalmazzini, che ha sfoderato una prestazione davvero importante. Il modenese ha impreziosito il suo risultato grazie ad un avversario particolarmente ispirato, il baby "Marquito" Bulacia. In coppia con Mussano, il sudamericano che corre con la Fiesta R5 dell'Erreffe ha contrastato il passo a Dalmazzini fino all'ultimo metro di gara, confermando ancora una volta tutto il bene che si era detto di lui nelle precedenti gare. Ha vinto, Bulacia, tre speciali come Dalmazzini ed ha chiuso staccato di appena 1"6: un soffio o poco più. L'Italia dei rally sta sempre più diventando il trampolino di lancio di sedicenni, possibili grandi piloti del futuro: prima Kalle Rovanpera, ora Marco Bulacia.

Terzo gradino del podio per Costenaro-Bardini, su

**UNA BELLA SFIDA  
FRA AQUILOTTI**

I giovani Andrea Dalmazzini, sopra, e Marquito Bulacia, sopra a destra, si sono giocati sino all'ultimo la vittoria al Nido dell'aquila. Dove Bruschetta, sotto, ha chiuso quinto e primo di Gruppo N con una Subaru Impreza





fotografie BETTIOL

una Peugeot 208 T16 della Delta Rally. Grazie al fatto che Bulacia non può prendere punti in quanto pilota non inquadrato all'interno della UE, Costenaro ha incassato i punti del secondo posto. La vittoria al Nido dell'aquila è comunque un passo avanti importante in campionato per Andrea Dalmazzini, che allunga in vetta anche per effetto dei risultati negativi dei suoi avversari diretti. L'unico ad incassare punti è stato come detto Costenaro, perché prima Nicolò Marchioro e poi Daniele Ceccoli hanno dovuto abbandonare la compagnia. Marchioro per la rottura della trasmissione della sua Peugeot 208 T16 nella prova numero tre; Ceccoli dopo che la sua Fiesta R5 non è ripartita dal parco assistenza, causa problemi elettrici, dopo quattro prove speciali. Subito sotto al podio

#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5); 2. Bulacia-Musano (Ford Fiesta R5); 3. Costenaro-Bardini (Peugeot 208 T16).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

troviamo Hoelbling-Grassi con la Skoda Fabia R5 targata S.A. Motorsport. Quinta piazza per Alex Bruschetta, alle note Zortea, che ha condotto una gara accorta e redditizia al volante della Subaru Impreza con la quale ha vinto il Gruppo N. Dietro al pilota di Montebelluna troviamo l'equipaggio Novak-Car con una Mitsubishi Lancer Evo9. Settima posizione assoluta per Facca e Maggiolino con una Ford Fiesta R5 ed ottava per Rigo-Cadore; mentre la nona piazza è andata a Codato-Dinale. Top Ten chiusa da Pellegrineschi-Tondini, primi fra le 2 Ruote Motrici con una Citroën Ds3 R3T. Il Tricolore Terra s'appresta ora al gran finale, che prevede in rapida successione Costa Smeralda e Val D'Orcia in programma rispettivamente a inizio e fine ottobre. ●

## Borsoi centra la terza stagionale

**IL PILOTA TOYOTA DOMINA LA PROVA VALIDA PER IL TRICOLORE CROSS COUNTRY. NELLA QUALE BRILLA PER LA SUA ASSENZA CODECÀ**

**E**lvis Borsoi e Stefano Rossi dominano il Nido dell'aquila in versione Baja ed è la terza affermazione stagionale nel Tricolore Cross Country per l'equipaggio della Toyota Toyodell. Non "poteva" non vincere Borsoi, visto che Codecà ha disertato il quarto round del campionato, ma a sbarrargli il passo ci hanno comunque provato in tanti: dal milanese Pietranera, velocissimo con il Polaris RZR Turbo, a Graziano Scandola, veloce nelle battute iniziali ma rallentato in seguito a problemi tecnici. Sul podio sono così saliti insieme a Borsoi il giovane torinese Amerigo Ventura e il bergamasco Niccolò Algarotti, terzo di rimonta per il ritardo accumulato nella prima tappa. Il Gruppo T2 ha visto in Alfio Bordonaro e Marcello Bono i dominatori dal primo all'ultimo metro. I siciliani non hanno accusato alcuna sbavatura, riuscendo con il Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS tenere dietro un Andrea Alfano grintoso e attento a non sbagliare. Il varesotto, in copia con Carmen Marsiglia, ha corso con intelligenza, acquisendo sempre più feeling con il tracciato che ha affrontato con il personale Grand Vitara 1.9 DDiS con il quale ha duellato anche per il Suzuki Challenge. ●



#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Borsoi-Rossi (Toyota Toyodell); 2. Ventura (Yamaha Quaddy); 3. Algarotti-Marzocco (Yamaha Yxz 1000).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

**B**isognerà attendere la trasferta di Mexico City per conoscere il nome del vincitore della Porsche Sport Cup edizione 2017, la venticinquesima da quando la serie aprì nel 1983 la sua stagione inaugurale a Imola. Saranno due corse infuocate quelle attendono le vetture del prestigioso monarca della Casa di Weissach, che vede al vertice della graduatoria generale il tedesco Michael Ammermuller ed il danese Dennis Olsen, separati da soltanto tre lunghezze. Un vantaggio talmente esiguo, quello del tedesco, che nella "Grosse Finale" che si disputerà sul tracciato intitolato ai fratelli Rodriguez a corollario del Gran Premio di Formula Uno non offre nessun margine di errore al dominatore della prima parte del calendario. Il capoclassifica è stato infatti gran mattatore nelle prime uscite stagionali, conquistando quattro vittorie e due secondi punti. Ma il deciso strappo non gli è stato sufficiente per distanziare il nordico, che si è rifatto vincendo tre delle ultime cinque corse disputate. Insieme, i due capoclassifica si sono assicurati il gradino più alto del podio in sette delle nove corse finora disputate. Sulle due restanti, ha messo i propri artigli l'australiano Matt Campbell, rookie come Dennis Olsen, che è anche la terza forza in graduatoria, pur distanziato di oltre trenta punti dal pilota norvegese del Team Lechner.

Ma il predominio nel più importante cam-



**LA STAGIONE  
DEL MONARCA  
CHE SI CORRE  
ABBINATO AI GP  
DI F.1 SI DECIDERÀ  
IN MESSICO.  
GLI ITALIANI  
(TEAM E PILOTI)  
SI FANNO VALERE**

di Alessandro Gargantini

# Effetto Porsche Supercup

pionato riservato alle Porsche 991 GT3 non è però completamente straniero, visto che la categoria, corsa dopo corsa, in questa stagione si sta sempre più tingendo di tricolore. Merito di una realtà emiliana che non a caso sorge nella motor valley Italiana, a Reggio Emilia, dove è basato il quartier generale del Dinamic Motorsport. La squadra fondata da Maurizio Lusuardi, dopo essersi assicurata nella passata stagione la vittoria nella classifica squadre della Porsche Carrera Cup Italia, quest'anno in pianta stabile frequenta con risultati sempre più solidi la serie internazionale che tradizionalmente affianca il mondiale di Formula Uno. Il team tricolore nel corso della stagione sta sempre più prendendosi spazio nella categoria e sta diventando una costante nelle zone più nobili della classifica.

L'abbinamento con l'ex formulista, e figlio d'arte, Mattia Drudi sta dando ottimi risultati. Il vicecampione della Campionato Italiano di Formula 4 edizione 2014 sta scalando in maniera sempre più convincente il ranking di campionato, dove occupa la settima posizione. Il teenager di Rimini ha rotto il ghiaccio conquistando il primo podio stagionale sull'impegnativo tracciato valone di Spa Francorchamps, ripetendosi settimana scorsa a Monza dove ha artigliato la terza piazza finale davanti al pubblico di casa grazie ad una grintosa rimonta. La quinta posizione in graduatoria è ampiamente alla portata e rappresenterebbe un ottimo traguardo il per il driver romagnolo, al debutto nelle serie come la sua squadra, espressione della Carrera Cup Italia. Anche la prova della sentitissima tappa italiana a Monza è stata brillantemente su-





#### CLASSIFICA CAMPIONATO DOPO 9 ROUNDS

- |                      |     |
|----------------------|-----|
| 1. M. AMMERMULLER    | 157 |
| 2. DENNIS OLSEN      | 154 |
| 3. MATT CAMPBELL     | 111 |
| 4. DANIEL CAMMISH    | 108 |
| 5. ROBERT LUKAS      | 95  |
| 7. MATTIA DRUDI      | 82  |
| 10. DANIELE DI AMATO | 43  |

#### ULTIMO APPUNTAMENTO STAGIONALE

MEXICO CITY  
27-29 OTTOBRE 2017

Drudi, qui in un corpo a corpo con Van Lagen sulla pista di Monza, sta iniziando a trarre i primi frutti dall'esperienza in Supercup. Sotto, gli italiani Quaresmini e Di Amato anche loro impegnati nel monomarca



perata dall'accoppiata tricolore, che pure aveva ottenuto il miglior tempo e siglato il record della pista lombarda per la categoria nella sessione di test collettivi che ha preceduto il nono round stagionale, caratterizzato dalla soppressione delle qualifiche a causa delle incessanti piogge scese sul Parco nei giorni della gara.

#### Mattia Drudi punta al quinto posto

«Sono molto soddisfatto del trend di questa stagione, che ci vede sempre più protagonisti della categoria. Nelle ultime due uscite di Spa e Monza siamo riusciti a salire sul podio, che rappresenta l'obiettivo che ci siamo posti - ha raccontato Mattia Drudi, vice campione della Carrera Cup Italia 2016 - A Monza avremmo forse potuto ambire ad un risultato ancora più prestigioso, ma la cancellazione delle

qualifiche mi ha costretto a scattare dalla terza fila e disputare una manche in rimonta. Sono molto fiducioso in vista delle due prove finali in Messico dal momento che la mia vettura si sta dimostrando decisamente competitiva e riesco costantemente a confrontarmi con i piloti di primissima fascia».

#### In vista anche Di Amato e Quaresmini

La scuderia emiliana sta ottenendo risultati rimarchevoli anche con il ventiseienne pilota romano Daniele di Amato che, dopo la brillante ottava posizione colta a Spa nella prima frazione, nelle ultime due corse è stato costretto al ritiro da due collisioni. «I meccanici hanno lavorato alacremente per rimettere in sesto la mia vettura dopo il crash di Spa e consentirmi di disputare la tappa di casa a Monza. Purtroppo, anche in Brianza sono rimasto coinvolto incolpevolmente in un contatto, questa volta al via, e la mia gara dopo poche centinaia di metri era già finita. Ho un grosso rammarico, visto che la mia Porsche era davvero competitiva». - ha raccontato il pilota della Capitale, decima forza in campionato - «Mi rimarrà comunque nel cuore il calore del pubblico alla prima variante e la tribuna che mi ha

**NELLE ULTIME DUE USCITE DI SPA E MONZA SIAMO RIUSCITI A SALIRE SUL PODIO CHE È IL NOSTRO OBIETTIVO**

**MATTIA DRUDI**



buna che mi ha reso omaggio quando sono dovuto scendere dalla mia vettura e rientrare ai box. Ora puntiamo a chiudere bene la stagione in Messico». Nelle due corse disputate dalla categoria sulle Ardenne ed a Monza

za i colori italiani sono stati rappresentati anche dal driver brasciano, classe 1996, Giammarco Quaresmini, solitamente protagonista nella serie tricolore. «Il mio obiettivo è quello di rimanere concentrato soprattutto sulla Porsche Carrera Italia, che rappresenta il mio impegno principale in questa stagione - ha spiegato il pilota lombardo - A Spa Francorchamps sono rimasto coinvolto in un incidente e la squadra ha svolto un gran lavoro per rendere possibile la mia presenza a Monza, dove il passo della mia vettura era molto convincente. Ho evitato la bagarre del primo giro sacrificando qualche posizione, ma poi sono riuscito a correre su buoni livelli, soprattutto dopo l'intervento della safety car riuscendo a chiudere con una bella rimonta. L'esperienza di Monza è stata decisamente soddisfacente». ●

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Auer (Mercedes C63);  
2. Di Resta (Mercedes C63); 3. Wickens (Mercedes C63). Gara-2: 1. Wickens; 2. Di Resta; 3. Wittmann (Bmw M4).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



# Mercedes spara la doppietta

Mancano ancora due round prima della conclusione del Dtm 2017 ed è ancora tutto in gioco. Auer, a destra festeggia la vittoria, ma non gli è servita per riconquistare la leadership della serie

**N**URBURGRING - Poker e doppietta per la Mercedes nelle due gare del settimo round della serie tedesca: sotto l'occhio vigile di Toto Wolff il team di Ulrich Fritz ha lasciato agli avversari solo le briciole, ma ciò non è bastato a Lucas Auer, vincitore di gara-1, per riprendere il comando della classifica, nonostante i 28 pesantissimi punti conquistati. La Casa di Stoccarda ha approfittato degli errori compiuti in gara-1 da Augusto Farfus e Mattias Ekström che hanno effettuato il pit stop obbligatorio mentre iniziava a diluviare nuovamente, terminando con un clamoroso poker, mentre in gara-2 è stato il canadese Wickens (qui già vincitore nel 2013) ad imporsi davanti all'ex pilota di F.1 Paul di Resta e alla Bmw del "meister" Marco Wittmann, al termine di una corsa combattuta senza esclusione di colpi, sia tattici che fisici, per i quali l'attore protagonista è stato senza dubbio Timo Glock, ottavo al traguardo con una M4 Dtm piuttosto malconca. È andata male a Lucas Auer che, mentre attaccava Wittmann nei primi giri, è incappato in un plateale testa-coda che lo ha relegato nelle retrovie. Total-

**DAVANTI AGLI OCCHI DI TOTO WOLFF, AUER E WICKENS VIVONO UN FINE SETTIMANA DA DOMINATORI. E IN GARA-1 ARRIVA ANCHE UNO STREPITOSO POKER**

di Guido M. Pedone

mente fuori dai giochi, almeno in teoria, le Audi che partivano appesantite di ben 25 kg rispetto alle più leggere Bmw e di 10 rispetto alle C-Coupè: molto penalizzate in qualifica, le RS5 Dtm, in gara hanno giocato la carta della tattica aggressiva e del gioco di squadra. Dopo il disastro di Gara-1, il leader della classifica Mattias Ekström ha stretto i denti in gara-2 ed ha raccolto, con la compiacenza di Jamie Green, un preziosissimo sesto posto che gli consente, contro ogni previsione di mantenere la testa del Campionato con 136 punti, davanti al risorto Auer a 127 e a Rast con 124: con 112 punti a disposizione nei prossimi due doppi appuntamenti tutto può accadere, considerando che la classifica è molto corta e vede ben 10 drivers in 40 punti.

Bmw ha solo parzialmente approfittato del Bop molto favorevole, piazzando ben cinque vetture nei primi dieci in gara-2, ma "mancando" clamorosamente l'obiettivo in gara-1 dove la prima vettura bavarese è solo ottava con Farfus e nona con Wittmann. Nel tripudio Mercedes rischia di passare in secondo piano il doppi risultato positivo di Ma-



# Dtm 3.0: lavoro sotto traccia

**SONO TANTI I TEMI SUI QUALI È AL LAVORO BERGER A TESTA BASSA E BOCCA CUCITA. SCOPRIAMO LE QUESTIONI PIÙ SCOTTANTI**

**È tutto sotto traccia** l'enorme lavoro che si sta svolgendo in vista del Dtm 3.0: nessun comunicato ufficiale ma a testa bassa e bocche cucite si avanza giorno dopo giorno. Tanti i temi da svolgere ed i problemi da risolvere, in primis il fattore motore, o meglio ormai "Power unit", paradossalmente semplificato dall'uscita di Mercedes da sempre legata allo schema V8: la strada per i 4 cilindri turbo sembra ormai spianata ma rimane il nodo del Kers che un costruttore orientale potenzialmente interessato vorrebbe libero, mentre gli altri vorrebbero standard. Se per il resto del regolamento il tempo non manca, per il propulsore la deadline è per fine ottobre e l'orientamento prevalente è quello di aggiungere il Kers in un secondo tempo. L'obiettivo rimane quello della conservazione della Classe 1 e di una uniformità tecnica col Super Gt giapponese, mentre l'ipotesi Imsa se non tramontata definitivamente è in stand-by.

L'altro tema, quello più noto, riguarda i players: confermatissima BMW che ha emesso un lungo comunicato nel quale Jens Marquardt ribadisce l'interesse e l'appoggio incondizionato a Gerhard Berger, quasi sicura Audi, il Focus si sposta sui "newcomers": l'offerta pubbli-



ca che Gerhard Berger ha rivolto a Marchionne ha suscitato tiepida accoglienza ai piani alti del Lingotto, ma potrebbe trattarsi di pretattica per "alzare la posta", mentre sono in corso contatti con altri costruttori "premium", segnatamente orientati (Toyota - Lexus?) ma anche europei, e la discussione si anche portata sull'ammissibilità dei privati: si ritornerebbe alle "radici" della serie e sicuramente ne gioverebbe la ricchezza della griglia: la scelta sembra sensata se si analizza il successo del Tcr (che invece andrebbe nella direzione opposta, nel senso di ammettere anche i costruttori, nell'ipotesi di fusione con il Wtcc). ●



ro Engel, quarto in gara-1 e quinto in gara-2, dove ha dimostrato di avere un ritmo molto consistente. Edoardo Mortara, decisamente a disagio e non per colpa sua, non è riuscito a rendersi protagonista in questa due giorni di festa Mercedes: il nostro portacolori, con una tattica molto aggressiva è riuscito ad agguantare un prezioso settimo posto in gara-1, mentre in gara-2 è sempre stato "fuori dai radar" e ha chiuso sedicesimo.

A meno due appuntamenti dal termine la prestigiosa serie tedesca mostra quindi un'endemica incertezza, alla quale ha ormai abituato i numerosi supporter (circa 79.000 presenti nel weekend) che mantiene alta la tensione che, ne siamo certi, si scioglierà soltanto all'ultimo round della "Grosse Finale". ●



# Norris vince e fugge

**CON DUE VITTORIE E UN SECONDO POSTO, IL GIOVANISSIMO LANDO RIFILA UN PARZIALE DI 68 PUNTI A 6 AL RIVALE GÜNTHER E VA IN FUGA**

di **Guido M. Pedone**

**N**ÜRBURG - Il risultato di 68 a 6 spiega il bottino raccolto da Lando Norris sul suo ormai lontano inseguitore e ex leader del Campionato Maximilian Günther nelle tre gare disputate sui saliscendi dell'Eifel, nel weekend appena trascorso.

Proprio a casa del tedesco della Prema, il portacolori di Carlin ha dato una svolta impressionante e, forse, definitiva alle sorti della classifica: è pur vero che mancano ancora sei corse, tuttavia il crescendo del giovanissimo inglese non lascia troppi dubbi su come finirà.

Certamente la pioggia di Gara 1 ha mescolato le carte, ma se da un lato ha livellato le prestazioni meccaniche (comunque molto simili), dall'altro ha permesso a chi possiede particolare sensibilità di emergere, come appunto a Lando Norris, il quale, scattato dalla pole, ha inflitto a Jake Hughes quasi un secondo al giro.

Lando Norris è sicuramente il driver più gettonato del momento e il suo test in F.1 con la McLaren ha destato sensazione: chapeau! Non si deve però sottacere che i mezzi di cui dispone, praticamente illimitati, gli hanno permesso di provare più di chiunque altro (anche se con vetture diverse) su moltissimi circuiti e non c'è nulla come il chilometraggio percorso utile a migliorare la performance e a generare sicurezza: non lo vogliamo sminuire ma riteniamo giusto sottolineare il "dettaglio", così come il numero di treni di "ultra soft" utilizzato dalla McLaren in Ungheria.....

Come un attore consumato, Norris ha lasciato Gara 2 a un altro astro nascente che proviene da "oltre Manica": Jake Hughes, che ha finalmente vinto con merito la sua prima gara nella categoria cadetta e che lo scorso anno aveva dimostrato di andare forte in Gp3 con la Dams. Ora che il Team Hitech sembra essere competitivo, anche lui è entrato tra i protagonisti.

In Gara 3 Norris ha ribadito la sua determinazione imponendosi con autorevolezza davanti alla sorpresa Hughes e a Ralf Aron che ha confermato la consistenza del Team Hitech (al quale manca ormai solo un exploit del russo Nikita Mazepin, oggi decimo); subito giù dal podio di una corsa senza grandi emozioni Callum Ilott, il rookie indiano Daruvala, il figlio del grande Adrian Newey, Harrison e poi



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Norris; 2. Hughes; 3. Mawson. Gara-2: 1. Hughes; 2. Norris; 3. Ilott. Gara-3: 1. Norris; 2. Hughes; 3. Aron.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



## JAKE HUGHES PROVA A RINGIARE LANDO

Sopra, il britannico Jake Hughes che con una vittoria e due secondi posti ha fatto da baluardo alla scatenato connazionale Norris, in alto, al top die volte e 2° in gara 2.

gli ormai ex leader della serie Günther e Eriksson. Per un pilota che si mette in evidenza, altri cominciano a avere un'immagine meno sfavillante: ci riferiamo all'ex leader Maximilian Günther in primis, che sembra aver smarrito quella autorevolezza che lo ha contraddistinto nella fase centrale del Campionato (in questo weekend ha letteralmente gettato alle ortiche punti "pesanti" nelle prime due corse), così come lo svedese Joel Eriksson, che ha raccolto un miserrimo bottino di soltanto sette punti e l'altro britannico Callum Ilott, terza forza del weekend e quarto in classifica.



Il promettente cinese della Prema Guanyu Zhou continua a fornire prestazioni a corrente alternata, è sicuramente veloce ma spesso in gara si perde (non sempre per colpa sua...) e ha raccolto un magro bottino di soli 2 punti: peccato, perché il potenziale non gli manca.

Dobbiamo qui aprire una parentesi per ricordare il recente passato che era dominato dalla "Formula Prema", che monopolizzava i piani alti delle classifiche, mentre oggi la stella di Grisignano fatica un po' e i suoi migliori piloti devono sgomitare per emergere, segno che il livello generale si è alzato e



## Mick ora è terzo tra i "rookie"

**SCHUMI JR. CRESCE E SENZA COLPI DI TESTA, MENTRE IN F3 FIA CONTINUANO A MANCARE GLI ITALIANI. UN'ASSENZA CHE PESA...**

**L**a F3 European rappresenta il miglior sbocco verso la maturità ed il professionismo pieno dei giovani piloti, in questo senso molte figure di primo piano sono rappresentate da britannici come Norris, Iloft, Dennis e Hughes, ma anche da tedeschi (Günther), cinesi, giapponesi, russi: mancano solo gli italiani, un tempo presenza massiccia e di qualità. La totale assenza da questa imprescindibile scuola formativa non dovrà meravigliarci se in futuro non ci saranno potenziali protagonisti nei massimi campionati, a partire dalla F1.

Mick Schumacher è sicuramente un driver sotto i riflettori mediatici e del pubblico, ha un cognome che pesa come un macigno e tutti si aspettano da lui la prestazione sensazionale: viene dalla F4 ed è 3° nella classifica dei "Rookie", mostra di avere i "fondamentali", le prestazioni "monstre", se saprà immagazzinare esperienza, arriveranno, crediamo che non debba essere messo sotto pressione più degli altri.

Sicuramente la rivoluzione 2019 con la fusione F3-Gp3 ha innescato un processo di razionalizzazione importante, che sarà conseguenza della nuova vettura, molto più impegnativa di quella attuale: i piloti dovranno arrivare già "formati" e "finiti", non ci sarà tempo per i "corsi di recupero" come avviene per qualcuno nella F3 European. Insomma dovranno sedersi in macchina conoscendo a menadito tutte le procedure e anche i regolamenti (a volte oggi si possono osservare scene da "matita rossa"!!!) per concentrarsi sulla performance: per gli altri non ci sarà scampo e saranno condannati alla mediocrità. ●

### **SCHUMI JR. BUON OTTAVO NELLA PRIMA FRAZIONE**

**Sopra a sinistra, l'estone Ralf Aron, buon 3° nell'ultima frazione. In alto a destra, Mick Schumacher, il cui miglior piazzamento è stato un 8° posto in gara 1**

i competitors come Carlin, Motopark, Hitech e Van Amersfoort non sono più "gli altri" ma combattono ad armi pari con la scuderia "benchmark" per eccellenza.

Con un totale impressionante di 381 punti contro 308 di Günther, Norris dilaga nella classifica, seguito da Eriksson con 265, Iloft a quota 260 e Hughes più staccato a 193.

Il prossimo round a Spielberg, sulle montagne della Stiria, è chiamato a confermare il trend attuale, senza dimenticare che le sorprese nella serie cadetta sono sempre in agguato. ●

**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Armstrong; 2. Van Uiter; 3. Zendeli. Gara-2: 1. Van Uiter; 2. Vips; 3. Maini. Gara-3: 1. Van Uiter; 2. Lorandi; 3. Armstrong.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

# Olandese violante

**ARMSTRONG VINCE GARA-1 E RESTA LEADER DELLA SERIE  
MA ALLE SUE SPALLE EMERGE JOB VAN UITERT**

di [Massimo Costa](#)

**I**MOLA - Cambiano le carte in tavola nella F4 Italia. Se Marcus Armstrong del team Prema è riuscito a mantenere la testa del campionato, è cambiato il nome dell'inseguitore. Non più Lorenzo Colombo, vittima di un fine settimana piuttosto complicato, bensì Job Van Uiter. L'olandese schierato dal team Jenzer ha raccolto una potente doppietta in gara-2 e 3, scavalcando in graduatoria il pilota italiano della BhaiTech e lanciandosi all'inseguimento del giovane neozelandese protetto della FDA. Van Uiter, che va detto è al terzo anno nella categoria (ed ha una curiosa somiglianza con l'ex F1 Thierry Boutsen...) è a meno 18 punti da Armstrong e con quattro gare da disputare tra Mugello e Monza, tutto può accadere. Con BhaiTech che al mo-

mento pare uscita dai giochi finali, sono nuovamente Prema e Jenzer a giocarsi il titolo, proprio come nel 2016 quando in ballo vi erano Marcos Siebert (poi campione) e Mick Schumacher. Il confronto tra Armstrong e Van Uiter propone un ragazzo al primo anno nella serie F4, anche se non è considerato rookie per avere disputato la F.Toyota e qualche gara di F.Renault, e l'olandese che ha esperienza da vendere e lo scorso anno nel tricolore si era piazzato quarto. Armstrong a Imola ha messo tutti in riga nella qualifica 1 conquistando





LEONARDO HA OTTENUTO 12 RISULTATI UTILI CONSECUTIVI

## Lorandi sempre a punti

C'è un pilota, precisamente un rookie, che nella F.4 Italia sta portando avanti un record che nessuno ormai può più battere. Leonardo Lorandi (Bhatech) ha ottenuto dodici risultati consecutivi utili, ovvero in zona punti. Nessuno come lui. Lorandi junior, fratello dell'Alessio impegnato in Gp3, è quinto in campionato e largamente al comando della classifica per debuttanti. A Imola ha anche conquistato il secondo podio stagionale. Se ad Adria aveva siglato la prima vittoria, sul tracciato dedicato ad Enzo e Dino Ferrari ha fatto sua la piazza d'onore in gara-3. Tale record è iniziato ad Adria dopo qualche errore di troppo che aveva commesso nella prova di apertura di campionato a Misano. È proseguito a Vallelunga, lo ha confermato al Mugello e infine a Imola. Veloce in qualifica (4°, 5°, 3°) in gara-1 ha concluso ottavo per via di un paio di errori, nella seconda corsa ha invece terminato settimo nelle difficili condizioni di pista molto bagnata. Poi, la concreta prova di gara-3 durante la quale, trovatosi secondo per l'incidente tra Maini e Vips, ha saputo mantenere a distanza Armstrong. Inutile sottolineare che Lorandi è divenuto il pilota più ambito per la stagione 2018, sempre che decida di rimanere un altro anno nella serie.



do la pole, ma nella Q2 è stato sfortunato venendo fermato quasi subito da un problema al volante. La prima corsa l'ha condotta con sicurezza, alla sua maniera (terza vittoria 2017), contenendo proprio Van Uitert. Nelle successive invece, ha dovuto dar vita a rimonte partendo dalla quarta fila e le ha ben portate a termine chiudendo quarto la seconda corsa svoltasi con pista bagnata e terzo la frazione finale. Non male, insomma, e i 52 punti recuperati gli hanno permesso di difendersi da Van Uitert. Il pilota di Jenzer aveva impressionato lo scorso maggio quando aveva vinto sotto un vero e proprio diluvio ad Adria la prima gara, poi si è rifatto vivo sul gradino più alto del podio al Mugello, terza corsa. Infine, il ficcante fine settimana imolese con due pole (per la seconda e terza corsa), la seconda piazza nella prova del sabato, le due vittorie. Quella in gara-2, nuovamente con la pioggia, quella finale con pista semi asciutta. Non c'è che dire, Van Uitert ha raccolto un bottino di 68 punti ed ha dimostrato di essere un pilota di notevole sensibilità; considerando che le ultime due tappe si disputeranno nel mese di ottobre sarà interessante vedere se il maltempo può metterci nuovamente lo zampino esaltando il buon Job. Peccato per Colombo. Prima di arrivare ad Imola si trovava secondo in classifica generale ad appena 12 punti da Armstrong. Ma sul tracciato romagnolo non è riuscito a dire la sua. In qualifica 1, è stato penalizzato dal sedile che si muoveva, poi si è rifatto in Q2 col terzo crono. Ma le gare sono state piuttosto anonime nel risultato finale nonostante l'impegno del ragazzo di Legnano. Due volte quinto, una volta decimo, per un totale di 21 punti, veramente poco. Colombo ha accusato una cronica mancanza di velocità in gara, problema che si dovrà cercare di risolvere. Da segnalare il positivo weekend di Lirim Zendeli e Kush Maini mentre Juri Vips, velocissimo, ha pagato una certa esuberanza. ●

Sopra, Lorandi e sotto Zendeli giunto terzo in gara-1 vinta da Armstrong, sotto a sinistra davanti all'olandese Van Uitert, sopra, grande protagonista del weekend di Imola capace di conquistare due successi e scalzare Colombo dal ruolo di inseguitore del leader Armstrong



AL TRAGUARDO

GT3: Gara-1: 1. Frassinetti-Beret-  
ta. Gara-2: 1. Treluyer-Ghirelli.  
Cup: Gara-1: 1. Vainio-Tujula.  
Gara-2: 1. Vainio-Tujula.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



# L'Audi nuota meglio

**TEDESCA ALLA RISCOSSA**

L'Audi R8 Lms, sopra,  
è stata portata al successo  
a Imola da Treluyer  
e Ghirelli, in alto sul podio.  
Week-end difficile  
per Gai e Rugolo, in basso

**I**MOLA - Una doccia ghiacciata a Imola. Non solo quella riservata dalle condizioni atmosferiche, che hanno visto la giornata di domenica preceduta da forti piogge durante la notte, con l'intero programma che è stato stravolto, ma anche la sensazione di Stefano Gai, che arrivava sul tracciato del Santerno quale leader di campionato ed ha invece visto svanire un facile podio. Solo sesto insieme al compagno Michele Rugolo in occasione della gara del sabato, salito al volante nel secondo stint domenicale, Gai ha dovuto rincorrere la Lamborghini Huracan di casa Antonelli condotta da Daniel Zampieri e Riccardo Agostini. Il veneto è uscito dal cambio pilota quale leader della corsa dopo che il romano aveva ritardato il più possibile l'ingresso in pit-lane. Gai, forte di una Ferrari più performante, non riusciva tuttavia ad avere la meglio in rettilineo sulla vettura di Sant'Agata, ingaggiando un serrato duello con Agostini, prima protagonisti di un taglio alla Variante alta nel corso del diciottesimo passaggio e poi del contatto in uscita dalla Rivazza che ha permesso alla Ferrari di prendere la leadership. Ma solo per pochi metri, perché nel frattempo si era avvicinata l'Audi R8 Lms di Benoit Treluyer, ereditata al cambio pilota da Vittorio Ghirelli, che si è issata in vetta sul rettilineo del traguardo, andandosi a prendere la prima affermazione nella serie tricolore.

**PRIMA VITTORIA  
NEL TRICOLORE  
PER LA R8 LMS  
CON TRELUYER  
E GHIRELLI CHE  
REGOLANO TUTTI  
IN CONDIZIONI  
DECISAMENTE  
DIFFICILI.  
A BERETTA  
E FRASSINETI  
IL SUCCESSO  
IN GARA-1**

L'italiano, già campione Auto Gp 2013, dopo qualche stagione difficile è tornato a correre grazie anche al supporto di Audi Sport Italia, che ha visto la rinascita del francese. Il quale, in occasione del round inaugurale di fine aprile era stato protagonista di due brutti errori, esorcizzando questa volta il circuito imolese. Per Gai invece, nel corso della 24esima tornata, il sogno di allungare in vetta al campionato è svanito quando il pneumatico posteriore sinistro della sua Ferrari 488 è esploso, in rettilineo, costringendolo ad una sosta supplementare che lo vedrà solo settimo sulla linea del traguardo. Nonostante una penalità per il cambio pilota, Agostini-Zampieri conquistano la piazza d'onore dopo essere giunti quarti al sabato, mentre Matteo Malucelli, che divide l'abitacolo con Eddie Cheever,

di Antonio Caruccio





# E Rangi completa il trionfo

**IN COPPIA CON MAGNONI, IL BOLOGNESE COGLIE UNA VITTORIA E UN SECONDO POSTO CON LA COUPÉ DEI QUATTRO ANELLI**

**A**udi si è imposta anche nella divisione riservata alle vetture più datate, dove Audi

Sport Italia ha schierato una R8 Ultra per Rangi-Magnoni, vincendo domenica dopo aver ottenuto il secondo posto in Gara-1, alle spalle della Ferrari 458 di Niboli-Bontempelli. La leadership di campionato Gt3 tuttavia resta nelle mani della Porsche 997 Ebimotors affidata a Paolo Veronesi ed Alessandro Baccani, due volte terzi. Ad Imola c'è stata una gara riservata anche alle Gt Cup, che hanno avuto così la possibilità di mettersi in mostra come le classi superiori. Ne ha approfittato Aaro Vainio nella Super GT Cup. Il finlandese si è messo in luce conquistando insieme al connazionale Tuo-

mas Tujula entrambe le vittorie con la Lamborghini Huracan Super Trofeo della VSR. Ora in campionato comanda con 109 punti, contro i 107 di Ortiz-Liang. Podio in Gara-2 per Cazaniga-D'Amico, precedentemente ritirati per problemi elettrici. Pareggio tra Nicolosi-La Mazza e Pisani-Palazzo, con gli ultimi in vetta nella Gt Cup. Vittorie appannaggio delle Porsche Cayman Gt4 nella categoria Gts, con Sabino De Castro che grazie al successo domenicale si porta a 125 punti, contro i 111 di Magnoni ed i 107 di Nicola Neri, vincitore di Gara-1 con Pierluigi Veronesi. ●



all'ultimo giro ha preso il secondo podio del weekend, superando la Lamborghini del team Ombra di Frassinetti-Beretta ed acquisendo leadership della serie, con 110 punti. Segue da vicino, a due sole lunghesse, la vettura bergamasca che aveva vinto con facilità la prima manche, rilanciandosi nella battaglia al titolo. Da segnalare il terzo posto della Bmw M6 di Comandini-Cerqui, subito ferma però domenica per un problema tecnico.

Assenti dalla lotta per il podio, nonostante la prima fila, Cioci-Schirò con la Ferrari 488 di EasyRace che ha azzardato le gomme slick. Con due gare al termine ci sono ben sette piloti in altrettanti punti, lasciando apertissima la battaglia per un finale al cardiopalma negli ultimi due round, in programma a Vallelunga ed al Mugello. ●

**Vittoria e leadership nella Super Gt Cup per Vainio e Tujula e la Lambo, sopra. A destra, l'Audi R8 Ultra di Rangi e Magnoni. Sotto a destra Frassinetti e, sotto, la Huracan che ha diviso con Beretta**



# Esaltante testa a testa

**PROSEGUE IL DUELLO TRA IL LEADER PERA E ROVERA CHE INSEGUE STACCATO ORA DI 32 PUNTI. IN LUCE ANCHE QUARESMINI E FULGENZI**

di **Gianluca Marchese**

**I**MOLA - Alla fine di un weekend denso di emozioni e, domenica, pure di pioggia, a Imola è soltanto uno il punto recuperato da Alessio Rovera a Riccardo Pera, che guida ancora la classifica della Carrera Cup Italia 2017 (152 punti contro 130). Il duello fra i due giovani dello Scholarship Programme è proseguito colpo su colpo anche sul circuito del Santerno, dove, oltre ai primi due, grandi protagonisti sono stati Gianmarco Quaresmini, prima vittoria per lui nel monomarca tricolore Porsche, ed Enrico Fulgenzi, due volte a podio. Sono diverse, in effetti, le storie del round di Imola, davvero tirato fin dalle libere. Pera sembrava aver trovato la quadra ottimale sulla 911 GT3 Cup di Ebimotors, ma, dopo la pole position, in gara-1 un rilascio un po' frettoloso della frizione al via ha agevolato il compito di Rovera. Il varesino di Tsunami RT ha infatti bruciato il rivale per il titolo e dimostrando un passo imprevedibile, di forza, forse come mai prima in stagione, è andato a prendersi un successo pesante in ottica campionato, condito dal punto supplementare del giro più veloce.

Dal canto suo Pera ha incamerato i punti altrettanto importanti del secondo posto precedendo Fulgenzi e ha poi cercato la grande rimonta nella pioggia di gara-2. Scattato quinto davanti a Rovera per effetto della griglia invertita di gara-1, il rookie toscano, pur all'esordio sul bagnato nel monomarca, non ci ha pensato su un attimo per attaccare prima Simone Pellegrinelli, combattivo per tutto il weekend con la vettura di Bonaldi Motorsport, e poi lo stesso Fulgenzi, mettendosi all'inseguimento di Quaresmini, che dalla pole position (solo 6° in gara-1 in rimonta dopo una brutta partenza) dopo lo start in regime di safety car è stato però capace di prendersi subito del margine.

Il 21enne bresciano ha mantenuto la testa della corsa fino al traguardo, gestendo sul bagnato il ritmo ideale per non far avvicinare Pera, di nuovo secondo alla bandiera a scacchi. Quaresmini ha così colto il suo primo successo nella Carrera Cup Italia, "battezzato" dalla pioggia e meritata rivincita dopo la sfortuna che lo aveva colpito al Mugello prima della pausa estiva, quando dopo la pole position era stato incolpevolmente costretto al ritiro per un con-



#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rovera; 2. Pera; 3. Fulgenzi. Gara-2: 1. Quaresmini; 2. Pera; 3. Fulgenzi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



#### CONFRONTO TOTALE

**Continua il confronto Pera-Rovera per la conquista del monomarca. Pera ha chiuso 2 volte 2°, mentre Rovera ha colto la vittoria in gara-1**

tatto con Fulgenzi. Lo stesso pilota di Ghinzani Arco Motorsport aveva qualcosa da farsi perdonare e dopo un inizio di weekend in salita (non ha potuto disputare le libere per una crepa sul vetro anteriore) si è riscattato con due positivi terzi posti in gara. Tornando a Rovera, dopo la vittoria in gara-1 il suo fine settimana è terminato con il quarto posto e il giro più veloce in gara-2 che lo mantengono in corsa per il titolo e soprattutto con la nomination che Por-



## QUARESMINI, PRIMO CENTRO

Prima vittoria stagionale per Quaresmini, nella foto sotto, che ha messo la sua firma in gara-2. Nella foto, Jacoma che ha fatto bis nella Michelin Cup



# Jacoma allunga in Michelin Cup

**MENTRE I GIOVANI SONO SEMPRE PIÙ PROTAGONISTI NEL MONOMARCA, ANCHE I GENTLEMAN SI METTONO IN EVIDENZA**

**I** giovani in... Carrera, insomma, fanno sul serio. Mentre Rovera si godeva la "nomination", Pera metteva ben in chiaro che il «secondo posto in gara-2 vale come una vittoria in ottica campionato». I due a Imola si sono sfidati dando tutto, per il titolo che sognano, certo, ma anche per convincere lo staff di Porsche Italia proprio in ottica International Shoot Out. Del resto lo stesso Max Busnelli, responsabile della Carrera Cup Italia, ha ammesso che quest'anno la scelta definitiva, che alla fine ha premiato Rovera, è stata complicata come mai in precedenza. E un altro talento del "vivaio" italiano di Porsche è sbocciato definitivamente. Dopo il successo in gara-2 Quaresmini non stava nella pelle: «Sono felicissimo, è una vittoria che ci voleva e che finalmente è arrivata. Peccato sia un po' tardi, avessi vinto al Mugello, chissà, magari il mio campionato sarebbe stato diverso, ma intanto questo obiettivo è stato raggiunto». Passando ai gentlemen della Michelin Cup, altro obiettivo raggiunto è quello di Ivan Jacoma. A Imola il leader della categoria è riuscito a fare doppietta allungando in classifica su Alex De Giacomi. Restano ancora due doppi appuntamenti, però. E il prossimo, al Mugello, è attesissimo, nel weekend del 1° ottobre per la prima volta nell'ambito del Porsche Festival. ●



sche Italia ha annunciato al termine delle competizioni. È infatti lui a "vincere" la selezione che ha riguardato gli under 26 dello Scholarship Programme e a fine settembre rappresenterà l'Italia all'International Scholarship Shoot Out, la sfida finale con i piloti provenienti dalle altre Carrera Cup nazionali che per il vincitore mette in palio il budget per la Porsche Supercup. Pera è stato invece scelto tra le possibili wild card. ●



Gara-1: 1. Giacon J. (Honda Civic);  
2. Scalvini (Honda Civic); 3. Giacon  
K. (Opel Astra). Gara-2: 1. Baldan  
(Seat Leon); 2. Scalvini; 3. Giacon K.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

A Imola, Scalvini ha ritrovato la vetta della serie grazie anche a un errore di Baldan, sotto, poi andato a segno in gara-2 e che ora insegue il giovane rivale



# Scalvini torna leader

**CON DUE SECONDI POSTI IL 22ENNE BRESCIANO SI RIPRENDE LA VETTA DELLA SERIE. VITTORIE PER JONATHAN GIACON E BALDAN**

**I**MOLA - Se solitamente verso fine stagione i campionati registrano griglie di partenza meno affollate, il Tcr Italy va in controtendenza, superato il giro di boa, vede approdare due nuovi marchi: in ordine rigorosamente alfabetico, l'Alfa Romeo Giulietta con Giacomo Altoè, attualmente impegnato nel Tcr International, e la Subaru con Stefano Comini, che il titolo internazionale se lo è aggiudicato già due volte. Da segnalare anche l'ingresso di una seconda Honda, con Jonathan Giacon. Ed è stato spettacolo vero, anche se il sabato si è corso sull'asciutto mentre la domenica la pioggia ha indotto la direzione gara a disporre la partenza in regime di safety car, mantenendolo per alcuni giri e accorciando la gara per rispettare il programma della giornata.

Di colpi di scena, comunque, ce ne sono stati parecchi. A partire da gara-1, conclusa con la vittoria di Jonathan Giacon, che ha trovato subito il feeling giusto con la Honda e si è imposto per un decimo sul compagno di squadra Eric Scalvini. Con il 2° posto il 22enne bresciano è tornato al vertice della classifica tricolore, complice l'errore di Nicola Baldan: il veneto, infatti, scattava dalla pole, ma ha anticipato la

partenza e un drive through ha compromesso irrimediabilmente la sua gara, che ha chiuso in undicesima posizione. Sul terzo gradino del podio si è piazzato il fratello minore dei due Giacon, Kevin, con la Opel Astra. «Sono stato un somaro», dirà alla fine Baldan, che però riuscirà a riscattarsi con la vittoria l'indomani, al termine di una gara disputata sotto la pioggia e con pochi giri effettivi di azione per via della partenza in regime di safety car, che si è protratto per diversi minuti, conside-

rando che nessuno dei piloti aveva girato sul bagnato nel weekend. Con la vittoria proprio su Scalvini, il veneto ha recuperato qualche punto, ma resta 2° in campionato. A completare il podio di gara-2 è stato ancora una volta Kevin Giacon.

«È stato un weekend iniziato in salita, ho pagato l'inesperienza a Imola: non ci giravo da un anno ed era la prima volta che l'affrontavo con questa macchina - ha commentato Eric Scalvini - In Q1 ho chiuso sesto per un errore di strategia, mentre in Q2 ho trovato il mio spazio e ho siglato la prima fila. Gara-1 è stata bella, a parte Jonathan Giacon che mi ha fatto un po' da tappo. In gara-2 c'è stato troppo poco tempo per l'azione, per via dell'intervento prolungato della safety car, secondo me eccessivo soprattutto all'inizio, perché le condizioni della pista non erano così proibitive. Nelle prossime quattro gare non darò scampo a nessuno: l'obiettivo è il titolo».

Grande protagonista Stefano Comini: in gara-1 si è esibito in un corpo a corpo serrato con Plamen Kralev ma è stato costretto al ritiro già al 5° giro per noie tecniche, dopo essere saltato su un cordolo con eccessiva foga. L'indomani, sul bagnato, Comini ha fatto ancora show con una serie di sorpassi decisi, rimontando velocemente dalla 13ª casella in griglia fino alla 4ª piazza. Alterne vicende per la Giulietta della Romeo Ferraris: in gara-1, infatti, il 16enne Giacomo Altoè è stato mandato in testacoda alla seconda curva del primo giro dall'Audi di Kralev, che per questo ha ricevuto uno stop and go di 20 secondi; in gara-2, invece, il giovane veneto ha portato l'Alfa Romeo al 5° posto. Nel trofeo nazionale TCT, in gara-1 vittoria di Riccardo Ricci, che ha già matematicamente conquistato il titolo, davanti ai giornalisti Andrea Stassano e Alessandro Vai, mentre in gara-2 Pasquale Notarnicola si è affermato su Marco Pascali e Massimo Arduini, tutti su Peugeot 308.

**Fiammetta La Guidara**



# Altoè non molla

CON UN PRIMO E UN SECONDO POSTO (DIETRO A LIANA) GIOVANNI SI PORTA A 26 LUNGHEZZE DA ZUCCHI. MONZA SARÀ DECISIVA

Ancora un weekend sopra le righe per Giovanni Altoè a segno sulla pista di Imola in gara-1 e 2° alle spalle di Liana, sotto, nella seconda sfida



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Altoè; 2. Pelatti; 3. Zucchi. Gara-2: 1. Liana; 2. Altoè; 3. Sciaurato.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

**IMOLA** - Sul circuito intitolato a Enzo e Dino Ferrari è andata in scena la penultima tappa del campionato italiano TCS, con la griglia di partenza costituita ancora una volta quasi esclusivamente dalle Leon ST Cupra gestite da SEAT Motorsport Italia. A rompere il monopolio della Casa di Martorell a Imola si è registrata la new entry della Mini Clubman, schierata da Stefano Gabellini con il laziale Ivan Tramontozzi al volante. La gara sulla pista del Santerno avrebbe potuto rappresentare una tappa decisiva per il leader della classifica Matteo Zucchi, invece il pilota bresciano è stato condizionato dagli handicap tempo: 20 secondi in gara-1 e 25 in gara-2, che gli hanno permesso di conquistare soltanto un terzo e un nono posto. È la seconda volta in questa stagione che Matteo Zucchi non sale sul gradino più alto del podio: al Mugello, però, aveva mancato sì la vittoria, ma con due secondi posti aveva allungato il vantaggio in testa alla classifica su Giovanni Altoè.

Questa volta, invece, le cose sono andate diversamente e a ripartire da Imola con un largo sorriso è Giovanni Altoè: approdato sulle rive del Santerno con 42 punti di distacco da Zucchi, ha messo a segno una

vittoria in gara-1 e un secondo posto in gara-2. E adesso il veneto adesso è a sole 26 lunghezze dalla vetta. Con due gare da disputare, e quindi 40 punti in palio, tutto è ancora possibile.

«Ero arrivato qui con le migliori intenzioni dopo la sfortuna del Mugello, ma non mi aspettavo risultati così positivi - dichiara Giovanni Altoè - Prima di gara-1 ero molto teso, ma evidentemente mi ha portato bene. Gara-2 poi è stata quella che mi ha dato maggiori soddisfazioni: la visibilità era limitatissima per via della pioggia e il secondo posto conquistato proprio all'ultimo giro mi è piaciuto più di una vittoria. Sono contento di aver confermato la mia forza sulla pioggia, che ho sempre considerato un lusso per pochi», aggiunge Altoè, che aveva già conquistato il secondo posto

in gara-1 ad Adria proprio sotto la pioggia battente. Sul podio con lui un formidabile Sandro Pelatti, che ha più del doppio degli anni del vincitore, ma ha condotto una gara magistrale piazzandosi davanti al leader della classifica tricolore Matteo Zucchi.

Gara-2 si è disputata sul bagnato ed è stata caratterizzata dalla minore distanza di gara prevista: 30 minuti più un giro invece di 38 minuti più un giro, nonché dalla partenza dietro la safety car. Al termine di una serie di colpi di scena, la bandiera a

scacchi ha sancito il ritorno alla vittoria di Niccolò Liana, non ancora diciannovenne, che già aveva conquistato il successo in gara-2 ad Adria. Con lui sul podio, Giovanni Altoè e il giovanissimo Nicola

Sciaurato. alla migliore affermazione nel suo anno da rookie nel mondo dell'automobilismo. Alle loro spalle, Rodio e Pelatti. Tanta sfortuna, invece, per Alessandra Brena: la giovane bergamasca, vincitrice a Misano, è partita in pole ma ha accelerato qualche istante prima del via nella partenza lanciata e le è stato cominato un drive through, deciso dopo i primi due terzi di gara. Dalla prima posizione la Brena si è ritrovata undicesima e ha concluso settima. «Ero sesta quando un pilota davanti a me ha frenato perché pioveva talmente tanto che non si vedeva nemmeno in che punto della pista eravamo. Ho inchiodato anch'io e mi sono ritrovata ultima», spiega la Brena che di lì ha iniziato una faticosa rimonta. La Mini Clubman con Ivan Tramontozzi ha concluso con un 11° posto in gara-1 e un 6° in gara-2. «Siamo ancora in fase sperimentale, ma abbiamo preferito debuttare in gara piuttosto che in un test, in vista di disputare tutta la prossima stagione», ha dichiarato il team manager Stefano Gabellini. Da segnalare la presenza di Jimmy Ghione: l'inviato di "Striscia la Notizia" ha concluso gara-1 con un ottimo sesto posto, mentre è stato costretto al ritiro con un testacoda la domenica. Come nelle migliori sceneggiature, il titolo verrà assegnato all'ultimo round, in programma sul circuito di Monza, nel weekend del 21 e 22 ottobre.

**Fiammetta La Guidara**



# Cose da Pellegrini

IL 54ENNE MILANESE CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA NEL TROFEO. GARA-1 A VOLPATO-NICOLI. TITOLI IN GIOCO A MONZA



fotografie RIGATO

**IMOLA** - La Leon Cupra Cup ha vissuto il suo 4° e penultimo round in un weekend caratterizzato da un autentico nubifragio che si è abbattuto sul circuito del Santerno la notte del sabato e la domenica mattina. Le prove e le qualifiche sono state disputate sull'asciutto, mentre le due gare hanno visto i piloti alle prese con condizioni di aderenza difficili. Entrambe le gare sono state ridotte nella durata e gara-1 ha vissuto la partenza dietro la safety car, che ha fatto il passo per diverse tornate, per consentire ai piloti di prendere confidenza con una pista inondata d'acqua.

La prima frazione ha visto protagonisti Volpato e Nicoli: i due giovani piloti hanno portato a casa una vittoria sicuramente non scontata ma che non sorprende, essendo già saliti sul gradino più alto del podio diverse volte in questa stagione. Decisamente più inatteso il successo di Marco Pellegrini nella seconda frazione di gara: il 54enne milanese guida la classifica riservata ai gentleman e ha iniziato a correre in macchina solo da pochi anni, ma

non aveva mai conquistato il gradino più alto del podio nella Leon Cup, nella quale si cimenta da diverse stagioni.

*«Ho iniziato a correre tardi, alcuni anni fa con la Fun Cup, il trofeo dei Maggiolini ideato da Tarcisio Bernasconi - spiega Marco Pellegrini - Poi ho sempre corso con la SEAT, anche nell'Europeo, ma non avevo un background. Ho iniziato a migliorare da quando incontrato il pilota*

*Andrea Belicchi: siamo diventati amici, e mi segue da un paio di stagioni».* Non è la prima affermazione per Pellegrini, ma è come se lo fosse: *«In passato avevo già vinto, a Misano, nel Cite, ma è passato*

*tanto tempo. Quest'anno era un po' che ci andavo vicino. Ad Adria ero in testa dopo aver lottato come un samurai con Volpato e Torelli ma sono finito fuori per aver guardato nello specchietto; a Misano ero di nuovo davanti a tutti e ho avuto un inconveniente tecnico; a Vallelunga avevo tagliato il traguardo per primo ma poi ero stato penalizzato...».*

Il colpo di scena maggiore riguarda l'equipaggio leader della classifica del campionato, quello di Gabriele Torelli e Matteo Greco, che si è piazzato 2° in gara-1, ma poco dopo il via della seconda frazione di gara è stato coinvolto in un maxi contatto che ha messo fuori gioco anche Gagliano, Biraghi e Fumi. Un pesante stop in ottica campionato. Di questa defezione forzata non sono riusciti ad approfittare del tutto i rivali principali di Torelli e Greco: l'equipaggio di Volpato e Nicoli, infatti, dopo la vittoria in gara-1 ha concluso soltanto in quarta posizione in gara-2, grazie ad una rimonta vigorosa da parte di Volpato, costretto a recuperare il drive through rimediato dal suo compagno di squadra Nicoli per la partenza anticipata.

Altro digiuno di punti importante per Carlotta Fedeli: la romana, vincitrice di due gare in questa stagione, è stata estromessa da gara-1 dal testacoda del suo fidanzato Federico Paolino. Non solo: i danni alla sua Leon sono stati tali che Carlotta non ha potuto prendere parte nemmeno alla manche del pomeriggio. Nel contatto innescato da Paolino hanno fatto le spese anche Francesco Guerra e Franco Fumi, costretti al ritiro.

Ottimo weekend per il pilota siciliano Raffaele Gurrieri, che ha completato il podio di gara-1 e si è piazzato al secondo posto il pomeriggio, precedendo Francesco Guerra.

Il direttore generale di SEAT Italia Gianpiero - Peter - Wyhinny, ha condiviso il volante della sua Leon con il figlio Paul e l'equipaggio italo-inglese ha conquistato il settimo posto in entrambe le gare.

Anche la Leon Cupra Cup dovrà aspettare l'ultimo round per laureare il suo campione: l'appuntamento è fissato sul tracciato brianzolo di Monza nel weekend del 21 e 22 ottobre.

**Fiammetta La Guidara**

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Volpato-Nicoli; 2. Torelli-Greco; 3. Gurrieri. Gara-2: 1. Pellegrini; 2. Gurrieri; 3. Guerra.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

Sotto, Torelli, tallonato da Volpato e Pellegrini. Proprio quest'ultimo, in alto, è stato grande protagonista nel fine settimana di Imola



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Caiola (Seat Leon Cup); 2. Borrett (Bmw M3); 3. Montali (Bmw 320i). Gara-2: 1. Borrett; 2. Gaiofatto (Honda Civic); 3. Cipolla (Seat Leon Cup).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



# Verdetti differenti

**IN GT RAMELLI IPOTECA LA SERIE. MANI SUL TITOLO PER RUBERTI IN 1ª DIVISIONE TURISMO. PIÙ INCERTEZZA IN 2ª DIVISIONE**

**V**ALLELUNGA - Il sesto round stagionale della Coppa Italia che si è disputato a Vallelunga, ha prodotto differenti verdetti. Tra le vetture Gt, il solitario Giuseppe Ramelli, con la Ferrari 458 Challenge della Pellin Racing, ha ipotecato il titolo di categoria. Negli ultimi due appuntamenti di Imola e Adria, al leader della classifica basterà anche solo tagliare la bandiera a scacchi. Titolo invece già matematicamente conquistato da Riccardo Ruberti nella 2. Divisione Turismo, protagonista sulla Seat Leon LR MKII del Team Super 2000. Il padovano si è dimostrato quest'anno una spanna sopra tutti gli altri, anche in virtù di una vettura sicuramente performante. I suoi rivali si sono comunque dimostrati decisamente meno costanti lasciandogli presto strada spianata. Tre piloti in sei punti invece nella 1. Divisione Turismo, dove è cambiata la leadership con il triestino Federico Borrett (Bmw M3 E1 Italia) che ha sopravanzato Luigi Bamonte, in azione con la Honda Civic Tcr della Mm Motorsport; nel ruolo di

terzo in comodo c'è tuttavia Fabrizio Montali (Bmw 320i). Ma venendo al weekend capitolino, se la gara di Ramelli ha offerto pochi spunti, a parte il ritiro di gara-1 per una perdita d'olio al cambio, molto più avvincente è stata la lotta tra le Turismo. Ad ottenere la pole con la Seat Leon Cup Racer della Sirio Motorsport è stato il rientrante Alessio Caiola, alla partenza di gara-1 sorpreso da Borrett. Il giovane pilota di Sezze non si è tuttavia perso d'animo

e ha cominciato a pressare il rivale, inducendolo all'errore a due tornate dalla fine, balzando in testa e contenendo poi la reazione del suo rivale transitando per primo sotto la bandiera a scacchi. Fabrizio Montali ha completato il podio dopo una bella rimonta che lo ha portato nel finale ad avere la meglio sulla Seat Leon Tcr di Filippo Vita. In Gara 2 lo spunto migliore al pronti via è stato di Renato Gaiofatto (Honda Civic TCR). Il milanese ha allungato leggermente proprio su Borrett, prima che questo prendesse confidenza con l'asfalto leggermente umido a seguito della copiosa pioggia del mattino e lo sopravanzasse. La sfida più importante è sta così quella per il gradino più basso del podio, finito nelle mani di Ercole Cipolla, subentrato a Caiola. Doppietta di Riccardo Ruberti, in 2. Divisione, con Domenico Gaudenzi, sull'Alfa Romeo Gt della Cometa Racing, e Alessandro Revello (Bmw 320i) alle sue spalle in gara 1 e Revello e Antonio Marsilia (Bmw M3 E36) subito dietro in Gara 2.

**Dario Lucchese**

## LA FERRARI 458 ITALIA REGINA FRA LE GT

Giuseppe Ramelli con la Ferrari 458 Italia Challenge della Pellin Racing ha messo una serie ipoteca sulla conquista del titolo in Gt: negli ultimi 2 round della serie gli basterà solo tagliare il traguardo



**V**ALLELUNGA - La Lotus Cup Italia decreterà il proprio campione in occasione dell'ultimo appuntamento di Imola: questo il verdetto che è emerso sul circuito romano di Vallelunga, che ha ospitato il quinto dei sei round del monomarca tricolore riservato alle vetture della Casa di Hethel. Con una vittoria a testa, il leader della classifica Franco Nespoli e Stefano Pasotti si sono infatti confermati, una volta di più, i protagonisti di questa stagione e saranno proprio loro, assieme a Giacomo Giubergia (risalito secondo) a giocarsi il titolo in extremis. Il weekend capitolino è iniziato proprio sotto il segno di Pasotti; il giovane bresciano del team Lg Motorsport, che lo scorso anno ha già scritto il suo nome nell'albo d'oro della serie targata PB Racing, ha messo a segno una doppia pole al termine delle qualifiche. Ma in gara-1 a rovinargli tutti i piani è stata una foratura che lo ha costretto al ritiro già nelle fasi iniziali mentre si trovava al comando, tallonato dallo stesso Nespoli. Quest'ultimo, autore comunque di un ottimo avvio in cui è risalito secondo dopo avere superato il nuovo arrivo Manuel Bissa, si è così ritrovato



# Lotta a 3 per il titolo

**NESPOLI, PASOTTI E GIUBERGIA SI GIOCHERANNO LA CONQUISTA DEL MONOMARCA NELLA SFIDA FINALE SULLA PISTA DI IMOLA**

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Nespoli; 2. Bissa; 3. M.Fumagalli. Gara-2: 1. Pasotti; 2. Bissa; 3. Sauto.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

## NESPOLI-PASOTTI UNA VITTORIA A TESTA

Nespoli e Pasotti si sono divisi le vittorie sulla pista di Vallelunga, teatro del penultimo round della Lotus Cup



la strada spianata per andare a conquistare una vittoria importantissima in ottica campionato. Lo svizzero della Cipriani Motorsport ha tuttavia vissuto una gara-2 più complicata, anche a causa della pioggia battente, retrocedendo da terzo a settimo. Proprio in questa circostanza è stato questa volta Pasotti a mettere tutti dietro, pareggiando così il conto con l'avversario e mantenendosi a 35 punti dal pilota ticinese e a quattro da Giubergia. Il torinese della Pellin Racing ha vissuto un fine settimana in crescendo, culminato con il quarto posto in gara-2. Per quanto riguarda Bissa, con esperienze nei rally e al suo esordio assoluto in pista, va detto che il lombardo non ha mancato di bene impressionare tutti, firmando due volte sul gradino di mezzo del podio e firmando una doppia affermazione nella Pirelli Cup dopo essersi posizionato in prima fila al termine di entrambe le sessioni cronometrate del sabato. Terzo posto in gara-1 per Marco Fumagalli, che ha così confermato le buone prestazioni di Monza e Misano. In gara-2 a chiudere alle spalle del binomio di testa è stato invece Vincenzo Sauto, autore di due sorpassi da manuale sul bagnato con cui è riuscito a farsi adeguatamente largo. Bene anche gli altri due portacolori del team guidato da Federico Cipriani: Francesco Liberatore ha centrato nell'ordine un quarto ed un sesto piazzamento (nonché una vittoria tra gli Over 50), mentre il monegasco Andrea Giuliani ha conquistato un miglior quinto posto assoluto, salendo per la prima volta sul podio della Pirelli Cup. ●

# Sandrucci vince in casa

**CLIO CUP CON DUE SUCCESSI SULLA PISTA AMICA IL VITERBESE SCAVALCA RINALDI DOPO ACCESSI DUELLI**

**V**ALLELUNGA - Una vittoria, anzi due per Gustavo Sandrucci, profeta in patria sulla pista di Vallelunga. Il pilota del team Melatini Racing nel quinto e penultimo appuntamento della Clio Cup Italia ha conquistato il successo in Gara-1 e ha poi concluso secondo in Gara-2 con il bagnato ma dietro alla "wild card" Bostjan Avbelj, trasparente ai fini della classifica. Un week-end dunque trionfale per il viterbese, che ha ripreso il primo posto in campionato quando manca il solo round di Imola all'appello. Un poco meno bene sono andate le cose a Nicola Rinaldi, che sul tracciato capitolino si è presentato leader in classifica. Il campano della Essecorse, più veloce nel primo turno di prove ufficiali, ha concluso con il bilancio di un secondo ed un quarto posto e adesso paga 12 punti nei confronti del battistrada. Quelle di Vallelunga sono state tuttavia due gare straordinariamente combattute, con il rientrante Simone Di Luca, anche lui al via come "wild card",

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci; 2. Rinaldi; 3. Di Luca. Gara-2: 1. Avbelj; 2. Sandrucci; 3. Di Luca

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

protagonista con un'altra vettura della Melatini Racing. Il romano ha concluso terzo sia sabato che domenica. In Gara-1, svoltasi all'insegna della massima correttezza, è rimasto sempre attaccato al duo di testa (appena due secondi e mezzo il distacco da Sandrucci); copione quasi identico in Gara-2 se non fosse per il contatto avuto nelle fasi conclusive con Rinaldi che è sfociato nella penalizzazione di 10" inflitta a entrambi i piloti ma praticamente ininfluente sull'ordine d'arrivo. A Sandrucci è andata anche la pole, centrata in Q2. Avbeji, 26enne portacolori della Lema Racing, alla sua seconda apparizione nel monomarca tricolore e quarto in Gara-1, è stato invece la vera sorpresa. Ormai fuori dalla lotta per il titolo Felice Jelmini, quarto e quinto con la Composit Motorsport. Bene i giornalisti della Press League di Renault Italia, con Sergio Remondino di Autosprint e Sergio Pastore entrambi al traguardo.

**Dario Lucchese**

La muta delle Clio s'avventa verso il curvone. Sandrucci (vettura bianca) farà sue le due gare di Vallelunga. In alto, l'highlander Claudio Francisci



# Francisci non invecchia

**TRICOLE PROTOTIPI A 72 ANNI IL ROMANO VINCE ANCORA! SUCCESSO ANCHE PER PIRRI ARDIZZONE**

**V**ALLELUNGA - Una vittoria a testa nell'ordine per i romani Claudio Francisci, sulla Lucchini-Bmw E2/3000 del team Sci, e Luca Pirri Ardizzone (Wolf GB08 Cn2-Honda Lp Racing) sul circuito di casa di Vallelunga, nel quinto appuntamento del Master Tricolore Prototipi che ha evidenziato uno schieramento di partenza di oltre dieci vetture, decimato tuttavia da cedimenti e ritiri che hanno portato a sei le auto in griglia in Gara-1, quella che si è disputata con l'asciutto. Assieme a Francisci a salire sul

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Francisci (Lucchini Bmw); 2. Randaccio (Lucchini Bmw) Gara-2: 1. Pirri Ardizzone (Wolf Gb08); 2. Ramelli (Ferrari 458)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

re terzo. Avvio movimentato anche in Gara-2, con il bagnato, quando è stato proprio Margelli a dettare il ritmo, seguito da Pirri Ardizzone che è subentrato al volante a Sandro Bettini (in Gara-1 fermo in griglia per la rottura di un condotto dell'olio). Francisci, che inizialmente si era portato in seconda posizione, ha poi avuto un problema rimanendo fermo in pista e causando l'ingresso della safety car. Al restart Margelli è rientrato ai box, mentre Pirri ha concluso primo, davanti a Giuseppe Ramelli (primo delle Gt con una Ferrari 458), Pedetti e Randaccio, che era stato protagonista di un testacoda. L'appuntamento di Vallelunga ha rappresentato anche l'occasione di incontro tra piloti e organizzatore per dettare le linee guida della stagione 2018, che confermerà il format della gara "sprint" aprendo lo schieramento anche alle Lmp3. Concordato un calendario di sette appuntamenti al posto delle sei attuali. (d.l.)

# Giovanissimi alla ribalta

**TROFEO ABARTH** IL 18ENNE TURCO EROLDU NELLA PIOGGIA DI GARA-2 VINCE DAVANTI A MABELLINI

**V**ALLELUNGA - Giovanissimi alla ribalta nel penultimo round del Trofeo Abarth Selenia, che a Imola ha offerto grande spettacolo soprattutto nella seconda gara, vinta dal turco Kuzey Erolu, 18 anni da compiere, che sotto la pioggia, ha conquistato suo primo successo davanti a un altrettanto giovane pilota italiano, Andrea Mabellini.

Non è facile per i più giovani affermarsi in un campionato combattuto, con molti protagonisti

davvero bravi ed esperti, come il campione in carica Cosimo Barberini e, in quest'occasione, di Alex Campani che nella sua carriera ha vinto 7 titoli con le Abarth 500 e 695 Assetto Corse.

In gara1, dopo la promettente pole, Barberini è stato costretto a cedere il gradino più alto del podio al finlandese Juuso Pajuranta mentre Darbom è stato costretto al ritiro dopo un'uscita di pista conseguente al contatto con Campani. Quest'ultimo, pur concludendo 3°, veniva penalizzato proprio per via del contatto con

Darbom di 25", concludendo 11° e lasciando il terzo gradino del podio a Mabellini.

Complicata Gara2, con il via dietro la safety car per l'intensità della pioggia, che restava in pista per ben 16 minuti. Poi la bagarre tra Pajuranta, Barberini e Campani ma a prendere la testa della corsa recuperando tre posizioni era il turco Kuzey Erolu.

Nell'ultimo giro Pajuranta e Barberini erano 3° e 4° ma non potevano nulla contro i primi due:

Sarp Kuzey vinceva davanti al giovanissimo Andrea Mabellini. Terzo era Barberini mentre un'uscita di pista costringeva Pajuranta all'ottava posizione. Quarto dopo una rimonta dall'ultima posizione, lo svedese Joakim Darbom.

L'esito della corsa non modifica la classifica del Trofeo, con Barberini in testa (236 punti), Pajuranta 2° (193 punti), e Darbom 3° (180). Anche quest'anno il nome del vincitore del Trofeo si conoscerà solo nell'ultimo appuntamento, al Mugello l'8 ottobre.

**Roberto Valentini**

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pajuranta; 2. Barberini; 3. Mabellini. Gara-2: 1. Erolu; 2. Mabellini; 3. Barberini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97



# Dernovesek nel diluvio

**ENTRY CUP** LO SLOVENO SI IMPONE IN GARA-1, LA SECONDA GARA VA AD ANTONELLO CASILLO

**V**ALLELUNGA - Come da tradizione, anche l'appuntamento di Vallelunga della Entry Cup, il quinto e penultimo della stagione, è stato in grado di offrire tanto spettacolo. Il monomarca che vede protagoniste le piccole Renault Twingo 1.0, ha visto salire sul gradino più alto del podio lo sloveno Gasper Dernovesek in gara-1 e l'italiano Antonello Casillo in gara-2.

La prima di queste si è svolta sotto un autentico diluvio. Condizioni in cui Dernovesek

L'uscita in ghiaia di Stazzi al Curvone ha però comportato l'ingresso della safety car che ha portato tutti in fila a passare sotto la bandiera a scacchi, sventolata appena due minuti dopo. Simile l'andamento di gara-2, quando l'esperto Ruberti ha provato a fare il vuoto incalzato da Benini, da uno scatenato Dernovesek e dai fratelli Casillo. Lo sloveno è stato autore

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Dernovesek; 2. P.Casillo; 3. A.Casillo. Gara-2: 1. A.Casillo; 2. Benini; 3. P.Casillo.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 95-97

si è trovato a proprio agio, lottando proprio Antonello Casillo e suo fratello Pietro. Alle loro spalle, con la pioggia, tanti sono stati i colpi di scena e ben presto si è formato un trenino che ha visto transitare nell'ordine Paolo Tartabini, Daniele Carminati, Riccardo Ruberti, Andrea Benini e Andrea Stazzi. Una volta prese le misure con le insidie dell'asfalto, il gruppetto si è messo alla caccia dei battistrada.

di una gran rimonta che in poche curve lo ha portato a ritrarsi primo dall'ottava posizione iniziale. La sua doppietta è sfumata però proprio nelle fasi conclusive, a causa di un contatto Pietro Casillo. Strada spianta invece per Antonello, mente a completare il podio sono stati Benini e ancora Pietro Casillo, di un soffio davanti a Ruberti. A metà ottobre ad Adria l'epilogo della seconda stagione del campionato monogestito dal Gruppo Peroni Race.

**Dario Lucchese**

Sotto la pioggia di Imola si sono esaltati i protagonisti del Trofeo Abarth Selenia. In alto la sfida di Entry Cup a Vallelunga dove le vittorie se le sono divise Dernovesek e Antonello Casillo



# Leclassefiche

## VELOCITÀ

### DTM

Resoconto della gara a pag. 78  
Nurburgring (Ger),  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Auer 33 giri in 54'12"443 alla media di 132,554 km/h; 2. Di Resta a 0'794; 3. Wickens a 1'568; 4. Engel a 5'344; 5. Rast (Audi RS5) a 9'758; 6. Green (Audi RS5) a 24'531; 7. Mortara a 31'593; 8. Farnus (Bmw M4) a 49'335; 9. Wittmann (Bmw M4) a 56'886; 10. Paffett a 59'072; 11. Müller (Audi RS5) a 1'01'058; 12. Glock (Bmw M4) a 1'12'977; 13. Spengler (Bmw M4) a 1'27'191; 14. Rockenfeller (Audi RS5) a 1'28'308; 15. Ekström (Audi RS5) a 1'28'308; 16. Blomqvist (Bmw M4) a 1 giro; 17. Martin (Bmw M4) a 1 giro; 18. Duval (Audi RS5) a 1 giro (gli altri su Mercedes C63).

**Giro più veloce:** il 18° di Müller in 1'31"420 alla media di 142,905 km/h.

**Gara-2:** 1. Wickens 40 giri in 56'49"795 alla media di 153,257 km/h; 2. Di Resta a 0'362; 3. Wittmann (Bmw M4) a 7'589; 4. Spengler (Bmw M4) a 7'955; 5. Engel a 15'995; 6. Ekström (Audi RS5) a 20'549; 7. Green (Audi RS5) a 22'887; 8. Glock (Bmw M4) a 40'196; 9. Farnus (Bmw M4) a 40'307; 10. Blomqvist (Bmw M4) a 41'818; 11. Martin (Bmw M4) a 42'033; 12. Rast (Audi RS5) a 43'624; 13. Auer a 47'351; 14. Paffett a 48'758; 15. Duval (Audi RS5) a 59'428; 16. Mortara a 1'19'821; 17. Rockenfeller (Audi RS5 - Phoenix - a 1'27'978 (gli altri su Mercedes C63).

**Giro più veloce:** il 5° di Rast in 1'22"308 alla media di 158,725 km/h.

**Il campionato:** 1. Ekström 136 punti; 2. Auer 127; 3. Rast 124; 4. Wittmann 115; 5. Green 113.

### FIA F3

Resoconto della gara a pag. 80  
Nurburgring (Ger),  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Norris (Dallara-VW) 20 giri in 35'11"010 alla media di 134,822 km/h; 2. Hughes a 17'562; 3. Mawson a 35'435; 4. Makino a 35'990; 5. Iott a 36'251; 6. Habsburg (Dallara-VW) a 37'242; 7. Daruvalla (Dallara-VW) a 38'271; 8. Schumacher a 44'750; 9. Yu Zhou a 45'424; 10. Eriksson (Dallara-VW) a 50'510; 11. Defourny a 53'189; 12. Newey a 1'08'616; 13. Günther a 1'19'653; 14. Aron a 1'21'256; 15. Fenestraz (Dallara-VW) a 1'25'437; 16. Sato (Dallara-VW) a 1'36'636; 17. Florescu (Dallara-VW) a 1 giro; 18. Andres (Dallara-VW) a 1 giro; 19. Vaidyanathan (Dallara-VW) a 1 giro (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** il 20° di Defourny in 1'36"824.

**Gara-2:** 1. Hughes 26 giri in 35'37"113; 2. Norris (Dallara-VW) a 00'539; 3. Iott a 12"767; 4. Makino a 13"814; 5. Aron a 15"205; 6. Habsburg (Dallara-VW) a 16"196; 7. Mawson a 26"790; 8. Newey a 33"639; 9. Eriksson (Dallara-VW) a 36"104; 10. Daruvalla (Dallara-VW) a 37'452; 11. Mazingin a 37'919; 12. Günther a 40'309; 13. Fenestraz (Dallara-VW) a 41'728; 14. Yu Zhou a 44'965; 15. Schumacher a 45"722; 16. Beckmann (Dallara-VW) a 47'342; 17. Piquet a 48"108; 18. Defourny a 49'647; 19. Andres (Dallara-VW) a 54"836; 20. Florescu (Dallara-VW) a 59"408; 21. Vaidyanathan (Dallara-VW) a 59"874 (gli altri su

Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** il 6° di Jake Hughes in 1'21"377.

**Gara-3:** 1. Norris (Dallara-VW) 25 giri in 35'44"949 alla media di 152,269; 2. Hughes a 0'794; 3. Aron a 2'197; 4. Iott a 5'225; 5. Daruvalla (Dallara-VW) a 8'658; 6. Newey a 19'698; 7. Günther a 20'361; 8. Eriksson (Dallara-VW) a 20'851; 9. Defourny a 24'961; 10. Mazingin a 26"123; 11. Fenestraz (Dallara-VW) a 28"384; 12. Schumacher a 38'289; 13. Sato (Dallara-VW) a 38'842; 14. Piquet a 40'555; 15. Andres (Dallara-VW) a 41'713; 16. Beckmann (Dallara-VW) a 44'823; 17. Florescu (Dallara-VW) a 48'471; 18. Vaidyanathan (Dallara-VW) a 49'209; 19. Makino a 1'02'943; 20. Mawson a 3 giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** l'8° di Norris in 1'21"866

**Il campionato:** 1. Norris 381 punti; 2. Günther 308; 3. Eriksson 265; 4. Iott 260; 5. Hughes 193.

### FORMULA 4

Resoconto della gara a pag. 82  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Armstrong 15 giri in 30'41"238; 2. Van Uitert a 0'144; 3. Zendeli a 4'919; 4. Maini a 5'434; 5. Colombo a 5'535; 6. Rodriguez a 5'673; 7. Fernandez a 6'105; 8. Lorandi a 6'958; 9. Bianchi a 9'486; 10. Petrov a 12'570; 11. Carrara a 14'329; 12. Saucy a 14'915; 13. Branquinho a 17'047; 14. Beckhauser a 18'874; 15. Dell'Accio a 32'463.

**Giro più veloce:** Van Uitert 1'45"901

**Gara-2:** 1. Van Uitert 10 giri in 24'30"083; 2. Vips a 7'442; 3. Maini a 8'172; 4. Armstrong a 11'261; 5. Colombo a 16'451; 6. Zendeli a 18'855; 7. Lorandi a 19'377; 8. Rodriguez a 20'266; 9. Petrov a 20'631; 10. Bianchi a 26'687; 11. Carrara a 30'613; 12. Fittipaldi a 31'617; 13. Malvestiti a 35'617; 14. Branquinho a 38'749; 15. Saucy a 40'308; 16. Fernandez a 44'512; 17. Beckhauser a 46'511; 18. Dell'Accio a 52'987; 19. Caldwell a 57'854; 20. Venditti a 1'03'505.

**Giro più veloce:** Vips 2'02"445

**Gara-3:** 1. Van Uitert 11 giri in 24'01"163; 2. Lorandi 10 giri in 24'01"163; 3. Armstrong a 0'676; 4. Zendeli a 0'945; 5. Fernandez a 1'211; 6. Vips a 1'744; 7. Fittipaldi a 3'352; 8. Malvestiti a 4'077; 9. Maini a 4'388; 10. Colombo a 5'021; 11. Carrara a 5'748; 12. Branquinho a 6'105; 13. Saucy a 6'856; 14. Caldwell a 7'855; 15. Beckhauser a 8'416; 16. Dell'Accio a 9'810; 17. Bianchi a 9'994; 18. Venditti a 10'797; 19. Rodriguez a 11'158.

**Giro più veloce:** Vips 1'46"602

**Il campionato:** 1. Armstrong 209 punti; 2. Van Uitert 192; 3. Colombo 166; 4. Fernandez 131; 5. Lorandi 122.

### PORSCHE CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 86  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Rovera 17 giri in 30'10"788 alla media di 165,912 km/h; 2. Pera a 6'369; 3. Fulgenzi a 10'946; 4. Cazzaniga a 11'917; 5. Pellegrinelli a 22'217; 6. Quaresmini a 22'732; 7. Jacoma a 24'231; 8. De Giacomi a 26'134; 9. Linossi a 31'708; 10. Koller a 33'900; 11. Zanini a 38'464; 12. Selva a 38'793; 13. Curti L. a 39'600; 14. Curti C. a 40'024; 15. Reggiani a 50'672; 16. Piccioli a 1'32"003; 17. "Wal-

ter Ben" a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 7° di Rovera in 1'45"941 alla media di 166,814 km/h.

**Gara-2:** 1. Quaresmini 11 giri in 23'41"810 alla media di 136,725 km/h; 2. Pera a 2'170; 3. Fulgenzi a 9'269; 4. Rovera a 10'908; 5. Jacoma a 16'879; 6. Pellegrinelli a 23'831; 7. Linossi a 24'413; 8. Cazzaniga a 27'333; 9. Selva a 39'588; 10. De Giacomi a 42'029; 11. Curti L. a 43'815; 12. Zanini a 47'932; 13. Curti C. a 1'01'590; 14. Piccioli a 1'03'389; 15. Reggiani a 1'27'945; 16. Pastorelli a 1'34'852; 17. "Walter Ben" a 1'41"535.

**Giro più veloce:** il 10° di Rovera in 1'57"534 alla media di 150,360 km/h.

### TCR ITALIA

Resoconto della gara a pag. 88  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Giacon J. (Honda Civic) 13 giri in 27'23"036 alla media di 139,827 km/h; 2. Scalvini (Honda Civic) a 0'138; 3. Giacon K. (Opel Astra) a 5'420; 4. Crocker (Honda Civic) a 6'552; 5. Darbom (AR Giulietta) a 8'625; 6. Mugelli (Audi Rs3) a 8'927; 7. Montalbano (Seat Leon) a 9'288; 8. Gagliano (Vw Golf) a 9'654; 9. Campani-Chini (Seat Leon) a 12'313; 10. Verocchio-Thellung (Seat Leon) a 20'276; 11. Baldan (Seat Leon) a 28'664; 12. Ricci a 29'457; 13. Stassano a 34'752; 14. Kralew (Audi Rs3) a 55'254; 15. Vai a 57'252 (gli altri su Peugeot 308 M116).

**Giro più veloce:** Baldan in 1'54"453 alla media di 154,407 km/h.

**Gara-2:** 1. Baldan (Seat Leon) 9 giri in 24'14"709 alla media di 109,336 km/h; 2. Scalvini (Honda Civic) 9'430; 3. Giacon K. (Opel Astra) a 1'006; 4. Comini (Subaru Sti) a 1'304; 5. Altoè (AR Giulietta) a 1'919; 6. Giacon J. (Honda Civic) a 2'616; 7. Crocker (Honda Civic) a 4'063; 8. Barberini-Chini (Seat Leon) a 5'860; 9. Darbom (AR Giulietta) a 6'674; 10. Montalbano (Seat Leon) a 9'293; 11. Mugelli (Audi Rs3) a 10'164; 12. Notarnicola-Ricci a 12'075; 13. Kralew (Audi Rs3) a 12'174; 14. Pascali a 13'852; 15. Arduini a 18'778 (gli altri su Peugeot 308 M116).

**Giro più veloce:** Comini in 2'07"786 alla media di 138,297 km/h.

**Campionato:** 1. Scalvini 145 punti; 2. Baldan 143; 3. Kralew 63; 4. Mugelli, Giacon K. 60.

### TCS ITALIA

Resoconto della gara a pag. 89  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Altoè 19 giri in 40'05"528 alla media di 139,585 km/h; 2. Pelatti a 7'533; 3. Zucchi a 14'204; 4. Palanti a 17'820; 5. Vescovi a 18'067; 6. Ghione a 18'799; 7. Casillo a 19'747; 8. Brena a 52'140; 9. Guida a 54'891; 10. Lopes-Sabbatini a 1'19'764; 11. Tramontozzi a 1 giro; 12. Liana a 2 giri; 13. Sciaquato-Sciaguato a 2 giri; 14. Gnutti a 2 giri.

**Giro più veloce:** Altoè in 2'01"223 alla media di 145,874 km/h.

**Gara-2:** 1. Liana 12 giri in 32'31"742 alla media di 108,656 km/h; 2. Altoè a 1'207; 3. Sciaquato a 4'301; 4. Rodio-Vescovi a 5'067; 5. Pelatti a 5'258; 6. Tramontozzi a 6'175; 7. Brena a 16'703; 8. Gnutti a 18'466; 9. Zucchi a 35'778; 10. Palanti a 1'06'484; 11. Guida a 1'24'488; 12. Sabbatini a 1'44'603; 13. Casillo a 2 giri; 14. Ghione a 4 giri.

**Giro più veloce:** Altoè in

2'12"958 alla media di 132,917 km/h.

**Campionato:** 1. Zucchi 125 punti; 2. Altoè 104; 3. Brena 73; 4. Pelatti 63; 5. Palanti 57.

### GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 84  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**G3 - Gara-1:** 1. Frassinetti-Beretta (Lamborghini Huracan) 29 giri in 51'09"384 alla media di 166,97 km/h; 2. Malucelli-Cheever (Ferrari 488) a 1'312; 3. Cerqui-Comandini (BMW M6) a 14'359; 4. Agostini-Zampieri a 26'550; 5. Treluyer-Ghirelli (Audi R8) a 39'927; 6. Gai-Rugolo (Ferrari 488) a 40'156; 7. Veglia-Galbiati a 50'823; 8. Cioci-Schirò (Ferrari 488) a 51'107; 9. Gentili-Cassarà a 1'06'157; 10. Palma-Baruch a 1'30'920; 11. Niboli-Bontempelli (Ferrari 458) 1 giro; 12. Ishikawa (Ferrari 488) a 1 giro; 13. Rangoni-Mangoni (Audi R8) a 1 giro; 14. Veronelli-Baccani (Porsche 997) a 1 giro; 15. LaMazza-Magli (Ferrari 458) a 1 giro; 16. DelCastello-Colajanni (Corvette Z06) a giro (gli altri su Lamborghini Huracan).

**Giro più veloce:** Rugolo in 1'42"179 alla media di 172,95 Km/h.

**Gara-2:** 1. Treluyer-Ghirelli (Audi R8) 25 giri in 51'46"283 alla media di 142,23 km/h; 2. Agostini-Zampieri a 3'798; 3. Malucelli-Cheever (Ferrari 488) a 28'726; 4. Frassinetti-Beretta a 28'921; 5. Palma-Baruch a 29'003; 6. Rangoni-Mangoni (Audi R8) a 53'282; 7. Gai-Rugolo (Ferrari 488) a 1'26"982; 8. Gentili-Cassarà a 1'34"404; 9. Niboli-Bontempelli (Ferrari 458) a 1'37'587; 10. Veronelli-Baccani (Porsche 997) a 1 giro; 11. Ishikawa (Ferrari 488) a 1 giro; 12. LaMazza-Magli (Ferrari 458) a 1 giro; 13. Cioci-Schirò (Ferrari 488) a 1 giro; 14. DelCastello-Colajanni (Corvette Z06) a 2 giri; 15. Cerqui-Comandini (BMW M6) a 2 giri; 16. Veglia-Galbiati a 6 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

**Giro più veloce:** Cerqui in 1'53"198 alla media di 156,12 Km/h.

**Cup - Gara-1:** 1. Vainio-Tujula 27 giri in 50'28"299 alla media di 157,56 Km/h; 2. Ruberti-Hurata a 29'305; 3. Basz-Kasai a 47'140; 4. Liang-Ortiz 49'199; 5. Perolini-Negra a 52'560; 6. Myszkowski a 57'390; 7. Pastorelli-Bonacini a 1'04'002; 8. Hardwick a 1'20'006; 9. Giudice-Perlini a 1'42'880; 10. Desideri-Necchi a 1 giro; 11. Pisani-Palazzo (Porsche 997) a 1 giro; 12. Nicolosi-LaMazza (Porsche 997) a 1 giro; 13. Neri-Veronesi (Porsche Cayman) a 2 giri; 14. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri; 15. Magnoni (Ginetta G55) a 2 giri; 16. Maino-Arrigosi (Porsche Cayman) a 6 giri; 17. D'Amico-Cazzaniga a 8 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

**Giro più veloce:** Kasai in 1'44"482 alla media di 169,14 Km/h.

**Gara-2:** 1. Tujula-Vainio 22 giri in 50'11"155 alla media di 129,12 km/h; 2. D'Amico-Cazzaniga a 5'492; 3. Pastorelli-Bonacini a 6'163; 4. Desideri-Necchi a 6'590; 5. Ruberti-Hurata a 17'033; 6. Perolini-Negra a 17'286; 7. Basz-Kasai a 17'420; 8. Giudice-Perlini a 25'452; 9. DeCastro (Porsche Cayman) a 1'00'287; 10. Neri-Veronesi a 1'06'590; 11. Marchetti-Speakerwas (Ginetta G55) a 1'11'104; 12. Magnoni (Ginetta G55) a 1'12'283; 13. Nicolosi-LaMazza (Porsche 997) a 1'44'954; 14. Maino-Arrigosi (Porsche Cayman) a 1 giro; 15. Liang-Ortiz a 2 giri; 16. Pisani-Palazzo a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

**Giro più veloce:** Tujula in 1'45"052 alla media di 168,23 km/h.

**Il campionato - SuperGT3:** 1. Malucelli-Cheever 110 punti; 2. Beretta-Frassinetti 108; 3. Gai 105. **GT3:** 1. Baccani-Veronesi 141; 2. Niboli 115; 3. LaMazza-Magli 102. **SuperGT Cup:** 1. Tujula-Vainio 109; 2. Ortiz-Liang 107; 3. Desideri 92. **GT1:** DeCastro 125; Mangoni 111; Neri 107.

### SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 90  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Volpato-Nicoli 15 giri in 38'28"559 alla media di 114,827 km/h; 2. Torelli-Greco a 8'833; 3. Gurrieri a 33'531; 4. Pellegrini a 43'272; 5. Gagliano a 1'14'808; 6. Biraghi a 1'29'365; 7. Wyhinny-Wyhinny a 1'31'089; 8. Masserini a 1 giro; 9. Bon-Maffei a 2 giri.

**Giro più veloce:** Pellegrini in 2'07"165 alla media di 138,972 km/h.

**Gara-2:** 1. Pellegrini 18 giri in 39'52"332 alla media di 132,968 km/h; 2. Gurrieri a 8'211; 3. Guerra a 14'431; 4. Volpato-Nicoli a 22'729; 5. Masserini 46'524; 6. Bon-Maffei a 48'087; 7. Wyhinny-Wyhinny a 51'637; 8. Paolino a 1'06'299.

**Giro più veloce:** Volpato in 1'55"686 alla media di 152,762 km/h.

**Campionato:** 1. Greco-Torelli 145 punti; 2. Volpato 110; 3. Niccoli 93; 4. Gurrieri 88; 5. Fedeli 85.

### COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 91  
Vallungia (Ro),  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Caiola 12 giri in 18'10"27, alla media di 132,697 km/h; 2. Borrett (Bmw M3 E36) a 0'794; 3. Montali (Bmw 320i) a 8'521; 4. Vita a 11'141; 5. Gaiofatto (Honda Civic) a 23'934; 6. Maglioccola a 46'084; 7. Bamente (Honda Civic) a 56'189; 8. Ruberti a 1'02'736; 9. Tanzi (Porsche Cayman) a 1'45'646; 10. Gaudenzi (Alfa Romeo Gt) a 1'46'018; 11. Revello (Bmw 320i) a 1'50'151; 12. Senzacqua (Alfa Romeo 147 D) a 1 giro; 13. Marsilia (Bmw M3 E36) a 1 giro; 14. Ranzato a 2 giri (gli altri su Seat Leon Cup).

**Giro più veloce:** il 6° di Borrett in 1'43"605, alla media di 141,942 km/h.

**Gara-2:** 1. Borrett (Bmw M3 E36) 11 giri in 20'24"183, alla media di 132,142 km/h; 2. Gaiofatto (Honda Civic) a 23'955; 3. Cipolla a 28'332; 4. R. Ruberti a 29'581; 5. Tanzi (Porsche Cayman) a 1'35'896; 6. Montali (Bmw 320i) a 1'57'746; 7. Revello (Bmw 320i) a 1 giro; 8. Marsilia (Bmw M3 E36) a 1 giro; 9. Fiorucci a 3 giri (gli altri su Seat Leon Cup).

**Giro più veloce:** l'11° di R. Ruberti in 1'48"569, alla media di 135,453 km/h.

### LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 92  
Vallungia (Ro),  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Nespoli 15 giri in 18'56"38, alla media di 133,234 km/h; 2. Bissa a 0'416; 3. M. Fumagalli a 31'681; 4. Liberatore a 37'585; 5. Giuliani a 41'613; 6. Giubergia a 42'302; 7. Sauto a 42'668; 8. Attianese a 44'201; 9. Utzeri a 1'03'641; 10. Rezzonico a 1'28'274; 11. Zerbi a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Pasotti in 1'44"965, alla media di 140,103 km/h.

**Gara-2:** 1. Pasotti 10 giri in 25'04"663, alla media di 97,736

# Le classifiche

km/h; 2. Bissa a 22'632; 3. Sauto a 1'19'690; 4. Giuberbia a 1'22'586; 5. Rezzonico a 1'23'525; 6. Liberatore a 1'24'883; 7. Nespoli a 1'30'372; 8. Nucci a 1'43'405; 9. Giuliani a 2'12'538; 10. Utzieri a 2'13'058; 11. M. Fumagalli a 2'22'226; 12. Zerbi a 1 giro.  
**Giro più veloce:** il 9° di Pasotti in 2'07'383, alla media di 115,447 km/h.

## CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 93  
Vallelunga (Ro)  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Sandrucci 14 giri in 26'39'53, alla media di 132,908 km/h; 2. Rinaldi a 0'487; 3. Di Luca a 2'598; 4. Avbelj a 5'982; 5. D. Pasquali a 10'868; 6. Jelmini a 14'683; 7. Distrutti a 15'767; 8. Danetti a 17'072; 9. Caruso a 20'073; 10. Vallarino a 32'024; 11. Pogljajen a 53'711; 12. Besler a 57'205; 13. D. Cassarà a 1'00'453; 14. Calgario a 1'33'329; 15. Remondino a 1 giro; 16. Parisini a 1 giro.

**Giro più veloce:** l'8° di Rinaldi in 1'49'270, alla media di 134,584 km/h.

**Gara-2:** 1. Avbelj 13 giri in 26'28'627, alla media di 120,341 km/h; 2. Sandrucci a 4'253; 3. Di Luca a 20'933; 4. Rinaldi a 24'492; 5. Besler a 31'404; 6. Caruso a 40'147; 7. Jelmini a 47'547; 8. Danetti a 47'627; 9. Distrutti a 1'04'599; 10. D. Pasquali a 1'12'415; 11. Vallarino a 1'16'680; 12. Pogljajen a 1'22'487; 13. D. Cassarà a 1'22'699; 14. Patore a 1'27'334; 15. Parisini a 1'48'849; 16. Calgario a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 13° di Avbelj in 1'57'172, alla media di 125,507 km/h.

**Assoluta:** 1. Sandrucci 216 punti; 2. Rinaldi 204; 3. Jelmini 135; 4. D. Nardilli 94; 5. Danetti 91.

## PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 93  
Vallelunga (Ro)  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Francisci (Lucchini-Bmw) 13 giri in 17'31'04, alla media di 153,031 km/h; 2. Randaccio (Lucchini-Bmw) a 12'750; 3. Pedetti (Tatuus Py 01-Honda) a 40'509; 4. F. Valle (Tampolli-Alfa Romeo) a 1 giro; 5. Palandri (Ligier Js49-Honda) a 3 giri.

**Giro più veloce:** l'8° di Marcelli in 1'31'818, alla media di 160,164 km/h.

**Gara-2:** 1. Pirri Ardizzone (Wolf Gb08-Cn2) 9 giri in 20'18'605, alla media di 108,611 km/h; 2. Ramelli (Ferrari 458) a 17'920; 3. Pedetti (Tatuus Py 01-Honda) a 43'879; 4. Randaccio (Lucchini-Bmw) a 1 giro; 5. Margelli (Norma M20Fc-Honda) a 1 giro.

**Giro più veloce:** l'8° di Margelli in 1'48'637, alla media di 135,388 km/h.

## TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 94  
Imola (Bo), 9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Pajuranta in 28'03'179, 2. Barberini a 2'860, 3. Mabellini a 8'038, 4. Appelqvist a 8'078, 5. Monetti a 8'260, 6. Erolud a 8'482, 7. "Fisherman" a 8'992, 8. Campoli a 10'374, 9. "Gioga" a 11'228, 10. "Boga" a 16'640, 11. Campani a 32'438, 12. B. Caruso a 1 giro, 13. Darbom a 3 giri. Tutti su Abarth

695 Assetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Barberini 2'04'534.

**Gara-2:** 1. Erolud in 22'52'151, 2. Mabellini a 2'142, 3. Barberini a 8'477, 4. Darbom a 15'426, 5. Robin Appelqvist a 19'993, 6. "Fisherman" a 21'963, 7. Pajuranta a 22'609, 8. Campoli a 23'348, 9. "Gioga" a 32'148, 10. Campani a 35'949, 11. "Boga" a 36'610, 12. Monetti a 1 giro, 13. B. Caruso a 1 giro. Tutti su Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Mabellini 2'17'621.

**Assoluta:** 1. Barberini 236 punti, 2. Pajuranta 195, 3. Darbom 182, 4. Caruso 100, 5. Sarp Kuzey 99.

## ENTRY CUP

Resoconto della gara a pag. 94  
Vallelunga (Ro)  
9-10 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Dernovsek 7 giri in 20'31'127, alla media di 83,616 km/h; 2. P. Casillo a 0'719; 3. A. Casillo a 1'440; 4. Carminati a 2'284; 5. Benini a 3'231; 6. Tartabini a 3'983; 7. R. Ruberti a 4'938; 8. Possumato a 5'839; 9. Astuto a 1'10'749; 10. Stazzi a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 4° di Dernovsek in 2'35'351, alla media di 94,663 km/h.

**Gara-2:** 1. A. Casillo 9 giri in 21'37'592, alla media di 102,003 km/h; 2. Benini a 1'056; 3. P. Casillo a 2'339; 4. R. Ruberti a 2'660; 5. Dernovsek a 15'139; 6. Stazzi a 24'747; 7. Astuto a 24'774; 8. Tratabini a 25'134; 9. Possumato a 37'011.

**Giro più veloce:** il 5° di Benini in 2'21'830, alla media di 103,687 km/h.

## WEC

Resoconto della gara sullo scorso numero  
Città del Messico (Mex),  
2-3 settembre 2017

**Assoluta:** 1. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919) 240 giri in 6:00'05"757 alla media di 172,114 km/h; 2. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919) a 7"141; 3. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050) a 1 giro; 4. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050) a 1 giro; 5. Canal-Prost-Senna (Oreca 07) a 21 giri; 6. Lapierre-Menezes-Negrao (Alpine A470) a 21 giri; 7. Rao-Hanley-Vergne (Oreca 07) a 21 giri; 8. Rusinov-Thieriet-Lynn (Oreca 07) a 21 giri; 9. Beche-Heinemeier Hansson-Piquet (Oreca 07) a 22 giri; 10. Cheng-Brundle-Gommedy (Oreca 07) a 22 giri; 11. Perrodo-Vaxiviere-Collard (Oreca 07) a 22 giri; 12. Gonzalez-Trummer-Petrov (Oreca 07) a 23 giri; 13. Tung-Jarvis-Laurent (Oreca 07) a 29 giri; 14. Thim-Sørensen (Aston Martin Vantage) a 31 giri; 15. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 31 giri; 16. Lietz-Makowiecki (Porsche 911) a 32 giri; 17. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 33 giri; 18. Christensen-Estre (Porsche 911) a 33 giri; 19. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488) a 34 giri; 20. Mucke-Pla (Ford GT) a 35 giri; 21. Ried-Cairoli-Dienst (Porsche 911) a 36 giri; 22. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 37 giri; 23. Wainwright-Barker-Poster (Porsche 911) a 37 giri; 24. Flohr-Castellacci-Molina (Ferrari 488) a 39 giri; 25. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 41 giri.

**Giro più veloce:** Brendon Hartley in 1'25'730 alla media di

180,734 km/h.

**Il campionato Endurance:** 1. Bernhard-Bamber-Hartley 134 punti; 2. Buemi-Davidson-Nakajima 93; 3. Jani-Tander-Lotterer 64; 4. Tung-Jarvis-Laurent 60,5; 6. Conway-Kobayashi 48,5. **Costruttori:** 1. Porsche 198 punti; 2. Toyota 141,5.

**LmP2:** 1. Tung-Jarvis-Laurent 118 punti; 2. Senna-Canal 95; 3. Prost 77; 4. Menezes 76; 5. Rao 72.

**Gt:** 1. Priaulx-Tincknell 96 punti; 2. Makowiecki-Litez 88; 3. Rigon 79,5; 4. Bird 77; 5. Derani 74; 6. Per Guidi-Calado 70. **Costruttori:** 1. Ferrari 162 punti; 2. Ford 153; 3. Aston Martin 140; 4. Porsche 131.

**Gt Am:** 1. Cairoli-Dienst-Ried 114 punti; 2. Lauda-Dalla Lana-Lamy 104; 3. Sawa-Griffin-Mok 98; 4. Barker-Poster-Wainwright 57; 5. Castellacci-Flohr 54; 6. Cioci-Scott-Cameron 50.

## TCR SERIES

Resoconto della gara sullo scorso numero

Buriram (Tha), 2-3 settembre 2017

**Gara-1:** 1. Michelisz (Honda Civic) 14 giri in 24'44'820 alla media di 154,578 km/h; 2. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 3'769; 3. Tassi (Honda Civic) a 5'923; 4. Vernay (Vw Golf) a 6'211; 5. Huff (Vw Golf) a 6'428; 6. Altoé (Honda Civic) a 7'358; 7. Comini (Audi RS3) a 10'610; 8. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 11'142; 9. Lloyd a 14'196; 10. Morbidelli (Vw Golf) a 15'050; 11. Vervisch (Audi RS3) a 16'646; 12. Kusiri (Vw Golf) a 17'143; 13. Ende a 19'316; 14. Sathienthirakul (Opel Astra) a 22'733; 15. Nuya (Honda Civic) a 26'322; 16. Leewatnavaragul a 29'542; 17. Leenutpomb a 42'071; 18. Hanjiktasen (Honda Civic) a 42'445; 19. Panis (Honda Civic) a 54'267; 20. Koh Hui a 1'46'431 (gli altri su Seat Leon).

**Giro più veloce:** Homola in 1'44'834 alla media di 156,384 km/h.

**Gara-2:** 1. Panis (Honda Civic) 14 giri in 24'34'503 alla media di 155,660 km/h; 2. Altoé (Honda Civic) a 1'274; 3. Comini (Audi RS3) a 6'120; 4. Tassi (Honda Civic) a 7'994; 5. Vernay (Vw Golf) a 9'414; 6. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 12'632; 7. Nash a 13'369; 8. Huff (Vw Golf) a 13'861; 9. Homola (Opel Astra) a 18'084; 10. Kusiri (Vw Golf) a 18'830; 11. Lloyd a 20'555; 12. Sathienthirakul (Opel Astra) a 21'357; 13. Morbidelli (Vw Golf) a 22'946; 14. Vervisch (Audi RS3) a 30'660; 15. Ende a 31'425; 16. Nuya (Honda Civic) a 35'585; 17. Leewatnavaragul a 36'363; 18. Promsombat a 48'076; 19. Leenutpomb a 49'369; 20. Hanjiktasen (Honda Civic) a 54'333; 21. Koh Hui a 1'38'064 (gli altri su Seat Leon).

**Giro più veloce:** Panis in 1'44'446 alla media di 156,965 km/h.

**Il campionato:** 1. Tassi 179 punti; 2. Vernay 177; 3. Comini 165; 4. Colciago 145; 5. Oriola 110.

**RALLY**  
**CIWRC**

## Rally San Martino di Castrozza

Resoconto della gara a pag. 72  
San Martino di Castrozza (Tn),  
8-9 settembre 2017

**Assoluta:** 1. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc) in 1:16'50"8; 2. Scießere-Zanella (Citroën Ds3 Wrc) a 59"8; 3. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta Wrc) a 1'06"1; 4. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta Wrc) a

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

16-17 settembre

GP SINGAPORE

Mondiale F1 a Singapore

www.autosprint.it

## INDYCAR

ultimo round a Sonoma

www.indycar.com

## MONDIALE ENDURANCE

6° round ad Austin

www.fiawec.com

## WORLD SERIES V8

8° round ad Austin

www.worldseriesv8.com

## NASCAR

Sprint Cup a Chicago

www.nascar.com

## BLANCPAIN SPRINT

9° round al Nurburgring

www.blancpain-gt-series.com

## LAMBORGHINI SUPER TROFEO

EUROPA

5° round al Nurburgring

www.squadracorse.lamborghini.com

## BTCC

9° round a Silverstone

www.btcc.net

## ADAC GT MASTERS

6° round al Sachsenring

www.adac-gt-masters.de

## NASCAR EURO SERIES

semifinali a Franciacorta

www.hometracks.nascar.com

## V8 SUPERCARS

19° round a Sandown

www.supercars.com

## SALITE

16-17 settembre

BUZETSKI DANI

Cem a Bizet (Croazia)

www.buzetski-dani.com

## MONTE ERICE

Civm a Erice

www.trapaniaci.it

## RALLY

15-17 settembre

RALLY ROMA CAPITALE

Erc e Cir a Fuggi

www.rallydiromacapitale.it

## RALLY VALLI CUNEESE

Coppa Italia a Dronero

www.sportrallyteam.it

## RALLY RAAB

Rally Nazionale a Porretta Terme

www.raabevent.com

## RALLY EVENT

Campionato regionale

S.Teresa di Riva

www.rallyevent.it

1'08"; 5. Miele-Mometti (Citroën Ds3 Wrc) a 1'48'7"; 6. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia R5) a 2'49'6"; 7. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 3'06"; 8. Zecchin-Gasparotto (Peugeot 208 T16) a 3'53'8"; 9. Roveta-Gonella (Ford Fiesta Wrc) a 4'13'8"; 10. Sossella-Falzone (Ford Fiesta Wrc) a 4'15'9".

## GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Girardi-Girardi (Fiat Seicento Kit) in 1:44'38"4.

**Classe 1400:** 1. Betta-Mattivi (Fiat Panda Kit) in 1:38'39"9.

**Classe 1600:** 1. Mondin-Bertassini (Citroën Saxo Vts) in 1:35'34"8; 2. Righetti-Sella (Peugeot 106 S16) a 3'25"5.

**Classe 2000:** 1. Alessio-Cavazzuti in 1:31'12"2; 2. Momi-Righetti a 42"5; 3. Giacomini-Lovisa a 58"1; 4. Fiore-Angeli a 1'28"2 (tutti su Renault Clio).

**Classe 1600 Kit-Car:** 1. Merzari-Corradini (Citroën Saxo) in 1:34'41"8.

**Classe Super1600:** 1. Vescovi-Guzzi in 1:25'32"5; 2. Montini-Belfiore a 1'23"5; 3. Menegatti-Gambasin a 1'33"1; 4. Ceccato-Tessarò a 5'09"9 (Renault Clio).

**Classe Wrc:** 1. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) in 1:16'50"8; 2. Scießere-Zanella (Citroën Ds3) a 59"8; 3. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta) a 1'06"1; 4. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta) a 1'08"1; 5. Miele-Mometti (Citroën Ds3) a 1'48"7; 6. Roveta-Gonella (Ford Fiesta) a 4'13'8"; 7. Sossella-Falzone (Ford Fiesta) a 4'15"9; 8. Cobbe-Turco (Ford Focus) a 6'49"3; 9. Bancher-Gaio (Ford

Fiesta) a 12'19".

## GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Marconi-Budoia (Rover Mg 105 Zr) in 1:49'01"1.

**Classe 1300:** 1. De Nando-Camiccia in 1:33'00"; 2. Angiletta-Berni a 14'0"; 3. Longo-Conci a 1'40'9" (tutti su Renault Clio).

**Classe 2000:** 1. Reccagni-Maireferri in 1:29'49"6; 2. Boschetti-Garbin a 46"4; 3. Ghion-Maroso a 1'29"3 (tutti su Renault Clio).

**Classe oltre 2000:** 1. Soppa-Marchiori (Mitsubishi Lancer) in 1:24'24"1.

**Classe Super2000:** 1. Daprà-Andriano (Skoda Fabia) in 1:23'25"8; 2. Giacomelli-Orian (Peugeot 207) a 9"3; 3. Santini-Gabelloni (Abarth Grande Punto) a 1'05.4; 4. Liburdi-Colapietro (Peugeot 207) a 2'29.8; 5. Comini-Alicervi (Peugeot 207) a 7'36"6.

**GRUPPO R**

**Classe R1B:** 1. Pellé-Luraschi in 1:34'36"8; 2. Peloso-Iguera a 10"1; 3. Cogni-Zanni a 12"2; 4. Parolario-Marchioni a 4'41"3; 5. Strabelloni-Nalli a 5'21"9; 6. Pollarolo-Bertonaso a 8'16"2; 7. Cenedese-Simoni a 10'06"7 (tutti su Suzuki Swift).

**Classe R2B:** 1. Carella-Saioni in 1:28'18"4; 2. Zanotto-Buccino a 2'09"7; 3. Gonzo-Pintarelli a 5'37"8; 4. Bigon-Pirrola a 6'45"1; 5. Pilati-Guglielmi (Citroen C2) a 7'14"1; 6. Callegaro-Gilli a 11'38"8 (tutti gli altri su Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Bottoni-Ramacciotti (Renault Clio R3) in 1:26'46"9; 2. Benvenuti-Patrone (Renault Clio R3) a 2"7; 3. Ghegin-Passeri (Renault Clio R3)

TIVM

ORVIETO

# Fattorini profeta in casa

La pioggia ha forse stravolto le previsioni e le strategie della cronoscalata della Castellana, la gara orvietana di Tivm con doppia validità Nord e Sud, ma non ha sminuito spettacolo ed incertezza. Giovani protagonisti, con Michele Fattorini che ha finalmente vinto sul tracciato di casa, all'esordio sulla nuova Osella FA 30 Zytek, ancora non del tutto a punto: «Sul bagnato ci siamo ma sull'asciutto c'è ancora del lavoro da fare sulla monoposto - ha spiegato il driver di Porano - . Sarei partito anche con la neve per ripagare i tanti amici che son venuti a vedermi e per gratificare il grande lavoro di mio padre e dell'intero Team Trentino Fattorini Motorsport. Se disporremo dei necessari aggiornamenti sarò ad Erice».

Non c'è stato l'atteso duello con Denny Zardo, il veneto che ha preferito non prendere il via con la Lola Zytek con la quale in prova si era avvicinato al suo record, siglato nel 2016.

A salire sul podio sono state due vetture Cn, la Ligier Js49 Honda dalla quale Cosimo Rea inizia ad avere soddisfazioni e con cui ha preceduto un altro giovanissimo come Giovanni Rampini.

Ha sorpreso l'attacco deciso sin dalla prima salita di Daniele Pelorosso, il pilota di casa che ha tratto il massimo dalla Clio RS appena rivisitata e con la quale ha dominato l'E1 piazzandosi appena sotto al podio.



a 1'57"0; 4. Scopel-Menegon (Renault Clio R3) a 3'23"7; 5. Bearzi-Prizzon (Renault Clio R3) a 6'00"1.

**Classe R4:** 1. Piccolotto-Cenere (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1.27'37".

**Classe R5:** 1. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia R5) in 1.19'40"4; 2. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 16"4; 3. Zecchin-Gasparotto (Peugeot 208 T16) a 1'04"2; 4. 'Pedro'-Beltrame (Hyundai I20) a 2'05"1; 5. Bergantino-Grimaldi (Ford Fiesta R5) a 2'40"0; 6. Catterina-Michi (Ford Fiesta R5 Evo2) a 2'57"4; 7. Oriella-Tomasini (Skoda Fabia R5) a 8'37"; 8. Moretti-Doglio (Ford Fiesta R5) a 17'34"1.

#### GRUPPO R NAZ.

**Classe R1TN:** 1. Paleari-Hensler-Garavaglia (Mini Cooper S) in 1.32'18"8.

**Campionato:** 1. Albertini 65 punti; 2. Signor 45; 3. Fontana 38; 4. Porro 35; 5. Miele 34.

#### CIRT

#### Nido dell'Aquila

Resoconto della gara a pag. 74  
Nocera Umbra (Pg),  
9-10 settembre 2017

**Assoluta:** 1. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5) in 38'59"2; 2. Bulacina-Mussano (Ford Fiesta R5) a 1"6; 3. Costenaro-Bardini (Peugeot 208 T16) a 53"8; 4. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) a 1'30"7; 5. Bruschetta-Zortea (Subaru Impreza STi) a 2'39"8; 6. Novak-Car (Mitsubishi Lancer Evo9) a 3'09"6; 7. Faccia-Maggiolino (Ford Fiesta R5) a 4'25"7; 8.

Rigo-Cadore (Mitsubishi Lancer Evo9) a 5'01"5; 9. Codato-Dinale (Mitsubishi Lancer Evo8) a 5'05"3; 10. Pellegrineschi-Tondini (Citroën Ds3 R3T) a 5'18"1

**Campionato:** 1. Dalmazzini 45,75 punti; 2. Costenaro 42,75; 3. Ceccoli 33; 4. Marchioro 26,25; 5. Hoelbling 25,5.

#### TRICOLORE CROSS COUNTRY

#### Nido dell'Aquila Baja

Resoconto della gara a pag. 75  
Nocera Umbra (Pg),  
9-10 settembre 2017

**Assoluta:** 1. Borsoi-Rossi (Toyota Toyodell) in 1.49'09"; 2. Ventura (Yamaha Quaddy Yxz 1000 R) a 1'39"; 3. Algarotti-Marzocco (Yamaha Yxz 1000 R) a 2'55"; 4. Gullo- (Polaris RZR) a 4'55"; 5. Tinaburri-Tinaburri (Yamaha Yxz 1000 R) a 5'08"; 6. Bordonaro-Bono (Suzuki Grand Vitara 1,9 DDiS) a 5'26"; 7. Alfano-Marsiglia (Suzuki Grand Vitara 1,9 DDiS) a 6'37"; 8. Vagaggini-Perissinotti (Yamaha Yxz 1000 R) a 8'13"; 9. Grandi-Parravicini (Nissan Patrol) a 8'14"; 10. Scandola-Sandrini (Polaris Ranger RZR 1000 T) a 9'13"; 11. Ceschini-Risi (Nissan Navara) a 9'24"; 12. Altoè-Montico (Yamaha Quaddy Xz1) a 10'12"; 13. Grossi-Manoni (Land Rover Defender) a 10'37"; 14. Emanuele-Emanuele (Suzuki New Grand Vitara) a 12'22"; 15. Ananasso-Castellani (Suzuki Grand Vitara) a 15'23"; 16. Lops-Larosa (Suzuki Grand Vitara) a 32'01"; 17. Ricci (Polaris RZR 1000) a 1.04'10".

# L'OUTLET DI

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

# AUTO SPRI NT

## SPORT



### SN2 TRA CONFERME E SORPRESE

Il secondo gruppo di piloti della Sn2, si è cimentato nella difficile prova della Set-Up Race, ed anche in questa occasione non sono mancate, conferme e sorprese. Una conferma, è stata la prestazione fornita da Giuseppe Testai, Campione in carica nella serie, che si è aggiudicato ben 3 Ori di giornata e che, è quanto mai deciso a ripetere quanto fatto la scorsa stagione. Sorprendente è stata invece, la prestazione offerta da Niky Castro, estremamente migliorato negli ultimi mesi, tanto da aggiudicarsi la vittoria nella seconda prova di giornata. Primo Oro per lui da quando è in Sn2. Altra sorpresa, la notevole performance di Gabriele Bannò, giovanissimo partecipante della Sn2 Light, capace di vincere la classe e di piazzarsi in più manche al secondo posto assoluto. Davvero bravo. Segnaliamo poi, una piacevole new entry, quella di Chiara Musumeci, debuttante assoluta, ma già molto promettente.

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, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

**RICERCA AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggetti-

stica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

**Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l.** - 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.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.  
 Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).

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



Hamilton protagonista del Gp d'Italia e trionfatore con la Mercedes. Ma il mondiale 2017 è ancora aperto. La sfida di Vettel e della Ferrari resta...



SUTTON-IMAGES.COM

IL VERDETTO DI MONZA F.1 È APPELLABILISSIMO E DA SUBITO

## Campionato tutto aperto

Correva l'anno 1985, quando il bravo Michele Alboreto su Ferrari 156/85, nella prima parte dell'anno battagliò come un leone contro la McLaren di Alain Prost. Ahinoi, pare per una scelta sbagliata di turbine, il motore di Maranello iniziò a rompersi a ripetizione, il sogno in Rosso svanì nel nulla. Erano gli Anni '90, la 641/2 erede della super innovativa "Paperera" di John Barnard, nonché affinata nell'aerodinamica dall'argentino Enrique Scalabrini, proprio nelle mani del prof. Prost visse un'estate molto promettente in una battaglia che ahinoi, alla fine consegnò l'iride al grande Senna. In realtà, come ben sappiamo, sarebbero passati ben 21 anni dal quel trionfale 1979 di Scheckter, prima che il grande Schumacher riportasse (a ripetizione) la corona a Maranello. I tempi cambiano, la F.1 cambia: dalla Red Bull pigliatutto alla Mercedes inarrivabile ibrida, è già un miracolo che un team costituito da tecnici "normali" abbia quest'anno realizzato una monoposto capace di (ri)dare interesse a un monologo che poteva piacere solo a chi vinceva e stravinceda da anni. Monza 2017 sarà stato solo il punto più basso di una stagione che darà ancora molte

e grandi soddisfazioni non solo ai ferraristi di tutto il mondo ma a tutti coloro che dell'indispensabile "duello" (alla Lauda-Hunt, per intenderci) fanno una irrinunciabile filosofia di vita di appassionato di motori. Solo mancanza di messa a punto? Intanto, mentre già Arrivabene grida "abbiamo bisogno di una monoposto che vada forte ovunque", si pensa al prossimo Gp e a come rendere la vita dura al solito Hamilton. Ma i piloti Ferrari, in questo discorso hanno delle colpe? (...) Auguro alla SF70H ed a Vettel di vincere ancora, magari anche il titolo Piloti ed alla Casa di Maranello di portare a casa il Costruttori, anche se ambedue sembrano aver già preso una solita via germanica. Certo, il diluvio e l'umiliazione di Monza aprono nuovi interrogativi e non solo nei pensieri del boss Marchionne.

**Giovanni Bonarrigo**

*Scusi, tutto bene, ottime citazioni e valido retroterra, ma le conclusioni sembrano un po' affrettate. Il mondiale 2017 è apertissimo. Basta un passo falso e tutto cambia. A Monza, sulla pista più sfavorevole e senza colpe gravi, è toccato alla Ferrari, ma altrove, a partire dal pros-*

simo Gp, la Mercedes non potrà affatto dormire sonni tranquilli. Tanto che i pronostici più ragionevoli prevedono un epilogo all'ultima gara e tutt'altro che scontato. Anche se, e su questo ha ragione, Hamilton e la W08 fanno sempre più paura. Tuttavia, come lei stesso accenna, in confronto ai primi tre anni dell'era turboibrida, che si sono rivelati un monomarca argenteo, qui e ora gustiamoci il senso d'incertezza che ancora aleggia, pronti a vivere un finale che sarà da ricordare, indipendentemente dal verdetto.

NELL'ORGANIZZAZIONE

## Gp d'Italia memorabile

Sono reduce dalla tre giorni del Gp d'Italia e volevo tramite la vostra rivista, mia fedele compagna ormai dal 1973, fare i complimenti per la perfetta organizzazione riscontrata in Autodromo. In particolare sottolineare la gentilezza e l'immane sorriso presenti negli addetti al controllo dei biglietti. Anche nella giornata di sabato, sotto pioggia incessante, sono stati sempre gentili e accoglienti. Così dicasi anche delle forze dell'ordine che non si sono mai sottratte nell'esaudire le numerose richieste di informazione che il pubblico gli poneva. Considerato il grave momento socio-politico internazionale tutto si è svolto in modo egregio (...). In conclusione potrei affermare che quando in Italia vogliamo fare le cose per bene probabilmente siamo i migliori del mondo (di gare all'estero ne ho viste parecchie). Grazie, Monza. Grazie, Autodromo Nazionale.

**Massimo Geminiani  
Brugherio (Mb)**

INTERVISTA BENAUGURANTE

## Bentornato Cesare Fiorio

Ho appena letto con entusiasmo l'intervista al grande Cesare Fiorio e quello che ho pensato al termine della lettura è stato: che bello, è tornato il grande interprete delle gare, l'occhio critico e pungente! La sintesi arguta di chi se ne intende. Bentornato, Caesar!

**Andrea Camparsi  
Peschiera del Garda, Verona**

**AUTO  
SPRINT**

[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 F.1: **Ercolo Colombo,**  
**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli,**  
**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

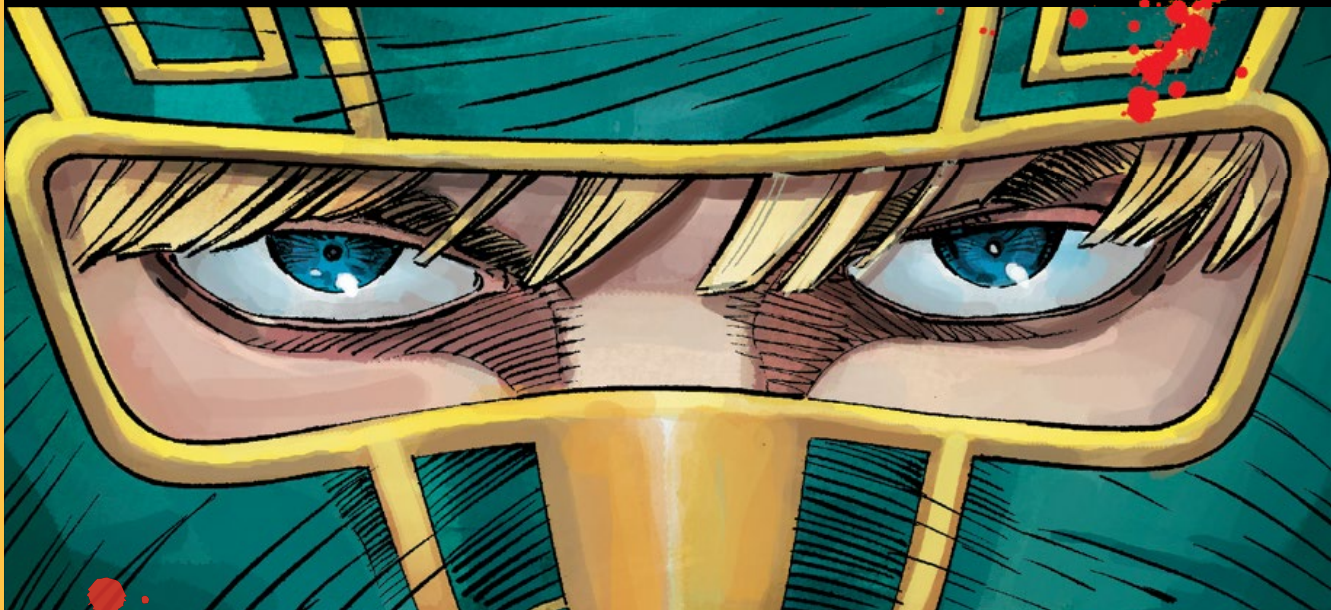
CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **GIORNALI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

# CHI NON VORREBBE ESSERE UN SUPEREROE?



# TUTTO KICK-ASS®

**AZIONE, DRAMMA E HUMOR IN UN'IMPERDIBILE COLLEZIONE DI FUMETTI.**

Dimentica punture di ragni e poteri soprannaturali, Kick-Ass stravolgerà la tua idea di paladino. Divertimento e azione si susseguono nelle avventure del nerd mascherato più amato di sempre. Collezione i 16 fumetti\* della collana, in edicola ogni giovedì con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport.

**OGNI GIOVEDÌ  
IN EDICOLA**

Se non li trovi in edicola potrai richiederli all'indirizzo mail [kickass@corsport.it](mailto:kickass@corsport.it) e [kickass@tuttosport.com](mailto:kickass@tuttosport.com) specificando a quale numero della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

\*A € 4,99 + il costo del quotidiano.

**panini COMICS**

**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

**TUTTOSPORT**



# PURE SAFETY. PURE FUN.

## Quadro4 A class of its own.

Il primo ed unico maxi-scooter con 4 ruote. Pensato per la mobilità urbana contemporanea. Sicuro e confortevole negli spostamenti quotidiani in tutte le stagioni. Lo puoi guidare sia con la patente moto (A) che con quella auto (B).



ESPOSIZIONE  
INTERNAZIONALE  
CICLO E MOTOCICLO

Vieni a trovarci all'EICMA  
Padiglione 9 Stand E58

POSTER  
STORY

# F1

AUTO  
SPRINT

# MAGIC MOMENT

## GP MARINA BAY SINGAPORE

DI MARIO DONNINI

SINGAPORE AIRLINES

LO SCATTO  
DEL GRUPPO AL VIA  
DEL GP DI SINGAPORE  
EDIZIONE 2016



**I DUE VOLTI DELL'EDIZIONE 2008: IL DRAMMA DI MASSA DOPO IL PIT-STOP E IL CRASH FASULLO DI NELSINHO PIQUET**

accade in notturna sui cinque chilometri di pista conta come, alla fine della fiera.

E vale anche la pena chiedersi e spiegare il perché della presenza di una gara come questa, disputata nottetempo per consentire comoda fruizione dei teleutenti europei, a orari ideali per l'audience.

Singapore è città-Stato del sud-est asiatico, all'estrema punta meridionale della penisola malese, 152 km a nord dell'equatore. Con Hong Kong, Corea del Sud e Taiwan, è stata considerata tra le quattro tigri asiatiche, tanto che la sua economia viene classificata fra le dieci più libere e competitive del mondo. Da qui l'interesse di Bernie Ecclestone, sempre sensibilissimo a certi aspetti squisitamente romantici, volto a far entrare la locale Repubblica sud-detta nel giro della F1.

Tra i circuiti più giovani del calendario, Singapore si scava da subito un posto nella storia, visto che l'edizione inaugurale della gara iridata è stata anche la prima di un Gran Premio in notturna.

E tra l'altro grazie a un'azienda italiana di Ravenna, la Valerio Maioli Spa, che curò la realizzazione dell'impianto di illuminazione. La stessa ditta Maioli tra l'altro aveva predisposto il sistema di comunicazione tra box e pilota che dal 1985 al 1995 fu applicato e gestito sulle Ferrari.

Ora il compito spetta invece alla Dz Engineering, società del Gruppo Dino Zoli di Forti, a gestire con ingegneri e tecnici specializzati l'illuminazione che interessa anche i box e la cartellonistica. Il contratto, rinnovato nel 2013 con

gara d'appalto internazionale, è valido anche per l'edizione di quest'anno.

In altre parole, per garantire il Gp per eccellenza a luce artificiale, c'è bisogno di una potenza totale del sistema di illuminazione di pista di 3,21 MW, con 1.565 proiettori di pista dotati di lampade da 2000 W, 207 dei quali destinati specificatamente alla zona tunnel, 98 per le tribune.

In più c'è da segnalare l'impiego di 223 mila metri di cavo elettrico, 57 mila metri di fibre ottiche e 24 regolatori automatici di tensione. Con ventitré curve complessive, in una fettuccia di poco più di cinque chilometri, il tracciato di Marina Bay resta tra i più stancanti e impegnativi del mondiale. Peraltro continuamente, fin dal 2009, sottoposto a lievi modifiche per rendere meno impossibili i sorpassi, specie alle curve 1, 2 e 3, cercando di far diventare meno micidiali i cordoli. Inoltre nel 2010 è stata ridisegnata la chicane Sling e rimodellate le curve 5 e 7, abbassando il livello del paddock. Nel 2013 nuovo intervento alla chicane 10 Singapore Sling, sostituita da una più veloce curva a sinistra. Altre piccole modifiche tra la curva 11 e la 13, sempre nel beato ma non facile scoppo di proporzioni killer, l'andamento senza respiro del layout nonché l'imperdonabilità degli errori e lo spietato quadro di Marina Bay è completo. Tanto da designare l'identikit di un dominatore che sa essere ogni volta ricamatore e aggressivo, tosto ma lieve, consistente e rullo compressore, per befare tutti e autoproclamarsi re di Singapore.



**SOPRA, LO SKYLINE DI SINGAPORE, CORNICE STUPENDA DEL GP E, SOTTO, IVAN CAPELLI PILOTA E COMMENTATORE RAI F1**

*Circus è sempre strano ritrovarsi in pratica liberi di giorno e al lavoro di notte, viste le differenze di fuso. Al contempo - puntualizza Ivan -, lo spettatore presente sul tracciato il giorno può godersi la città e alla prime luci della sera prepararsi a seguire lo spettacolo in pista. Tutto ciò è molto bello».*

**Per quale motivo riteni storicamente importante il Gp di Singapore nell'epopea della F1? «Al di là delle**

*molte cose successe in pista, sottolineerei che a seguito dei fatti del 2008 in pratica per la prima volta la Federazione è scesa in campo indagando e successivamente adottando una sentenza, tra l'altro non certo lieve nell'entità, nei confronti di suoi tesserati, per un comportamento di gara ritenuto al di là dei confini della sportività. Non è certo poca cosa».*

**Tornando agli aspetti agonistici, oltre all'illuminazione artificiale, qual è l'altra caratteristica saliente nel contesto di Singapore? «Il caldo. Più specificamente, la terrificante temperatura percepita, che fa soffrire un po' tutti, non solo i piloti, ma anche meccanici e addetti in pit-lane, tanto che è importante mantenersi idratati nei momenti di massimo impegno».** E per le gomme, che restano ovunque una variabile così fondamentale? «Il manto è poco abrasivo, bisogna fare attenzione un po' dappertutto ma specialmente nell'ultimo tratto, ossia nella parte guidata che passa sotto al ponte, perché è molto tecnica. L'imperativo è quello di non rovinare gli pneumatici

*con dannosi spiatellamenti e evitare assolutamente errori, visto che la natura del tracciato certo non li perdona».*

**L'arma per poter vincere, oltre alla tattica ideale? «Senz'altro partire davanti, quindi svettare fin dalle qualificazioni. Siamo ai soliti discorsi che si fanno sui tracciati cittadini puri: sorpassare non è certo cosa facile e avviarsi in cima, se non è tutto, di certo**

*rappresenta già tanto. Dal punto di vista dell'atteggiamento di guida, Singapore richiede un dosaggio di qualità, una sorta di mix la cui alchimia non è facile, visto che bisogna osare e nello stesso tempo evitare sbavature, specie, come dicevo, nel tratto finale della pista. Il tutto all'interno di un impegno estremizzato dall'umidità ma anche, non dimentichiamolo, dalla durata del Gp, che fisiologicamente, per le basse medie, è uno di quelli col minutaggio più ampio all'interno del calendario iridata».*

**E per quanto riguarda le chance Ferrari nel lungo e vibrante confronto con la Mercedes? «Su piste assai guidate**

*come Montecarlo, Hungaroring, in parte e al limite il Giappone - anche se Suzuka è tutt'altro rispetto a una pista cittadina -, e molto di più Singapore, la Casa di Maranello ha qualche chance in più a suo favore, perché con la SF70H dispone di una vettura molto reattiva, in grado di dare il meglio in queste particolari configurazioni. Quindi lo considero un buon segnale, per chi ha a cuore la Rossa».*



## MOLTA IMPORTANZA ALLE POSIZIONI AL VIA

# CHI E' IN POLE HA QUASI VINTO

**I**van Capelli a Singapore è stato sempre presente fin dalla prima edizione del Gp, nel 2008, anche se non per il piacere di guidare ma nel ruolo di eminenza grigia nelle telecronache Rai della corsa.

Cinquantquattro anni, 98 Gp disputati dal 1985 al 1993 su Tyrrell, Ags, March, Ferrari e Jordan, con tre podi all'attivo, Ivan è anche simbolo gestionale del nuovo corso intrapreso dall'autodromo di Monza. «Definirei Singapore un tracciato cittadino anomalo - attacca l'ex pilota di F1 -, visto che presenta

*alcuni punti molto veloci. La chiave è far lavorare bene le gomme su una pista mediamente sporca e con poco grip, all'interno di un clima contraddistinto da moltissima umidità. Situazione che definirei critica e che gli anni scorsi ha visto nei guai addirittura la Mercedes».*

**Cosa comporta il format by night? «Ormai, dopo quasi dieci anni di esperienza, i piloti si sono perfettamente abituati e, per quanto riguarda la guida, nulla da aggiungere. Piuttosto per tutti i ragazzi del**

POSTER  
STORY

# F.1

AUTO  
SPRINT

# MAGIC MOMENT GP MARINA BAY SINGAPORE

DI MARIO DONNINI



LO SCATTO  
DEL GRUPPO AL VIA  
DEL GP DI SINGAPORE  
EDIZIONE 2016

COME TESTIMONIATO DAL CRASH-GATE DATATO 2008

## IL REGNO INSIDIOSO DELLA SAFETY-CAR



IL CRASH DI GROSJEAN, SOPRA, NELLO STESSO POSTO DI PIQUET 2008. SOPRA, SCHUMI NEL 2012, SOTTO HULK NEL 2016



**N**on è mica detto che per far parte della storia dell'automobilismo si debba per forza essere arrivati un secolo fa. Altroché. Basta disporre di una pista tormentata quanto anomala - diciamo pure un tracciato cittadino non permanente - e collocarsi ogni volta nella seconda parte del calendario, per far sì che ciascuna gara non sia affatto scontata e abbia un riflesso mai ininfluenza nella corsa al titolo mondiale.

A cominciare dalla prima volta, nove anni fa, quando Massa con la Ferrari alla ripartenza dopo il refuelling per un malinteso si porta dietro mezzo distributore e coi punti persi, di fatto, si giocherà il mondiale in favore di Hamilton, nell'ultimo tuffo di Interlagos 2008.

È anche l'anno della strana vittoria di Alonso - dopo il suo flop in prova -, propiziata da una safety-car entrata a puntino, causa l'incidente di Nelson Piquet Jr. Il brasiliano sbatte volutamente la sua Renault alla curva 17, dove la gru non c'è e qualsiasi problema richiede l'ingresso neutralizzante della vettura dell'organizzazione. Così il compagno Alonso ne trae immenso vantaggio strategico e va a vincere. Con Piquet che poi, una volta licenziato, svela l'arcano e la Fia ci andrà giù pesante: alla Renault due

anni di stop dalle gare con la condizionale, Briatore radiato e l'uomo forte del muretto, Pat Symonds, fuori dai giochi per un lustro.

Nel 2009, l'anno iridato della BrawnGp di Button, a Singapore s'impone Hamilton, mentre l'edizione successiva vede alimentare il sogno iridato di Alonso con la Ferrari, poi malamente sfumato a Abu Dhabi, a tutto vantaggio di Sebastian Vettel e della Red Bull. Combinazione che impone negli anni successivi la sua implacabile legge sul tracciato di Marina Bay, aggiudicandosi ben tre edizioni consecutive e sancendo una supremazia tale da portare a quattro i titoli mondiali per il pilota tedesco e il team a capitale austriaco.

Gli anni successivi rivedono al top Hamilton nel 2014, primo anno del turbo-ibrido, ovviamente con la Mercedes e quindi di nuovo Vettel, stavolta su Ferrari, mentre una clamorosa invasione di pista da parte di un soggetto isolato provoca l'entrata della safety-car, sempre la variabile impazzita e fondamentale delle corse a Marina Bay, laddove, lo scorso anno, vincendo, Nico Rosberg ha incamerato punti preziosi per il mondiale che si sarebbe aggiudicato a fine stagione. A testimonianza del fatto che tutto ciò che

## L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
2008	Marina Bay	Fernando Alonso	Renault
2009	Marina Bay	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes
2010	Marina Bay	Fernando Alonso	Ferrari
2011	Marina Bay	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
2012	Marina Bay	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
2013	Marina Bay	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
2014	Marina Bay	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Marina Bay	Sebastian Vettel	Ferrari
2016	Marina Bay	Nico Rosberg	Mercedes



LA CORNICE NOTTURNA SFAVILLANTE DI MARINA BAY HA UN FASCINO UNICO NEL PANORAMA DEL MONDIALE DI F1

## F1 MAGIC MOMENT GP MARINA BAY SINGAPORE



CIRCUITO  
**MARINA BAY**  
5065 METRI

### I PRIMATI

In Prova: **N.Rosberg**  
(Mercedes F1 W07 Hybrid,  
2016) 1'42"584, media  
177,747 km/h  
In Gara: **D.Ricciardo** (Red  
Bull Rb12/Tag Heuer,  
2016) 1'47"187, media  
170,113 km/h  
Distanza: **N.Rosberg**  
(Mercedes F1 W07 Hybrid,  
2016) 1H55'48"950, media  
159,992 km/h



**AUTO  
SPRINT**

SEBASTIAN VETTEL  
IN QUALIFICA NEL 2015  
AL VOLANTE  
DELLA FERRARI,  
IN PREPARAZIONE DI UNA  
GARA DOMINATA E VINTA



SEB AL TOP 3 VOLTE IN RED BULL E UNA SU FERRARI

## VETTEL SPOPOLA CON UN BEL POKER



SEB SPRUZZATO NEL 2014 DAL VINCITORE LEWIS E NEL 2016 COL TECNICO ADAMI. SOTTO, IL GRUPPO IN LOTTA NEL 2010

Un dato certo, che ai tifosi ferraristi farà senz'altro piacere, è l'assoluta supremazia di Sebastian Vettel rispetto ai rivali, per quanto riguarda le prestazioni a Singapore. In effetti il tedesco è il solo a vantare l'eccezionale score di quattro vittorie in nove partecipazioni totali, cioè fin dal 2008, anno della prima edizione del Gp: centri ottenuti addirittura in tre volte consecutive, dal 2011 al 2013 con Red Bull e uno del 2015, al volante della Ferrari.

E questo sarebbe tanto, ma non è neanche tutto. Perché Seb sul toboga asiatico fino a oggi ha quasi sempre dato e ottenuto il meglio, potendo vantare anche due secondi posti, un quarto e due quinti. Pur avendo corso per tre marche, ossia Toro Rosso, Red Bull e Ferrari, Bellopampino si è sempre costantemente e implacabilmente piazzato in top five, ultimando regolarmente tutti i nove Gp di Marina Bay disputati: in pratica, oltre tremila chilometri di affidabilità e eccellenza. Buono, buonissimo anche il parziale delle pole, con tre centri per il tedesco, mentre, curiosamente, a oggi è ancora restato a zero per quanto riguarda i giri più veloci. Dietro l'alfiere della Rossa, però, attenzione, perché spicca Hamilton, con due vittorie, tre pole position e un giro più veloce. Lewis è andato a segno nel 2009 con la McLaren-Mercedes e nel 2014, il primo anno dell'era turboibrida, al volante della Mercedes stessa.

La Casa della Stella a tre Punte ha vinto anche lo scorso anno con il futuro e pensionando campione del mondo Nico Rosberg. Concludendo la rassegna dei piloti al top, validissimo anche lo score di Alonso, con due trionfi. Il primo, quello molto controverso, risale al 2008, studiato, concepito e concretizzato soprattutto grazie al cosiddetto "Crash-gate" a opera del compagno Piquet jr, il secondo invece è bello limpido e datato 2010, al volante della Ferrari.

Davvero niente male la Rossa, che proprio a Singapore vanta così due successi, uno con Alonso e l'altro, come abbiamo visto, grazie a Vettel. Sempre a proposito di Costruttori, al top c'è la Red Bull con tre centri, mentre tra le motorizzazioni, a oggi la più efficace resta la Renault, con quattro successi totali.

foto: SUTTON-IMAGES.COM

