

EUROSALITA FAGGIOLI BATTE IL RECORD DI NESTI E VINCE IL 10° TITOLO

AUTO SPRI NT

n. 36

Anno LVI, Settimanale 5-11 settembre 2017

3 Euro (Italy only)



70036
9 770005 174006
Per informazioni: P. P. 02. 70000000. 01. 02888888

11.650 € - 11.600 € - 11.100 CAD
10.000 € - 10.000 € - 10.000 CAD
10.000 € - 10.000 € - 10.000 CAD
10.000 € - 10.000 € - 10.000 CAD

COLOMBO



GP D'ITALIA

FRECCE NEL CUORE

Doppietta Mercedes in casa Ferrari. Hamilton va in testa al Mondiale davanti al popolo rosso nel weekend peggiore del Cavallino. Un blitz che fa male in una sfida ancora tutta da giocare

Audi raccomanda  **EDGE Professional**

Audi Financial Services finanzia la vostra Audi.



Nuova Audi RS 3 Sportback. *ANDATE FEROCI.*

Grazie al propulsore a **cinque cilindri 2.5 TFSI**, nuova Audi RS 3 Sportback è in grado di erogare **400CV** con una coppia massima di **480 Nm**. Il cambio a doppia frizione **S tronic**, che distribuisce la potenza del motore alla trazione integrale **quattro**, permette a questa eccezionale vettura di passare **da 0 a 100 km/h in soli 4,1 secondi**. Scopritela su audi.it

Join the #LeagueofPerformance

RS 3 Sportback. Valori massimi: consumo di carburante (l/100 km): ciclo urbano 11,3 ciclo extraurbano 6,6 - ciclo combinato 8,3; emissioni CO₂ (g/km): ciclo combinato 189.



 **Audi Sport**



PETRONAS



PETRONAS SYNTIUM

FIGHTS EXCESSIVE
ENGINE HEAT

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

Per saperne di più, visitate il sito www.pli-petronas.com/petronas-syntium



Oil Developed For



AMG
PETRONAS
MOTORSPORT

www.pli-petronas.com

Trovi SYNTIUM presso la tua Officina PETRONAS più vicina



Monza, una sconfitta che fa girare le **balle**

Due Freccie d'Argento bucano la marea rossa di Monza e si conficcano direttamente nel Cuore del Cavallino. La Mercedes spara una doppietta devastante in faccia alla Ferrari e mette a segno un blitz da ricordare, nella bolgia del Gp d'Italia. Una salva di buuh sotto al podio saluta Lewis Hamilton tornato sulla vetta del Mondiale con tre punti di vantaggio su Sebastian Vettel. Un verdetto indiscutibile. Roba quasi indigeribile anche se messa in conto. Lo stato d'animo del Cavallino si riassume nelle parole al curaro pronunciate dal presidente Sergio Marchionne mentre quelli delle Freccie D'Argento festeggiano il blitz in casa dei rivali. «Oggi è stato quasi imbarazzante vedere la differenza tra Mercedes e Ferrari. L'obiettivo non cambia per il Mondiale Piloti e Costruttori. Questa non è la Ferrari. Bisogna raddoppiare l'impegno. Dobbiamo togliere il sorriso dalla faccia di questi, mi stan girando un po' le balle». Fa girare le balle perdere così: il peggior week-end della stagione proprio sulla pista di casa, quella dove il pubblico avrebbe dovuto fare da detonatore ai grandissimi sogni di gloria di un popolo che freme di passione. Sorride sul podio, Hamilton, uno che adora le folle. Anche quella (unica) di Monza che non ti fa sconti se indossi una tuta diversa da quella rossa. Parla da primo tifoso del Cavallino, Marchionne. Non usa dribbling dialettici: «È vero che c'è un campionato da giocarci fino alla fine, ma Monza è sempre Monza», sottolinea. Lo sa perfettamente anche Sebastian Vettel. Lo dice in italiano sul podio, battendosi una mano su quella tuta rossa che ricorda i 70 anni del Cavallino e annuncia le celebrazioni previste in settimana a Maranello. «Anche se questa gara è stata difficile, lo so che arri-

viamo», grida al microfono intervistato da Jean Alesi, un altro che ha il Cavallino al posto del cuore. Lo dice e ci crede sempre, il tedesco, che per la prima volta ha dovuto togliere i suoi effetti personali dall'attico della classifica che era andato a abitare sin dal primo round. Sorride amaro, Seb davanti a quel rivale che ha effettuato il sorpasso da campione: anche qui in testa dall'inizio alla fine; a correre un altro Gp, a ingigantire le distanze come sempre gli capita in giornate come questa. Il colpo messo a segno dalla Mercedes proprio in casa della Ferrari è uno schiaffo duro, deciso, che lascia il segno sulle guance. Un segno rosso. Ma tinto d'argento. È tutto questo davanti a un mare di spettatori: 185mila nei tre giorni di gara, un 32% in più rispetto al 2016 e ben oltre i 161,500 del 2000. Il record di tutti i tempi. Ma in fatto di record, nel weekend, ce n'è uno davvero eccezionale che ha infranto Simone Faggioli centrando il decimo titolo continentale delle salite. L'impresa sa di leggenda. Il fiorentino, infatti, fa riscrivere la storia della specialità, facendo meglio anche del suo idolo Mauro Nesti che in carriera s'era fermato a quota nove successi. È un ragazzo di sole grandissimo in una domenica dura per gli italiani che tifano Ferrari, assieme alle vittorie di Luca Ghiotto e Antonio Fuoco in F2. Piccoli lampi di orgoglio tricolore mentre in molti sognavano l'impresa del Cavallino a Monza. Erano solo sogni. Sono diventati un mezzo incubo con quella doppietta che forse non sarà decisiva nella corsa al titolo ma che è come il morso del lupo cattivo in una favola che in certi momenti solo il cuore spinge verso il lieto fine. Sì, ha ragione il presidente Marchionne: questa è una sconfitta che fa girare le balle. ●

FORMULA UNO

- 12 GP D'ITALIA IL COMMENTO
- 22 GP D'ITALIA CAVALLINO MANCANTE
- 23 GP D'ITALIA SPALLA IDEALE
- 24 GP D'ITALIA RICCIARDO SHOW
- 25 GP D'ITALIA NON VA AL MAX
- 26 GP D'ITALIA LANCE IN RESTA
- 27 GP D'ITALIA OCON AGRODOLCE
- 28 GP D'ITALIA TORO SCORNATO
- 29 GP D'ITALIA ALONSO E L'HONDA
- 30 GP D'ITALIA GLI OSCAR DI AS
- 34 GP D'ITALIA VISTO CON BRUNI
- 36 GP D'ITALIA IN PARATA A MILANO
- 40 GP D'ITALIA FERRARI 70

VELOCITÀ

- 46 F2 MONZA
- 49 GP3 MONZA
- 50 WEC MESSICO
- 55 SUPERCUP MONZA
- 62 CEM ILIRSKA BISTRICA
- 72 INDYCAR WATKINS GLEN
- 74 TCR BURIRAM

RALLY

- 64 WRC ANDOLFI
- 66 C1WRC ALBERTINI
- 69 COPPA ITALIA LANTERNA
- 70 WRX LOHEAC

RUBRICHE

- 6 UN FILO DI GAS
- 10 LE TELEVISIONI
- 20 IN BOCCAAL LEO
- 37 BASTIAN CONTRARIO





Lewis deve temere Lewis

IN FONDO IL RENDIMENTO DEL GRANDE HAMILTON RESTA UN MISTERO. E LA VERA GRANDE INCOGNITA DI QUESTO MONDIALE...

MONZA - Vorrei essere per un mese uno dei due Mecani di Ginetto per capire come funziona davvero il padrone. Mio, in quel mese lì, e del Mondiale, di nuovo, da un paio di giorni. Non solo. Della scena. Ma sì, perché Hamilton, il vero Hamilton, è un mistero, volendo analizzare il suo funzionamento. Quello in pista per cominciare, che è stato strepitoso tra la fine di agosto e i primi di settembre, due gare - Belgio e Italia - dominate ben prima del via, per non parlare del durante. Uno stato di forma così luminoso da diffondere qualcosa di più di una semplice impressione collettiva. Perfetto, lucido, preciso. Sull'asciutto, sull'acqua, in qualifica, in gara. Un repertorio da vero fuoriclasse, con tanto di doppia pole per raggiungere quota 69, una quota solo sua. Il tutto condito da un atteggiamento rilassato, con dentro parole di stima nei confronti di Vettel, lacrime di commozione pensando a Schumacher (dopo la commozione canadese pensando a Senna) e persino una poesiola dedicata a Lady D.

Una star? Certamente. Un ragazzo tonificato dalle vacanze a Cuba? Probabile. Anche se non pare così semplice inquadrare Ginetto, così sfuggente a furia di dare qualche chicca alla folla, in modo da chiudere la questione come desidera. Lui concede e si concede perché ha capito benissimo che un personaggio del suo calibro deve costruire una immagine pubblica all'altezza delle aspettative. Il fatto è che questo iper-controllo delle informazioni, cela sistematicamente una verità più profonda, una personalità più complessa, un carattere più in chiaroscuro di quanto Hamilton mostri. Il cane, appunto, potrebbe sveglarci qualcosa di interessante, il modo in cui Ginetto vive davvero e gestisce le proprie risorse. Un modo, pure questo, mica tanto semplice. Tanto è vero che il suo comportamento in pista - l'unico giudicabile a suon di fatti concreti - mostra curiose e inattese alternanze. Distrazioni, diciamo noi. Vuoti o semivuoti



GETTY IMAGES

ti che consentono a avversari che in altri momenti surclassa, di fargli fare una figura molto lontana dal figurone che riesce a fare quando decide di farlo. La domanda è la seguente: è tutto sotto controllo? Tutto ciò che Hamilton manifesta è frutto di un gestione di se stesso talmente notevole da consentire cali di rendimento come pause lecite? Non lo sappiamo davvero. Lo sa solo lui. E dentro questo strano rebus, nei meandri più intimi di questo campione che ha già preso posto nell'attico del motorismo, sta il



destino di questo mondiale, dunque di questa Ferrari. Perché quando Hamilton sprigiona tutta la propria luce, diventa difficile, davvero per chiunque farci i conti. Ma tutto ciò - non sappiamo se per merito o demerito dello stesso Hamilton - non accade in pianta stabile. Talvolta non accade per un pezzo. Altrimenti non avremmo avuto Nico Rosberg Campione del Mondo. Ecco, è un po' questo il termine di paragone da considerare da qui al sipario. Sino a che punto sarà possibile sfruttare gli spiragli lascia-

SAPER CONDIVIDERE LO STATO DI GRAZIA

Lewis Hamilton resta il più mediatico tra i campioni della F1 moderna, capace di condividere col pubblico la sua gioia per il ritorno in testa al mondiale di F1, proprio a Monza

ti aperti da questo ragazzo sin troppo consapevole del proprio talento. Se Hamilton considera davvero Vettel e la Ferrari come avversari degni di se stesso, beh, crediamo diventi difficile tenergli testa, almeno se saprà mantenere la concentrazione e lo spolvero mostrato a Spa e a Monza. Ma siccome Ginetto è un tipo strano, beh, ogni sorpresa diventa lecita. Il che ci porta a sospettare che molto, di quanto avremo lungo il gran finale, da lui, Lewis Ginetto Hamilton - più che da altri - dipenderà. ●

GP ITALIA

GAS A TAVOLETTA



di Pino Allievi



OTTIMISMO INCROLLABILE

Malgrado il terzo posto dietro le Mercedes, Vettel continua a ostentare ottimismo e nel dopo gara si è dimostrato letteralmente incantato dal tifo del mare di ferraristi accorsi

Vettel ci crede come prima, ma...

SEB È CERTO CHE MONZA RESTERÀ SOLO UN EPISODIO, EPPURE LA SPRONATA DATA DALLE PAROLE DI UN INSODDISFATTO MARCHIONNE DEVE SCUOTERE LA ROSSA

MONZA - Meno male che c'è Marchionne. Altrimenti la Ferrari avrebbe distribuito la solita pasta insipida che arriva puntualmente dopo le gare andate male. Invece il presidente ha preso di petto la situazione ed è stato chiarissimo nella disamina: «*Mi sono girate un po' le balle*», ha detto come un tifoso qualsiasi commentando la gara dinanzi ai microfoni tv. E poi: «*Abbiamo sofferto, la macchina dal Belgio a Monza non è migliorata. Il gap dalla Mercedes è stato imbarazzante, abbiamo sbagliato qualcosa, va capito cosa*». Insomma, niente mezze misure, una analisi sin troppo schietta, cruda, anche crudele. È fatto così, il presidente. Nella settimana di festeggiamenti per i 70 anni della Ferrari, avrebbe voluto avere un risultato tra le mani da giocare, da esibire. Come la mezza vittoria di Spa, ad esempio. Invece è venuta la netta sconfitta di Monza, nella quale il terzo posto di Sebastian Vettel è un'ancora di salvezza troppo fragile per accampare consolazioni di seconda mano. E poi l'appetito vien mangiando. La Ferrari arrivava dal trionfo di Budapest e dalla gara strepitosa in Belgio, per cui Monza doveva diventare la logica prosecuzione di un trend, con una gara da incorniciare. Invece si sono materializzati i distacchi più pesanti dell'anno: 36 secondi per Seb, un minuto tondo per Raikkonen, disperso fra i pioppi e le querce del bellissimo Parco lombardo: sarei stato davvero curioso di ascoltare che cosa stava dicendo Marchionne a Kimi, mentre appena finita la gara si recavano insieme verso il paddock...

E Vettel? Imperturbabile. Sul podio pareva lui il vincitore. Osannato, commosso per tanta partecipazione: «*Grazie a tutti. Siete il miglior pubblico del mondo: anche se questa gara è stata difficile, io so che arriviamo!*». E via uno scroscio di applausi e di urla da stadio, con una marea di bandiere rosse sventolanti che non si vedevano più dai Festival dell'Unità con Berlinguer. Una popolazione rossa (185 mila persone paganti all'Autodromo in tre giorni: è tornato l'affetto?) che ha contagiato Vettel sin da giovedì, con richieste di autografi e selfie cui si è prestato volentieri. Poi interviste, dichiarazioni sprint, interventi sempre all'insegna del massimo ottimismo.

Eppure Sebastian domenica è entrato a Monza da leader del mondiale e ne è uscito detronizzato, dopo che la sua leadership durava nientemeno che da marzo, quando a sorpresa s'impose nel Gp d'Australia. Pareva un errore, quella vittoria. Si è trasformata nel simbolo della Ferrari che - comunque si vedano le cose - è risorta, è tornata. Ma il Gp d'Italia? «*Una tappa difficile, non abbiamo avuto il passo giusto. Però abbiamo una macchina MOLTO, MOLTO forte. E stiamo per*

affrontare un finale di stagione MOLTO, MOLTO forte». Quattro volte "molto" in una sola frase, significa quanto meno che Vettel ci crede molto. Non è tipo da sparate tanto per tenere calmi i tifosi. Seb è un ragazzo serio, che sin dai tempi della Red Bull aveva una visione chiara della situazione. Ed è grazie a questa che ha conquistato quattro campionati del mondo. La serenità che ha trasmesso nei giorni di Monza è stata contagiosa e il fatto che l'abbia dispensata quando ancora le macchine non erano scese in pista, quasi sicuramente per preparare la possibile battuta d'arresto, spiega come sia lui sia la Ferrari si aspettassero una gara in salita, rischiosa, insidiosissima.

Il Gp d'Italia, poi, è una calamita pericolosa di vip e personaggi vari, gravitanti in zona Ferrari, che senza volerlo creano nervosismo. «*Per chi corre col Cavallino Rampante sulla tuta, Monza è una gara terribile in quanto tutti si attendono la vittoria e quindi si crea una pressione incredibile attorno ai piloti, alla squadra. Non si riesce a immaginare dal di fuori...*»: Ivan Capelli, guidatore raffinato al quale Maranello diede una macchina bellissima quanto carente nelle prestazioni, conosce le giornate di vigilia che hanno vissuto Vettel e Raikkonen. Però Seb sa pure che le prossime gare saranno diverse e quindi gli torna il sorriso: «*Monza è un tracciato specifico, unico nel suo genere*». Infatti è quello sul quale si usa il minore carico aerodinamico dell'anno, senza le belle curve da appoggio sulle quali la SF70 H ha lasciato a bocca aperta in Belgio. La Ferrari aveva sentore che la pista non si sarebbe adattata alla macchina ed è stato così. Nel grigiore, si è poi materializzato il colpo di fortuna delle Red Bull scattate in fondo alla griglia, altrimenti Vettel non avrebbe neppure visto il podio.

Ma il morale di Vettel a questo punto com'è? «*Mi sento ottimista, la macchina c'è, la squadra arriva da un viaggio cominciato tre anni fa e i risultati si stanno finalmente vedendo. Non sono preoccupato, guardo le cose in positivo*».

Vettel sgombra il campo dai fantasmi: chi punta al titolo deve guardare dritto davanti. Ma non si è divertito a fare da spettatore al giro-capolavoro di Hamilton sul bagnato, sabato. Né ha gradito vedere tanti tifosi ferraristi (quelli buoni, quelli davvero sportivi) che hanno applaudito Lewis dopo la gara. I piloti osservano, sono gelosi, complessati, tignosi. E sono pure dei grandi incassatori, abituati sin da piccoli a mandar giù amaro. Vettel non fa eccezione e non vede l'ora di prendersi la rivincita. Singapore è l'occasione giusta, due domeniche e ci siamo. Altrimenti a Marchionne gireranno nuovamente le balle e a quel punto si salvi chi può. ●



Persa una battaglia ma non la guerra

HAMILTON A MONZA HA COLTO LA CHANCE PER LA MERCEDES. MA ADESSO LA FERRARI DEVE REAGIRE ALLA GRANDE, DA SINGAPORE

MONZA - Persa una battaglia, non la guerra. Era stato questo, a Monaco, il messaggio di Hamilton alla squadra, in quello che fin qui rappresenta il suo weekend peggiore a livello di prestazione. Questo è il messaggio che Vettel, con il suo "ARRIVIAMO, ARRIVIAMO!", mandato ai tifosi, dal podio, in sostanza ha voluto subito sottolineare.

In soldoni, tradotto per spettatori e tifosi, ci divertiamo fino alla fine! Monza era sulla carta la pista più critica per le Rosse e lo è stato, anche di più rispetto a quanto ci aspettavamo, ma crediamo che possa essere una one shot, a dispetto di un finale invece equilibrato.

La Ferrari ha il jolly del motore nuovo ancora da giocare tra Malesia e Giappone, ma deve chiaramente fare a Singapore quello che ha fatto in Ungheria. I numeri 2 saranno fondamentali per togliere punti a Vettel o a Hamilton e attenzione anche alla Red Bull che potrebbe diventare ago della bilancia del mondiale con Ricciardo in super forma e Verstappen super esuberante, ma sempre anche pericoloso. Dire oggi che saranno i dettagli a decidere il campionato sembra assurdo, considerando il mezzo minuto che Vettel si è preso in gara, ma la convinzione c'è da parte di tutta la squadra in rosso. Hamilton è su una nuvola, è il suo momento, è in versione Hammer, martello, da dopo le vacanze, ma Vettel è concentrato sempre, addirittura già a analizzare le problematiche della gara, nel giro di rientro dopo la gara. Sono due animali da mondiale, estremamente diversi tra loro, ma per questo si attraggono la in vetta.

Hamilton per la prima volta guida nel 2017 con un vantaggio, solo dopo la Cina era stato in testa, ma a pari punti. Fondamentale fare quello che ha fatto ad esempio Vettel a Monza, portare a casa il massimo risultato possibile quando proprio non gira. Ecco, in questo, Hamilton, almeno per ora, è mancato.

Quando è stato in difficoltà, è uscito battuto anche da Bottas. Un po' come nel calcio quando si dice che gli scudetti si vincono facendo punti pesanti quando le cose non funzionano.

Una partita a scacchi, i restanti round tra due pugili che dal 2007 si inseguono per giocarsela tra di loro, una volata tirata dei 10.000 metri quando devi trovare quelle energie che non hai più, insomma chiamatela come volete o paragonatela a quel che volete, ma questa sfida mondiale è, per intensità, da film!!!

Godiamoci lo spettacolo!!!! ●



HAMILTON IN VERSIONE HAMMER

Hamilton a Monza coglie la 59esima vittoria in carriera, dopo aver fatto segnare in prova la pole numero 69. E adesso è tornato anche leader del mondiale



Frecce dritte nel cuore

IL DOMINIO MERCEDES FA ARRABBIARE IL PRESIDENTE MARCHIONNE IL QUALE CERTO NON HA NASCOSTO DISAPPUNTO PER UNA FERRARI POCO REATTIVA. ECCO COSA NON HA FUNZIONATO

MONZA - Sergio Marchionne non l'ha mandata a dire. "Imbarazzante!" è la parola che ha sibilato fra i denti nello scontro del dopogara a proposito della corsa della Ferrari a Monza. Ma era in buona compagnia a pensarlo. Lui, assieme agli altri 93.000 spettatori che erano sugli spalti del circuito. Imbarazzante. Come spiegare altrimenti al presidente del Consiglio Gentiloni che si era seduto al fianco di Marchionne nel garage del Cavallino, cuffie radio in testa per ascoltare i dialoghi box-pilota, che la vera Ferrari 2017 orgoglio dell'Italia intera e di Marchionne stesso, non è quella di Monza che ha afferrato con fatica e affanno l'ultimo gradino del podio? Come giustificare la magra figura con tutti i Vip che il presidente aveva riunito per l'occasione a Monza, dal vicepresidente della Apple che siede nel C.d.A. della Scuderia, agli

A PROPOSITO
DEL DISTACCO
IN GARA SUBITO
DALLE MERCEDES,
DICO CHE È STATO
IMBARZZANTE!

SERGIO MARCHIONNE

”

IL TIFO ROSSO SI CONSOLA CELEBRANDO LA PASSIONE

La vittoria di Vettel, tanto agognata nei giorni scorsi, non è arrivata, ma il tifo Rosso celebra comunque la sua immensa passione nel dopo gara di Monza, favorevole alle Mercedes di Hamilton e Bottas, con Seb solo terzo



azionisti della Riva, uno degli sponsor del team, fino agli Elkann? Con loro Marchionne voleva godersi il Gp d'Italia e festeggiare i 70 anni della Ferrari, celebrati con tanto di loghi sulla tuta dei piloti e sulla carrozzeria delle SF70H e una festa al sabato sera cui ha partecipato anche... Toto Wolff. Ma alla fine domenica ha dovuto fare la voce burbera per spiegare a tutti che la Rossa in grado di spaventare la Mercedes non è quella sbiadita di Monza.

Il sorpasso in casa

Vettel alla fine ha cercato di limitare i danni in una gara nata male fin dal venerdì: «Sapevamo che sarebbe stata una corsa difficile, ma pensavamo di far meglio. Almeno abbiamo colto il massimo risultato utile per la situazione in cui eravamo...». Già, un 3° posto che significano 15 punti. Magra consolazione perché purtroppo per il Cavallino, Hamilton e la Mercedes con i 25 punti della vittoria hanno completato proprio nella gara di casa della Ferrari il sorpasso mondiale che avevano iniziato in Cina, ben cinque mesi fa. C'è poco da fare: è una sconfitta che suona come un 0-3 casalingo. E quindi brucia di più. È un fatto indiscutibile che la Ferrari di Monza sia stata la peggior Ferrari dell'anno. Anche peggio di quella di Silverstone dove alla fine aveva rimediato soltanto un 3° e 7° posto ma soprattutto a causa delle forature nel finale di gara. I crono dicono impietosamente che la Ferrari di Monza invece perdeva a ogni giro dalle Mercedes quasi un secondo. Ovvero rimediava in un solo passaggio tutto il distacco che a Spa aveva accumulato nel corso dell'intera gara!

Ben 36 secondi alla fine hanno separato Vettel da Hamilton, ovvero una media di 7 decimi a giro che in realtà dovrebbero essere ancora di più, considerando che l'inglese ha tirato i remi in barca negli ultimi venti giri, a risultato ormai consolidato.

Purtroppo per il Cavallino, non è stata soltanto la Mercedes superveloce, quanto la Ferrari particolarmente lenta. La controprova l'ha offerta la Red Bull di Ricciardo che, scattata soltanto in ottava fila e perciò ostacolata dal traffico in gara, è stata in grado a suon di giri veloci di recuperare quasi tutto il gap dalle Ferrari "svernicando" di slancio Raikkonen a 12 giri dalla fine e arrivando a insidiare il terzo posto di Vettel. Quella Red Bull che tutti danno solitamente per battuta in partenza sulle piste veloci di puro motore, e che invece non pare niente affatto scarsa in velocità come si crede.

Monza pista indigesta

Il guaio è che una causa precisa e diretta in grado di spiegare il passo falso della Ferrari non c'è. Almeno in qualifica, per giustificare il naufragio sul bagnato (2"4 rimediati da Raikkonen e 2"5 accusati da Vettel) era stata individuata una responsabilità oggettiva. Ovvero la difficoltà di far lavorare le gomme full wet (cioè portarle alla temperatura giusta) per avere massimo grip in curva e trazione sul bagnato. In quel caso la colpa era di una combinazione infelice fra geometria della sospensione e gomma scolpita che non permetteva allo pneumatico di funzionare al massimo del suo potenziale.

Per spiegare la sconfitta della corsa non c'è invece



HAMMER TIME. MA PURE TEMPO DI AUTOCRITICA

Lo sguardo di Marchionne poco nasconde della perplessità che ha provato poiché contro Hamilton, sopra, a Monza per la Ferrari non c'era niente da fare... A destra, Vettel imbraccia la telecamera per omaggiare a modo suo i tifosi, riprendendoli...



fotografie GETTY IMAGES

**IL GP A MONZA
SI PROSPETTAVA
COME UNA CORSA
DIFFICILE,
MA PENSAVO
DI FAR MEGLIO**

SEBASTIAN VETTEL



una causa così lampante. È facile dire che la colpa è della pista di Monza che risulta indigesta alla Rossa. Un circuito con lunghi rettili che richiede vetture "scariche" aerodinamicamente su cui la Ferrari si trova a disagio. Ma questa è una spiegazione semplicistica che richiede qualche chiarimento. Vediamo di analizzarla meglio.

Fino a ieri la teoria, anche avallata dalla Ferrari, era più o meno la seguente: a Spa le Rosse sono andate fortissimo, più del previsto, mettendo il fiato sul collo alla Mercedes. Perciò se tanto ci dà tanto, anche a Monza che è pista un po' diversa ma ugualmente veloce, anzi di più, potrebbero giocarsi le



proprie carte. Invece l'uguaglianza non ha funzionato, perché Spa e Monza sono due circuiti parecchio diversi tra loro. Sia come tracciato che come caratteristiche. E richiedono perciò assetti differenti. Spa si può assimilare a Monza soltanto in fatto di elevate medie orarie sul giro (236 km/h in Belgio, 250 km/h a Monza) ma non come conformazione. A Spa ci sono salite e discese, curvoni velocissimi d'appoggio, tante esse guidate, poche frenate e pochissime curve lente da trazione pura. A Monza ci sono invece lunghissimi rettili, tante chicane con numerose frenate violente, e poche curve davvero veloci. A Puhon tanto per fare un esempio, Hamilton entrava a quasi 300 km/h; la mitica Parabolica si affronta invece sotto i 200 km/h. Perciò, per via dell'inusuale tracciato, nel Tempio della Velocità si usano configurazioni aerodinamiche che non si vedono mai nel resto del campionato; le ali di Monza sono molto più piccole di quelle impiegate a Spa. Detto in parole povere: a Spa si "fa il tempo" andando forte nelle curve; a Monza lo si ottiene sfruttando al massimo il motore e l'aerodinamica in rettilo. E qui veniamo al nocciolo della sconfitta Ferrari a Monza. Evidentemente per qualche motivo, la Ferrari a passo corto, che sviluppa molto carico aerodinamico, risulta efficientissima a Spa; e si dimostra invece poco funzionale sui rettili di Monza. Gli ingegneri dicono che è una questione di pura fisica: un'auto "corta" come la Ferrari sviluppa per natura più resistenza all'avanzamento di un'auto "lunga" come la Mercedes. Quindi i rettili di Monza favoriscono la W08.

Probabilmente alla Ferrari è mancata anche la seconda giornata di prove, le libere del sabato mattina che sono state flagellate dalla pioggia. Quel-



**ABBIAMO OTTENUTO
IL MIGLIOR
RISULTATO
POSSIBILE
IN UNA GARA
COME QUESTA**

SEBASTIAN VETTEL



la sessione di prove dove negli ultimi Gran Premi il Cavallino ha spesso trovato il bandolo della matassa per cercare una prestazione che al venerdì non usciva fuori. Ma non avremo mai la controprova.

Il poker dei motori

E poi c'è la questione motore. Mercedes si è giocata a Spa e Monza il quarto motore stagionale, ovvero l'ultimo consentito dalle regole. Utilizzando in Belgio (quindi prima del limite regolamentare degli 0,9 kg per 100 km) ha potuto così disporre anche sui rettili di Monza del propulsore con consumo d'olio elevato. Che qualche cavallo in più lo dà,

ma non i trenta chiacchierati, al massimo una dozzina. Viceversa la Ferrari ha preferito continuare ad usare il terzo motore introdotto tre Gran Premi fa, a Silverstone, anche questo a consumo d'olio elevato, per potersi tenere il 4° esemplare fresco e evoluto in preparazione a Maranello per le gare di fine stagione (presumibilmente in Malesia o a Suzuka). Insomma, la guerra dei motori è diventata una partita a poker per il finale di campionato: i tedeschi hanno giocato la carta dei supercavalli sulle piste veloci e correranno di rimessa per le ultime sette gare centellinando la potenza dei propulsori per farli durare. La Ferrari farà il contrario. Non è detto che un uovo oggi sia meglio della gallina domani. Il tempo ci dirà chi avrà fatto la scelta giusta.

Hamilton-Vettel: 6 a 4

La doppietta Mercedes a Monza però dovrebbe tener conto anche dei piloti. D'accordo che è una pista di motori e aerodinamica, ma a Monza conta anche il piede pesante. E si è visto che da quando Hamilton è tornato dalle vacanze estive fresco e concentrato, ha saputo tirar fuori quella determinazione, quella prepotenza agonistica, che sfoggia soltanto a tratti ma che fa la differenza. Due pole consecutive (Spa e Monza), il record di partenze al palo di Schumacher infranto con la 69° pole, quel giro record fatto di rabbia e classe su una pista zuppa d'acqua rifilando margini stratosferici (1"2 a Verstappen, 1"3 a Ricciardo, addirittura 2"3 al compagno di squadra Bottas a pari macchina!) dimostrano meglio di ogni altra cosa quanto la combinazione fra talento e piede in Hamilton sia micidiale. Anche se i soli 3 punti di margine che ha acquisito sono pochi, il divario di vittorie è nettamente a suo favore: 6 a 4.

La simbiosi che Lewis ha raggiunto con la W08 ricorda quella di Clark con la Lotus degli Anni '60, di Senna con la McLaren, dello stesso Vettel con la Red Bull. Una monoposto che gli calza come un guanto. E che gli permette di fare cose inarrivabili per gli altri. Ormai si è capito che quando Hamilton è ispirato non gli tiene testa nessuno. Come aveva imparato amaramente a sue spese Rosberg che dovette giocare di fino per batterlo. Non c'è avversario che tenga quando Lewis è in giornata. Purtroppo negli ultimi tempi accade ogni giorno di ogni weekend di Gp...

Quando si vede guidare un pilota così spettacolare bisognerebbe ammirarlo e rispettarlo. Come accadeva per Senna e Schumacher in altre epoche. Invece è un peccato che il pubblico di Monza abbia manifestato i soliti "buuh" al suo indirizzo sotto il podio (almeno non erano fischi...) quando davanti a un talento cristallino come il suo c'è solo da esibire rispetto e togliersi il cappello. Anche se ha battuto la tua squadra preferita.

Il problema però è che Hamilton d'ora in poi potrà contare sull'aiuto di squadra di Bottas. I tempi dei "no team orders" come in Ungheria sono scomparsi. Evidentemente Bottas, anche se Toto Wolff non lo ammette, ha già firmato e sottoscritto il contratto 2018 come dicono certe voci del paddock perché da tanti dettagli si vede che da due Gp a questa parte il finlandese si è trasformato in fido scudiero da av-

RAIKKONEN PASSIVO E PIUTTOSTO IN OMBRA

Raikkonen, sotto, nelle prime fasi alle prese con Bottas, poi involatosi. Sotto, Kimi passato da Vettel all'uscita della Roggia. In basso Hamilton con Vettel che sorride ancora, certo che quello di Monza resterà solo un episodio negativo

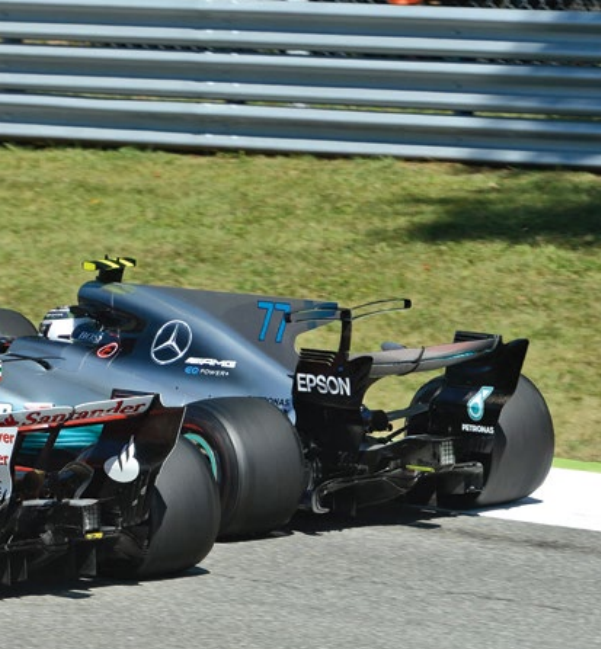


COLOMBO



COLOMBO





SUTTON-IMAGES.COM

Rossa con l'ala posteriore ridotta

LA FERRARI PER MONZA HA PUNTATO SU UN ASSETTO IL PIÙ SCARICO POSSIBILE, MA CONTRO LA MERCEDES NON È BASTATO

MONZA - La SF70-H è una vettura che non possiede l'efficienza aerodinamica della Mercedes e questo aspetto l'ha sempre penalizzata in termini di velocità massima rispetto alla sua diretta avversaria. Già su altri circuiti si è visto come la Ferrari utilizzasse ali più scariche di quelle impiegate dal team di Barkley che, potendo contare su qualche cavallo in più, si è sempre potuta permettere di mantenere delle ali più cariche, ottenendo quindi, anche una spinta verticale maggiore.

A Monza, infatti, la Mercedes ha mantenuto l'ala posteriore utilizzata a Spa, con una conformazione del bordo d'entrata dell'ala a "cucchiaio" (fig.1 tratteggiato in giallo), soluzione di compromesso che permette di ridurre molto il drag ma di fornire alla monoposto una discreta quantità di carico. L'unica modifica introdotta, riguarda la riduzione del Gurney flap sul bordo d'uscita del profilo superiore rispetto a quello utilizzato a Spa. (fig.1 all'interno del riquadro tratteggiato in rosso: l'elemento ridotto di dimensione per diminuire carico e resistenza all'avanzamento).

La Ferrari invece, ha puntato su assetto molto scarico e ha scelto di utilizzare un'ala posteriore molto ridotta. Abbandonato il profilo a "cucchiaio", mantenuto, come detto, dalla Mercedes, si è tornati all'utilizzo di un'ala dotata di bordo d'attacco completamente dritto - fig.2 tratteggiato in giallo - . Da una vista frontale si vede chiaramente quanto la SF70-H abbia di-

minuito la superficie alare posteriore, riducendo l'inclinazione e l'altezza del profilo superiore, in modo da minimizzare la resistenza all'avanzamento della vettura - fig.2 evidenziato dalle quote in azzurro - .

La conferma è quanto la Ferrari abbia scaricato in modo estremo il suo carico aerodinamico si è avuta sabato in qualifica. Su pista umida e scivolosa, infatti, l'assenza di carico ha penalizzato fortemente Vettel e Raikkonen che non sono riusciti ad andare oltre un 7° e 8° tempo. (5° e 6° posizione grazie all'arretramento delle due Red Bull) incapaci di mandare in temperatura le gomme in modo ottimale e di trovare il giusto grip.

Scelta che non ha pagato nel confronto con la Mercedes neanche in gara e che ha dimostrato, di nuovo, su una pista "banco prova motori", come la Mercedes abbia un vantaggio ancora evidente in termini di efficienza motoristica. Ad estremizzare ancor di più la riduzione di carico posteriore è stata sicuramente la Red Bull che ha potuto fare affidamento però sul carico generato dal corpo vettura della sua Rb13. Ancora una volta il team di Milton Keynes è forse quello che riesce ad interpretare meglio di tutti l'assetto "rake" e ad ottenere da esso livelli di carico elevati.

Antonio Granato

Fig.1

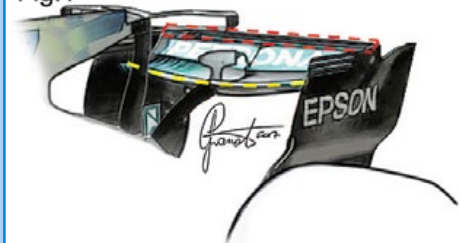
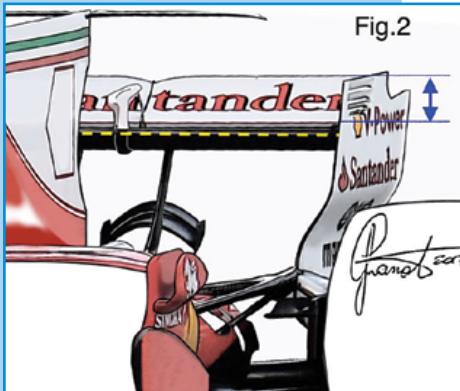


Fig.2



versario a pari macchina con speranze di mondiali che era prima.

In tutto ciò gioca un ruolo importante anche la forza del pilota di "saper fare squadra". Ruolo in cui Vettel è maestro: lui anche in un momento di forte sconfitta sa tirare fuori una ragione positiva. Una motivazione. A Monza ha comunque voluto ribadire: «Sono sicuro che faremo un finale di stagione fortissimo». E dal podio di Monza ha promesso (in italiano!) ai tifosi ferraristi: «Arriveremo! Arriveremo!». Non esiste altro pilota capace come lui di motivare il proprio team.

Forse anche perché sa bene che la prossima gara si corre su una pista (Singapore) dove di curvoni "da pelo" dove Hamilton e la W08 possano esaltarsi e fare la differenza non ci sono. Ma se vuole riacquisire un buon vantaggio è indispensabile che Raikkonen, almeno a Singapore, si frapponga fra lui e la Mercedes. ●

LE VOCI FERRARISTE



**GIOVEDÌ 31
AGOSTO**

VETTEL. «IL GRAN PREMIO DI SPA NON CI HA DATO PARTICOLARI CONFERME, MOLTO SEMPLICEMENTE NON SIAMO SEMPRE STATI CONVINTI DEL NOSTRO REALE POTENZIALE. E MAGARI, ORA CHE È ARRIVATA LA CONFERMA, RIUSCIRÒ ANCHE A TOGLIERE UN ALTRO PAIO DI DECIMI... CORRERE PER LA FERRARI, E TUTTI VE LO POTRANNO CONFERMARE, RIMANE UN QUALCOSA DI DAVVERO SPECIALE. ANCOR DI PIÙ QUEST'ANNO IN CUI RICORRE IL 70° ANNIVERSARIO DELLA SCUADERIA, CON TUTTI I RICORDI CHE MI PORTO DENTRO, SOPRATTUTTO LEGATI AL MIO IDOLO MICHAEL SCHUMACHER. MA QUESTA MATTINA, PERCORRENDO LA PISTA, HO AVUTO DIVERSI FLASHBACK CHE MI HANNO RIMANDATO AL 2008. A QUELL'INCREDIBILE WEEKEND CON LA TORO ROSSO, QUANDO SONO PARTITO DALLA POLE DEL SABATO E HO FINITO CON L'IMPENSABILE VITTORIA ALLA DOMENICA. UNA COSA DAVVERO UNICA, ANCHE PENSANDO AL FATTO CHE ORA LAVORO CON RICCARDO ADAMI, IL MIO INGEGNERE DI PISTA CHE AVEVO IN TORO ROSSO. LA MIA PRIORITÀ È VINCERE CON LA FERRARI. QUANDO SI RAGGIUNGE UN OBIETTIVO IMPORTANTE È COME UNA DROGA, E VISTO CHE È UN PO' DI ANNI CHE QUESTO MI MANCA NON VEDO L'ORA DI RIPROVARE QUELLE SENSAZIONI».

RAIKONEN. «È IL GRAN PREMIO DI CASA ED È FANTASTICO ESSERE QUI CON TUTTI I NOSTRI TIFOSI CHE CI SOSTENGONO. COME AD OGNI WEEKEND CERCHEREMO DI LOTTARE PER LA VITTORIA: SPERIAMO DI DARE LORO UN BUON RISULTATO. È SENZA DUBBIO UN WEEKEND MOLTO IMPEGNATIVO, MA QUI L'ATMOSFERA È FANTASTICA. NEI PROSSIMI GIORNI LE CONDIZIONI METEO DOVREBBERO PEGGIORARE. DA DOMANI CERCHEREMO DI FARE UN PO' DI CHILOMETRI PER CAPIRE DOVE SIAMO. CONTINUEREMO A DARE IL 100% E VEDREMO DOVE FINIREMO. SONO MOLTO CONTENTO DI FARE PARTE DELLA SQUADRA FERRARI. INSIEME ABBIAMO VINTO UN CAMPIONATO PILOTI, DUE COSTRUTTORI, ED È STATO FANTASTICO. SIAMO TUTTI QUI PER FAR TORNARE LA FERRARI AL POSTO CHE GLI APPARTIENE».

GIOVINAZZI. «PENSO CHE SIAMO STATI COMPETITIVI IN OGNI

CIRCUITO QUEST'ANNO. UNA VITTORIA DELLA FERRARI A MONZA SAREBBE DAVVERO BUONA PER IL TEAM, PER SEBASTIAN O KIMI. FAREMO DEL NOSTRO MEGLIO, SONO SICURO. VEDREMO DOVE SAREMO DOMENICA».

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

VETTEL. «CI SONO MOLTE SENSAZIONI POSITIVE SE GUARDIAMO, PERCHÉ CI SONO GIÀ TANTI TIFOSI ANCHE SE È SOLO VENERDÌ. C'È PIENO DI BANDIERE DELLA FERRARI E TUTTI ESULTANO OGNI VOLTA CHE USCIAMO DAI BOX. LA GIORNATA È STATA ABBASTANZA MISTA, PERCHÉ DOBBIAMO MIGLIORARE ALCUNE COSE E SICURAMENTE DOMANI ANDRÀ MEGLIO. ABBIAMO UTILIZZATO IN GRAN PARTE LE SOFT NEL POMERIGGIO E NON SONO DEL TUTTO CONTENTO, PERCHÉ ABBIAMO TROVATO TANTO TRAFFICO E LA VIRTUAL SAFETY CAR, CHE NON È MAI L'IDEALE. PERÒ È LO STESSO PER TUTTI. STORICAMENTE QUI SI FA UNA SOLA SOSTA, QUINDI VEDREMO. ABBIAMO GIÀ UN'IDEA, MA DOVREMO ANCHE VEDERE IL METEO, PERCHÉ PER ESEMPIO OGGI NON C'È STATA LA PIOGGIA CHE TUTTI SI ASPETTAVANO. NON È STATA ESATTAMENTE LA GIORNATA CHE AVREMMO VOLUTO SULL'ASCIUTTO, PERCHÉ IL POMERIGGIO È STATO UN PO' TROPPO ALTALENANTE. PERÒ SE NON ALTRO DOVREMMO AVERE DEI DATI DA ESAMINARE E SE RIUSCIREMO A MIGLIORARE UN PAIO DI COSE, CREDO CHE DOMANI ANDRÀ MEGLIO. SAPPIAMO CHE LA MERCEDES È MOLTO FORTE. QUESTO È UN CIRCUITO CHE METTE A DURA PROVA IL MOTORE. OGGI NON È STATA SICURAMENTE LA GIORNATA IDEALE, PERCHÉ NON ABBIAMO SISTEMATO TUTTO AL 100%. MA

SONO CONVINTO CHE POTREMO FARE MEGLIO DOMANI. CI SONO ANCORA UN PAIO DI COSE DA AGGIUSTARE SUL BILANCIAMENTO, MA COMPLESSIVAMENTE NON C'È ASSOLUTAMENTE NULLA DI CUI LAMENTARSI».

RAIKONEN. «NON È STATA UNA GIORNATA FACILE. NON SONO RIUSCITO A GUIDARE COME AVEVI VOLUTO E PENSO CHE CI SIA ANCORA PARECCHIO LAVORO DA FARE PER DOMANI. CERCHEREMO DI MIGLIORARE PERCHÉ NON SONO SODDISFATTO, MA SIAMO AL VENERDÌ ED È NORMALE CHE QUALCOSA NON FUNZIONI SUBITO BENE E CHE CI SI DEBBA DARE DA FARE. I TEMPI PARZIALI DI OGNI SETTORE NON STAREI A PRENDERLI TROPPO IN CONSIDERAZIONE, LASCIANO UN PO' IL TEMPO CHE TROVANO. BISOGNA VEDERE IL CRONO TOTALE DEL GIRO, È QUELLO CHE CONTA E CHIARAMENTE È UNA QUESTIONE ASSOLUTAMENTE DIVERSA DAL FARE BENE SOLO IN UN TRATTO DELLA PISTA PERCHÉ QUESTI ULTIMI NON SONO RISULTATI ATTENDIBILI. NON SO SE POSSIAMO COMPETERE CON LE MERCEDES, NON LO SAPEVO IERI E NON NE HO IDEA OGGI. DOBBIAMO CAPIRE LA GARA. NOI CERCHEREMO DI FARE DEL NOSTRO MEGLIO ANCHE SE LE QUALIFICHE NON SARANNO SEMPLICI. VEDREMO COSA ACCADRÀ. ANCORA NON ABBIAMO STUDIATO STRATEGIE, È PRESTO PER PARLARNE».

ARRIVABENE. «SPA E MONZA SONO PISTE NON ANCORA BUONE PER LA NOSTRA MACCHINA. LE ASPETTATIVE DEI TIFOSI SONO ALTE E PER NOI QUESTO È "IL" GRAN PREMIO PER ECCELLENZA. SARÀ DURA MA CI PROVEREMO. SE VINCESSE KIMI SAREBBE UN SOGNO, STA LAVORANDO TANTISSIMO E SE LO MERITEREBBE.

NON CI SONO CONFLITTI CON MERCEDES. FUORI DALLA PISTA C'È ENORME RISPETTO TRA ME E TOTO WOLFF. LE "SCAZZOTTATE" AVVENGONO SOLO IN PISTA. MONZA È IL GRAN PREMIO D'ITALIA E SIAMO UNA SQUADRA ITALIANA. E NATURALMENTE PER NOI È UN WEEKEND CHE VIVIAMO IN UN'ATMOSFERA INCREDIBILE FATTA DI PASSIONE, TRADIZIONE E STORIA. ANCHE ENZO FERRARI TENEVA MOLTO A MONZA, PER LUI IL GRAN PREMIO D'ITALIA ERA IL GRAN PREMIO PER ECCELLENZA. E QUESTA È LA PARTE EMOZIONALE. POI, OVVIAMENTE C'È IL PUBBLICO, FANTASTICO. CHE CREA UN'ATMOSFERA UNICA. GIÀ GIOVEDÌ ABBIAMO SENTITO UN INCREDIBILE AFFETTO DA PARTE DEI TIFOSI CHE SPINGONO TUTTA LA SQUADRA, FACENDO PERCEPIRE UN'ASPETTATIVA MOLTO ALTA. MA DOBBIAMO ESSERE UMILI, CONOSCIAMO LE CARATTERISTICHE DI BASE DELLA NOSTRA MONOPOSTO 2017, E SAPPIAMO CHE QUELLA DI MONZA NON È LA PISTA MIGLIORE PER NOI. DETTO QUESTO, IL NOSTRO ATTEGGIAMENTO SARÀ UMILE MA NON ARRENDEVOLE. QUESTO È CIÒ CHE POSSO PROMETTERE AI NOSTRI TIFOSI».

SABATO PRIMA DELLE QUALIFICHE

MARCHIONNE. «RISPETTO A DODICI MESI FA SIAMO IN UN'ALTRA CATEGORIA. NON FACCIO PREVISIONI, MA TECNICAMENTE LA MACCHINA C'È. ABBIAMO RINNOVATO COI PILOTI. LA SQUADRA HA FATTO UNA GRANDE LAVORO. MONZA È LA GARA PIÙ DIFFICILE PER NOI. ABBIAMO IN PROGRAMMA SVILUPPI DI AERODINAMICA E DI

MOTORE PER LA FINE DELLA STAGIONE 2017. UNA BUONA BASE IN VISTA DEL 2018. SONO VERAMENTE CONTENTO. IL PASSO AVANTI È STATO ENORME. LA SFIDA POLITICA TRA FERRARI E MERCEDES C'È SEMPRE STATA. L'IMPORTANTE È RIMANERE CIVILI. QUESTIONE OLIO? WOLFF HA DECISO DI 'FINIRE' I MOTORI. NOI NO. È UNA SCELTA SUA. PUÒ ESSERE UNA FURBATA. MA HA LE SUE CONSEGUENZE».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL. «SICURAMENTE OGGI AVREMMO VOLUTO ANDARE PIÙ VELOCI DI QUANTO ABBIAMO FATTO. SIAMO MOLTO INDIETRO E ALLA FINE NON AVEVAMO LA STESSA ADERENZA RISPETTO AGLI ALTRI, OPPURE NON AVEVAMO LO STESSO RITMO. MA PER ORA NON HO UNA SPIEGAZIONE PER LE PRESTAZIONI FATTE OGGI. NON CAPISCO. DOVREMO ESAMINARE I DATI PER CAPIRE E LO FAREMO. DI SOLITO QUANDO IL DISTACCO È COSÌ GRANDE È MOLTO EVIDENTE. VEDREMO COSA RIUSCIREMO A FARE DOMANI. QUESTE PRESTAZIONI NON SONO DOVUTE ALL'ASSETTO SCARICO DELLA MONOPOSTO. PENSO CHE TUTTI ABBIANO GIRATO CON POCO CARICO. NESSUNO SI ASPETTAVA COSÌ TANTA ACQUA OGGI. NON ESISTE PIÙ IL CLASSICO ASSETTO DA BAGNATO. SEMPLICEMENTE NON È STATA UNA BUONA GIORNATA PER NOI. NEI 10 MINUTI PRECEDENTI ALLA Q3 SEMBRAVA POTER ANDARE TUTTO BENE. MA POI NON È ANDATA COSÌ. SO CHE SULL'ASCIUTTO ABBIAMO UNA VETTURA COMPETITIVA. CERTO, NON SARÀ IDEALE PARTIRE COSÌ INDIETRO MA PARTIREMO DA LÌ E NON POSSIAMO CERTO CAMBIARE IL RISULTATO DI OGGI. SIAMO OVVIAMENTE TUTTI DELUSI PERÒ È INUTILE FARLO DOMANI. AVREMO UN'ALTRA OPPORTUNITÀ. DOVREMO SGOMBRARE LA TESTA E DARE IL MASSIMO RICEVENDO ANCHE TANTA SPINTA DAI NOSTRI TIFOSI SUGLI SPALTI. MI SPIACE NON AVER POTUTO FARE DI PIÙ OGGI. ABBIAMO PROVATO A FARLO MA NON CI SIAMO RIUSCITI. SONO FIDUCIOSO PERÒ, PENSO CHE DOMANI ANDREMO MEGLIO».



RAIKKONEN: «È STATA UNA SESSIONE MOLTO COMPLICATA PERCHÉ NON SIAMO RIUSCITI A FAR FUNZIONARE LE GOMME NEL MODO GIUSTO. QUESTO È STATO IL PROBLEMA PRINCIPALE, POI LE CONDIZIONI ERANO LE STESSA PER TUTTI. ABBIAMO ATTESO FINO ALL'ULTIMO PER CAPIRE COSA POTESSE ACCADERE, MA NON C'ENTRA MOLTO COL RISULTATO FINALE. HO FATICATO TANTISSIMO PERCHÉ NON C'ERA GRIP. IN CURVA NON RIUSCIVO AD ESSERE VELOCE E SEMBRAVA DI GUIDARE SULLE UOVA. INDIPENDENTEMENTE DA CHE GOMME DECIDESSIMO DI MONTARE, MANCAVA CARICO AERODINAMICO E L'AUTO CONTINUAVA A SCIVOLARE, È STATO VERAMENTE DIFFICILE RESTARE IN PISTA OGGI. DOVREMO ASPETTARE DOMANI E VEDERE CHE CONDIZIONI METEO AVREMO, POI PRENDEREMO LE DECISIONI DEL CASO SULLE STRATEGIE E

QUANT'ALTRO. CERTAMENTE SULL'ASCIUTTO LA SITUAZIONE CAMBIERÀ PARECCHIO, MA NON PARTIAMO NELLA POSIZIONE IN CUI VORREMO ESSERE. ALLA PRIMA CURVA SI ARRIVA AD IMBUTO E TUTTO PUÒ SUCCEDERE. SOPRATTUTTO SE NON SEI FRA I PRIMI. COMUNQUE PENSO CHE SE CI SARÀ IL SOLE POTREMO ESSERE MOLTO PIÙ COMPETITIVI. QUELLO CHE MI SCOCCIA È PENSARE CHE SIAMO QUINTI GRAZIE ALLE PENALITÀ DATE ALLE RED BULL, ALTRIMENTI SAREMMO IN UNA POSIZIONE BEN LONTANA DA QUELLA CHE CI ERAVAMO PREFISSATI. PROVERÒ COMUNQUE A DARE IL MASSIMO, COME SEMPRE, VEDREMO COSA ACCADRÀ».

DOMENICA PRIMA DEL GP

MARCHIONNE: «TUTTO È POSSIBILE PERCHÉ LA MACCHINA C'È. CERCHIAMO DI NON CONFONDERE QUELLO CHE È SUCCESSO IERI IN UN GIRO CON LA PIOGGIA CON IL LAVORO CHE È STATO FATTO DALL'INIZIO DELL'ANNO SU UNA VETTURA CHE È STATA COMPLETAMENTE RIVOLUZIONATA. NON È STATA UNA GIORNATA BELLA, MA DI GIORNATACCE NE ABBIAMO AVUTE ALTRE. C'ERANO 12 GRADI SULLA PISTA, MAI VISTI PRIMA. NON SIAMO RIUSCITI A MANDARE IN TEMPERATURA LE GOMME, CON CUI AVEVAMO FATTO SOLO 3 GIRI A SILVERSTONE. MA È STATO UNO SBAGLIO NOSTRO NON AVERLE PROVATE E QUINDI CI SIAMO PRESENTATI IMPREPARATI, SAPENDO PERÒ CHE LE PREVISIONI METEO NON PARLAVANO DI PIOGGIA. C'È UNA GRIGLIA INTERESSANTE, NEL SENSO CHE CI SONO DUE PILOTI CHE NON SI SONO MAI TROVATI IN QUELLE POSIZIONI, DUE ESPERTI E POI CI SONO I NOSTRI. MI ASPETTO UNA GARA COMBATTUTA E MI ASPETTO CHE I



fotografie COLOMBO

NOSTRI PILOTI FACCIANO VEDERE QUELLO CHE VALGONO IN PISTA. IL LAVORO CHE SI È VISTO IN AUSTRALIA È STATO COSTRUITO GIORNO PER GIORNO. HO VISTO CRESCERE LA MACCHINA E LA SQUADRA. SONO TOTALMENTE A MIO AGIO CON QUELLO CHE STIAMO FACENDO. MA MANCANO ANCORA OTTO GARE E VEDIAMO DI GIOCARCI QUESTO CAMPIONATO FINO AD ABU DHABI».

DOMENICA DOPO IL GP

VELTEL: «ONESTAMENTE SONO ANCORA PIUTTOSTO SOPRAFFATTO DALLE SENSAZIONI CHE HO PROVATO NEL GIRO DI RIENTRO E DURANTE LA CERIMONIA SUL PODIO. CREDO CHE SIA STATA FANTASTICA L'ENERGIA DEI TIFOSI DELLA FERRARI. È STATA UNA GIORNATA DIFFICILE, CON UNA PARTENZA DIFFICILE. PERCHÉ ALL'INIZIO NON SONO RIUSCITO A TENDERE IL PASSO DI RAIKKONEN E BOTTAS, QUINDI HO DOVUTO ASPETTARE UN PO' PER PROGREDIRE E POI HO FATTO UNA GARA UN PO' ISOLATA. SPERAVAMO

SUTTON-IMAGES.COM

DI RIMANERE PIÙ VICINI, MA PER TANTI MOTIVI NON AVEVAMO IL PASSO PER TANTI MOTIVI. COMUNQUE NON VOGLIO ADDENTRARMICI TROPPO NEI DISCORSI TECNICI, NEGLI ULTIMI GIRI HO FATICATO ANCHE PERCHÉ HO FATTO UN'USCITA DI PISTA ALLA CURVA 1 DEVE ESSERSI ROTTO PERCHÉ LO STERZO TIRAVA LEGGERMENTE A SINISTRA, QUINDI NON AVEVO UNA FIDUCIA TOTALE, SOPRATTUTTO IN FRENATA. QUESTA È UNA PISTA SU CUI LA FRENATA È FONDAMENTALE, QUINDI HO CERCATO DI GESTIRE UN PO' IL RITMO. NEL COMPLESSO POSSIAMO DEFINIRLA UNA GIORNATA NEGATIVA, MA SO CHE IL TEAM È SULLA STRADA GIUSTA E CHE CI SONO TANTE COSE IN CUI MIGLIOREREMO. SONO MOLTO OTTIMISTA NONOSTANTE I NUMERI NEGATIVI CHE POSSIAMO VEDERE IN QUESTO WEEKEND. È STATO UN WEEKEND DIFFICILE, MA NON SONO PER NIENTE PREOCCUPATO PERCHÉ LA STRADA È ANCORA LUNGA ED ABBIAMO LE PERSONE GIUSTE A COPRIRCI LE SPALLE».

ARRIVABENE: «È STATO UN GRAN PREMIO DIFFICILE E LO SAPEVAMO, SPERAVAMO DI ARRIVARE IN TERZA



E QUARTA POSIZIONE ANZICHÈ TERZI E QUINTI. MONZA È DIVERSA DAL BELGIO PERCHÉ SPA HA UN TRATTO GUIDATO DOVE SI PUÒ RECUPERARE, MENTRE QUESTA È UNA PISTA VELOCISSIMA. MA NON BASTA ESSERE CONSAPEVOLI DELL'INFERIORITÀ, BISOGNA DARE IL MASSIMO PER EVITARE CHE SUCCEDANO COSE COME QUELLA DI OGGI, DOVE CI HANNO BATTUTI FACILMENTE. ABBIAMO FATTO DEI GROSSI PASSI AVANTI, MA DOBBIAMO ESSERE FORTI IN TUTTI I CIRCUITI, NON SOLO SU ALCUNI, PER QUESTO CONTINUIAMO A LAVORARE DURAMENTE».

RAIKKONEN: «AVEVO QUALCHE PROBLEMA AL POSTERIORE, IL BILANCIAMENTO NON ERA OTTIMALE, MA SINCERAMENTE NON SO DIRE QUANTO ABBAI INFLUITO SUL MIO RENDIMENTO. CERTAMENTE NON SENTIVO LA MACCHINA COME AVEVI VOLUTO, DOPO LA SOSTA È ANDATA UN PELO MEGLIO, MA COMUNQUE NON DA ESSERE SODDISFATTO. È STATO UN WEEKEND DIFFICILE, SIA SUL BAGNATO CHE SULL'ASCIUTTO. NEL FINALE È ARRIVATO ANCHE RICCIARDO A FREGARMI LA QUARTA

POSIZIONE CON UNA GRANDE FRENATA RITARDATA, MA AVEVA GOMME MIGLIORI E SENZ'ALTRO SAREBBE STATA DURISSIMA TENERLO DIETRO ANCHE SE MI FOSSI DIFESO. IN GENERALE ABBIAMO SOFFERTO TROPPO E NON POSSIAMO ESSERE CONTENTI, DOBBIAMO CAPIRE COSA È SUCCESSO PER MIGLIORARE IN FUTURO. ORA ANDREMO A SINGAPORE, SULLA CARTA SIAMO FAVORITI, MA DOBBIAMO DIMOSTRARLO IN PISTA».

MARCHIONNE: «OGGI È STATO QUASI IMBARAZZANTE VEDERE LA DIFFERENZA TRA MERCEDES E FERRARI. MA NON CAMBIA NULLA PER IL MONDIALE PILOTI E COSTRUTTORI. QUESTA VISTA IN PISTA A MONZA NON È LA FERRARI. A QUESTO PUNTO BISOGNA RADDOPPIARE L'IMPEGNO. DOBBIAMO TOGLIERE IL SORRISO DALLA FACCIA DI QUESTI, ORA MI STANNO GIRANDO UN PO' LE BALLE».



GP ITALIA

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

A MONZA LANCE FORTE IN PROVA E GARA

Stroll è partito alla grande dietro Hamilton e il suo 7° posto dimostra quanto sia cresciuto in questo primo anno di F1. Sotto, Baldisserrì insieme a lui



SUTTON-IMAGES.COM

Ok Baldo, mago di Stroll

VA RICONOSCIUTO PIENO MERITO ALL'EX FERRARISTA DELL'ERA D'ORO PER AVER ALLEVATO ALLA GRANDE LA RIVELAZIONE LANCE

Ai ferraristi in depressione rivolgo un caldo invito: sparatevi in cuffia una vecchia canzone dei Nuovi Angeli. Ritor-nello: "Singapore, Singapore, vi saluto belle signore". Cioè la botta di Monza è brutta, tra qualifiche e gara. Comunque, il sogno mondiale continua. Almeno così mi piace sperare. E però non c'è dubbio che la vera storia di Monza 2017 abbia avuto come protagonista il baby miliardario. Lui, Lance Stroll. Mai un pilota tanto giovane era partito dalla prima fila in un Gran Premio di Formula Uno. Solo che. Solo che, ecco, in questa sede a me interessa narrare la vicenda esistenziale di un altro personaggio. Lasciate perdere Stroll senior e i suoi dollari, del resto nemmeno è la prima volta che i quattrini di papà agevolano una carriera, in pista e altrove.

No. Io sono qui, dopo il diluvio e il sole di Monza, per raccontare del Baldo. Lui, Luca Baldisserrì. Erede della aulica scuola degli ingegneri italiani da corsa. Piccolino nel fisico, ma grande nel cervello. L'ho conosciuto nella seconda metà degli Anni Novanta. Occhialini alla Harry Potter, un

sorriso un po' sghembo, il Baldo faceva il tecnico di pista di Eddie Irvine. Insieme, con la Ferrari, sfiorarono la più clamorosa delle imprese, nel campionato del 1999. Tanto che Schumi se ne accorge e una sera dice a Todt: dal 2000 il piccolino lavora con me. Immagino conosciate la parte gloriosa della storia, dieci mondiali fra Piloti e Costruttori conquistati in cinque stagioni. Poi Michael smette, Ross Brawn si piglia un anno di sabbatico e il Baldo viene promosso al posto del Mangiabananè. Le cose funzionano ancora: altri tre titoli fra 2007 e 2008 insomma a metterli insieme il nostro Harry Potter ha collezionato la bellezza di quattordici (14) trofei iridati, calcolando anche il trionfo a squadre del

COLOMBO



1999. Segue domanda delle domande: che diavolo ci fa il Baldo, nel presente, alla corte della famiglia Stroll? Ha avuto una crisi mistica? È diventato un seguace di Lord Voldemort? O che cosa ancora? Succede che nel 2009, dopo un pasticcio in Malesia per un cambio gomme di Raikkonen, il Baldo decide di smetterla con le corse dal vivo. Passa a dirigere l'Accademia di Maranello per i giovani drivers. A me pare uno spreco e glielo dico pure. È che nel periodo del dopo Todt in Ferrari accadono cose strane strane, non sempre e non tutte riconducibili alla pura logica.

Tant'è. Il piccolino si mette ad allevare piloti. In mezzo ci sta il bambino Stroll e da cosa nascerà cosa, adesso lo sappiamo. Ma la testimonianza più bella del lavoro di Baldisserrì, in veste di...tutor, riguarda Jules Bianchi. Purtroppo non potevamo immaginare, né io né lui, la terribile domenica di Suzuka. Non mancava molto a quella gara crudele. Incontro il Baldo per caso in un ristorante e lui mi fa: il figlio di Verstappen diventerà un fenomeno ma il nostro allievo ormai è pronto per il salto, merita la Ferrari da Gran Premio, fidati di me. Non è andata così, era scritto che non doveva andare così.

E a un certo punto Luca Baldisserrì, il quattordici volte campione del mondo, ha abbandonato l'universo Ferrari per seguire forse non il più dotato degli allievi, certo quello con le risorse più vaste. Visto il settimo posto finale di Stroll junior, sono sicuro che il maestro, dico il Baldo, sia più bravo dell'allievo. E mi piacerebbe anche chiedergli se Lance valga almeno quanto Irvine, al volante. Ma ci sono domande destinate a non avere mai risposta. ●

attrezzature speciali
 portamozzi
 pianeti set up
 ruote set up
 zimmers
 cavalletti
 crick sgancio rapido
 leve sospensione
 telai
 skates
 radiatori
 pit gantries
 roll bars
 attrezzature pit stop
 pit wall stands
 carrelli porta gomme
 sollevatori pneumatici
 barre assetto
 carrelli motore-cambio
 semafori
 macchine rifornimento benzina
 sistemi di pesatura

BREDA RACING

dal 1988 componenti ed attrezzature fatti con passione

MADE IN ITALY nei campionati più prestigiosi del mondo



www.bredaracing.com

Tel. +39 049 9070456

Fax +39 049 9070472

✉ Info@bredaracing.com

GP
ITALIA

IN DIFFICOLTÀ

di Massimo Costa

Cavallino mancante

NON È STATO IL WEEKEND CHE SOGNAVA RAIKKONEN. SOLO QUINTO E RALLENTATO DA PROBLEMI DI ASSETTO SULLA SF70H

MONZA - Era arrivato a Monza pieno di speranze. Pur sapendo che sarebbe stata dura tenere il passo delle Mercedes, a Kimi Raikkonen forte della gran gara del compagno Sebastian Vettel a Spa e della sua buona prestazione rovinata da uno stop-and-go, garbava l'idea di rovinare i piani dei rivali argentati. Le prove libere del venerdì, soprattutto la seconda sessione disputata con il sole e conclusa a 4 decimi da Lewis Hamilton, aveva rafforzato la sua convinzione. Poi, il buio. La pioggia caduta durante la interminabile qualifica, ha mandato in crisi le Ferrari, incapaci di far lavorare adeguatamente le gomme, sia intermedie sia full wet. Impossibile affondare il pedale dell'acceleratore come facevano i piloti Mercedes e Red Bull alla Parabolica o a Lesmo. La SF70H non

garantiva aderenza, scivolava via col posteriore come una ballerina. Il quinto posto a 2"4 da Hamilton faceva quasi arrossire di vergogna il buon Raikkonen, che pure aveva concluso davanti a Vettel. Occorreva una gara tutta d'attacco, sbarazzarsi rapidamente di Valtteri Bottas per poi lanciarsi sui più deboli Esteban Ocon e Lance Stroll impedendo così la fuga a testa bassa di Hamilton.

Il piano sembrava riuscire, Raikkonen ha subito portato l'attacco a Bottas, superato alla Grande Curva tra il boato dei 93.000 presenti lungo il tracciato (185.000 gli spettatori nei quattro giorni). Ma Bottas, schiantato in qualifica dal compagno inglese, aveva una gran voglia di riscatto e con Raikkonen il conto è sempre aperto. Così, alla conclusione del 1° giro, lo ha

attaccato all'esterno della Parabolica, poi i due finlandesi si sono sfidati a oltre 300 orari, fianco a fianco davanti ai box, rifilandosi anche qualche ruotata. Roba da brividi e da cuori glaciali. L'ha avuta vinta Bottas però, e da quel momento, la SF70H non è stata più quella del giro iniziale. Kimi ha iniziato a lamentarsi sempre più, l'aderenza scarseggiava, e probabilmente proprio per quel confronto da duri con Bottas, qualcosa si è danneggiato. Raikkonen ha proseguito a denti stretti, ha fatto passare Vettel, teneva la quarta posizione. Nel finale, ha visto Daniel Ricciardo avvicinarsi sempre più. L'australiano aveva le gomme supersoft, lui le soft. E in più, quel problema di poco grip. Ricciardo ne ha beneficiato prendendo facilmente la scia della Ferrari di Raikkonen in uscita dalla Parabolica. Kimi non riusciva a tenere giù il pedale dell'acceleratore come voleva percorrendo l'ultima curva e per Ricciardo è stato facile mangiarsi Raikkonen alla prima curva al primo colpo. La quinta posizione finale, come in qualifica, non soddisfa di certo il ferrarista: «Per tutta la gara ho avuto difficoltà con il bilanciamento della macchina che non ha mai reagito come avrei voluto. Per la maggior parte dei giri, mi è mancata l'aderenza e il ritmo. È stato un fine settimana duro, abbiamo faticato sia con il bagnato sia con il sole e occorre risolvere i problemi che incontriamo su circuiti come Monza. Sono deluso per il risultato ottenuto anche perché eravamo davanti ai nostri tifosi. Ora andiamo a Singapore e sulla carta, le cose dovrebbero andare molto meglio. Sarei sorpreso se non fosse così». ●



Dopo aver preceduto nelle qualifiche shock di Monza Vettel, per Raikkonen il Gp di Monza è stata una mezza via Crucis: ha chiuso al 5° posto con guai d'assetto. In questa foto sullo sfondo scintille Massa-Verstappen

GETTY IMAGES

AUTO
SPORT
N°

22

GP
ITALIA

L'ALTRO PROTAGONISTA di Alessandro Gargantini

COLOMBO



LA SOLITUDINE DEI NUMERI DUE

Bottas a stretto contatto con Raikkonen: ancora una volta Valtteri ha vinto la sfida fra finlandesi. In basso, il numero due Mercedes festeggia con Hamilton

Bottas spalla ideale

SECONDO IN GARA E SECONDO PERFETTO PER "RE" HAMILTON. CHE SPINGE PER LA CONFERMA DEL FINLANDESE A NUMERO 2

MONZA - Come dar torto a Lewis Hamilton, che a tutti i costi voleva ancora accanto a sé Valtteri Bottas ed stato il suo principale sponsor nella conferma in Mercedes per il prossimo anno? Non solo. Anche per il 2019, la sensazione è che se Hamilton rimarrà con la Casa di Stoccarda, non stenderà un tappeto di rose per accogliere Max Verstappen. A Monza papà Jos s'è intrattenuto a parlare con Toto Wolff, con l'obiettivo di capire cosa potrà essere del futuro del figlio. Tuttavia, per come si stanno mettendo le cose, il team manager austriaco potrebbe essere costretto a scelte dolorose, che lo potrebbero tenere lontano dall'olandese che gli piace tanto e

che ha provato a mettere sotto contratto sin dai tempi in cui il baby prodigio frenquentava la terza serie. A quel tempo, e sembra sia trascorsa un'eternità, pareva fatta. Ma la Red Bull rilanciò e l'offerta di Helmut Marko si rivelò decisiva per conquistare papà Jos. Adesso, ci risiamo. Con Lewis Hamilton che fa il suo gioco e vuole il composto Bottas al suo fianco. Anche sul podio, a Monza, le prime parole uscite dalla bocca del trionfatore, dopo aver constatato l'unicità del pubblico di Monza che sostiene la Ferrari, sono state un chiaro elogio alla corsa di Valtteri Bottas. Perché il pilota nato a Nastola è stato forte come lui. Meglio: "quasi" forte co-

me lui... E, soprattutto, ha avuto il grande merito di rifilare più di trenta secondi a Sebastian Vettel e alla Ferrari. In termini di punti in graduatoria, con la seconda posizione il finlandese ha sottratto 3 punti al ferrarista a vantaggio di Lewis. Restituendo, di fatto, al compagno di squadra i 3 punti di cui è stato "omaggiato" in vista del traguardo a Budapest. Generoso e furbo, Lewis Hamilton, che con Valtteri Bottas sta cementando una complicità che gli può dare soltanto giovamento. E altrettanto bene può fare al finlandese, che grazie alle performance in Mercedes sta sempre più ritagliandosi un posto tra i piloti di primissima fascia. A Monza, dopo una sessione di qualifica non al top, Bottas s'è riscattato in gara. Partito dalla seconda fila con il quarto tempo, in una manciata di giri Valtteri si è liberato di Esteban Ocon e Lance Stroll. Assicuratosi la piazza d'onore, il nordico si messo ordinatamente nella scia di Hamilton, tenendo lo stesso ritmo senza fare una piega. Eppure, il britannico stava spingendo, eccome. Come testimonia anche l'uscita nella sabbia della Roggi, al ventesimo giro.

La corsa fotocopia dei piloti Mercedes, che sono passati - fra il trentaduesimo ed il trentatreesimo giro - dalle gomme a mescola supersoft alle soft, s'è conclusa solo nel giro dopo aver passato il traguardo, quando Bottas s'è affiancato a Hamilton raccogliendo dal pubblico un applauso convinto e meritato quanto quello che riservato al britannico. «Con tutto questo calore - ha spiegato il finlandese - oggi più che un pilota mi sono sentito una rockstar! Ho corso come piace a me: ho abbassato la testa e spinto nei primi giri, per guadagnare la seconda posizione. Poi è stata una corsa perfetta. È stata una gioia guidare questa macchina in una corsa senza sbavature, che ci deve dare il passo per continuare a Singapore!». Composto, velocissimo e affidabile. Proprio come piace a Hamilton! ●



LA PRESSE

GP
ITALIA

L'EXPLOIT

di Alessandro Secchi

PER LUI IL GIRO PIU VELOCE

Scattato dalle retrovie Daniel Ricciardo è stato davvero l'eroe di Monza: ha chiuso al 4° posto facendo segnare anche il giro più veloce

Ricciardo che show!

CON UNA STREPITOSA RIMONTA E UN SORPASSO A SVERNICIARE RAIKKONEN, DANIEL VA A UN PASSO DAL PODIO. UN'IMPRESA

MONZA - Se c'è un eroe del Gran Premio d'Italia questo ha un nome ed un cognome chiari: Daniel Ricciardo. Votato miglior pilota del giorno ed autore del giro più veloce l'australiano, a bordo della Red Bull RB13, ha dato spettacolo a Monza a fronte di una partenza dalla sedicesima posizione in griglia che, all'apparenza, avrebbe potuto pregiudicare il weekend brianzolo.

Sulla monoposto dell'australiano, infatti, sono stati sostituiti per questo weekend il motore termico, il turbo e l'Mgu-H, ai quali si è aggiunto il cambio dopo le qualifiche: il tutto per un totale di 25 posizioni di penalità che, unite a quelle ricevute da ben altre otto vetture, lo hanno portato a chiudere l'ottava fila in una griglia più che mai rimescolata da un sistema di penalità chiaramente rivedibile.

La scelta di partire con gomme Soft per

prolungare al massimo il primo stint ha propiziato una rimonta fantastica da parte di Ricciardo, il quale ha progressivamente guadagnato posizioni sin dalla partenza grazie ad un passo inaspettatamente competitivo, soprattutto per quelle che sono le peculiarità note della Red Bull e le caratteristiche del circuito di Monza. In realtà, nonostante il deficit della Power Unit Renault nei confronti di Mercedes e Ferrari, la RB13 ha mostrato delle ottime velocità di punta, segno della solita ottima aerodinamica made in Adrian Newey.

La gara dell'australiano è sintetizzabile in tre parti distinte. Una prima, che include la partenza e i primi dieci giri, nella quale sono state recuperate in fretta posizioni fino alla nona piazza. Una seconda nella quale i pit stop dei piloti partiti con gomme Supersoft hanno consegnato a Daniel la quarta posizione. È qui che la RB13 ha

fatto la differenza mantenendo, nonostante l'usura degli pneumatici, un passo invidiabile, a tratti simile alle Mercedes al comando. Una terza, iniziata con il pit stop del 38° giro, in cui Ricciardo ha messo davvero le ali potendo montare per le ultime quindici tornate gomme Supersoft utili a rimontare con vigore sulle due Ferrari, equipaggiate con gomme Soft da diversi giri. La rimonta dell'ultima parte di gara è stata impressionante, con Ricciardo che si è sbarazzato in fretta di un Raikkonen rimasto sorpreso in prima variante dalla staccata dell'australiano e comunque incapace di reagire, visti gli oltre venti giri in più sulle spalle di una gomma con una mescola di svantaggio. Nei passaggi successivi la Ferrari si è preoccupata parecchio anche per il terzo posto di Vettel, sul quale la RB13 ha recuperato a colpi di giri veloci e di un secondo guadagnato ad ogni tornata. L'ipotesi di aggancio è stata infatti tutt'altro che fantasiosa fino a pochi chilometri dal termine, quando il furore agonistico di un indiatolato Daniel si è placato dopo una lotta entusiasmante, non solo con la Ferrari ma anche con Hamilton per la conquista del giro più veloce, negato all'inglese per poco più di un decimo (1:23.361 contro 1:23.488). Ad impreziosire la gara monstre di Ricciardo il sorpasso del 17° giro ai danni della Force India di Sergio Perez alla variante della Roggia, caratterizzata dal marchio di fabbrica del numero 3: finta all'esterno, cambio di direzione e sorpasso deciso all'interno a spiazzare l'avversario. Dopo una gara del genere ci sarebbe da chiedersi cosa sarebbe successo senza la partenza arretrata, ma forse è meglio così: è dalle difficoltà che nascono le imprese più grandi. ●



GP ITALIA

LA STORIA

di Massimo Costa

FATTI PIÙ IN LA

Verstappen fa a spalle con Massa al terzo giro e ci rimette l'anteriore destra, in basso. Concluderà decimo

In gara non va al **Max**

VERSTAPPEN INCANTA IN PROVA MA DELUDE IN GARA E NON È LA PRIMA VOLTA. IL BABY PRODIGIO STA DIVENTANDO UN CASO

MONZA - Max Verstappen aveva lasciato Spa bofonchiando durissime parole contro la Renault, contro la Red Bull, contro il mondo, per l'insopportabile ritiro al giro 7 causa power-unit inaffidabile, avvenuto davanti alla marea di tifosi olandesi venuti per lui. Ed aveva minacciato di cambiare aria alla fine del 2018 se le cose non si modificavano drasticamente. Il tutto con la benedizione del sempre "diplomatico" padre Jos, che nei giorni successivi al Belgio avrebbe incontrato Toto Wolff per discutere del futuro del pargolo. Cosa non confermata dalle parti. Sei giorni dopo, a Monza, Verstappen ha offerto una prova maiuscola in qualifica, con la pioggia che batteva forte sull'asfalto monzese nel corso della Q3, ottenendo il secondo tempo di poco davanti a Daniel Ricciardo. La Red Bull, però, guardando avanti, al prossimo appuntamento di Singapore sicuramente favorevole alle caratteristiche della Rb13, aveva deciso di sacrificare la gara italiana in quanto territorio nemico causa la non eccelsa potenza del motore Renault, ancora non in linea con Mercedes e Ferrari. E sulle monoposto dell'olandese e di Daniel Ricciardo è avvenuto il cambio delle power-unit e di varie componenti, che ha portato le penalizzazioni in griglia previste dal regolamento. Anziché schierarsi

nella seconda e terza piazzola, Verstappen e Ricciardo sono scattati dalla settima e dalla ottava fila. La strategia disegnata a tavolino è stata quella di partire con gomme soft per poi passare nel finale della corsa alle supersoft. Traducendo, recuperare posizioni, ma stando accorti per 35 giri circa, per poi attaccare duro. Ricciardo ha assolto alla perfezione il compito richiesto, disputando una gara eccezionale conclusa in quarta posizione. Verstappen invece, spesso incapace in gara di vedere più in là della curva che affronta, ha tentato un complicato sorpasso all'esterno della prima variante a Felipe Massa. Il quale si è difeso portando all'esterno l'impaziente ragazzo della Red Bull, che non si è tirato indietro pensando come al solito che

fotografie COLOMBO



tutti devono dargli strada. Risultato: contatto e gomma forata. Si era nella seconda parte della corsa? No, era appena il 3° giro. Max è riuscito ad arrivare ai box, a non ritirarsi, e da ultimo si è rimboccato le maniche. Andando a prendere la decima posizione e relativo, misero, punticino. Nel frattempo è anche finito sotto investigazione per avere mandato per prati Kevin Magnussen alla Roggia. Morale: Ricciardo ha portato alla Red Bull 12 punti, Verstappen 1. Daniel ne conta 144 in totale, Max 68. Milton Keynes, abbiamo un problema? Motore o non motore, è lampante la differenza di prestazioni in gara tra i due piloti Red Bull, l'interpretazione delle situazioni, l'efficacia sulla lunga distanza. Che succede a Verstappen? Come mai nella stagione in cui tutti lo vedevano come colui che avrebbe surclassato Ricciardo, sta avvenendo il contrario? Come mai nel 2017 non si è vista una gara da fenomeno? Almeno finora. Piuttosto che specchiarsi nel proprio talento, criticare la Renault e pensare soltanto a come guidare una futura monoposto vincente, non sarebbe meglio affrontare le corse con una mentalità diversa? Ricciardo insegna. Singapore sarà una buona occasione per iniziare a cambiare le carte in tavola. ●



La prima fila a Monza completa il podio di Baku: non male per il debuttante Lance Stroll

Lance in resta

LA PRIMA FILA, PUR PROPIZIATA DALLA PENALIZZAZIONE ALLE RED BULL, HA PROMOSSO DEFINITIVAMENTE BABY STROLL

MONZA - Ci vuole pazienza, diceva Claire Williams. Non metteteci fretta aggiungeva il suo mentore Luca Baldisserrì. In fondo si tratta di un ragazzo di soli 18 anni al debutto in F.1. Difficile però, non cedere alle critiche a Lance Stroll per il suo pessimo avvio di stagione e gravato dal fatto che alla Williams ci è arrivato grazie al budget pesante del padre anche se in realtà, nelle categorie affrontate (F.4 e F.3) i campionati li ha vinti, seppur con un supporto che non gli ha mai fatto mancare nulla tra test e via dicendo. Ma si sa, il ragazzo di famiglia decisamente agiata (papà Lawrence è, secondo Forbes, il 72esimo uomo più ricco del mondo) fa sempre notizia, in negativo, e viene guardato con sospetto.

Ma Stroll, dopo qualche 4 in pagella, ha saputo costruirsi gara dopo gara, lavorando con umiltà, respingendo ogni critica, sapendo ascoltare i consigli di chi gli è vicino, come accadeva nelle formule minori. Devo solo crescere, diceva. Poi, improv-

visamente è arrivato il bel nono posto di Montreal, poco dopo è addirittura salito sul terzo gradino del podio a Baku in una corsa certamente pazza ma che lui ha saputo domare.

Ancora a punti - decimo a Spielberg - cui è seguito un periodo complicato, a Silverstone, Budapest e Spa, per via di una Williams che fatica non poco nelle curve veloci in appoggio, non facendo lavorare a dovere le gomme.

Si è quindi arrivati a Monza, circuito che Stroll ben conosce avendoci corso in F.4 e F.3, dove fu protagonista di un terribile volo alla Grande Curva dopo un contatto con Antonio Giovinazzi, nel 2015. La pioggia abbattutasi sul tracciato brianzolo non lo ha per nulla intimidito. Stroll ha guidato con giudizio nel Q1, ha superato il Q2 sfruttando bene le gomme intermedie, non si è scomposto quando la pioggia è aumentata nel Q3 ed ha montato le full wet. Ha guidato forte, Lance, sapendo dove mettere le ruote, dove trarre vantaggio

dalla sua Williams. E quando è transitato sotto la bandiera a scacchi ha firmato il quarto tempo, mandando in visibilio il team, mamma, sorella, papà. E Baldisserrì, arrampicatosi sulle spalle del possente Lawrence.

La gioia era totale perché Stroll aveva davanti Hamilton e le due Red Bull, gravate da penalità, e quindi il quarto crono in realtà valeva la prima fila a fianco di Hamilton. Favoloso, a dir poco.

Per mettere fine alle illusioni sul perché della sua presenza in F.1, serviva una prestazione monstre e cosa c'è di meglio che una prima fila, per giunta sul bagnato, a Monza? Tutti zitti, dunque e chapeau. Nessun trucco per lui, Stroll aveva l'assetto da asciutto per la gara come lo avevano tutti gli altri.

Va detto che neanche Verstappen è stato capace di partire in prima fila nel suo primo anno di F.1, tanto per dire, né di salire sul podio. Lo dicono le statistiche. La gara, Stroll l'ha affrontata nel migliore dei modi. Non doveva badare alle Mercedes o alle Ferrari, il suo riferimento doveva essere la Force India di Ocon, che partiva dietro di lui.

Al via, il canadese è scattato benissimo, e Hamilton gli si è parato davanti brutalmente per evitare sorprese. Stroll ha dovuto alzare il piede permettendo a Ocon di passarlo. Prudente nel primo giro, ha poi impostato la corsa come da programma, concludendola con il settimo posto, davanti al compagno di squadra Felipe Massa, che nel corso dell'ultimo giro ha anche tentato di beffarlo. Senza riuscirci. ●

GP ITALIA

LA RIVINCITA di Alessandro Gargantini

A fianco, Esteban Ocon e, a destra, nella passerella "pubblicitaria" con l'odiato compagno di squadra Perez. In basso, il francese in azione



fotografie GETTY IMAGES

Ocon in agrodolce

TERZO IN GRIGLIA, SESTO AL TRAGUARDO: IL FRANCESE VINCE IL ROUND CON PEREZ MA IN GARA NON GRAFFIA PIÙ DI TANTO

MONZA - In Brianza, di scintille tra Esteban Ocon e Sergio Perez non ce ne sono state. Dopo il rodeo di Spa, all'interno del box della Force India si continua però a respirare un clima di guerra fredda. I richiami della squadra, che hanno fatto seguito all'esplosiva trasferta sulle Ardenne, hanno contribuito a mantenere la situazione sotto controllo ma i due piloti si ignorano e continuano a sostenere le proprie ragioni. Nessun passo indietro e giù il gas come se non ci fosse un domani, quando scendono pista. Con il risultato di portare sempre più in alto l'asticella e, indirettamente, di fare volare le "Pink Panthers".

E, forse, questo è anche il gioco della squadra inglese, che sta beneficiando dal trovarsi in casa due piloti di indubbio valore al massimo delle motivazioni, con il francese destinato a rimanere a bordo e il sudamericano che ha ancora la speranza di rientrare in un team di primissima fascia

SUTTON-IMAGES.COM

ma che fa molto comodo alla squadra del Northamptonshire. Nel fine settimana di Monza, il pilota francese ha segnato il suo punto in qualifica, quando ha battuto di soli due millesimi il messicano. Tanto è bastato per siglare il decimo tempo e conquistare il Q3. Un distacco infinitesimale tre i due, che però ha finito per essere decisivo. Il ragazzo di Evreux ha poi conquistato il terzo posto in griglia, mentre il messicano è scattato dall'undicesima casella, scontando anche la penalità di cinque posizioni per aver sostituito il cambio.

Il terzo posto del francese in griglia è stato ovviamente accolto con grande giubilo alla Mercedes. Toto Wolff si è complimentato in vista della gara con il "suo" pilota, al quale ha rivolto la chiara raccomandazione di non ostacolare Valtteri Bottas e Lewis Hamilton allo start.

SONO UN PO' DELUSO, AMBIVO AL TERZO POSTO MA IL SESTO ERA IL MASSIMO OTTENIBILE

ESTEBAN OCON

”

toria di campionato, separati da soltanto due lunghezze.

«Sono un po' deluso, ambivo al terzo posto - ha raccontato nel dopo gara il francese - ma devo essere realista: siamo la quarta forza in campionato ed oggi il sesto posto rappresentava il massimo obiettivo». ●



Toro scornato

FUORI DALLA ZONA PUNTI E CON IL QUINTO POSTO CHE SI ALLONTANA. LA GARA DI CASA STREGATA PER IL TEAM FAENTINO

MONZA - Tra la Toro Rosso ed il circuito di Monza quest'anno c'è stato davvero poco feeling. La corsa di casa era particolarmente temuta dalla squadra di Faenza, dal momento che i lunghi rettilinei della pista lombarda mal si sposano con le virtù della monoposto italiana, più a suo agio su piste guidate che non presentano lunghi tratti ad elevata velocità. E sul tracciato più veloce della stagione, era ampiamente previsto che entrare nella top ten non sarebbe stato cosa da poco. I timori della vigilia, hanno trovato riscontro quando le vetture sono scese in pista. A complicare le cose è arrivata anche la rottura del motore di Carlos Sainz, che non ha potuto svolgere completamente il lavoro di messa a punto programmato dalla squadra ed ha potuto fornire un numero di informazioni assai limitato in merito al comportamento degli pneumatici. Per la quinta volta nel corso di questa stagione, la casella del madrileni nella classifica di campionato è rimasta vuota. Se nei

precedenti casi la battuta a vuoto in graduatoria era dovuta ad un ritiro, a Monza per la prima volta lo spagnolo non ha conquistato punti pur avendo terminato la corsa. Se a Spa, grazie alle uscite di Sergio Perez e Kevin Magnussen, si era materializzata un'inattesa decima posizione per lo spagnolo, in Brianza non si sono ripetute situazioni favorevoli per i due piloti della Toro Rosso. Il gap rispetto alle imprevedibili Force India e Williams è subito apparso incolmabile, mentre più alla portata sono parse Lotus e Haas F1, con quest'ultime che si sono però rivelate troppo veloci sul dritto.

«In questo fine settimana siamo andati al di sotto dei nostri standard - ha spiegato Carlos Sainz, che proprio a Monza ha festeggiato il suo ventitreesimo comple-



anno - Non siamo dove vorremmo perché non disponiamo di un pacchetto adeguatamente competitivo per correre su questa pista. E non è solo perché la nostra power unit ha un deficit in termini di potenza. Per essere più veloci, abbiamo scaricato un po' le nostre ali, ritrovandoci

troppo lenti in curva. Il bilanciamento scelto dallo staff tecnico non era sufficientemente competitivo per fornirci una chance di entrare nella top ten. Ora dobbiamo lasciarci alle spalle questo fine settimana e lavorare per rientrare in zona punti sul circuito cittadino di Singapore, che dovrebbe adattarsi meglio alla nostra macchina». Non è andata meglio a Daniil Kvyat, apparso tutto sommato più in palla del team mate. Il pilota di Ufa ha

**NON DISPONIAMO
DI UN PACCHETTO
ADEGUATAMENTE
COMPETTIVO PER
CORRERE SU
QUESTO CIRCUITO**

CARLOS SAINZ

”

lungamente insidiato la decima posizione di Kevin Magnussen prima che entrambi fossero superati nel finale da Max Verstappen, in piena rimonta dopo la collisione con Felipe Massa.

«Oggi abbiamo fatto la nostra corsa esclusivamente su Renault e Haas, visto che nessun'altro era alla nostra portata. Sono riuscito a sorpassare Nico Hulkenberg, ma con Kevin Magnussen non c'è stato niente da fare. Non voglio farmi illusioni in vista di Singapore, dove non sarà semplice rientrare nella zona punti». La lotta per la quinta posizione nella classifica costruttori è ancora molto aperta, con la Williams che ha tenuto il ritmo della Force India a Monza, conquistando dieci punti che le consentono di distaccare di quindici lunghezze la Toro Rosso, rimasta a bocca asciutta in compagnia di Haas e Renault. ●

COMPLEANNO SENZA REGALI

Non c'è stato un gran regalo per la festa del 23° compleanno di Carlos Sainz che per la quinta volta quest'anno non è riuscito ad andare a punti



foto: GETTY IMAGES

Alonso scende dall'Honda

**BASTA COL MOTORE GIAPPONESE O SE NE VA. LO SPAGNOLO
DETTA LE CONDIZIONI ALLA McLAREN. ECCO GLI SCENARI**

MONZA - Alonso va o resta? McLaren tiene l'Honda oppure no? L'ago del mercato Piloti-Motori nel 2018 viene proprio dalla Honda, la Casa giapponese che ha chiuso il Gp con due ritiri (Alonso rientrato ai box a 3 giri dalla fine e Vandoorne fermo a 20 dal termine). La Honda è in bilico, vorrebbe restare in F.1 per non uscire di scena con una figuraccia devastante e gli americani di Liberty hanno tutto l'interesse a mantenere un quarto Costruttore in campo. Ma Alonso non ne può più della Honda e vuole liberarsi del motore giapponese. Così la McLaren, dovendo scegliere tra il pilota e il motorista giapponese, preferirebbe tenersi Alonso e ha allacciato trattative con la Renault per avere il propulsore francese nel 2018.

Solo che Renault, per regolamento, potrà equipaggiare non più di tre team: i tre attuali sono il proprio, la Red Bull e la Toro Rosso. Per dare i motori alla McLaren (a pagamento) dovrebbe lasciare una squadra delle tre attuali. La candidata al "sacrificio" è la Toro Rosso, che sarebbe disposta a cambiare propulsore, acquistando quelli giapponesi, a patto di non pagarli come fa attualmente invece con Renault. Il Dr. Marko, uomo potente del gruppo Red Bull e braccio destro di Mateschitz, vorrebbe per la Toro Rosso la fornitura gratis e magari anche una piccola sponsorizzazione da Honda per "il disturbo". Honda, però, non ci sta e avrebbe proposto in alternativa a Marko lo stesso contratto che era stato sottoscritto da Sauber e poi stracciato dal nuovo management della squadra svizzera: motori in leasing, cioè a pagamento. La trattativa è aperta tra Marko e la stessa Honda e si deciderà nelle prossime settimane. Diciamo entro settembre. Ma questo accordo può prevedere due sbocchi ben diversi che come nel film "sliding doors" possono sfociare in due scenari ben differenti che coinvolgeranno il futuro di Alonso, della McLaren e di altri piloti coinvolti. Scenario numero uno. Honda accetta di fornire gratis i motori alla Toro Rosso e magari di aggiungerci anche un pacchetto di dollari sopra per suggellare l'accordo. In fondo, tra fornitura e sponsorizzazione, spende quasi cento milioni di dollari l'anno oggi con McLaren, quindi sarebbe comunque un forte risparmio nel 2018. In quel caso la McLaren sarebbe libera di aggiudicarsi i motori Renault e potrebbe tenere Alonso, che ha già fatto capire di approvare una soluzione del genere, anche per il 2018. Toro Rosso monterà gli Honda, sulla monoposto faentina salirebbe un pilota giapponese di fiducia Honda (Matsushita, che corre in F.2, o Fukuzumi, che è in Gp3). A cedergli il posto potrebbe essere Sainz, che nelle pieghe del contratto ha la possibilità di svincolarsi qualora cambiasse le condizioni del team, e che la Renault vorrebbe al posto di Palmer. Mentre al fianco del giapponese dovrebbe finire Gasly, ex-campione Gp2 e pilota nell'orbita Red Bull. Un eventuale passaggio di Sainz a Renault chiuderebbe la porta della F.1 francese a Kubica. Ma gli aprirebbe, magari, quella di altri team in un vortice di sedili.

Scenario numero due. Honda non accetta di fornire gratis i motori alla Toro Rosso. Marko conserva i Renault per la squadra faentina e Sainz resta sulla Toro, mentre Gasly prende il posto di Kvyat. McLaren è costretta, in mancanza di alternative, ad accordarsi di nuovo con Honda e Alonso abbandona la F.1. In quel caso il nome di Kubica torna d'attualità come candidato numero uno per la Renault F.1. ●



SUTTON-IMAGES.COM

UNA STORIA ALLA FINE

**Alonso, la McLaren e la Honda: un triangolo
destinato a spezzarsi? Entro fine settembre
si sapranno i destini di questi tre grandi nomi
della Formula Uno**

GP ITALIA



F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Intoccabile, imprevedibile, inappuntabile. Sia in qualifica che in gara. Inavvicinabile sul bagnato e nettamente in fuga in gara, con atteggiamento improntato alla serena gestione di una leadership mai in discussione. E i numeri parlano chiaro. La 69esima, mitologica pole arriva in un sabato da tregenda - ma anche da tragicommedia gestionale -, che esalta le sue stupende doti di maestro del bagnato e sublima un raggiunto record di partenze al palo che colloca Hamilton in una fatata terra di nessuno, laddove solo lui potrà decidere quanto spingersi ancora più avanti, in pura zona mito. Poi la 59esima vittoria in gara - la sesta stagionale, è colpo ulteriore in un weekend perfetto, che lo vede anche ribadire - ove ce ne fosse bisogno - la piena leadership in casa Mercedes, con Bottas zitto e buono come non mai. Tutto ciò non può che proiettare l'ombra ghiotta di Lewis Hamilton su questa edizione del mondiale, anche se la Ferrari attesa da Singapore in poi auspicabilmente non avrà niente in comune con quella di Monza.



fotografie GETTY IMAGES



QUEL RECORD DI POLE IN PROVA SUL BAGNATO

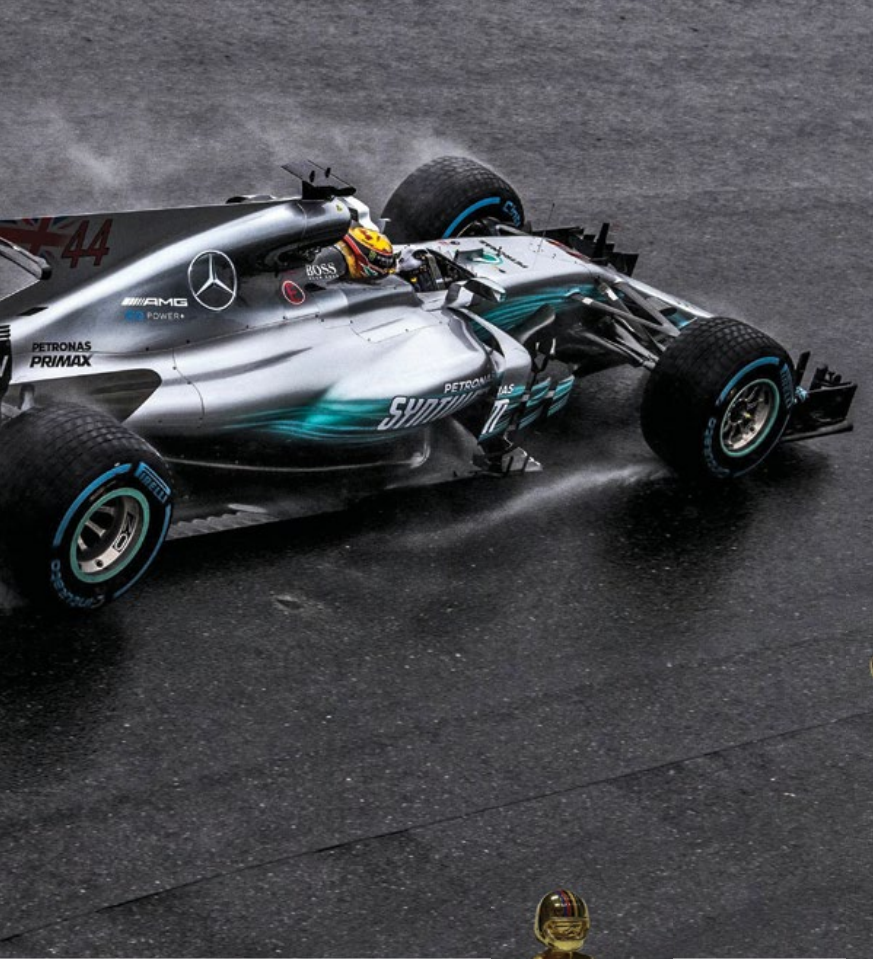
Sotto l'acqua il sabato Hamilton tocca quota 69 pole e stabilisce il record. E in gara vince per la sesta volta nel 2017, portando a 59 i centri iridati. Nell'altra pagina, Ocon, sesto al traguardo. In basso, Ricciardo, gran quarto

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

DANIEL RICCIARDO

Sedicesimo al via e quarto alla fine, a quattro secondi da Vettel. Fiuu, che cosa poteva fare di più? Quello di Daniel Ricciardo è caso strano, perché sembra quasi che in lui la simpatia e il perenne ipersorriso al dentifricio finiscano con l'oscurare mediaticamente una classe, un'aggressività e un'efficacia da predatore meravigliosamente incarnognito. Ecco, quando uno pensa a lui, per associazione mentale prova soprattutto la simpatia istintiva che va all'unico pilota del Circus sempre e costantemente di buon umore. Troppo spesso mettendo in secondo piano il fatto che l'australiano è rimontatore tra i più irriducibili, oltre sorpassatore micidiale - vero, Raikkonen? -, indipendentemente dall'uso compiacente del Drs. E Monza è la gara conferma di queste considerazioni. Nonché l'occasione per vederlo consolidare il 4° posto mondiale, ai danni di un Kimi poco efficace quanto anonimo. Grande, Daniel. Stai diventando l'incubo di Verstappen. E in gara per poco non prendevi pure Vettel, sol per questo fortunato.





MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Silverstone a parte, questo di Monza è il solo Gp targato 2017 che può narrativamente essere spacciato per una gara 2016. Con un dominio Mercedes tale da uccidere la competizione. E con un'aggravante devastante a carico della Ferrari di Vettel, che lo scorso anno s'era presa venti secondi di distacco, mentre stavolta torna a casa con oltre trentasei secondi dal vincitore, a aggiungere al danno preoccupante la beffa ansiogena. Era dal 2002 - quando le Rosse di Barrichello e Schumi rifilarono 52"279 a Irvine sulla Jaguar - che il divario tra il team vincitore e il rivale più vicino non era così ampio. Sul tempio della Velocità, la vera dea è la Mercedes, punto. Gli altri non esistono e nel box delle Freccie d'Argento, proprio mentre sventola la bandiera a scacchi, Wolff, Lauda e Zetsche sorridono pigramente felici, come leoni dopo lo spuntino. Rasserrenati anche dalla remissività di Bottas, che in Brianza si trasforma, suo malgrado, nel gregario che Lewis ha sempre sognato d'avere.



MIGLIOR FILM

ESTEBAN OCON

Et voilà, Monza è uno dei quei fine settimana che fanno la differenza nella carriera di un ragazzo sensazionale come Esteban Ocon. Perché dopo il drammatico Gp del Belgio e il folle duplice contatto stracasalingo all'Eau Rouge, a sole due settimane di distanza dall'atteso 21esimo compleanno, il baby nativo di Évreux ha fatto ciao ciao all'arcigno compagno di squadra Perez, sia in prova che in gara. Anche se alla fine il distacco in pista in realtà non è mica così tombale, perché alla fine in quattro secondi ballano altrettante monoposto, sia le Force India che le Williams. Eppure la maturità, l'autorevolezza e la consistenza di Ocon a Monza sono state parti della trama d'un film che in pochi giorni lo vedono diventare protagonista all'interno della sua squadra, per niente intimidito dalla pioggia torrenziale in qualifica e dalle ristabilite condizioni meteo della domenica. In qualsiasi condizione Esteban c'è e si vede. E ora in Force India i volti sono più sereni e il punto di riferimento, con buona pace del valido Perez, è sempre più questo baby prodigio.





LA STATUETTA SPEZZATA

McLAREN-HONDA

Lo scorso anno proprio a Monza la McLaren-Honda lanciò un interessante segnale al Circus, con inatteso e benaugurante giro più veloce in gara a opera di Fernando Alonso. Era sembrato il tipico raggio di sole dopo tanta deprimente nuvolaglia, per i giap. Quasi a annunciare una nuova stagione all'insegna di sole, sorrisi e auspicabili trionfi nel pieno rispetto dei bei tempi andati, quando McLaren e Honda erano sinonimo di Prost, Senna e di campionati mondiali così scontati da sembrare monomarca anglo-giapponesi. Monza un anno dopo ha invece il sapore dell'incubo dal quale proprio non si esce. Con Alonso in ultima fila e Vandoorne in penultima sforacchiati da penalizzazioni tali che, se messe fisicamente in pratica, i due McLaren boys avrebbero dovuto avviarsi dal piazzale di una baita dolomitica. E poi in gara la conferma dell'abisso in cui la Honda continua a dibattersi da anni, senza neppure vedere il traguardo. "Where is Palmer?" dice Nando. "Where is Honda?" - stanno chiedendo tutti...

COLOMBO



LA PRESSE



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

LANCE STROLL

Stroll quasi psicanaliticamente rimuove a Monza il trauma della più grande paura della sua vita. Provata nel 2015 nella F.3 Fia, quando, ancora fresco virgulto di Ferrari Drivers Academy, aveva rischiato la pelle in un devastante e fortunatamente incruento incidente, originato da una toccata di gara. Quelle immagini virali su youtube erano quasi diventate simbolo di un velleitarismo fortunato ma eccessivo. Secondo alcuni tipico di colui fin troppo certo di poter sfondare grazie ai propri mezzi - compresi quelli economici -, da non aver paura di nulla. Ecco, con la pioggia e con l'asciutto, stavolta a Monza Lance fa solo vedere meraviglie. Assicurandosi in qualifica la prima fila, grazie alle penalizzazioni altrui, ma non solo. E poi artigliando un settimo posto che vale molto più di quanto dica aritmeticamente la posizione ghermita, perché a un soffio dal fortissimo Ocon, tenendo dietro il compagno di squadra Massa, apparso quanto mai ringalluzzito. E così Lance va a punti per la quarta volta nelle ultime sei gare, da rookie sempre più maturo. Bravo, veloce, intelligente.



GETTY IMAGES



L'ANNICHILENTE PARATA DELLA MERCEDES

Nella foto, le Mercedes di Hamilton e Bottas in parata trionfale nel dopo gara. Sotto a sinistra, Alonso ai ferri corti con Palmer. Sotto, il bravo rookie Stroll, settimo

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

MIGLIOR FOTOGRAFIA

MERCEDES

Attenzione a quell'immagine delle due Mercedes che si allineano zelanti dopo la bandiera a scacchi. E durante il giro di rallentamento, mai come stavolta definibile giro d'onore, danno vita alla più classica delle parate trionfali, quasi in stile endurance. A ricordare col linguaggio sottotraccia ma mica tanto dei gesti - ben più efficace di quello delle parole - alla Ferrari - la quale le parate beffarde e monumentali le inventò sublimandole col diesse Franco Lini alla faccia della Ford a Daytona 1967, giusto cinquant'anni fa -, che tale doppio schiaffo d'Argento in quel di Monza si candida a essere round di svolta in questo sfiancante incontro di pugilato psicologico che è il mondiale in corso. Nel 2016 Vettel aveva provato senza costruito a battere gli impendibili Rosberg e Hamilton e quest'anno la faccenda semplicemente si ripete tale e quale, fatto salvo il distacco della Rossa, quasi raddoppiato. Se la Mercedes voleva metter paura, cavolo, c'è riuscita.

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	RICCIARDO
PILOTA MENO COMBATTIVO	ERICSSON
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO SFORTUNATO	VETTEL
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	SAUBER
SCUDERIA MENO FORTUNATA	HAAS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	FERRARI

GP
ITALIA

VISTO CON **GIANMARIA BRUNI** di Alessandro Bucci



**TRE MERCEDES
DAVANTI A TUTTI**

Hamilton, Ocon e Stroll
nelle prime battute di gara
del Gp d'Italia: tre motori
Mercedes davanti a tutti...

Mercedes domina nella tana del nemico



"GIMMI" È RIMASTO MOLTO COLPITO DALLE PRESTAZIONI DEL TEAM TEDESCO, IN PARTICOLARE DALLO STATO DI FORMA DI HAMILTON, RE INCONTRASTATO DELLE POLE. IL PILOTA ROMANO HA SOTTOLINEATO LA GRANDE PROVA DI RICCIARDO, DICENDOSI DELUSO DALLE ROSSE

In Formula Uno nel 2004 con il team Minardi e vincitore di categoria alla 24 Ore di Le Mans 2014 al volante della Ferrari 458 Gtc, oltre che pluricampione Endurance con le Gt, Gianmaria Bruni milita attualmente nel campionato Imsa, dove ha colto la prima pole al volante della Porsche 911 Rsr. Veterano dell'automobilismo, Gimmi dal 2008 al 2017 è stato pilota ufficiale Ferrari nelle competizioni Gt, conquistando, oltre al Campionato Fia Gt, l'International Gt Open. Il romano vanta inoltre successi alla 12 Ore di Sebring, alla Petit Le Mans e un doppio trionfo nella 24 Ore di Spa-Francorchamps.

- Gimmi, lei conosce benissimo Monza, avendovi



corso con diverse vetture e in anni differenti. Le piace il tracciato della Brianza? Quali sono i suoi ricordi più belli?

«È un circuito molto bello e che nell'epoca moderna ha sempre mantenuto il suo layout, più o meno. Ci ho corso per la prima volta nel '98. Ho ricordi bellissimi, ho realizzato buoni risultati quando corrovo nell'Eurocup della Formula Renault. Ho anche rimembranze meno belle, come quando prese fuoco la mia Minardi nel 2004. È un circuito con grandi frenate ed alte velocità, tante ripartenze e con due varianti assai tecniche. La seconda di Lesmo è molto importante, così come il rettilineo che va all'Ascari. Si viaggia sempre con basso carico aerodinamico e il pilota può ancora fare la differenza».

- Le qualifiche hanno subito un grande ritardo causa maltempo. Non pensa sia giunto il momento di rivedere le regole e far sì che i team possano cambiare assetto tra prove e gara? Non è accettabile, inoltre, assistere a prove libere dove addirittura i piloti non girano...

«Questo aspetto è sicuramente tra quelli da migliorare. Le prove libere e le qualifiche potrebbero essere rese più semplici anche per chi va sulle tribune dalle prime ore della mattina. Sarebbe opportuno permettere ai team di apportare modifiche alla macchina nelle sessioni senza dover pensare al giorno dopo. Sarebbe anche più divertente».

- Red Bull ha disputato ottime qualifiche. A suo giudizio, quali elementi hanno favorito le prestazioni dell'RB13 su asfalto bagnato?

«Hanno un buon telaio, con grande grip meccanico. Inoltre, la loro downforce presenta un buon livello in curva e la vettura riesce ad avere più aderenza rispetto ad altre. Entrambi i piloti l'hanno dimostrato anche in gara, riuscendo a recuperare dal fondo e compiendo tanti giri costanti pur con pneumatici già usurati».

- Grandi exploit per i giovani emergenti Stroll e Ocon, apparsi a loro agio sull'acqua. Che giudizio nutre nei confronti dei due?

«Positivo. Stanno facendo bene, specialmente Ocon. Il francese è stato sempre veloce e redditizio. Stroll, molto criticato all'inizio, dal Canada ha dimostrato che quel risultato non è stato solo frutto della fortuna. Ottenere la quarta piazza in qualifica, specialmente nel Q3, con il meteo che andava rapidamente peggiorando, è notevole».

- La Ferrari ha pagato un difficile adattamento delle gomme full wet sul tracciato monzese, oppure questo è dipeso dal fatto che il team di Maranello aveva lavorato più che altro in ottica gara?

«Difficile dirlo. Sicuramente è emerso che la Ferrari con le intermedie andava molto bene ma con le full wet ha lamentato un ritardo dalla concorrenza di vertice. Penso più alla prima ipotesi che alla se-

conda, comunque».

- Hamilton ha conquistato 69 pole in carriera, stabilendo il primato storico della categoria. Spendiamo due parole su questa impresa, oltre che sul week-end perfetto dell'inglese.

«Monza è una pista che Lewis ama ed ora è entrato ancor più nella storia con il primato delle pole position, fatte segnare nell'arco di 200 Gp: una percentuale grandiosa. Hamilton ha dominato e sarà un campionato bello sino alla fine. Speriamo che i guasti non facciano da terzo incomodo».

- Bello il derby finlandese tra Raikkonen e Bottas, potremmo dire un duello da "vera" Formula Uno...

«Concordo. Mi è piaciuto anche il triello finale con le due Williams e Pérez: sicuramente il Gp ha regalato tanti sorpassi ed è stato velocissimo. Basti pensare che è durato un'ora e un quarto. Certo ci si aspettava qualcosa di più dalla Ferrari ma la Mercedes ha realizzato una doppietta formidabile».

- Ricciardo ha dimostrato di essere il solito "animale da gara", compiendo una bella rimonta, supportato

dall'ottima strategia Red Bull. Esempire il sorpasso del ragazzo di Perth su Raikkonen.

«Daniel, partito dal fondo, è arrivato in gran velocità e ha realizzato tanti sorpassi, cosa che non è mai facile. La manovra su Kimi è stata un'azione dura ed entusiasmante, oltre che bella da vedere. La strategia è stata perfetta, sarebbe stato bello vederlo partire davanti».

- I due piloti Force India questa volta hanno fatto i bravi. Che ne pensa della loro rivalità?

«Penso che siano in guerra (Bruni ride). Ocon è giovane e Pérez le ha sempre fatte certe manovre, anche in altri team. La loro rivalità fa bene allo spettacolo ma è al limite del regolamento. Certo, a volte ha penalizzato la squadra».

- Vandoorne ha disputato una gara consistente, tenendo a lungo le supersoft prima di essere costretto al ritiro per la solita mancanza di potenza. Strategia giusta per il belga?

«Sembrava buona in effetti ma poi come al solito la power-unit Honda ha lamentato problemi. Vandoorne aveva fatto una bella qualifica ed è stato un peccato per lui che sia finita così. Ma Stoffel sa dov'è e purtroppo non è una novità».

- La Ferrari ha festeggiato i 70 anni di storia dinanzi alla marea rossa di Monza. Lei ha tanti ricordi e successi legati al Cavallino Rampante.

Quali l'emozionano più di tutti ancora oggi?

«Sicuramente la prima vittoria ottenuta nel Gt e la 24 Ore di Le Mans nel 2008, dove la Ferrari non vinceva da decenni. Inoltre il primo mondiale vinto nel WecGt quattro anni fa. Sono fiero di quello che siamo riusciti a fare assieme e mi porto tutti questi ricordi nel cuore. Anche se adesso ho voltato pagina».

QUELLO CHE HA FATTO HAMILTON, CONQUISTARE 69 POLE IN 200 GP, È QUALCOSA D'INCREDIBILE

GIANMARIA BRUNI



STROLL E OCON SONO GIOVANI MA HANNO IMPRESSIONATO CON PRESTAZIONI DAVVERO AL TOP

GIANMARIA BRUNI



VANDOORNE AVEVA FATTO UNA BELLA QUALIFICA. PECCATO POI PER I SOLITI PROBLEMI

GIANMARIA BRUNI



GP ITALIA

LA NOVITÀ

di Alessandro Bucci

F.1 nelle vie di **Milano**

PARATA DI PILOTI DEL GP A BORDO DI VETTURE STORICHE. UN'IDEA DI SUCCESSO, VISTI I TANTISSIMI SPETTATORI

I piloti di Formula Uno a bordo di auto d'epoca che sfilano a Milano da Piazza Castello attraversando il Parco Sempione. Che dite? Un sogno? No, stiamo parlando di realtà. Un presente decisamente diverso da quello vissuto negli ultimi anni, con i protagonisti del grande Circus distanti dal pubblico e blindati dietro a rigidissimi protocolli. Sulla scia dell' "F.1 London Show", evento tenutosi nella capitale inglese prima del Gp di Silverstone riscuotendo grandissimo successo, a Milano è stato organizzato giovedì 31 agosto un spettacolo senza precedenti per il capoluogo lombardo, con ben dieci piloti che, scortati dalla Polizia di Stato, hanno sfilato su vetture che hanno fatto la storia dell'automobile. È il caso della Ferrari 750 Monza del '56, sulla quale si è visto un Kimi Raikkonen insolitamente sorridente. O della Lancia Aurelia B24, sempre di quell'anno, con Romain Grosjean alla guida, accolto da tanti applausi.

Il successo della "Milano Drivers' Parade", evento studiato per valorizzare anche il territorio locale, è merito degli sforzi prodotti da Aci storico, in collaborazione con il Club Mille miglia e l'Automobile Club Milano, che hanno consegnato agli 11.000 accorsi in Piazza Castello un primo 'step' importante per riavvicinare la Formula Uno al grande pubblico. Fondamentale, per la realizzazione dell'evento, anche il patrocinio della Regione Lombardia, Comune di Milano e Comune di Monza.

Alla parata, nata dall'idea del presidente dell'Aci Sticchi Damiani, rimasto positivamente colpito dall'evento londinese, non sono accorsi solo appassionati e tifosi armati di bandiere e striscioni, ma anche tanti curiosi de-

siderosi di scoprire da vicino un mondo che, nell'ultimo decennio, aveva sempre di più guadagnato una dimensione elitaria ed esclusiva.

Bello l'omaggio alla Polizia Italiana, con la presenza nel corteo di tre glorie quali la Ferrari 250 GT/E del '62 (unico esemplare del Cavallino Rampante dato in dotazione alla Polizia Italiana e assegnata alla Questura di Roma dal '63 al '73), l'Alfa Romeo Giulietta 1300 Ti del '60 e l'Alfa Romeo Giulia Super 1600 del '71.

Ed è stata proprio la Ferrari 250 GT/E a scortare la Ferrari 750 Monza con al volante Iceman e la Ferrari 857 del '55 con a bordo la speranza italiana Antonio Giovinazzi, accolto da applausi d'incoraggiamento e dall'affetto dei tifosi connazionali, che sognano di vederlo in griglia con la Rossa un giorno o l'altro. Non c'è che dire, Liberty Media sta facendo sentire sempre di più la sua presenza e i cambiamenti sono sotto gli occhi di tutti.

Sarà interessante vedere gli sviluppi che nasceranno dalle importanti fondamenta gettate quest'anno. ●

PARATA DI STELLE

Kvyat, sotto, e poi, a destra dal basso, Raikkonen, Bottas, Stroll, Giovinazzi, Sticchi Damiani e Wehrlein fanno un bagno di folla a Milano prima del Gp a Monza





di Mario Donnini



La Safety-Car
in pista durante
l'interruzione delle
qualifiche e in basso
Massa che gioca
a calcio col figlio...

Ci vuole più rispetto per i tifosi, please

**LE REGOLE VANNO CAMBIATE. NON HA SENSO VIETARE
DI ADATTARE ASSETTI ALLE MUTEVOLI CONDIZIONI METEO**

No, dico, ma ce la vogliamo piantare con la regola del parco chiuso tra qualifiche e gara che castra qualsiasi possibilità di mettere mano sugli assetti delle monoposto adattandole opportunamente, in caso di meteo pazzo o variabile? Davvero possiamo e vogliamo continuare così? Se una norma porta a conseguenze assurde, inattuali, impopolari o non più opportune, si interviene e si cambia.

S'aggiusta e si lima. Punto.

Perfino Giovanni XXIII convocò il Concilio Ecumenico Vaticano II per cambiare tante cose che andavano indifferibilmente mutate, nell'assetto della chiesa cattolica. Figuriamoci, mutatis mutandis, se non si riesce a rettificare questa lorda struttura. La quale ormai, in caso di weekend a meteo instabile, sol per questo è capace di rovinare il più delle volte lo spettacolo agli appassionati e di togliere a piloti e team qualsiasi velleità di confronto immediato, sereno, vibrante e basato sull'estrinsecazione dell'adattabilità di entrambi alle mutevoli condizioni atmosferiche.

Anche perché i più danneggiati - ben al di là di squadre e conduttori in lizza nel mondiale - sono quelli devotamente pronti, in nome di questa passionaccia infame che tutti ci avvince, a acquistare biglietti dagli importi dovuti prossimi a quelli di chi ha i muratori per casa. Sì, i tifosi.

Cioè, pazienza se andare a vedere un Gp costa, ma una volta che sto lì e ho pagato, poi voglio divertirmi. Ho tutto il diritto di vedere le monoposto sfrecciare, assettabili alla bisogna. Anche se piove, c'è vento, magari fa corrente e qualcuno rischia di farsi la bua, ma domani tornerà il sole.

Non solo perché ho pagato, tra l'altro, ma anche perché gli importi versati a piloti e squadre per la partecipazione al mondiale coprono largamente rischi di raffreddori, colpi di tosse e eventuali attacchi influenzali. Quanto alla questione sicurezza,

Monza è pista dotata di regolare omologazione Fia per la F.1, sia sull'asciutto che sul bagnato, quindi, a meno che non si scateni un monzone, motori accesi e via andare. Invece no. Manco per idea.

Le qualifiche del Gp d'Italia 2017 ripartono quasi due ore e mezzo dopo l'interruzione decisa dalla Fia per la pioggia battente e il rischio d'aquaplaning, tale da giocare un brutto scherzo alla fine del rettilineo principale alla Haas di Grosjean, partita a inizio Q1 come una saponetta sulle piastrelle durante una doccia incauta.

Poco dopo, a detta della stragrande maggioranza dei piloti - primo fra tutti l'ex pensionato Massa, il che è tutto dire, visto che non può certo esser tacciato della nomea di folle scavezzacollo - c'erano di nuovo le condizioni per ripartire, eppure nada.

Tanto che Felipe - per intrattenere il pubblico che cominciava a avere i coglioni comprensibilmente girati a elica - s'è messo a giocare a calcio davanti al box Williams, mentre l'immenso Arturo Merzario ai microfoni Rai ha ricordato che ai suoi tempi una manfrina del genere sarebbe stata stroncata senza pietà.

Dai, su, è ora di finirla. Questa è la Formula Uno, siamo sull'asfalto di Monza, mica sul pavimento di Villa Arzilla, pericolosissimo per gli anziani ricoverati che devono restare in camera solo perché un'infermiera zelante ha appena dato lo straccio.

Sapete qual è la sporca verità? Ormai ogni volta che cadono due gocce, la Formula Uno si autoblinda e risponde con scene d'ipersicurezza isterica e inibitoria. Sempre. In qualifica, al via - castrato da indegne safety-car -, o peggio ancora in gara, dove sotto la pioggia battente l'unico vero specialista superstite è l'autista Bernd Mayländer, indegno e assurdo erede del leggendario rainman Vittorio Brambilla.

E non serve a niente sentire Ross Brawn che prova a strappare l'applauso gigio-

neggiando e dicendo ai microfoni delle Tv che è ora di togliere Drs e penalità in griglia: quelle, in confronto, son cavolate. L'emergenza esistenziale è un'altra.

La Formula Uno deve coraggiosamente fare pace con se stessa dopo la tragedia del caro Jules Bianchi e ricordarsi d'essere uno sport estremo, uno degli ultimi rimasti. Come tale, una disciplina che si deve muovere in termini di rischio ragionevole senza inseguire la folle chimera della sicurezza assoluta, che non sono in grado di assicurare neppure i luminari più pagati nei corridoi di cliniche private esclusive. Basta parco chiuso indiscriminato e ammosciante, dunque. Se piove, mettete i piloti in condizioni di correre con assetti, gomme e contesti sostenibili.

E basta buonismo coniglio, please.

E tu, caro Circus stramilionario - Costruttori, Charlie, Liberty Media e papaveri vari compresi - mostrati pronto a tornare elastico, coraggioso e rispettoso dei tifosi.

Come diceva una meravigliosa Anna Mazzamauro, Fantozzi, sia Uomo. ●

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



RITORNO DI FIAMMA

CAPELLI SU F1 BIPOSTO!

Il 31 agosto, sul tracciato di Monza, è tornato a guidare una F1 l'ex pilota Ferrari e presidente dell'Automobile Club Milano, Ivan Capelli. Il milanese ha pilotato la celebre biposto della F1 Experiences, trasportando a bordo il giornalista ed amico Ettore Giovannelli. «È stata un'esperienza incredibile, come se il tempo non fosse mai passato» ha dichiarato a caldo Capelli, aggiungendo: «Nonostante la vettura sia dotata di tutte le innovazioni attuali, è pur sempre un 10 cilindri che "suona" come le F1 che guidavo io». Su iniziativa di Liberty Media, anche due commissari di percorso ACM (Ignazio Buscemi e Andrea Sanson) sorteggiati tra 200 candidati hanno effettuato un giro sulla biposto con Capelli, nella foto sotto, che, su Liberty Media, ha avuto parole elogiative.



LECLERC E GIOVINAZZI NELLE PROSPETTIVE DI MARCHIONNE

«ANTONIO E CHARLES VANNO FATTI CRESCERE»

«Leclerc e Giovinazzi? Rappresentano il nostro futuro e bisogna trovarli un posto per farli crescere. Bisogna trasferirli in un altro vaso, prima di riportarli a casa». Il presidente della Ferrari Sergio Marchionne l'ha detto chiaro e tondo a Monza. Dopo aver messo a posto i tasselli più importanti con la riconferma di Vettel (tre anni) e Raikkonen (una stagione) il Cavallino vuol mettere a posto anche gli altri pezzi del puzzle: far fare esperienza ai suoi giovani. Resta da vedere dove. Da una parte Leclerc potrebbe finire alla Sauber. Va letta in questa ottica la possibilità data al pilota monegasco proprio alla vigilia del via del Gp d'Italia di effettuare le prove libere con la monoposto del team elvetico in quattro occasioni. Charles guiderà al venerdì in Malesia, Stati Uniti, Messico e Brasile; non è esclusa una sua presenza anche ad Abu Dhabi qualora avesse già l'aritmica certezza della conquista del titolo F2. Il tutto in ottica 2018 quando prenderà il posto di Pascal Wehrlein. Diversa la situazione che riguarda Giovinazzi. Antonio a Monza ha saltato le prove libere del venerdì con la Haas ma proprio col team Usa potrebbero aprirsi degli spiragli per Antonio nonostante la squadra americana abbia già riconfermato i suoi due piloti: Grosjean e Magnussen. Di sicuro verrà valutata la strada migliore da percorrere e fatto ogni tentativo possibile per dare una chance ad Antonio. Sul futuro delle due giovani promesse del Cavallino ha detto la sua anche il team principal Maurizio Arrivabene: «L'obiettivo è vedere con noi in futuro Giovinazzi e Leclerc, ma prima devono dimostrare di meritarselo».



PILOTI VS CALCIATORI! SUPERSFIDA IN KART

Tra gli eventi collaterali al Gp d'Italia s'è disputato l'Heineken Champions of the Grid, sfida kartistica dai toni goliardici tra piloti F1 ed ex stelle del calcio internazionale. A completare il team formato dai piloti, comprendente i driver Force India e Red Bull, David Coulthard, presente anche come testimonial Heineken. All'interno di un circuito studiato sul rettilineo del tracciato monzese, sotto la direzione di Jackie Stewart nei panni di "driver mental coach", i concorrenti si sono confrontati in sfide 1 vs 1 con il risultato finale che non poteva che pendere dalla parte del team piloti, 3-1. Solo Christian Karambeu (ex Sampdoria e Real Madrid tra le tante squadre) ha avuto la meglio su un cavalleresco Coulthard, mentre Pérez è stato squalificato per guida troppo estrema nei confronti dell'ex stella del Real Madrid Michelle Salgado. In difficoltà gli ex portieri Francesco Toldo (Inter) e Dida (Milan), battuti dai divertiti Ricciardo e Verstappen, mentre Louis Saha (ex Manchester United e Lazio) nulla ha potuto contro Ocon, a lato, nonostante sia stato l'ex più competitivo.

LENTE D'INGRANDIMENTO



Il presidente del Consiglio Gentiloni con Tronchetti Provera e Jean Todt capo della Fia. A destra Donatella Versace



TANTI I VIP OSPITI

PARTERRE DA URLO

Tanti i nomi di grido ospiti, a iniziare dagli attori Kit Harrington e Liam Cunningham della celebre serie tv Game of Thrones (nella foto in basso a sinistra, nell'altra pagina), per passare all'attore Christopher Lambert e alla stilista Donatella Versace. Per la musica, oltre alla Michielin, si sono visti i DJ Miriam e Olivia Nervo, mentre sul versante sportivo tanti calciatori, tra cui Alessio Romagnoli e Fabio Borini del Milan, Borja Valero e Henrique Dalbert dell'Inter.

CON MASSA CAPITANO

A CALCIO PILOTI SCONFITTI

Mercoledì 30 agosto è andata in scena la consueta partita della Nazionale Piloti, contrapposta per l'occasione all'Assolombarda. È toccato a capitano Felipe Massa e al talento del FDA Charles Leclerc provare a trascinare i suoi. Il goal messo a segno dall'ex F1 "Tonio Liuzzi non è bastato, con la squadra lombarda vincente per due reti ad una. L'incasso dell'evento, intitolato "Pit-Stop alla Solidarietà" e la cui cifra ammonta a 164.280 euro, è stato devoluto in beneficenza.

LA CANTANTE HA ESEGUITO L'INNO

BRAVA MICHIELIN!

A cantare l'inno d'Italia prima del via, sotto gli occhi di Vettel, Hamilton, Alonso c'era la cantante più appassionata di corse d'Italia: Francesca Michielin, 22 anni. Un volto notissimo per la musica: tutti sanno che ha vinto X Factor, è giunta seconda a Sanremo 2016 con la canzone "Nessun grado di separazione". Ma quasi nessuno conosce invece la sua passione per la F1. Tifosa di corse da sempre, praticamente da quando era bambina, Francesca è cresciuta... leggendo Autosprint. Ci ha confessato, anche emozionandosi non poco, che ha letteralmente imparato a leggere sulle pagine del nostro settimanale. «Guardare il Gran Premio la domenica a casa era un rito in famiglia. Mio padre era un vero appassionato di F1, andava a diverse gare ogni anno e comprava sempre il vostro giornale. E da bambina, assieme a mio fratello, ci ritrovavamo a sfogliare Autosprint guardando prima le figure e le foto, quando eravamo piccolini, e poi i titoli e gli articoli appena abbiamo imparato a leggere. Ricordo con affetto i numeri speciali che precedevano sempre il Gp d'Italia a Monza che erano più ricchi di storie, foto di piloti, disegni delle auto e dei caschi dei piloti. E io divoravo tutto quello che c'era. Non mi vergogno di dire che ho imparato a leggere proprio con Autosprint. E poi sono appassionata la meccanica per cui ero sempre avida di informazioni». A chi vanno le sue preferenze è scontato, ma non del tutto. «Tifo Ferrari come ogni italiano, però ho una venerazione per Fernando Alonso. Che risale a tanti anni fa, quando lui correva con la Renault». Francesca avrebbe anche voluto correre in kart: «Mio fratello lo ha guidato per qualche tempo e volevo salirci anch'io ma ero troppo piccola. Però mi sono rifatta girando a Monza con la safety car della F1 prima del Gran Premio. No, non guidavo io: ero di fianco a Peter Zanchi (rallista ed ex presidente AC Milano). Che effetto mi ha fatto? Fantastico! Monza la conosco bene perché ci ho corso tante volte... con la Playstation, il mio gioco di guida preferito, ma sperimentare dal vivo le sensazioni in macchina con le staccate è stata un'emozione pazzesca».

(a.s.)



DA BOMBASSEI

PREMIATO ROSS BRAWN

In occasione dell'appuntamento monzese, Alberto Bombassei, presidente Brembo, ha consegnato a Ross Brawn di Liberty Media il riconoscimento "Excellence Award by Brembo". Questo premio, precedentemente intitolato a Bernie Ecclestone ed in vigore dal 2011, consiste in un impianto frenante Brembo F1 e viene consegnato ogni anno durante il weekend del Gp d'Italia a una figura che ha contribuito a diffondere e sostenere l'eccellenza di questo sport nel mondo. Il nome di Ross Brawn, ex Direttore Tecnico Ferrari ed ex Team Boss di Honda (poi divenuta BrawnGp) e Mercedes va ad aggiungersi alla lista dei premiati che vede, oltre a Ecclestone, Montezemolo, Lauda, Williams, Todt e Tronchetti Provera.



Sopra, la nazionale Piloti, due fans di Force India e Alonso in compagnia della cantante Francesca Michielin



Vettel in Vespa e Hamilton super trendy hanno incuriosito gli appassionati nel paddock del Gp di Monza

GP
ITALIA

LE CELEBRAZIONI di Andrea Cordovani



GETTY IMAGES

Ferrari 70

è qui la festa (comunque)

MARANELLO - Il corpo a Monza. Il cuore a Maranello. E la testa già a Singapore. Nonostante tutto non ha confini la passione e la leggenda della Ferrari nei giorni in cui si entra nel vivo delle nozze di platino del Cavallino. Settanta anni di un mito. Pronto a celebrare l'evento nel prossimo weekend nel ventre materno di Maranello. Con ancora negli occhi le scene del blitz Mercedes al Gp d'Italia e all'orizzonte la sfida di Singapore, ennesimo incrocio pericoloso nella corsa al Mondiale 2017. In mezzo le celebrazioni per i 70 anni dalla nascita del mito. Un grande tuffo nel passato affacciato sul futuro. Una bella festa con tanti dei protagonisti che hanno caratterizzato la storia del Cavallino. Un fine settimana all'apice di una stagione comun-

TRA MONZA E MARANELLO, CON LO SGUARDO GIÀ VERSO SINGAPORE. IL GIUBILEO ROSSO OMAGGIA IL PASSATO MA GUARDA AL FUTURO

SUTTON-IMAGES.COM



AUTO
SPORT
NI



COLOMBO

que straordinaria per la Scuderia. 1947-2017: le celebrazioni sono scattate lo scorso 12 marzo, a 70 anni dalla prima messa in moto e i successivi primi chilometri percorsi da Enzo Ferrari sulla 125S, la prima vettura a portare il suo nome sgommando direttamente nella leggenda. In gara, quella vettura, debuttò l'11 maggio 1947 al Circuito di Piacenza con al volante Franco Cortese. «Un insuccesso promettente», ebbe a dire il Drake riferendosi a quel debutto interrotto da un'avarìa alla pompa di alimentazione mentre la Rossa si trovava al comando. Un insuccesso che durò lo spazio di 9 giorni perché al Gran Premio di Roma, Cortese regalò alla 125S il primo successo completando 40 giri (per complessivi 137,6 km) alla media di 88,5 kmh. Alla fine del 1947 saranno in totale sei i successi ottenuti dalla 125S. Quattro con Cortese (che oltre a Roma s'impose anche a Vercelli, Vigevano, Varese) e due con Nuvolari (Forlì e Parma).

Leggenda e passione: l'asta di Sotheby's

Uno dei momenti salienti sarà senza dubbio l'asta di sabato 9 settembre "Leggenda e Passione", organizzata dalla celebre casa d'aste RM Sotheby's. Un evento destinato a diventare l'asta monomarca più importante della storia delle aste di auto da collezione. Per l'occasione saranno battute le vetture di Maranello più rappresentative dei 70 anni di storia del marchio. Tra le prime iscritte figura una 275 GTB del 1966 muso lungo completamente certificata dal reparto Ferrari Classiche, che conserva ancora motore e trasmissione originali. Il primo proprietario di questa vettura è stato Adlai Stevenson III, senatore americano dello stato dell'Illinois e pronipote di Adlai Stevenson I, vicepresidente degli Stati Uniti. Sotto il martelletto della RM Sotheby's sarà battuta all'asta anche LaFerrari Aperta, una delle Rosse più costose mai prodotte a Maranello. Si tratta della versione spider della prima ibrida prodotta dalla Scuderia. Inizialmente la tiratura era stata fissata in 209 unità, già tutte vendute prima che la vettura fosse presentata al Salone di Parigi 2016. Il ricavato dell'esemplare aggiuntivo, numero 210 e

SETTANTA ANNI DA FESTEGGIARE

Dalle pareti in cristallo alla carrozzeria, al nome stesso della SF70H di Vettel, tutto ciò che sa di Ferrari ricorda i 70 anni di vita della Casa. Sotto, da sinistra, la prima Rossa, la riproduzione della 125S, quindi Marchionne, qui insieme a Kimi, Piero Ferrari, Seb e Maurizio Arrivabene. A destra, la Daytona 365 Gtb/4, la sola stradale di questo modello realizzata in alluminio e, infine, vediamo l'editore seminale di Autosprint Luciano Conti in compagnia di Enzo Ferrari, di cui fu grande amico e affezionatissimo cliente



caratterizzato da una livrea esclusiva sarà devoluto in beneficenza. Il prezzo è stimato fra i 3 e i 4 milioni di euro; si dice che la cifra finale potrebbe superare i 7 milioni. Domenica, oltre 120 capolavori usciti dagli stabilimenti di Maranello dal 1947 a oggi si sfideranno in un prestigioso concorso di eleganza dove saranno valutate da un gruppo di giudici guidato da Ed Gilbertson, Giudice Capo Onorario della manifestazione. Alcuni di questi modelli sfileranno per Modena sabato e saranno esposte davanti all'Accademia militare della città.

Anche la Daytona Gtb/4 di Luciano Conti

C'è una storia nella Grande Storia. È quella dell'unica Daytona 365 Gtb/4 stradale costruita in alluminio appartenuta a Luciano Conti, il creatore della Conti Editore. Era rimasta abbandonata per 40 anni in una fattoria delle campagne giapponesi e che sarà una delle reginette dell'asta di sabato 9 settembre. Degli oltre 1200 esemplari prodotti di questa vettura dal 1969 al 1973, Ferrari ne costruì solo cinque con carrozzeria leggera e destinate alle corse e solo una in versione stradale. Quella poi acquistata dal suo amico Luciano Conti dal concessionario di Bologna Motor Spa di Carla Allegretti. Solo un anno più tardi, Conti cedette questa vettura unica a Guido Maran di Verona che un mese dopo la rivendette all'industriale Carlo Ferruzzi di Ravenna. L'anno successivo la Daytona 365 Gtb/4 passava ancora di mano e venne cancellata nel mese di luglio dalla motorizzazione italiana per essere importata da una concessionaria giapponese tre mesi dopo. L'auto diventò subito celebre nel Paese del Sol Levante grazie anche a un report pubblicato sulla rivista Car Graphic nel 1972. Tre anni dopo fu acquistata da Giro Guwa di Gifu e nell'aprile del 1979 da Tateo Ito di Nagoya. Quasi un anno più tardi passò a Makoto Takai, il collezionista che la terrà nascosta per quasi 40 anni in un magazzino nelle campagne giapponesi. Secondo Sotheby's questo esemplare, rimesso in vita a Maranello nei primi mesi del 2017, ha un valore di circa 1,7 milioni di euro. All'asta ci sono 35 vetture del Cavallino. Tra le più quotate RM Sotheby's proporrà una 250 Gt Lwb California Spider Scaglietti del 1959 (stima 9,5 milioni di euro) e una 288 Gto del 1985 (quotazione di 4 milioni di euro) e una 250 Gt Cabriolet Serie I del 1958 valutata dagli esperti 9,5 milioni di euro. ●



SUTTON-IMAGES.COM





PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Grosjean	3°	33"433
Verstappen	3°	39"888
Hülkenberg	9°	24"418
Magnussen	11°	24"384
Sainz	13°	24"865
Raikkonen	15°	25"367
Ocon	16°	24"432
Stroll	17°	26"131
Ericsson	18°	25"310
Kvyat	19°	25"826
Wehrlein	20°	25"212
Massa	21°	25"078
Palmer (+5")	25°	31"008
Verstappen	27°	24"173
Alonso	30°	24"442
Vettel	31°	24"307
Hamilton	32°	23"725
Pérez	32°	25"377
Bottas	33°	23"728
Grosjean	34°	24"307
Ricciardo	37°	23"951

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

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	1.15"32"312	243.626	1'23"488	50
2°	18	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 4"471	243.386	1'23"722	53
3°	15	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	53	a 36"317	241.690	1'23"897	51
4°	12	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	53	a 40"335	241.477	1'23"361	49
5°	10	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	53	a 1"00"082	240.439	1'25"054	43
6°	8	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1"11"528	239.841	1'25"652	53
7°	6	L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1"14"156	239.704	1'25"625	51
8°	4	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1"14"834	239.669	1'25"477	30
9°	2	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1"15"276	239.646	1'24"968	48
10°	1	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	52	a 1 giro	238.060	1'24"351	48
11°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	52	a 1 giro	237.516	1'26"037	48
12°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	237.470	1'25"894	43
13°		N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	237.328	1'26"131	46
14°		C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	237.275	1'26"210	46
15°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	52	a 1 giro	235.713	1'25"020	48
16°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 2 giri	233.933	1'26"547	47
17°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	50	Cambio	235.768	1'25"871	44
18°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	49	Cons.inc.	231.429	1'27"663	20

NON CLASSIFICATI

	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	33	Power Unit	235.319	1'26"912	30
	J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	29	Trasmissione	232.842	1'25"752	27

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL TREDICESIMO GRAN PREMIO

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

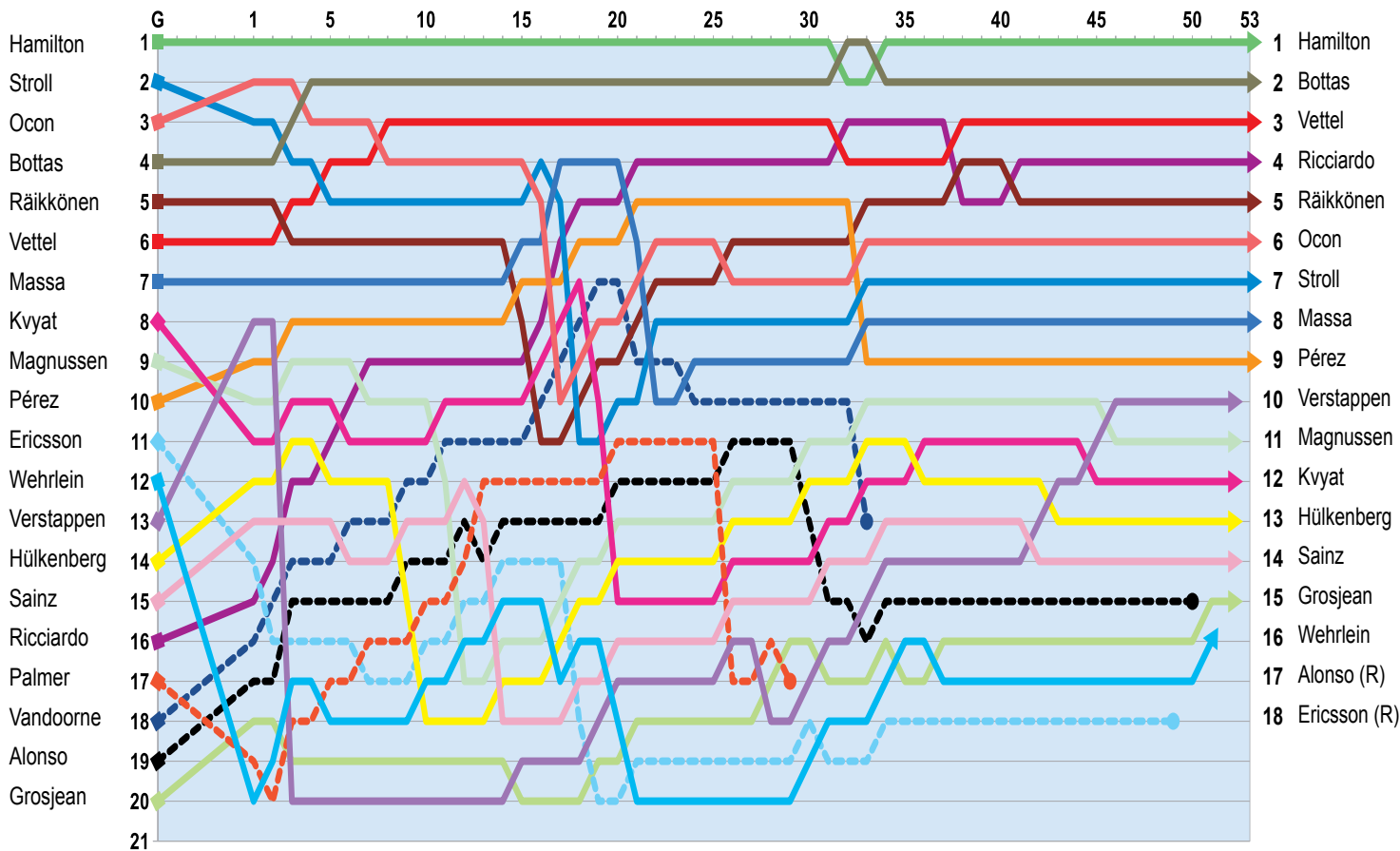


ITALIA | 13ª gara del mondiale F.1 | 3 settembre 2017 | Autodromo Nazionale di Monza (5.793 km)
 | Distanza: 306.720 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: pioggia in prova e sole in gara

LEGENDA

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

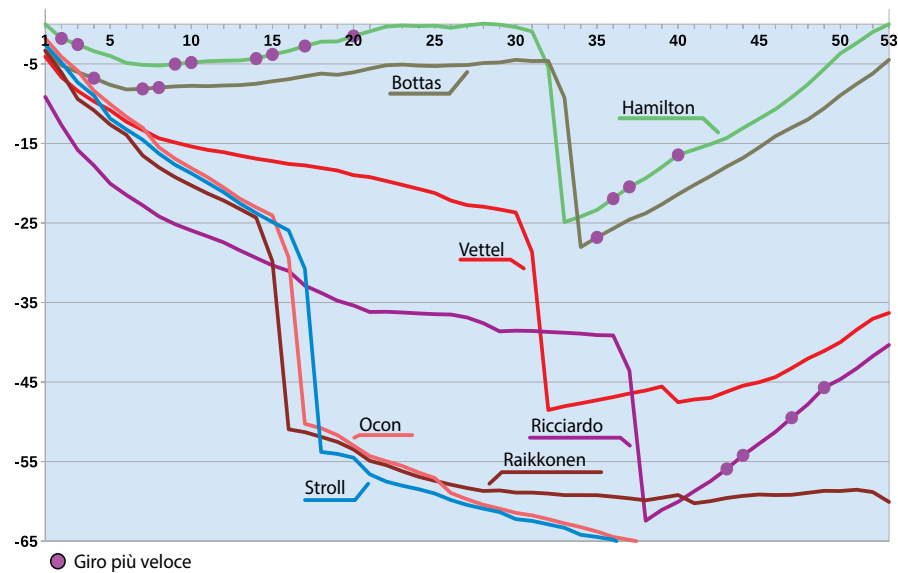
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
 215 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Kvyat	327.1	Pérez	357.4
Hamilton	326.6	Massa	356.7
Ricciardo	326.3	Ricciardo	355.2
Stroll	325.9	Verstappen	353.0
Vettel	325.7	Kvyat	352.8
Ocon	325.6	Stroll	351.5
Bottas	323.8	Sainz	350.3
Pérez	321.3	Raikkonen	349.5
Verstappen	318.4	Hülkenberg	349.2
Vandoorne	312.8	Bottas	348.4
Hülkenberg	312.0	Grosjean	347.8
Massa	311.8	Wehrlein	346.2
Alonso	311.7	Vandoorne	345.7
Raikkonen	311.6	Magnussen	345.2
Sainz	308.4	Ocon	345.0
Magnussen	307.4	Vettel	343.8
Ericsson	306.7	Alonso	342.9
Grosjean	297.2	Hamilton	342.2
Wehrlein	289.0	Ericsson	337.6

I DISTACCHI



Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

IMBATTUTO
J.P.Montoya
(Williams FW26/BMW, 2004)
1'19"525 media 262,242 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
R.Barrichello
(Ferrari F2004, 2004)
1'21"046 media 257,320 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
M.Schumacher
(Ferrari F2003-GA, 2003)
1h14'19"838 media 247,585 km/h



PROVE LIBERE

VENERDÌ 1 SETTEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Bottas	1'21"972	1'21"406
2° Hamilton	1'21"537	1'21"462
3° Vettel	1'22"652	1'21"546
4° Raikkonen	1'22"689	1'21"804
5° Verstappen	1'22"749	1'22"409
6° Ricciardo	1'22"742	1'22"752
7° Vandoorne	1'23"465	1'22"947
8° Alonso	1'24"015	1'22"968
9° Ocon	1'23"400	1'22"977
10° Massa	1'23"561	1'22"985
11° Sainz	1'23"680	1'23"150
12° Hülkenberg	1'24"542	1'23"272
13° Pérez	1'23"317	1'23"352
14° Palmer	1'25"166	1'23"317
15° Stroll	1'23"991	1'23"403
16° Grosjean	1'24"079	1'23"567
17° Magnussen	1'23"973	1'23"650
18° Kvyat	1'24"012	1'24"253
19° Ericsson	1'25"687	1'24"894
20° Wehrlein	1'25"223	1'25"295

SABATO 2 SETTEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Massa	1'40"660
2° Stroll	1'40"888
3° Hülkenberg	1'41"491
4° Sainz	1'41"515
5° Palmer	1'44"369
6° Ericsson	1'44"701
7° Kvyat	1'45"033
8° Ricciardo	s.t.
9° Verstappen	s.t.
10° Vettel	s.t.
11° Raikkonen	s.t.
12° Alonso	s.t.
13° Vandoorne	s.t.
14° Grosjean	s.t.
15° Magnussen	s.t.
16° Ocon	s.t.
17° Wehrlein	s.t.
18° Bottas	s.t.
19° Pérez	s.t.
20° Hamilton	s.t.

NOTE

- (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio.
 (a) (e) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive.
 (b) (d) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive.
 (f) Penalità di 15 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive.
 (g) Penalità di 25 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive.
 (h) Penalità di 35 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive.

POLE POSITION

SABATO 2 SETTEMBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'36"009	1'34"660	1'35"554	30"379	33"053	31"155	
2° Verstappen	Red Bull RB13	1'37"344	1'36"113	1'36"702	30"558	33"418	31"964	
3° Ricciardo	Red Bull RB13	1'38"304	1'37"313	1'36"841	30"968	33"594	32"235	
4° Stroll	Williams FW40	1'37"653	1'37"002	1'37"032	30"974	33"567	32"024	
5° Ocon	Force India VJM10	1'38"775	1'37"580	1'37"719	30"697	33"877	32"520	
6° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'35"716	1'35"396	1'37"833	30"596	32"889	31"408	
7° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'38"235	1'37"031	1'37"987	30"603	33"873	32"254	
8° Vettel	Ferrari SF70H	1'37"198	1'36"223	1'38"064	30"579	33"460	31"964	
9° Massa	Williams FW40	1'38"338	1'37"456	1'38"251	31"126	33"932	32"229	
10° Vandoorne	McLaren MCL32	1'38"767	1'37"471	1'39"157	31"250	33"724	32"427	
11° Pérez	Force India VJM10	1'38"511	1'37"582		30"546	34"237	32"714	
12° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'39"242	1'38"059		31"275	34"147	32"544	
13° Alonso	McLaren MCL32	1'39"134	1'38"202		31"559	33"752	32"623	
14° Kvyat	Toro Rosso STR12	1'39"183	1'38"245		30"655	34"342	32"655	
15° Sainz	Toro Rosso STR12	1'39"788	1'38"526		31"099	34"235	32"886	
16° Magnussen	Haas VF-17	1'40"489			31"494	35"119	33"506	
17° Palmer	Renault R.S.17	1'40"646						
18° Ericsson	Sauber C36	1'41"732			31"938	35"514	33"900	
19° Wehrlein	Sauber C36	1'41"875			32"368	35"465	34"042	
20° Grosjean	Haas VF-17	1'43"355			32"170	36"106	35"079	

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA		
2ª FILA		
3ª FILA		
4ª FILA		
5ª FILA		
6ª FILA		
7ª FILA		
8ª FILA		
9ª FILA		
10ª FILA		

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

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

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



MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1°	L.Hamilton	238	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	-	-	-	-	-	-	-
2°	S.Vettel	235	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	-	-	-	-	-	-	-
3°	V.Bottas	197	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	10	18	-	-	-	-	-	-	-
4°	D.Ricciardo	144	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	15	12	-	-	-	-	-	-	-
5°	K.Raikkonen	138	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	12	10	-	-	-	-	-	-	-
6°	M.Verstappen	68	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	(m.)	1	-	-	-	-	-	-	-
7°	S.Pérez	58	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	(17°)	2	-	-	-	-	-	-	-
8°	E.Ocon	55	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	2	8	-	-	-	-	-	-	-
9°	C.Sainz	36	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	1	(14°)	-	-	-	-	-	-	-
10°	N.Hülkenberg	34	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	8	(13°)	-	-	-	-	-	-	-
11°	F.Massa	31	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	4	4	-	-	-	-	-	-	-
12°	L.Stroll	24	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	(11°)	6	-	-	-	-	-	-	-
13°	R.Grosjean	24	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	6	(15°)	-	-	-	-	-	-	-
14°	K.Magnussen	11	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	(15°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-
15°	F.Alonso	10	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	8	(m.)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-
16°	P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	(15°)	(m.)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-
17°	D.Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	(12°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-
18°	S.Vandoorne	1	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-
19°	J.Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	(12°)	(13°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-
20°	M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	(16°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-
21°	A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	P.Di Resta	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	J.Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

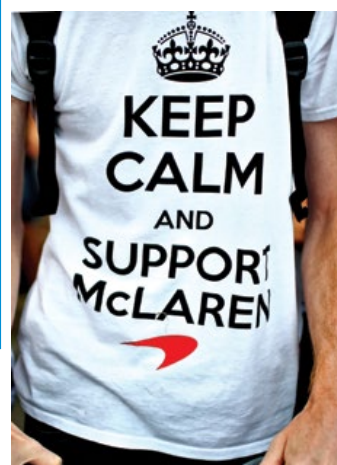
1°	Mercedes	435	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	12/15	25/10	25/18	-	-	-	-	-	-	-
2°	Ferrari	373	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	25/18	18/12	15/10	-	-	-	-	-	-	-
3°	Red Bull	212	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	0/10	15/0	12/1	-	-	-	-	-	-	-
4°	Force India	113	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	4/2	0/2	2/8	-	-	-	-	-	-	-
5°	Williams	55	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	0/4	6/4	-	-	-	-	-	-	-
6°	Toro Rosso	40	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Haas	35	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Renault	34	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	8/0	-	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	McLaren	11	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBIO GOMME

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

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-31°
Bottas	32°-33°
Hamilton	34°-53°





UN PODIO TRICOLORE

Un podio con molto tricolore, a fianco Antonio Fuoco e Luca Ghiotto, nell'ordine, ha suggellato un week-end bello e avvincente in F2. Sotto e in basso Ghiotto bagarree e in festa dopo aver vinto la domenica



Italiani in trionfo

LUCA GHIOTTO E ANTONIO FUOCO PROTAGONISTI ASSOLUTI SUL CIRCUITO DI CASA DOPO DUE CORSE EMOZIONANTI

di Alessandro Gargantini

MONZA - Se si siano messi d'accordo prima di raggiungere il tracciato lombardo, non lo sapremo mai. Ma sta di fatto che i nostri portacolori Luca Ghiotto e Antonio Fuoco davanti al pubblico di casa hanno compiuto la loro miglior recita stagionale, che li ha visti alternarsi, nelle due manche disputate, sul gradino più alto del podio. Nei fatti, è stato per due volte il pilota veneto della Russian Time a ritirare sul podio il trofeo del vincitore. Gli steward, nella notte del sabato, hanno però deciso di penalizzarlo di cinque secondi per aver tratto vantaggio da un taglio nell'erba nella prima variante.

La penalità l'ha privato della vittoria, facendolo retrocedere in quarta posizione, e ha consegnato il primato nelle mani di Antonio Fuoco, che ha così potuto festeggiare il suo primo successo nella categoria da-

vanti a Nobuharu Matsushita e Nicholas Latifi. Un grintosissimo Ghiotto si è ripreso la "sua" vittoria nella manche della domenica, quando dalla quinta posizione in griglia è risalito brillantemente fino raggiungere la leadership della corsa grazie ad un bel sorpasso all'esterno della prima di Lesmo ai danni del rookie Louis Deletraz, poi sceso in quarta posizione alle spalle di Sergio Sette Camara e Antonio Fuoco.

Ora Luca è quarto

Il predominio esercitato davanti al pubblico di casa consente ai piloti italiani di fare un importante passo in avanti nella graduatoria di campionato. Il pilota della Russian Time balza al quarto posto, distante solo nove lunghezze dalla seconda posizione di Oliver Rowland. Per Antonio Fuoco, al quarto podio stagionale, si sono aperte le porte della prima fascia della graduatoria di campionato, dove è risalito in nona posizione.

Incontenibile la soddisfazione di Ghiotto al termine della corsa che l'ha visto ritrovare il gradino più alto del podio dopo un digiuno che durava quasi un anno. Il veneto si era aggiudicato nel 2016 la vittoria nella Sprint race in Malesia.

«Oggi niente avrebbe potuto frapporti tra me e questa vitto-



ria, la più bella ed emozionante della mia carriera - ha raccontato il veneto - . La macchina era perfetta ed ho fatto una bella collezione di trofei davanti a questi splendidi tifosi che mi hanno fatto venire i brividi».

Feature Race da thriller

Il folto pubblico, che ha atteso fradicio sulle tribune fino a quasi le sette di sera per vedere i suoi beniamini, è stato ben ripagato da due corse molto avvincenti. La Feature Race si è decisa nel finale, con Oliver Rowland, terzo, che ha perso una ruota ed ha costretto i commissari a far intervenire la safety car. E al restart è successo di tutto. Nyck de Vries e Charles Leclerc, in lotta per il primato, si sono autoeliminati, mentre Luca Ghiotto, primo al traguardo, si è preso cinque secondi di penalità per aver tagliato alla prima variante: una manovra dalla quale ha tratto un discutibile vantaggio. La seconda manche è stata animata dalla rimonta dei nostri portacolori, che si sono ritrovati sul podio in compagnia del brasiliano Sette Camara. Sono rimasti a bocca asciutta, in entrambe le corse, i capoclassifica Charles Leclerc e Oliver Rowland, rispettivamente nono ed undicesimo la domenica dopo il ritiro nella prima manche. I due rimangono separati da ben 59 lunghezze nella graduatoria di campionato. Nella corsa di casa, il Team Rapax di Andrea Bergamini ha tanti motivi di soddisfazione. Oltre al buon quinto posto dell'affidabile Roberto Merhi, nella seconda manche, la squadra italiana ha rigenerato il rookie Louis Deletraz, che ha colto un settimo e un quarto posto. Lo svizzero non sembra nemmeno il lontano parente del pulcino visto nella prima parte di stagione alla Racing Engineering, che ha invece messo in mostra un ottimo, ma precipitoso, Nyck de Vries. A causa di un problema al motore nella Feature Race, il rookie Santino Ferrucci non è riuscito ad andare nuovamente a punti con il Team Trident come nelle due precedenti uscite. ●

DOMENICA NIENTE
AVREBBE POTUTO
FRAPPORSI FRA ME
E LA VITTORIA, LA
PIÙ BELLA DELLA
MIA CARRIERA

LUCA GHIOTTO



Ora **Leclerc** non vince più!

DA SETTE GARE CHARLES, APPENA INGAGGIATO DALLA SAUBER PER LE LIBERE, NON SALE SUL GRADINO PIÙ ALTO DEL PODIO

Sette corse senza una vittoria rappresentano una notizia se il personaggio in questione è il dominatore della stagione Charles Leclerc. Ma il digiuno del monegasco anche questa volta va però ricondotto a fattori esterni al suo controllo. Le sue performance sono solide e non tradiscono alcuna flessione. Se a Budapest e Spa erano state due squalifiche, la prima dopo aver colto la pole e la seconda

dopo un netto successo, in Brianza a tenerlo lontano da un probabile sesto successo stagionale è stato un brusco cambio di traiettoria di Nyck de Vries, che l'ha letteralmente spedito contro le barriere dopo un contatto tra le due vetture. Quando i due si trovano a combattere, spesso non va a finire bene. Già nella passata stagione, quando erano compagni di scuderia all'Art Grand Prix nella Gp3 Series, le scintille tra Charles e Nyck erano una costante.

Ma per il pilota della Prema, a Monza, sono arrivate anche buone notizie. Alla vigilia è stato comunicato l'ac-

cordo raggiunto con la Sauber, per il momento limitato alla disputa del primo turno di prove libere a Sepang, Singapore, Austin e San Paolo. E se il campionato di Formula 2 sarà deciso a Jerez, probabilmente lo vedremo sulla vettura svizzera anche ad Abu Dhabi. Un'ultima considerazione riguarda le tante penalizzazioni che quest'anno rivoluzionano a tavolino le classifiche nel dopo gara. E che spesso arrivano come vere docce fredde troppe ore dopo il termine delle corse. Non intendiamo entrare nel merito delle decisioni dei commissari, molto spesso condivisibili e assolutamente fondate, ma della loro tempestività che è da rivedere quando si tratta di valutazioni di comportamenti in gara. Come nel caso di Luca Ghiotto nel complicato fine settimana monzese. ●

A TUTTO FUOCO

Antonio Fuoco, a fianco, primo nella gara del sabato dopo la penalizzazione subita da Luca Ghiotto. In alto, Leclerc: ancora un week-end difficile per lui



Rivoluzione Formula 2

TURBO DA 620 CV, DRS E HALO SONO LE GROSSE CREDENZIALI DI UNA CATEGORIA CHE VUOLE AVVICINARSI ALLA FORMULA UNO

MONZA - Giù i veli dalla vettura che mancherà il 2018 della F.2. E i commenti sono tutti positivi. Charlie Whiting; il Ceo della serie, Bruno Michel, e Ross Brawn hanno rimarcato che il link con la F.1 diventerà ancora più stretto. Gli standard di sicurezza sono in linea con quelli della massima serie, ci sarà l'Halo e un motore Mecachrome turbo di 3,4 litri con potenza di 620 cv a 8.750 giri. Ci sarà il DRS ed una migliore gestione elettronica delle fasi di Virtual Safety Car. La vettura è, anche nel look, molto più vicina ad una F.1, ma non è stato chiesto a Dallara di compiere una rivoluzione rispetto alla macchina attuale. Le gomme saranno Pirelli e Mario Isola ha spiegato che, nelle fasi di progettazione della nuova F.2 2018, la factory milanese è stata parte integrante del progetto ed è stata a più riprese consultata. Un primo esemplare sarà consegnato alle squadre verso la metà di gennaio, il secondo arriverà un mese dopo. E ci sarà un primo assaggio per le squadre a metà dicembre. Abbiamo chiesto a Luca Ghiotto e ai team manager italiani impegnati nella categoria le loro prime impressioni. Eccole.

Luca Ghiotto - Russian Time

«Inizio dall'impatto visivo: la nuova macchina è davvero molto bella e appare molto più moderna di quella che sto guidando adesso. È più vicina, nel concetto, a una F.1. Mi piacerebbe molto guidarla. Mi aspetto che la nuova serie sia più utile e formativa per il passaggio alla Formula 1.

Ci saranno tanti cambiamenti nella guida, con l'arrivo del turbo. Non ho ancora idee chiare sul livello d'incremento della performance. Lo stile di guida andrà modificato: con una coppia molto più bassa e la risposta della sovralimentazione sarà fondamentale la gestione del gas».

Renè Rosin - Prema Racing

«La macchina nuova è molto bella. Gli organizzatori hanno lavorato bene. È più moderna ed in linea con il regolamento Fia. Sicuramente ci avvicineremo alla F.1. Tutte le squadre si trovano ora sullo stesso punto. Ci sono anche diversi elementi che pongono la nuova monoposto in continuità con la vettura attuale, soprattutto nel posteriore. Per noi, sarà importan-



FIRMATA DALLARA E MECHACROME

Sopra, il 6 cilindri Mecachrome che equipaggia la Dallara F.2 per il 2018. Sotto, la presentazione monzese con, da sinistra, Ross Brawn, Charlie Whiting, Bruno Michel e Mario Isola



te essere più rapidi degli altri a capirne i segreti».

Giacomo Ricci - Team Trident

«La nuova F.2 2018 è stupenda esteriormente e il nuovo concetto, con il motore turbo, avvicina maggiormente la categoria alla F.1. Io sono un fan del rumore e mi dispiace che le nuove macchine saranno più silenziose! Ritengo però corretta la direzione che è stata presa. Mi ha fatto piacere la presenza di Ross Brawn alla presentazione e il collegamento verso questa categoria. Ora tutte le squadre sono alla pari, non ci sono vantaggi per nessuno. Sono convinto che la macchina nuova sarà più veloce di quella attuale e alzerà il livello dei piloti. Penso saremo più veloci mediamente di almeno 1" sul giro. Sarà un cambio generazionale».

Andrea Bergamini - Team Rapax

«Sono favorevolmente impressionato dalla nuova vettura, che dà all'ambiente un nuovo e forte impulso. Inizia un nuovo ciclo: sarà fondamentale essere reattivi nel capire velocemente il suo comportamento e andare nella direzione giusta nelle scelte in merito all'assetto. Serviranno studi approfonditi durante l'inverno. Ci avvicineremo molto alla F.1, anche considerando che la nuova vettura è concettualmente più fresca rispetto alla precedente. I segreti da scoprire sono tantissimi: passeremo dei mesi invernali molto intensi».

Alessandro Gargantini



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Russell; 2. Aitken; 3. Hubert. Gara-2: cancellata.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Vincendo a Monza, Russell ha allungato sul compagno di squadra Aitken. In basso il podio tutto Art

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Russell stato dell'Art

GEORG CONQUISTA UN MERITATO SUCCESSO, NELL'UNICA GARA DISPUTATA, DAVANTI AI COMPAGNI DI TEAM AITKEN E HUBERT

MONZA - Quello di Monza è stato sicuramente uno dei fine settimana più complicati nella storia della Gp3 Series. La giornata di sabato è stata un vero incubo per team e piloti, per ore rimasti senza sapere quale destino li attendeva a causa della pioggia. Che prima ha portato alla cancellazione della qualifica del sabato mattina, quando le vetture erano già nella corsia box, poi ha causato il ritardo della medesima sessione F1. Se la gara della F2 è stata disputata in "zona cesarini" con partenza alle 18.30 anziché alle 16, per la Gp3 non vi era più spazio. Impossibile far scattare Gara-1 alle 20. Così, nel personale dei team e nei piloti è rimasta bloccata l'adrenalina, la tensione, lo stress accumulato in quello che verrà ricordato come il più lungo, bagnato, inutile sabato mai vissuto dalla Gp3.

A beffare ulteriormente la situazione ci ha pensato il regolamento del campionato che, per determinare lo schieramento di partenza dell'unica corsa disputata la domenica mattina (Gara-2 è stata cancellata), prevede di prendere la classifica del turno libero. In molti infatti, avevano risparmiato le gomme non cercando un tempo, la prestazione da urlo, preferen-

do tenere un set di pneumatici per la qualifica. E sono stati fregati. Come capitato a Giuliano Alesi per esempio, costretto a partire 17esimo, o a Kevin Joerg, addirittura ultimo.

Forse sarebbe meglio seguire la classifica di campionato, quando la qualifica non si disputa. Come accade in IndyCar. Ma tant'è, i piloti Art non hanno avuto questo problema perché anche nel turno libero hanno fatto poker, con Nirei Fukuzumi davanti a tutti. Ma proprio il giapponese, al momento di uscire dai box per avviarsi sullo schieramento di partenza dell'unica corsa programmata, è rimasto bloccato per un problema elettronico. Addio sogni di gloria. La gara l'hanno fatta gli altri tre piloti Art, con George Russell, Jack Aitken e Anthoine Hubert intenti a scambiarsi la prima posizione con assiduità e attenti a non commettere sciocchezze. Ci sono riusciti alla perfezione. Alla fine, ha vinto Russell che ha passato Aitken al 16° dei 22 giri percorsi. Ma non è stata una gara facile, colma di errori, incidenti, dovuti probabilmente a un eccesso di adrenalina accumulato dai piloti nelle 24 ore precedenti e una volta sciolta la "catena", hanno esagerato non poco. Con questa vittoria, la

BRUTTO INCIDENTE CON LORANDI

Che paura per Pulcini!

Non poteva concludersi peggio la corsa dei due piloti italiani presenti in Gp3. Alessio Lorandi, nono al via, con un buon scatto si era portato quinto e superata indenne la prima variante (tagliata all'interno per evitare Boccolacci-Maini-Schothorst entrati in contatto) si avviava verso la Roggia. Pulcini invece, settimo in griglia, è arrivato lungo alla prima staccata prendendo la via di fuga e rientrando proprio dietro a Lorandi. Giunto in prossimità della Roggia, Pulcini è letteralmente salito sulla Dallara del connazionale e i due, aggranciati, hanno sbattuto contro le protezioni. Il romano della Arden ha avuto la peggio. Persa conoscenza per l'urto col casco contro le protezioni della propria vettura, è stato trasportato all'ospedale per una Tac di controllo ma tutto è risultato negativo. Pulcini ha poi spiegato che Kari (alle sue spalle) lo ha spinto avanti contro Lorandi, creando le condizioni per il tamponamento. Peccato per i nostri che, reduci da una Spa deludente, a Monza potevano recuperare punti importanti.

quarta nel 2017, Russell ha allungato ulteriormente su Aitken ed ora la situazione in classifica generale volge decisamente a suo favore. I due inglesi, rispettivamente Junior Mercedes e Junior Renault, contano 162 e 119 punti. Dire che per Russell è ormai fatta è ancora presto, ma con quattro gare ancora in calendario tra Jerez e Abu Dhabi (a proposito, in Spagna si dovrebbe recuperare la seconda corsa di Monza cancellata), appare abbastanza chiaro che a meno di cataclismi, Russell si avvia ad ereditare la corona lasciata libera da Charles Leclerc.

Massimo Costa



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Bernhard-Bamber-Hartley; 2. Jani-Lotterer-Tandy; 3. Buemi-Davidson-Nakajima.

Le classifiche complete saranno sul prossimo numero



Porsche doppietta senza

LE 919H DOMINANO IN TERRA AMERICANA E FINISCONO COL DOPPIARE LA TOYOTA. S'IMPONGONO BERNHARD-BAMBER E HARTLEY CHE CONSOLIDANO LA LEADERSHIP IN CAMPIONATO



storia

IN FUGA PER IL TITOLO COSTRUTTORI

Con la doppietta messa a segno a Città del Messico la Porsche rafforza la leadership nella corsa al titolo Costruttori. Una vera prova di forza mai messa in discussione dalla Toyota

di Cesare Maria Mannucci

CITTÀ DEL MESSICO - Questa volta proprio non c'è stata storia. La Porsche conquista un'altra doppietta dopo la 6 Ore del Nurburgring, addirittura doppia le due Toyota e consolida la leadership in entrambe le classifiche del campionato Wec. Bernhard-Bamber-Hartley ottengono una facile vittoria, sempre al comando dalla prima ora. Questa volta, a differenza del Nurburgring, dai box Porsche non devono nemmeno intervenire per stabilire il risultato finale. Dopo la vittoria della 24 Ore di Le Mans, la Porsche ha deciso infatti che il titolo iridato debba andare a Bernhard-Bamber-Hartley perché in vantaggio di punti rispetto a Lotterer-Jani-Tandy. In Messico mai in grado di insidiare il ritmo dei compagni di squadra. Piccoli problemi hanno rallentato la gara di entrambe le due 919 H. Bamber ha dovuto sostituire il sensore Fia collegato al bocchettone di rifornimento, mentre Tandy è stato penalizzato per velocità eccessiva in pit lane. Le due Porsche hanno sempre corso distanziate da un distacco di circa 3", che poi si è ampliato nelle battute finali, quando ha iniziato a piovere. Travolte le due Toyota: Buemi-Davidson-Nakajima- concludono al terzo posto, doppiati, causa anche un contatto del pilota svizzero con Collard, e davanti l'altra TS050 di Lopez-Conway-Kobayashi. Resta il fatto che da quando la Porsche ha adottato il kit aerodinamico ad alta deportanza, la Toyota è stata travolta. Se a questo aggiungiamo che l'altitudine di Città del Messico finisce per avvantaggiare il motore Porsche perché dotato di una singola turbina più grande rispetto alle due della Toyota, che garantisce una portata d'aria maggiore, ecco spiegato come mai le due Toyota non siano mai state in grado di tenere il ritmo della Porsche. Con il successo messicano, Bernhard-Bamber-Hartley consolidano la loro leadership di campionato, così come la Porsche in quello Costruttori. Nella classe LmP2, trionfa l'Oreca di Senna-Prost-Canal dopo un aspro duello contro l'Alpine di Lapierre-Menezes-Negrao.



Ma ancora una volta il maggiore spettacolo è venuto dalla classe Gte, con la lotta tra Ferrari e Aston. Alla fine il successo è andato all'Aston Martin di Thim- Sorensen che ha sfruttato una penalità di 10" inferta alla Ferrari di Bird-Rigon e aggiunta al tempo finale di gara, causa una infrazione commessa dal pilota italiano nelle ultime fasi. Rigon in regime di gara neutralizzata, non ha rispettato il limite di velocità imposto in pista. Peccato perché la Ferrari era transitata per prima sotto la bandiera a scacchi ed è rimasta al comando per più giri rispetto all'Aston. Che si ritrova una vittoria quasi insperata ma meritata, considerando che nelle ultime battute, caratterizzate da due neutralizzazioni, aveva fatto male i conti con la benzina e si era dovuta fermare una volta di più della Ferrari per rifornire. Problemi per l'altra Ferrari di Calado-Pierguidi solo sestì al traguardo. Calado è stato coinvolto in una collisione provocata dalla Ford di Pla - punito severamente il francese dai Commissari - che ha determinato la rottura del cerchio. Poi ha accusato problemi di alimentazione che avrebbe potuto risolvere da solo se avesse conosciuto la procedura di reset. Sebbene istruito via radio dai box, Calado invece non ha risolto il problema ed è stato



IN GTE-PRO FERRARI BATTUTA DA ASTON MARTIN

Sopra a sinistra, Buemi giunto terzo con la Toyota assieme a Davidson e Nakajima che hanno preceduto i compagni di squadra, sopra. Sotto, la Ferrari davanti alla Aston Martin, ma alla fine la vittoria in Gte-Pro è andata alla vettura inglese

costretto a rientrare ai box per completare la procedura. La Ferrari consolida comunque la sua posizione di leader nella classifica Costruttori con 9 punti di vantaggio sulla Ford e 22 sull'Aston. Mentre tra i piloti restano al comando Priaulx-Tincknell, oggi quarti dietro la Porsche di Makowiecki-Lietz. L'altra Porsche di Christensen-Estre è entrata in collisione con la Ferrari di Mock, l'Aston Martin di Turner-Adam-Serra ha lamentato problemi ai freni, la Ford di Pla-Mucke ha pagato due penalità a causa della scellerata manovra del pilota francese ai danni di Calado. Nella classe Gte-Am infine la spunta la Porsche di Cairoli-Ried-Dienst, che consolidano così la loro leadership nella classifica di campionato. ●



Superstagione e nuove equivalenze

CON SOLUZIONI INNOVATIVE E ANCHE VISIONARIE ACO E WEC TRACCIANO LE LINEE GUIDA PER IL 2018-2019. L'ENDURANCE GUARDA AVANTI. NEVEU: «PENSIAMO AL FUTURO»

«**D**obbiamo essere pragmatici e realisti - dice Gerard Neveu - il Wec guarda avanti, comunque pensiamo al futuro. L'Endurance non può certo finire perché Audi e Porsche si sono ritirati». Con questa considerazione e con una serie di radicali novità in merito al calendario e ai regolamenti sportivi e tecnici, l'Aco e il Wec tracciano la nuova road map per il futuro. Con soluzioni anche innovative e visionarie per quanto riguarda il calendario, e con decisioni inevitabilmente di compromesso in merito al regolamento tecnico e alla futura equivalenza tra le attuali LmP1 hybrid - rappresentate dalla sola Toyota - e le altre vetture della classe LmP1 ma prive di recupero di energia, che necessariamente il prossimo anno dovranno riempire la griglia della classe regina.

Nasce la Superstagione con due Le Mans

Il prossimo anno il calendario del campionato Wec si disputerà su due anni, un po' come era accaduto in Ir1 nel biennio 1996/97. Qui sotto il calendario della stagione 2018/2019, definito da Gerard Neveu, una "Superseason".

L'obiettivo primario del Wec sarà quello di fare in modo che il campionato si concluda a Le Mans, per aumentare l'importanza della classica francese. Per forza di cose quindi il campionato Wec si svilupperà su due stagioni e sarà composto da due edizioni della 24 Ore di Le Mans. Che non assegnerà più il punteggio doppio ma comunque sarà maggiore rispetto alle gare di 6 e 12 ore. Ci sarà il ritorno del Wec a Sebring, ma in realtà si tratterà di una gara diversa rispetto alla classica 12 ore che continuerà ad essere valida per il campionato Imsa. La 12 Ore di Sebring "classica" terminerà alle dieci di sera di sabato. Dopo due ore, a mezzanotte partirà invece la 12 ore valida per il campionato Wec. Questo perché Imsa e Wec continuano ad avere differenti regolamenti tecnici ed ognuno vuole mantenere la sua indipendenza. Per i tanti spettatori, comunque una occasione di assistere a due gare importanti nell'arco di un giorno. Ci sarà poi un'altra gara di 12 ore, in programma a Sepang o in Bahrain nel mese di febbraio 2019, il cui contratto ancora non è stato firmato. Il campionato si concluderà a Le Mans nel 2019, con un regolamento tecnico uguale a quello in vigore nel 2018. La suc-

cessiva stagione si svilupperà poi nel 2019/2020, Poi dopo Le Mans entrerà in vigore il nuovo regolamento tecnico, molto modificato rispetto a quello comunicato a giugno.

Nuova equivalenza nella classe LmP1

«Oggi il mondo è molto cambiato rispetto al 2013, dobbiamo prenderne atto» dice Gerard Neveu. Ma l'Aco non può rinnegare la formula hybrid, anche perché il regolamento tecnico non si poteva cambiare sino al 2019. Con la Toyota che ha messo come punto fermo, il fatto che l'attuale vettura non dovesse subire modifiche: nella power unit e nel telaio. Come già concordato in precedenza con Audi e Porsche. Pena il suo ritiro dal Wec. Però ora il Wec torna a parlare di "livello di performance" e non più di energia. L'Aco punta così tutto sulla classe LmP1 priva di sistemi per il recupero di energia. Ma dotata di propulsori atmosferici o turbo, che si cercherà di equilibrare come performance cronometrica, a quelle della Toyota. Un po' come accadeva in precedenza tra motori a benzina e diesel. Al momento l'Aco può contare sulle Dallara che saranno gestite dal team Art, che presto inizierà i collaudi come anche la nuova Ginetta. Senza cambiare nulla sulla Toyota, le nuove vetture della classe LmP1 godranno di vantaggi in termini aerodinamici - do-

vrebbero essere dotate di ala mobile- di un peso inferiore e di una maggiore capacità di carburante».

«Siamo perfettamente consapevoli, che in termini di percorrenza, la Toyota manterrà un vantaggio, perché i motori hybrid sono più efficienti dal punto di vista energetico - dice Neveu - ma come semplice prestazione cronometrica su un giro pensiamo che i nuovi LmP1 dovrebbero girare su tempi abbastanza simili. Ma inevitabilmente la prossima stagione rappresenta un

compromesso sotto l'aspetto tecnico».

Dice Vincent Beaumesnil, direttore tecnico del Wec: «Sulla carta l'idea di mettere sullo stesso livello un motore di 1000 cv con un altro che dovrebbe averne circa 750 sembra impossibile. Ma bisogna considerare che i motori hybrid esprimono quella potenza solo per brevi momenti, quando hanno fatto il pieno di energia. Quando sono in fase di ricarica invece, hanno meno potenza dei motori tradizionali».

«Bisogna considerare anche l'aspetto economico -

IL CALENDARIO 2018-2019

5/6 aprile 2018	prologo Paul Ricard
5 maggio 2018	6 Ore di Spa
16 giugno 2018	24 Ore di Le Mans
14 ottobre 2018	6 Ore del Fuji
4 novembre 2018	6 Ore di Shanghai
Febbraio 2019	gara da definire di 12 Ore
15 marzo 2019	12 Ore di Sebring
4 maggio 2019	6 Ore di Spa
15 giugno 2019	24 Ore di Le Mans

dice Neveu - le nuove vetture potranno correre nella classe per vincere la classifica assoluta, con un budget di circa 14 milioni di euro, considerando anche la partecipazione a due edizioni della 24 ore di Le Mans. Quando invece prima ce ne volevano oltre 200». Questa considerazione appare decisamente ottimistica, perché i Prototipi privi di recupero di energia, saranno comunque lontani dalle performance della Toyota. Di fatto con questo regolamento, l'Aco "regala" la vittoria alla Toyota nelle prossime due edizioni della maratona francese. Come "premio" per la sua lunga fedeltà e per il fatto che l'Aco ha comunque bisogno della presenza di un grande Costruttore a Le Mans dal punto di vista finanziario. Perché garantisce quell'apporto economico in termini di promozione che mai i team privati potrebbero garantire. «Poi nel 2020 arriverà il nuovo regolamento tecnico - dice Neveu - ci sarà sempre la componente ibrida ma molto semplificata rispetto all'attuale. Non ci sarà più la possibilità di ricaricare le batterie ai box con la tecnologia plugging, così come l'obbligo di percorrere un chilometro solo con la potenza elettrica. Provvedimenti decisi appena pochi mesi fa». L'Aco ha confermato ufficialmente l'arrivo della Peugeot e di altri Costruttori nel 2020. Conforme al nuovo calendario però, la Peugeot potrà esordire nel 2020, dopo la 24 ore di Le Mans, quando inizierà la stagione 2020/2021. All'Aco pensano che le nuove regole contribuiranno all'arrivo di diversi Costruttori. Attratti soprattutto dai bassi costi per partecipare alla classe di vertice. Nel frattempo, per i prossimi due anni, si prospetta una Le Mans dove l'armata Toyota sfiderà delle Dallara o delle Ginetta "vitaminizzate". Un po' come accadeva in passato quando gli avversari dell'Audi si chiamavano Courage o Pescarolo.

Porta in faccia ai DPi

Boccatura totale per le vetture della classe DPi, che potranno correre solo in IMSA. «Per quale motivo avremmo dovuto ammetterle al campionato Wec? - spiega Neveu - un DPi è come un LmP2 solo più pesante e più potente. Si tratta di una buona categoria ma che può funzionare solo in IMSA. Se la Honda vorrà correre a Le Mans, potrà prendere il suo motore e montarlo su uno dei telai della nuova classe LmP1 che presto saranno in vendita».

Classe GTE, avanti così

Poco soddisfatti della configurazione che avrà il prossimo Wec, i 5 Costruttori che saranno ufficialmente presenti nella classe GTE, e che mai sono stati consultati nel processo decisionale. E dire che ognuno di loro, qualora la classe GTE fosse diventata la categoria top, si erano dichiarati disponibili a schierare tre vetture, potendo così contare su 15 vetture ufficiali al via. «Cosa dovevamo fare - dice Neveu - dire alla Toyota e a tutte le vetture della classe P2 di andare a casa? Non abbiamo mai pensato a questa soluzione, perché le edizioni dove a Le Mans i GTP erano la classe principale, sono state tra le meno interessanti». Verissimo, ma allora il quadro tecnico era radicalmente diverso. Mentre pensiamo che ora la sfida tra Ferrari, Ford, Porsche, BMW e Aston Martin avrebbe potuto essere più interessante che quella tra la Toyota e degli avversari che avranno dei budget dieci volte inferiori. Ma la scelta a favore della classe GTE non è stata presa anche per evitare che ci fossero troppi similitudini tra il Wec e quelli gestiti da Stephan Ratel. ●

CAIROLI PRINCIPE IN GTE-AM

Sotto, Cairolì vincitore assieme a Ried e Dienst con la Porsche in Gte-Am: i tre continuano la marcia al comando della categoria. In LmP2, invece, il successo è andato a Senna-Prost-Canal con un'Oreca





AL TRAGUARDO

Gara: 1. Campbell; 2. Ashkanani; 3. Drudi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Drudi ancora a podio

**CAMPBELL CONQUISTA LA SECONDA VITTORIA STAGIONALE
MENTRE IL GIOVANE ROMAGNOLO CONCLUDE AL TERZO POSTO**

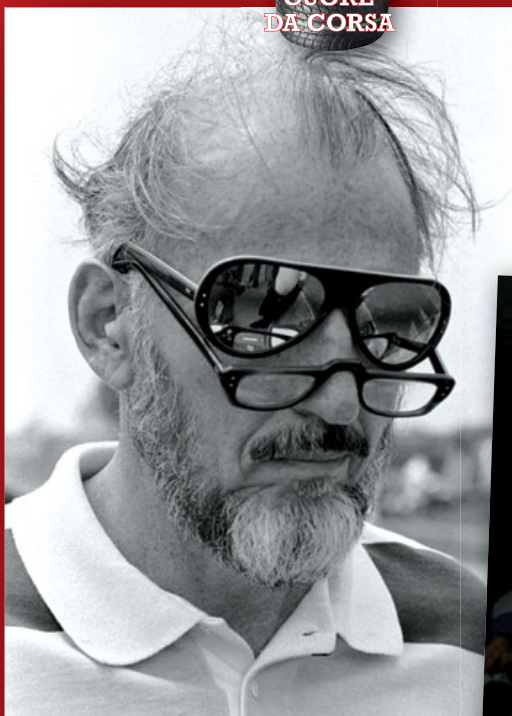
MONZA - La nona e penultima gara della Porsche Mobil 1 Supercup a Monza, ha consegnato il successo a Matt Campbell. Se il 22enne australiano ha potuto celebrare la sua seconda vittoria 2017 dopo quella messa a segno nella tappa del Red Bull Ring, l'aria di casa ha sicuramente portato bene anche a Mattia Drudi. Il romagnolo, reduce dal suo primo podio conquistato la settimana precedente a Spa, dove ha terminato secondo, si è avviato sesto e a seguito di un'ottima rimonta ha concluso terzo con la vettura della Dinamic Motorsport. Una gara sicuramente anomala quella brianzola, con lo schieramento stabilito dalle prove libere, dal momento che la sessione di qualifica del sabato è stata cancellata per via delle condizioni meteo (situazione che si era già verificata due anni fa ad Austin). Per Drudi, che nei test di Monza dello scorso mese era stato il più veloce, stabilendo anche il nuovo record del tracciato per la categoria, ciò si è probabilmente tradotto in un'occasione mancata. Il weekend lombardo si è invece risolto in maniera total-

mente disastrosa per il leader della classifica Michael Ammermüller, che dopo avere perso punti importanti in Belgio, si è visto ridurre a sole tre lunghezze il proprio vantaggio nei confronti del suo diretto avversario Dennis Olsen, quinto al traguardo. Per il tedesco è invece arrivato solo un decimo posto, dopo essere scattato dalla seconda fila ed avere lottato a lungo per il quarto posto proprio con il norvegese. Tutto rimandato quindi al conclusivo round del Messico in programma ad ottobre, quando la lotta per il titolo sarà più che serrata. Un contesto in cui Drudi cercherà di proseguire quella scia di risultati positivi, coronata anche dal quarto piazzamento ottenuto in Austria e dal quinto posto dell'Hungaroring, che lo ha visto emergere subito dopo il 2° round di Monaco. Diversamente, ancora una volta, sono andate le cose per il suo compagno di squadra Daniele Di Amato, 7° in griglia ma tamponato al pronti via da Dylan Pereira, a sua volta "spinto" da Dan Cammish. Bene invece Gianmarco Quaresmini, che ha concluso 14° girando su ottimi tempi; un buon allenamento per il suo prossimo impegno di Imola nella Carrera Cup Italia. Da segnalare infine il 2° posto di Zaid Ashkanani, autore della sua migliore prestazione con la vettura della Mrs Gt Racing.

Dario Lucchese

Dopo la seconda piazza conquistata a Monza Mattia Drudi, a destra e sopra a destra, ha chiuso sul podio. In alto, Campbell che ha colto la vittoria davanti a Ashkanani





Shadow del'

**CONDOTTA AL TRIONFO
DA ALAN JONES**

Jones a Monza 1977 sulla Shadow Dn8, fresca vincitrice del Gp d'Austria a Zeltweg. In alto, Nichols ai tempi d'oro e in un'immagine recente. Da notare una gran raffinatezza sottotraccia: la scritta del nome Don con la stessa grafica - ma in palindromo - del celeberrimo sponsor del team Shadow, la Uop



LA SCOMPARS A 92 ANNI D'ETÀ DEL MITOLOGICO DON NICHOLS FA TORNARE AGLI ANNI D'ORO DELLA SHADOW, PROTAGONISTA NEI SEVENTIES SIA NELLA CAN-AM CHE IN FORMULA UNO. CON TRIONFI INATTESI, TRAGEDIE E RESURREZIONI: COSÌ IL TEAM USA, OLTRE A SFORNARE VETTURE BELLISSIME, È PASSATO PER SEMPRE ALLA STORIA. E ORA I FANS PIANGONO LA FINE DEL SUO CREATORE

OW la leggenda uomo Ombra

È TEMPO DI SVELARE L'EPOPEA DARK E RICCA DI MISTERO DEL COMPIANTO PATRON DON NICHOLS
UNA DELLE VICENDE PIÙ DOLCI, AVVENTUROSE E ROMANTICHE NELLA STORIA DELLA FORMULA UNO

di **Mario Donnini**

C'era una volta in pieno Missouri, nel Midwest degli Stati Uniti d'America, un bambino che viveva il suo unico momento di felicità la sera, mentre il vento fischia forte e sul tavolo la radio, a mo' di scatola magica, annunciava puntualmente il programma preferito, protagonista "The Shadow". Il bambino era molto infelice, perché aveva perso entrambi i genitori, anche se i nonni di certo non gli facevano mancare protezione e affetto. Eppure lui si sentiva comprensibilmente triste, riuscendo a ritagliarsi una parentesi soave solo ascoltando la voce dell'Ombra. Profonda, sinistra, affascinante. Appartendente a un misterioso individuo, presumibilmente mantellato, che dapprima, all'inizio degli Anni '30, annunciava racconti e serial radiofonici e che successivamente, sull'onda del successo nato dalla suggestione popolare, divenne character di romanzi e storie a fumetti, fino ad approdare al cinema. Nel frattempo quel bambino, divenuto ragazzo, non aveva dimenticato l'Ombra. Che per lui sarebbe per sempre restata epico sinonimo d'un'infanzia imperfetta, a tratti sfortunata, certo, ma comunque rischiarata dall'incendere serale agognato e esistenzialmente cauterizzante, consolatorio quanto paradossalmente rassicurante, di quell'Ombra.

Divenendo uomo, quel fanciullo restato pervicacemente vivo in lui, come una matryoshka concentrica e capricciosa, avrebbe reclamato romantica e nostalgica sublimazione, spingendolo a dar vita a creature semoventi e da sogno: auto da corsa, preferibilmente e incredibilmente rasoterra e nere, proprio come l'Ombra, ribattezzandole non certo a caso Shadow.

E l'ex baby, sarebbe apparso al paddock dei Gran Premi nei giorni di pioggia con un cappello a tesa larga in testa, intabarrato e tutto goduto dentro un impermeabile a pipistrello, tale e quale a quello dell'Ombra amica e ormai parte di lui.



La vera storia di Don Nichols

Signore e signori, mica sto scherzando. Questa, riassunta, è la vera storia di Don Nichols per come fu narrata un pomeriggio di nove anni fa a Goodwood, in un'edizione memorabile del Festival of Speed, da Jackie Oliver, che di Don Nichols medesimo - scomparso, buonanima, pochi giorni orsono a 92 anni d'età -, fu pilota, direttore sportivo, incolpato di fuga e alto tradimento, quindi avversario in giudizio con l'accusa di plagio, nonché, infine, perdonato.

Uomo della Cia e veterano della guerra di Corea

E questa è solo la parte calda, emozionale e poetica della faccenda. Perché tutto ciò che d'altro resterà per sempre sottotraccia, dall'alfa all'omega di Don Nichols, è via di mezzo tra la spy story e il racconto d'epica sportiva.

Veterano della Seconda Guerra Mondiale e reduce dalla guerra di Corea, si congeda dall'esercito degli Stati Uniti con un grado non del tutto chiaro a nessuno dei suoi sedicenti biografi. Alcuni azzardano colonnello, altri sparano meno o più, di certo c'è solo che Nichols diventa nella seconda metà degli Anni '50 - a poco più di trent'anni d'età -, rampante uomo d'affari in Giappone, ex potenza nemica, dove fa import-export di automobili e s'occupa di commercializzare pneumatici GoodYear e Firestone.

Don Nichols disegnatore del Fuji!

E non solo. Perché Don Nichols è agente della Cia e nel Paese del Sol Levante si muove con successo e disinvoltura, potente e ben introdotto. Tanto da essere artefice nel 1964, quindi due anni dopo la nascita di Suzuka, del circuito del Fuji, alle pendici dell'omonimo monte sacro. L'agente segreto si occupa di disegnare il layout del tracciato, inizialmente lungo 5999 metri e dotato di una curva sopraelevata, la mitologica Daiichi.

Nasce l'AVS-Shadow

A fine Anni '60 Don Nichols, bello pieno di dollari perché gli affari in Oriente vanno a gonfie vele, pensa che la vita di un uomo felice consista essenzialmente nella realizzazione dei sogni di bambino e dà forma alla passione per le automobili creando in California l'Advanced Vehicle Systems - fantomatica sigla che sembra quella di un centro terrestre di lotta contro gli alieni -, che gestisce un piccolo bolide rasoterra dotato d'un poderosissimo motore, insomma, un mostriciattolo chiamato AVS-Shadow. Siamo a fine 1969 e la Can-Am inizialmente è estrinsecazione metallico-sfrecciante della filosofia degli imperanti Figli dei Fiori: vita al massimo e senza regole. Nessun limite di peso e cilindrata, vince chi ne ha di più. Punto. Così Nichols ingaggia il tecnico Trevor Harris che concepisce una specie di superkart ipercarenato nel quale incista un motorone da 600 cavalli, un mostruoso Chevy big block.

Al top nella Can-Am 1974 con Oliver

Ma l'AVS, malgrado gli sforzi dei piloti George Follmer e Vic Elford, si dimostra recalcitrante e non cava un ragno dal buco, così Nichols chiede l'aiuto del tecnico Peter Bryant e s'incammina su strade più tradizionali con Follmer e Oliver. I quali poi, dai



NICHOLS, IL BOSS CHE... CUCIVA LOGHI SULLE TUTE

Sopra, Nichols attacca con ago e filo l'adorato logo dell'Ombra a Buenos Aires 1974, sulla tuta di uno dei suoi piloti, alla vigilia del Gp. A destra, Jan Lammers su Shadow Dn9B a Monaco 1979, con la grandiosa livrea Samson Shag. Si notano spuntare dalle fiancate i famosi "camini" di Southgate, ultimo colpo creativo della Casa statunitense in F.1

e dai, finiranno per dominare la Can-Am - arrivando perfino alla rissa, per la supremazia interna -, fino a sancire la fine della serie, nel 1974, in piena crisi petrolifera, quando lo stesso Oliver si laurea campione su Shadow Dn4. Con l'Ombra che gloriosamente succede a Lola, McLaren e Porsche.

Dal 1973 in F.1 con Tony Southgate

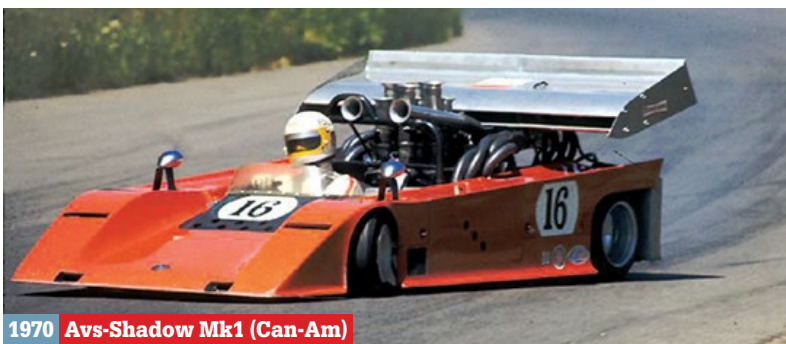
Se la Can-Am è fiore appassito, Don Nichols trova un ridente giardino altrove, segnatamente in F.1, disponendo dei finanziamenti del munifico sponsor che ha agganciato nella serie canadese-americana, ossia la petrolifera Uop, Universal Oil Products, per far tornare un team a Stelle e Strisce nel mondiale. Il barbuto patron intelligentemente capisce che la base delle operazioni deve trasferirsi in Europa e sceglie così Northampton come testa di ponte. Affidando la progettazione delle nuove belve a un ingegnere giovanissimo e semisconosciuto, il 33enne inglese Tony Southgate, che sforna la stupenda Dn1-Ford Dfv per il debutto Shadow nei Gp, datato 1973. Affidata agli sperimentati Follmer e Oliver, la Dn1 va ben presto a podio e a punti. Una terza vettura, a partire dal Gp di Spagna, viene schierata in forma privata dal vecchio Graham Hill.

Quel 1974 con Revson e Jarier ferraristi mancati!

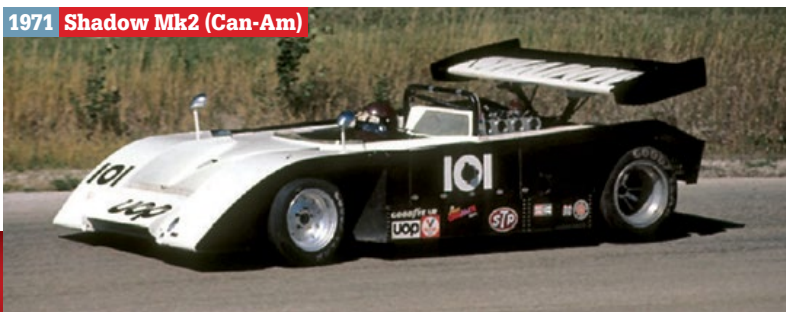
La stagione iniziale è un'ottima premessa e Nichols lo dice chiaro: siamo in F.1 per vincere. E per il 1974 si presenta con uno schieramento spaventosamente



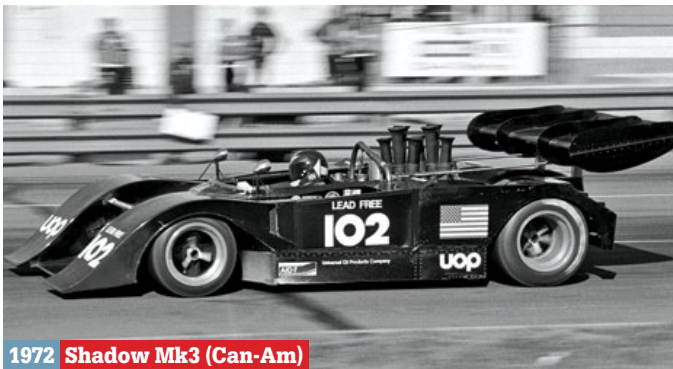
1969 Avs-Shadow (Can-Am) presentazione



1970 Avs-Shadow Mk1 (Can-Am)



1971 Shadow Mk2 (Can-Am)



1972 Shadow Mk3 (Can-Am)



1974 Shadow Dn3 (Formula Uno)



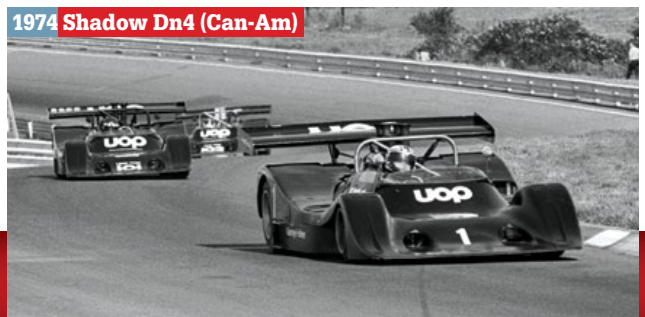
1973 Shadow Dn1 (Formula Uno)



1975 Shadow Dn3B (Formula Uno)



1973 Shadow Dn2 (Can-Am)



1974 Shadow Dn4 (Can-Am)



te competitivo. Ma andiamo con ordine. Nell'inverno precedente, Enzo Ferrari, prima ancora di scegliere Regazzoni e Lauda, sembra orientato su due piloti: Revson - già fidanzato con miss Universo, bellissimo, ricchissimo e fortissimo - e Jarier, stradominatore della F.2, sorta di Leclerc ante litteram, ma ancora più cattivo e aggressivo al volante.

Ebbene, Revson firmerebbe per la Casa di Maranello, ma gli chiedono di rinunciare alla Can-Am e alla F.Indy, dove ha già un accordo con Roger Penske. Niente, tutto sfuma, perché Peter vuole star libero.

Quanto a Jarier, Mosley della March fa valere il contratto in essere e Jean-Pierre non viene liberato per la Rossa, salvo esser lasciato a piedi quando è troppo tardi.

Morale della favola, la Ferrari vira su Lauda e Regazzoni, mentre Don Nichols ingaggia proprio Revson e Jarier, con Southgate che disegna la Dn3, monoposto che promette sfracelli.

La tragedia di Revson

Ma la storia e la vita di Peter Revson terminano tragicamente il 22 marzo 1974 contro un rail della Barbecue Bend nei test a Kyalami, Sudafrica, causa il cedimento di una sospensione anteriore.

Terribile. La squadra ci mette un anno a riprendersi e inizia alla grande il 1975 - cui è destinata la Dn5 -, sempre by Southgate. Jarier è poleman sia in Argentina che in Brasile, tanto che a Interlagos polverizza il record della pista. Ma è tormentato da guai di affidabilità che gli impediscono addirittura di prendere il via a Buenos Aires e gli tolgono la vittoria nella gara brasiliana, dove domina per 32 dei 40 giri in cui si sviluppa il Gp, ritirandosi nel finale per problemi al distributore d'iniezione.

Il 16 marzo a Brands Hatch l'altro pilota del team, il giovane e promettente Tom Pryce, vince la Corsa dei Campioni. Ma da lì in poi il team entra in una spirale peggiorativa, anche se a Monaco Pryce e Jarier sono secondo e terzo in griglia, dietro alla Ferrari di Lauda. Alla fine raccolgono solo briciole, martoriati dalla scarsa affidabilità della Dn5, che l'anno dopo, in versione B, non fa altro che peggiorare, mentre Tony Southgate - pure deluso dalla Dn7 a motore Matra V12 -, se ne va alla Lotus.

Trionfo in Austria 1977 con Jones

Nel Gp del Sudafrica 1977 - Kyalami resta la pista maledetta per Don Nichols -, il team perde Pryce, in un incidente assurdo e agghiacciante. Durante la gara un giovane e incauto commissario attraversa la pista e viene investito dal pilota gallese che resta colpito da un estintore, morendo all'istante. Sembra finita per il team. Nichols ha debiti, pochi sponsor e nessun pilota top. Ma lui ci crede ancora. La squadra si risollewa con la Dn8 che si dimostra sempre più competitiva e, nel giorno del ritorno all'ovile di Tony Southgate, coglie una sorprendente vittoria con Alan Jones, nel bagnato Gp d'Austria. Ma è solo l'anticamera dell'ammutinamento. Lo stesso Southgate, l'altro tecnico Dave Wass, il direttore commerciale Alan Rees, il diesse Jackie Oliver, il neoacquisto Gunnar Nilsson e l'ex sponsor Franco Ambrosio, abbandonano la Shadow per



1975-1976 Shadow Dn5A-Dn5B (Formula 1)



1975-1976 Shadow Dn6 (F.5000)



fondare in pochi giorni la Arrows, portando in dote un progetto sospettato - e poi condannato dal giudice Templeman, a 1978 inoltrato - per essere un plagio bell'e buono.

Gli anni del declino

Nichols tiene duro, si fa perfino prestare soldi da Ecclestone, ma non serve. In F.1 schiera Regazzoni e Stuck, quindi ritenta romanticamente nella sorta Can-Am col vecchio pallino Jarier cui affianca Randolph Townsend, candidato a un seggio senatoriale per lo stato del Nevada. Il pilota viene eletto, ma la Dn10 è un fiasco. L'anno dopo in F.1 corrono De Angelis e Lammers, col team alla frutta.

Nel 1980 il team viene ceduto a Teddy Yip e l'avventura di Nichols nelle corse finisce qui. Le ultime Shadow corrono in forma privata, in gare non titolate, con Purley in F.1 inglese, con Lees nelle file del team Theodore, in Sudafrica 1981 e con Booth. Poi basta. Infine il 21 agosto scorso Don Nichols, il bambino d'allora, ormai 92enne, se ne va per sempre. Sereno, dopo aver trascorso gli anni più belli della favola sua nella luce migliore, che per lui equivaleva a vivere dolcemente nell'Ombra. ●

1975 Shadow Dn7-Matra V12 (Formula Uno)



1978 Shadow Dn9 (F.1)



L'IMPERMIABILE NERO UN MUST PER NICHOLS

Sopra, Don Nichols col deb Patrese a Monaco '77. Per l'occasione il boss, benché la Uop non sia più suo sponsor dal 1976, non rinuncia all'amatissimo impermeabile nero. In alto a destra, col doppio zero, la Dn10 di Townsend, poi senatore Usa per il Nevada, in gara nella Can-Am 1978



L'UOMO OMBRA COLPISCE ANCORA!
 A lato, Nichols, l'uomo Ombra e, sopra, il logo del team. Al centro, "The Shadow" protagonista di storie pulp di ieri e oggi. Nell'altra pagina, un giovane Orson Welles nei panni del mitico character

QUESTE LE "OMBRE" SCHIERATE ECCEZIONALMENTE IN FORMA PRIVATA



1978 Shadow Dn10 (Can-Am)



1973 Shadow Dn1- Graham Hill (Team Embassy) Formula Uno



1980 Shadow Dn11 (Formula Uno)



1976 Shadow Dn3 - Mike Wilds (Team P.R. Reilly) Formula Uno/Gr.8



1980 Shadow Dn12 (Formula Uno)



1978 Shadow Dn9 - Danny Ongais (Team Interscope) Formula Uno



1979 Shadow Dn9B - David Purley (Team Onyx) - Aurora Afx F.1



fotografie RAVEGGI

Faggioli da leggenda

IN SLOVENIA IL PILOTA TOSCANO FA RISCRIVERE LA STORIA DELLA SPECIALITÀ E CONQUISTA IL DECIMO TITOLO EUROPEO

di **Gianluca Marchese**

Sono di nuovo la Slovenia e Bistrica a incoronare Simone Faggioli campione europeo delle salite in un weekend pazzesco. Non si è trattato dell'impresa a suo modo epica e unica realizzata lo scorso anno (quando nell'occasione sfidò "direttamente" Christian Merli risalendo una tantum sull'Osella), ma il titolo continen-

tales 2017 del pilota fiorentino della Norma M20 Fc Zyteck gommata Pirelli entra nella storia per l'incredibile epilogo con il rivale rimasto fermo allo start e perché gli vale la "stella", che simboleggia dieci titoli europei. Mai nessuno come lui. La vittoria alla Ilirska Bistrica ha riscritto il libro dei record, che Faggioli ha più volte aggiornato e che

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20);
2. Benes (Osella Fa30); 3. Bormolini (Reynard K02).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

ora lo vede comparire sopra tutti, compreso l'indimenticabile Mauro Nesti, che di Cem ne ha conquistati nove. A fine gara il team Faggioli non ha fatto festa grande, però, perché «per rispetto a quanto successo a Merli non ce la sentiamo di farlo qui, lo faremo più avanti», spiegava il pilota di Bagno a Ripoli, che, emozionato, ha poi detto: «Abbiamo raggiunto un obiettivo e un record incredibili. Ci tenevo tantissimo perché ora si rimane nella storia. E sono felice anche perché ho fatto il record nella prima manche (1'59"558, ndr) e volevo chiudere il campionato con una vittoria per arrivare in fondo con più successi



IN GRUPPO N

“Tessitore” vede il titolo

L'austriaco “Tessitore” non è riuscito a chiudere i giochi per il titolo della Categoria 1 (Turismo/Gt). Il pilota sull'Audi R8 Lms ha vinto la sfida diretta con la Bmw Z4 di Jan Milon, ora fuori dalla lotta, nella quale resta invece Tomas Vavrinec. A “Tessitore” basteranno 3 punti per laurearsi campione, ma il driver ceco del Gruppo N ha tenuto giù il piede nella seconda manche rimontando di un soffio Shkelzen Lajci e il pieno di punti conquistato in extremis gli dà qualche speranza. Quest'anno nessun italiano ha provato l'assalto, ma nel 2018 potrebbero esserci Antonino Migliuolo e Gabriella Pedroni, presente a Bistrice con la Mitsubishi (quarta proprio in gruppo N).

di Christian. I titoli si devono meritare fino in fondo e ci siamo riusciti senza accontentarci di vincere solo la categoria. Dispiace per quanto è capitato a lui, ma le gare sono anche questo e ci siamo già abbracciati». A sorpresa sul podio con il pilota Norma sono saliti Milos Benes e Fausto Bormolini dopo che Merli, vittima di un autentico dramma sportivo, non ha preso il via della seconda manche quando l'Osella Fa30 Fortech è rimasta ammutolita poco prima dello start. I tentativi di rimetterla in moto sono andati a vuoto e, non senza polemiche per il presunto poco tempo e le limitate procedure concesse, il trentino ha dato l'addio alle speranze di prendersi il titolo ex aequo con Faggioli, per il quale gli serviva ancora la vittoria nell'ultimo round a Buzet. Invece l'appuntamento in Croazia potrà decidere soltanto il terzo posto finale del Cem 2017 alle spalle di Faggioli e Merli. Un podio per il quale è in pole Andrea Bormolini, il nipote di Fausto, che con l'Osella Pa20 ha vinto il gruppo Cn riuscendo a mantenere 4 punti di vantaggio su Dan Michl, a sua volta primo fra le Silhouette su Lotus Elise. ●

Quando si fa meglio del proprio idolo

PER SIMONE DA RAGAZZINO NESTI ERA IL FUORICLASSE DA IMITARE. C'È RIUSCITO COSÌ BENE CHE HA INFRANTO IL RECORD DI MAURO

«Un talento come Simone è spreca-
to in queste corse: non avrà problemi a conquistare valanga di titoli». Poi viene sera a Ilirska Bistrica. E quando tutto è finito sull'asfalto del penultimo round dell'Europeo della Montagna dal nome impronunciabile resta un'impresa che fa riscrivere la storia della specialità accanto alle parole di Mauro Nesti poco prima di lasciare la sua vita terrena e vivere per sempre nella leggenda.

Prima o poi doveva succedere. Anche i record che sembrano impossibili possono essere abbattuti. Lo scorso anno, proprio da queste parti in Slovenia, Simone Faggioli aveva avuto l'aritmica certezza della conquista del nono titolo continentale.

Era riuscito a eguagliare Mauro Nesti, un uomo, un mito, la grandissima icona della specialità. Quest'anno, coronando un sogno lungo una vita è riuscito a fare meglio del Maestro. Dieci volte campione d'Europa entrando direttamente nella leggenda. Mai nessuno era riuscito a vincere così tanti titoli sulle rampe del Vecchio Continente.

Sembrava solo un grande sogno quello del ragazzino di Bagno a Ripoli quando nel 2005 centrava per la prima volta quel traguardo così prestigioso. Sarebbe mai riuscito a fare come quel Nesti che conosceva fin da bambino e che frequenta-

va babbo Mario quando lui aveva ancora i pantaloni corti ma la grande voglia di correre in macchina e magari diventare come quel signore dai capelli argentati della Montagna Pistoiese che non aveva rivali? Se l'è chiesto per diversi anni. Glielo hanno chiesto per diversi anni. «Per me Nesti è sempre stato un idolo – ha raccontato Simone nel corso degli anni – Le sue vittorie hanno sdoganato le salite: grazie a lui la specialità ha vissuto stagioni di grande popolarità. Ricordo ancora quando da piccolino con babbo Mario andavamo a Bardalona da Mauro. La figura di Nesti per me è stato sem-

pre qualcosa di importante. Certo stiamo mettendo a confronto epoche diverse...». Già, epoche diverse ma storie molto simili quelle di questi due toscani autentici cannibali quando le strade iniziano a salire. Personaggi che si cibano di successi e titoli, spinti da una passione che in salita resta unica nel suo genere. Se questo mondo è cresciuto grazie all'impetuosa di Nesti, con Faggioli la storia prosegue e si arricchisce

con nuovi capitoli. E chi pensa che queste siano imprese da figli di un dio minore non ha capito la vera essenza delle corse e l'orgoglio di avere piloti così che ci rappresentano in giro per il mondo.

Andrea Cordovani

UN TALENTO
COME SIMONE
È SPRECATO
IN QUESTE CORSE.
VINCERÀ VALANGHE
DI TITOLI
MAURO NESTI

”



CAMPIONE DOPO IL KO DI MERLI

La vittoria di Faggioli in Slovenia si è concretizzata dopo il ritiro di Merli che non ha preso il via della seconda manche con l'Osella rimasta ammutolita. Nell'altra pagina in basso Bormolini che ha chiuso al 3° posto

Do you speak english?

ESCLUSO NELLA PRE-SELEZIONE HYUNDAI (PARE) PERCHÉ NON SA L'INGLESE, FABIO ANDOLFI NON CI STA. E VUOL IMPRESSIONARE IN SPAGNA ED IN GALLES

di [Marco Giordo](#)

Andolfi sì, Andolfi no. S'è parlato molto negli ultimi tempi del giovane driver di Aci Team Italia per via della sua sorprendente esclusione dalla selezione indetta da Hyundai Motorsport, iniziativa che regalerà al vincitore una stagione completa nel Mondiale Wrc2 2018 al volante di una i20 R5 ufficiale. Sui social in tanti si sono scatenati, dicendo la loro sul fatto che Andolfi sarebbe stato escluso perché - secondo la Casa coreana - non sa comunicare a dovere in inglese. Come se il talento alla guida di una vettura da rally fosse quasi diventato un optional e fosse più importante il saper parlare le lingue. Eventuale lacuna

che, a differenza del talento, con un po' di buona volontà e applicazione può facilmente essere colmata... È, questa vicenda, l'ultima nota negativa di una stagione vissuta dal 24enne ligure tutta in salita, caratterizzata da molti problemi meccanici e da diverse uscite di strada nelle quattro prove da lui sinora disputate nel Wrc2. Dopo quanto di buono fatto vedere nelle stagioni 2015 e 2016 nel Wrc3, ci si aspettava molto di più quest'anno da Andolfi. Ma c'è da dire che a parte i suoi errori, il più grave dei quali è stato la disastrosa uscita di strada in Finlandia, anche la "gioventù" della Hyundai i20 R5 a sua disposizione non l'ha certo aiutato. Il talento Fabio ce l'ha, non l'ha perso. Non si finisce per caso terzi nel Wrc2 nella prima tappa in Finlandia. Ora però deve concentrarsi e ritrovarsi ed in questo il suo carattere positivo lo aiuterà. E comunque, dalle situazioni difficili c'è sempre e solo da imparare e crescere, perché forgianno il carattere dell'uomo e del pilota, fanno maturare. Le ultime due gare del programma sono alle porte, vediamo come Fabio Andolfi sta preparandosi per questo finale di stagione.

- Come hai vissuto l'esclusione anticipata dal programma Hyundai?

«Francamente, non me l'aspettavo! Ero entusiasta per quest'opportunità, che però è durata ben poco per me. Ora ho solo tanto dispiacere in quanto non sono riuscito a confrontarmi con gli altri piloti al volante della i20 R5. Sarebbe stato un



fotografie BETTIOL

UN MOMENTO DIFFICILE

Fabio Andolfi sconsolato dopo l'uscita nella quale ha ridotto a mal partito, in Finlandia, la Hyundai i20 R5 del programma di Acì Team Italia

buon metro di paragone per me il fatto di potermi misurare con loro. Mi dispiace davvero tanto perché è da un anno che guido questa vettura, la conosco nei minimi particolari e durante le gare effettuate ho cercato di migliorare le sue performance».

- Cosa pensi di questa tua prima stagione nel Wrc2? Quale bilancio puoi fare sino a questo momento?

«Questa mia prima stagione nel Wrc2 non è da cancellare del tutto. Ho in programma ancora due gare. Certo, sinora non è andata come volevo. Pensavamo tutti di poter fare meglio, decisamente».

- Come si prospetta questo finale?

«Meglio dell'inizio! Dobbiamo ancora correre in Spagna e in Galles, due gare che conosco e nelle quali ho sempre fatto bene. Ho visto che su molti social e riviste si parla di me, e delle persone che lavorano con me in questo programma, pur non conoscendomi. Tutto sembra semplice da fuori ma le gare e le situazioni bisogna viverle. Ed è quello che sto facendo. Io, da solo, con l'aiuto di chi mi appoggia e di chi crede in me e sta cercando di aiutarmi ad ottenere buoni risultati».

- Si dice che in Catalogna ti rivedremo con Scattolin...

«Sì è vero, in Spagna correrò con di nuovo al mio fianco Simone Scattolin, che era stato con me nel 2014 e 2015. Poi dal 2016 sino all'inizio di questa

**CI SONO ANCORA
DUE GARE DA FARE
E LE CONOSCO
BENE! IN SPAGNA
TORNERÒ CON
SIMONE SCATTOLIN**

FABIO ANDOLFI



stagione ha navigato Lorenzo Bertelli».

- L'obiettivo di Fabio Andolfi a medio termine qual'è?

«L'anno prossimo vorrei rimanere nel Wrc2. Quella vissuta quest'anno è stata una grande opportunità. Certo, il programma Hyundai avrebbe potuto essere un trampolino di lancio per me ma "never give up", non bisogna mai arrendersi! E credere in quello che si fa. Vorrei anche veder avverare finalmente un mio sogno, quello di partecipare al Rally di Svezia. Spero di riuscirci quanto prima».

- Il futuro di Fabio Andolfi sarà ancora con Acì Team Italia?

«Perché no? Il programma della Federazione mi ha permesso di debuttare e di correre nel mondiale in queste tre stagioni. Abbiamo riportato vittorie e sconfitte tutti insieme, chiudendo terzi nel Wrc3 dello scorso anno con una vettura R2 contro le più performanti R3. Mi auguro che questa esperienza continui e con risultati vincenti. Senza l'aiuto della Federazione e del presidente Sticchi Damiani non avrei fatto il salto di qualità di questi ultimi anni. Non lo dimenticherò mai. Così come non dimentico l'appoggio avuto in passato dalla Pirelli ed in questi tre anni dalla Romeo Ferraris. Certo, ripeto, il programma Hyundai avrebbe potuto essere una grande opportunità ma non bisogna mollare mai e credere sempre nelle proprie capacità e in quello che si fa». ●



Codice Albertini

di **Daniele Sgorbini**

Elba, 1000 Miglia, Marca Trevigiana e Friuli. Quattro vittorie senza se e senza ma. Quattro successi limpidi, netti, perentori. Quattro schiaffi sonori tirati agli avversari da un ragazzo di rara educazione che da sempre preferisce far parlare il cronometro. Quattro sigilli che sono valsi a Stefano Albertini lo scudetto del Tricolore Wrc. Non male per un pilota che, dopo aver vinto il primo Tricolore Junior della storia e aver vestito i panni del pilota di Peugeot Italia, ha dovuto ricominciare da capo. Senza smarrire un grammo del suo talento.

- Un dominio che di fatto ha annichilito gli avversari, una supremazia che, vista dall'esterno, potrebbe far pensare che sia stato tutto facile per il trentunenne di Vestone...

«E invece non è stato facile per niente - spiega con la calma e la lucidità che da sempre lo contraddistinguono - e anche se abbiamo vinto tutte le gare non è stata una passeggiata. Piuttosto, posso dire di aver avuto a disposizione sin dall'inizio tutto quanto serviva per fare bene. La Ford Fiesta Wrc è sempre stata perfetta, il team ha lavorato molto bene in ogni occasione, le gomme c'erano e Danilo Fappani mi ha aiutato molto. In questi quattro rally tutto ha sempre girato alla perfezione e alla fine i risultati si sono visti».

- D'accordo ma alla vigilia ti saresti aspettato di azzerare la concorrenza in questo modo?

«Aspettarmelo no, però certo speravo di poter essere al vertice. Far centro in quattro gare su quattro non è facile ma io ci contavo di poter lottare ogni volta per la vittoria. La prima è andata bene, la seconda anche e ho capito che potevamo farcela».

- Il tuo è stato, in fondo, il modo più lineare per portare a casa la vittoria in un campionato...

«Gli avversari ci sono stati e anche di ottimo livello, ma per nostra fortuna si sono un po' rubati punti tra loro. Nel Campionato Italiano Wrc ci sono bei nomi e anche piloti abituati a vincere i campionati. Prendi Corrado Fontana, ad esempio. È uno molto costante, molto regolare, un ottimo uomo-campionato. Un altro velocissimo è Marco Signor, che ha portato a casa due bei secondi posti, al Marca e in Friuli. Invece all'Elba ha chiuso alle nostre spalle Miele e al 1000 Miglia ha fatto secondo Perico, così gli altri si sono sottratti punti. Inoltre, in diversi hanno avuto momenti di alti e bassi nella stagione e anche questo ha contribuito a fare il nostro gioco. Per noi, meglio così».

**DA EX-UFFICIALE
PEUGEOT FINITO
NEL DIMENTICATOIO
A DOMINATORE
DEL TRICOLORE WRC.
STORIA DI UN PILOTA
CHE HA SAPUTO
RINASCERE**

**CON LA PEUGEOT
AVREI DOVUTO
OSARE DI PIÙ. ORA
VORREI TORNARE
NEL TRICOLORE
CON UNA TOP CAR**

STEFANO ALBERTINI

”

- Secondo titolo tricolore dopo lo Junior vinto nel 2010. Sono passati sette anni, sembra trascorsa una vita. In mezzo la parentesi targata Peugeot, con la 207 S2000 supportata da Pirelli e la 208 R2 ufficiale dello Junior team nel 2014. Quando il campionato ti è sfuggito a favore di Scattolon. Cos'è mancato, in quel periodo?

«Forse avrei semplicemente dovuto osare di più».

- E ti era concesso di osare, soprattutto con la 207 S2000?

«Rispondo - replica dopo averci riflettuto - come prima: forse avrei dovuto osare di più...».

- Ti manca il Cir?

«Per ora non voglio pensare troppo in avanti e pre-



fotografia B&W TOI

ferisco godermi il momento. Ma di certo sì, mi piacerebbe tornare nell'Assoluto. Però...».

- Però?

«Però ci vuole davvero un impegno notevole. Costa molto sia correre con una Wrc come ho fatto io quest'anno che con una R5 ad alto livello nel Cir. Anzi, costa di più il Cir, perché per affrontare l'italiano puntando a ottenere qualcosa servono davvero tanti test. Non si può improvvisare nulla quando ci si va a scontrare con le squadre ufficiali ed è per questo che i costi sono sempre più alti».

- Tu che hai corso e vinto in entrambe le realtà, fai un paragone sul livello delle due serie.

«La differenza, ovviamente, c'è: il livello del Cir è

QUATTRO SU QUATTRO CON LA FIESTA

Stefano Albertini, Danilo Fappani e la Ford Fiesta Wrc della TamAuto, qui al Rally dell'Elba: un abbinamento che, vincendo tutte le gare disputate, ha annichilito la pur agguerrita concorrenza del CiWrc

molto molto alto, ci sono le Case ufficiali ed è difficile per un privato essere competitivo al top se non si hanno a disposizione i migliori materiali e soprattutto non si possono fare i test per provarli. Nel CiWrc è diverso, perché sono tutti team privati, che lavorano molto bene ma senza le risorse che può avere a disposizione una Casa o una filiale nazionale».

- Facciamo qualche nome: quali sono gli avversari più tosti che hai battuto in tanti anni di corse?
«Oddio, fare un nome è difficile ma sicuramente, negli anni del Trofeo Clio, ce le siamo suonate in tanti. Crugnola e Campedelli erano maledettamente veloci, con loro ci siamo decisamente divertiti».

- Albertini, Campedelli, Crugnola: tre grandi ta-

lenti, eppure nessuno di voi ha ancora una posizione consolidata. Come te lo spieghi? «Ognuno di noi ha storie diverse e un motivo solo non c'è. Di certo il periodo storico non è stato dei migliori e purtroppo negli ultimi anni in Italia non è più venuto fuori nessuno. L'unica verità è che per fare carriera bisogna davvero stare in macchina tanto e per farlo occorre avere a disposizione moltissimo budget. Servono risorse, tantissime risorse, anche per la scalata al professionismo, questo è il dato di fatto».

- L'ultimo nome uscito dalla "scuola bresciana" è quella di Luca Bottarelli. Come lo vedi?

«È giovane e veloce, può crescere molto. L'importante, a mio avviso, è che non abbia fretta. Deve fare il suo percorso prendendosi i tempi giusti. Suo padre ha corso e sa come girano le cose nei rally, quindi credo che potrà aiutarlo».

- Ai tempi del kart hai fatto a ruotate fra gli altri con Sebastian Vettel. Se ti guardi indietro non hai nessun rimpianto per non aver scelto di proseguire a correre in pista?

«No, nessuno, perché i rally sono sempre stati il mio obiettivo, anche quando correvo in kart. Anzi, quella è stata una grandissima scuola, che mi ha davvero dato tanto e non solo a livello di pilotaggio. Sono stato ufficiale Tonykart per tre stagioni, a 14 anni giravo l'Europa per correre. È stata una bellissima esperienza, che mi ha formato come persona. Un'esperienza intensa e preziosissima anche a livello di vita. E lavorando con una squadra ufficiale ho appreso una metodologia che poi mi è tornato molto utile anche in seguito».

- Chi lo vince secondo te il Cir, quest'anno?

«Andreucci senza dubbi; se devo fare un nome, faccio il suo».

- Sei riuscito a rubargli qualche segreto?

«Eh, mica troppi. Non è facile scambiare informazioni con lui, non è uno che si lascia andare molto. Intendiamoci, qualche consiglio me l'ha anche dato ma io non sono uno che chiede molto e lui è uno molto geloso dei suoi "segreti". E in fin dei conti fa bene, il compagno di squadra, alla fine, è il primo avversario no?».



SALTO DI QUALITÀ

Albertini in volo con la Fiesta Wrc della TamAuto: l'occasione per un... salto di qualità? In basso, Stefano campione europeo kart FA nel 2005



TamAuto dalle mille vite

GIANLUCA ZONCA PROSEGUE NEL SOLCO TRACCIATO DA PAPÀ PEPPINO NEGLI ANNI '70. UNA LUNGA STORIA NELLE CORSE

Una storia che viene da lontano, quella della TamAuto. Dagli Anni '70, epoca d'oro del rallismo duro e puro, quando storie come queste potevano prendere forma grazie a quell'alchimia di passione e concretezza che mai come in quel periodo pareva possibile. Una vicenda iniziata dalla pista nel 1973, quando il turco Nuri Kemal decise di puntare su Peppino Zonca, ex-capo officina di Virgilio Conrero, per fargli seguire le proprie Porsche. Inizia da quell'officina a Romentino, in provincia di Novara, un'avventura lunga più di 40 anni, costellata da un gran numero di vittorie. Successi veri, pesanti, autentici. Come il Campionato Italiano Velocità nel 1975, con la Porsche 911 guidata da Giorgio Schon o l'avventura americana nell'Imsa, con "Momo" Moretti. Nel '79 arriva la vittoria al Giro d'Italia e nel frattempo si fa sul serio pure nei rally. Sulla 037 schierata dal team piemontese passano molti bei nomi del rallismo nostrano Anni '80: Cunico, Bertone, Rayneri, Zenere. I titoli arrivano in serie ed esattamente trent'anni fa, nel 1987, la TamAuto vive uno dei suoi momenti migliori, con le doppie affermazioni di Rayneri nell'Assoluto e di Cunico in Gruppo N. Negli Anni 2000 la striscia riprende: in TamAuto ci si dedica alle World Rally Car e con quelle arrivano altri successi nelle

serie riservate ai gentleman driver, tra Irc e Trofeo Asfalto. Fino al ritorno in Tricolore, con il CiWrc conquistato da Sossella nel 2015 e quello dominato da Albertini quest'anno.

- Di nuovo lo scudetto sulle vetture griffate TamAuto.

«Sicuramente sono orgoglioso per il titolo – ammette Gian Luca Zonca, figlio del grande Peppino, scomparso qualche anno fa – ma lo sono ancora di più perché oggi corrono ancora vetture con il marchio TamAuto. La nostra è una storia che viene da lontano. Probabilmente siamo il team più longevo in attività. Di questo sì che sono fiero».

- Subito dopo il Friuli hai avuto delle gran belle parole per Albertini...

«E le confermo anche ora a mente fredda – prosegue –. Stefano è davvero un ragazzo eccezionale e un pilota dotato di un immenso talento. A parer mio avrebbe meritato ben altri palcoscenici, invece varie vicende lo hanno portato a correre qui. Averlo con noi è stato un grande onore e una grande fortuna e senza nulla togliere ai tanti gentleman che corrono con le nostre vetture, lui è davvero speciale. Con le Wrc non aveva grande esperienza, ma ha saputo adattarsi molto bene e soprattutto ad avere l'intelligenza e l'umiltà necessarie per ascoltare i nostri consigli. I risultati si sono visti».



S. STEFANO D'AVETO

Dopo due speciali il Rally della Lanterna era già terminato. Malgrado qualche timore manifestato qualche ora prima della partenza, Alessandro Gino - per la prima volta in gara con Daniele Michi - aveva già chiuso la partita. Con due successi secchi su Due Valli e Montebruno, il piemontese si portava avanti col lavoro mettendo tra sé e gli avversari oltre 34" e quindi una seria ipoteca sulla gara, secondo atto della Coppa Italia 1ª Zona. Receipto il messaggio forte e chiaro del leader provvisorio, gli antagonisti si sono messi subito d'impegno per non farsi scappare almeno la piazza d'onore. Così hanno fatto Augustino Pettezuzo e Paolo Vallivero, dietro a Gino in quel momento, oltre ai ri-

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Gino-Michi (Ford Fiesta Wrc); 2. Miele-Beltrame (Ford Fiesta Wrc); 3. Pettenuzzo-Tirone (Ford Focus Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Alessandro Gino e Daniele Michi hanno dominato il Lanterna valido per la Coppa Italia 1ª Zona

E Gino s'illumina

IL PIEMONTESE PARTE ALL'ATTACCO E POI CONTROLLA LA REAZIONE DI MIELE, SECONDO, MEZZOGORI E PETTENUZZO

entranti coniugi Andrea Mezzogori e Roberta Baldini e Mauro Miele. Questi ultimi s'imponavano nel terzo passaggio e Mezzogori, dopo aver pagato un eccesso di prudenza nella prima prova dovuto a due anni d'inattività, tornava a graffiare come una volta e faceva sua la quarta prova, con cui si concludeva la prima frazione di gara, caratterizzata da tempo incerto, con Gino al comando con 39"5 di margine su Miele e 41"2 su Mezzogori.

Il giorno dopo c'era un bel sole ma non per tutti. Mezzogori, infatti, uscendo dal parco assistenza rompeva il cambio e metteva fine a quello che poteva essere un ottimo rientro alle gare. Risolto un problema alla pedaliera, Miele faceva sue - con Gino, rammaricato per un'errata scelta di gomme, sempre in seconda posizione a presidiare la graduatoria provvisoria - tutte e tre le ps della seconda giornata. La gara volgeva al termine senza grosse sorprese, consegnando il meritato successo a Gino e Michi e le piazze d'onore a Miele-Beltrame e a Pettenuzzo-Tirone. Novantotto gli equipaggi partiti, sessantaquattro quelli classificati: giusti i timori di Alessandro Gino, il "Lanterna" si è confermato una gara difficile.

Il nuovo corso

Relegato e mortificato, nel 2016, ai margini della città metropolitana, il Lanterna ha trovato una nuova e felice identità nella Val d'Aveto. Gli organizzatori hanno avuto la bella trovata di assemblare il loro rally con la locale ronde sfornando una gara tecnica e non facile, che ha riscosso consensi. Al resto ha pensato il Gruppo Sportivo Allegrezze che si è fatto davvero in quattro per coinvolgere la cittadina di Santo Stefano d'Aveto e l'intera zona, dando vita ad una forma di accoglienza che per calore e colore ha stupito tutti. Ora è di nuovo una gara con tutti i crismi e con un contorno importante.

Emilio Burlando



CLAMOROSO NEL WRC

Mikkelsen in Spagna su Hyundai!

Al Rally di Spagna-Catalunya, prossimo appuntamento del Wrc, in programma la prima settimana di ottobre, Andreas Mikkelsen sostituirà Hayden Paddon sulla Hyundai i20 Wrc numero 4! La notizia, clamorosa, viene quasi sicuramente ufficializzata quando questo numero di As arriva nelle edicole dopo che le iscrizioni si sono chiuse lunedì 4 settembre. Una mossa a sorpresa, fatta per assicurare il maggior supporto possibile a Thierry Neuville, che si sta giocando il titolo mondiale contro Ogier. Tra l'altro Mikkelsen, notoriamente molto amico del belga, partirebbe in ottima posizione - la decima - nella prima tappa sulla terra. Paddon, dunque, è stato messo in discussione dal team, che vuole ridurre - come già anticipato da As - il suo programma 2018 da 13 a sole 7 gare. Ed è chiaro a questo punto che la Casa coreana punta ad avere Mikkelsen in squadra il prossimo anno. Quanto a Paddon, il pilota "kiwi" è tra l'altro finito sotto accusa dopo il Deutschland, perché come si vede in un filmato è stato aiutato da uno spettatore un po' troppo esperto a chiudere il bagagliaio posteriore della sua i20 dopo aver sostituito una gomma. Niente di gravissimo, però da regolamento quell'intervento non ci sarebbe dovuto essere. (m.g.)

AL TRAGUARDO

Finale: 1. Kristoffersson (Vw Polo);
2. Loeb (Peugeot 208); 3. Ekstrom
(Audi S1)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Doppio iride in arrivo

LA VOLKSWAGEN E JOHAN KRISTOFFERSON DOMINANO A LOHEAC E ADESSO ENTRAMBE SONO VICINE AL TITOLO

di **Gianluca Liocce**

LOHÉAC - A Lohéac, a casa della Peugeot e di Seb Loeb, è andato in scena il week-end perfetto di Johan Kristoffersson e della Volkswagen, che con la vittoria ottenuta hanno ipotecato i due titoli del World Rx, Piloti e Costruttori. Kristoffersson, infatti, ha portato a casa 30 punti, tutti quelli a disposizione in Francia, trionfando nel tempio del Rallycross davanti all'idolo di casa Loeb ed alla Audi S1 di Mattias Ekstrom.

Inizia Loeb, poi...

Dopo la pioggia che ha caratterizzato le prove libere del venerdì, il sole ha accolto il numeroso pubblico il sabato per le prime manche ufficiali. E Loeb, spinto dal pubblico, ha concluso la giornata in testa, grazie ad una Peugeot 208 perfetta. Alle sue spalle la Polo di Kristoffersson, mentre l'altra vettura Polo, guidata da Solberg, era solo sesta. «Per noi non è un dramma essere sesti - si difendeva il norvegese -

Abbiamo come obiettivo il Campionato, quindi prendiamo solo rischi calcolati. Domani sarà una lunga giornata». E così è stato...

Kristoffersson sale in cattedra

La domenica i team si sono svegliati con una pioggia battente e quindi i set-up delle vetture sono stati stravolti, ritornando a quelli usati il venerdì nelle prove libere. E Le Vw Polo sono salite in cattedra, letteralmente danzando sotto la pioggia. Kristoffersson sfruttava la pioggia per portarsi al primo posto al termine delle qualificazioni, nonostante un entrato killer di Bakkerud nella terza manche che rischiava di compromettere tutto.

«Ad Andreas è scappata un poco la macchina e mi ha colpito - ha detto conciliante Kristoffersson - così mi sono trovato terzo, dietro anche a Loeb che pure avevo già sorpassato. Ho mantenuto la calma e facendo il joker lap prima di Loeb sono

riuscito a passarlo di nuovo. Comunque, penso che il momento più importante del week-end sia stato la "qualifying 4", dove sono partito bene, sono riuscito ad essere il più veloce e quindi mi sono assicurato la partenza al palo in semifinale. Il resto è stato quasi automatico. Avere Solberg in squadra è un grande vantaggio: Petter è un vero mago nel trovare il set-up migliore. Mi ha aiutato molto in questa stagione ed anche qui, per essere veloce da subito sotto la pioggia». Generoso ma non fortunato, Solberg, solo quinto a causa di una foratura all'anteriore sinistra nel primo giro della finale.

Vw: domina anche qui

Nel World Rx i Costruttori non mancano, ma la Volkswagen sembra avere una marcia in più. Ed il segreto è il team. «Prima del campionato - racconta il direttore marketing e comunicazione Andre Dietzel - i ragazzi del team di Solberg sono venuti tre giorni ad Hannover, alla Vw Motorsport. Abbiamo lavorato insieme e ci siamo conosciuti. Quest'esercizio di team building ha aiutato la squadra ad amalgamarsi nel migliore dei modi ed i risultati si sono visti». ●



fotografie BARAZZUTTI

Mito debutto da rivedere

LE DUE ALFA ROMEO REALIZZATE DALLA TEDAK HANNO AVUTO UN ESORDIO NON FACILE. MA LA BASE È BUONA

A Lohéac ha debuttato l'Alfa Romeo MiTo Rx del Tedak Racing, nella gara dell'Eu-ro Rx riservata alla categoria S1600 a trazione anteriore: «Purtroppo la prima manche è andata male - spiega Davide Medici - . Dopo 500 metri mi hanno sbattuto fuori, quin-

di non sono riuscito a terminare nemmeno un giro! Nella seconda e terza manche, per fortuna, abbiamo raccolto dati importanti per lo sviluppo. Abbiamo visto che dobbiamo ancora affinare la vettura, ma la base è molto buona». Dopo il primo giorno le condi-

ABBIAMO RACCOLTO DATI IMPORTANTI PER LO SVILUPPO DELLA MITO: LA BASE È BUONA

DAVIDE MEDICI



zioni sono cambiate radicalmente, con i temporali che si sono abbattuti sul circuito: «Nelle libere di domenica sotto la pioggia - racconta Medici - abbiamo firmato il sesto tempo assoluto. Questo ci ha permesso di capire dove dobbiamo migliorare». Ottimista anche l'altro pilota, Visintin: «Sicuramente mi sono divertito. Abbiamo raccolto molti dati e ora cercheremo di migliorare». E Daniele Pelliccioni, direttore sportivo, fa eco ai piloti: «Pensavamo di essere più vicini alla concorrenza, comunque cercheremo di lavorare per migliorare, in particolare, il sistema di partenza assistita, l'erogazione del motore e le regolazioni dell'assetto. Faremo dei test e cercheremo di presentarci al meglio ad Estering, a fine mese». ●



VINCITORI E SCONFITTI

Ekstrom e Loeb, sopra, sono stati sconfitti da Kristoffersson: lo svedese e la Volkswagen, in alto a sinistra, hanno conquistato in Francia la quarta vittoria consecutiva. In alto, l'Alfa Romeo Mito ha esordito a Lohéac

L'ITALIA RITORNA?

James Taylor, promoter del World Rx, lo dice chiaro e tondo: «Siamo in contatto con alcuni circuiti italiani ed il nostro obiettivo a breve-medio termine è tornare in Italia. Per noi è un mercato molto importante». Bocche cucite su quali sono i circuiti potrebbero ospitare il World Rx ma ci sono stati contatti con Maggiora e Misano.

CINA VICINA

A Lohéac era presente una delegazione di Vw China. I manager hanno passato molto tempo con Sven Smeets, numero uno di Vw Motorsport, e hanno avuto un lungo meeting con i vertici di Img, durante il quale hanno parlato di un possibile sbarco del World Rx in Cina. Non è da escludere che il campionato possa avere a calendario un evento in Asia già nel 2018.

KRISTOFFERSSON

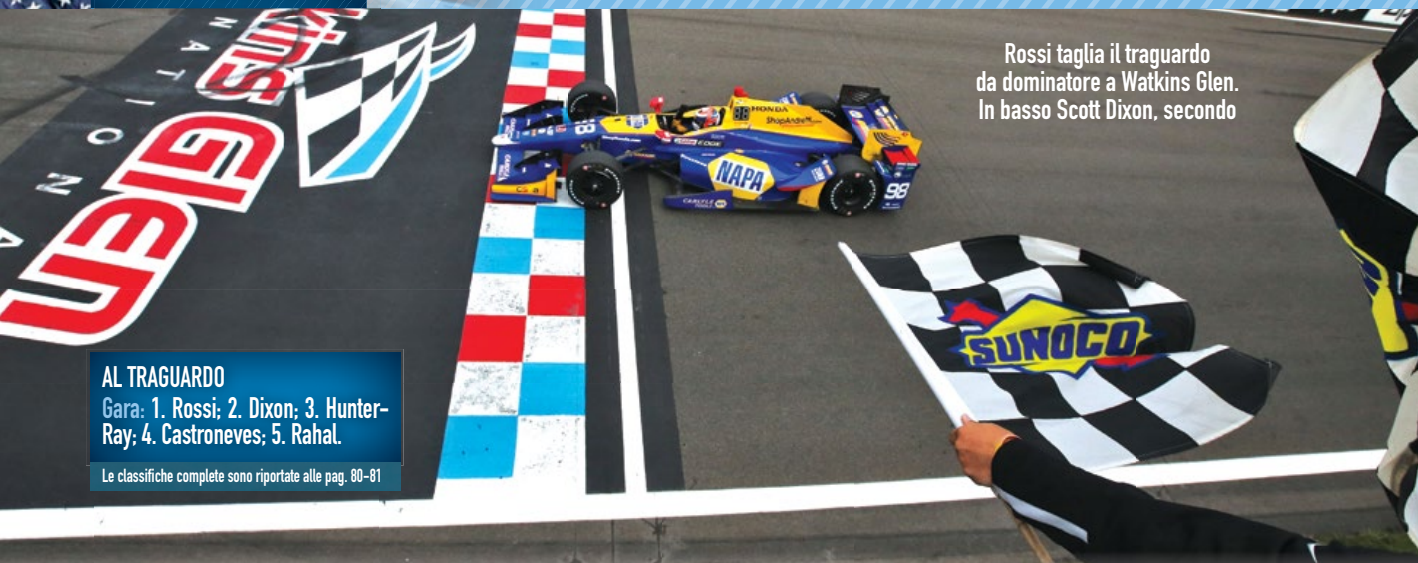
Nessuno era mai riuscito a vincere quattro gare consecutive. Nessuno prima di Johan Kristoffersson. Sei contento di questo record? «Certo ma il mio obiettivo principale è quello di raccogliere più punti possibile. In Francia ci sono riuscito e sono doppiamente contento».

AUDI IN FORSE

Le nubi avvolgono il futuro del Team Eks che fa correre le Audi S1 ufficiali. Ekstrom ha confermato che venderà quattro delle cinque scocche in suo possesso: «Potremmo costruire nuove vetture - spiega il pilota e manager svedese - ma sicuramente abbiamo bisogno del support ufficiale di Audi». Ma questo supporto, che il costruttore ha garantito quest'anno, non è detto venga confermato.

RALLYCROSS LEGEND

All'interno della due giorni francese, che ha visto ben 70 vetture della categoria regina Supercar iscritte, ha riscosso molto successo anche l'esibizione Rallycross Legend riservata alle vetture che hanno fatto la storia della specialità. E bisogna dire che è stata molto spettacolare, anche grazie alla presenza di vetture quali Porsche 911, Audi Quattro, Peugeot 205...



Rossi taglia il traguardo da dominatore a Watkins Glen. In basso Scott Dixon, secondo

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Rossi; 2. Dixon; 3. Hunter-Ray; 4. Castroneves; 5. Rahal.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

E Rossi li fa arrossire

IMPRENDIBILE A WATKINS GLEN, ALEXANDER "BRUCIA" DIXON. E IN LIZZA PER IL TITOLO A SONOMA CI SONO BEN SETTE PILOTI

Per i piloti ed i team dell'IndyCar, Sonoma sarà veramente un inferno. La pista della California, caratterizzata da impegnativi saliscendi, curve cieche e traiettorie quasi obbligate, si offrirà come palcoscenico di una battaglia perfino più incerta di quanto ci si attendesse. A lanciare la sfida della finalissima (che assegnerà punteggio doppio) è stato il tradizionale appuntamento di Watkins Glen. Sul tracciato "vecchio stile" dello stato di New York è accaduto l'impensabile: dopo aver messo in campo una superiorità assoluta nel precedente appuntamento al Gateway Park, Josef Newgarden è caduto, e lo ha fatto in modo inatteso e fragoroso. Il portacolori del team Penske, che si presentava determinato a mantenere il suo vantaggio nei confronti di Scott Dixon, ha commesso un errore fatale, finendo nelle barriere all'ultima uscita dalla corsia box, tradito dalle gomme fredde e dalla foga della bagarre con Will Power. Un kappào quasi alla Power, ormai conosciuto per le amnesie che ogni tanto lo caratterizzano. Nel frattempo, Dixon ha portato a casa il massimo risultato possibile su una pista a lui sempre amica in passato, terminando secondo alle spalle di un imprendibile Alexander Rossi. Si trova ora a tre sole lunghezze di svantaggio in graduatoria. A giocarsi la teorica chance di puntare al ti-

tole 2017 nella Napa Valley saranno addirittura 7 piloti, anche se, ragionevolmente, saranno i primi tre a darsi battaglia a viso aperto. E con buona pace del doppio punteggio, salvo grandi drammi, sarà colui che riuscirà a portarsi davanti agli altri che alla fine trionferà. A fare da terzo incomodo, insieme ai citati Newgarden e Dixon, sarà un Helio Castroneves che continua a tentare di restare "agganciato" alla sua carriera a ruote scoperte nonostante le sirene dell'endurance: solo in caso di titolo, il Capitano Roger Penske potrebbe dare al brasiliano una nuova pos-

sibilità in IndyCar prima di dirottarlo sul progetto Acura Imsa. Il brasiliano ha comunque mostrato al Glen di essere ancora competitivo: partito dalla seconda posizione ha passato di forza Rossi prima di subire il ritorno dell'americano e perdere ulteriore terreno: validissimo comunque il suo quarto posto. Per converso, Dixon ha giocato al meglio, spingendo in particolare nelle fasi critiche degli out e in lap ed ottimizzando la strategia del team Ganassi pur senza rischiare il tutto per tutto. In ballo anche Pagenaud e Power; mentre per Rossi e Rahal le chance sono più che altro teoriche: peccato che la sfida non includa Hunter-Reay. Il campione 2014 ha pagato una stagione a tratti non felice ma col recupero sino al terzo posto di Watkins Glen ha mostrato di esserci. Tra coloro che in gioco non ci saranno, anche Sato e Kanaan, che hanno patito qualche errore di troppo e un po' di sfortuna (il brasiliano è stato coinvolto insieme a Bourdais nell'uscita di Newgarden). La speranza è che, come accaduto al Glen, le safety car non incidano troppo sul risultato finale: dopo una stagione così sarebbe un peccato.

Marco Cortesi



Motorsport, le big prendono altre strade

I laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano analizzano la scelta comune di Audi e Mercedes in direzione della Formula E

Audi lascia il WEC e Mercedes lascia il DTM, entrambe per correre in Formula E. Sarebbe l'inizio di una barzelletta motoristica, ma non è così, ed esiste una ragione precisa dietro a questi cambiamenti epocali. Dai laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano siamo partiti dalle scelte dei marchi tedeschi per una riflessione sul futuro del Motorsport. Partiamo da Audi, che lascia da dominatrice il WEC, nonostante gli ottimi risultati e l'ennesima vittoria alla 24 ore di Le Mans. Con questa clamorosa notizia, la categoria LMP1 rimane orfana di costruttori prospettando una crisi all'interno del campionato, gli anni meravigliosi del gruppo C che sfrecciano sul circuito de la Sarthe sono ormai lontani. La Mercedes sceglie invece di lasciare il DTM, terreno di battaglia per le vetture turismo, campionato che ha sempre visto in prima linea la casa delle tre punte per 19 anni di fila. Entrambi i marchi lasciano campionati importanti, vetrine fondamentali per dimostrare la supremazia tec-



nologica, per abbracciare una filosofia completamente diversa, la Formula E. La domanda che tutti quanti gli appassionati si chiedono è perché? Come mai due marchi che vincono in campionati con visibilità mondiale lasciano tutto per correre in una categoria completamente diversa? Il mondo del motorsport ha ormai imboccato una strada ben precisa, il motore elettrico è il futuro dell'automobile stradale e il motorsport è un

perfetto laboratorio e banco prova per tutte le tecnologie innovative. Implementare le conoscenze apprese nelle competizioni per portarle sulle vetture che noi comuni mortali guidiamo tutti i giorni è una pratica vincente. Siamo di fronte a un cambiamento tecnologico epocale, un solco netto che divide il passato, con il futuro dello sport a motore, un cambiamento che fa storcere il naso a molti appassionati. Come rinunciare alla melodia dei motori da corsa per sostituirlo con il sibilo di un motore elettrico? Da un punto di vista puramente romantico è una scelta folle, immaginate di vedere una gara dal vivo senza l'assordante rumore che vi fa tremare al passaggio delle vetture. Ma l'innovazione non si può arrestare, ed è ormai ovvio che il futuro delle auto sarà elettrico. Riusciremo mai ad accettare una Ferrari di Formula 1 completamente elettrica?

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Michelisz; 2. Borkovic; 3. Tassi. Gara-2: 1. Panis; 2. Altoè; 3. Comini.

Le classifiche complete saranno sul prossimo numero



Honda su Honda

DOPPIETTA CIVIC. MICHELISZ E PANIS FIRMANO I SUCCESSI. PRIMO PODIO PER GIACOMO ALTOÈ GRAN SECONDO IN GARA-2

Come prevedibile, la trasferta tailandese della Tcr International Series ha offerto spettacolo e colpi di scena ma è stata poco risolutiva per quanto riguarda la lotta al titolo, che rimane aperta ad Attila Tassi (qui, terzo e quarto) e a Jean-Karl Vernay (due volte quarto), separati da due punticini. All'agguato, a 14 lunghezze dalla vetta, c'è Stefano Comini (settimo

e terzo), mentre tagliato fuori sembra ormai Roberto Colciago, costretto addirittura a rimanere a casa, per i postumi (frattura mal 'saldata' di una costola) del botto ad Oschersleben.

A Buriram si sono messi in luce due che nella lotta per il titolo non sono nemmeno comparse: Norbert Michelisz e Aurélien Panis, vincitori di una gara a testa, per

sollazzo della Honda che porta a casa una doppietta e per conto dei rispettivi team: Mira (di cui l'ungherese è titolare) e Boutsen-Ginion, arrivato da pochissimo nella serie internazionale. Si sono dunque divisi la gloria un peso massimo delle gare turismo e un giovane figlio d'arte, entrambi soltanto alla seconda presenza nella serie di Lotti.

Michelisz, in gara-1, ha in realtà ereditato il successo al penultimo giro, quando Mato Homola, autore della pole e dominatore della gara, è stato messo ko da una violenta foratura. Come a Oschersleben, lo slovacco è stato beffato quando il più era fatto, e si comincia a pensare che la prima, meritata vittoria dell'Opel Astra sia davvero iellata. Sfortunatissimo anche Pepe Oriola, che ha perso il secondo posto a pochi metri dal traguardo, per la rottura del cambio, lasciando l'onore a Dusan Borkovic, che ha riportato sul podio l'Alfa Romeo Giulietta dopo una bella rimonta, con Tassi terzo. In gara-2, Aurélien Panis, che partiva dalla pole sulla griglia invertita, è stato bravo a non sbagliare nulla e a controllare tutti, andando a cogliere il primo successo. Stavolta, lo sfortunato è stato Michelisz, bloccato nel finale da un guaio tecnico, mentre a mettersi in luce ci ha pensato un'altro giovanissimo, Giacomo Altoè, che veneto sostituiva Colciago sulla Honda Mira. Già sesto in gara-1, il veneto ha azzeccato una bella partenza e poi lottato caparbiamente con Comini, lasciandoselo alle spalle sino al podio, il primo per Giacomino. L'Alfa ha raccolto ancora due ottavi con Kajaia, mal ripagato visto il potenziale della macchina, causa un incendio in qualifica e conseguente cambio-motore, mentre non è stato un weekend positivo per Gianni Morbidelli, che non è andato oltre un decimo e un tredicesimo con una Golf un po' moscia.

Alfredo Filippone



LA PRIMA VOLTA DI AURELIEN PANIS

Michelisz, a sinistra, ha ottenuto la vittoria in gara-1. La seconda sfida è stata invece una prima volta nella serie per due figli d'arte: Aurelien Panis, in alto, e Giacomo Altoè, a destra davanti a tutti



Giovanardi c'è il ritorno di Piedone

FABRIZIO TORNERÀ IN PISTA A VALLELUNGA PER IL ROUND DEL 24 SETTEMBRE DEL TCR ITALIA. E AVVERTE: «NON È UN'OPERAZIONE SIMPATIA»

Rivederlo nella corsia box di Vallelunga in una giornata di test Turismo di fine agosto. Associarlo subito alle immagini delle tribune gremite nel Superturismo degli Anni '90 o nel Superstars delle trascorse stagioni. È stato un attimo, ma non solo per trance nostalgica. Perché Fabrizio Giovanardi torna in gara e lo farà in occasione del penultimo round del Tcr Italy di scena sul circuito romano nel weekend del 24 settembre. Dividerà le due gare sulla Seat Leon della Bf Motorsport con Alessandro Thellung. Che ne conosce tutte le imprese, oggi tutte online e cliccatissime, anche se non era ancora nato quando "Piedone" già scaldava le folle di spettatori e le voci dei cronisti.

«Chiarimo una cosa - così Giovanardi tiene a rassicurare - Non è una "operazione simpatia". È sicuramente una presenza spot e per il momento non può essere nulla di più. Ma quando decido di indossare il casco lo faccio per correre. Sulla scelta di tornare in pista ha poi inciso un amico, Pietro Casillo, che cura il management di Thellung. Mi ha martellato fino allo sfinimento ed alla fine ho accettato. Ma solo dopo aver voluto conoscere la vettura».

- Ed in effetti nei test siete entrati subito in confidenza migliorando la pole 2016 di Colciago e della Honda...

«Sai, con asfalto nuovo, quando sei da solo, non è poi così difficile fare il tempo giusto. Poi quando sei in mezzo a tutti gli altri resta tutto da vedere».

È SICURAMENTE UNA PRESENZA SPOT MA QUANDO INDOSSO TUTA E CASCO LO FACCI PER CORRERE!

FABRIZIO GIOVANARDI



AVRÀ LA LEON E THELLUNG COME COMPAGNO

A fine agosto Giovanardi ha effettuato un test per prendere confidenza con la Leon della Bf Motorsport con la quale correrà a Vallelunga assieme al giovane Alessandro Thellung

- Autentico inno alla modestia, quindi, pensando all'impiego di sole gomme usate, ma con nomi come il tuo o come lo stesso Colciago, che lo scorso anno ha rivinto il Campionato Italiano e si è subito rilanciato a livello internazionale, c'è da chiedersi se la vostra non sia una generazione di fenomeni.

«Non so se 50enni come noi o come Tarquini, che ne fa 54, siano troppo forti o se invece non sia un problema delle nuove generazioni. Non dovremmo essere ancora un riferimento prestazionale. Servono categorie con grandi numeri che costringano i giovani a cercare quegli ultimi due decimi che fanno la differenza. L'attuale moltiplicazione di campionati in questo non aiuta, soprattutto tra le monoposto. Nel Turismo invece credo che ora il Tcr abbia intrapreso la giusta strada».

- Che impressione hai avuto della Leon?

«È una macchina molto sincera. La potenza è anche superiore alle Superturismo e Super2000, ma ha più telaio. Il cambio di serie Dsg non può assecondare le staccate più violente e ci devi fare abitudine mentale, ma per il resto è appagante».

- Dopo un palmares dove spiccano tre titoli Italiani e quattro continentali e dopo un 2014 interlocutorio nel Btcc con la Ford, al test volevi dimostrare a te stesso che potevi ancora dire la tua. Ma allora, se l'età non conta e se oggi arrivasse un team offrendoti un contratto decennale, te la sentiresti di garantire il massimo rendimento?

«Beh, non esageriamo. La voglia è sempre la stessa, ma ora ho anche un'azienda con venti dipendenti da portare avanti... Magari dieci anni no, ma due forse sì... Dove devo firmare?».

Salvatore Tarantino



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Costa-Frommenwiler; 2. Venturini-Mapelli. Gara-2: 1. Veiga-da Costa; 2. Bouveng-Rueda.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Venturini comanda

IL PILOTA DELL'IMPERIALE LEADER SOLITARIO DELLA SERIE. VITTORIE PER COSTA-FROMMENWILER E DA COSTA-VEIGA

Grazie al secondo posto ottenuto in gara-1 e al 4° in gara-2 Venturini (a Silverstone in coppia con Mapelli) è diventato leader del Gt Open. Sotto Da Costa e Veiga vincitori in gara-2

SILVERSTONE - È cominciata la parte finale e decisiva della stagione e il gioco si fa duro. A Silverstone nella gara di ripresa post-vacanze, i contendenti al titolo hanno chiaramente forbitto le armi, di ogni tipo. La Lamborghini, che visibilmente tiene molto a conservare l'alloro, gioca di strategia fina. Alla vigilia della trasferta inglese, l'Imperiale Racing, che quest'anno è l'alfiere di Sant'Agata nella serie, ha deciso di portare una terza macchina e varato un calcolato rimpasto degli equipaggi. Thomas Biagi e Giovanni Venturini, la coppia che era al vertice della classifica ex-aequo coi ferraristi Ramos-Mac, ha deciso di sdoppiare i due, ora coadiuvati rispettivamente da Raffaele Giammaria e Marco

Mapelli, per moltiplicare le chance, mentre invariato è rimasto l'equipaggio Fontana-Postiglione. Una scelta che si è rivelata azzeccata visto che a Silverstone, la compagine emiliana diretta da Giorgio Ferro ha raccolto due podi, molti punti, e ora guida la graduatoria piloti con Venturini in solitario, e Biagi in utilissima terza posizione, a sei punti. Oltre a dominare con maggior respiro la classifica Team.

Un ottimo raccolto, anche se in terra inglese le due vittorie sono finite ad altri. Gara-1, in un sabato del tutto estivo, è andata alla Lexus dell'Emil Frey con Albert Costa e Philipp Frommenwiler, senza rivali dal semaforo alla bandiera, dopo che lo spagnolo lo aveva siglato una pole stratosferica. Uni-

co a poterglisi avvicinare, sia in qualifica che durante il primo stint, Marco Mapelli, con Venturini a chiudere ottimo secondo davanti a Biagi-Giammaria. Domenica, scenario stravolto, dapprima con un meteo di colpo invernale, poi con la supremazia assoluta delle Bmw del Teo Martin Motorsport. Il giovane Fran Rueda, in costante crescita, si permetteva il lusso di strappare la pole al compagno Antonio Da Costa. Il più blasonato portoghese, stizzito, si rifaceva in gara-2, sportellando lo spagnolo per prendere il comando alla prima curva e consegnare la vettura in testa a Beirao, che riusciva con difficoltà a contenere Victor Bouveng, assicurando alla compagine di Teo Martin una doppietta tutt'altro che tranquilla. Terza la Lexus di Costa-Frommenwiler, che con Bouveng-Rueda sono ora i più seri rivali di Imperiale per il titolo. Le Lambo verdi hanno giocato nuovamente di tattica, con Mapelli che si faceva superare apposta da Costa per il terzo posto nei giri finali, al fine di non caricarsi di ulteriore handicap per il prossimo appuntamento a Monza. Sulla veloce pista inglese, poche soddisfazioni per le Ferrari, che raccolgono punticini con Ramos-Mac, mentre Cioci-Perazzini, sfortunati, perdono il comando della categoria Pro-Am, dove Tonio Liuzzi-Hiroshi Hamaguchi, con la Lambo Fff, raccolgono un bel secondo posto in gara-2.

Alfredo Filippone



SPORT NETWORK S.r.l.

Sede in PIAZZA INDIPENDENZA 11/B - 00185 ROMA (RM) - Capitale sociale Euro 415.000,00 I.V - Reg. Imp. 06357951000 - Rea 962809

Bilancio al 31 dicembre 2016

Pubblicato ai sensi dell'art. 1, comma 33 del Decreto Legge 23/10/1996 n. 545, convertito con Legge 23/12/1996 n. 650

Stato patrimoniale attivo	31/12/2016	31/12/2015
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni		
<i>I. Immateriali</i>		
3) Diritti di brevetto industriale	97.901	153.072
4) Concessioni, licenze, marchi	1.893	1.885
7) Altre	11.948	17.742
	111.742	172.699
<i>II. Materiali</i>		
2) Impianti e macchinari	44.045	96.900
3) Attrezzature industriali e commerciali	1.217	355
4) Altre	63.067	33.671
	108.329	130.926
Totale immobilizzazioni	220.071	303.625
C) Attivo circolante		
<i>II. Crediti</i>		
1) Verso clienti		
- entro 12 mesi	23.539.548	21.528.370
	23.539.548	21.528.370
4) Verso controllanti		
- entro 12 mesi	0	-
4-bis) Per crediti tributari		
- entro 12 mesi	458.502	197.851
	458.502	197.851
5) Verso altri		
- entro 12 mesi	43.668	101.211
	43.668	101.211
	24.041.718	21.827.432
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	1.593.664	234.723
3) Denaro e valori in cassa	5.965	16.116
	1.599.629	250.839
Totale attivo circolante	25.641.347	22.078.271
D) Ratei e risconti		
- vari	225.326	
	225.326	105.253
Totale attivo	26.086.744	22.487.149

Stato patrimoniale passivo	31/12/2016	31/12/2015
A) Patrimonio netto		
<i>I. Capitale</i>		
IV. Riserva legale	415.000	415.000
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	83.000	83.000
IX. Utile (Perdita) d'esercizio	39.929	15.929
	90.000	24.000
Totale patrimonio netto	627.929	537.929
B) Fondi per rischi e oneri		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	562.851	496.927
2) Fondi per imposte, anche differite	129.683	129.683
60) Fondo rischi per cause in corso	150.000	-
Totale fondi per rischi e oneri	842.534	626.610
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	1.116.256	963.600
D) Debiti		
4) Debiti vs banche per c/c negativi		
- entro 12 mesi	3.411.684	4.747.759
	3.411.684	4.747.759
6) Accounti		
- entro 12 mesi	248.883	294.940
	248.883	294.940
7) Debiti verso fornitori		
- entro 12 mesi	18.092.744	13.756.571
	18.092.744	13.756.571
11) Debiti vs controllanti		
- entro 12 mesi	134.632	69.297
	134.632	69.297
12) Debiti tributari		
- entro 12 mesi	230.302	204.306
	230.302	204.306
13) Debiti verso ist. di previdenza e di sicurezza sociale		
- entro 12 mesi	414.171	358.420
	414.171	358.420
14) Altri debiti		
- entro 12 mesi	741.018	775.576
	741.018	775.576
Totale debiti	23.273.434	20.206.869
E) Ratei e risconti		
- vari	226.591	152.141
	226.591	152.141
Totale passivo	26.086.744	22.487.149

Conto economico	31/12/2016	31/12/2015
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	37.366.367	30.224.917
5) Altri ricavi e proventi	9.112.773	5.450.739
Totale valore della produzione	46.479.140	35.675.656
B) Costi della produzione		
7) Per servizi	(39.282.116)	(29.418.862)
8) Per godimento di beni di terzi	(555.641)	(580.240)
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	(3.745.479)	(3.265.164)
b) Oneri sociali	(1.119.344)	(990.588)
c) Trattamento di fine rapporto	(226.361)	(219.492)
e) Altri costi	(142.535)	(117.576)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(305.619)	(244.490)
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(74.802)	(67.865)
c) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(370.560)	(395.797)
12) Accantonamenti per rischi	(228.108)	(68.900)
14) Oneri diversi di gestione	(82.256)	(78.514)
Totale costi della produzione	(46.132.821)	(35.447.488)
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	346.319	228.168
C) Proventi e oneri finanziari	31/12/2016	31/12/2015
16) Altri proventi finanziari:		
- altri	1.866	31.125
17) Interessi ed altri oneri finanziari:		
- altri	(75.909)	(80.460)
17-bis) Utili e Perdite su cambi	(276)	(206)
Totale proventi e oneri finanziari	(74.319)	(49.541)
E) Proventi e oneri straordinari		
20) Proventi:		
- varie	0	(2.627)
20) Oneri:		
- varie	0	0
Totale delle partite straordinarie	0	(2.627)
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	272.000	176.000
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) Imposte correnti	(182.000)	(152.000)
23) Utile (Perdite) dell'esercizio	90.000	24.000

ELENCO DELLE TESTATE DELLE QUALI ESISTE L'ESCLUSIVA DELLA PUBBLICITÀ AL 31/12/2016

Ai sensi dell'art. 1, comma 34 della Legge 23/12/1996 n. 650

Corriere dello Sport – Stadio, Tuttosport, Il Tempo, Autosprint, Motosprint, Auto, Guerin Sportivo, In Moto, AM Automese, «Cotto e Mangiato1», Sport & Style, Ulisse, Mistero, Il Segreto, Salviamo Le Forme

Il gioco si è fatto duro

L'INVITO DALLA RUBRICA "BASTIAN CONTRARIO" A INDICARE EPISODI INGIUSTI E DA SANARE NELLA STORIA DELLE CORSE È STATO ACCOLTO DAI LETTORI

di **Mario Donnini**

Nelle pagine di Autosprint pre-Ferragosto, tra le colonne della rubrica Bastian Contrario, avevo lanciato tra il serio e il faceto il gioco dell'estate motoristica, invitando i lettori a elencare quali situazioni ingiuste relative alla storia delle corse sarebbero pronte a sanare con un provvedimento retroattivo ad hoc.

Ebbene, la cosa era stata buttata là come semplice spunto di riflessione, invece poi, giorno dopo giorno, sono arrivate risposte dettagliate. Solo alcune delle quali - causa lo spazio tiranno - possono essere pubblicate, ma in ogni caso sono qui a rappresentarle tutte e a sottolineare quanto i lettori di Autosprint preparati e abbiano a cuore non solo il presente ma anche passato e futuro delle competizioni con eguale e intenso afflato.

Ecco la mini-rassegna delle ingiustizie da riparare, la stragrande maggioranza delle quali del tutto condivisibile...

Rimpianti per la cara Lella Lombardi

1) Non avrei interrotto la gara F1 del Nurburgring 2007 lasciando la possibilità di giocarsi la gara al povero Winkelhock, che aveva avuto la giusta intuizione di gomme sotto il diluvio.

2) Darei la vittoria di Indy 500 2002 al legittimo vincitore Tracy. La leggenda vuole che Paul giri sempre col video nel telefonino del finale della gara rubatagli per dubbia decisione dei commissari sul momento in cui Paul passava Helio in riferimento all'uscita della bandiera gialla. Castroneves avrebbe una vittoria in meno, ma la faccia di Tracy ci sarebbe benissimo nel Warner Trophy.

3) Non avrei mai abilitato il progetto fan car della Brabham a ventilatore.

(...) 6) A Le Mans 2007 avrei impedito a Bourdais di parcheggiare la sua Peugeot in crisi di affidabilità alle chicane Ford a 10 minuti dalla fine, in attesa che scoccasse la 24esima ora. Se avesse proseguito non sappiamo se la vettura francese avrebbe resistito, magari permettendo di arrivare a podio al privatissimo team RollCentre Racing di Martin Short. Sarebbe stata una bellissima favola.

7) Lella Lombardi nel '75 si lamentava che la sua March non stava in pista. Herd allora non le credeva. Nel 1976 alla March arriva Peterson. Guida la stessa vettura di Lella. Anche lui scende e si lamenta del te-

laio inguidabile. Lo controllano, perché a Ronnie credono di più, e trovano che il telaio è crepato. Cambiato il telaio Ronnie si mette andare come una palla di fucile e nel '76 vince anche a Monza. Se si fosse dato ascolto a Lella, probabilmente ora avrebbe molto di più di quel mezzo punto, in carriera.

8) Adelaide 1991. Se i commissari dopo aver interrotto la gara avessero stilato la classifica come da regolamento Morbidelli sarebbe andato a podio subito con la Ferrari chiamata camion da Prost. Invece presero la classifica del 14esimo giro e il nostro Gianni si ritrovò sesto. Peccato.

Riccardo Turcato

Giustizia per Ayrton a Monaco 1984!

1) Vorrei fosse decretata la vittoria di Senna (o di Bellof) a Monaco 1984. Ergo il mondiale quell'anno andrebbe a Prost invece che a Lauda.

2) Nannini non precipita con l'elicottero e vince Suzuka 1990 con dietro il compagno di team Nelson Piquet per una doppietta Benetton. Qui però più che di giustizia è il caso di parlare di destino...

Paolo Baldinotti

Quella Indy 500 scippata a Clark

1) Ci sarebbe da parlare del furto della bandiera rossa perpetrato da Ickx-Dennis ai danni della Toleman nel 1984 a Monaco, sotto la pioggia, dando la vittoria a Prost con la McLaren-Porsche...

2) A Monza 1971 avrei fatto fare un giro in più al gruppone, magari avrebbe vinto Ganley...

3) Suzuka 1989 e non aggiungo altro.

4) A Indianapolis 1963 avrei stoppato Parnelli Jones la cui auto perdeva olio. Non la fermarono, derubando della vittoria Clark e la Lotus.

5) Avrei permesso a Marione Andretti di correre Le Mans '82 con la Mirage, invece fu squalificato poco prima del via per il controverso posizionamento di un radiatore.

6) Soprattutto riconoscerei a Ed Hugus la vittoria a Le Mans 1965, senza se e senza ma...

7) Darei a Ken Miles e Danny Hulme l'ex-aequo per le Mans 1966.

Maurizio Ferrero



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM





Il gioco dell'estate

FACENDO FINTA D'ANDARE A COMANDARE. QUALI INGIUSTIZIE DEL PASSATO SANERESTE, IN TUTTO IL MONDO DELLE CORSE?

Che poi questo discorso che nella vita esistono solo passato, presente e futuro e puoi agire e cambiare istantaneamente solo l'oggi, mi sa è vero.

Fossi nei panni del Presidente della Federazione Internazionale Jean Todt, aprirei un capitolo a parte per occuparmi di questioni irrisolte appartenenti alla storia dell'automobilismo da corsa, per mettere a punto cose che non avrebbero soluzione e liberatoria non.

Ma che in quella edizione era sacrosanto e fu rispettato solo per compiacere l'Idolo locale, al tempo intoccabile. Dopo un quarto di secolo di tentativi. Rauno, il nordico che nella storia dell'umanità ha percorso più chilometri in Kenya, ora quasi ottuagenario, avrebbe la più grande, sacrosanta e meritata gioia della sua vita.

4) Ricordo che una realtà era e gli altri erano i

UN MONDIALE PER MONZA: PRESSO
Sopra, il leggendario Sandro Munari al volante della Stratos, ospite esaltato al Festival della Velocità di Goodwood, nell'edizione 2006 della manifestazione dedicata alle leggende dell'automobilismo sportivo

McLaren, quando la strapuntata maggioranza degli addetti ai lavori riteneva che il vero vincitore fosse Jackie Oliver su Shadow. Il sereno soprano mai la verità, sarebbe certissimo

8)



QUEL GP CHE RIVELÒ LA CLASSE DI Ayrton

Sopra, la Toleman di Ayrton Senna sul bagnato a Montecarlo 1984, gara che il rookie brasiliano avrebbe vinto se non fosse arrivata la bandiera rossa a salvare Alain Prost su McLaren-Tag-Porsche. A sinistra, il controverso arrivo della 24 Ore di Le Mans 1966 con la parata Ford che finì per togliere la meritata vittoria a Ken Miles, che morì poco tempo dopo in un incidente durante un test

Gp Monza '71 doveva vincere Hailwood!

Mi avete provocato e, come diceva il grande Alberto Sordi, mo' rispondo. Il mio primo pensiero corre al mondiale regalato da Collins al suo caposquadra Fangio nel mondiale '56. Proprio perché noi sappiamo cosa il destino gli ha poi riservato, ecco che quel dono non fa che accrescere il dolore che si prova pensando al bel Peter...

Trovo altresì ingannevoli i due soli mondiali dell'invincibile Clark. Se uno si limita a guardare l'albo d'oro, pensa sia stato solo un buon pilota e niente più. Ecco, scambierei volentieri almeno quello del '67 di Hulme - questo sì un buon pilota, solido ma niente di più, con l'asso scozzese. E che dire dell'immenso Hailwood? La volatona di Monza '71, visto che era lì a giocarsela anche lui con la squattrinata Surtees, non era forse più giusto che se la aggiudicasse lui anziché l'insipido Gethin sulla già gloriosa e già vincente Brm? È del semi sconosciuto John Love in Sud Africa '67 vogliamo parlarne? È come se una mano misteriosa l'avesse spinto verso la vittoria, con una vecchia Cooper e un motore non meglio identificato (Climax/Tasman) se non fosse stato per un serbatoio della benzina troppo piccolo a privarlo di un successo comunque inspiegabile. Una corona iridata la darei anche al grande Moss, sottraendone una a Fangio o meglio ancora al suo connazionale Hawthorn, che non ho mai ben sopportato per i tanti morti che secondo me ha sulla coscienza (Musso, Le Mans 1955). Aggiungo solo che è stato un vero peccato che il destino non abbia lasciato il tempo a fenomeni come Villeneuve, Bellof, Toivonen di imporsi e vincere come il loro immenso talento avrebbe meritato.

Andrea Pizzola, Noceto (Parma)

Il sacrificio di Ronnie non è stato scordato

Il gioco dell'estate: le ingiustizie. Qui però non è di giustizia per dei torti subiti, ma per il modo "scorretto" che il destino ha voluto portar via un nostro beniamino. Tutte le morti dei piloti possono apparire delle ingiustizie, ma almeno una, a mio parere è ingiusta. Quella di Ronnie Peterson, per certi versi presumibile vittima della malasanità italiana.

Sebastiano Meloni

Gilles meritava ben altro a Imola 1982!

Ho letto attentamente il Bastian Contrario che lancia il gioco dell'estate. Ci sarebbero diverse ingiustizie del passato che sanerei, una su tutte, che a mio parere ha segnato la F.1, la vita di un uomo, di un pilota, di un adolescente come me che tifava un mito, una leggenda, volata via a causa di un traditore: parlo di Gilles Villeneuve a Imola 1982!!! Lascio a voi e a altri appassionati, ulteriori commenti al riguardo.

Antonio Gregis

Ed Hugus quasi... risarcito a Le Mans?

Ho acquistato Autosprint con l'inserto ed è meraviglioso come sempre. Scrivo per informarvi che partecipando al gioco dell'estate, al punto 4 su Le Mans 65, sul sito www.formula2.net viene ora citato tra i vincitori Ed Hugus insieme a Rindt e Gregory. Proprio come il vostro articolo auspicava. Forse qualcosa si sta muovendo? La storia che più mi fa rabbia è il punto 5 di Le Mans 1966, relativa allo sfortunato Ken Miles: meritava ben di più!

Alessandro Pizzi

Leclassefiche

VELOCITÀ

F2

Resoconto della gara a pag. 46
Monza (Mb), 2-3 settembre 2017

Gara-1: 1. Fuoco 23 giri in 44'10"800 alla media di 180,529 km/h; 2. Matsushita a 0'35"1; 3. Latifi a 1'47"7; 4. Ghiotto a 3'08"5; 5. Gelael a 3'84"4; 6. Sette Cámara a 5'26"8; 7. Delétraz a 6'03"1; 8. Malja a 6'93"0; 9. Markelov a 7'87"8; 10. King a 8'21"9; 11. Merhi a 9'71"2; 12. Jeffri a 11'67"9; 13. Nato a 11'97"9; 14. Albon a 12'04"6; 15. Boschung a 12'40"6; 16. Visoiu a 13'53"1; 17. Leclerc a 33'98"9; 18. de Vries a 1'12"409.

Giro veloce: il 23° di Latifi in 1'47"648 alla media di 193,731 km/h.

Gara-2: 1. Ghiotto 21 giri in 33'15"078 alla media di 218,958 km/h; 2. Sette Cámara a 2'29"6; 3. Fuoco a 4'50"5; 4. Delétraz a 6'24"6; 5. Merhi a 11'80"3; 6. Gelael a 17'30"5; 7. Matsushita a 20'01"0; 8. Albon a 20'58"9; 9. Leclerc a 23'26"3; 10. Nato a 23'70"4; 11. Rowland a 27'41"9; 12. de Vries a 29'30"7; 13. Boschung a 29'65"9; 14. Ferrucci a 29'90"6; 15. Markelov a 32'04"5; 16. Latifi a 32'96"5; 17. Jeffri a 33'23"7; 18. Malja a 57'44"7; 19. Visoiu a 1'00"129; 20. King a 1'06"302.

Giro veloce: il 21° di King in 1'32"921 alla media di 224,435 km/h.

Campionato: 1. Leclerc 218 punti; 2. Rowland 159; 3. Markelov 152; 4. Ghiotto 150; 5. Latifi 132; 6. Matsushita 115; 7. de Vries 96; 8. Nato 91; 9. Fuoco 77; 10. Albon 66.

GP3

Resoconto della gara a pag. 49
Monza (Mb), 2-3 settembre 2017

Gara-1: 1. Russell 21 giri in 44'15"898 alla media di 164,478 km/h; 2. Aitken a 1'52"6; 3. Hubert a 2'36"1; 4. Siebert a 2'95"9; 5. Tvetter a 5'02"6; 6. Alesi a 5'35"1; 7. Calderon a 6'44"8; 8. Falchero a 7'04"4; 9. Joerg a 7'20"7; 10. Baptista a 8'87"9; 11. Hyman a 9'56"7; 12. Schotthorst a 9'64"5; 13. Ticktum a 16'26"8; 14. Bocciaoli a 40'83"6.

Giro più veloce: Hubert in 1'40"232 alla media di 208,065 km/h.

Gara-2: annullata.

Campionato: 1. Russell 162 punti; 2. Aitken 119; 3. Fukuzumi 99; 4. Hubert 97; 5. Alesi 95; 6. Lorandi 63; 7. Tvetter 62; 8. Bocciaoli 54; 9. Maini 53; 10. Kari 28.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 55
Monza (Mb), 2-3 settembre 2017

Gara: 1. Campbell 14 giri in 27'51"057 alla media di 174,054 km/h; 2. Ashkanani a 1'47"3; 3. Drudica a 2'33"8; 4. van Lagen a 4'15"5; 5. Olsen a 7'26"8; 6. Culen a 10'93"3; 7. Lukas a 11'50"1; 8. Preining a 11'67"9; 9. Cammish a 14'39"6; 10. Ammermüller a 14'740"1; 11. Webster a 15'420"0; 12. Al Zubair a 20'62"4; 13. Perfetti a 22'350"0 (1. classe B); 14. Quaresmina 22'730"0; 15. Pedersen a 23'192"0; 16. Sharp a 23'929"0; 17. Parys a 25'276"0; 18. Palette a 25'593"0; 19. Morin a 26'271"0; 20. Lindland a 26'638"0; 21. Sager a 30'132"0; 22. Bauer a 31'758"0; 23. Radcliffe a 40'644"0; 24. Berville a 41'235"0; 25. Solieri a 43'652"0; 26. Langer a 44'760"0; 27. Creel a 50'135"0.

Giro più veloce: Ammermüller in 1'51"052 alla media di 187,679 km/h.

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 72
Watkins Glen (Usa),
3 settembre 2017

Gara: 1. Rossi 60 giri in 1:42'03"9024 alla media di 191,295 km/h; 2. Dixon a 0'9514"3; 3. Hunter-Reay a 7'1592"2; 4. Castroneves (Dallara-Chevrolet) a 8'8938"8; 5. Rahal a 11'8863"6; 6. Power (Dallara-Chevrolet) a 15'3787"7; 7. Kimball a 16'1639"8; 8. Chilton a 28'0410"9; 9. Pagenaud (Dallara-Chevrolet) a 28'2941"1; 10. Muñoz (Dallara-Chevrolet) a 29'4972"1; 11. Daly (Dallara-Chevrolet) a 30'2436"2; 12. Pigot (Dallara-Chevrolet) a 32'3478"3; 13. Jones a 33'1533"3; 14. Harvey a 35'6826"5; 15. Hildebrand (Dallara-Chevrolet) a 41'5905"6; 16. Andretti a 52'7948"7; 17. Bourdais a 54'0444"8; 18. Newgarden (Dallara-Chevrolet) a 2 giri; 19. Sato a 4 giri; 20. Kanaan a 14 giri (gli altri su Dallara-Honda).

Giro più veloce: Bourdais in 1'23"9166 alla media di 232,666 km/h.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 76
Silverstone (Gb),
2-3 settembre 2017

Gara-1: 1. Costa-Frommenwiler (Lexus RC F GT3) 35 giri in 1:11'47"862 alla media di 172,305 km/h; 2. Venturini-Mapelli a 15'018"8; 3. Biagi-Gianmaria a 37'793"3; 4. Balfe-Bell (McLaren 650 S GT3) a 55'288"5; 5. Farnbacher-Farnbacher (Lexus RC F GT3) a 1'11'623"3; 6. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG GT3) a 1'13'137"7; 7. da Veiga-da Costa (Bmw M6 GT3) a 1'13'876"8; 8. Ratcliffe-Keen (Mercedes AMG GT3) a 1'17'371"9; 9. Bouveng-Rueda (Bmw M6 GT3) a 1'18'801"0; 10. Sini-Calamia (Aston Martin Vantage GT3) a 1'20'146"1; 11. Witt-Meadows (Bentley GT3) a 1'20'472"12; 12. Perazzini-Cioci (Ferrari 488 GT3) a 1'21'297"7; 13. Dolby-Christodoulou (Lamborghini Gallardo Rex GT3) a 1'27'378"14; 14. Postiglione-Fontana a 1'29'908"15; 15. Hahn-Khodair (Mercedes AMG GT3) a 1'30'437"16; 16. Liberati-Ling a 1'39'085"17; 17. Hamaguchi-Liuzzi a 1'39'630"18; 18. Ramos-Mac (Ferrari 488 GT3) a 1'41'121"19; 19. West-Ledogar (McLaren 650 S GT3) a 1'41'467"20; 20. Da Costa-Sardinha (Mercedes AMG GT3) a 1'50'399"21; 22. Hrachowina-Konrad (Mercedes AMG GT3) a 1'51'707"22; 23. Moiseev-Rizzo (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 24. Basso-Figueiredo (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 25. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488 GT3) a 1 giro (gli altri su Lamborghini Huracan GT3).

Giro più veloce: Costa-Frommenwiler in 1'59"489 alla media di 177,486 km/h.

Gara-2: 1. Veiga-da Costa (Bmw M6 GT3) 29 giri in 1:00'18"947 alla media di 169,945 km/h; 2. Bouveng-Rueda (Bmw M6 GT3) a 0'356"3; 3. Costa-Frommenwiler (Lexus RC F GT3) a 15'467"4; 4. Venturini-Mapelli a 16'738"3; 5. Postiglione-Fontana a 17'171"6; 6. Farnbacher-Farnbacher (Lexus RC F GT3) a 22'570"7; 7. Biagi-Gianmaria a 24'888"8; 8. Ratcliffe-Keen (Mercedes AMG GT3) a 25'363"9; 9. Ramos-Mac (Ferrari 488 GT3) a 47'457"10.

Witt-Meadows (Bentley GT3) a 55'985"11; Hamaguchi-Liuzzi a 1'01'224"12; Dolby-Christodoulou (Lamborghini Gallardo Rex GT3) a 1'01'352"13; Balfe-Bell (McLaren 650 S GT3) a 1'01'736"14; Liberati-Ling a 1'07'395"15; Perazzini-Cioci (Ferrari 488 GT3) a 1'09'622"16; Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG GT3) a 1'29'072"17; Moiseev-Rizzo (Ferrari 488 GT3) a 1'52'690"18; Basso-Figueiredo (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 19. Da Costa-Sardinha (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 20. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488 gt3) a 1 giro; 21. Sini-Calamia (Aston Martin Vantage Gt3) a 5 giri (gli altri su Lamborghini Huracan GT3).

Giro più veloce: Costa-Frommenwiler in 2'00"282 alla media di 176,316 km/h.

RALLY

COPPA ITALIA

33° Rally Lanterna
Resoconto della gara a pag. 69
S.Stefano d'Aveto (Ge),
2-3 settembre 2017

Assoluta: 1. Gino-Michi (Ford Fiesta Wrc) in 1:05'56"5; 2. Miele-Beltrame (Ford Fiesta Wrc) a 31'7"3; 3. Pettenuzzo-Throne (Ford Focus Wrc) a 1'39'9"9; 4. Vallivero-Cirillo (Citroën Ds3 Wrc) a 2'16"5; 5. Aragno-Segir (Peugeot 207) a 2'49"8; 6. Riccio-Menchini (Ford Fiesta) a 3'36"1; 7. Biggi-Nari (Ford Fiesta) a 4'07"9; 8. Gilardoni-Bonato (Renault Clio R3T) a 4'10"1; 9. Multari-Brizzolara (Citroën Saxo) a 4'33"4; 10. Castagnoli-Minetti (Peugeot 106) a 4'50"2.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Franca-Franca in 1:24'56"3; 2. Biancardi-Actite (Fiat Panda) a 1'45"1; 3. Garibaldi-Antichi a 2'01"1; 4. Terrile-Patrone a 10'38"1 (gli altri su Peugeot 106).
Classe N2: 1. Costantino-Ponzano in 1:17'14"6; 2. Melioli-Morando a 2'17"1; 3. Crocco-Valerio (Citroën Saxo) a 2'37"5; 4. Bronzini-Malinari (Citroën Saxo) a 4'46"9; 5. De Martino-Arata a 5'40"4; 6. Rimassa-Basso a 7'28"6; 7. Gamba-Previatto (Citroën Saxo) a 7'49"3; 8. Beninati-Barsanti a 9'47"8; 9. Zerega-Maifredini a 10'05"2; 10. Repetto-Franchi a 12'45"3; 11. Orsi-Milivinti a 15'58"4; 12. Comando-Camera (Citroën Saxo) a 17'04"7; 13. Lanza-Zambelli a 17'07"1 (gli altri su Peugeot 106).

Classe N3: 1. Verardo-Rinaldis in 1:13'26"3; 2. Mottola-Mazzina a 1'13"3; 3. Patetta-Barra a 1'08"6; 4. Sartori-Guzzi a 1'17"8; 5. Camisa-Figone a 2'12"5; 6. Cotugno-Gardini (Peugeot 205) a 14'54"8 (gli altri su Renault Clio).
Classe S2000: 1. Aragno-Segir (Peugeot 207) in 1:08'46"3.

GRUPPO A

Classe A0: 1. Carabetta-Manzi (Fiat 600 Sporting) in 1:18'42"9.
Classe A5: 1. Fontana-De Luca in 1:15'46"8; 2. Gobbin-Fraschia (Fiat Panda) a 44"3; 3. Pagano-De Paoli (Fiat Panda) a 1'07"9; 4. Bigotti-Lunetti a 1'58"5; 5. Siciliano-Morando a 18'37"6 (gli altri su Peugeot 106).

Classe A6: 1. Torchio-Bruzzese (Citroën Saxo) in 1:13'01"1; 2. Casazza-Marre (Peugeot 106) a 26"7; 3. Morando-Aurilia (Citroën Saxo) a 14'59"3.
Classe A7: 1. Guglielmetti-Guglielmetti in 1:10'53"9; 2. Basso-Bottini a 4"6; 3. Condro-Banauzi (Peugeot 205 Gti) a 15"2; 4. Villa-Berni a 2'03"9; 5. Ciocca-Carmignano a 2'05"3; 6. Mazza-Cuneo a 2'25"9; 7. Castelli-Domenichella a 3'28"1 (gli altri tutti su Renault Clio).

Dovesicorre

VELOCITÀ

2-3 settembre

SUPER FORMULA

5° round ad Autopolis

www.superformula.net

DTM

7° round at Nurburgring

www.dtm.com

FIA F3

8° round at Nurburgring

www.fiaf3europe.com

NASCAR

Sprint Cup a Richmond

www.nascar.com

F4 ITALIA

5° round a Imola

www.acisport.it

GT ITALIA

5° round a Imola

www.acisport.it

TCR ITALIA

5° round a Imola

www.acisport.it

TCS ITALIA

5° round a Imola

www.acisport.it

SEAT LEON CUP

5° round a Imola

www.seatmotorsportitalia.com

CARRERA CUP

5° round a Imola

www.carreracupitalia.it

TROFEO ABARTH

5° round a Imola

www.trofeoabarth500.com

COPPA ITALIA

5° round a Vallelunga

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

5° round a Vallelunga

www.gruppoperonirace.it

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

5° round a Vallelunga

www.gruppoperonirace.it

CLIO CUP

5° round a Vallelunga

www.renaultsportitalia.it

LOTUS CUP

5° round a Vallelunga

www.lotuscup.it

RALLY

1-3 settembre

RALLY SAN MARTINO

DI CASTROZZA

CiWrc a San Martino di Castrozza

www.rallysanmartino.com

NIDO DELL'AQUILA

Italiano Rally Terra a Nocera

Umbra

www.rallynidoaquila.it

RALLY PORTA DEL GARGANO

Coppa Italia a Manfredonia

www.rallyportadelgargano.it

Classe K10: 1. Multari-Brizzolara (Citroën Saxo) in 1:10'29"9; 2. Castagnoli-Minetti (Peugeot 106) a 16"8.

Classe K11: 1. Federici-Bardini (Peugeot 306) in 1:28'47"2.

Classe Wrc: 1. Gino-Michi (Ford Fiesta) in 1:05'56"5; 2. Miele-Beltrame (Ford Fiesta) a 31"7; 3. Pettenuzzo-Throne (Ford Focus) a 1'39"9; 4. Vallivero-Cirillo (Citroën Ds3) a 2'16"5.

GRUPPO R

Classe R1A: 1. Bruno-Revello (Renault Twingo) in 1:21'50"5.

Classe R1B: 1. Berruti-Dani (Renault Twingo) in 1:22'38"8.

Classe R2B: 1. Calleri-Bevione in 1:11'25"2; 2. Craviotto-Piccinini a 30"6; 3. Gianoglio-Grosso a 3'24"1; 4. Rocchi-Campedelli a 5'10"0; 5. Fiore-Torielli a 10'42"3 (tutti su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Fioroni-Rocchi in 1:12'26"4; 2. Caserza-Badinelli a 17"1; 3. Micale-Messina a 7'47"8 (tutti su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) in 1:10'06"5.

Classe R5: 1. Riccio-Menchini in 1:09'32"6; 2. Biggi-Nari a 31"8; 3. Metti-Marcocchini a 4'00"9, (tutti su Ford Fiesta).

RACING START

Classe 1400: 1. Lanzarotti-Farinella (Rover Mg Zr) in 1:24'35"7
Classe 1600: 1. Canepa-Muzzioli (Citroën C2) in 1:21'15"5.

RALLYCROSS

Resoconto della gara a pag. 70

Lohéac (F), 2-3 settembre 2017

Finale: 1. Kristoffersson (Vw Polo) in 4'08"408; 2. Loeb (Peugeot 208) in 4'11"989; 3. Ekstrom (Audi S1) in 4'12"994; 4. Bakkerud (Ford Focus) in 4'15"794; 5. Solberg (Vw Polo) in 4'47"098; 6. T. Hansen (Peugeot 208).

Semifinale 1: 1. Kristoffersson (Vw Polo) in 4'08"886; 2. Solberg (Vw Polo) in 4'08"886; 3. Ekstrom (Audi S1) in 4'11"731; 4. Scheider (Ford Fiesta) in 4'13"918; 5. Heikkinen (Audi S1); 6. Block (Ford Focus) in 4'33"211.

Semifinale 2: 1. T. Hansen (Peugeot 208) in 4'12"656; 2. Loeb (Peugeot 208) in 4'12"991; 3. Bakkerud (Ford Focus) in 4'14"434; 4. Baumanis (Ford Fiesta) in 4'19"122; 5. K. Hansen (Peugeot 208) in 4'49"664; 6. Nittis (Audi S1) in 4'52"191.

Classifica (dopo gara 9): 1. Kristoffersson 241 punti; 2. Solberg 195; 3. Ekstrom 180; 4. Loeb 169; 5. T. Hansen 155; 6. Bakkerud 146; 7. Block 95; 8. Heikkinen 86; 9. Scheider 85; 10. Eriksson 84.

SALITA

CEM

23° Ilirka Bistrica

Resoconto della gara a pag. 62

Ilirka Bistrica (Slo),

3 settembre 2017

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 3'59"537; 2. Benes (Osella Fa30 Zytek) a 15"207; 3. Bormolini F. (Reynard

Doppia lezione di spagnolo

IMOLA - Nel prossimo week-end il circuito del Santerno accoglierà il quinto round dei Trofei Seat: la Leon ST Cupra Cup, inserita nel contesto del Campionato Italiano Tcs, e la Leon Cupra Cup, entrambe ancora apertissime per la lotta per il titolo. Nel Tcs ospite d'eccezione sarà Jimmy Ghione (nella foto): il popolare inviato di Striscia la Notizia sarà al debutto al volante della Leon St, reduce da un secondo e quarto posto raccolti ad Adria nell'Europeo Suzuki Swift. «Sono felice di tornare a casa, perché con Seat corro da due anni e mi sento in famiglia», dichiara Ghione, che è particolarmente ansioso di scendere in pista a Imola. «Su questa pista anni fa ho corso nella Supercup pochi minuti prima della F.1: fu un'emozione pazzesca e l'idea di tornare mi apre il cuore. E poi sono felice di ritrovare tanti amici, dalla Brena a Volpato e Torelli: piloti che in passa-

to ho battuto e che oggi sono ai vertici. Questo vuol dire che il titolo che ho vinto me lo sono proprio meritato! Voglio augurare un "in bocca al lupo" particolare a Torelli, che nel 2014 ha vinto l'Hybrid Cup davanti a me: è un pilota veloce ma anche un bravissimo ragazzo!». Fra le Leon St il leader della classifica è Matteo Zucchi, a quota 140 punti, seguito da Giovanni Altoè, che rincorre a 52 lunghezze, e da Alessandra Brena, terza a 73 punti. In testa alla Leon Cup c'è l'equipaggio di Gabriele Torelli e Matteo Greco, con 126 punti. Staccato di 27 lunghezze c'è Gabriele Volpato. Da tenere d'occhio Carlotta Fedeli, reduce da due vittorie consecutive a Vallelunga e al Mugello, e terza in classifica a 41 punti dalla vetta. Molta attesa anche per Gianpiero Peter Wyhinny, direttore generale di Seat Italia.



K02) a 19"611; 4. Neveril (Norma M20 Fc) a 30"767; 5. Michl (Lotus Elise) a 33"923; 6. Vondrak P. (Osella Pa21 Evo) a 37"391; 7. Schagerl (VW Golf Rallye Tfsi-R) a 37"870; 8. Vondrak M. (Tatuus F.Master) a 39"009; 9. Bormolini A. (Osella Pa20 Bmw) a 41"970; 10. Stollenberger (Dallara F302) a 42"958.

Classifica dei gruppi. Gr. N: 1. Vavrinec in 5'12"856; 2. Lajci a 0"698. 3. Marc a 8"639. (tutti su Mitsubishi Lancer). **Gr. A:** 1. Vojacek (Subaru Impreza) in 5'13"427; 2. Taus (Subaru Impreza) a 1"059; 3. Prek (Honda Civic) a 13"741. **GT:** 1. "Tessitore" (Audi R8 Lms Gt3) in 4'55"699; 2. Milon (Bmw Z4 Gt3) a 2"329; 3. Jerman (Lamborghini Gallar-

do) a 17"699. **E2Sh:** 1. Michl in 4'33"460; 2. Los a 9"440; 3. Perrekovic (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 16"360. **CN:** 1. Bormolini A. (Osella Pa20 Bmw) in 4'41"507; 2. Crespi (Osella Pa21 Honda) a 5"082; 3. Capucci (Osella Pa21 Honda) a 5"289. **E2Sc:** 1. Faggioli in 3'59"537; 2. Neveril a 30"767; 3. Vondrak P. a 37"391. **E2Ss:** 1. Benes in 4'14"744; 2. Bormolini F. a 4"404; 3. Vondrak M. a 23"802.

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

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT**

SPORT

HAI LA PASSIONE PER I MOTORI E VUOI FARE IL PILOTA?



METTI ALLA PROVA IL TUO TALENTO CON NOI, PARTECIPA AL NUOVO SNP TALENT
IL TALENT DELLA SELEZIONE NAZIONALE PILOTI.



E SE SEI IL PIU' BRAVO DI TUTTI
POTRAI GUIDARE
UNA FERRARI 458 SU UNA PISTA VERA!

PARTECIPA AL NUOVO SNP TALENT

Il nuovissimo "Talent" targato Snp, è ai nastri di partenza. Ma attenzione, non si tratterà del solito talent, si perché chi parteciperà, prenderà parte, al tempo stesso, ad un corso di pilotaggio vero e proprio, con tanto di lezione teorica e pratica in pista, ed uso di telecamere per correggere e valutare eventuali errori di guida. Ed alla fine, ai più bravi, sarà data la possibilità di: 1) Accedere a dei corsi di perfezionamento, 2) Partecipare a Cronogare in kart, 3) Prendere parte a tutta l'intera stagione in Sn2. E per concludere, il più bravo della Sn2, avrà la possibilità di guidare una Ferrari 458 oppure, a scelta, una monoposto in pista!!! Presto tutte le info sulla nostra pagina fb ufficiale. [facebook/selezioneNazionalePiloti](https://www.facebook.com/selezioneNazionalePiloti) o selezioneNazionale@alice.it.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

RIVISTE

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

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

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

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

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clodia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del

"Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso

la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7 s.s. del

D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n.

7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





La lotta al coltello tra Perez e Ocon, compagni di team in Force India, ormai è degenerata e va posto un freno...

SUTTON-IMAGES.COM

A PROPOSITO DELL'OPERATO DEI COMMISSARI FIA A SPA

Il collegio fa discutere

Scrivo per chiedere la vostra opinione in merito all'attuale sistema di valutazione delle scorrettezze in pista da parte della Commissione delegata dalla Fia ad ogni Gp. Dopo avere assistito al Gp del Belgio, infatti, viene spontaneo chiedersi quale metro si usi per penalizzare i piloti rei di palesi scorrettezze rispetto a quelli che possono aver infranto il regolamento delle bandiere o i limiti. Raikkonen è stato giustamente penalizzato per non avere rispettato (come altri...) le bandiere gialle in un punto dove sicuramente di pericoli ce n'erano pochi, visto che l'auto

di Verstappen era già dietro i guard rail protettivi. E Raikkonen ha avuto il massimo della penalità: drive trough e 10 secondi fermo... Ma se i commissari sono stati così ligi e severi, perché per i piloti Force India a inizio gara non c'è stata reprimenda? Perché alla fine i piloti Force India, con un comportamento veramente pericoloso per loro stessi e per gli altri, e antisportivo, se vogliamo, non hanno ricevuto neanche l'attenzione di un'inchiesta da parte dei Commissari? Loro hanno causato l'ingresso della Safety Car... E niente... sono andati avanti. A Baku a

NEL PASSATO I TEAM MINORI IN F1 POTEVANO OSARE DI PIÙ

Piccoli ma creativi

Di recente mi è capitato di leggere un paio di libri intitolati "Analisi Tecnica", di Giorgio Piola, riguardanti altrettante stagioni di F.1 (1998 e 1999). Durante la coinvolgente lettura mi sono reso conto di un aspetto che secondo me manca alla F.1 di oggi, ovvero il fatto che molte innovazioni tecniche fossero portate oltre che dai grandi team, anche da piccole scuderie quali Tyrrell, Stewart, Jordan e Minardi. È bello quindi pensare che mentre le super-potenze Ferrari e McLaren si contendevano i titoli mondiali a suon di vittorie, delle piccole realtà motoristiche sperimentavano cose come una scatola del cambio in carbonio (Stewart, 1998) piuttosto che una rivoluzionaria disposizione degli elementi delle sospensioni anteriori.

Lorenzo Maiocchi, Farini (Piacenza)

Vettel hanno dato una penalità inferiore che a Raikkonen in Belgio... E poi vediamo continuamente penalizzare magari piloti che i team fanno uscire con la gomma non imbullonata, o nel momento sbagliato... Ma i piloti che colpa hanno? Dovrebbero punire i team. Perciò io credo che questo sistema di giudizio della commissione Fia funzioni male, sia perché non ha un metro preciso per ogni infrazione commessa, sia soprattutto perché ogni volta rappresentato da nuove persone, non sempre preparate o adeguatamente obiettive, secondo me. Sarebbe ora di cambiare questo sistema... Voi che ne dite? Grazie.

Nicola Acciarri

Viste le infinite fattispecie, trovare un metodo univoco per assicurare la certezza del diritto in F1 e l'uniformità assoluta di giudizio è compito difficile, se non impossibile. D'altra parte lo sforzo fatto per avere collegi dei Commissari che ragionino in termini il più delle volte omogenei, non può non essere riconosciuto. Di più. È di quest'anno l'ulteriore evoluzione volta a applicare in termini meno restrittivi e dogmatici le penalizzazioni originate da contatto, facendo scattare la sanzione solo quando i piloti coinvolti hanno dato vita a un comportamento intenzionalmente pericoloso. Nello stesso tempo non si può ignorare che il caso da lei accennato non può che suscitare perplessità. Due tocche distinte tra le monopoli di Force India, entrambe all'ingresso di Eau Rouge - la zona più critica del tracciato -, e atte a creare pericolo oltre a far entrare dopo il secondo contatto la Safety Car, potevano non essere ignorate dall'autorità arbitrale. Anzi, non avrebbero dovuto. In fondo la Force India di Perez si è trovata a scontare cinque secondi per un taglio, quando la situazione da brivido che ha visto protagonisti lui e Ocon avrebbe meritato una tirata d'orecchie ben più robusta... Quanto al caso Raikkonen, le ricordiamo che non rispettare la bandiera gialla è tra i comportamenti più gravi. Non a caso Kimi a Spa ha subito pure tre punti di penalità sulla superlicenza.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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



*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