

NON PERDERE LA COLLECTION SU GILLES VILLENEUVE IN EDICOLA DAL 18 LUGLIO

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - F 5.50 €
MC, CÔTE D'AZUR 5.50 € - PE 6.00 € - F 5.50 €
CH 6.17 € - C 6.00 € - S 5.50 €
CH 6.17 € - C 6.00 € - S 5.50 €

AUTO SPRINT

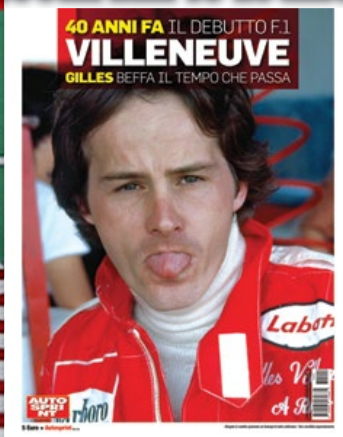
n. 28

Anno LVI Settimanale 11-17 luglio 2017

3 Euro (italy only)



70028
9 11770005 1174006
Pubb. Internaz. S.p.A. - D.L. 30/09/98 (conv. in L. 28/02/99 art. 1, 1/02/99)



POSTER-STORY IN REGALO

La storia dei Gp di F.1



VERSO SILVERSTONE

IL TERZO SCOMODO

La variabile **Bottas** che vince e sogna il **titolo** accende ancor di più un Mondiale di F.1 che anche in **Austria** è esaltante. **Vettel** 2° sbarca da leader in **Inghilterra** con 20 punti su **Hamilton**. **Marchionne**: «**Fiato sul collo alle Mercedes**»



SUTTON-IMAGES.COM



*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



Ora godiamoci questo bel **triello**

Il Circus della F.1 che sbarca a Silverstone, nel ventre materno di Lewis Hamilton, con Sebastian Vettel davanti a tutti a più 20 nel Mondiale dei Nuovi Mostri, ha un nuovo terzo davvero scomodo: Valtteri Bottas. Questo ha detto un Gp d'Austria che ci ha lasciati tutti attaccati alla televisione fino al 71° giro. Dicono che sarebbe stato sufficiente un altro giro per consentire al ferrarista di infilare il finlandese mentre correva incontro alla seconda vittoria della carriera. Forse. A questo proposito il commento più appropriato è quello di Maurizio Arrivabene: «Bisogna sempre essere umili e guardare a quello che è successo in pista. Ho sentito Seb via radio affermare che con un giro in più avrebbe potuto attaccare Bottas: purtroppo non è finita in questo modo. Adesso pensiamo a Silverstone». Già, non fa una piega la considerazione del team principal della Scuderia. E non lasciano spazio alle interpretazioni neanche le parole di Bottas, ora a 35 punti da Vettel e a sole 15 lunghezze dal compagno di squadra Hamilton, che ha chiuso quarto dopo essere partito dalla 4ª fila in griglia per la sostituzione del cambio sulla sua W08 e quindi retrocesso di cinque posizioni. «Io, al titolo iridato ci

credo e ci crede il team. Ci sono tutti i presupposti per far bene in questa stagione e siamo in lizza per vincerlo. Chiaramente è ancora molto presto, non siamo nemmeno a metà stagione, dobbiamo continuare a lavorare bene e progredire. Però sì, credo di poter lottare per vincere il titolo».

Farà davvero caldo domenica prossima a Silverstone, dove Vettel si presenta con un bel bottino di vantaggio sugli inseguitori e la consapevolezza di poter contare sulla voglia di iride da parte di Bottas per proseguire il suo cammino da leader. Dopo una settimana travagliata, dopo le scuse per un gesto che non doveva fare e per il quale si è coperto il capo di cenere con tutto il mondo, ha risposto in pista con una grande prestazione. Certo è mancata la vittoria e alcuni dubbi sono rimasti nella testa di Seb davanti alla partenza di Bottas: «Per me Valtteri ha fatto un jump start - ha detto con un mezzo sorriso - È quello che penso. Io ero abbastanza sicuro che l'avesse fatta; alla fine però non sono io che devo giudicare...». Questione di millimetri. Come la lotta tra Mercedes e Ferrari che in questo luglio caldo pieno di Gp esploderà definitivamente e ora con alcune variabili davvero impazzite. ●

domenicaseria



FORMULA UNO

- 12 GP AUSTRIA IL COMMENTO
- 18 GP AUSTRIA MARCHIONNE
- 21 GP AUSTRIA SASSI NELLO STAGNO
- 22 GP AUSTRIA GLI OSCAR DI AS
- 26 GP AUSTRIA RICCIARDO
- 27 GP AUSTRIA HAMILTON
- 28 GP AUSTRIA GROSJEAN
- 29 GP AUSTRIA GIOVINAZZI
- 30 GP AUSTRIA TORO ROSSO
- 34 GP AUSTRIA VISTO CON TREDZOZI
- 36 GP AUSTRIA PADDOCK
- 38 GP AUSTRIA LA TECNICA
- 40 GP AUSTRIA SFIDA A SILVERSTONE

VELOCITÀ

- 50 F2 LECLERC POKER
- 52 GP3 FUKUZUMI AL TOP
- 53 CARRERA CUP CAMPBELL
- 54 TCR MORBIDELLI
- 56 IMSA MOSPORT
- 58 24 ORE MISANO

RALLY

- 62 WRC VANNO COME TRENI!
- 66 CIR VERSO SAN MARINO
- 68 IRC CASENTINO A ROSSETTI
- 72 SVIZZERI APPASSIONATI
- 73 COPPA ITALIA CARNIA

RUBRICHE

- 6 UN FILO DI GAS
- 8 GAS A TAVOLETTA
- 10 LE TELEVISIONI
- 20 BASTIAN CONTRARIO

In edicola da m



“ È stato campione di combattività e ha regalato tanta notorietà alla Ferrari. Io gli volevo bene ”

Ferrari

artedi **18 luglio**

A QUARANTA ANNI ESATTI DAL DEBUTTO IN FORMULA UNO, RIVIVIAMO LA GRANDE EPOPEA DI GILLES VILLENEUVE CON UN NUMERO DA COLLEZIONE

Silverstone, 16 luglio 1977. Si corre il decimo round del Mondiale di F.1 quando sulla scena plana uno sconosciuto canadese. Guida una McLaren, indossa una tuta dal colore improponibile e mostra di avere un piede destro davvero pesante. Passano pochi mesi e passa alla Ferrari per sostituire il neo-iridato Niki Lauda. Inizia così il romanzo di Gilles Villeneuve. Una storia intensa, purtroppo breve, ma ancora capace di accendere i cuori di chi non l'ha mai dimenticato...



GP
AUSTRIA

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

MICHAEL SCHUMACHER

FERNANDO ALONSO

FERN

2007
KIMMIONEN

2008
HAMILTON

JENS

2010
SEBASTIAN VETTEL

2011
SEBASTIAN VETTEL

2012
SEBASTIA

2013
SEBASTIAN VETTEL

2014
SEBASTIAN VETTEL

SEBASTIA

2015
LEWIS HAM

2015
LEWIS HAM

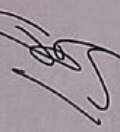


Biondo sempre più

Alla fine ha persino sorriso. Il che offre la misura della felicità intima e meritatissima di Valtteri Bottas, uno che in Austria fa dei miracoli, neanche fosse padre Pio in Puglia. Ma sì: un contributo alla Mercedes, un aiuto a Hamilton mentre aiutava se stesso a rimettersi in corsa nel Mondiale. Che fosse in bolla dura lo si è capito in qualifica, è diventata una evidenza al via. Uno scatto talmente pronto da generare sospetti a catena. Insomma, un fine settimana da fenomeno per un ragazzo che resta un mezzo mistero. Talvolta campionissimo, altre volte più anonimo. Di certo alle prese con un anno chiave dentro il suo destino e capace di fare i compiti con uno smalto per certi versi inatteso. Già perché basterebbe confrontare il suo rendimento con quello del connazionale in rosso, inteso come Kimi, per dargli un premio subito e ciao. Non solo: il carattere

AL SUO SECONDO TRIONFO IRIDATO VALTTERI BOTTAS SI CONFERMA GRANDE RIVELAZIONE DI QUESTO MONDIALE. NEL QUALE COLTIVA SEMPRE PIÙ AMBIZIONI...

è adatto, a quanto pare, a farlo viaggiare dentro un top team, con tutto il corredo di pressioni e complicazioni del caso, il che rende più probabile un rinnovo di contratto, sul quale peseranno comunque altri fattori, più o meno politici, capaci di vanificare un esordio sulla vera ribalta davvero notevole. Il caso-Bottas apre il solito, cronico interrogativo. Vale a dire: quanti al suo posto riuscirebbero a portare a casa bottini altrettanto ingenti? Rispondere è complicato. Qualcuno di sicuro, non tutti probabilmente. Ma la storia del motorismo è strapiena di casi analoghi, di piloti che si sono trovati tra le mani la macchina per volare e sono riusciti a sfruttarla, filando in un firmamento che teoricamente potrebbe accogliere anche altri nomi. Non importa. Anche perché, come sappiamo, è la testa che fa la differenza in una disciplina così farcita di talenti. Veloci? Un

2009
JON BUTTON2012
AN VETTEL

ILTON



SUTTON-IMAGES.COM

platinato

po' tutti. Lucidi? Non molti. Il che rende il cammino di Valterino (che fa anche rima) piuttosto eclatante. Per qualche verso è lui, Bottas, la sorpresa vera di una stagione che sta proponendo vizi e pregi cronici. La tenuta di Vettel e i capricci di Vettel quando le cose vanno storte; i coni d'ombra di Hamilton; i momenti di vuoto di Raikkonen, eccetera eccetera. In realtà, dentro un dualismo assai diverso rispetto a quello che ha messo a confronto Ginetta e Rosberg, Bottas sta reggendo il confronto, pur senza polemiche o clamori. Qualche errore, certo, ma anche una quantità di giri, di corse, sul ritmo. E, soprattutto, una certa attitudine a gestire, a fare corsa di testa, esperienza che il biondino finlandese non aveva mai provato prima, sostanzialmente. In questo, proprio bravo, dai. Perché un conto è rimontare, è comportarsi da protagonista nelle retrovie;

MAI PIU' IMPENETRABILE ORA BOTTAS RIDE!

Solitamente misurato e ben poco espressivo, Valtteri Bottas in monodivisione si sta scoprendo sempre più torrenzialmente allegro. Ecco festeggiare col secondo arrivato Seb Vettel e il terzo Daniel Ricciardo il fresco trionfo nel Gp d'Austria, suo secondo centro iridato in carriera

un altro è fare la pole, stare davanti, contenere, gestire la pressione. Quindi c'è il rischio che il 2017 lo lanci davvero in un'orbita stellare. Anche se il bello viene adesso. Perché, con tutto il rispetto, non tocca a lui puntare al titolo anche se rischia di trovarsi in un guado scomodo. Ma trattasi di problema grosso, un problema che riguarda casomai Ginetta, non lui. Quando i due sono a distanza ravvicinata, Bottas non disturba. Ma se Hamilton si toglie di mezzo da solo, per una ragione o per l'altra, beh, le cose cambiano. Il fatto è che questa alternanza in casa Mercedes non può durare. Perché, semplicemente, con una Ferrari così, Bottas al centro della scena significa che qualcosa, in quella famiglia lì, non funziona del tutto. Con rischi enormi. Il cui conto proprio a Bottas, incolpevole, potrebbe arrivare alla fine della fiera. ●

GP
AUSTRIA

GAS A TAVOLETTA



di Pino Allievi

Fly Emirates

Seb depotenziato

I GUAI E LA RETROCESSIONE DI HAMILTON IN PROVA HANNO TOLTO ADRENALINA E AGGRESSIVITÀ A VETTEL IN GARA, FACENDOLO ACCONTENTARE DEL 2° POSTO

SPIELBERG - Ottantamila spettatori che invadono la pista dopo l'arrivo hanno fatto ricordare la Monza dei momenti d'oro. Solo che i ferraristi a Zeltweg, o Spielberg, o A1Ring, o Red Bull Ring (ma come diavolo dobbiamo chiamarlo questo circuito che cambia continuamente nome?) erano molti di meno, benché festosi, allegri, finalmente ottimisti perché Vettel ha regalato emozioni sino all'ultimo metro, malgrado non sia riuscito a centrare la vittoria. Per quale motivo? Se ne possono snocciolare alcuni, cominciando dalle qualifiche, prima delle quali Seb aveva avuto la bella notizia che Hamilton sarebbe stato retrocesso di cinque posizioni. E qui mi viene il dubbio che se non l'avesse saputo in anticipo, Vettel avrebbe dato di più e magari la pole sarebbe stata sua. Invece il fatto di lottare contro Bottas lo ha un po' sedato: ed è arrivato il secondo

posto invece del primo. Incredibile. Solo 4 centesimi di differenza. Niente. Però abbastanza da partire in seconda posizione invece che in prima. Al contrario, battersi contro il poco amato Hamilton gli avrebbe dato una carica maggiore, ne sono sicuro, facendogli tirar fuori l'impossibile, lui che sul giro secco è sempre stato un fenomeno. Scattando davanti, la sua gara sarebbe stata diversa e se la sarebbe giocata. Invece l'unica partenza al palo resta, per ora, quella di Sochi, nella cui gara vinse ancora Bottas, con un vantaggio identico a quello di domenica: 6 decimi. Impossibili da colmare per la Ferrari, impacciata nella prima parte con le gomme Ultrasoft e poi molto più bilanciata, scorrevole, graffiante nel finale, quando le sono state montate le Pirelli Super Soft. A quel punto Vettel ha cominciato una rimonta che

COLOMBO



ates



da... Lewis

GETTY IMAGES

PECCATO, SEB POTEVA VINCERE!

Vettel, a sinistra, quasi esprime un moto di fastidio per il successo mancato. Sotto, bacia il trofeo. In alto, le vetture pronte al giro di formazione

GETTY IMAGES



lo ha portato, dagli 8 secondi di distacco prima della sosta, a pochi metri da Bottas all'arrivo. Tanto da fargli dire che con un giro in più... Sì, va bene, con un giro in più avrebbe potuto vincere, così come con un numero in più sul mio biglietto avrei vinto la Lotteria di Capodanno e arrivando al New York Times un secondo prima di colui che poi venne assunto, il mio destino di giornalista sarebbe stato totalmente diverso. Ma già che parliamo di secondi e di casualità della vita, mi riallaccio a quella partenza anticipata di Bottas che Vettel ha reclamato al suo box per più giri, cercando di sollecitare la penalizzazione del finlandese. Anche dopo la gara, col responso dei commissari, non era convinto che le cose fossero davvero andate come mostravano inconfutabilmente i computer della Fia. Per la seconda volta in due gare Seb ha avuto a che fare con le decisioni della Federazione Internazionale, anche se per motivi molto diversi. Comunque, da ragazzo ben istruito, giovedì alla conferenza-stampa Seb ha ripetuto più volte di co-

me si fosse pentito della manovraccia di due settimane prima, esternando a Hamilton le sue scuse, giurando che non intendeva, col botto, danneggiare la sua macchina, promettendo di non farlo più. Chi lo ha incrociato quando è stato convocato a Parigi, ha parlato di un pilota spaventatissimo, timoroso di prendersi una pesante squalifica. Sottovalutava (ma era giusto che non avesse certezze) l'opera sotterranea di Arrivabene e Marchionne per evitare sanzioni pesanti da parte dell'apparato di Jean Todt. Così è stato. Basta che non ci ricaschi, pensando che la Ferrari possa sempre toglierlo dai guai nei quali va inutilmente a cacciarsi.

Tornando al Gp d'Austria, forse neppure adesso Vettel riesce a rendersi conto di come Bottas sia rimasto, per puro miracolo, nei margini di tolleranza previsti dai regolamenti. E mi chiedo se non si sia eccessivamente distratto nel pensare che Valtteri potesse essere penalizzato, lasciandogli così via libera. Non credo che i suoi tempi ne abbiano risentito, però non gli bastava il colpo di fortuna di Hamilton che era indietro di tre file? Voleva anche l'altra Mercedes ko a priori?

Comunque sia, Vettel ha disputato una bella gara e la vittoria di Bottas dimostra, a mio modestissimo avviso, che la Mercedes a Zeltweg era superiore alla Ferrari. Di pochissimo, intendiamoci. Ma superiore. Così come, sempre secondo me, la Mercedes era

un filino avanti anche in Canada e in Azerbaijan.

«Oramai abbiamo messo il fiato sul collo ai tedeschi, tra poco li battiamo», ha detto più o meno Sergio Marchionne lasciando il circuito. Un augurio suggellato dai fatti, perché la differenza la fanno le messe a punto e le evoluzioni che arrivano da una gara all'altra. L'importante è che Vettel non perda la concentrazione

**STIAMO METTENDO
FIATO SUL COLLO
ALLA MERCEDES.
E MAGARI
VA A FINIRE
CHE LA BATTIAMO**

SERGIO MARCHIONNE



ne, fra Safety Car e sensori di avvio. Venti punti di vantaggio nel mondiale sono un bottino eccezionale in questo momento, ma poteva averne un sacco di più senza l'ingenuità (sono generoso, vero?) di Baku, che non è affatto piaciuta né a Marchionne, né ad Arrivabene, né al resto della squadra. Sebastian è stato richiamato alla disciplina e al rigore ed è stato giustissimo ricordarglielo, perché da troppi anni la Ferrari non riconquista il titolo mondiale. E anche se a Marchionne interessa di più quello riservato ai Costruttori, per il grande pubblico conta il titolo piloti, più denso di fascino, di carisma, di glamour, di storia.

Nel frattempo, Marchionne attende anche una risposta da Vettel sul contratto 2018. Firmerà? «Prova a chiederlo a lui», ha risposto il presidente del Cavallino. Ma lui non deve rispondere alla platea dei giornalisti, deve farlo con il suo datore di lavoro. Termine che di sicuro non gli piacerà perché troppo gelidamente sindacale, però la procedura è questa, solo questa... ●



il nuovo Bottas non rinnovato

VALTERI È LA GRANDE RIVELAZIONE MA A OGGI ANCORA WOLFF ASPETTA A CONFERMARLO. USANDO L'OPZIONE COME FONTE DI POTERE SU DI LUI...

SPIELBERG - Vettel allunga nuovamente nel Mondiale, ma quello che, vincendo la gara, avrebbe potuto essere un +25, quindi, in sostanza, un Gran Premio di vantaggio è un +20.

Alzi la mano comunque chi pensava, a inizio stagione, che Vettel sarebbe stato, dopo 9 gare, in testa al Mondiale, con un margine importante. Pochi o nessuno e quindi va benone così, ma alzi la mano anche chi a inizio stagione pensava che Bottas sarebbe stato a soli 15 punti da Hamilton, anche qui nessuno. Dicevamo a ripetizione di non sottovalutare il finlandese, veloce e solido con Williams, ma pensare di ritrovarlo ingaggiato nella lotta per il Mondiale, quasi al giro di boa del campionato, era allora una follia, mentre adesso è una bella realtà. Se Vettel non è a +25, la Mercedes e Hamilton lo devono a lui, in versione stakanovista, a fare il suo, da compagno di squadra di Lewis, per ridurre i danni all'inglese, impegnato nella rimonta da dietro, ma al tempo stesso a pensare a se stesso e a pensare soprattutto che con un paio di gare così potrebbe addirittura sorpassare Hamilton.

La grossa difficoltà per Bottas sta nel non avere ancora firmato il rinnovo. Il foglio è pronto, per un altro anno, per equiparare la scadenza a quella di Lewis, ma Toto Wolff lo tiene sapientemente in cassaforte, sia per avere potere decisionale su Bottas e quindi eventualmente sacrificarlo alla causa Hamilton, sia per infastidire Ferrari, tenendo vive le voci del contatto di inizio stagione tra Vettel e la Mercedes. Bottas sa benissimo e lo pensiamo anche noi che deve continuare a ragionare da secondo e dovrà fare ciò che gli verrà chiesto, come peraltro ha già fatto, ad esempio in Spagna, ma adesso sa anche che per Mercedes potrebbe essere più imbarazzante chiedergli un sacrificio.

Immaginiamo per ipotesi che a Silverstone, a casa di Hamilton, lui si trova ancora primo e Hamilton secondo, come chiedergli di fare gioco di squadra visto che un risultato così lo metterebbe a -8 dal compagno di squadra e a -25 da Vettel, dovesse essere Seb, nel gioco delle ipotesi, terzo in gara?



SUTTON-IMAGES.COM

VALTERI PUNTO DI FORZA NEL MONDIALE MARCHE

Con due vittorie e un indice di rendimento altissimo, Bottas è ottimo asset della Mercedes anche nel Mondiale Costruttori

Lo scopriremo, nel caso.

Quel che è certo è che Bottas, oltre a rappresentare una variabile molto interessante nel Mondiale Piloti, è un punto di forza per quello Costruttori. Sta facendo brillantemente quello che fatica a fare, vuoi per sfortuna o per debolezze il suo connazionale Raikkonen. Il Mondiale Costruttori è l'obiettivo primario per la Rossa, lo è per tutte le squadre, ma ovvio che poi, per il popolo rosso ha molta più rilevanza quello individuale.



PROSSIMO GP



16 LUGLIO

**DIRETTA SKY
DIFFERITA RAI**

Circuito Silverstone, G.Bretagna
5891 m / 52 giri / ore 14.00
I PRIMATI - In prova: L.Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'29"243, media 237,638 km/h.
In gara: F.Alonso (Ferrari F10, 2010) 1'30"874, media 233,373 km/h. **Distanza:** M.Webber (Red Bull Rb6/Renault, 2010) 1H24'38"200, media 217,088 km/h

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

VENERDÌ 14 LUGLIO		
SkySportF1	libere 1	10.00
SkySportF1	libere 2	14.00
RaiSport	libere 1	15.30
RaiSport	libere 2	24.35
SABATO 15 LUGLIO		
SkySportF1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
RaiSport	libere 3	18.00
Rai2	Qualifiche	19.25
DOMENICA 16 LUGLIO		
SkySportF1	Gara	14.00
Rai 2	Gara	21.00

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

GIOVEDÌ 13 LUGLIO		
SkySportF1	F.2 libere	16.30
SkySportF1	Gp3 libere	17.45
VENERDÌ 14 LUGLIO		
SkySportF1	F.2 qual.	16.15
SkySportF1	Gp3 qual.	17.05
SABATO 15 LUGLIO		
SkySportF1	F.2 Gara-1	16.00
SkySportF1	Gp3 Gara-1	17.30
DOMENICA 16 LUGLIO		
SkySportF1	Gp3 Gara-2	9.10
SkySportF1	F.2 Gara-2	10.20

IL GP CON AUTO SPRI NT

Diretta da venerdì 14 a domenica 16 aprile su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

Non dimentichiamo come in passato la doppia punta contro la singola degli avversari ha portato McLaren a perdere il Mondiale 2007, con Raikkonen - Ferrari a chiudere davanti a Hamilton e Alonso, ma ha anche portato Red Bull nel 2010, sfruttando Webber, a vincere il titolo con Vettel su Alonso. La sfida resta, senza alcun minimo dubbio, Vettel-Hamilton, ma Lewis potrà concedersi molto meno di sbagliare o avere passaggi a vuoto. In Austria è vero che aveva la penalità, ma è altrettanto ve-

ro che in qualifica le ha prese da Bottas, cosa che adesso, con i punti che iniziano a diventare pesanti come macigni, non può più permetterselo. Molto più chiara la situazione in Ferrari dove i quasi 100 punti di differenza tra Vettel e Raikkonen spingono per forza di cose Kimi a dover far da spalla a Seb, ma deve fare molto di più sia per aiutarlo, sia per trovare un rinnovo che sembra scontato, anche se lui sembra far di tutto o gli succede di tutto, per metterlo in discussione. ●

GP
AUSTRIA

IL COMMENTO



di Alberto Sabbatini

COLOMBO

**WEEK-END DIFFICILE
FINITO BENE**

Dopo i veleni di Baku e la reprimenda della Fia non era facile per Vettel affrontare il Gp d'Austria. Ma i guai di Hamilton e la sua determinazione hanno fatto volgere il Gp a favore del ferrarista

Vettel

formica iridata

A FORZA DI PIAZZAMENTI IL FERRARISTA HA PORTATO A 20 I PUNTI DI VANTAGGIO SU HAMILTON. ANCHE SE AVER PERSO IL GP PER POCHI DECIMI GLI SECCA. E QUESTA SETTIMANA C'È SILVERSTONE



Un pezzetto alla volta Sebastian Vettel sta costruendo il suo titolo mondiale con la Ferrari. Approfittando di ogni piccolo passo falso, di ogni sbavatura di Hamilton e della Mercedes per staccare in classifica l'inglese. Alain Prost, che non a caso era soprannominato il "professore" per la sua visione strategica - infatti di titoli mondiali ne ha vinti quattro - diceva che i campionati non si vincono con le vittorie ma con i punti pesanti. I secondi e i terzi posti da portare a casa quando non tutto va per il meglio, oppure quando il rivale diretto accusa problemi o una giornata storta. E Vettel ha rispolverato quel vecchio motto. Piano piano sta mettendo insieme un gruzzoletto di "punti pesanti" che gli torneranno utili per mantenere un certo vantaggio in classifica quando Hamilton, magari sulla pista di casa di Silverstone questa settimana, tornerà a dominare e vincere come ha fatto

FORSE CON UN GIRO IN PIÙ AVREI POTUTO VINCERE MA IL SECONDO POSTO VA BENE PER IL CAMPIONATO

SEBASTIAN VETTEL

”

(solo) tre volte quest'anno. Al Red Bull Ring (e non lo chiamiamo Zeltweg per rispetto verso quello che era un circuito leggendario e impegnativo e non il tracciato monco e banale che è diventato oggi) Vettel ha accumulato altri 6 punti pesanti di vantaggio su Hamilton, portando a 171 il totale ed a 20 punti il margine in campionato nei suoi confronti dopo 9 corse. Sei punti ancora guadagnati al grande rivale proprio su un tracciato favorevole alla Mercedes, come ha dimostrato la vittoria dell'altra W08, quella di Valtteri Bottas.

Non era una gara facile per Vettel questa. Tutt'altro. Una corsa dove i nervi avrebbero giocato la loro parte. Quei nervi che già in Azerbaijan il ferrarista non era riuscito a tenere a freno. Vettel ci arrivava dopo la ruotata di Baku, le polemiche seguite a quel fallo di reazione e la coda della convocazione a Parigi che si è tramutato fortunatamente soltanto in

una tirata d'orecchie. Vettel aveva molto da perdere al Gp d'Austria perché in un certo senso correva "sub judice". I commissari Fia lo seguivano con particolare attenzione e non gli avrebbero perdonato nulla. Un contatto in gara o un sorpasso "duro", che fra altri piloti avrebbe potuto essere tollerato e giudicato regolare, al ferrarista non sarebbe stato perdonato. Perché ormai i commissari sono prevenuti nei suoi confronti. E lui non poteva permettersi di rischiare altri punti-licenza che potevano fargli saltare una gara. Vettel sapeva di gareggiare con tutti gli occhi addosso. Anche in partenza. Se avesse ostruito Bottas alla prima staccata, sai le polemiche?

LA BATTAGLIA SI È FATTA PIÙ DURA

**HAMILTON- VETTEL
UNA GARA DI NERVI**

Ma anche Hamilton non aveva la sua solita aria spavalda. Il guasto al cambio che lo ha costretto a sostituire in anticipo la trasmissione prima delle sei gare previste dal regolamento lo ha retrocesso in quarta fila. E gli ha tolto tutto l'entusiasmo e la sicurezza di potersi giocare la vittoria. Per questo ha avuto quella reazione un po' stizzita, con quella fredda stretta di mano con Vettel al sabato, prima concessa una volta poi rifiutata una seconda volta nonostante l'invito di Valsecchi come speaker della F1 per il pubblico. Quel gesto aveva fatto già presagire quanto l'aria fosse pesante fra i due. Il buonismo delle prime gare era andato a farsi friggere. Il nervosismo si tagliava col coltello. La ferocia tra due piloti che si rispettano ma non si amano perché sono due primedonne, era tornata. Chi l'avrebbe sfruttata meglio traendone energia positiva extra e chi invece l'avrebbe subita negativamente?

La gara di nervi l'ha vinta Vettel. E anche quella privata a due in pista. Sebastian ha avuto più sangue freddo di Lewis. Ha gestito più oculatamente la strategia, ha sfruttato meglio la performance della propria macchina, ha lottato fino in fondo arrivando ad appena 6 decimi dal vincitore Bottas. "One more lap..." un'altro giro, gli ha detto col ditino, ancora col casco in testa. Come dire: un giro e ti avrei davvero superato. Poi forse non ce l'avrebbe fatta comunque perché al Red Bull Ring se uno si difende tosto si passa solo arrivando al contatto fisico (ricordate Rosberg e Hamilton nel 2016?) e Vettel un'altra ruotata, anche regolarissima, non avrebbe potuto permettersela. Però se l'è giocata fino in fondo, recuperando nel secondo stint con le supersoft a Bottas oltre quattro secondi di vantaggio che il finlandese aveva dopo il pit stop e arrivandogli in scia.

PARTENZA CORRETTA PER BOTTAS?

**QUEL GROSSO DUBBIO
SUL JUMP START**

Vettel al Red Bull Ring si sente a casa. Anche se è una pista banale, il cui giro dura appena 65 secondi e dovrebbe livellare i distacchi, sa dove andar forte per limare via qualche decimo ad ogni giro. Qui



LA PRESSE



GETTY IMAGES

**ARRIVO (QUASI)
IN VOLATA**

Bottas va a vincere, sopra, mentre Vettel arriva alle sue spalle come un falco ma per il ferrarista è troppo tardi...

In alto, la prima curva, con il finlandese della Mercedes che sta già scappando e, sopra a destra, il vincitore con il terzo classificato, Daniel Ricciardo

raccontava di aver guidato per la prima volta una monoposto nel 2003 (pensate, aveva 16 anni!) ed era una Formula Bmw. La sua rimonta finale è stata vissuta col fiato in gola anche dal presidente Marchionne ai box. Forse è per quello che s'è incadito per la storia della presunta falsa partenza di Bottas. Perché Seb ormai aveva assaporato il gusto della vittoria, o forse perché pensava ai "punti pesanti" in più che poteva ottenere con la vittoria in extremis (ne avrebbe conquistati 13 in più di Hamilton, non soltanto 6). Quella partenza di Bottas non gli è andata giù. Tanto da avvisare il suo box (e di conseguenza la direzione gara) via radio già al secondo giro, invitando tutti a indagare sull'episodio. E ribadendolo pure a fine corsa, quando ha detto: «A mio



re un sensore di movimento annegato sull'asfalto. Un buco profondo pochi centimetri e del diametro di una moneta da un euro. Il sensore è collegato alla direzione gara e queste informazioni a loro volta sono collegate ai trasponder montati su ogni monoposto. Il sensore "legge" il movimento della monoposto. Una volta in Formula 1 il controllo dello jump start veniva fatto in modo empirico, con i commissari che, un occhio rivolto al direttore di gara che abbassava la bandiera e un altro alle ruote di ogni macchina, guardavano chi si muoveva in anticipo. Poi sono venuti i semafori ed i sensori. Inizialmente si spegneva la luce rossa e si accendeva quella verde. E solo al verde si poteva partire.

Ma ad un certo punto qualche pilota più furbo ha capito che il passaggio da rosso a verde non era istantaneo ma i circuiti elettrici provocavano un lievissimo intervallo, di qualche centesimo, tra lo spegnimento del rosso e l'accensione del verde. Così la regola non scritta fra i piloti è diventata quella di ignorare il verde e regolare i riflessi sullo spegnimento del rosso per "bruciare" il semaforo. Finché la Fia non l'ha capito e tanti anni fa ha pensato di abolire il verde che era inutile, e far scattare i piloti allo spegnimento del rosso. Per controllare chi barava a quel punto hanno messo i sensori annegati nell'asfalto (uno su ogni piazzola di partenza) che si vengono a trovare sotto il fondo di ogni monoposto, e riescono a "leggere" il movimento millimetrico delle macchine rispetto allo spegnimento dei semafori. Sono i sensori che fanno testo per i commissari, non le immagini Tv.

IL RETROSCENA PER LA POLEMICA SUL VIA

LA TOLLERANZA DEI SENSORI È DI VENTI CENTIMETRI

L'uso dei sensori però ha creato un altro problema. Quando il pilota prima del via, fermo in griglia, innesta la prima marcia, la macchina di solito si muove leggermente per l'innesto della trasmissione. È un fenomeno normale. Perciò è stata decisa una tolleranza, espressa in centimetri (sono circa 20 cm); se l'eventuale lieve movimento è inferiore a quei 20 cm non viene lieve considerato "falsa partenza". In qualunque momento succeda prima dello spegnimento dei semafori. Altrimenti è comunque jump start. Senza quella tolleranza, il sensore leggerebbe lo spostamento di ogni monoposto e fioccherebbero penalizzazioni.

A questo proposito, ogni sport si è fatto le sue regole: mentre la F.1 ammette una tolleranza di uno spostamento di qualche centimetro, l'atletica - pensate nei 100 metri quanto è importante scattare prima! - dice che sotto i 100 millisecondi di tempo di reazione è considerata falsa partenza. In MotoGP invece non c'è per niente tolleranza: appena una ruota si muove, è falsa partenza.

I piloti lo sanno e si regolano di conseguenza. Inoltre, esiste la famosa riga bianca che delimita la piazzola di partenza. Se comunque nel suo lieve movimento l'auto supera la riga, perché si muove troppo o perché è mal posizionata da prima, viene considerata falsa partenza.



SUTTON-IMAGES.COM

parere ha fatto un jump start. Chiedetelo a Ricciardo se non la pensa uguale». E Ricciardo ha annuito. Eppure i commissari, dopo aver indagato con il conforto dei sensori che rilevano come si muove ogni macchina al via, hanno concluso che Bottas non ha compiuto una falsa partenza. Ha soltanto "bruciato" il semaforo, partendo realmente al suo spegnimento. Quasi senza ritardo di reazione. 201 millesimi dopo, è stato calcolato. Un battito di ciglia. Com'è possibile? Va spiegato meglio il sistema di partenza che c'è in F.1.

Sul rettilineo del via ci sono tante piazzole delimitate da righe bianche dove si collocano le macchine prima del via. Prima di ogni Gp i tecnici della F.1 bucano l'asfalto in mezzo ad ogni piazzola per colloca-

HO VINTO
PERCHÉ HO FATTO
LA MIGLIOR
PARTENZA
DELLA MIA
CARRIERA

VALTTERI BOTTAS



AUTO
SPORT
N°1

COMPLIMENTI DI VETTEL A BOTTAS

Sotto a destra, papà Vettel sembra osservare il figlio che, nonostante la delusione per non aver vinto, a fine gara si complimenta con Bottas, nell'immagine a fianco

SUTTON-IMAGES.COM



**NON È PIÙ UNA SEMPLICE SECONDA GUIDA
ORA BOTTAS PUÒ DIVENTARE
L'AGO DELLA BILANCIA**

Vettel e Ricciardo hanno giudicato falsa la partenza di Bottas perché l'hanno visto scivolare via come una fionda davanti a loro. Ma siccome un tempo di reazione di 201 millisecondi allo spegnimento dei semafori non è umanamente possibile, l'unica spiegazione è che Bottas non abbia aspettato di vedere spegnersi le luci ma si sia preso un rischio. Ha forse calcolato a istinto la sequenza dell'accendersi delle luci immaginando che si sarebbero spenti dopo un certo intervallo, e prima di vederle spente ha rilasciato la frizione sperando di azzeccare il momento giusto. E c'è riuscito. Bravo o fortunato chi può dirlo? Ma di certo regolare.

Col senno di poi Bottas la corsa l'ha vinta lì, su quella partenza al fulmicotone. Perché ha sorpreso Vettel guadagnando subito qualche decina di metri di vantaggio per staccare "pulito" alla prima curva. Ha sfruttato i primi due giri per mandare bene in temperatura le gomme senza aver l'assillo di doverci difendere da Vettel. A quel punto aveva la gara tra le mani e l'ha gestita bene assieme alle gomme. Ha guidato in modo così dolce e pulito nel primo stint che è riuscito a fare ben 41 giri con le ultrasoft, più di tutti quanti. Paradossalmente, ha avuto più problemi nella seconda parte di gara con le supersoft, che dovevano resistere meglio, e che hanno accusato invece quasi subito blistering (formazione di bolle d'aria sotto la miscela che porta al distacco di battistrada). Ma ha gestito bene il problema fino all'ultimo giro, amministrando il vantaggio su Vettel che aveva capito i suoi problemi e gli si era portato alle spalle come un falco.

**SA CHE NON PUÒ CONTARE SUL COMPAGNO
HAMILTON SEMPRE
PIÙ A NERVI SCOPERTI**

Bottas però con questa vittoria sale al terzo posto del mondiale con 136 punti, ad appena 15 punti da Hamilton (e 35 da Vettel). Il che significa che diventa un problema in più per Lewis. Che non può più pretendere che faccia lo scudiero, né potrà più permettersi di chiedere al team, come fece a Baku, di usare il compagno per rallentare Vettel. Lewis nella corsa al mondiale dovrà cavarsela da solo. Sappiamo quanto è veloce quando è in giornata ma sappiamo anche quanto è fragile di nervi quando le cose non gli girano bene. E sappiamo anche quanto non sappia gestire le gomme nei momenti topici: Bottas ha fatto 41 giri con le ultrasoft, lui paradossalmente soltanto 32 con le supersoft che gli dovevano durare molto di più. È vero che il guasto al cambio in prova lo ha penalizzato in griglia ma ha anche sprecato l'unica chance che gli era rimasta - una strategia diversa per essere velocissimo con le ultrasoft nel finale di gara - andando a cambiare le gomme troppo presto. Insomma, Vettel può arrabbiarsi quanto vuole per Baku e per la partenza-lampo di Bottas. Ma se guardasse a lungo termine, dovrebbe invece sorridere perché il mondiale sta girando piano piano e sempre più inesorabilmente dalla sua parte. È invece per il Costruttori che le cose si fanno più difficili. La Ferrari ormai sta scivolando inesorabilmente lontano dalla Mercedes: ora è 33 punti dietro. Manca un apporto più concreto di Raikkonen: ma quando d'altronde si usa Kimi come gregario sacrificandolo con tattiche peggiori per fare gioco di squadra anti-Hamilton, non si può pretendere che faccia pure i podi. ●

**GIOVEDÌ
6 LUGLIO**

VETTEL: «HO RIVISTO LE IMMAGINI E DALLA MACCHINA HO AVUTO UNA PROSPETTIVA DIVERSA RISPETTO A QUANTO ACCADUTO. HO PARLATO A LEWIS AL TELEFONO DOPO LA GARA, MA NON VOGLIO POMPARE LA QUESTIONE PIÙ DI QUANTO SIA STATO GIÀ FATTO. È NOSTRO DIRITTO CHE QUANTO DETTO RESTI FRA DI NOI. A BAKU IN GARA HO PRESO UNA PENALITÀ E POI HO PERSO UNA POTENZIALE VITTORIA. HO PARLATO DI DECISIONE SBAGLIATA. È STATA QUELLA DI AFFIANCARMICI A LUI E DI COLPIRE LA SUA GOMMA. NON HO MOLTO DI PIÙ DA DIRE. CREDEVO CHE AVESSE FRENATO DI COLPO, MA DOPO MI RESO CONTO CHE NON AVEVA FATTO IL BRAKE TEST. DICIAMO CHE SONO RIMASTO SORPRESO E HO AVUTO UNA REAZIONE ECCESSIVA MA NON VOLEVO DANNEGGIARE LA SUA VETTURA. SONO CONTENTO DI SAPERE CHE QUANTO SUCCESSO NON HA AVUTO IMPATTO NEI NOSTRI RAPPORTI, MA TUTTO DIPENDE DA LEWIS. CREDO CHE IL RISPETTO RECIPROCO RESTI E SONO CONTENTO DI SENTIRE CHE SIAMO MATURI PER ANDARE OLTRE. HO SBAGLIATO, HO CHIESTO SCUSA, MA QUESTO NON CANCELLA QUELLO CHE HO FATTO. POTESSI TORNARE INDIETRO NON LO RIFAREI. ORA PERÒ VOGLIO GUARDARE AVANTI».

RAIKKONEN: «MI SENTO ABBASTANZA FIDUCIOSO IN MERITO ALLA POSSIBILITÀ DI POTERCELA GIOCARE IN QUESTO FINE SETTIMANA. NELLA QUALIFICA A BAKU C'È STATO UN GRANDE MARGINE (TRA FERRARI E MERCEDES) CHE HA SORPRESO MOLTE PERSONE, MA COME ABBIAMO GIÀ DETTO CREDO SIA STATO TUTTO DOVUTO ALLA GESTIONE DELLE GOMME. SONO SICURO CHE QUI SARÀ TUTTO DIVERSO. HO ZERO INTERESSE AD ENTRARE NEL CASO VETTEL-HAMILTON. SEB IN GARA È STATO PENALIZZATO ED HA PERSO POSIZIONI. ANDATE A PARLARE CON LORO, NON HO NIENTE DA AGGIUNGERE, E NON HA NULLA A CHE FARE CON ME. IO E BOTTAS NON CI CONOSCIAMO MOLTO BENE. SIAMO FINLANDESI MA LUI È DI UNA GENERAZIONE PIÙ GIOVANE, QUINDI NON ABBIAMO MAI CORSO NELLE STESSA CATEGORIE FINO AL SUO ARRIVO IN F 1. È UNA STORIA INGIGANTITA PERCHÉ SIAMO DUE FINLANDESI. SE AVESSIMO DUE PASSAPORTI DIFFERENTI SAREBBE TUTTO DIVERSO. NON CREDO DI AVERE ALCUNA RESPONSABILITÀ SU QUANTO AVVENUTO A BAKU, MA PURTROPPO A VOLTE VA COSÌ».

COLOMBO

” LE VOCI FERRARISTE

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

VETTEL. «SPERIAMO DI POTER DARE FASTIDIO ALLE MERCEDES, MA PENSO CHE SARÀ DIFFICILE LE W08 HYBRID SI SONO DIMOSTRATE SUBITO MOLTO VELOCI SULLA SIMULAZIONE DI QUALIFICA MA ANCHE IN QUELLA DI GARA. IN FIN DEI CONTI È SOLO VENERDÌ, ABBIAMO FATTO PARECCHI GIRI, ABBIAMO IMPARATO MOLTO E ABBIAMO CAPITO COSA FARE PER MIGLIORARE IN VISTA DI DOMANI. NON ABBIAMO LAVORATO MOLTO SULLE QUALIFICHE A DIRE LA VERITÀ. ABBIAMO CAPITO COS'È SUCCESSO A BAKU, MA QUI FA MOLTO PIÙ CALDO, LA TEMPERATURA DELL'ASFALTO È PIÙ ALTA E IL RISCALDAMENTO DELLE GOMME NON SEMBRA ESSERE UN PROBLEMA. A BAKU NON CI SENTIVAMO A NOSTRO AGIO IN QUALIFICA. PER QUESTO ABBIAMO PRESO QUEL DISTACCO. VEDREMO DOMANI, È DIFFICILE GIUDICARE OGGI. LA VETTURA HA DATO BUONE SENSAZIONI, ABBIAMO FATTO ALCUNI MIGLIORAMENTI MA DOVREMO FARNE ALTRI DOMANI PER QUANTO RIGUARDA L'ASSETTO».

RAIKKONEN. «ABBIAMO FATICATO UN POCHINO OGGI, CON ALCUNI PICCOLI PROBLEMI, MA DOVREMMO SAPERE DI COSA SI TRATTA E DOVREMMO SISTEMARE TUTTO IN VISTA DI DOMANI. È UN VENERDÌ NORMALE, NON GRANDIOSO, MA NEANCHE PARTICOLARMENTE NEGATIVO. CI SONO TRE MESCOLE DIVERSE E NON POSSIAMO UTILIZZARLE QUANTO VOGLIAMO OVVIAMENTE, MA È STATO UN LAVORO DI ROUTINE QUELLO CHE ABBIAMO FATTO CON LE GOMME. SICURAMENTE DOBBIAMO MIGLIORARE IN DIVERSI ASPETTI, MA C'È ANCORA DOMANI PER FARLO».



GETTY IMAGES

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL. «SPERAVO DI STARE DAVANTI A BOTTAS NEL SECONDO RUN E PENSO CHE AVREI POTUTO FARE DI MEGLIO, MA ALLA FINE SONO CONTENTO DEL MIO GIRO. LA MACCHINA VA MOLTO BENE. LA MERCEDES È SEMPRE MOLTO VELOCE IN QUALIFICA, MA OGGI ERAVAMO VICINI. PENSO CHE DOMANI ANDRÀ BENE. SARÀ UNA GARA LUNGA E MOLTE COSE POSSONO SUCCEEDERE. LA COSA PIÙ IMPORTANTE È CHE LA MACCHINA ANDAVA BENE IN QUALIFICA. ORA CERCHEREMO DI FARE LA NOSTRA GARA E GUARDARE AVANTI. DI CERTO NON SARÀ FACILE, MA VEDREMO COSA POSSIAMO FARE. CREDO CHE SIA ANDATA PIUTTOSTO BENE, SOPRATTUTTO NELLA Q3. SONO STATO CONTENTO DEL MIO GIRO, MA COME DICE IL PROVERBIO, 'CHI LA FA, L'ASPETTI': SONO STATO DAVANTI A VALTTERI PER POCHISSIMO ALMENO UN PAIO DI VOLTE E QUESTA VOLTA È STATO A VANTAGGIO SUO. LUI HA DETTO CHE AVEVA ANCORA UN POCHINO DI MARGINE, IO MAGARI HO FATTO UN PICCOLO ERRORE ALL'ULTIMA CURVA, MA È UNA PISTA CORTA SU CUI È DIFFICILE FARE TUTTO IN MANIERA PERFETTA. IO SONO PIUTTOSTO CONTENTO, PERCHÉ LA MACCHINA ERA MOLTO BUONA ED ABBIAMO FATTO UN BEL PROGRESSO DA IERI AD OGGI. SPERIAMO DI PORTARCELO ANCHE DOMANI IN GARA. LA CORSA SARÀ MOLTO LUNGA E POSSONO SUCCEEDERE MOLTE COSE. DOBBIAMO PENSARE A NOI STESSI, ALLA NOSTRA GARA. SARÀ UNA CORSA DURA CONTRO BOTTAS, CHE È STATO SEMPRE VELOCE ED HA UN OTTIMO PASSO. SARÀ COMUNQUE UNA BELLA GARA».

RAIKKONEN. «IERI NON È STATA UN'OTTIMA GIORNATA, MA QUANDO ABBIAMO SAPUTO CHE IL METEO OGGI SAREBBE STATO BUONO ABBIAMO DECISO DI RIPARTIRE PRATICAMENTE DA ZERO QUESTA MATTINA. NON È STATA UNA GIORNATA IDEALE, PERÒ COMUNQUE LE QUALIFICHE SONO STATE DISCRETE. HO TROVATO UN PO' DI TRAFFICO IN Q1, QUINDI HO DOVUTO UTILIZZARE UN SECONDO SET DI GOMME. POI NELLA Q3 HO POTUTO FARE SOLAMENTE UN TENTATIVO A CAUSA DELLE BANDIERE GIALLE. NEL COMPLESSO NON SONO MOLTO CONTENTO, MA DOMANI PARTIAMO DALLA TERZA POSIZIONE E, CONSIDERANDO QUANTO È STATO COMPLICATO IL WEEKEND FINORA,

NON È MALE. ONESTAMENTE NON HO GUARDATO TROPPO AI TEMPI SUL GIRO IN QUALIFICA, MA ANCHE L'ANNO SCORSO ERA STATA PIÙ O MENO LA STESSA STORIA A BAKU. CI SONO ALCUNI CIRCUITI SU CUI PUÒ ANDARE MEGLIO UN TEAM O VICEVERSA, SARÀ SEMPRE COSÌ. BISOGNERÀ ESAMINARE TUTTI I VARI SCENARI, MA DIPENDERÀ DA PARECCHIE COSE, DALLE CONDIZIONI METEOROLOGICHE, DALLA PARTENZA E DA COME ANDRANNO I PRIMI GIRI. DI SOLITO SIAMO UN POCHINO PIÙ FORTI IN GARA, QUINDI DOBBIAMO FARE UNA BELLA PARTENZA E CERCARE DI STARE LONTANI DAI PROBLEMI. L'INTERO WEEKEND È STATO ABBASTANZA DIFFICILE E IERI, PER DIVERSE RAGIONI, NON È ANDATA BENISSIMO. QUESTA MATTINA SIAMO RIPARTITI DA ZERO, IL FEELING CON LA MACCHINA È MIGLIORATO SEMPRE PIÙ, MA NON È STATO FACILE RECUPERARE DA IERI. LE QUALIFICHE NON SONO STATE FACILI A CAUSA DEL TRAFFICO E DELLA BANDIERA GIALLA. NON SONO CONTENTISSIMO, MA CONSIDERANDO LE DIFFICOLTÀ IL TERZO POSTO NON È MALE. POTEVA ANDARE PEGGIO, QUESTA SERA E DOMANI MATTINA ESAMINEREMO I VARI SCENARI PER LA GARA CERCHEREMO DI INDIVIDUARE IL MIGLIORE. IN BASE A QUANTO ACCADE AL PRIMO GIRO, ALLE CONDIZIONI METEO E ALTRI FATTORI».

DOMENICA PRIMA DEL VIA

MARCHIONNE. «VETTEL L'HO VISTO IL GIORNO DOPO A MARANELLO. CI SIAMO DETTI CHIARAMENTE CHE ERA UNA COSA DA EVITARE. DETTO QUESTO ABBIAMO CHIUSO IL CAPITOLO. PARLANO TUTTI DI QUESTI FAMOSI 10 SECONDI DI PENALITÀ, IN EFFETTI È DURATA MOLTO PIÙ DI 10 SECONDI: È ANDATO NEL PIT ED È USCITO NO? QUINDI CIRCA 30, HA AVUTO UN IMPATTO ENORME. L'HA PAGATA DUNQUE, LASCIAMOLO STARE IN PACE. NON È STATA UNA GARA FACILE, NON DIMENTICATE CHE LA SECONDA MACCHINA L'ABBIAMO PERSA ALLA SECONDA CURVA, IN UNA MANIERA NON MOLTO CORRETTA, NON VOGLIO RIENTRARE NEI DISCORSI DI CHI SÌ È COMPORATATO BENE E CHI NO. DETTO QUESTO È STATA UNA GARA COMPLESSA, L'HA DETTO ANCHE MAURIZIO CHE SEMBRAVA PIÙ IL COLOSSEO CHE NON UNA GARA DI FORMULA 1. ADESSO CHIUDIAMO IL CAPITOLO E ANDIAMO AVANTI».



GETTY IMAGES

DOMENICA DOPO IL GP

ARRIVABENE. «ABBIAMO DIMOSTRATO CHE VETTEL C'È, CHE LA FERRARI C'È. PECCATO CHE KIMI ABBA ALLARGATO IN PARTENZA MA AVANTI COSÌ. SERVIVA UN GIRO IN PIÙ? BISOGNA ESSERE UMILI E GUARDARE A QUELLO CHE È SUCCESSO. PURTROPPO È FINITA IN QUESTO MODO. CI VEDIAMO A SILVERSTONE».

BINOTTO. «IL MESE DI LUGLIO È MOLTO INTENSO CON TRE GARE IN RAPIDA SUCCESSIONE. ADESSO I NOSTRI SFORZI SONO RIVOLTI AL GP D'INGHILTERRA DELLA PROSSIMA SETTIMANA, POI PENSEREMO ALL'UNGERIA. ANDREMO AVANTI UN PASSO ALLA VOLTA».

VETTEL. «SIAMO ARRIVATI DAVVERO VICINISSIMI: MI ERA STATO DETTO CHE AVEVA DEI PROBLEMI E NOI STAVAMO SPINGENDO. SONO MOLTO PIÙ CONTENTO DELLA SECONDA PARTE DELLA GARA RISPETTO ALLA PRIMA, PERCHÉ IN QUELLA PARTE HO AVUTO QUALCHE PROBLEMA NEL SENTIRE LA MACCHINA MA, APPENA ABBIAMO MESSO LE SUPERSOFT, LA VETTURA SI È RAVVIVATA. HO AVUTO UN BUON RITMO, ABBIAMO INIZIATO A RECUPERARE, LUI CHIARAMENTE FATTEVA. NEGLI ULTIMI GIRI MI SONO DAVVERO AVVICINATO, CREDO CHE UN DOPPIAGGIO CON PEREZ MI ABBA FATTO PERDERE UN POCHINO DI TEMPO, MA AVEVO BISOGNO DI UN ALTRO GIRO PERCHÉ LUI STAVA FATICANDO DAVVERO SOPRATTUTTO SULLA COLLINA, VOLEVO VERAMENTE VINCERE. COMUNQUE UN BEL RISULTATO. IL PRIMO STINT NON ERO CONTENTO, QUINDI FORSE CON MENO ERRORI SAREI STATO ANCORA PIÙ VICINO, ANCHE SE AVESSERO DETTO A CHECO CHE STAVO ARRIVANDO ED ERO IN LOTTA CON VALTTERI. LUI DOPO MI HA CHIESTO SCUSA PERÒ MI HA FATTO PERDERE UN SECONDO. CI SONO VARIE COSE PERÒ AVREI VOLUTO VINCERE QUEST'OGGI. BEH, ERO ABBASTANZA SICURO A DIRE LA VERITÀ CHE AVESSE FATTO FALSA PARTENZA CHIEDETE ANCHE A DANIELI!. SICURAMENTE LUI MI HA UN PO' DISTRATTO, A MIO AVVISO LA SUA PARTENZA ERA FALSA MA VA BENE, IO ERO SICURO PERCHÉ DA

DENTRO LA MACCHINA MI SEMBRAVA COSÌ, MA NON SONO IO CHE DEVO GIUDICARE. PROBABILMENTE SONO RIMASTO UN PO' IN RITARDO MA NON È ANDATA MALE, HO AVUTO UN PO' DI PATTINAMENTO VERSO LA FINE PERÒ NEL COMPLESSO CREDO SIA STATA UNA PARTENZA NON MALE. VOLEVO VINCERE, È STATA UNA GARA IN CUI NEGLI ULTIMI DUE ANNI NON SONO STATO MOLTO FORTUNATO. SONO CONTENTO DI ESSERE SUL PODIO, ANCHE PERCHÉ QUÀ DANNO UN BEL TROFEO ED È UNA GARA CHE SIGNIFICA MOLTO PER ME PERCHÉ HO TRASCORSI IMPORTANTI IN AUSTRIA, PERÒ AVREI VOLUTO DAVVERO VINCERE QUINDI NON SONO MOLTO CONTENTO PERCHÉ NON CE L'HO FATTA».

RAIKKONEN. «RICCIARDO HA FATTO UNA PARTENZA LEGGERMENTE MIGLIORE DELLA MIA. SI È AFFIANCATO A ME E A QUEL PUNTO ALLA CURVA 3 HA PRESO L'INTERNO E HO DOVUTO CHIUDERE LA TRAIETTORIA LASCIANDOGLI STRADA. POI INVECE HO DOVUTO LOTTARE PER UN GIRO CON LA HAAS DI GROSJEAN E HO FATTCATO NEL PRIMO STINT CON LE ULTRASOFT. POI LE COSE SONO MIGLIORATE. IL SECONDO STINT È STATO MIGLIORE, MA ORMAI ERO MOLTO LONTANO DAI PILOTI CHE MI STAVANO PRECEDENDO. ABBIAMO FATTCATO ALL'INIZIO, POI LE COSE SONO ANDATE MEGLIO MA IL BILANCIAMENTO DELLA MONOPOSTO ERA BUONO. AVEVAMO UNA BUONA VELOCITÀ NELL'ULTIMO STINT, AVEVO OTTIME SENSAZIONI, MA ORMAI GLI ALTRI ERANO TROPPO LONTANI. NON SO PERCHÉ ABBIAMO FATTCATO COSÌ TANTO IN ALCUNE FASI DELLA GARA, DOVREMO FORZATAMENTE DARE UN'OCCHIATA APPROFONDATA AI DATI DELLA TELEMETRIA».

COLOMBO



GP AUSTRIA

LA PRESENZA



di Andrea Cordovani

Ancora una volta il presidente della Ferrari Sergio Marchionne deve rimandare l'appuntamento con la vittoriosa. Da quando è salito nella cabina di comando a Maranello non ha mai assaporato dal vivo il gusto lungo del successo. Ha seguito dal box il magico rimontone di Vettel, quel suo ultimo giro da cuore impavido. Ma, come già accaduto quest'anno in Russia forse ci sarebbe voluto un giro in più. Forse. «C'è mancato pochissimo, bastava solo un giro in più. Siamo vicinissimi alla Mercedes, loro lo sanno bene e sentono il nostro fiato sul collo. I nostri ragaz-



Il presidente della Ferrari, qui in compagnia del numero uno Fia, Jean Todt è tornato a farsi vedere ai box della Rossa durante un Gp. Dovrebbe essere presente anche nel weekend a Silverstone. In basso l'abbraccio con Lauda

fotografie COLOMBO

Mercedes fiato sul collo

ANCORA UNA VOLTA MARCHIONNE NON VEDE LA ROSSA VINCERE DAL VIVO. MA AVVERTE: «SIAMO VICINISSIMI, DISTACCO MINIMO»

zi hanno bisogno di lavorare in pace per riuscire a ridurre il distacco minimo dalla Mercedes», ha spiegato ai microfoni della Rai. E poi ha aggiunto: «Contento che Vettel abbia 20 punti di vantaggio su Hamilton, ma avrei preferito fosse riuscito a salire sul gradino più alto del podio e regalarci una vittoria. Kimi ha fatto un buon lavoro ed è anche stato quasi in grado di realizzare il giro più veloce. Sta lavorando bene. Sono molto più contento oggi di quanto lo ero nel passato. I ragazzi sono consapevoli che dobbiamo portare a termine il lavoro

iniziato». Infine ha avvisato: «Forse sarò presente anche a Silverstone». Dove la Ferrari approda con Vettel al comando della serie iridata a +20 da Hamilton, dopo tutto il fracasso smosso dalla ruotata di Seb a Baku e le voci impazzite su Lorenzo Sassi. Sono 33, invece, le lunghezze da recuperare nel Mondiale Costruttori dove Mercedes è in vetta e la Rossa rincorre. «Quello è il campionato che interessa veramente alla Ferrari - ha detto Marchionne prima del via - I piloti hanno un calore essenziale, il titolo lo

sarebbe anche per loro, che vengano alla Ferrari importa ma il campionato costruttori è un riconoscimento che la scuderia vale. Il Mondiale spero veramente non sia un tabù. L'impegno che abbiamo preso la scorsa estate è stato quello di cambiare la maniera in cui stavamo gestendo la F1. Abbiamo scelto Binotto, che era in Ferrari da 23 anni, e quindi è un uomo di grande esperienza. Ha fatto un grandissimo lavoro e sono molto contento del suo gruppo e del lavoro di sviluppo sulla vettura. Sono davvero contento dello sviluppo della vettura. Ora dobbiamo finire il lavoro che abbiamo iniziato lo scorso anno. Stiamo parlando di questo e quali altri miglioramenti fare sulla monoposto. Delle tempistiche di questi interventi. Ci aspettiamo molto dal nostro ritorno a Monza, quando torneremo in Italia, ma c'è molto da fare». E a Briatore che candida Alonso per un ritorno alla Ferrari, Marchionne replica: «Alonso può anche aver mostrato il desiderio di tornare ma non ha trovato da parte nostra il giusto responso. Non siamo interessati. Verstappen? Non abbiamo firmato assolutamente niente. Prima della fine dell'anno saprete». Sul futuro di Raikkonen ha aggiunto: «Deve lavorare ancora. È bravo, s'impegna, ma deve ancora fare un grandissimo lavoro. La cosa importante è proteggere la possibilità di vincere il campionato. È il campionato Costruttori che interessa veramente alla Ferrari. Quello piloti ha un valore essenziale per loro, se viene alla Ferrari va benissimo, ma il Campionato Costruttori è un riconoscimento che va alla Scuderia». Già, ora più che mai per la Ferrari c'è bisogno di Kimi che dice: «Ovviamente voglio fare bene. Non è che non ci stia provando. Continuiamo a spingere e sono sicuro che le cose andranno meglio». ●





Meglio nemici che finti amici

LA RIVALITÀ FRA HAMILTON E VETTEL FA TORNARE ALLA MENTE UN EPISODIO MONZESE DELLA LUNGA FAIDA FRA SENNA E PROST

Dirò la mia sulla vittoria di Bottas solo alla fine di questo sproloquio, con tanto di annuncio destinato a rallegrare il direttore di questo prestigioso ebdomadario. A me ha fatto piacere che Lewis Hamilton e Seb Vettel, nel sabato austriaco, si siano sottratti all'invito del carissimo amico Valsecchi (nice try, Davide). Niente stretta di mano a beneficio di telecamera. Se l'erano data, la mano, in privato...

Ora segue spiegazione. Io c'ero, una domenica a Monza del 1990. Si era appena concluso un bellissimo Gran Premio d'Italia. Vittoria di Senna su McLaren, secondo Prost su Ferrari. Folla in delirio, fans in estasi e bla bla bla.

Siamo in sala stampa per la rituale conferenza dei primi tre classificati.

Ormai da un anno Ayrton e Alain non si rivolgevano parola. Evitavano persino di

guardarsi in faccia. Ruggini profondissime. Rancori incancellabili.

Eppure, si alza un collega bravissimo, purtroppo destinato ad andarsene troppo presto: Carletto Marinovich. Prende il microfono e fa: scusate, siete due formidabili fuoriclasse, non credete sia venuto il momento di chiudere questa brutta storia? La gente vi ama, datevi la mano e regalate un sorriso a chi si esalta per la vostra rivalità...

Io c'ero, dicevo. In una atmosfera tesissima, Senna e Prost non sapevano bene come rispondere all'appello. Non si fidavano l'uno dell'altro e si vedeva, si capiva, fisicamente il disagio si toccava. Ma quello che Carletto auspicava accadde: bofonchiando qualcosa, Ayrton allungò la mano, Alain la prese, fu un diluvio di flash, non esistevano gli smartphone e nemme-

no Internet, altrimenti quella scena avrebbe dominato il web per giorni e giorni.

Come mai racconto tutto questo, a parte la mia nostalgica tendenza da reduce invecchiato male? Perché a distanza di un mese ci fu Suzuka Bis, con la definitiva esplosione di una guerra termonucleare che si sarebbe esaurita solo poche settimane prima della tragedia di Imola.

Vedete, cari miei lettori che siete quattro di numero. Vedete, anche in Formula Uno bisogna diffidare delle ipocrisie. Ad una finta pace preferisco una dichiarata inimicizia. Alla fiction dei buoni sentimenti preferisco la verità di una relazione aspra. Vettel e Hamilton, semplicemente, si detestano. Sono troppo diversi, intendo umanamente, per poter trovare una forma di rispetto reciproco.

Hanno vinto sette titoli in due ma il destino aveva fin qui impedito il duello diretto. Nella sua epoca Red Bull il tedesco se la vedeva con Webber o con Alonso. Quando il Nero ha vinto i suoi titoli se la giocava con Massa o con Rosberg. Adesso, il faccia a faccia è senza intermediari. E senza strette di mano. Uhm, ho scritto senza intermediari? Ecco, ho quella promessa delle righe iniziali da mantenere. Sono un po' preoccupato, lo ammetto. Era primavera e Bottas si apprestava a debuttare sulla Mercedes. Il mio commento fu esplicito: se Valterino vince il mondiale, io imito Rosberg. Mi ritiro. Non da iridato.

Per la gioia del direttore di questa magnifica rivista, dopo start e arrivo in Austria sono rassegnato.

Comincio a svuotare i cassettei. ●

COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM



QUELLE STRETTE DI MANO INUTILI

Sopra, il crash fra Senna (in primo piano) e Prost alla prima curva del Gp Giappone 1990. A destra, il ferrartista Vettel e Hamilton



Tetracampione non più tetrocampione

IL 4 VOLTE IRIDATO ESCE DALLA GRATICOLA DEL DOPO BAKU COL SORRISO, + VENTI SU LEWIS E MATURITA' DA TRENTENNE

Manco ci provate, eh. Smettetela di rimpiangere quello che sarebbe potuto succedere nel finale del Gp d'Austria con un Perez in meno tra le scatole e un giro in più a disposizione.

Certe volte le classifiche finali non contano. Lasciatele stare. Non guardatele neanche. Limitatevi a analizzare quella che gli anglosassoni definiscono "the bigger picture". La foto più grande. Ossia la situazione specifica vista nel suo più ampio contesto d'insieme.

Be', è andata. È andata alla grande.

Vettel è uscito indenne dai quindici giorni più infuocati, pericolosi e inizialmente malvissuti della sua giovane vita, proprio nel momento in cui, dalla parte sbagliata dei vent'anni, s'apprestava a entrare in quella giusta dei trenta.

Quindici giorni cominciati a Baku con l'indifendibile ruotata a Hamilton, intemperanza simbolo delle sue più o meno nasconde debolezze.

Di quell'antico nervosismo di fondo, postura uterina, umorale e tutta sua che a volte prorompe improvvisa di fronte a piccoli inciampi. Magari il moscio rivale che gli si frapponesse casualmente in qualifica, o un doppiaggio più difficoltoso del previsto, cose che spesso hanno causato in lui reazioni stizzite, trafelate, furibonde, spettacolari, temperamentalmente, inferocite e, mediamente sproporzionate. Tipo la tramvata azera al peluche-predator. Più la tempesta radioattiva da essa comprensibilmente scatenatasi. E nell'incudine del torto e del castigo, Seb poteva psicologicamente liquefarsi. Schiacciato dal peso della cavolata compiuta e dalla tagliola incombente dei punti-patente sottraibili, pena l'esclusione a un Gp, con conseguenze psicologicamente devastanti e implosivamente nucleari in chiave titolo.

Invece no. Seb è andato a Parigi e ha detto le tre frasi più difficili da pronunciare nel-

la storia dell'uomo e nella vita di Arthur Fonzarelli: sorry, ho sbagliato, mi spiace. Ha incassato il non luogo a procedere di Todt, preparando già lo zainetto per l'Austria, laddove ha iniziato il weekend dicendo e ripetendo al mondo sorry, ho sbagliato, mi spiace.

Ha parlato pubblicamente con Hamilton con la dignità e il gusto chi chi sa darsi torto senza neanche esagerare nel farlo. Semplicemente e ancora, sorry, ho sbagliato, mi spiace. Poi, basta pantomime e lezioni di vita prese & ridate. Finalmente è sceso in pista. Ha corso. E bene.

Preciso. Ottenendo il massimo dalla situazione. Tenendo battiti cardiaci tranquilli, tipo pescatore di carpe. Alla fine non pescando il Flying Findus, ma uscendo da tutta questa storia, ben più tosta e infuocata di un semplice Gp d'Austria qualsiasi vinto da Bottas, sfoggiando la cosa più incredibile, rivoluzionaria, incredibile e positivamente conclusiva di questa potenzialmente terrificante parentesi esistenziale: il suo stesso sorriso ritrovato.

In fondo, con 4 titoli mondiali vinti e 45 Gp in tasca, lui resta il trentenne più trionfale e vincente di tutti i tempi. Alla sua età Schumi, con rispetto parlando, aveva vinto la metà di Seb.

Il quale, attenzione, tra i top driver in attività è il solo a non aver mai perso un mondiale di un soffio. Sì, negli ultimi round è imbattuto. Se arriva a giocarsela al gong finale, poi vince. E adesso è appena passato indenne, cresciuto, fortificato e più consapevole attraverso il confronto autocritico con l'avversario più pericoloso affrontato in carriera: Sebastian Vettel. Se stesso. Non in pista ma allo specchio. Il doppio più spietato perché iracondo e autoleisionista.

Doppelganger psicanalitico che poteva fare più casini di un Terminator starato.

E invece no.

Lasciatela stare, la vittoria di Bottas.

La vera notizia da quel di Spielberg è tutta nel perenne sorriso del dopo corsa di Vettel Sebastian di anni trenta. Questo è il vero regalo di compleanno. Adesso si che ha davvero trent'anni e non più venti.

Il tetracampione sta maturando, scacciando il tetrocampione.

E che sia per sempre. ●



QUESTO SORRISO È LA VERA NOTIZIA

Seb Vettel esce dalle due settimane più intense e difficili della sua carriera col sorriso. Pure Bottas, vincente in Austria, sembra prenderne atto

SUTTON-IMAGES.COM



di Andrea Cordovani



**RIPARTIZIONE COMPITI
MODELLO ORIZZONTALE**

Le attività svolte da Lorenzo Sassi, sotto, come capo progetto power unit saranno ripartite all'interno del Reparto Corse a Maranello

GETTY IMAGES

Sassi gettati nello stagno

QUELLO DEL CAPO PROGETTO POWER UNIT DESTINATO AD ALTRO INCARICO È UN CASO CHE SI GONFIA E CHE MARCHIONNE SGONFIA

Non c'è nessun caso-Sassi. Dopo giorni di voci, congetture, disegni e veleni ci pensa il presidente della Ferrari, Sergio Marchionne a fare chiarezza. «*La gente dimentica* - ha detto nel paddock del Red Bull Ring - *l'origine di Sassi e della parte Gt della Ferrari, è uscito dalla parte delle vetture stradali prima di andare in F1, è stato e continua a essere uno sviluppo della sua carriera assolutamente normale. Abituatemi, succederà continuamente, è un'azienda*». Eccola qui, la chiave interpretativa della scelta della Scuderia, il grande mistero. Arriva al culmine di una settimana di voci. Di mormorii. E notizie sparate. Con una compilation di dietrologia che fa molto rumore e trova terreno fertile laddove parlano solo i risultati. Non sono mai quiete le estati a Maranello. Calde, appiccicose, infuocate. Ora anche molto rumorose. Giornate di sole a picco ma con improvvise tempeste capaci di scuotere anche i secolari pioppi tanto cari a Enzo Ferrari. Estati agitate. Casi scottanti che si infiammano e si spengono. Se nell'Anno Horribilis 2016 proprio di

questi tempi si preparava la rivoluzione di agosto con la separazione da James Allison e la decisione quasi obbligata da parte del presidente Marchionne di puntare sulla organizzazione orizzontale che ha portato alla Ferrari di Tutti consegnando nelle mani di Sebastian Vettel quella SF70H con la quale comanda il Mondiale Piloti, nei giorni scorsi ha fatto molto discutere il trasferimento ad altro incarico di Lorenzo Sassi, ingegnere 49enne capo progetto delle power unit della SF70H. Una decisione che ha fatto parlare ma che sarebbe stata caldeggiata proprio dallo stesso tecnico fiorentino da tante stagioni a Maranello. Insomma decisioni familiari, più che aziendali. Sassi sarà messo a capo di un nuovo gruppo di lavoro che dovrà occuparsi dei motori ibridi non solo per le Gran Turismo di Maranello, ma anche per FCA, dal momento che proprio Sergio Marchionne vuole dare il via a un piano di ibridazione sui propulsori del Gruppo. Nel frattempo si è saputo che il ruolo di Sassi al momento non sarà coperto da una sola persona: le attività del capo progetto

saranno suddivise da un'equipe, seguendo l'organizzazione orizzontale varata nel luglio 2016. A Mattia Binotto risponderanno, quindi, Enrico Gualtieri che si occupava della delibera delle power unit curandone l'affidabilità, Stefano Lovera, specialista di elettronica e Thierry Baritout, l'esperto di ERS e turbocompressore ai quali si aggiunge Luigi Fraboni, responsabile dei motoristi in pista.

Comunque sia la vicenda di Sassi ha acceso una sfilza lunghissima di si dice. Si è parlato e scritto di una lite di Sassi con Marchionne sui motori di F1. Altri viceversa hanno sostenuto che sia stato rimosso dal direttore tecnico Mattia Binotto (ovviamente con l'avallo del numero uno di Maranello). Si è anche detto che Sassi non sarebbe stato in strettissima sintonia con Binotto ma semmai con Allison l'ex direttore tecnico della Rossa ora alla Mercedes. Infine è stato tirato fuori anche il caso infuocato dell'olio bruciato in camera di combustione con l'ingegnere fiorentino come capo espiatorio nella vicenda. Tutte supposizioni che si sono sgonfiate in poco tempo grazie alle parole del presidente che sulla vicenda ha rotto un silenzio che faceva troppo rumore. ●



GP AUSTRIA



F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

VALTERI BOTTAS

Poleman, autore di partenza demoniaca e di gara totalmente perfetta. Consistente, essenziale e priva della benché minima sbavatura. Dopo nove corse Flying Findus gela tutti issandosi a soli quindici punti dal caposquadra Hamilton, il che significa che se in Cina Valtteri non avesse fatto un evitabilissimo testacoda in regime di safety-car, a quest'ora conterebbe quasi gli stessi punti di Lewis. E se in Spagna la sua W08 non si fosse rotta... No, basta così, senno se suo nonno avesse sedici palle, sarebbe un biliardo. Comunque, incredibile. La F.1 riparte da Spielberg col finlandese divenuto la vera, grande rivelazione del Mondiale. In un modo così intelligente e raffinato, che Hamilton non può che gioirne, perché nel frattempo il suo presunto scudiero è riuscito a togliere sette punti a Vettel, cosa di questi tempi tutt'altro che facile. Ma non bisogna dimenticare neppure che dopo dieci giri Hamilton intruppato nel traffico aveva assommato quindici secondi dal finlandese e alla fine solo sette e mezzo... In ogni caso dalla prossima volta Lewis prima di chiedere ancora via radio di usare il Biondo come un Kleenex, dovrà pensarci due volte.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

ROMAIN GROSJEAN

Miglior risultato stagionale per Grosjean e la Haas, con quest'ultima ormai in scia alla Toro Rosso in classifica Costruttori, in lotta per la sesta piazza complessiva. Con Romain meraviglioso sesto in prova e tosto al via, tanto da mettere sale sulla coda perfino al volenteroso Kimi. Il resto è pura gestione, passo, affidabilità e intensità. Nell'arco dei 71 giri di corsa il franco-elvetico arpiona e tiene costantemente stretto il sesto posto, lasciato solo nelle cruciali e delicate fasi del pit-stop e poi subito dopo ripreso senza difficoltà, nel naturale assestamento della corsa. Il pilota si dimostra così validissimo dopo la grande delusione patita nel Gp azeri. In chiave Haas peccato solo per il ritiro del compagno Magnussen, al quale al 30esimo giro comunicano via radio di tornare ai box e non toccare più il cambio, senno le statunitensi by Dallara a punti potevano essere ben due. Resta per Grosjean e per la squadra la gran soddisfazione di aver terminato a pieni giri, davanti a entrambe le Force India, le quali in Austria son finite doppiate, il che è tutto dire.



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

AUTO
SPORT
NEWS



COLOMBO



MIGLIOR FILM

FERRARI

Dopo le due settimane di maggior pressione sopportata dalla Ferrari nel corso del recente decennio - tra polemiche, rabbia e convocazione Fia a Parigi, seppur priva di reali e feroci conseguenze - la squadra reagisce in modo semplicemente meraviglioso. Presentandosi all'appuntamento del Red Bull Ring fredda, determinata, essenziale e perfetta. Evitando di cascare in tutto questo periodo nella trappola delle dichiarazioni a caldo e del botta e risposta da Bar Sport. In sintesi, la dichiarazione di Arrivabene nell'immediato dopo-Baku - «Noi a Lauda che ci accusa lo

lasciamo parlare e pensiamo solo a lavorare in vista del Gp d'Austria» si dimostra col senno di poi la didascalia di un atteggiamento filosoficamente saggio e del tutto privo di panico o tremori. La squadra ha fatto quadrato attorno a Seb, indifendibile sul piano comportamentale per il fallo di reazione, ma nello stesso tempo comprensibilmente bisognoso di sentire attorno a sé un'atmosfera di calore, protezione e fiducia che tutti i ragazzi del team di Maranello non gli hanno mai fatto mancare. Neppure per un secondo. E questo sì che è stato ed è un gran film.

A VITTORIE MERCEDES-FERRARI 5-3

Dopo il successo di Bottas in Austria, sopra, la Mercedes ha vinto 5 gare - 2 con Valtteri, 3 con Hamilton -, contro le 3 della Ferrari, con Vettel. A lato, Grosjean 6°. Sotto Wolff sereno e, a destra, Arrivabene al muretto



GETTY IMAGES



MIGLIOR REGIA

TOTO WOLFF

Solo dopo l'Austria, è possibile apprezzare quanto sia stata ispirata la scelta adottata da Toto Wolff di designare Bottas quale sostituto del campione del mondo in carica e uscente, in tutti i sensi, Nico Rosberg. Per il manager viennese questa non solo è la corsa di casa, ma anche il momento più bello, perché qui ottiene l'ulteriore conferma di saper gestire alla stragrande la Mercedes avendogli trovato, comunque vada il resto del campionato, l'inatteso uomo giusto. Così malleabile da non negarsi compiti di bassa cucina in favore di Hamilton, perlomeno fino a ora, ma anche, alla bisogna, curiosamente nelle giornate meno favorevoli all'inglese, financo lestissimo a ereditarne la vocazione alla leadership in prova e in gara. E dire che Bottas poteva sembrare una scelta in chiave minimalista e smosciante, invece adesso rappresenta la variabile inattesa in chiave iride. E se lo scorso anno alla fine del Gp d'Austria il clima in Mercedes era incandescente per l'autoscontro in famiglia, ora c'è rinnovata serenità paradossalmente per lo stesso motivo: la consapevolezza d'aver non una, ma due monoposto in lotta per il mondiale.

AUTO
SPORT
N°



MIGLIOR FOTOGRAFIA

SEBASTIAN VETTEL

E adesso tutti a contare i punti di vantaggio su Hamilton e i decimi guadagnati a ogni giro compiuto, nell'emozionante finale della gara austriaca, all'inseguimento di Bottas, sognando se ci fosse stato un Perez in meno e un giro in più. Ma la magnitudo della prestazione di Vettel in realtà va letta e interpretata non alla luce di tempi cronometrici o termini di risultati secchi e catastali ovvero in grafici di performance. La cosa davvero importante è il sorriso perenne e splendente che il pilota della Ferrari ritrova e sfoggia a fine gara e sul podio. Perfino nelle interviste del dopocorsa, mentre occhieggia e sussurra frasi, spiritoso e paraculo in compagnia di Valtteri Bottas, entusiasta di non avere a tiro di scrivania Lewis Hamilton, restato fuori dalla zona podio. Ecco, la cosa fantastica è tutta in quei fotogrammi che vedono Seb uscire finalmente da queste due settimane con gli occhi lampeggianti e uno smile sotto il naso. Al di sopra di ulteriori punizioni, inasprimenti di pena o, peggio ancora, d'endemiche e catastrofiche temute somme di sottratti punti-patente. Perché il Vettel che esce da Spielberg è infinitamente più forte e maturo di quello che era partito per Baku. Questa è la vera notizia.

COLOMBO

QUELL'INSEGUIMENTO... QUASI CORONATO

Sopra, Vettel a caccia del futuro vincitore Bottas. A destra Palmer, 11°, è finito davanti a Vandoorne e al compagno Hulkenberg, 13°, ma la Renault resta una delusione. Sotto, la grinta di Ricciardo, 3°

GETTY IMAGES



LA STATUETTA SPEZZATA

RENAULT

Voce di popolo dice che il pilota più pericolante del mondiale - se non già, di fatto, quello bell'e giubilato - sia Jolyon Palmer, il quale nella prossima corsa, dov'è di casa, potrebbe uscire di padella fritto e rosolato, pronto a lasciare la scena al baldanzoso primo della lunga fila in attesa, là fuori. Cosa curiosa è che Palmer medesimo un record l'ha già stabilito, in quanto è da oltre un anno, precisamente dalla vigilia del Gp di Spagna 2016, che il giovane britannico viene dato tra i più immediati appiedabili. Detto questo, il caso Palmer rappresenta un falso problema. Perché al di là dell'esito della querelle, a oggi la più grande delusione del mondiale precedente nonché in corso non è mica la vittima designata Jolyon, ma il suo presunto giudice, la Renault. La quale alla presentazione della Rs17 annunciava che il target 2017 era il quinto posto Costruttori, mentre adesso naviga in un'imbarazzante ottava piazza. Con la Red Bull di Ricciardo a podio per cinque volte consecutive nelle più recenti corse, laddove, a parità di power unit, la Casa francese lotta per briciole e noccioline solo grazie alla classe di Hulk.

COLOMBO



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

DANIEL RICCIARDO

Non s'era mai visto un top driver già plurivincitore così felice per un terzo posto. Ricciardo terzo: sembra il nome di un sovrano shakespeariano... Risultato che, tra l'altro, non giunge a liberatorio epilogo d'una serie nera, ma rappresenta la continuazione di una sequenza consecutiva di podi, cinque, iniziata in Spagna e culminata col trionfo di Baku. E allora perché mai nel team radio di fine gara l'australiano si mette a ruggire così di gioia che in confronto il cinematografico leone della Metro Goldwyn Mayer sembra un deludente gattuccio da focolare? Primo, poiché di questi tempi su un terzo posto non ci si sputa, e, secondo, anche perché ora Ricciardo si ritrova 107 punti nel carnere, ben più del doppio di Max Verstappen, che un anno fa era considerato il più ascendente, devastante e imbattibile compagno di squadra partorito da donna fertile in tutta la storia dell'umanità. Adesso le cose stanno diversamente. Max resta signor top driver, ma tutti, ora, abbiamo un'idea più precisa di quanto sia adamantina la classe del pilota australiano. Capace non solo di bere dalle scarpe ma pure di farle, le scarpe. Ah, no?

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	BOTTAS
PILOTA MENO COMBATTIVO	ERICSSON
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	ALONSO
PILOTA MENO SFORTUNATO	STROLL
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	TORO ROSSO
SCUDERIA MENO FORTUNATA	McLAREN
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	WILLIAMS

GP

AUSTRIA

L'EXPLOIT

PIRELLI

3° NEL GP DI CASA RED BULL

Con grande determinazione Ricciardo ha resistito agli attacchi feroci di Hamilton nel finale di gara e ha chiuso con uno splendido terzo posto il Gp di casa Red Bull



SUTTON-IMAGES.COM

Ricciardo amore e podio

PER LA QUINTA VOLTA DI FILA DANIEL CHIUDE NEI PRIMI TRE.
E IL 3° POSTO DI SPIELBERG VALE QUANTO UNA VITTORIA

SPIELBERG - «Datemi tutta la potenza che abbiamo, ci devo provare!» parole di Lewis Hamilton nel corso del 65° dei 71 giri di gara. Con la Red Bull di Daniel Ricciardo nel mirino e un podio che potrebbe risultare decisivo nella lotta al titolo, l'inglese della Mercedes non stava più nella pelle. E il suo muretto box ha messo tutto il potenziale del motore tedesco sotto il piede di Lewis, che a un giro dalla fine ci ha provato, ma non c'era proprio nulla da fare per frapportsi tra l'australiano e il suo 5° podio consecutivo. E, per tanti motivi, probabilmente il più importante. Anche del successo ottenuto in Azerbaijan.

Per come Daniel l'ha costruito nel corso del fine settimana, tenendosi lontano dalle tentazioni di un confronto diretto con Max Verstappen, per l'importanza che riveste per la Red Bull sulla pista di casa e per la competitività mostrata dalla vettura britannica. Sono vari i livelli dell'analisi che può essere compiuta sull'impresa in terra austriaca del 29enne australiano. La vittoria di Baku era stata determinata da specifici episodi in Austria, invece, il valore della prestazione di Ricciardo è mol-

to più reale, con la migliore delle Ferrari sempre nella prospettiva e con Hamilton relegato negli specchietti. E, soprattutto, con la palpabile frustrazione del britannico, costretto a chiedere allo staff tecnico di spremere ogni energia per attaccare la velocissima Red Bull. Ricciardo ha raggiunto il proprio obiettivo con metodo, senza sbagliare una mossa: è scattato alla perfezione al via, a differenza di Verstappen che si è fatto risucchiare nella mischia, ed ha attaccato al momento giusto Raikkonen, riuscendo così a incastonarsi tra le due Rosse e facendosi anche un po' tirare dal tedesco. «E' una corsa sulla quale ho molte cose da dire! - ha raccontato Daniel nel dopo gara - La gara in Austria per il nostro brand è molto sentita ed alla vigilia ero convinto che non avessimo molte chance di finire nei primi tre qualora tutte le macchine migliori avessero finito, su pista asciutta, la gara. Devo confessare che ho anche sperato che la pioggia ci potesse dare una mano. Invece, sono stato smentito dai fatti! Siamo stati molto competitivi ed ho potuto portare alla squadra un podio importante, come aveva fatto Max l'anno scorso».

L'unico vero momento di tensione per Daniel è venuto a 2 giri dal termine, quando Hamilton è finalmente riuscito ad utilizzare il Drs e provare un duro, ma unico, attacco.

«Era scontato che sul finale Hamilton, che montava le gomme ultrasoft, tentasse il tutto per tutto. Ci ha provato nel penultimo giro, quando non sono riuscito a portare velocità fuori dalla curva che segue il rettilineo principale. Lewis mi è così arrivato negli scarichi e mi ha affiancato all'esterno della terza curva, dove mi sono difeso bene, anche se non è stato semplice. La più grossa soddisfazione che ho avuto quando ho tagliato il traguardo è stata la consapevolezza che la mia macchina può competere anche in condizioni di gara normali con Ferrari e Mercedes».

Alla base del recupero Red Bull c'è il lavoro di sviluppo sul telaio che, a partire da Barcellona, ha iniziato a portare i suoi frutti. «Abbiamo fatto dei passi avanti, ma non siamo ancora al livello dei migliori. In certi tipi di curve siamo più vicini, e me ne rendo conto guidando, ma dobbiamo progredire. Siamo tra il cinquanta e il sessanta per cento del lavoro di sviluppo sulla nostra macchina e contiamo di essere pronti entro Budapest. In questo fine settimana siamo stati vicini ai nostri rivali soprattutto nelle sezioni medio-veloci. Ma il mio pensiero va già a Silverstone, dove bisognerà fare i conti anche con i lunghi rettilinei. Si ricomincia subito». Con l'Austria è iniziata la parte più calda, serrata e decisiva della stagione. E la pista del Northamptonshire, una seconda tappa di casa per la Red Bull, è pronta a dare i suoi verdeti.

Alessandro Gargantini

GP**AUSTRIA****LA RIMONTA**

Lewis quarto e felice

MA FORSE HAMMER ESAGERA DICENDOSI COSÌ CONTENTO PERCHÉ GLI ALTI E BASSI DI QUESTA ANNATA GLI PESANO

SPIELBERG - Era veloce come non mai Lewis Hamilton durante i 71 giri del Gran Premio austriaco? Vero o falso. Lui ci tiene a dirlo: «*Riguardando i dati del dopo corsa, ho potuto constatare che sono stato spesso il più rapido ottenendo anche il giro più veloce in assoluto (1'07"411, ndr) e la mia è stata una delle corse più toste disputate negli ultimi tempi*». Esagerato? Una maniera per far sembrare il suo quarto posto una impresa d'altri tempi? Forse sì. Ci aveva abituato ad altre rimonte Hamilton, come a Spa 2016 quando, da ventunesimo in griglia di partenza, aveva agguantato il terzo gradino del podio. Questa volta, passare da ottavo a quarto può sembrare un brodino poco riscaldato. E rimane un mistero il fatto che Hamilton, partito con le gomme supersoft, si sia fermato ai box al giro 31 per passare alle ultrasoft, mentre il suo compagno Valtteri Bottas, partito con

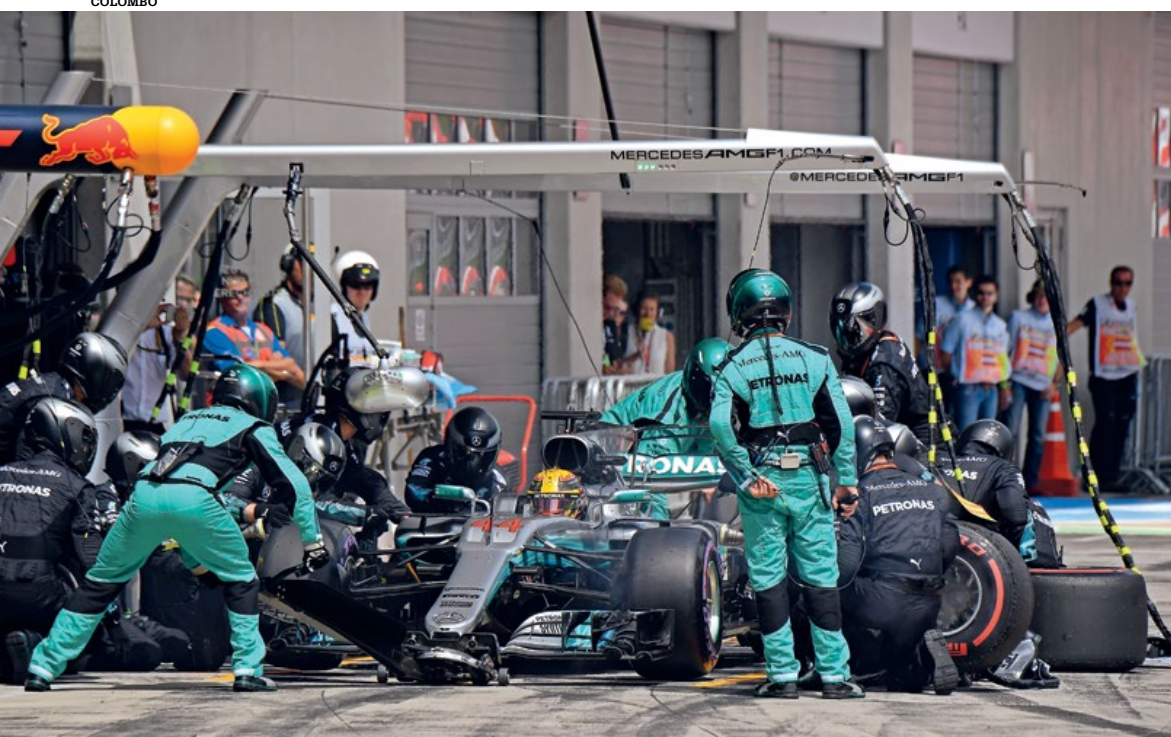
le ultrasoft (dunque sulla carta meno resistenti considerando il pieno di benzina), sia riuscito a compiere 10 giri in più fermandosi alla 41esima tornata per montare le supersoft. In quel frangente iniziale, Hamilton era quinto e non riusciva a raggiungere Kimi Raikkonen, che non appariva certo un fulmine. Difficoltà, quindi, nel viaggiare nella adeguata finestra di temperatura richiesta dalle supersoft? Come già capitato ad Hamilton in altre occasioni? È un fatto che l'inglese si sia fermato anticipatamente sui programmi fatti a tavolino. Tra l'altro, si è saputo che nella sede Mercedes di Brackley, una volta appurato che Hamilton causa penalità per la sostituzione del cambio sarebbe partito dalla ottava piazzola della quarta fila, si sono lanciati nello studio teorico di varie simulazioni di gara. E quel che saltava sempre fuori, era un quarto posto. Gomma o

non gomma, Hamilton dopo il bel recupero compiuto nei giri finali per tentare di prendersi il podio, è stato stoppato da un determinato Daniel Ricciardo. Tu non passi, deve aver detto l'australiano della Red Bull, e così è stato. Hamilton ci ha provato anche all'esterno, ma per Ricciardo è stato facile portarlo verso il cordolo. «*Si è difeso molto bene, non potevo fare granché*», ha spiegato Hamilton. Che nell'immediato dopo gara era piuttosto nervoso per aver lasciato sul campo sei punti a Sebastian Vettel e non essere riuscito a superare Ricciardo: «*Non penso che i punti che ho ottenuto, dodici, riflettano realmente il valore della mia gara*». Poi, in una seconda fase del pomeriggio post corsa, si è tranquillizzato ritenendo che di più proprio non poteva fare. Ma c'è un altro aspetto che potrebbe avere innervosito Hamilton. Si chiama Valtteri Bottas. Nelle ultime due gare il finlandese ha racimolato 43 punti, lui 22, seppur per guai detti e quali poco poteva. Praticamente il doppio. E in classifica generale, cheto cheto, Bottas si è portato a appena quindici lunghezze da Hamilton. Non è che ora il buon Valtteri, prendendo sempre più fiducia in se stesso (meravigliosa la gestione finale di gara con quella gomma "blisterata" contro un indiatolato Vettel) vada a infastidire il numero uno della Mercedes? Il messaggio è abbastanza chiaro. Se continua così, con alti e bassi, Hamilton potrebbe essere anche superato in classifica dal nuovo arrivato e allora sarebbero guai.

Massimo Costa

UNA CORSA TRIBOLATA

Tra assetto aerodinamico meno ideale rispetto a Bottas, un retrotreno poco bilanciato, blister alle gomme e sovrasterzo, Hamilton via radio ha descritto giro dopo giro un comportamento della sua W08 ben lontano dall'eccellenza. In ogni caso l'inglese, qui al pit-stop del 31° giro, ha fatto segnare il giro più veloce, finendo quarto



COLOMBO

Romain capitale

GROSJEAN FONDAMENTALE NELL'OTTENIMENTO DI UN 6° POSTO PREZIOSO PER LA HAAS, AL TOP RESULT 2017

SPIELBERG - «*Ho vinto il Grand Prix 2*». Romain Grosjean non stava nella pelle quando è sceso dalla sua Haas. Sesto, primo degli altri. Non gli era mai capitato quest'anno di ritrovarsi così in alto in classifica, una sensazione di ebbrezza che non provava dall'inizio del 2016 quando al debutto con il team americano arrivarono un sesto e un quinto posto tra Melbourne e Sakhir. Poi, poco altro, fino a domenica scorsa. «*Ho avuto un inizio di gara pazzesco, mi sono ritrovato quarto e davanti a Raikkonen. Mi sembrava di essere tornato indietro di qualche anno, al 2013 con la Lotus quando potevo combattere per le prime posizioni. Certo, non potevo pensare di tenere dietro di me Raikkonen per tutta la gara e neanche Hamilton, quando è arrivato alle mie spalle. Però, ho avuto un bel confronto con la Force India di Perez. Lui è velocissimo ed è stata una gran bella sfida, ho sempre viaggiato al massimo delle mie possibilità per tenerlo a debita distanza e prendermi questo sesto posto*». Sette secondi il distacco rimediato dal messicano. E dire che venerdì, nel primo turno libero, Grosjean pareva disperso, come già capitato altre volte. Ma di sessione in sessione, al Red Bull Ring si è trovata la soluzione per venirne fuori. Così, da sedicesi-

HO AVUTO UN INIZIO
PAZZESCO.
MI SEMBRAVA
DI ESSERE TORNATO
AI TEMPI DELLA
LOTUS 2013...

ROMAIN GROSJEAN

”

UN AVVIO STUPENDO
PER GROSJEAN

Sotto, Romain Grosjean è stato autore di un bellissimo scatto al via, dalla terza fila, che l'ha poi visto mettere sale sulla coda addirittura a Kimi Raikkonen...

mo che era venerdì mattina, col tempo di 1'08"074, Grosjean nella seconda sessione era già decimo in 1'06"763. Sabato mattina, nel terzo turno, è salito ancora un gradino in avanti, ottavo con 1'06"015. Poi, il capolavoro in qualifica. Superata la Q1, attraversata la Q2, in Q3 non si è accontentato andando a prendersi il sesto tempo in 1'05"480. Sesto, in terza fila, ci era finito a Melbourne, e in Q3 anche a Sakhir (nono) e Montecarlo (ottavo). Ma questa volta, è arrivato anche il gran risultato in gara considerando che in Bahrain e a Monaco aveva terminato ottavo mentre in Australia si era ritirato. «*Come mai siamo risaliti in classifica durante il weekend austriaco? Non sono tante le cose da azzeccare, ma quando riusciamo a far lavorare come si deve le gomme e ad avere un corretto livello di carico aerodinamico, siamo decisamente competitivi. È solo questione di esperienza ed è dimostrato che quando ogni cosa lavora come deve, siamo davanti. In fondo, la Haas ha disputato in questi due anni appena trenta Gran Premi ed è quindi normale che ancora certi meccanismi non siano precisi*». Grosjean non ha sofferto il solito cronico problema ai freni, tanto che più di un addetto ai lavori sostiene che sia in realtà divenuto un tarlo del pilota franco-svizzero, che si presenta anche quando il problema non sussiste. È andata bene, insomma: «*Romain ha disputato una gran gara. È sempre stato calmo, consistente in ogni circostanza*», ha spiegato il team principal Gustav Steiner. «*Sono dispiaciuto per Magnussen, potevamo finire in zona punti con entrambi i piloti, ma Kevin ha sofferto un problema idraulico che lo ha costretto ad abbandonare la corsa*». Quest'anno è accaduto a Monaco, per la prima volta nella sua ancora breve storia, che entrambe le Haas abbiano concluso un Gp in top 10: ottavo Grosjean, decimo Magnussen. E se continuano così, sulla via intrapresa in Austria, non sarà impossibile ritrovare le due monoposto americane in top 10 con una certa costanza. **Massimo Costa**

GETTY IMAGES



GP
AUSTRIA

IL RIENTRO



PRIMA PRESA DI CONTATTO COL TEAM USA

Nel weekend del Gp d'Austria Giovinazzi ha sfoggiato per la prima volta i colori Haas. A Silverstone il battesimo del fuoco in prova...

COLOMBO

Giovinazzi si affida alla Haas

IL PILOTA ITALIANO DA SILVERSTONE IN POI PER 7 WEEKEND
DI GP GIRERÀ NELLA PRIMA SESSIONE DEL VENERDÌ CON LA VF-17

SPIELBERG - È tempo di rimettersi al volante, nel contesto dei Gp, per Antonio Giovinazzi. Smessi i colori della Sauber, che l'ha visto debuttare in sostituzione del convalescente Wehrlein nei primi 2 round stagionali, il terzo pilota della Ferrari a partire dal prossimo fine settimana a Silverstone avrà l'opportunità di disputare per 7 tappe della stagione la 1ª sessione di prove libere con il Team Haas, salendo sulla Vf-17. È presto per anticipare se sarà una sorta di anteprima di quello che potrebbe riservare il futuro per l'italiano in chiave 2018. Senza dubbio, è molto importante l'input della Ferrari, che ha dato la chance a Giovinazzi di irrobustire la sua esperienza rapportandosi con un nuovo contesto, consentendogli di fare km e farsi valutare dallo staff tecnico della squadra Usa, che potrà mettere alla prova le sue doti in

un momento chiave del week-end di gara. Una chance che senza dubbio renderà più robusto il processo di apprendimento e crescita, di Antonio. L'avvicinamento del pugliese alla Haas è, di fatto, cominciato già a Spielberg. Giovinazzi è giunto in Stiria nel pieno della notte tra il venerdì e il sabato, al termine di una giornata intensa al simulatore di Maranello. Una doccia, qualche ora di riposo, ed eccolo sfoggiare i colori grigio rosso del Team Haas. Non è infatti passata inosservata la sua presenza al muretto box, a confrontarsi con lo staff guidato da Gunther Steiner. Giovinazzi è stato a diretto contatto con gli ingegneri e ha potuto

VIVO QUESTA
PROSSIMA CHANCE
CON LA HAAS COME
UNA GRANDE
OPPORTUNITÀ CHE
LA FERRARI MI DÀ

ANTONIO GIOVINAZZI

”

to a conoscere meglio i due piloti titolari Grosjean e Magnussen. Il 23enne italiano salirà sulla vettura del danese a Silverstone, Budapest, Monza, Sepang, Interlagos e Abu Dhabi, mentre sarà il francese a ce-

dergli il posto in Messico. Solo su 2 delle 7 piste prescelte, quelle sudamericane, Antonio non ha mai girato. Tornando alla presenza di Giovinazzi alla Haas di Spielberg, si è trattato soltanto di un assaggio, visto che già nella giornata di domenica il terzo pilota Ferrari è tornato nei garage della Rossa. «In questo fine settimana ho potuto prender parte ad alcuni meeting della scuderia americana, ho conosciuto meglio i due piloti ufficiali e gli ingegneri. Darò il massimo impegno per di farmi trovare pronto per Silverstone - ha raccontato a Sky il terzo pilota della Ferrari - Vivo come una grossa opportunità la chance che mi ha concesso la Ferrari, che ringrazio sentitamente, di svolgere per 7 volte la sessione di prove libere con il Team Haas e di potermi rapportare, all'interno di una sola stagione, con ben tre squadre di F.1 diverse. Certamente, questa esperienza contribuirà alla mia crescita». Giovinazzi si è anche soffermato su quelli che sono le sue priorità: «L'obiettivo delle prove libere con Haas è quello di fare il numero maggiore di chilometri e svolgere il lavoro richiesto dalla squadra: sarà una sorta di gavetta, anche perché sette sessioni non sono poche!».

Alessandro Gargantini

Carlos & i rampognari

SAINZ SENTE D'ESSERE MATURO E ASPIRA A UNA FUTURA SISTEMAZIONE ANCORA PIÙ AMBIZIOSA. APRITI CIELO: I RED BULL MEN LO STIGMATIZZANO

SPIELBERG - «Un quarto anno in Toro Rosso? Penso che sia difficile affrontare un'altra stagione nella mia attuale squadra, tengo la porta aperta a ogni soluzione». Così, con la tranquillità che lo contraddistingue, Carlos Sainz il giovedì pre-gara si era espresso quando gli è stata rivolta una domanda sul suo futuro in F.1. Aggiungendo: «Nessun pilota è mai rimasto un quarto anno completo in Toro Rosso», lasciando intendere che dopo quella soglia i pupilli di Helmut Marko diventavano ex, gettati via come lattine vuote. La lista è lunga e ricordiamo Jaime Alguersuari, Sebastien Buemi o Jean-Eric Vergne. Che meritavano ampiamente di rimanere in corsa, eppure sono passati tutti dal sogno di poter entrare nel team Red Bull al ritrovarsi senza sedile in un attimo. E si sa, se Marko ti taglia, poi nessuno ti prende più perché in fronte hai stampata bella grossa la dicitura di pilota bocciato. Sainz non vuole finire in questo tritacarne, non vuole ritrovarsi fuori da una F.1 che merita ampiamente di averlo, per gli umori di giornata di qualcuno. E si sta guardando attorno. Già lo scorso inverno era vicinissimo alla Renault, ma Marko ha fatto valere l'opzione promettendo mari e monti. Ma le porte del team Red Bull non sembrano aprirsi per lui, con Daniel Ricciardo avviato verso la riconferma (a meno di sirene travestite da Cavallino...) e Max Verstappen si sa, legatissimo per il futuro. Dunque, che è successo? I vertici Red Bull, non il gran capo Dieter Mateschitz però, sono come impazziti. Attaccando con una furia inusuale Sainz.

Ha cominciato Christian Horner, team principal: «La Red Bull lo ha appoggiato costantemente fin dagli inizi della carriera, portandolo in F.1. Noi abbiamo esercitato l'opzione che avevamo su di lui e rimarrà con noi non solo il prossimo anno, ma anche quello dopo. Trovo ingenua le sue parole. Senza la Red Bull lui non sarebbe in F.1 oggi».

Un altro carico lo ha poi messo il team principal Toro Rosso, Franz Tost: «La Red Bull ha sostenuto la carriera di Sainz fin dagli inizi in F.Bmw poi F.Renault, F.3, Gp3, World Series Renault e nei tre anni di F.1. Siamo noi a decidere il suo futuro, non Carlos». Infine, Marko: «Mi sembra un po' confuso Carlos e questo lo si vede anche nella guida. Siamo stati io



Christian Horner



Helmut Marko



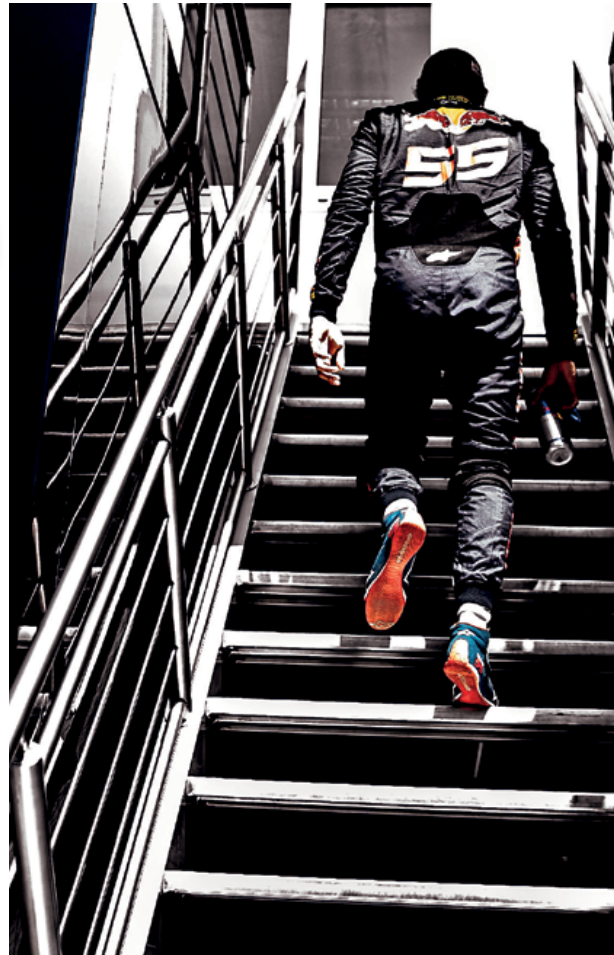
Franz Tost

TROVO INGENUE LE PAROLE DI SAINZ. SENZA RED BULL LUI NON SAREBBE IN FORMULA UNO

CHRISTIAN HORNER



fotografie GETTY IMAGES



Mateschitz a volerlo in Toro Rosso tre anni fa, nessun altro lo voleva. La Red Bull ha finanziato tutta la carriera di Sainz e lui deve aver maggior riguardo nei nostri confronti!

Parole decisamente forti quelle di Horner, Tost e Marko nei confronti di un pilota che ha normali ambizioni di crescita e giustamente sta valutando anche altre realtà. Parole durissime, come quelle di Tost quando afferma «Siamo noi a decidere il suo futuro». Non è stato Sainz a chiedere di essere sup-



MOMENTO INTERLOCUTORIO

Diciamo pure che non è la fase più gloriosa nella stagione di Carlos Sainz con Toro Rosso. E in Austria la sua gara non molto brillante è terminata con un ritiro e il weekend è stato comunque caratterizzato da un clima fin troppo effervescente tra lui e i vertici Red Bull

” LE VOCI DELLA TORO ROSSO

DOPO LA QUALIFICA

CARLOS SAINZ: «SAPEVAMO CHE QUESTO TRACCIATO NON ERA MOLTO "AMICHEVOLE" CON NOI, MA ALLA FINE ABBIAMO TROVATO UN BUON BILANCIAMENTO NEL TERZO TURNO DI PROVE LIBERE. IL CHÉ MI HA FATTO SENTIRE CONFIDENTE CON LA MONOPOSTO. IN QUALIFICA TUTTO È ANDATO BENE E SONO ENTRATO NEL Q3 COSÌ IL DECIMO TEMPO FINALE È DECISAMENTE BUONO IN OTTICA GARA».

DANIIL KVYAT: «CHE FRUSTRAZIONE. IL BUON BILANCIAMENTO DELLA MACCHINA È IMPROVVISAMENTE SVANITO DURANTE LA QUALIFICA E QUINDI ANCHE LA CONFIDENZA CHE AVEVO NON C'ERA PIÙ. NON AVEVO ADERENZA E IL POSTERIORE DELLA VETTURA SCIVOLAVA VIA».

DOPO LA GARA

DANIIL KVYAT: «NON È STATA LA CORSA CHE VOLEVO. AL VIA HO EVITATO SAINZ CHE NON ERA PARTITO BENE. HO VISTO VERSTAPPEN MOSSOSI LENTAMENTE E C'È STATA UN PO' DI CONFUSIONE. HO PERSO IL PUNTO DI FRENATA. HO CERCATO DI EVITARE IL CONTATTO CON ALONSO, MA NON CI SONO RIUSCITO. SONO DISPIACIUTO PERCHÉ HO ROVINATO LA MIA GARA E QUELLA DEGLI ALTRI, MA SONO COSE CHE ACCADONO NELLE CORSE. ORA HO BISOGNO DI UNA DOCCIA FREDDA E DI PENSARE A SILVERSTONE».

CARLOS SAINZ: «CHE PECCATO. HO AVUTO UN PROBLEMA AL MOTORE AL MOMENTO DELLA PARTENZA. NEI PRIMI DIECI GIRI HO AVUTO CONTINUI MISFIRE E DA NONO SONO SCESO SEDICESIMO. ABBIAMO PROVATO IN TUTTE LE MANIERE DI RISOLVERE L'INCONVENIENTE MA NON CI SIAMO RIUSCITI E COSÌ MI SONO RITIRATO. LA QUALIFICA ERA STATA OTTIMA, PRIMA DEL VIA ERO CERTO DI POTER LOTTA PER PORTARE A CASA DEI PUNTI, E INVECE...».

portato da Marko, è stata la Red Bull a sceglierlo per i risultati ottenuti molti anni fa ormai. Se la Toro Rosso è cresciuta parecchio in questi ultime due stagioni è anche per merito del pilota madrileno. Se un pilota vuole uscire dal giro Red Bull, viene messo contro il muro e accusato duramente. Ma non era il team simpatia del Mondiale F1? Adesso vedremo se la situazione si ricomporrà al Gp di Silverstone. Servono nervi distesi per salire nella classifica Costruttori. ●

GP AUSTRIA

IL FLOBERT



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

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



Bernie alle prime ferie

A VOLTE SUCCEDONO COSE CHE NON TI SARESTI MAI ASPETTATO. TIPO CHE ECCLESTONE DOPO CENTO ANNI LUCE DI LAVORO TIRI GIÙ LA SARACINESCA

Sassate

È stato il "caso" del Gp d'Austria. Lorenzo Sassi, d'improvviso, si è ritrovato su tutti i quotidiani italiani, sui siti, sui notiziari delle televisioni come una star del cinema, un campione dello sport o un personaggio della cronaca nera. Qualcuno lo ha dato per licenziato, da un momento all'altro, dalla Ferrari. Qualcun altro ha parlato di liti furibonde con Marchionne. Qualcun altro ancora ha fatto trapelare risvolti oscuri per i quali sarebbe stato rimosso – o si sarebbe rimosso lui stesso – dalla posizione di capo progettista delle Power Unit di Maranello. Il bello è che dell'ingegner Sassi si è sempre saputo poco e la sua discrezione non lo ha mai lanciato sul palcoscenico delle corse. Ma adesso che è diventato famoso, Mercedes, Honda e Renault stanno cominciando a farci un pensierino e il suo valore di mercato è salito alle stelle. Ne tenga conto, Sassi, quando gli proporranno di cambiare ruolo, ufficio, azienda. La popolarità spinge molto più di un turbo. O di un Mgu-K!

Credibilità

È stata bravissima la Mercedes, nel venerdì pre-Zeltweg, a dribblare il problema della sostituzione del cambio di Hamilton, per evitare che la Ferrari svolgesse una diversa preparazione per la gara. Poi, sabato, la verità è venuta a galla e Toto Wolff si è giustificato sostenendo che la Formula Uno è come Hollywood. Ha ragione. Sono tutti attori. Siamo tutti attori. Ma se alla Mercedes, sino al venerdì del Gp d'Austria, si poteva dare del credito per l'ottimo lavoro svolto a livello di comunicazione, d'ora in poi è crollato tutto. In primo luogo la credibilità. Se la F.1 è finzione come Hollywood, ne prendiamo atto e ci regoliamo.

Vacanze

La Formula Uno andrà in vacanza, come tutti noi impiegati della penna. Qualcuno partirà per la montagna, qualcuno si regalerà un viaggio a Capo



GETTY IMAGES

ALONSO GRANDE PERSONAGGIO DEL PADDOCK INSIEME AI FEDERALI

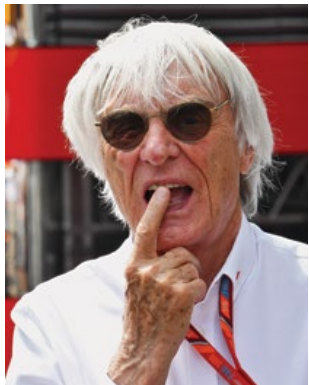
Sopra, Alonso nei guai in pista e, sotto, portato in giro come un'icona. A destra, Bernie, per la prima volta libero di prendersi tutte le ferie che vuole e, nell'altra pagina, in basso, il collegio dei commissari Fia, con, da sinistra, Tim Mayer, Andrew Mallalieu e Mika Salo

GETTY IMAGES





SUTTON-IMAGES.COM



Nord, qualcun altro, con paletta e secchiello, andrà al mare. È il caso di Bernie Ecclestone, che non ha mai fatto ferie sino al 2017, anno della svolta in cui si è regalato una sosta. Dove? A Ibiza. Pensione due stelle? No, una villa. Sua. Appena acquistata.

Esotismo

La F.1 nel collegio dei commissari al Gp d'Austria ha invitato, oltre a Mika Salo, due personaggi diciamo esotici. Il primo è Tim Mayer, americano, figlio di quel Teddy Mayer che è stato il proprietario della McLaren sino all'avvento di Ron Dennis. Mayer è un esperto di gare americane, nella cui organizzazione ha ricoperto diversi ruoli. Poi c'era Andrew

SUTTON-IMAGES.COM



Mallalieu, che è presidente della federazione motoristica delle Barbados, il quale ha portato in F.1 tutta l'esperienza dei Gran Premi che si sono sinora disputati nell'arcipelago caraibico.

Pericoli

Pericoli in mare, per tempeste in arrivo. Pericolo nei cieli, per le turbolenze sempre più frequenti che fanno palpitare il cuore dei viaggiatori. Pericolo sulle piste, per una scheggia impazzita che cerca un sedile decente per il 2018. Si chiama Fernando Alonso, guida benino, ha una discreta esperienza e potrebbe ben figurare su una macchina decente. Lo vorreste accanto a voi? Risposta di Lewis Hamilton: «Sono molto contento del compagno che ho ora». Risposta di Sebastian Vettel: «Preferirei continuare con Raikkonen». C'erano dubbi?

Centrodestra

Silvio Berlusconi ha evidentemente una elevata stima per i personaggi del mondo dell'auto. Quando, nei giorni scorsi, gli è stato chiesto chi vedrebbe bene come leader coesivo del centro-destra, ha fatto due nomi: quello di Sergio Marchionne, che è a capo del Gruppo Fca e quello di Carlo Calenda. Quest'ultimo è ministro dello Sviluppo Economico con Renzi e poi Gentiloni, che anni fa venne assunto da Montezemolo in Ferrari, dove è rimasto per un po' di tempo prima di passare in politica. A proposito di Montezemolo, sempre Berlusconi aveva parlato di lui come auspicato ministro degli Esteri in un suo eventuale governo. Per la cronaca, Marchionne ha declinato l'invito con una sonora risata: «Ma non sta né in cielo né in terra! Io non entrerei mai in politica». ●

GP
AUSTRIA

VISTO CON **GABRIELE TREDOZI**

di Alessandro Bucci

Hamilton luci e ombre

A GIUDIZIO DEL TECNICO EX-MINARDI LA STRATEGIA DI LEWIS NON È STATA DELLE MIGLIORI. E GLI HA IMPEDITO DI SFRUTTARE IL POTENZIALE

L'ingegner Gabriele Tredozi conosce bene Spielberg, avendovi affrontato sette Gp in F1 con la Minardi tra il 1997 ed il 2003, dei quali 4 edizioni nei panni di coordinatore tecnico sotto la direzione di Gustav Brunner e tre in veste di direttore tecnico, prima che il Gp d'Austria uscisse dal calendario della F1.

- **Le è piaciuta la gara? Conferma il giudizio positivo sulla F.1 dei nuovi mostri?**
«Si è stata una bella corsa. Il nuovo regolamento ha consentito un grande cambiamento, con vetture che hanno rispettato l'incremento di prestazione che ci si aspettava. Quest'anno ogni gara è stata bella per motivi diversi e non mi stupirei se la lotta al titolo si estendesse a tre piloti».

- **Come si spiega la deludente prestazione in qualifica della Williams? Il team di Grove ha poi limitato i danni chiudendo con Massa 9° e Stroll 10°.**

«La Williams arrivava al Gp d'Austria con tante novità aerodinamiche e forse non è riuscita a sfruttarle subito. Non è facile mettere assieme un pacchetto nuovo e farlo funzionare trovando subito il risultato. In gara hanno indovinato la strategia e gli incidenti alla prima curva li hanno aiutati. Non hanno fatto segnare tempi velocissimi ma hanno gestito bene partendo con le Soft».

- **Haas avrebbe potuto concretizzare di più in qualifica se non fossero sopraggiunti inconvenienti tecnici. La vettu-**



SUTTON-IMAGES.COM

ra si è dimostrata competitiva sul piano delle prestazioni, basti guardare l'ottima gara di Grosjean, giunto 6° alla fine. È sorpreso da questo miglioramento della VF17 a motore Ferrari?

«La Haas è un team con prestazioni altalenanti e con Grosjean hanno problemi cronici ai freni. Tuttavia, in questo week-end sono stati molto competitivi e in un circuito dove le frenate sono molto importanti, come quello austriaco, il bilanciamento si è dimostrato molto buono e il rendimento della VF17 è risultato costante. Anche Magnussen aveva una buona velocità».

- **Pessima partenza di Verstappen davanti ai suoi tanti sostenitori, poi finito ko per un contatto. Continua il momento no del giovane olandese...**

«È partito malissimo, ha quasi stallato e

questo è strano. Verstappen è un pilota molto veloce, anche in Azerbaijan lo ha dimostrato ma purtroppo per lui continua il suo momento no».

- **Alonso davvero sfortunato, partito bene e poi tamponato da Kvyat alla prima curva. Lo spagnolo troverà mai un attimo di pace con questa McLaren?**

«Mi dispiace tanto per Fernando, sono molto legato a lui. È una persona che mette tanta passione e classe in quello che fa e spesso tende a dire la sua verità, una cosa apprezzabile. È un pilota meno politico rispetto ad altri ma alla fine è la velocità che conta. Purtroppo è capitato alla McLaren in un momento molto difficile ma lui dimostra sempre quanto è determinato e veloce. Basti pensare a Indianapolis».

- **Raikkonen in partenza si è difeso bene dagli attacchi di Ricciardo ma poi l'australiano ha sopravanzato Kimi con una manovra molto energica. Il finlandese avrebbe potuto difendere meglio nella seconda fase del duello?**

«Difficile dirlo. Ricciardo ha fatto una ga-

PASSANDO DALLE SUPERSOFT ALLE ULTRASOFT HAMILTON HA FATTO UNA DECINA DI GIRI NON AL MEGLIO

GABRIELE TREDOZI





HAMILTON ALL'ARREMBAGGIO
Correndo con grinta il pilota della Mercedes, qui all'esterno di Perez, ha finito quarto dopo essere partito ottavo

ra incredibile, ha tenuto un passo grandioso. È un duro che tira grandi staccate e nei duelli ha spesso la meglio senza essere scorretto. Daniel ha un compagno di squadra velocissimo ma ciononostante sbaglia poco e ha la capacità di ridurre il distacco dagli avversari in brevissimo tempo. La RB13 è migliorata e Ricciardo ha centrato il 5° podio consecutivo, risultato che la dice lunga».

- Tutto sommato distacchi ridotti alla fine nelle prime quattro posizioni, con Hamilton che ha disputato una grande gara se consideriamo che partiva 8°. Se l'aspettava un finale così?

«Hamilton, passando dalle Supersoft alle Ultrasoft, ha percorso una decina di giri nel corso dei quali non ha concretizzato quanto poteva e non per colpa sua. Purtroppo per lui non aveva un buon passo e mi domando perché si sia fermato così presto, considerando che Bottas ha "pitato" dopo. Lewis con le Ultrasoft aveva un po' di sovrasterzo ma è stato bravo ed ha gestito bene le gomme nel momento

critico. Guadagnare fior di secondi su Ricciardo non era semplice, se consideriamo quanto andava forte l'australiano».

- Forse Raikkonen è mancato un po' in gara...

«Kimi ha fatto il pit-stop per ultimo ed ha effettuato una serie di giri molto buoni con le Ultrasoft nella fase finale del rispetto stint. Dopo ha cercato di recuperare su Hamilton mentre era in difficoltà ma non aveva il ritmo giusto. La Ferrari ha fatto una strategia molto buona a mio giudizio, ma i primi quattro hanno tenuto un ritmo pazzesco».

- Tra le soluzioni tecniche portate dal team al Red Bull Ring quali l'hanno colpita di più?

«Mi sono piaciuti molto l'ala e il nuovo profilo anteriore della Ferrari, un pacchetto che sembra abbia funzionato bene. La macchina non può essere stravolta ma lavorare sull'evoluzione è possibile durante la stagione. La Red Bull, ad esempio, nelle ultime gare ha avuto un incremento di prestazioni importanti. Il team

sta mettendo assieme un pacchetto funzionale senza operare stravolgimenti, lavorando sugli assetti e sulle altezze, rendendo l'Rb13 molto più prestazionale».

- Cosa ne pensa del "canopy" che verrà provato a Silverstone? È d'accordo per quanto riguarda l'introduzione di un dispositivo che protegge la testa del pilota?

«La sicurezza del pilota, per quanto mi riguarda, deve essere sempre un concetto



RAIKKONEN HA PROVATO A RECUPERARE SU HAMILTON MA NON AVEVA IL RITMO GIUSTO

GABRIELE TREDOZZI



attorno al quale ruota tutto quanto. È un problema complicato, perché quando si introduce un nuovo elemento bisogna essere sicuri che tutte le casistiche non possano andare a svantaggio del pilota. Va dato grande merito alla Federazione di adottare rigorose valutazioni quando s'introducono nuovi elementi. Non sono un grande fan dell'Halo ma il "canopy" mi piace e nutro buone sensazioni. La protezione della testa del pilota rimane una delle parti più complicate da migliorare, non solo per le accelerazioni che possono verificarsi ma anche perché la Formula Uno per definizione ha il cockpit aperto. Il "canopy", oltretutto, esteticamente mi sembra la soluzione più armoniosa».

- Qual è la sua opinione sulla convocazione di Vettel da parte della Fia dopo i fatti di Baku?

«Penso che la questione sia stata chiusa molto bene e che la Fia abbia fatto bene a non prendere ulteriori provvedimenti. Si è trattato di un chiarimento tra il pilota e la Federazione e penso che molti abbiano frainteso la convocazione di Vettel. Il colloquio tra il Presidente e Sebastian non lo vedo come un processo ma piuttosto come un chiarimento, un tentativo di mettersi nei panni del pilota e un colloquio quasi "paterno". La Fia sta facendo un grande lavoro per quanto concerne l'etica della guida e sul fronte della sicurezza stradale, per cui non deve stupire troppo la convocazione di Seb». ●

GP AUSTRIA

IL Paddock

CON LA RENAULT E20

RENÉ BINDER FARÀ UN TEST

L'austriaco René Binder, nipote di Hans Binder, presente nel paddock di Spielberg in quanto pilota di casa, effettuerà un test con la Renault E20 a Le Castellet nel mese di ottobre. Il giovane talento di Innsbruck, classe 1992, gareggia attualmente per il team Lotus nel campionato World Series 3.5, dove occupa la seconda posizione nel campionato piloti.



SARÀ PROVATO IN OCCASIONE DELLE LIBERE 1

NUOVO PARABREZZA A SILVERSTONE

Nelle prove libere 1 del Gran Premio di Gran Bretagna, nel week end, vedremo il nuovo parabrezza denominato "canopy", un sistema abbastanza simile all'Aeroscreen testato da Red Bull nel 2016. A questo primo test di Silverstone, che sarà condotto molto probabilmente dalla Ferrari, farà seguito una prova più approfondita nel weekend monzese di settembre. Stando alla nota diffusa dalla Fia, alla quale è allegata un'immagine del nuovo 'shield' montato sulla Williams Fw40, il sistema "canopy" (realizzato dall'azienda italiana Isoclima) è realizzato in policarbonato trasparente e non limita la visuale del pilota. Sembra ormai certo che, dal 2018, tutte le vetture saranno dotate di un sistema di protezione, resta solo da capire quali saranno le sue caratteristiche definitive. Qualora i suddetti test dovessero fallire, la Fia sembra intenzionata a riproporre l'Halo.

LE PENALITÀ DEVONO COLPIRE SOLO LE SQUADRE

WEBBER ANTI-PENALTY AI PILOTI

Mark Webber ha suggerito che non siano i piloti a subire arretramenti in griglia in caso di sostituzione di componenti sulla vettura oltre il limite stabilito dal regolamento, ma piuttosto che siano le squadre a subire penalizzazioni, come ad esempio nel campionato Costruttori. L'australiano è convinto che l'attuale sistema mini la credibilità della serie.

CAMPAGNA ACQUISTI

IAN WRIGHT CON SAUBER

Il team Sauber continua la campagna acquisti per rinforzare l'organico. Oltre al direttore tecnico Jörg Zander e al manager Beat Zehnder, la scuderia ha ingaggiato l'ex tecnico Mercedes Ian Wright nei panni di direttore della performance. Il team Sauber, ha recentemente nominato capo progettista Luca Furbatto.

IN CHIAVE 2021

PARCO MOTORI AFFOLLATO!

La scorsa settimana, al Red Bull Ring, si è tenuto il secondo Working Group annuale dei motoristi, al fine di delineare i propulsori che saranno impiegati dal 2021 nella massima serie. Tra i nuovi marchi presenti quelli di Aston Martin, Cosworth, Zytex e Magneti Marelli.

CON CELIS E SIROTKIN

FRIDAY DRIVER ALL'ATTACCO

In occasione del primo turno di prove libere al Red Bull Ring si sono visti in azione Alfonso Celis Jr e Sergej Sirotkin, rispettivamente chiamati a sostituire Sergio Pérez e Nico Hulkenberg. Il russo della Renault si è piazzato 17° ad oltre due secondi e mezzo dalla vetta, seguito dal messicano della Force India staccato di oltre tre secondi dal primo tempo fatto segnare da Lewis Hamilton.



SUL TRACCIATO È STATO RIVISTO IL CRITERIO DI CLASSIFICAZIONE DELLE PIEGHE LA FIA BATTEZZA DIECI CURVE, STILE MOTO GP

Per allinearsi alla Moto Gp, la Fia ha deciso di variare la numerazione delle curve sul tracciato passando dalle 9 definite nel 2014 (anno di ritorno del circuito nel calendario F1) a 10. A definire il cambiamento è il tratto che conduce dalla curva 1 al grande tornante in cima alla salita considerato anche in F.1 una curva.

LENTE D'INGRANDIMENTO



Sopra, Jacques Villeneuve con la 22enne cantante italiana Francesca Michielin. Quindi, la Mercedes che si è resta meno blindata grazie a un'iniziativa-fan dalla pit lane-walk. A destra, i piloti Red Bull alle prese con una partita di hockey su ghiaccio, teatro di impegno assai inconsueto per loro...



SULL'IMPIANTO DI ALONSO

KART CAMPUS DA PIRELLI

La Pirelli organizzerà sulla pista di La Morgal (nel nord della Spagna) il "Fernando Alonso Karting Campus", iniziativa rivolta agli aspiranti piloti italiani di età compresa tra gli 8 e gli 11 anni. Dal 23 al 29 luglio, sull'impianto del due volte Campione del Mondo di Oviedo, si terrà un vero e proprio programma di lezioni teoriche e pratiche definito da Alonso, al fine di insegnare la guida sicura ai bambini. I baby driver piloteranno un kart FA gommato da speciali gomme Pirelli P Zero ed i vincitori saranno dotati di assicurazione e sottoposti a controlli medici. Il tracciato di 'Nando è stato appositamente rivisto per ospitare il Campus. Tra gli iscritti (attualmente se ne contano 200), i tre selezionati potranno svolgere attività di supporto quali il golf e la visita al Museo di Alonso, ovviamente accompagnati da una persona adulta. Chi è interessato può rivolgersi all'indirizzo Karting_Campus@pirelli.com per ottenere maggiori informazioni.



IL PRESIDENTE FIA È STATO COMPRENSIVO MA NON TOLLERERÀ ALTRE INTEMPERANZE

TODT MAGNANIMO CON SEB PERÒ LA BONTÀ TERMINA QUI

Ha parlato chiaro il presidente della Fia, Jean Todt al Red Bull Ring. E ai microfoni di Sky ha reso noto quello che aveva già spiegato a Sebastian Vettel in place de la Concorde a Parigi quando il tedesco della Ferrari è stato convocato dopo i fatti di Baku. «Sebastian ha avuto diversi avvertimenti molto chiari. E non ce ne saranno altri, quindi non deve succedere altro. Se così fosse, allora le conseguenze sarebbero molto gravi. Spetta al presidente della Fia decidere se deve un pilota deve o meno presentarsi davanti al Tribunale Internazionale, abbiamo ovviamente considerato anche ciò che è avvenuto lo scorso anno nel Gp del Messico, anche se l'infrazione è stato di tipo differente, e abbiamo visto che Sebastian è un grande pilota ma a volte non in grado di mantenere il controllo come dovrebbe. Ho lavorato in passato con molti piloti, e bisogna imparare a interpretare bene quanto avviene. Questo non significa che si debba concedere loro il diritto di fare qualsiasi cosa, ma bisogna anche tentare di capirli. È facile prendere decisioni o giudicare stando seduti dietro una scrivania, ma bisogna anche accettare che gli esseri umani possano avere delle emozioni».



ALLA FORCE INDIA DOPO IL CONTATTO TRA I DUE NELLA GARA DI BAKU

ANCORA GUERRA FREDDA PEREZ-OCON

Situazione sempre più esplosiva in casa Force India. Dopo le ruotate di Baku Perez ed Ocon hanno continuato a darsela con le parole anche in Austria. Infuocato il botta e risposta alla vigilia. «Io penso che quanto successo in Azerbaijan sia totalmente inaccettabile dal punto di vista della squadra - ha detto Perez - Io penso che Esteban debba comprendere quello che significa disputare un Gp di F1, cioè che bisogna lottare contro un'altra vettura, non entrare in un'altra auto... e se tu sbatti il tuo compagno con-

tro un muro non è bello. Ora mi attendo che lui faccia prova di essere una persona intelligente e comprendere quello che ha combinato e che migliori i suoi comportamenti». Immediata la replica di Ocon la risposta, anche un po' piccata, del giovane francese: «Ho finito più di quaranta gare di seguito - ha commentato Ocon - sono stato campione della Gp3 e dunque non penso di mancare d'esperienza per poter lottare ruota contro ruota. Non credo quindi di dover cambiare il mio approccio nelle prossime gare...».



Al centro, Kvyat, in perfetta tenuta tirolese, al box con prole. A sinistra, Francesco Mandelli, attore e conduttore Tv e, sopra, la colombiana Tatiana Calderon in Sauber. In alto, Kubica su Renault a Goodwood



IN RENAULT AL RICARD C'È DI NUOVO KUBICA!

Dopo il test di inizio giugno a Valencia e la passerella a Goodwood, sotto, Kubica torna in pista con la Renault F1. Il polacco (sopra, nella foto, con Kevin Ceccon e Nico Rosberg) guiderà al Ricard mercoledì 19 luglio. E intanto si aprono spiragli almeno stando a quanto dichiarato da Cyril Abiteboul di Renault Sport Racing che ha spiegato: «Questo secondo test sarà utile a valutare le sue capacità per tornare a lottare al massimo livello. Questo è l'inizio di una nuova fase del suo percorso e siamo orgogliosi di sostenerlo. Robert sa che solo la sua prestazione determinerà se un giorno sarà in grado di tornare a essere un professionista».

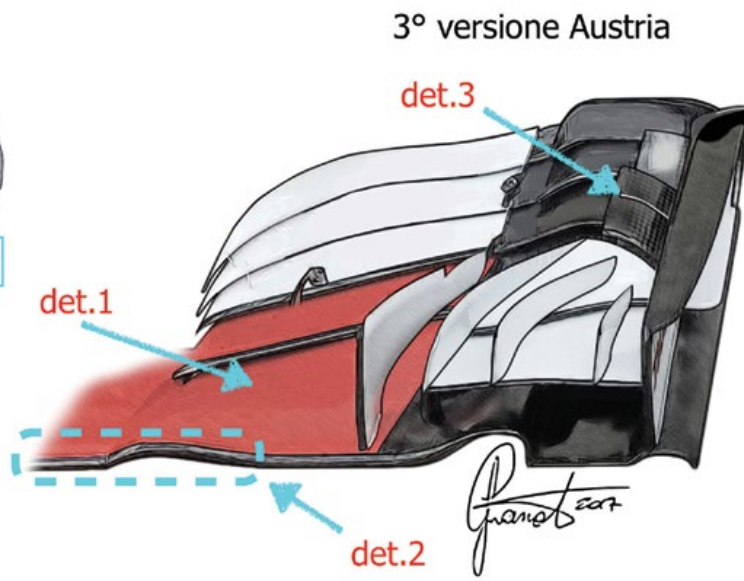
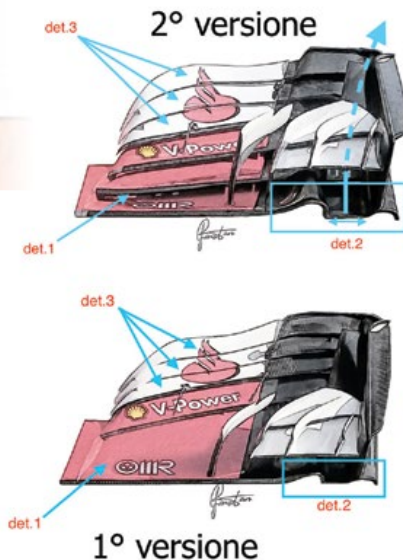
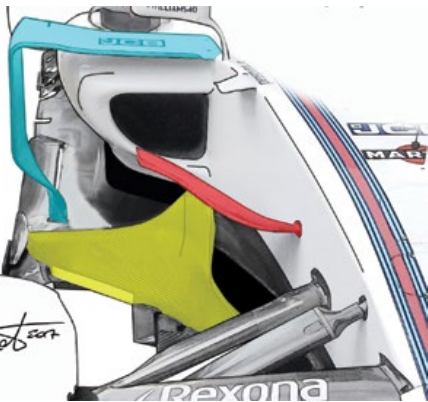


FERRARI, WILLIAMS E MERCEDES HANNO PRESENTATO MODIFICHE A SPIELBERG. ECCO QUALI

Dopo Montreal e Baku la F.1 è tornata su un circuito dalla conformazione che impegna maggiormente l'aerodinamica delle monoposto e per questo molti team, in Austria, sono intervenuti pesantemente sulle vetture.

La Ferrari s'è presentata con una nuova ala anteriore che riprende la tipologia più "scarica" utilizzata ad inizio stagione (1° versione). Per il Gp d'Austria è stato eliminato (det.1) il profilo aggiunto nella 2° versione di ala che aveva debuttato in Russia e che era stato poi mantenuto in tutte le gare successive.

Modifiche anche al bordo d'entrata alare del profilo principale (det.2), leggermente arcuato nella porzione centrale per favorire un maggior afflusso d'aria nella zona del fondo vettura. Infine, è stato aggiunto uno slot sul deviatore di flusso all'interno della paratia verticale (det.3), intervento di dettaglio che può aumentare il carico verticale nella zona più esterna dell'ala.



Grandi manovre

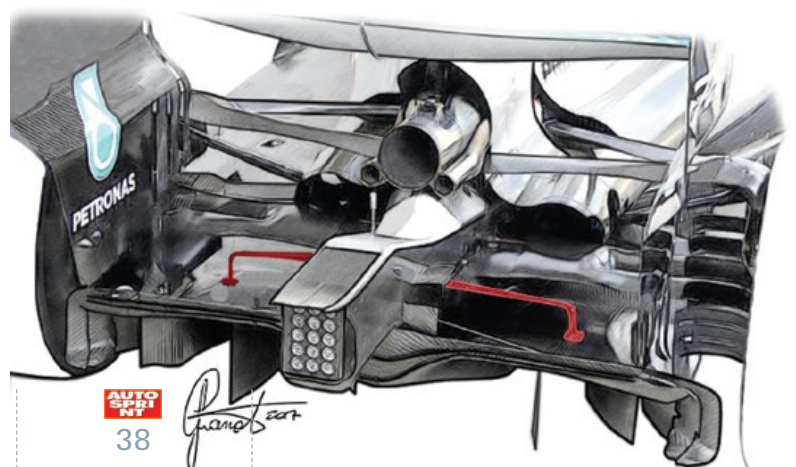
Interventi che rendono quest'ala da carico intermedio. Si è lavorato, infatti, sulla versione da basso carico aggiungendo, a questa, delle modifiche che recuperano una parte del carico aerodinamico ma senza penalizzare troppo la resistenza all'avanzamento. Nel complessivo in alto si vedono le tre versioni di ala finora approntate dalla Ferrari per il 2017.

Modificata anche la T-Wing (sotto a sinistra) sulla Rossa: è diminuita la larghezza dei quattro profili, con differente incidenza nella zona più interna. Soluzione di compromesso che dovrebbe garantire un innalzamento del carico senza eccedere con il drag.

La Mercedes, dal canto suo, ha corretto leggermente, e non è la prima volta quest'anno, i flussi nella zona posteriore (sotto) aggiungendo sopra al diffusore profili che stabilizzano il flusso che scorre sopra a quest'ultimo.

La Williams, infine, ha stravolto la Fw40 con interventi in ogni area. I più evidenti sono nella zona delle pance laterali (a sinistra), con l'inserimento del deflettore (evidenziato in rosso) in stile Mercedes che si unisce al deflettore basso (evidenziato in giallo) anch'esso modificato (evidenziato in azzurro) e il deflettore laterale che ora passa interamente sopra la pancia della vettura per agganciarsi al cockpit. Aggiunti poi i coltelli verticali e orizzontali (sempre in stile Mercedes) nella parte avanzata del fondo. Interventi che puntano a migliorare lo scorrimento dei flussi lungo il corpo vettura, migliorando sia l'efficienza che il carico aerodinamico stesso. Tutto questo evidenzia come la Williams da inizio stagione non ha ancora trovato la migliore configurazione aerodinamica e tenta di recuperare con interventi ispirati concettualmente alla Mercedes.

Antonio Granato





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

GP AUSTRIA

IL PUNTO TECNICO



di Giorgio Ferro

Silverstone

Ferrari lancia la sfida

Non sarà il tracciato d'una volta, quando le curve erano tutte molto veloci e regalavano scariche di adrenalina ai piloti e tante emozioni a chi li stava a guardare. Quando le F.1 giravano a una media superiore a 250 kmh. Oggi Silverstone è profondamente cambiato ma rimane comunque un circuito che fa emergere le differenze. Un tracciato dove l'efficienza in curva diventa una variabile determinante per andare forte. Certo, se poi non hai una power-unit che spinge forte è ovvio che non fai grandi tempi, ma l'importanza di aerodinamica e meccanica è fondamentale.

Insomma, Silverstone è stato modificato negli anni ma ha conservato questa caratteristica, che va a discriminare in modo chiaro le qualità prestazionali delle vetture. Ed arrivando quasi a metà stagione, non troppo lontano dalla pausa estiva, diventa fatalmente uno strumento di verifica e bilancio per tutti i team. Con un impatto psicologico importante.

C'è poco da fare. Se la vettura non è perfettamente bilanciata alla curva Copse (quella subito dopo il rettilineo del vecchio traguardo) e poi in quella splendida danza di pieghe in successione che sono Maggots, Becketts e Chapel - la più bella dei circuiti mondiali, dopo ovviamente l'Eau Rouge-Raidillon e, forse, le "S curves" di Suzuka - se la vettura non dà fiducia al pilota di poter aggredire l'inserimento, arrotondare la percorrenza e affondare il gas appena possibile senza doversi aggrappare ogni volta al volante per correggere le sue irrequietezze... beh, allora è veramente dura riuscire a staccare un tempo decente in quel tracciato.

Stelle... filanti un anno fa

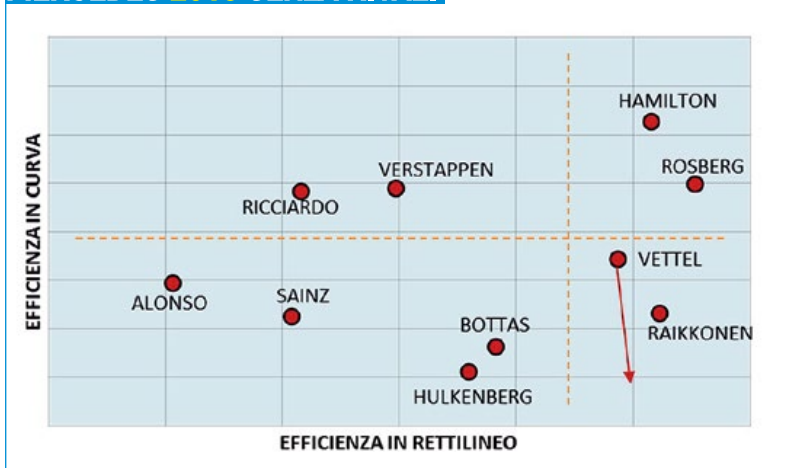
L'anno scorso, nella campagna inglese le Mercedes diedero una clamorosa dimostrazione di praticare uno sport diverso dagli altri. L'ennesima dimostrazione. Eravamo ormai assuefatti a quella supremazia ma raramente avevamo visto distacchi così imponenti in qualifica tra i primi della classe e tutti gli altri. Anzi, tra Hamilton e tutto il resto della compagnia. Forse lo ricorderete... Nico Rosberg rimase dietro a Lewis di tre decimi, un distacco imponente a pari vettura e inusuale per lui visto come si era comportato fino a quel momento.

LA ROSSA È VICINISSIMA ALLA MERCEDES E LA PISTA INGLESE È PERFETTA PER FARCI CAPIRE QUANTO

Le due Red Bull salirono in seconda fila ma lontane dalla Mercedes, rispettivamente 1 e 1,3 secondi. Poi Raikkonen si prese 1,6 secondi e Vettel (sesto in griglia) addirittura 2,2, peggiorando di oltre un secondo il suo tempo potenzialmente ideale. Forse perché la Ferrari di allora non era poi così docile da domare...

Perché Silverstone è così. Rimane ancora un posto dove chi è più bravo, nei rispettivi settori di competenza, sta davanti. Un anno fa la Mercedes, i suoi tecnici e, in ambito piloti, soprattutto Lewis Hamilton. Che fu semplicemente strepitoso, come gli capita quando sincronizza il suo talento con la concentrazione. Anche grazie ad una vettura di classe superiore in quel momento, dominò qualifiche e gara terminando quest'ultima come una vera rock star, davanti al suo pubblico. Si diventa fenomeni anche e soprattutto per come ci si avvicina alla gente. Il giro di rientro di Lewis non fu il rapido rientro a casa dopo il lavoro, seguendo pedissequamente la cerimonia imposta dai legislatori. Fu, invece, una lenta e rispettosa processione di saluto e ringraziamento ai piedi delle tribune, uscendo una volta tanto (diremmo finalmente) dalla imbalsamazione delle procedure. E poi, dopo il podio e sempre fuori dagli schemi, tornò giù, nella pit lane, per

MERCEDES 2016 SENZA RIVALI





LA PRESSE

lanciarsi sulla folla di appassionati, davvero a mo' di rock star.

Però Silverstone è anche quel posto dove, nelle "giornate no", puoi prendere sonori schiaffoni. Capì alla Ferrari l'anno scorso, come dicevamo, pur avendo velocità simili in fondo all'Hangar Straight, là dove viene posizionata la speed trap. Perché andare forte in fondo a quel rettilineo non è assolutamente un indicatore significativo di performance sul giro visto che conta molto di più l'efficienza in curva. L'anno scorso, le due Mercedes fecero capire subito come sarebbe stata la solfa in quel week-end, rifilando quattro decimi a tutti nel primo intertempo. Ma fu nel settore centrale, quello della danza Maggots-Becketts-Chapel, che principalmente Hamilton concretizzò la sua supremazia. Tre decimi a Rosberg, quattro alle Red Bull e ben sette alle Ferrari... un'enormità.

La Mappatura delle Efficienze

La spiegazione di quel ranking del 2016 la troviamo nella Mappatura delle Efficienze che viene identificata elaborando oggettivamente i risultati cronometrici delle qualifiche e sintetizza nell'efficienza in rettilineo e in curva le performance delle varie vetture. Sappiamo che l'efficienza sul dritto è figlia della resistenza aerodinamica e della potenza sprigionata dalla power-unit. Ed allora abbiamo la conferma oggettiva di come l'anno scorso a Silverstone, Mercedes e Ferrari fossero praticamente allineate da questo punto di vista. Però, sulla Mappa vediamo anche come in curva la performance delle Rosse fu decisamente deficitaria anche rispetto alle Red Bull (che pagarono invece sul dritto il divario dai campioni del mondo). E siccome, lo abbiamo ripetuto più volte, la guidabilità nei tratti misti riveste un'importanza fondamentale sul cronometro di Silverstone, ecco spiegato il ranking uscito dalle qualifiche.

Che poi, ad essere precisi, c'è un altro dettaglio da non sottovalutare nell'analisi dei dati dell'anno scorso. I punti indicati sulla Mappatura si riferiscono alla prestazione potenzialmente ideale delle varie vetture. Se, come in questo caso, per qualcuno il tempo in Q3 è stato sostanzialmente inferiore a quello ideale, ecco che i punti si spostano. Ed ecco

FERRARI 2017 MOLTO PIU VICINA



LA SFIDA NEL TEMPIO DELL'AERODINAMICA

I suoi rettilinei ma soprattutto la sua rapida successione di curvoni veloci fanno di Silverstone (nella foto le Mercedes davanti alle Red Bull un anno fa) la pista tanto attesa ma altrettanto temuta da tutti i team

allora che il punto reale di Vettel, quello rappresentativo della prestazione effettivamente registrata dal cronometro nella Q3 e non quella potenziale, "scende" notevolmente sulla Mappa anche in rapporto a Raikkonen.

Crediamo che questa "ricostruzione" di come andarono gli eventi un anno fa sia interessante per capire quant'acqua è passata sotto i ponti di Maranello in quest'ultimo anno e fare un'ipotesi su cosa potrà succedere nel prossimo week-end in Inghilterra. La SF70H è una vettura decisamente diversa da quella che è andata in pensione a fine 2016. Abbiamo avuto modo di verificarlo già in nove eventi e, bene o male, quasi tutti hanno confermato che la Ferrari di quest'anno è molto vicina alla Mercedes anche e soprattutto in termini di efficienza in curva. Lo abbiamo visto anche nel week-end austriaco, dove in qualifica il bravo Bottas si è tenuto dietro il suo ingombrante compagno di squadra-rock star. Ma dove le Ferrari sono state là vicino, non più ad una settimana di distacco. Insomma, riferendoci ancora alla Mappatura delle Efficienze, il punto caratteristico delle Ferrari del 2017 è salito lassù, vicino alle Mercedes, in termini di efficienza in curva. E stabilmente, ovvero in tutti i circuiti, quelli veloci e quelli "da carico".

Questa volta la Rossa può dire la sua

Vuoi per un'efficienza aerodinamica decisamente migliore, che non fa pagare il carico con troppo Cx, vuoi perché la configurazione aerodinamica è sempre piuttosto bilanciata e facilita la messa a punto di una vettura generalmente molto guidabile in tutta la percorrenza delle curve, vuoi perché anche le qualità telaistiche sono migliorate un bel po'. È un insieme di dettagli, come sempre.

Insomma, anche se abbiamo visto che in Mercedes sono sempre pronti a sfoderare sviluppi importanti per provare a ristabilire le distanze a cui erano abituati, credo che non sia per nulla azzardato prevedere che il film dell'anno scorso non lo vedremo proprio più. E siccome, storicamente, Silverstone riveste una certa importanza tecnico-sportivo-psicologica a questo punto della stagione, sarebbe un segnale assai significativo venir via di là domenica sera con un risultato importante... ●

GP AUSTRIA

IL TABELLONE

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Kvyat	1°	33"607
Kvyat (DT)	9°	16"139
Hülkenberg	14°	21"977
Hamilton	31°	20"761
Vandoorne	31°	21"714
Ricciardo	33°	21"713
Vettel	34°	21"750
Palmer	34°	22"233
Ericsson	34°	22"339
Pérez	35°	22"030
Stroll	35°	21"332
Wehrlein	35°	22"414
Grosjean	36°	22"026
Bottas	41°	22"387
Sainz	40°	21"659
Ocon	42°	22"176
Raikkonen	44°	21"662
Vandoorne (DT)	44°	16"206
Massa	47°	20"977
Kvyat	55°	22"274

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	1.21'48"523	224,757	1'07"847	51
2°	18	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 0"658	224,727	1'07"496	69
3°	15	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	a 6"012	224,482	1'07"442	69
4°	12	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 7"430	224,417	1'07"411	69
5°	10	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 20"370	223,828	1'07"486	68
6°	8	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	71	a 1'13"160	221,456	1'08"590	65
7°	6	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	221,200	1'08"470	58
8°	4	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	220,867	1'08"659	68
9°	2	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	220,825	1'08"419	49
10°	1	L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	220,020	1'08"777	67
11°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	219,996	1'08"652	64
12°		S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	70	a 1 giro	219,315	1'08"422	67
13°		N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	218,855	1'09"043	64
14°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	218,633	1'09"241	60
15°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	69	a 2 giri	217,538	1'09"284	56
16°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	68	a 3 giri	214,647	1'08"061	57

NON CLASSIFICATI

	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	44	Motore	215,972	1'09"150	42
	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	29	Idraulica	215,242	1'10"402	23
	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	1	Incidente	156,044	-	-
	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	0	Incidente	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL NONO GRAN PREMIO

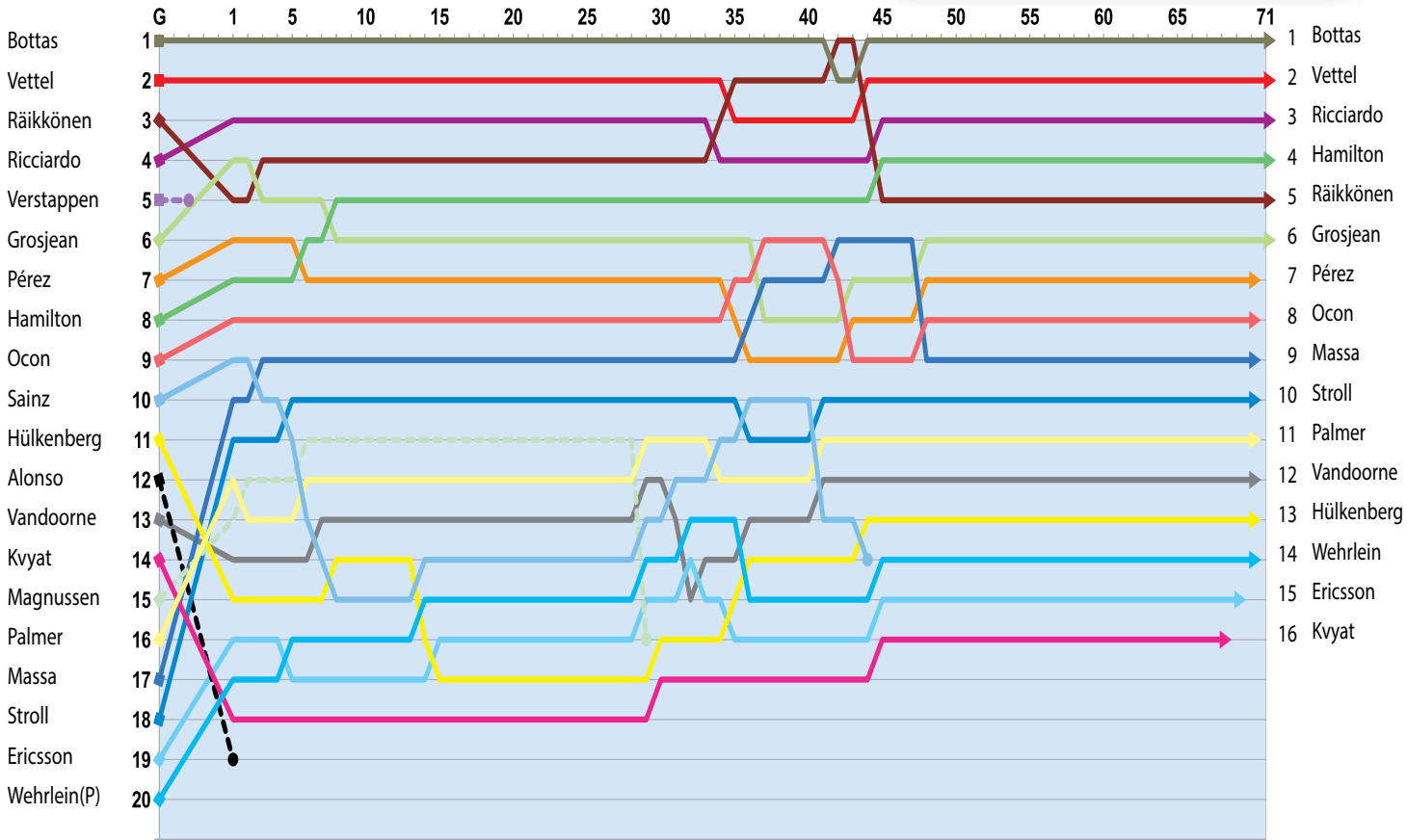
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	3	3	4	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	3	3	4	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	4	3	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	2	3	2	2	2	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	2	2	2	2	1	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	5	7	7	5	4	4
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	4	7	7	4	5	5
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	3	3	3	2	3	3
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	3	3	3	3	2	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	4	3	3	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	4	3	3	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	3	3	4	2	3	3
RENAULT	PALMER	RENAULT	3	4	4	2	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	3	3	3	3	2	2
SAUBER	WEHRLIN	FERRARI (2016)	3	3	3	3	2	3



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.

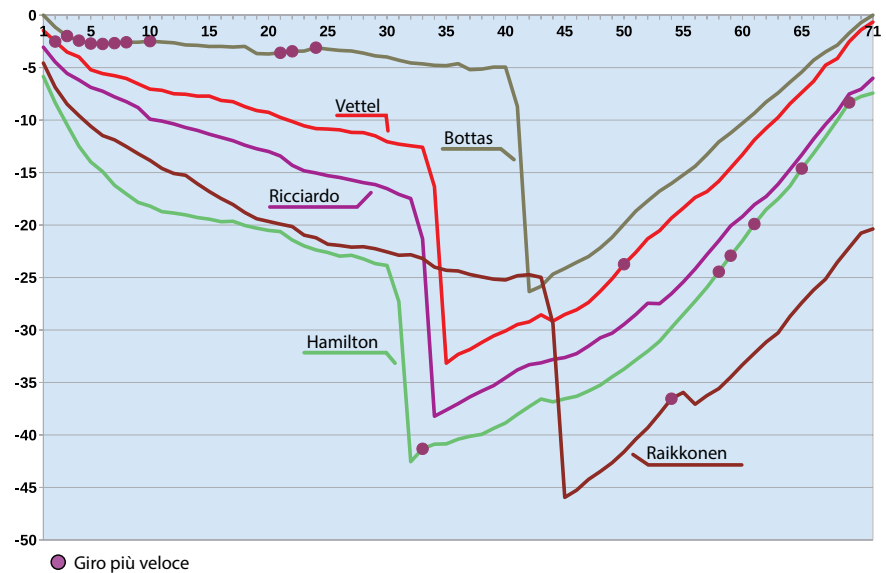
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ ALLA GOSSER KURVE
170 METRI PRIMA DELLA CURVA 3

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Hamilton	328.1	Hamilton	328.8
Ocon	327.5	Vettel	326.1
Massa	326.9	Massa	323.3
Kvyat	326.8	Bottas	322.8
Bottas	326.7	Ocon	321.6
Vettel	325.8	Stroll	320.7
Stroll	325.4	Magnussen	317.1
Pérez	325.2	Palmer	316.9
Hülkenberg	323.8	Ericsson	316.1
Raikkonen	322.7	Raikkonen	315.3
Ricciardo	322.6	Pérez	315.3
Palmer	322.3	Vandoorne	313.9
Grosjean	322.0	Hülkenberg	312.6
Magnussen	321.9	Kvyat	310.7
Verstappen	321.7	Ricciardo	310.5
Sainz	321.3	Grosjean	310.4
Ericsson	318.3	Sainz	309.1
Wehrlein	316.6	Wehrlein	301.5
Alonso	316.0	Alonso	272.7
Vandoorne	315.1	Verstappen	139.4

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.

GP AUSTRIA

IL TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1'04"251 media 241,938 km/h
Primo precedente:
L.Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)
1'06"228 media 235,151 km/h (Q2)

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1'07"411 media 230,597 km/h
Primo precedente:
M.Schumacher (Ferrari F2003-GA, 2003)
1'08"337 media 227,894 km/h

SULLA DISTANZA

NUOVO

V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1h21'48"523 media 224,757 km/h
Primo precedente:
M.Schumacher (Ferrari F2003-GA, 2003)
1h24'04"888 media 213,003 km/h

POLE POSITION

SABATO 8 LUGLIO			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'05"760	1'04"316	1'04"251	16"350	28"314	19"394
2°	Vettel	Ferrari SF70H	1'05"585	1'04"772	1'04"293	16"582	28"229	19"482
3°	Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'05"064	1'04"800	1'04"424	16"358	28"555	19"356
4°	Raikkonen	Ferrari SF70H	1'05"148	1'05"004	1'04"779	16"540	28"459	19"728
5°	Ricciardo	Red Bull RB13	1'05"854	1'05"161	1'04"896	16"622	28"682	19"521
6°	Verstappen	Red Bull RB13	1'05"779	1'04"948	1'04"983	16"617	28"551	19"564
7°	Grosjean	Haas VF-17	1'05"902	1'05"319	1'05"480	16"727	28"951	19"585
8°	Pérez	Force India VJM10	1'05"975	1'05"435	1'05"605	16"503	28"878	19"953
9°	Ocon	Force India VJM10	1'06"033	1'05"550	1'05"674	16"587	28"927	20"027
10°	Sainz	Toro Rosso STR12	1'05"675	1'05"544	1'05"726	16"693	28"723	20"033
11°	Hülkenberg	Renault R.S.17	1'06"174	1'05"597		16"677	28"904	19"945
12°	Alonso	McLaren MCL32	1'06"158	1'05"602		16"828	28"773	19"889
13°	Vandoorne	McLaren MCL32	1'06"316	1'05"741		16"894	28"845	19"946
14°	Kvyat	Toro Rosso STR12	1'05"990	1'05"884		16"702	29"014	20"049
15°	Magnussen	Haas VF-17	1'06"143			16"857	29"141	20"032
16°	Palmer	Renault R.S.17	1'06"345			16"777	29"093	20"310
17°	Massa	Williams FW40	1'06"534			16"771	29"311	20"278
18°	Stroll	Williams FW40	1'06"608			16"706	29"228	20"403
19°	Ericsson	Sauber C36	1'06"857			16"961	29"429	20"303
20°	Wehrlein	Sauber C36	1'07"011			17"063	29"412	20"500

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.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 7 LUGLIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE	
1°	Hamilton	1'05"975	1'05"483
2°	Vettel	1'06"424	1'05"630
3°	Bottas	1'06"345	1'05"699
4°	Verstappen	1'06"165	1'05"832
5°	Ricciardo	1'06"620	1'05"873
6°	Raikkonen	1'06"848	1'06"144
7°	Magnussen	1'07"594	1'06"591
8°	Alonso	1'07"510	1'06"732
9°	Hülkenberg	s.t.	1'06"735
10°	Grosjean	1'08"074	1'06"763
11°	Ocon	1'07"511	1'06"849
12°	Vandoorne	1'07"283	1'06"859
13°	Kvyat	1'07"437	1'06"906
14°	Massa	1'07"550	1'07"065
15°	Sainz	1'07"633	1'07"100
16°	Stroll	1'08"041	1'07"468
17°	Pérez	s.t.	1'07"509
18°	Palmer	1'07"649	1'07"623
19°	Sirotkin	1'08"586	s.t.
20°	Wehrlein	1'09"323	1'08"782
21°	Ericsson	1'10"853	1'08"870
22°	Celis	1'09"280	s.t.

SABATO 8 LUGLIO

	3ª SESSIONE	
1°	Vettel	1'05"092
2°	Hamilton	1'05"361
3°	Bottas	1'05"515
4°	Raikkonen	1'05"611
5°	Verstappen	1'05"784
6°	Ricciardo	1'05"896
7°	Magnussen	1'05"936
8°	Grosjean	1'06"015
9°	Kvyat	1'06"279
10°	Sainz	1'06"284
11°	Ocon	1'06"374
12°	Hülkenberg	1'06"563
13°	Vandoorne	1'06"578
14°	Palmer	1'06"595
15°	Alonso	1'06"599
16°	Stroll	1'06"776
17°	Massa	1'06"865
18°	Pérez	1'06"875
19°	Ericsson	1'07"378
20°	Wehrlein	1'07"468

NOTE

- (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio.
(a) Sostituzione del turbo: partenza imposta dalla pit-lane.

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

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	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° S.Vettel	171	25	18	25	18	18	25	12	12	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° L.Hamilton	151	18	25	18	12	25	6	25	10	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° V.Bottas	136	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° D.Ricciardo	107	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° K.Raikkonen	83	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° S.Pérez	50	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° M.Verstappen	45	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° E.Ocon	39	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° C.Sainz	29	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° F.Massa	22	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° L.Stroll	18	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° N.Hülkenberg	18	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° R.Grosjean	18	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° K.Magnussen	11	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° D.Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° F.Alonso	2	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° J.Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° S.Vandoorne	0	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- J.Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	287	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	254	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	152	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Force India	89	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Williams	40	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	33	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Haas	29	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Renault	18	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° McLaren	2	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBIO GOMME

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

GIRI IN TESTA

Bottas	1°-41°
Raikkonen	42°-43°
Bottas	44°-71°





Quella prima estate del **Cosworth**

LANCIATO 50 ANNI FA CON UNA SINERGIA TRA CHAPMAN, FORD E I TECNICI DUCKWORTH & COSTIN, IL MOTORE DFV AVREBBE CAMBIATO PER SEMPRE LA STORIA DELLE CORSE. ECCO COME E PERCHÉ

di Mario Donnini



Cinquant'anni fa precisi. Il fascino della cifra tonda abbellisce la nascita del pezzo di ferro più umanizzabile, rivoluzionario e filosoficamente antropomorfo di tutta la storia della F.1: il motore Ford Cosworth.

Curiosamente anche dietro il tonitruante Dfv otto cilindri, a dare l'impulso c'è il più grande innovatore delle corse moderne, Anthony Colin Bruce Chapman, artefice nonché patriarca della Lotus. E per un motivo semplice: perché, per dirla alla Luigi Tenco, non aveva nient'altro da fare.

Con l'entrata in vigore della cilindrata massima dei motori aspirati a 3000 cc, di fatto raddoppiata, tra i top team il più in difficoltà appare proprio la Lotus. Schiacciata tra il rifiuto della Coventry Climax di realizzare un nuovo propulsore e la fornitura provvisoria e priva di costrutto a opera della Brm, col complicato e inaffidabile H16, che montato sulla Mk43 guidata da Jim Clark riesce a vincere solo il Gp Usa, gara conclusiva del 1966, riuscendo finalmente a non rompersi. Ma certe fortune capitano una volta sola. E fin dall'inizio 1966 emerge

ALL'ALBA DELLA NUOVA FORMULA 3000 CC, COLIN CHAPMAN PATRON DELLA LOTUS HA BISOGNO DI UN MOTORE POTENTE, AFFIDABILE, LEGGERO E NON COSTOSISSIMO, PER POTER CONTRASTARE, TRA GLI ALTRI, FERRARI, BRM E WESLAKE COSÌ CONVINCHE LA FORD A METTERE AL LAVORO LA COSWORTH, PER UN 8 CILINDRI DA COMMERCIALIZZARE. E A METÀ 1967 DEBUTTA VINCENDO IL MITICO DFV

te
th



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



BATTEZZATO IN POMPA MAGNA CON UN'IMMEDIATA VITTORIA DI CLARK

Sopra, Duckworth della Cosworth accanto al neonato Dfv, con Chapman, e Hill. A destra, Clark, vincitore al debutto del motore montato sulla 49, al Gp d'Olanda 1967. Sotto, lo scozzese al top anche nel Gp Usa, al Glen



la necessità d'individuare una terza via che al momento non esiste, quindi bisogna prima pensarla, poi lastricarla e percorrerla passo passo. Come? Anzitutto parlando con dei vecchi amici.

Cosworth, il gancio dal cielo

La Cosworth, fondata nel 1958, è sigla di una factory che sviluppa e produce motori da corsa, composta dalla metà fusa dei cognomi di Mike Costin e Keith Duckworth. Il primo ha già lavorato alla Lotus e con Chapman mantiene ottimi rapporti.

Il boss Lotus per la prima volta vorrebbe un motore su misura per le sue creature, un V8 potente, diciamo sui 400 cavalli, finalmente affidabile e, soprattutto, leggero, sotto ai 180 chili, lieve come sono da sempre le verdi farfalle metalliche imbozzolate a Norfolk. E realizzato in modo da fungere da spinta della monoposto ma pure da spina dorsale.

Si può fare, ribattono Costin & Duckworth, che da geni con aplomb aritmeticamente artigiano partoriscono un ragionevole preventivo: ci vorreb-
-----▶



bera centomila sterline e via. Cioè un finanziatore per sborsare il capitale di rischio, poi tutto dovrebbe andare bene.

Arriva la Ford

Se Enzo Ferrari si vanta d'essere ed è grande agitatore di uomini, Colin Chapman se ci si mette non è mica da meno e va a agitare subito Walter Hayes, Pr della Ford Great Britain, Casa con la quale Mister Lotus è in ottimi rapporti, vedi la sinergia in atto col modello Cortina. E non solo: la Casa americana, shakerata da Lee Iacocca, vive un'era d'oro nelle corse, con le effervescenze del progetto Gt40 all'assalto di Le Mans, ai danni di una Ferrari che prima resiste al tentativo d'acquisto e poi vende cara la pelle in pista.

Insomma, un impegno Ford, seppure indiretto, anche in F.1, nell'era del ritorno alla potenza a 3000 cc, renderebbe il conflitto una guerra totale, coinvolgendo endurance e Gran Premi. Le premesse ci sono tutte, i tempi appaiono maturi, le convenienze reciproche e l'accordo auspicabile.

Nero su bianco

Il 1° marzo 1966 viene siglato l'accordo. Cosworth lavorerà per Ford, producendo un motore di F.1 che debutterà nel 1967, anno in cui sarà fornito in esclusiva alla Lotus, mentre dalla stagione successiva la Ford potrà senz'altro offrirlo sul mercato a clienti in grado di permetterselo. Detto e fatto. Scendendo sul pratico, per dare il via al Dfv, acronimo di Double Four Valves, si prende le mosse da un altro propulsore racing, siglato FVA di 1600 cc, ovviamente pure questo di Casa Ford, utilizzato nella formula cadetta e di derivazione Lotus Cortina, a rendere la triangolazione Ford, Cosworth e Lotus un'entità geneticamente e geometricamente perfetta.

Nascita di un otto cilindri mitologico

Quindi l'unione di due monoblocchi di Fva crea l'atteso otto cilindri a V di 90°, con una cilindrata dap-

prima di 3.200 cm³, subito portata sotto il limite dei 3000 giocando su corsa e alesaggio pistoni.

Costruito in lega leggera d'alluminio, il neonato propulsore vanta un peso oltre, anzi, sotto le più rosee aspettative, con soli 163 kg. La distribuzione a quattro valvole per cilindro prevede quattro alberi a camme in testa, mossi da cascata d'ingranaggi.

E gli stessi dati prestazionali nudi e crudi, ossequiano gli auspici del progetto iniziale, visto che l'unità esprime circa 400 cavalli a 9.000 giri/min. Precisamente, al banco, al primo rilevamento, vengono letti subito 408 cavalli. Wow.

Una stagione complicata

Nel frattempo la stagione 1967 è partita da un pezzo. In Sudafrica e a Monaco la Lotus ha tamponato la faccenda ricorrendo ai soliti propulsori tappabuchi Brm e Climax. Addirittura a Montecarlo il team si è presentato con diverse soluzioni per i piloti ufficiali: Clark su Climax 2000 e Hill con un Brm 2000. E quest'ultimo è giunto addirittura secondo dietro al vincitore Denis Hulme, su Brabham-Repco. Ecco, appunto.

Per il secondo anno consecutivo, vista l'impreparazione media della concorrenza e le tribolazioni della Ferrari - nel 1966 il divorzio da Surtees e in questo 1967 purtroppo il tragico incidente occorso a Bandini proprio a Monaco -, si profila una nuova affermazione delle Brabham col robusto e efficace Repco, frutto dell'australianissimo fai da te di "Black Jack" Brabham, stavolta ben supportato e, in proiezione, addirittura surclassato dal compagno di squadra Hulme.

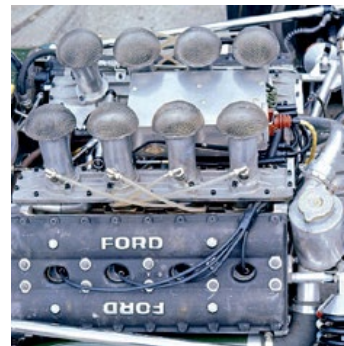
Non importa, alla Lotus si va avanti.

Primi vagiti entusiasmanti

Il primo, vero test del motore nuovo di pacca montato sul neonato telaio Lotus 49 R1 viene svolto dal tecnico Mike Costin sull'aerodromo di Hethel, a due passi dalla sede storica della Casa di Chapman.



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM





Tutto suona bene, così si va a Snetterton, dove a incaricarsi dello shakedown agonistico c'è Graham Hill. L'uomo dai baffi più veloci del mondo esce dai box, percorre cinque giri, quindi rientra ai box abbassandosi gli occhiali e esclamando: «Dai, che non mi sembra poi così male. Secondo me, ci siamo». Ci siamo eccome. Il debutto iridato è programmato per il Gp d'Olanda sul circuito di Zandvoort, il 4 giugno 1967 e i primi ruggiti ufficiali del motorone lasciano di stucco il mondo. Graham Hill pianta subito la Lotus-Ford Cosworth in pole, rifilando quasi mezzo secondo a Dan Gurney con l'Eagle munita del poderoso Weslake dodici cilindri.

E a sorprendere c'è il fatto che il Baffo col baby Dfv fa segnare un tempo più veloce di tre secondi e mezzo rispetto a quello del 1966, su Brm.

Quanto alla gara, il dominio viene confermato. Malgrado il ritiro di Hill, fuori per un problema al cambio dopo una manciata di giri, Clark, scattato dall'ottavo posto in griglia, rileva il comando senza problemi, andando a cogliere un roboante successo al debutto per la Lotus 49 dotata del Ford Cosworth Dfv in funzione portante.

HAYES DELLA FORD CI CREDETTE DA SUBITO

Sopra a destra, Walter Hayes (nella foto, in compagnia di Martin Whitaker), già Pr di Ford Great Britain, che fu il primo a puntare concretamente sul Dfv. A sinistra, Hill ai box del Gp di Francia a Le Mans 1967 e, al centro, il V8 appena sfornato. In alto, Jim Clark con la Lotus 49 in azione nel vittorioso debutto al Gp d'Olanda di quell'anno e, nell'altra pagina, a sinistra, di nuovo lo scozzese al Gp di Francia 1967, mentre segnala al 23° giro l'intenzione di fermarsi ai box e ritirarsi per la rottura del motore

Rivali tutti a casa? Per ora no

Semberebbe l'inizio di una schiacciante dittatura, ma il passaggio all'era Cosworth segue tempi tecnici non immediati.

Perché da lì in poi le Lotus-Ford saranno in pole fissa per tutta la restante parte della stagione, ma in gara dovranno misurarsi con l'inevitabile scotto del noviziato. Altre tre vittorie per Clark in Inghilterra, il 15 luglio, quindi nello scoppiettante finale in Usa e Messico, eppure il titolo va a Hulme, il giovane neozelandese con la faccia da vecchio, al volante della solita, inaffondabile Brabham-Reppo.

Non importa. La strada maestra è tracciata.

Alla Lotus il mondiale 1968 non sfugge, malgrado la scomparsa di Clark in F.2 a Hockenheim, che spiana la strada al vecchio Hill. E il Dfv in versione clienti vincerà anche montato su McLaren e Matra.

Leggenda imperitura delle corse

È fatta. Da lì in poi il motorone cambierà il volto delle corse, dando vita alla F.1 kit car nella quale attorno al Cosworth e al cambio Hewland è possibile costruire una monoposto da Gp, cioè un'auto da sogno e a costi da sogno. In F.1 dura fino al 1985. Il resto son numeri: 155 vittorie, 131 pole, oltre 500 unità prodotte 12 titoli Piloti e 10 Costruttori, più trionfi a Le Mans e, in versione Dfx, a Indy. Nato nel 1967 a pochi giorni di distanza da Nicole Kidman, proprio come l'attrice australiana il Dfv porta superbamente i suoi primi cinquant'anni. Enchanté. ●



Leclerc fa poker

QUARTA VITTORIA PER IL GIOVANE PILOTA MONEGASCO CHE ADESSO GUIDA CON BEN 49 LUNGHEZZE SU ROWLAND. A MARKELOV GARA-2

di [Alessandro Gargantini](#)

SPIELBERG - Anche sui saliscendi del breve tracciato della Stiria, il più corto della stagione, Charles Leclerc ha confermato la sua supremazia e, pur dovendosi ritirare a causa di un contatto nelle prime battute della seconda gara, ha scritto una nuova pagina della stagione da favola che lo vede protagonista insieme al Team Prema. Il portacolori del Ferrari Driver Academy ha mostrato un passo inavvicinabile in qualifica dove, da rookie, ha raggiunto l'impressionante impresa di conquistare cinque pole position in sequenza. Poi, il diciannovenne pilota monegasco ha colto la quarta vittoria stagionale dominando la Feature Race, dove è riuscito, a forza di pochi decimi al giro, a ritagliarsi un fondamentale vantaggio che l'ha tenuto al riparo dal ritorno sul finale di Nicolas Latifi.

Il driver canadese del team Dams ha saputo gestire molto bene il degrado termico delle gomme, riuscendo a superare nelle fasi conclusive Antonio Fuoco, al primo podio stagionale, e Oliver Rowland. Il britannico, che pure aveva effettuato il cambio gomme con un giro d'anticipo rispetto all'altra vettura del Team Dams, è poi riuscito a salire sul podio nella Sprint Race, quando ha colto la terza posizione alle spalle di Alex Albon e del vincitore Artem Markelov. Nella manche della domenica ha fatto molto discutere il contatto che ha visto protagonisti i due piloti della Prema Racing nel corso del quinto giro. Oliver Rowland ha chiuso all'esterno Antonio Fuoco che, nella brusca decelerazione, è stato colpito dalla monoposto di Charles Leclerc, finito in testacoda ed immediatamente costretto al ritiro. Gli stewards hanno deciso, a sorpresa, di non intervenire nei confronti del britannico, che ha così colto la quarta posizione davanti a Luca Ghiotto e ad Antonio Fuoco. Il pilota italiano, nel contatto con l'altra vettura della Prema, ha visto danneggiata la propria monoposto, riuscendo comunque a terminare la corsa. Al vertice della graduatoria, nonostante il ritiro, Charles Leclerc gode ora di un vantaggio di ben 49 lunghezze su Oliver Rowland.

Ha parecchio da recriminare Luca Ghiotto, che ha accusato problemi d'assetto che non gli hanno consentito di andare oltre l'ottavo tempo in qualifica. Nella Feature Race il pilota di Arzignano ha perso tempo durante il cambio gomme, quando la sua





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Latifi; 3. Fuoco
Gara-2: 1. Markelov; 2. Albon;
3. Rowland

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



monoposto s'è spenta subito dopo il restart, ed ha chiuso quattordicesimo. Il pilota della Russian Time è stato protagonista di un entusiasmante recupero la domenica, quando è riuscito a risalire fino alla quarta posizione nonostante un contatto nelle fasi iniziali con Gustav Malja. Non passerà alla storia invece il ritorno di Raffaele Marciello, che non è riuscito a togliersi la ruggine di dosso ed a ritrovare velocemente i suoi riferimenti dopo una prima parte di stagione nella serie Gt Blancpain. Il pilo-

ITALIANI IN CHIAROSCURO

Leclerc, in alto a sinistra e sopra lanciato verso il successo nella feature Race. Sopra a destra Antonio Fuoco sul podio. A fianco, Markelov davanti a tutti nella Sprint Race che ha vinto. In basso, Luca Ghiotto, quarto nella gara della domenica, e, sotto a sinistra Latifi, secondo il sabato



PODIO SCACCIACRISI PER ANTONIO

Fuoco adesso si scalda

Il terzo posto nella Feature Race è arrivato come una liberazione per Antonio Fuoco, che ha colto il primo podio stagionale e ha mosso la sua classifica, ferma ai due soli punti colti nella gara d'esordio in Bahrain. Dopo la tappa in Medio Oriente, nonostante svariate prove di rimarchevole livello, il portacolori del Ferrari Driver Academy schierato dalla Prema Racing non era riuscito a concretizzare ed il suo trend appariva preoccupante. Scattato dalla prima fila accanto al poleman Leclerc, il ventunenne pilota di Cosenza ha tenuto il ritmo del compagno di squadra nella primissima fase di gara, dando anche l'impressione di non volere forzare. Sul finale, il calabrese ha accusato qualche problema di gomme ed ha chiaramente dato la priorità alla conquista del podio non opponendo un'eccessiva resistenza a Nicholas Latifi. «*Si, era importante per me e per la squadra cogliere un risultato che dà nuova energia. Insieme, abbiamo lavorato duramente ed era fondamentale raccogliere i frutti. Questo podio fa davvero bene a entrambi* – ha spiegato il pilota italiano, poi quinto nella manche domenicale – *. Ho fatto una buona partenza e mi sono ritagliato un discreto margine nelle prime battute di gara. Dopo il cambio gomme sono riuscito a sopravanzare agevolmente Oliver Rowland ma nel finale Latifi aveva un ritmo incontrastabile. Ora che ho rotto il ghiaccio, spero di continuare in questa direzione già dal prossimo fine settimana, a Silverstone*».

Un'ultima nota riguarda la Prema Racing, che grazie ai punti del pilota italiano ha raggiunto la vetta della graduatoria riservata alle squadre in coabitazione con la Dams.

ta di Caslano, schierato dal Team Trident in sostituzione di Sergio Canamasas, non è andato oltre la diciassettesima posizione in qualifica ed ha chiuso arretrato la Feature Race, dopo aver accusato problemi di gomme ed avere stallato al restart dopo il pit-stop. La domenica, l'ex-pilota Ferrari ha colpito allo start la vettura dello svizzero Boschung, che aveva stallato. Al di sotto degli standard ai quali ci aveva abituato Nyck de Vries, che non ha dato soddisfazioni al team Rapax. ●

Fukuzumi resta in vetta

CON DUE TERZI POSTI IL GIAPPONESE È ANCORA LEADER. RUSSELL E HYMAN SI DIVIDONO LE VITTORIE. BENE ALESI

SPIELBERG - È dunque Nirei Fukuzumi il pilota da battere in Gp3 nel 2017? Pare proprio di sì. Se l'exploit di Montmelò del giapponese Junior Honda poteva apparire occasionale, nella 2ª prova stagionale Fukuzumi ha convinto ancora di più. E come in Spagna, se ne è andato dall'Austria da

leader del campionato. Non ha vinto, d'accordo, ma si è portato a casa due terzi posti che parevano impossibili dopo una qualifica difficile che lo aveva visto solo 10°. Invece, con grinta e tanta pazienza, Fukuzumi si è rimboccato le maniche andando a prendersi il 4° posto finale in gara-1, poi divenu-

NIREI SVETTA TRA GLI JUNIOR

Nirei Fukuzumi comanda la sfida tra i piloti degli Junior team impegnati nella serie. Lui, prospetto Mercedes precede la promessa Mercedes Russel quella Renault Hyman. Sotto, Giuliano Alesi fa festa sul podio

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Russell; 2. Aitken; 3. Fukuzumi. Gara-2: 1. Hyman; 2. Alesi; 3. Fukuzumi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



to 3° per la penalità comminata al suo compagno di squadra Hubert. Risultato che ha ripetuto nella 2ª corsa quando dalla 3ª fila si è subito inserito in 4ª posizione. E nei giri finali, ha attaccato con successo Tvetter strappandogli il podio. Praticamente, l'unico sorpasso di una corsa piuttosto noiosa. Al 2° anno in Gp3, Fukuzumi sta scombinate i piani dei suoi compagni di squadra certamente più quotati.

George Russell, Junior Mercedes, è un rookie di lusso per la serie. Ha conquistato pole e successo in gara-1, ma nella 2ª corsa non ha fatto più di tanto terminando 6°. Jack Aitken, Junior Renault, si è piazzato 2° in gara-1 e 5° nella 2ª frazione mentre Hubert appare ancora un oggetto misterioso nonostante sia al 3° posto in classifica generale. Le Dallara del team Art certamente aiutano i propri piloti e lo dimostra il clamoroso poker siglato nella prima corsa con Russell-Aitken-Fukuzumi-Hubert. Ma come ha evidenziato gara-2, dove vige la reverse grid, non sono poi così irresistibili se partono dietro. In Spagna era stato il team Jenzer a dettare le regole con Maini e Lorandi sul podio, a Spielberg sono stati Hyman (Campos) e Alesi (Trident) a imporre il ritmo. Il sudafricano con la vittoria in gara-2 ha raddrizzato un periodo non facile per lui. Il figlio dell'ex F.1 Jean, nonché pilota Fda in forza al team Trident, ha preso i primi punti stagionali in gara-1 con la 6ª posizione e la 2ª piazza la domenica, equivalente al primo podio nei suoi due anni di Gp3. E dire che in qualifica, Alesi per gran parte della sessione pareva in confusione, addirittura ultimo con anche una passeggiata nei prati. Trovata la concentrazione, si è guadagnato all'ultimo la terza fila dando un senso alla sua trasferta e al buon lavoro svolto dalla squadra italiana. Che ha trovato anche un Ryan Tvetter in ottima forma e bravo nel concludere quinto e quarto.

Massimo Costa

LORANDI E PULCINI FATICANO A METTERSI IN EVIDENZA

Italiani week end difficile

Presentatosi al Red Bull Ring al 2° posto in campionato, il 18enne Lorandi era l'osservato speciale in Austria. Non perfetto in qualifica, conclusa in 11ª posizione, il 18enne del team Jenzer in gara-1 è risalito fino alla 7ª piazza finale dopo aver affrontato vari duelli con Boccolacci ed Hyman. Una buona prova la sua, che gli ha permesso di partire dalla 2ª piazzola della 1ª fila per gara 2. Ma allo spegnersi dei semafori rossi, Lorandi ha tentennato ritrovandosi 7° alla 2ª curva e senza possibilità di poter puntare a un grosso risultato. L'italiano all'ultimo giro è anche stato tamponato da Boccolacci. Senza ala posteriore, ha concluso 8°. Ora Lorandi è 4° in campionato, ma con il rammarico di aver gettato via almeno 11 punti che potevano mantenerlo a stretto contatto con Fukuzumi e Russell. E' andata ancora peggio a Pulcini. Il romano, brillante 4° in qualifica, alla 1ª curva di gara 1 è stato centrato da Hubert costringendolo al ritiro. Partito ultimo nella 2ª corsa ha chiuso 14°.





MATT NON PERDE LA TESTA

A lato e sopra sul gradino più alto del podio Matt Campbell ha artigliato una splendida vittoria scattando davanti a tutti al Red Bull Ring



FATICANO DI AMATO E BERTON

Italiani senza gioia

Dopo l'exploit di Montecarlo, dove ha conquistato un ottimo sesto posto, in Austria ci si aspettava sicuramente di più da Daniele Di Amato, al via con la seconda delle tre vetture schierate dal team Dinamic Motorsport. Il romano però non è stato esente da qualche errore in qualifica, pagando oltre sette decimi dalla pole e scivolando a metà schieramento. Partito sedicesimo, Di Amato è riuscito a risalire quattro posizioni, ma la penalità di cinque secondi per avere superato il "track limit" e l'ingresso stesso della safety car lo hanno fatto retrocedere 24°. Ancora peggio è andata al suo compagno di squadra Giovanni Berton, coinvolto al primo giro in un contatto col polacco Piotr Parys.

Gioco a tutto Campbell

IL 22ENNE AUSTRALIANO CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA NEL MONOMARCA INTERNAZIONALE. DRUDI CHIUDE AL 4° POSTO

Nel team Fach Auto Tech quest'anno ha ereditato il testimone da Matteo Cairoli, che nel 2016 con la squadra svizzera ha rischiato di vincere il titolo della Mobil 1 Supercup. Matt Campbell, 22enne campione in carica della serie australiana e pilota Porsche Junior, a Spielberg ha conquistato il primo successo nel monomarca internazionale. Una vittoria ottenuta dopo avere fatto segnare anche la pole, tenendo a bada il più esperto Ammermüller e Pereira, che hanno completato il podio. Quel podio che sembrava essere alla portata di Mattia Drudi è che invece per il pilota del team Dinamic Motorsport è sfumato proprio all'ultimo. Eppure, il riminese in Austria è stato indiscusso protagonista. Cominciando dal 2° responso ottenuto il

sabato (a 188 millesimi da Campbell), che ha coinciso con la sua migliore prestazione in qualifica. Drudi ha poi mantenuto la posizione di partenza fino a tre tornate dal termine.

«Da metà gara in avanti ho cominciato ad accusare un forte sovrasterzo - ha commentato il giovane romagnolo - Alla fine è stato impossibile resistere agli attacchi di Ammermüller e Pereira. Sono un po' deluso, ma in fondo ho concluso 4°; meglio di così non potevo fare».

Su questa stessa pista, lo scorso anno Drudi aveva ottenuto un nono posto, per poi salire sul podio a Monza. Dopo avere concluso quest'anno settimo nella gara inaugurale di Barcellona, dove ha anche dovuto registrare un ritiro in gara-2, e un-

AL TRAGUARDO
Assoluta: 1. Campbell; 2. Ammermüller; 3. Pereira.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Morbidelli che zampata!

IL VECCHIO LEONE È GRANDE PROTAGONISTA: POLE E DUE VITTORIE E CON LA GOLF TORNA A RIVEDER LE STELLE

di **Alfredo Filippone**

OSCHERSLEBEN - Mai pensare anzitempo che un vecchio campione è finito... Gianni Morbidelli ha ricordato a tutti che c'è ancora, eccome, mettendo a segno un weekend da sogno a Oschersleben: pole e due splendide vittorie, un en-plein che soltanto ... lui aveva saputo firmare (Monza 2015) nella breve storia della Tcr. L'anno scorso, con la Honda Civic, "il Morbido", pur ancora in lotta per il titolo, aveva dovuto ingoiare bocconi amari: una vittoria all'Estoril e poi un inspiegabile declino delle prestazioni, mentre con la stessa macchina vincevano in tanti, da Pellinen a Gleason, Colciago e persino l'insulso Grachev (quattro volte!). Con il West coast Racing passato alle Golf quest'anno, la musica si è fatta persino più stridente: sia il campione che il team sembravano incapaci di raccapezzarsi con la macchina. Ma a Oschersleben,

pista amica per le Golf (tutte le sei presenti nella top-12 in qualifica), è arrivata la schiarita. «Finalmente, ci siamo. È la prima volta che il feeling con la macchina è perfetto e che fa quello che voglio io», sghignazzava il 49enne dopo la pole. In gara-1, Gianni ha condotto le cose senza sbavature, partendo bene e costruendosi due volte (anche dopo la safety-car per il contatto fra Vernay e Tassi) il vantaggio sufficiente per controllare gli avversari: Dan Lloyd, l'inglese della Sep-

at Bamboo in piena crescita, Huff, Nash, il giovane compagno Giacomo Altoè, ottimo quinto, e Comini.

Ma il vero capolavoro di Morbidelli è stata gara-2, iniziata con un bruttissimo botto al via, innescato dal sandwich su Vernay fatto da Colciago e Oriola, le cui vetture si intraversano scatenando il finimondo. Ko finiscono anche gli innocenti Huff,



Nash, Altoè e Paulsen. Al vero via, scatta in testa Homola davanti a Vernay, Lloyd e Morbidelli, che prepara il colpo con saggezza, mettendo prima a segno due bellissimi sorpassi sull'inglese e sul francese per poi beffare lo slovacco che sembrava lanciato verso il primo successo dell'Opel Astra, all'ultimo giro. Tre lezioni di guida, tutte nello stesso punto, la curva 12, dove aveva capito di avere qualcosina in più che altrove. "Una giornata perfetta; un pò fiero di me sento di poterlo essere", sarà il commento di sobria felicità interiore dell'asso risorto.

Tante le vetture danneggiate (e motore rotto per l'Honda del team Boutsen con cui ha debuttato Aurélien Panis, ennesimo transfuga del Wtcc) proprio alla vigilia dell'imbarco per l'Asia e weekend 'zero punti' per tre dei cinque aspiranti al titolo (Tassi, Colciago e Oriola). Raccogliono punti solo Comini e Vernay, cui il terzo posto in gara-2 consente di recuperare la leadership in campionato. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Morbidelli; 2. Lloyd; 3. Huff. Gara-2: 1. Morbidelli; 2. Homola; 3. Vernay.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

LA SERIE SI ESPANDE SEMPRE DI PIÙ

Tcr Uk nel 2018

Si espande ancora la galassia Tcr, che dopo l'accordo firmato in America con l'Ima per la creazione di una classe all'interno della Continental Tire Sportscar Challenge, vara anche una serie nel Regno Unito, mercato che sembrava proibito per lo strapotere del Btcc. La Tcr Uk scatterà nel 2018 e avrà come promotore Jonathan Ashman, personaggio di rilievo dello sport auto britannico e che ha fatto da trait d'union fra Marcello Lotti ed Ecclestone per l'accordo con la F.1.



MUCCHIO SELVAGGIO AL VIA DI GARA-2

In Germania, Gianni Morbidelli, pesarese 49enne, ha dato ancora una volta sfoggio della sua grande classe facendo letteralmente saltare il banco. In apertura il mucchio selvaggio che si è scatenato al via di gara-2 con tanti protagonisti finiti kappad



Ishiura re al Fuji

SUPERFORMULA IL 36ENNE S'IMPONE DOPO UN AVVIO DIFFICILE E VINCE DAVANTI A ROSENQVIST E LOTTERER

L'esperienza torna al potere e i colori Toyota continuano a dominare nel terzo round della Super Formula Giapponese al Fuji. Approfittando di un problema ad una sospensione che ha messo ko il campione in carica Kunimoto, il 36enne Hiroaki Ishiura ha colto la sua prima vittoria dell'anno sul veloce impianto della prefettura di Shizuoka. Dopo il ritiro del compagno di colori in casa Inging, Ishiura ha recuperato una partenza

difficile comandando le fasi finali con autorità davanti ad un sorprendente

Felix Rosenqvist. Lo svedese ha ritardato la propria sosta per il rifornimento riuscendo, nel lungo stint iniziale, a spingere forte recuperando dalla decima alla seconda piazza man mano che anche gli altri si fermavano. Senza l'obbligo del cambio gomme ma con la necessità di effettuare un rifornimento per arrivare in fondo, la corsa ha visto una grande varietà strategica, e le tattiche con le soste "sfalsate" alla fi-

ne hanno pagato. Grazie ad uno stop anticipato anche André Lotterer è stato in grado di trovare pista libera rimontando rapidamente e terminando in terza posizione mentre, fermandosi all'ultimo, Kamui Kobayashi ha spento la sua vettura in uscita box perdendo una buona chance di fare punti. Cambiando anche le gomme in occasione del suo pit, al contrario di quanto deciso dai leader, anche Pierre Gasly ha rimontato, arrivando

do a giocarsi il quarto posto in volata con Yuhui Sekiguchi. Il francese,

campione in carica della Gp2, è risultato il migliore del gruppo di piloti Honda per il team ufficiale Mugen, mentre il compagno di colori Naoki Yamamoto è stato costretto al ritiro a causa del cedimento di una copertura. Poca fortuna per Nick Cassidy, uscito di pista nelle prime fasi. Grazie al successo del Fuji, Ishiura ha anche agguantato la prima posizione in campionato nei confronti di Lotterer.

Marco Cortesi

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Ishiura (Toyota); 2. Rosenqvist (Toyota); Lotterer (Toyota).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



All in

SEI VITTORIE IN IMSA ALLE DALLARA SPINTE DAL MOTORE DELLA CASA AMERICANA. A MOSPORT È STATA LA VOLTA DEL WHELEN RACING

di **Diego Fundarò**

Primo centro a Mosport per il Whelen Racing di Cameron-Curran in un campionato Imsa dominato dalle Cadillac by Dallara, con 5 vittorie del Wayne Taylor Racing e quella a Watkins Glen del Mustang Sampling. Un successo arrivato in extremis in una gara decisa negli ultimi 50 minuti, durante i quali è successo proprio di tutto: la rottura del motore della Nissan di Derani ha causato la prima fase di bandiere gialle e contemporaneamente uno scroscio di pioggia ha portato alla scelta da parte della Oreca del Jcd-Miller, in quel momento in testa con Goikhberg e Simpson, di montare gomme scolpite, contrariamente alle Cadillac che invece hanno optato per le slick.

Una scelta pagata con un rientro ai box a mezz'ora dalla fine e relativa consegna del comando alla Cadillac di Jordan Taylor. Ma a 21' dal termine ecco il vero colpo di scena, proprio con Taylor autore di un doppiaggio azzardato sulla Corvette di Milner e relativo impatto contro le barriere di entrambi. Ne aveva la peggio la Gt americana, mentre il prototipo ripartiva con il posteriore seriamente danneggiato, riuscendo ad accodarsi alla safety car ed a mantenere la testa della gara.

Ma al restart, dato a 10' dal termine, Taylor si vedeva costretto a cedere il comando a Cameron ed a rientrare a sostituire la carrozzeria danneggiata. Simpson riusciva poi ad avere la meglio su Barbosa per il 2° posto ed a 6 minuti dal termine un nuovo acquazzone causava un botto spettacolare della Cadillac di Ostella ed il relativo arrivo dietro la safety car, che sanciva la nuova vittoria Cadillac.

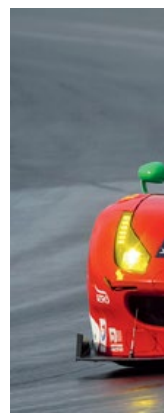
Porsche in difficoltà nella Gtlm

Doppietta Bmw in Gtlm, con Auberlen-Sims nuovamente vincitori una settimana dopo la 6 Ore di Watkins Glen. La categoria vive di un certo equilibrio come dimostra la vittoria Ford a Daytona seguita da tre successi Corvette.

Continuano invece le difficoltà della nuova Porsche 911 Rsr, che aveva visto il debutto di Bruni al Glen condizionato da un drive through e da una foratura e che anche a Mosport è stato nuovamente vittima di una foratura appena dopo aver dato il cambio a Vanthoor. Ed i due 6° posti del pilota romano sono stati i migliori piazzamenti ottenuti nelle ultime due prove dalla nuova Gt di Stoccarda, sempre fermata da problemi meccanici nell'altro esemplare affidato a Werner-Pilet.

La macchina paga inoltre una certa carenza di velocità massima ed i piloti sono costretti a recupe-

Cadillac



BRUNI GIA' 2 VOLTE SU PORSCHE MA E SOLO 6°

Sopra, la Porsche 911 Rsr che Gimmi Bruni ha portato due volte al sesto posto e, sopra a destra, la Ferrari 488 di Alessandro Balzan e Christina Nielsen. In alto, la Dallara-Cadillac di Cameron e Curran, vincitrice a Mosport

rare nelle curve ciò che perdono in rettilineo, dove sfruttare la scia non è sufficiente ad effettuare sorpassi.

Balzan sempre al top con Scuderia Corsa

Audi si è imposta in Gtd con Aschenbach-Davis ed è il quarto costruttore ad arrivare al successo, dopo quello Porsche a Daytona, prima dei tre centri Mercedes e dei due di Acura. Ed è proprio quest'ultima la vera sorpresa della stagione, con la nuova Nsx vincente sia a Detroit che alla 6 Ore di Watkins Glen e seconda a Mosport con Andy Lally e Catherine Legge.

Progettata in Italia, alla Jas, dallo staff dall'ingegner Stefano Fini, la Gt giapponese ha spiazzato



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Cameron-Curran (Cadillac DPi); 2. Goikhberg-Simpson (Oreca Lmp2); 3. Sharp-Dalziel (Nissan DPi)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



tutti con due vittorie dopo appena sei gare, in una categoria che vede otto Costruttori impegnati. Di rilievo infine il settimo podio consecutivo di Alessandro Balzan e Christina Nielsen con la Ferrari 488 della Scuderia Corsa. I campioni uscenti della categoria, che hanno finora mancato l'appuntamento solo a Daytona, sono meritatamente in testa alla classifica piloti soprattutto grazie al driver di Rovigo, cui vengono riservati i turni di guida più lunghi e che è sempre capace di belle rimonte.

La stagione Imsa conta ora ancora tre gare per i prototipi e cinque per le Gt, che scenderanno in pista anche a Lime Rock e in Virginia e si chiuderà il 7 ottobre a Road Atlanta con la 20esima edizione della Petit Le Mans. ●



I Trofei **Seat** vanno al Mugello

SPAGNOLE IN PISTA IN TOSCANA, DOVE LE LEON S'APPRESTANO A DAR VITA A NUOVE SFIDE. BASTA REGISTRARSI PER ASSISTERE

Nel week-end del 15 e 16 luglio il circuito del Mugello ospiterà il quarto round dei Trofei Seat, con la sfida delle Leon ST Cupra Cup, che si svolge nel contesto del Campionato Italiano Turismo TCS, e la Leon Cupra Cup riservata alle "belve" da 350 cavalli.

I piloti torneranno in pista tre settimane dopo Vallelunga, dove nella ST Cupra Cup la sfida è apertissima fra Matteo Zucchi e Giovanni Altoè: sul circuito romano i due hanno vinto una gara a testa ma Altoè ha accorciato le distanze dal leader Zucchi, conquistando anche un terzo posto. Molta attesa per Alessandra Brena, terza in graduatoria: dopo la vittoria a Misano la giovane bergamasca ha raccolto pochi punti a Vallelunga a causa di un contatto in Gara-1 e di un dechappaggio in Gara-2. Al Mugello torneranno in pista anche Alberto Bassi, campione italiano in carica, Niccolò Liana, vincitore di Gara-2 ad Adria, ed i fratelli Guido e Nicola Sciaquato, rookie già temibili.

Nella Leon Cupra Cup continua la sfida fra l'equipaggio formato da Gabriele Torelli e Matteo Greco, che conducono la classifica con 23 punti su Gabriele Volpato. Riflettori puntati anche su Carlotta Fedeli, proiettata in terza posizione nel trofeo dopo la vittoria a Vallelunga. Sulla pista toscana è pronto a schierarsi pure il direttore generale di Seat Italia Peter Wyhinny.

Anche per la tappa del Mugello, Seat Italia mette a disposizione numerosi pass, che danno diritto all'ingresso gratuito in autodromo e alle attività organizzate nel paddock (salvo esaurimento posti): dal simulatore racing ai test drive, dalla visita guidata in autodromo alla presenza in griglia di partenza. Inoltre, tribuna dedicata Seat e un percorso slalom. Ci si può registrare sul sito www.seat-italia.it fino alle 14 di venerdì 14.

Fiammetta La Guidara

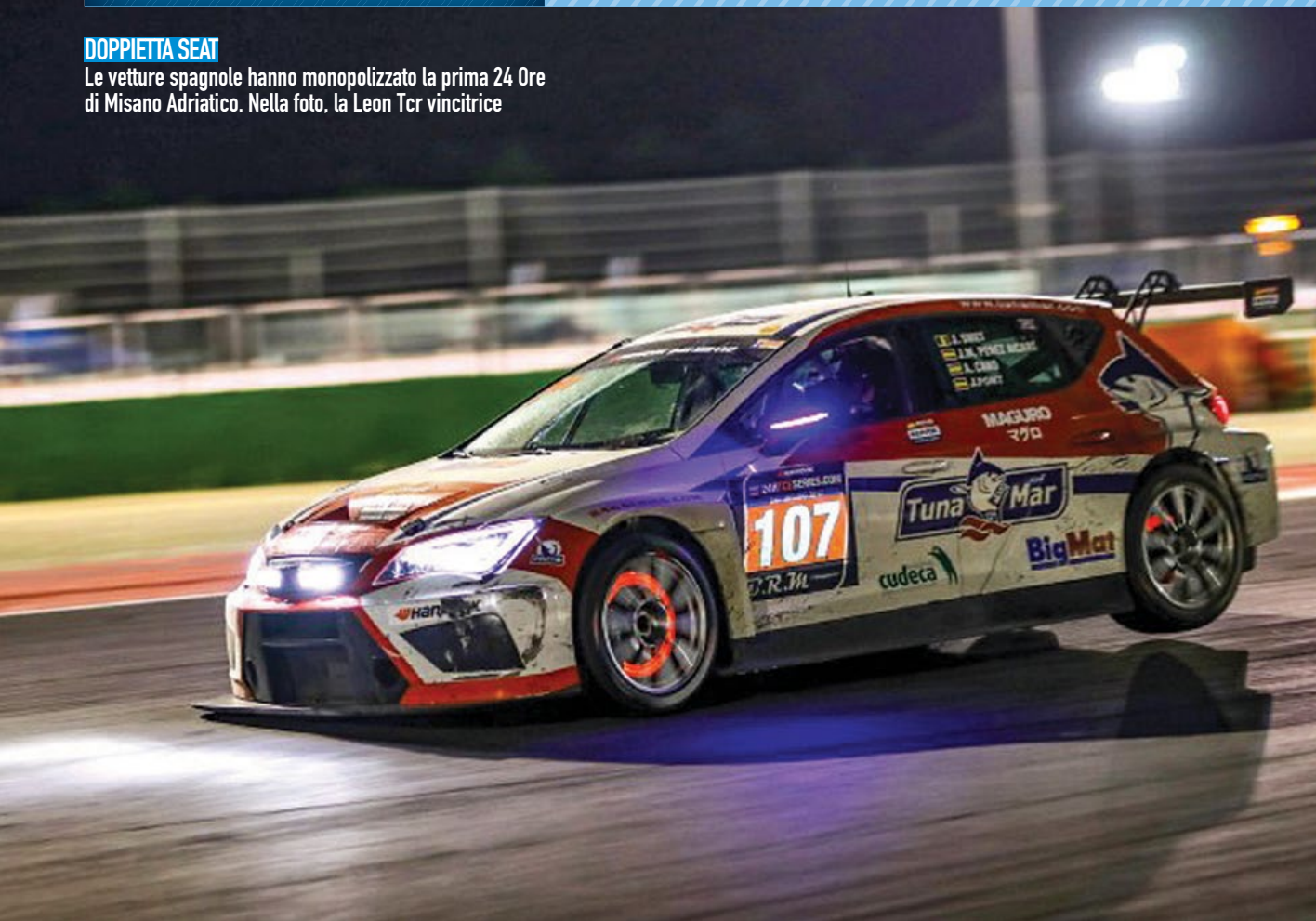


PUBBLICO COINVOLTO

Numerosi pass vengono messi a disposizione da parte di Seat Italia, che ha in cantiere parecchie iniziative destinate agli appassionati

DOPPIETTA SEAT

Le vetture spagnole hanno monopolizzato la prima 24 Ore di Misano Adriatico. Nella foto, la Leon Tcr vincitrice



Romagna in salsa iberica

LA SEAT LEON TCR DELLA MONLAU COMPETICION S'AGGIUDICA LA PRIMA EDIZIONE DELLA 24 ORE DOVE C'ERANO SOLO 12 AUTO

L'edizione inaugurale della 24 Ore di Misano è stata caratterizzata da uno schieramento contenuto, con sole 12 vetture al via. Un appuntamento che comunque potrebbe essere maggiormente valorizzato in ottica futura, essendo stato inserito nel calendario della Touring Car Endurance Series della Creventic, che è giunta al terzo dei cinque round della stagione. A conquistare il successo, completando 738 giri del tracciato intitolato a Marco Simoncelli, è stata la Seat Leon Tcr della Monlau Com-

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Smet-Perez Aicart-Cano Ramirez-Font Casa; 2. Wimmer-Kaiser-Grasser-Gross; 3. Lambert-Dupont-Semoulin-Semoulin

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

peticion divisa da Jose Manuel Perez Aicart e Alba Cano Ramirez, già vincitori del precedente round di Magny-Cours e nella circostanza affiancati da Jaime Fonte Casas e Jurgen Smet. L'equipaggio iberico si è imposto con 13 giri di vantaggio sulla vettura gemella della Wimmer Werk Motorsport sulla quale si sono alternati Felix Wimmer, Matthias Kaiser, Martin Gasser e Peter Gross. Terzo posto e successo nella classe Sp3 per la Peugeot 308 Racing Cup dei francesi Anthony Lambert, Pierre Dupont, François e

Benoit Semoulin. A conquistare invece il primo posto tra le vetture Gt4 è stata la Ginetta G55 della Cws che il norvegese Patrik Mathiesen era riuscito a collocare in pole al termine delle qualifiche e che poi ha concluso quinta assoluta, ma dopo avere perso ai box una dozzina di giri a seguito di un problema tecnico.

Quarta l'altra Leon di Bessem-Hilders-Rappange-Meijer, che aveva dominato nelle fasi iniziali dopo avere recuperato dalla nona posizione di partenza ed è stata poi protagonista di un incidente. Da segnalare anche la sfortunata partecipazione dei fuoriclasse Gabriele Tarquini ed Emanuele Pirro (quest'ultimo affiancato anche dall'esperto Jan Lammers), al via rispettivamente con una Hyundai del Brc Racing Team e un'altra Ginetta del Team Africa Le Mans, ma entrambi fermati da vari inconvenienti meccanici.

Costretta al ritiro per un contatto di gara nel corso della nona ora, mentre lottava per il terzo posto assoluto, anche la Audi Rs3 Lms schierata dalla Pit Lane Competizioni per gli italiani Roberto Ferri, Alberto Vescovi e Ivan Benvenuti, che si alteravano con il francese John Filippi e l'americano Zach Arnold.

Dario Lucchese

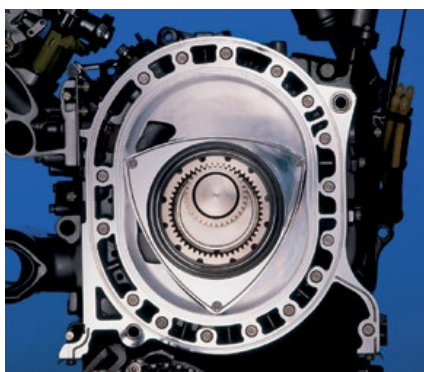


Il motore Wankel un'invenzione unica

Nel 1929, in Germania, Felix Wankel concepì un motore innovativo che ancora oggi porta il suo nome. Pur funzionando secondo il ciclo a 4 tempi, il motore Wankel non ha bisogno di bielle e manovelle per trasmettere il moto all'albero motore, né di pistoni e valvole che si muovono in modo alternativo su e giù. Il Wankel, infatti, è dotato di un "pistone" triangolare con lati convessi, detto "rotore", che, ruotando eccentricamente in una camera di forma ovale, forma degli spazi di volume variabile, all'interno dei quali avvengono le trasformazioni della miscela aria-combustibile. Il risultato è una macchina volumetrica semplice e compatta, detta "motore rotativo", capace di raggiungere elevati regimi di rotazione (oltre i 10000 giri/min) e quindi di avere un elevato rapporto potenza/peso: l'ideale per auto sportive.

Il motore Wankel, tuttavia, ha incontrato molte difficoltà durante il suo sviluppo, tanto che un prototipo funzionante fu messo a punto solo nel 1957. I problemi tecnici erano - e sono in parte ancora oggi -

Il laboratorio di ingegneria della Cusano analizza pregi e difetti di un sistema ideale per alti regimi



legati alla tenuta e alla durata delle guarnizioni, alla dilatazione termica disuniforme e alla lentezza della combustione, fattori che causano elevati consumi ed emissioni di inquinanti (HC). Numerose case, tra le quali Citroën, Mercedes e Alfa Romeo, si sono cimentate nello sviluppo del motore rotativo, ma è stata la Mazda a produrre e vendere il maggior numero di auto sportive con motore Wankel: a partire dalla Mazda Cosmo 110S del 1967, con motore Wankel 0810 (doppio roto-

re, 998cc, 110 CV), fino alla più recente Mazda RX-8 del 2003, ultima della serie RX, con motore RENESIS (Rotary Engine geNESIS, doppio rotore, 1300cc, 238 CV). Il problema delle elevate emissioni di HC è rimasto però irrisolto, tanto che il Renesis non è riuscito a superare l'omologazione Euro 5 e ne è stata interrotta la produzione dal 2012. Per quanto riguarda il settore delle corse, il Wankel deve la sua fama alla clamorosa vittoria nella 24 ore di Le Mans del 1991, ottenuta dalla Mazda 787B con un quadrirotore da 2616cc capace di sviluppare ben 700 CV a 9000 giri/minuto. Per il futuro la promessa della Mazda è di produrre una nuova generazione di motori Wankel da 400 CV turbo, per equipaggiare la vettura concept presentata al Salone di Tokyo 2015: il coupé RX-Vision con motore SkyActiv-R. Gli appassionati di motori restano in attesa.

EBIMOTORS "BIS"

Saranno due le Porsche Cayman Cs schierate da Ebimotors al Mugello nel Tricolore Gt. Oltre a quella abitualmente affidata a De Castro, che al momento è 2° in classe Gts, la squadra di Borghi ne porterà in pista una anche per Arrigosi e Maino, quest'ultimo al rientro nel campionato.

TCR, NUOVO BOP

In virtù del totale allineamento del regolamento tecnico del Tcr Italy con quello della serie internazionale, cambiano i pesi delle vetture della serie tricolore. A beneficiarne nel prossimo round del Mugello saranno Seat Leon, Audi Rs3 Lms, Opel Astra, Volkswagen Golf Gti ed Alfa Romeo Giulietta. Alla Honda Civic, con i suoi 1315 kg incluso il pilota a bordo, il primato negativo.

NUOVI ARRIVI IN CLIO

Nuovi arrivi a Misano nella Clio Cup Italia. Col team Faro Racing, dopo 4 anni rientrerà nel monarca Renault il pordenonese Davide Casetta. Esordio assoluto al volante della terza vettura della Melatini Racing per Maurizio Calgaro, che raggiungerà nella squadra il leader della classifica Sandrucci e Nardilli.

CARRERA CUP

Grazie alla vittoria e al secondo posto ottenuti a Norisring due settimane fa con il team Konrad Motorsport, Dennis Olsen si è confermato il leader della Carrera Cup tedesca. Il ventunenne pilota danese, attualmente secondo nella Porsche Mobil 1 Supercup, ha messo a segno cinque vittorie sulle otto gare finora disputate.

BRITISH GT

Quarta affermazione stagionale nel British Gt per la Lamborghini Huracán del team Barwell Motorsport divisa da Jon Minshaw e Phil Keen, dominatori nella prima gara del quinto appuntamento di Spa e adesso sempre leader nella classifica generale. Primo successo nella serie in gara-2 per Ian Loggie e Callum Macleod con la Bentley del Team Parker Racing.



66 GLI ISCRITTI ALLA CLASSICA BELGA

24 Ore di Spa prove generali

Con i test ufficiali, la 24 Ore di Spa-Francorchamps è entrata nel vivo. La 69° edizione della classica belga, che si disputerà l'ultimo weekend di luglio, è il 4° round della Blancpain Gt Series Endurance Cup e 2° dell'Intercontinental Gt Challenge che ha preso il via lo scorso febbraio con la 12 Ore di Bathurst. Al momento risultano iscritte 66 vetture, con ben 36 equipaggi Pro. Grande l'attesa per la Porsche 991 Gt3 R del Küs Team75 Bernhard che l'idolo locale Vanthoor, già vincitore nel 2014 sulla Audi, diventerà con Estre e Christensen. È stata proprio la vettura tedesca a fare segnare il miglior tempo di 2'19"451, precedendo nel 2° turno di appena 86 millesimi la Ferrari della Kaspersky Motorsport divisa da Fisichella, Cioci e Calado e di poco più di mezzo decimo quella con i colori ufficiali della Af Corse affidata a Pier Guidi, Rugolo e Lathouras e la 488 Gt3 di Rigon, Molina e Shaytar. Bene anche la Huracán di Ramos, Keen, Abra e Matchitski, davanti a tutti al termine della sessione del mattino.

LAMBORGHINI SUPER TROFEO

A febbraio il Middle East

È stato ufficializzato il calendario del Lamborghini Super Trofeo Middle East, che anche nel 2018 si articolerà su 3 doppi round e vedrà la partecipazione di numerosi team italiani ed

europei.

La prima tappa sarà quella di Abu Dhabi (2-3 febbraio), mentre gli altri due round si svolgeranno a Dubai il 16-17 febbraio e il 2-3 marzo.

3 MESI DOPO IL TERRIBILE CRASH IN CUI HA PERSO LE GAMBE

Monger già in pista

Billy Monger è un fiume in piena. Rimasto vittima lo scorso aprile di un terribile crash a Donington nella F.4 inglese, che gli è costato l'amputazione delle gambe, è già ritornato al volante. Monger, 18 anni compiuti da poco, ha avuto modo di guidare a Brands Hatch un Maggiolone della Fun Cup dotato di speciali comandi al volante ed allestito appositamente dal Team Brit. Il prossimo impegno dovrebbe essere nelle VdeV, a inizio novembre, in equipaggio su una vettura Sport con Frederic Sausset; assieme al francese, che pur senza arti ha disputato lo scorso anno la 24 Ore di Le Mans con una LmP2, Monger punta a prendere parte in un futuro immediato alla classica gara de La Sarthe.



TRICOLORE GT AL MUGELLO

Rientra Cioci con Easy Race

Novità in casa Easy Race per il prossimo round del Mugello del tricolore Gt. Ad alternarsi con Schirò al volante della 488 Gt3 ci sarà infatti Cioci, che farà così il proprio ritorno nella serie tricolore. Il romano, quest'anno presente in Gt Open e Blancpain Gt, nonché reduce dal 2° posto della classe Gte-Am ottenuto a Le Mans, sostituirà provvisoriamente il brasiliano Melo, impossibilitato a prendere parte alla tappa toscana. Assieme a lui, Schirò punterà ad ottenere la sua prima vittoria stagionale, dopo i due terzi posti messi a segno a Monza.

ADAC F4

Armstrong ok con Prema

Ancora un successo del team Prema nell'Adac F.4. A Oschersleben, nel 4° round della serie tedesca, ad andare a segno è stato Marcus Armstrong. Il giovane neozelandese della Ferrari Driver Academy, si è imposto nella prima gara del weekend ottenendo il suo 2° successo di questa stagione. Armstrong in gara-2 ha poi concluso secondo alle spalle di Drugovich. Il brasiliano ha tenuto alti i colori del team Van Amersfoort Racing, centrando la sua terza vittoria, mentre ad imporsi nella terza gara è stato il suo compagno di squadra Frederik Vesti, con Juri Vips 3°.

VLN SERIES

Primo centro per la Bmw M6

Prima vittoria 2017 in Vln per la Bmw M6 Gt3 del team Falken Motorsport. A vincere è stato l'equipaggio composto dall'esperto Müller e dall'olandese Dusseldorp, alla sua quinta esperienza sul circuito della Nordschleife. Finale in volata per il 2° posto, che dopo 4 ore di gara ha visto la Porsche della Manthey Racing divisa da Dumas e Lietz, precedere di 286 millesimi l'altra Bmw di Di Martini-Henkola-Krognes.



IL MONTE ANTICIPA

Gli organizzatori del Rally di Montecarlo hanno reso nota la data in cui si svolgerà l'86esima edizione: a gara che aprirà il Mondiale 2018 si svolgerà dal 24 al 28 gennaio 2018, una settimana più tardi, quindi, rispetto a quest'anno. Ufficializzato anche che il Rally di Svezia si farà dal 15 al 18 febbraio.

DIRETTA FACEBOOK

Novità in arrivo per le dirette streaming di Acisport in occasione delle gare del Tricolore. A partire dal Rally di San Marino in programma nel fine settimana, le trasmissioni live saranno visibili anche direttamente sulla pagina Facebook della Federazione: www.facebook.com/acisai nonché sul sito www.acisport.it/CIR.

MUSTI E BUSCONE

Vittoria per Matteo Musti con la sorella Claudia (Porsche 911) al Rally 4 Regioni Storico davanti ad Enrico ed Emma Melli (Porsche) e Pierre Manuel Jenot (Ford Escort). La gara nazionale è andata invece a Giorgio Buscone e Ilaria Maggi su Lancia Delta 16V.

STORICHE A COMO

Novità per il Trofeo Acì Como (19-21 ottobre), ultima prova del CiWrc che prevede la prima edizione del Rally Storico. Percorso identico al rally moderno ma con la lunga prova della Val Cavargna suddivisa in due.

MILANO RALLY SHOW

Presentata la prima edizione del Milano Rally Show, evento che coinvolge l'ex area Expo e il tutto il centro di Milano. In programma il 4 e 5 agosto, la kermesse prevede un Master Show ai piedi dell'Albero della Vita. Ammesse al via vetture moderne e storiche.



PER I PROBLEMI COL PUBBLICO E LA SICUREZZA

Polonia forse fuori dal Wrc!

Tragici problemi di indisciplinazione con il pubblico - che hanno costretto gli organizzatori ad annullare una prova speciale e a ritardarne la partenza di parecchie altre - ma soprattutto l'ambulanza contromano trovata da Andolfi nel crono di Baranowo, potrebbero rivelarsi fatali al futuro iridato del Rally di Polonia. E così, nonostante la volontà della Wrc Promoter di confermare la gara, la Fia sta pensando di estromettere la prova polacca dal Mondiale 2017 a beneficio della Croazia o della Nuova Zelanda. A meno che il calendario non salga da 13 a 14 prove, con l'inserimento di entrambe le due candidate...

SOSPENSIONE DI TRE GARE CON LA CONDIZIONALE AL FRANCESE

Guida pericolosa a Ogier

Sebastien Ogier è stato multato di 4000 euro con in più la sospensione con la condizionale per tre gare, per aver più volte infranto in Polonia il codice della strada nella tappa di sabato, quando era in ritardo

per problemi all'alternatore ed ha oltrepassato più volte la linea continua in trasferimento, percorrendo una rotonda al contrario del senso di marcia e urtando anche un'altra vettura!

BOTTARELLI, CANZIAN E PISANI NELL'EUROPEO SULLA GT86 R3

Toyota per tre

Attraverso Acì Team Italia, la Federazione ha deciso di supportare un'iniziativa, messa a punto da Toyota e da Motorsport Italia, che consentirà a tre giovani piloti - il bresciano Luca Bottarelli, il pavese Riccardo Canzian ed il lucchese Gianandrea Pisani - di prendere parte a tre gare del Campionato Europeo. Al volante di una Toyota Gt86 R3 seguita in gara da Motorsport Italia, squadra alla quale la Toyota ha affidato il suo programma nell'Europeo, Bottarelli prenderà il via al Rally Rzeszow in Polonia (3-5 agosto); mentre Canzian sarà in gara al Barum (25-27 agosto) e Pisani parteciperà al Rally Roma Capitale (15-17 settembre). Acì Team Italia ha assicurato a ogni pilota la copertura di tutti i costi salvo quelli d'iscrizione alle gare, assicurazione e viaggio.

SECONDO CON LA HYUNDAI i20 R5 Paddon battuto al Rouergue

La Hyundai i20 R5 non riesce più a vincere quando la guidano i piloti ufficiali! E dopo l'uscita di Neuville a Ypres è toccato a Paddon (che a Sanremo aveva perso contro Andreucci) alzare bandiera bianca al Rallye du Rouergue, nel sud della Francia. Paddon, attardato da una foratura costatagli un minuto, è arrivato secondo alle spalle del francese Bonato (Citroën Ds3 R5).

TROVERÀ GIANDOMENICO BASSO

Lefebvre farà Madeira

Citroën Racing ha deciso di schierare Stephane Lefebvre nel Rally di Madeira (3-5 agosto) valido per il Ter, il Tour European Rally. Lefebvre, che sostituirà Jose Pedro Fontes, feritosi in un incidente durante il Rally del Portogallo iridato, troverà fra gli altri avversari anche il nostro Giandomenico Basso, che come noto prende parte al Ter con la Hyundai i20 della Brc e Madeira l'ha già vinto quattro volte.

NOVITÀ PER IL TRICOLORE

Cambiano i punti in Coppa

Una rilettura più attenta dei regolamenti ha portato i Federali a riscrivere le classifiche delle Coppe Acì nel Tricolore. A Roma si sono accorti che la norma relativa al coefficiente 1.5 valeva anche per le Coppe Acì del Cir (ma non per quelle del Tra) e così sono state ricomplete le graduatorie per R2B, R3, Gruppo N, Junior 2Rm e Scuderie, che tengono ora conto della validità "maggiorata" del Salento.

LO SVEDESE HA QUASI 60 ANNI

Mats Jonsson vince ancora

Lo svedese Mats Jonsson, che a novembre festeggerà le 60 primavere, si è recentemente aggiudicato la versione storica del glorioso Midnight Sunlight Rally (Rally del Sole di mezzanotte), che aveva oltre 200 iscritti, conducendo dall'inizio alla fine con una Mazda 323 Gt-R.

MONDIALE

BINARIO DA ALTA VELOCITÀ

Al termine di una vera e propria battaglia giocata sul filo dei secondi e spesso oltre i limiti Thierry Neuville ha colto in Polonia la terza vittoria di una stagione piena di sorprese

SUTTON-IMAGES.COM



Wrc

rallysprint



Plus? Vanno come treni!

«NEUVILLE E TANAK HANNO VIAGGIATO COME PAZZI», RACCONTA OGIER. IN CONDIZIONI LIMITE LE VETTURE 2017 HANNO ESALTATO. SHOW DI ALTO LIVELLO

di Marco Giordo

«**S**ia Thierry che Ott hanno viaggiato oggi come dei pazzi, prendendo dei rischi assurdi. Si può guidare in quel modo al limite quando c'è un campo a bordo speciale ma non se si è in mezzo alla foresta, perché se malauguratamente esci di strada contro gli alberi puoi farti davvero molto male». In questo sfogo di Sébastien Ogier alla fine della seconda tappa, c'è tutta l'essenza dell'ultimo Rajd Polski, cioè del 74° Rally di

Polonia. Una gara tiratissima, corsa allo spasimo e spesso con un po' d'incoscienza da parte dei suoi principali protagonisti. Uno spettacolo di altissimo livello per chi ha potuto seguirlo dal vivo, con vetture che per le difficili condizioni trovate sulle prove speciali, rese viscide e fangose dalla pioggia, giravano spesso danneggiate e senza spoiler, con alettoni e appendici aerodinamiche divelti e strappati. Una gara se vogliamo d'altri tempi, in cui chi duel-
→

← lava per restare in testa è andato al 100% e spesso anche oltre, con il risultato alla fine che Ott Tänak ha fatto la frittata stropicciando la sua Fiesta a tre prove dal termine, mettendo la vittoria su un piatto d'argento a Thierry Neuville. Insomma queste Wrc Plus, nettamente più potenti delle precedenti World Rally Car, si stanno rivelando davvero spettacolari, visto che da tanti anni non assistevamo a gare così tirate e combattute. Sembra infatti di essere tornati indietro di oltre tre lustri, cioè al periodo antecedente al dominio francese iniziato prima con Sébastien Loeb e poi proseguito con Sébastien Ogier. Il rallismo d'oltralpe non domina più a mani basse come prima, come testimonia il ritorno alla ribalta dei "flying finns", con la recente esplosione di Espæakka Lappi e Teemu Suninen, a cui si è associato lo splendido ritorno di un protagonista che sembrava appassito come Jari-Matti Latvala. E poi a far salire di nuovo alla ribalta la scuola nordica ci ha pensato anche Ott Tänak, il talento éstone che ha dimostrato di essere veloce quanto Ogier evidenziando nel 2017 una grande ed improvvisa crescita nelle sue prestazioni. Non si possono poi dimenticare le tre gare vinte da Thierry Neuville, sempre più maturo e concreto nonché pronto per poter diventare campione del mondo. Ed infine i grandi progressi messi in mostra da Elfyn Evans, che in Argentina ha perso per soli sei decimi. In due parole sembra di essere tornati agli anni in cui Mikko Biasion, Juha Kankkunen, Carlos Sainz, Colin McRae, Didier Auriol, François Delecour, Tommi Mäkinen, Marcus Gronholm, Richard Burns e Petter Solberg se la giocavano tra loro, regalando ad ogni gara duelli epici che sono passati alla storia. Ecco perché abbiamo chiesto a chi ha vissuto quell'epoca se si tratta di un vero e proprio ritorno al passato, di una nuova era che sta riportando il campionato del mondo rally agli albori delle stagioni a cavallo tra gli Anni '90 ed l'inizio del nuovo secolo, che hanno segnato una pagina indimenticabile nella storia dei rally. ●



Mondiale parola ai grandi vecchi

SEMBRA DI ESSERE TORNATI ALLE STAGIONI D'ORO CON LE NUOVE VETTURE. ECCO IL GIUDIZIO DEGLI EX DEL GIRO IRIDATO



François Delecour
(ex pilota ufficiale Ford e Peugeot)

«Effettivamente si nota a vista d'occhio che la velocità è cresciuta tantissimo. Faceva impressione vedere Tanak andare in Polonia al 110% e addirittura in certi punti faceva quasi paura. Tutto questo però è favoloso per il campionato, ce n'era davvero bisogno dopo che l'an-

no scorso con il dominio Ogier-Volkswagen avevamo assistito ad una stagione meno interessante con un profilo più basso. Adesso ci sono Neuville e Tanak sempre pronti a dare battaglia ad Ogier, l'interesse cresce e la bagarre è sempre molto forte. Perché come accadeva nella nostra epoca, prima di ogni gara ci sono molti piloti che possono vincere, e ne vedremo ancora delle belle da qui a fine stagione. Ecco perché per Ogier la vita è diventata più difficile, tutto si è infatti livellato. E poi tutti lavorano

molto bene durante le ricognizioni con le note e con i video, e poi con gli ingegneri per mettere a punto la vettura. È una nuova era, i piloti di oggi imparano presto e crescono prima».



Juha Kankkunen
(ex pilota ufficiale Peugeot, Lancia e Toyota)

«È una stagione che ricorda i vecchi tempi



SUTTON-IMAGES.COM

quando corro io, perché con queste nuove Wrc Plus non c'è più un vero favorito, si sono livellati i valori in campo. Mi aspettavo un po' di più dalla Citroen, mentre mi ha sorpreso la Toyota che pur essendo al primo anno, e tutti sappiamo quanti problemi ci siano per essere subito competitivi dopo tante stagioni di assenza, sta permettendo a Jari-Matti Latvala di disputare la sua migliore stagione degli ultimi tempi. Potrebbe essere lui l'outsider tra Ogier e Neuville nella lotta al titolo. Devo dire poi che queste Wrc più veloci permettono ai veri talenti come succedeva vent'anni fa di poter mettersi facilmente in mostra, ecco perché due piloti velocissimi come Esapekka Lappi e Teemu Suninen hanno fatto subito bene. Devono ancora crescere e mi-

gliorarsi ma la stoffa c'è. Così come ha dimostrato grandissime qualità Ott Tänak che è cresciuto davvero tantissimo in questa stagione».



Carlos Sainz
(ex pilota ufficiale Toyota, Subaru, Ford e Citroen)

«Per prima cosa, come ho detto in Portogallo quando ho assistito alla gara, questo campionato è nettamente più tirato e combattuto perché tecnicamente le nuove Wrc Plus sono molto più spettacolari e veloci delle precedenti Wrc. Devo dire che la FIA ha azzeccato la scelta di queste nuove vetture, anche perché hanno un buon

equilibrio e a mio avviso come si è poi visto non sono assolutamente pericolose nonostante l'aumento di potenza. L'arrivo poi della Toyota, il ritorno della Citroen, la conferma della Hyundai ed il fatto che ora Ogier guida una Ford, ha reso questo campionato davvero più interessante ed equilibrato. Una cosa molto positiva è stato anche il fatto di vedere salire alla ribalta dei giovani come Lappi e Suninen, il che dimostra che bisogna dar loro fiducia e che c'è una nuova generazione di piloti che sta venendo fuori. La cosa negativa è invece che si commettono molti errori, sembra quasi di assistere ad una corsa ad eliminazione. C'è poca pazienza e poca strategia come ho visto in Portogallo. Un rally è lungo, bisogna combattere ed

MOSTRI NELLA FORESTA

A lato, Ogier in volo in mezzo a una foresta in Polonia: si viaggia sempre in pieno con le nuove Wrc Plus. In basso, Paddon giunto secondo nella corsa polacca a completare una splendida doppietta messa a segno dalla Hyundai

andare forte senza però sbagliare, altrimenti è inutile. Perché poi piloti esperti come Ogier ne approfittano subito».



Miki Biasion
(ex pilota ufficiale Lancia e Ford)

«Anzitutto devo dire che la cosa più positiva è stata che ci sono tanti vincitori con tante vetture diverse, anche se l'esperienza è importante per vincere. È stato poi molto bello vedere dei giovani come Lappi e Suninen che fanno risultati, a dimostrazione che con le Wrc Plus il talento può emergere. Un po' come era successo a me in Corsica, dove al mio esordio avevo concluso secondo assoluto, e poi in Argentina dove ho vinto alla mia prima partecipazione nel 1986. Ora c'è più spettacolarità e bagarre, senza nulla togliere a Loeb e ai suoi 9 titoli mondiali, carta canta per lui non dimentichiamolo. Diciamo che come dicono gli inglesi è un campionato più "sparkling", più frizzante. E poi la velocità delle Wrc Plus è impressionante e la loro percorrenza tra i tratti brutti, belli e difficili è incredibile. Sono vetture eccezionali, noi cerchiamo cose al volante non ce le potevamo permettere con le auto di allora. Poi ciascuno fa la sua performance».



Claudio Bortoletto
(ex direttore sportivo Jolly Club e Martini Racing)

«Dietro le prestazioni di piloti emergenti come Esapekka Lappi e Teemu Suninen c'è stato un grande lavoro che i finlandesi hanno effettuato concentrandosi soprattutto sulle giovani promesse. Timo Joukka in particolare è uno che ha sempre investito molto in tutti questi anni sui giovani talenti del suo paese, iniziando prima con Juha Kankkunen e Tommi Makinen e proseguendo poi con Mikko Hirvonen e Jari-Matti Latvala. Per arrivare poi ai tempi attuali quando ha deciso di puntare su Teemu Suninen, Kalle Rovanpera e sul giovane Emil Lindholm. C'è poi da dire che quest'anno ci sono molti più costruttori che corrono, il che ha richiesto la presenza di più piloti nelle squadre ufficiali. Tutto ciò ha permesso così a diversi giovani di mettersi in mostra, e poi c'è molto equilibrio in campo il che ne ha favorito le prestazioni. Se uno ha talento, le sue qualità le fa emergere subito, ecco perché personalmente non mi hanno assolutamente stupito le belle cose che hanno fatto vedere sia Lappi in Portogallo e Sardegna che poi Suninen in Polonia». ●

Scandola ora tieni giù!

NON HA SCAMPO. PER TENERE APERTA LA PORTA NELLA CORSA AL TITOLO 2017, UMBERTO, NEL PROSSIMO WEEK END DEVE VINCERE NETTAMENTE A SAN MARINO

di [Diego Sgorbini](#)

Vincere. Di forza, nettamente. Prima tappa, seconda e gara intera. Non ha altre scelte Umberto Scandola se vuol tenersi aperta la porta sul Tricolore 2017. Dopo il passo falso al Rally del Salento, reso ancora più pesante dal coefficiente maggiorato, il San Marino in programma il prossimo fine settimana rappresenta l'ultima chiamata per le speranze di scudetto dell'ufficiale Skoda. Che ne è ben consapevole e non si nasconde: «*Sicuramente il San Marino sarà fondamentale per il campionato – attacca Umberto – siamo obbligati a vincere per restare in corsa. L'approccio alla gara però non sarà diverso da quello che abbiamo per tutte le altre. Noi siamo abituati a fare il massimo sempre, perciò prepareremo il rally come sappiamo fare, al massimo delle nostre possibilità come ogni volta. Di certo so che sarà un passaggio chiave, perché al Salento ho davvero lasciato troppi punti ai miei avversari*». Col San Marino, a parte la vittoria del 2013, c'è comunque ancora qualche conto in sospeso: la squalifica del 2014 per le gomme troppo consumate,

il capotone l'anno dopo all'esordio con la R5: «*Vero, i conti non ci tornano con questa gara. Però è davvero uno degli appuntamenti dell'Italiano che più mi piace. Amo la terra e amo tanto in particolare anche queste speciali. Bisognerà stare molto attenti alle temperature e anche all'usura delle gomme, lo scorso anno finimmo praticamente tutti sulle tele*». Dopo cinque gare, il pallottoliere piange. Cosa è mancato, in particolare? «*In realtà credo che non sia mancato niente – sospira Scandola – al Ciocco ci siamo fermati per la rottura del differenziale, ma non è stata colpa nostra. Certo, col senno di poi, vedendo come è andata la seconda tappa, quei punti ci avrebbero fatto decisamente comodo. All'Adriatico l'accorciamento del secondo giorno forse ci ha tolto qualche possibilità di lottare per la vitto-*

SAN MARINO SARÀ FONDAMENTALE PER IL CAMPIONATO SIAMO OBBLIGATI A VINCERE PER RESTARE IN CORSA

UMBERTO SCANDOLA

”



Anche se le ultime uscite sulla terra sammarinese non sono state molto produttive, per Scandola, vincitore nel 2014, la corsa nell'Antica Terra della Libertà è una delle preferite

ria anche della seconda tappa, ma bisogna essere onesti e riconoscere che il taglio di percorso c'è stato per tutti e se aumentano i chilometri di gara aumentano anche le probabilità di forare o avere qualche problema. Per ora è andata così, pesano tanto i punti persi in Salento perché il coefficiente 1.5 ha amplificato tutto. Ma non è ancora finita e voglio provarci». Al San Marino torneranno a confrontar-



SAN MARINO A COEFFICIENTE 1,5

Tricolore Terra sfida decisiva

Nell'Italia da rally zeppa di titoli e scudetti, l'appuntamento all'ombra del Titano sarà decisivo non solo per le sorti del Tricolore Assoluto, ma anche e soprattutto per il Campionato Italiano Terra. La serie riservata ai terraioli attribuisce infatti il coefficiente 1.5 alle due gare in coabitazione col Cir e già l'Adriatico ha impresso una svolta importante alla classifica, proiettando Nicolò Marchioro in testa al Campionato, davanti a Daniele Ceccoli e Andrea Dalmazzini. Graduatoria comunque ancora sufficientemente corta da attribuire alla trasferta sammarinese un peso decisamente oltre la media. Tra l'altro i protagonisti del Terra dovranno correre con un occhio fisso sul cronometro e l'altro dedicato a star lontani dalle tante insidie di un rally tecnico e difficile, perché per loro – a differenza dei colleghi del Cir – conta soltanto la classifica finale e non quelle delle tappe. Accanto alla gara maggiore, spazio poi pure per il Tricolore Cross Country, col San Marino Baja, per il Regionale e il Titano, limitati alla prima tappa e per il Rally Show, che percorrerà per tre volte la prova in asfalto che sale alla Porta di Città. Partenza, come da tradizione, venerdì sera da Viale Ceccarini a Riccione.

si anche i due ragazzini terribili, Rovannerà e Bulaccia. Che valutazione dai loro? *«Kalle l'ho molto più sott'occhio, perché ci ho già corso assieme più volte, mentre il boliviano l'ho visto solo all'Adriatico. Di certo posso dire che sono entrambi dei gran talenti. Sinceramente credo che Rovannerà sarà un futuro campione del mondo, perché per andare così a 16 anni su una R5 bisogna per forza possedere doti fuori dal comune. Mi complimento con loro, ma mi complimento soprattutto con chi crede in loro e ha deciso di investire per supportarli. Non lo fanno solo per passione, è un investimento a tutti gli effetti ed è giusto così. Ce ne fossero di investitori di questo tipo anche da noi...»*. A proposito di investimenti per il futuro: dove metteresti mano per migliorare un Cir che ha visto tempi migliori? *«In due parole è molto difficile dirlo, servirebbe un discorso molto più ampio e più argomentato. Però sicuramente vorrei più gare su terra. Quattro e quattro o anche cinque e cinque, perché l'Italiano deve essere il campionato più importante di tutti e deve distinguersi. Dunque si a gare più lunghe e anche a più gare nel Cir. A patto che si taglino drasticamente tutte le altre, perché troppe gare finiscono per disperdere risorse e interesse»*. Dopo il San Marino bisognerà far i bagagli abbastanza in fretta per volare in Finlandia: anche qui c'è un conto da chiudere col Wrc2 dopo la bellissima ma sfortunata prova dello scorso anno in Sardegna? *«No, sinceramente non mi aspetto assolutamente nulla dalla Finlandia – confessa candido Umberto – è l'appuntamen-*



Sopra in azione il leader della serie sterrata nazionale Nicolò Marchioro con la 208: il veneto precede in classifica il campione in carica Ceccoli e Dalmazzini

to più difficile del Mondiale e io non l'ho mai fatto. Se si fosse trattato di Sardegna o Galles o anche Spagna, avrei potuto giocarmela ma lì avrò tutto da imparare e dovrò tenere un approccio per forza di cose prudente. Andiamo grazie a uno sponsor interessato a esserci e abbiamo colto al volo l'opportunità, ma pur essendo iscritti anche al Wrc 2 partiamo senza aspettative specifiche». ●

Rossetti si vendica



BIBBIENA - «Volevo vincere questo Casentino. Fortemente, dopo che lo scorso anno mi è "scappato" per un solo secondo. E sono ovviamente felice di avere centrato l'obiettivo. Ma sarei stato anche disposto ad arrivare secondo pur di poter vedere il tempo di Andrea Crugnola alla fine della prova di Talla, la speciale lunga 36 Km e in notturna di fine rally. Andrea meritava di vedere l'arrivo, ha disputato una grandissima gara». Mai banale, Luca Rossetti commenta così, a caldo, anzi a caldissimo viste le temperature torride con le quali si è corso, la sua vittoria al Rally del Casentino, ancora con Eleonora Mori alle note e quella Skoda Fabia R5 che nelle sue mani, diventa una Wrc. Anche se trovare l'assetto migliore non è stato semplice ed ha richiesto anche qualche azzardo, seppur calcolato. Somma la terza vittoria su tre gare nella serie Irc 2017, Rossetti. Che aggiunge: «Il ritiro di Crugnola chiude virtualmente, anche se non matematicamente, il discorso campionato in mio favore

**LO SCORSO ANNO
AVEVA PERSO
PER 1 SECONDO,
QUESTA VOLTA
IL FRIULANO
HA CENTRATO
IL SUCCESSO.
IL TERZO SU TRE
GARE DELL'IRC
CHE ORMAI
HA IN TASCA**

di **Leo Todisco Grande**

e mi rincresce perché mi sarebbe piaciuto giocarmela, a settembre, al Coppa Valtellina, dove sarò della partita».

Andrea Crugnola non può sentire, in diretta, i complimenti di Rossetti. È desolatamente fermo, insieme a Michele Ferrara, accanto alla Ford Fiesta R5 che ha parcheggiato a bordo strada dopo appena 6 dei 36 difficili km della piasse di Talla. Una spanciata, dopo un salto, è la probabile causa della rottura della cinghia dei servizi, con stop immediato e addio sogni di gloria per Crugnola. Che precedeva per poco più di tre secondi Rossetti prima dell'ultima speciale. Per scalzare il leader friulano, Crugnola aveva sudato... quattordici camicie: le sette che richiedevano i quasi quaranta gradi di temperatura e altre sette perché "Rox" è un osso duro. E sette erano state anche le prove speciali necessarie a Crugnola per scavalcarlo, dopo avere assorbito anche un paio di bloccaggi dell'acceleratore, in due prove. Prima dell'amaro finale.



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Rossetti-Mori (Skoda Fabia R5); 2. Sossella-Falzone (Ford Fiesta Wrc); 3. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4 Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

fotografie BETTIOL



Wrc tutte in fila

Alla fine, dietro al vincitore, si sono piazzate ben cinque World Rally Car, tre delle quali a lungo vicine al top della classifica. Perché questo il Rally del Casentino era partito con cinque vincitori diversi nelle prime sei speciali, con un frenetico turn over al vertice. Alla fine il secondo posto è stato artigliato da Manuel Sossella; che per stare attaccato ai primi a metà gara ha addirittura provato a cambiare "scarpe" alla Fiesta Wrc Tamauto, passando dalle Michelin alle Pirelli. Migliorando il passo in questa, per lui, gara spot, affezionato al rally aretino, che frequenta da molti anni. Per un Sossella "trasparente" nella classifica Irc c'è stata invece grande lotta tra Luca Pedersoli e Alessandro Re alla caccia di punti pesanti e del terzo gradino del podio. Pur non avendo mai corso su queste speciali, Pedersoli è entrato subito nella lotta per il vertice, cercando nell'esperienza quello che i rivali avevano in più di lui a livello di conoscenza del percorso. Se l'è giocata alla grande,

CHE RABBIA CRUGNOLA!

La Fiesta R5 in panne dopo i primi chilometri della speciale conclusiva ha fermato Crugnola, sopra, che si era presentato da leader al via dell'ultimo start. In alto, Sossella, secondo con la Fiesta Wrc dietro all'imprendibile Rossetti con la Skoda R5, sopra a sinistra

il "Pede", con la sua non più giovanissima Citroën C4 Wrc, macchina con la quale ha vinto più speciali di tutti al Casentino. Anche se non era contento alla fine. Ancor meno contento Alessandro Re. Il terzo posto gli è sfuggito per poco più di un secondo e, soprattutto, stenta a crescere il feeling con la Fiesta Wrc della HK Racing. Comunque, Re Junior scavalca Crugnola al secondo posto dell'assoluta dopo tre gare e conduce la classifica riservata alle Wrc. Un po' più lontane, nella classifica finale, le altre due Fiesta Wrc di Andrea Dal Ponte e Roberto Cresci. E se il primo, quinto, s'è visto rallentare prima da una foratura e poi dai capricci dell'alternatore, il pilota di casa Roberto Cresci voleva fortemente un buon risultato. Che di certo è stato inferiore alla sue aspettative, anche per qualche difficoltà a trovare il passo giusto, con la Fiesta della PA Racing, in una gara comunque tiratissima al vertice e partita con l'interfono che ha abbandonato lui e il navigatore Ciabatti all'inizio della seconda speciale. ●



**CITROËN VECCHIA
FA BUON BRODO**

Luca Pedersoli in azione con la Citroën C4 Wrc che ha portato al terzo posto dopo aver vinto il maggior numero di prove speciali. In basso Ambrosoli, primo nel Casentino versione nazionale



fotografie BETTIOL

IL COMASCO HA DOMINATO. SECONDO IL 70ENNE GUARDUCCI!

Ambrosoli nel nazionale

Negli ultimi anni non è mancato quasi mai, è stato spesso tra i protagonisti di vertice e nel 2000 ha anche vinto il rally in veste internazionale. Quest'anno Luca Ambrosoli, con al suo fianco il fido Corrado Viviani, si è iscritto al rally nazionale, versione breve della gara di Irc. Che il lariano ha dominato senza particolari problemi, vincendo tutte le prove con la Ford Fiesta R5 Gb Motors. Il che non ha tolto il sorriso al sempreverde Brunero Guarducci, che compiuti settanta anni (portati con nonchalance ...) pochi giorni fa, si è messo in discussione, ancora una volta, in una carriera lunga e brillante, debuttando con la Hyundai i20 R5 Bernini, con la quale ha concluso al secondo posto assoluto. A rendere ancor più di lusso la gara nazionale la presenza di due Abarth 124 made in Bernini, con Bernardo Bettarini, affiancato da Bernardi a completare il podio e l'altra, affidata a Federico Zelko, con Ferrari, al quinto posto. Fra di loro, l'indomita Renault Clio Williams di Paolo Zanni e Faustino Mucci.



A GASSNER LA MITROPA CUP

Il tedesco Gassner, sopra, ha chiuso primo tra gli iscritti alla Mitropa Cup con la Lancer EvoX. Sotto, la Golf Tdi Gruppo A che Hofstetter ha portato al successo di classe. A destra, dal basso verso l'alto, Razzini e Asnaghi



TORCHIO

Asnaghi è scatenato

IL COMASCO VINCE NEL MONOMARCA CLIO R3C ED ENTRA NELLA TOP TEN. RAZZINI PRIMO DI MISURA FRA LE 208 R2

Infuocate, e non poteva essere altrimenti, agonisticamente e per il clima, le lotte tra i tanti trofeisti presenti al rally del Casentino e disseminati tra i Trofei Renault e l'affollato Trofeo Peugeot. Che, come consuetudine, hanno dato vita a vere e proprie gare nella gara. Vediamo cos'è successo nei vari monomarca di scena al Casentino.

Razzini nel Trofeo 208 Rally

Esce piuttosto rimaneggiata la classifica della serie riservata alla 208 R2, salvo che per il primo posto, che vede la conferma di Marcello Razzini, con Marcomini alle note, vincitore in Casentino come al Taro. Avversario tenace, ostinato e anche poco fortunato il giovane Tommaso Ciuffi, con Gonella, che ha concluso la gara areti-

na a soli 3"5 dal vincitore, rimpiangendo quel minuto di ritardo (10" di penalità) pagato per sostituire una gomma afflosciata. Peggio ancora è andata a Gabriele Cogni, con Pollicino, che limitati i danni di un problema ai freni nella seconda prova, hanno poi strappato una ruota, ritirandosi, nella quinta speciale

Asnaghi nel Clio R3 C

Da questo Trofeo arriva la notizia del giorno. S'interrompe la striscia vincente di Michele Rovatti e Valentina Catone ed è Marco Asnaghi, con il fedele Castelli alle note, a riassaporare il gusto della vittoria in questo sempre acceso monomarca. Il merito del pilota comasco con la Clio Vieste Corse è d'aver tenuto sotto pressione Rovatti fin dal via. Quest'ultimo, ad onor del vero, è stato rallentato dalla rottura di un ammortizzatore, costato una ventina di secondi, ma Asnaghi è riuscito poi a contenere il tentativo di rimonta di Rovatti. Più lontano, al terzo posto, l'altro protagonista del Trofeo Gianluca Tosi, con Del Barba.

"Corri con Clio"

È arrivata al Casentino la prima vittoria per Giacomo Guglielmini, con Catia Cuoghi, che conferma così la sua leadership nel monomarca riservato alla Clio Rs Light, con Stefano Marangon secondo nella gara e anche nel Trofeo. ●

RALLY APP ITALIA

Tecnologia sempre più al servizio dei rally. Si chiama Rally App Italia ed è un servizio gratuito che agevola la comunicazione tra l'organizzazione del singolo rally e l'utente interessato, prima e durante la gara. Il tutto a portata di tutti e soprattutto di smartphone. L'idea, realizzata da Claudio Zagami, in collaborazione con la Federcronometristi toscana, in particolare Gianmarco Lazzerini e Federico Baldi, in poco più di tre mesi ha visto 25mila download, con oltre 20 mila contatti settimanali. Il contenuto di Rally App Italia sono tutti i documenti ufficiali e pubblici relativi alle gare seguite da FICR, circolari informative e classifiche. Che vengono inviate sul dispositivo indicato.

RECORD MANCATO

Ci teneva Luca Rossetti a ritoccare il record, già suo, della prova di Talla, attualmente la speciale su asfalto più lunga che si disputa in Italia con i suoi 36,88 km. Tempo da battere 23'. Mancato per soli 1"6. «Ma quest'anno c'erano gli antitaglio, assenti nel 2016, e quindi la prova era più lenta di almeno otto secondi» spiegava alla fine il sempre preciso pilota friulano...

STORICHE AI CIABATTI

La gara delle storiche al Casentino ha visto prevalere la Peugeot 205 Rallye dei fratelli Alessandro e Gabriele Ciabatti, che hanno fatto valere il "fattore campo" sulla strade di casa, regolando i tedeschi Halick-Pitz (Opel Kadett) e Volpato-Riva (Toyota Corolla).

MITROPA A GASSNER

Una ventina gli equipaggi in lizza per la Mitropa Cup, campionato del quale il Casentino rappresentava il giro di boa stagionale. A vincere è stato il tedesco Hermann Gassner, con Karin Thannhauser, veri dominatori con la Mitsubishi Lancer EvoX. Al secondo posto la Porsche 996 dei teutonici Wolfram e Gabriele Thull, con Kainz Martin, con Marcus Steininger (Mitsubishi Lancer Evo9) a chiudere un podio tutto tedesco.



Passione Svizzera

I RALLY SONO UNA DELLE DISCIPLINE PIÙ SEGUITE NELLA CONFEDERAZIONE. CARRON È LEADER NELLA SERIE NAZIONALE

Irally rappresentano una delle discipline più seguite dell'automobilismo in Svizzera, Paese che da più di sessant'anni ha proibito le gare in pista ma non per questo ha avuto un ruolo marginale a tutti i livelli, come lo confermano, a titolo d'esempio, i 25 anni del team Sauber in Formula Uno, il titolo mondiale Wec 2016 di Neel Jani o le vittorie di Sébastien Buemi con le monoposto di Formula E.

Nelle corse su strada, permesse da sempre ma nelle quali le Wrc possono correre ma fuori classifica, dopo le prime quattro gare il campionato propone la supremazia di Sébastien Carron, che con una Ford Fiesta R5 della scuderia DMax Swiss si è imposto nei primi tre appuntamenti 2017. Il campione nazionale uscente, alle prese con qualche problema, si è poi piazzato al secondo posto nel Rally Ronde del Ticino, vinto da Ivan Ballinari con una Ford Fiesta R5 della scuderia Lugano Racing Team. Se Ballinari si è imposto nell'evento ticinese

di fine giugno dominando la scena, Carron ha soltanto avuto una relativa battuta d'arresto in una gara che, tra l'altro, in quanto ronde ha distribuito meno punti rispetto a un rally "vero e proprio".

Inoltre, il giovane pilota svizzero-francese al Rally dello Chablais svoltosi il primo weekend di giugno è stato protagonista d'un acceso duello con... Sébastien Loeb. Il nove volte campione del mondo Wrc ha "ovviamente" vinto su una Peugeot 208 R5, ma è stato prodigo d'elogi per Carron, rimarcando come al rally abbia dovuto impegnarsi davvero per la prima volta in una corsa che non valesse per un campionato mondiale.

Tra gli altri protagonisti del campionato elvetico, oltre a Carron e Ballinari (che lo segue in graduatoria), figura Michael Burri, figlio dell'Olivier più volte dominatore della serie svizzera e settimo assoluto nel 1993, 1994 e 2009 al Rally di Monte Carlo, che con una Ford Fiesta R5-DMax Swiss è

giunto terzo a Lugano ed è uno dei talenti emergenti della Confederazione.

Un grande talento, ma non più esageratamente giovane è Grégoire Hotz, che torna a gareggiare saltuariamente ma senza perdere nulla del suo notevole potenziale. Al Rally Ronde del Ticino, organizzato da una vecchia conoscenza del rallismo italiano come Max Beltrami, ha infatti corso con una Skoda Fabia R5 rivelandosi ancora molto competitivo e solo una foratura sulla seconda prova speciale gli ha impedito di andare oltre il quarto posto finale.

I colori italiani da sempre sono protagonisti del campionato svizzero con diversi preparatori e anche qualche pilota. Proprio il rally a sud delle Alpi ha visto primeggiare il comasco (ma elvetico d'adozione) Kevin Gilardoni, che alla guida di una Ford Fiesta Wrc ha bissato il successo assoluto ottenuto un anno fa, sempre in Ticino, con una Hyundai i20 Wrc. Kevin, che ha detto d'amare il percorso del rally-ronde ticinese, ha pure avuto un aiuto indiretto dalla fortuna, che ha rallentato pesantemente un altro pilota lombardo molto valido come il varesino Andrea Crugnola. Crugnola è giunto nelle retrovie a causa di una noia tecnica subita nella p.s.1, ma si è però tolto la soddisfazione di vincere tutte le rimanenti.

L'Italia sarà del resto protagonista anche in calendario. La prossima prova in calendario è infatti il Rally delle Valli Cuneesi, a metà settembre.

Enrico Campioni



A sinistra, il ticinese Ivan Ballinari che con la Fiesta R5 si è imposto nella Ronde del Ticino precedendo il leader della serie rossocrociata, Sébastien Carron, sopra a destra.

A destra, Gilardoni festeggia la vittoria a Lugano con una Wrc (che in Svizzera gareggiano fuori classifica). Sopra a sinistra il figlio d'arte Michael Burri



**AMPEZZO E DINTORNI**

Seconda vittoria tra le valli del Tagliamento e Lumiei per Paolo Porro e Paolo Cargnelutti, questa volta con la Ford Fiesta Wrc, nella foto. Sul podio anche Buiatti e Cescutti, in basso

Porro vince allenandosi

IL COMASCO PRENDE IL COMANDO SIN DALLE PRIME BATTUTE E TRIONFA CON LA FIESTA CHE USERÀ NEL FINALE DEL CIWRC

AMPPEZZO - Famelico al punto da non lasciare nemmeno le briciole agli avversari. Paolo Porro ha fatto percorso netto al Rally della Carnia, firmando lo scratch in tutte le nove prove speciali con la Fiesta Wrc Gp Racing che sarà la sua arma per la parte conclusiva del CiWrc. Successo bis tra le valli di Tagliamento e Lumiei per Porro, in coppia con Paolo Cargnelutti, festeggiati al traguardo da Anna Andreussi. Gara che dopo l'aperitivo del sabato sera con il crono spettacolo di Voltois aveva già anticipato il trionfo del comasco, mentre la sfida per la piazza d'onore pareva riguardare le R5 di Claudio De Cecco (Hyundai i20) e Dimitri Tomasso (Ford Fiesta). Invece, il saliscendi del Passo Pura (13,50 km) è risultato fatale al secondo assalto per Tomasso (noie elettriche) e proprio nel finale ha stoppato le ambizioni di De Cecco (motore).

Così, a festeggiare incredulo nella piazza di Ampezzo, è stato un meritevole Miche-

le Buiatti, per la prima volta alla guida di una Fiesta R5, che ha preceduto Cescutti. Giù dal podio il bolzanino Bernd Zanons (Peugeot 207 S2000) davanti al trentino Daniele Tabarelli (Mitsubishi Lancer), sfi-

fotografie RALLYCIAK

**AL TRAGUARDO**

Assoluta: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta); 2. Buiatti-Visintini (Ford Fiesta); 3. Cescutti-Crosilla (Ford Fiesta)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

da tra "autonomie" al volante regalando spettacolari derapate e controsterzi. Poi tre Renault Clio Williams in linea, quelle di Giancarlo Cunegatti, Giampaolo Boria e Stefano Miotto. Top ten completata dall'altra Peugeot 207 di Alberto Martinelli e dalla Clio R3C di Andrea Casarotto. Al bellunese Claudio Caldari (Peugeot 106) la soddisfazione d'imporre nella numerosa classe N2, la più affollata.

Carlo Ragona

Giovani in **Carrera**

STAGIONE DA RECORD SUL FRONTE UNDER. PAGA IL LAVORO SVOLTO DALLO SCHOLARSHIP PROGRAMME DI PORSCHE ITALIA

di **Dario Lucchese**

È una stagione record, in termini di giovani al via, quella della Carrera Cup Italia 2017. Dopo tre appuntamenti, ben cinque dei primi sette piloti della classifica fanno parte dello Scholarship Programme di Porsche Italia. Al comando c'è Riccardo Pera, che ha compiuto la maggiore età solamente la scorsa settimana ed è alla sua prima stagione nel monomarca riservato alle 911 Gt3 Cup della Casa di Stoccarda. Alle sue spalle il "ripetente" Alessio Rovera, neo-ventiduenne. Poi un "over" come Enrico Fulgenzi e quindi altri due volti nuovi: Daniele Cazzaniga, 23 anni, è alla sua prima esperienza nella serie, mentre Gianmarco Quaresmini ha preso parte al campionato nel 2016, sebbene abbia solamente 21 anni. Un poker d'assi, a cui si aggiungono i due "jolly" Jonathan Giacomoni e Francesca Linossi, nell'ordine 23 e 25 anni, ancora in cerca di un risultato che possa adeguatamente gratificarli. Andare forte con questa vettura è tutt'altro che semplice. A spiegarlo è lo stesso Quaresmini, che dopo un avvio difficile a Imola, ha concluso tre volte terzo nei due successivi round di Misano e Vallelunga e nei test del Mugello (che questo fine settimana segnerà il giro di boa del calendario) si è confermato in assoluto come il più veloce. «Il pregio della Porsche, è di essere una vettura completa in tutti i sensi - spiega il bresciano - A parte l'Abs, che è stato introdotto proprio quest'anno, di aiuti ce ne so-



no ben pochi. Bisogna stare attenti a dare il gas, perché in trazione è nervosa anche per via della posizione del motore, mentre in staccata devi sapere caricare al punto giusto l'anteriore, dal momento che ha poco peso sul davanti». In testa alla classifica, come già detto, c'è Pera. Il toscano è al suo secondo anno in auto e nel 2016 ha conquistato il titolo del Cayman Gt4 Tro-

phy Italia, che ha letteralmente dominato ottenendo con la Ebimotors otto vittorie su 12 gare. Con il team lombardo ha deciso di fare il salto nella Carrera Cup Italia. Alla pari di Rovera, Cazzaniga e Quaresmini, ha dimostrato di sapere dare del filo da torcere anche ai più esperti. Talento tanto, errori pochissimi. Il suo peggiore risultato fino ad ora è stato un quinto po-

**TUTTI
A... SCHOLARSHIP**
A lato sul podio Fulgenzi, Rovera e Quaresmini sul podio a Vallelunga. Nell'altra immagine i ragazzi dello Scholarship Programme di Porsche Italia





RAGAZZI IN GAMBA

Pera, Rovera, a lato, e Quaresmini si sono messi in evidenza nella prima parte della stagione nel monomarca di Porsche Italia



sto; ma ha anche conquistato tre vittorie, salendo altre due volte sul podio. «Il bilancio di questa prima parte della stagione è inaspettato - confessa Pera - Inizialmente puntavo a collocarmi tra i primi cinque, adesso ho cambiato obiettivo. Però devo rimanere lucido e concentrato. Con un livello generale così alto, anche un piccolo errore si paga caro. Facendo un'autoanalisi, per migliorare devo restare più calmo, far lavorare sempre la testa e ragionare di più anche nell'ottica del campionato. Come ripete sempre Enrico Borghi (numero uno della Ebimotors), il titolo non si porta a casa usando solamente il piede destro. Il mio pregio è quello di non mollare mai. In questo credo di assomigliare al mio avversario Fulgenzi. Il mio modello è invece Matteo Cairoli, che ha cominciato praticamente dalla Carrera Cup Italia e adesso è arrivato a disputare il Wec e la 24 Ore di Le Mans». Parole giuste, quelle di questo "ragazzone" di un metro e 85, studente dell'ultimo anno dell'istitu-

to Tecnico Industriale di Lucca, indirizzo meccanica. Nei suoi confronti Rovera paga attualmente 17 punti. Il varesino è al suo secondo anno nel monomarca e in un campionato a ruote coperte, dopo tre stagioni complete in monoposto che gli hanno anche fruttato nel 2013 il titolo della F.Abarth tricolore. Nella Carrera Cup Italia in tutto ha messo a segno quattro vittorie; due proprio quest'anno, a Misano e Vallelunga, con i colori dello Tsunami Rt. Un'affermazione per lui anche nella serie francese, a cui prende parte contemporaneamente, nella gara-vetrina di Le Mans. Stesso percorso per Cazzaniga, due volte a podio con il Team Ghinzani e cinque volte su sei nella "top 5". Il brianzolo, anche lui proveniente dalle ruote scoperte, rappresenta una rivelazione: non sbaglia, sa andare forte e non ha timori reverenziali di sorta. Dopo essersi fatto le ossa nella F.Renault 2.0 e nell'Euroformula Open, ha trovato quella che pare essere la sua giusta strada. ●

ENRICO AVVERTE I RIVALI

Fulgenzi non scherza

Enrico Fulgenzi ha vinto il titolo della Carrera Cup Italia nel 2013 ed è alla sua quinta stagione nel monomarca di Porsche Italia, in cui vi ha preso parte con due differenti generazioni di vetture. Il marchigiano, pur essendo anagraficamente ancora giovane, è ormai da considerare uno dei piloti senior del campionato in cui è in piena lotta per il titolo. Una vittoria a Imola e i due secondi posti di Vallelunga lo collocano attualmente terzo nella classifica. In modo quasi provocatorio, gli abbiamo chiesto di spiegarci quali sono le ragioni per cui anche i nuovi arrivati siano in grado di fare bene. «Quello della Carrera Cup Italia è oggi un campionato molto bilanciato. Credo che ciò sia un motivo di merito per questa serie, che dà spazio a giovani e gli consente di crescere in un contesto di elevato livello. I motivi? A prescindere dal loro talento, va detto che rispetto alla vecchia 997, che aveva una carreggiata più stretta, il cambio sequenziale meccanico ed era priva dell'abs, la nuova vettura permette a coloro che hanno talento di completare il proprio apprendistato rapidamente. Analizzando le gare di quest'anno, abbiamo visto che si fanno meno errori. La 911 Gt3 Cup è una vettura estremamente equilibrata. A impressionarmi particolarmente è stato Quaresmini, che è cresciuto tantissimo rispetto allo scorso anno, dimostrando sempre grande sportività ed educazione anche in pista. Sicuramente Pera rappresenta per noi tutti una sorpresa; dalla sua parte ha anche il fatto di correre con il team più vincente nella storia della Carrera Cup Italia, seguito da gente esperta che lo ha fatto maturare in fretta. Poi c'è Rovera ed altri ancora. Ma a tutti loro dico di stare attenti, perché Fulgenzi non scherza affatto».



Quanti incroci in **salita**

DOPO ESSERSI INCROCIATI SUL BONDONE, I DESTINI DI CEM E CIVM PRENDONO STRADE DIVERSE IN UN'ESTATE DOVE LE CONCOMITANZE FANNO LA DIFFERENZA

di **Gianluca Marchese**

Dopo la Trento Bondone il Cem e il Civm tornano a battere strade separate e con loro i principali attori (comprese Norma-Osella e Pirelli-Avon) che li animano. Particolarità della stagione attuale è il fatto che Christian Merli, piuttosto che Simone Faggioli, sia stato il pilota finora più assiduo nelle presenze in gara e dunque quello meglio piazzato in entrambe le serie, che presentano però due situazioni diverse. Nell'Europeo il trentino dell'Osella Fa30 Evo Fortech è in testa alla classifica insieme al rivale toscano della Norma M20 Fc Zytec. Sia Merli sia Faggioli hanno conquistato tre assoluti e sei vittorie nel rispettivo gruppo. Alla vigilia della polacca Limanowa, che inaugura la 2ª parte di stagione, la parità è assoluta e così potrebbe continuare fino alla fine, fattore che costringerebbe entrambi a essere sempre presenti ai round d'oltreconfine (concomitanze col Civm comprese). Nel Tricolore a comandare è invece Domenico Scola con l'Osella Fa30 Zytec, che ha proprio in Merli il primo inseguitore (staccato di 4 punti) e in Omar Magliona e l'altra Norma M20 Fc Zytec, attualmente terzo, il rivale più diretto per la cruciale Fasano-Selva di domenica prossima. Il leader calabrese e il pilota sardo dovranno sfruttare proprio la cronoscalata pugliese per tornare a marcare più punti possibili rispetto a Merli. E così dovranno cercare di fare anche nelle successive due concomitanze europee ad agosto (Gubbio-St.Ursanne) e settembre (Erice-Buzet). Il fatto che i due siano anche in lotta fra loro aggiunge del gran sale alle sfide, anche perché i successi di categoria, al contrario di quanto accade in Europa, contano zero per l'assoluta. Per questo Fasano il clima sarà bollente. Ben oltre il meteo atteso.



IL TEAM HA FATTO UN GRAN LAVORO ORA HO A DISPOSIZIONE UN PROTOTIPO DAVVERO A POSTO

OMAR MAGLIONA



**ESTATE DI FUOCO
IN MONTAGNA**

Dopo la Trento-Bondone, valida sia per l'europeo che per il tricolore della Montagna, la situazione nelle corse ai rispettivi campionati pare aver preso una strada precisa. A causa di alcune concomitanze, Merli e Faggioli saranno costretti a disertare il Civm per andare a giocare il titolo continentale. E così per la conquista del titolo sulle strade di casa nostra si annuncia un grande duello tra il leader della serie Scola e un sempre più convincente Magliona

DOMENICO SCOLA

«Per il tricolore non lascio nulla al caso»

Per Scola la gara di domenica potrebbe significare toccare il massimo vantaggio stagionale. Per riuscirci, il cosentino porterà qualche novità a livello motoristico.

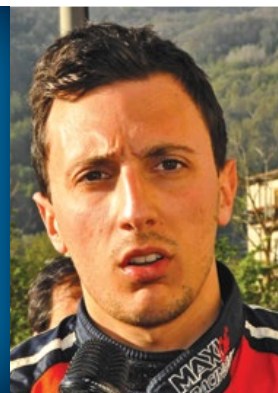
«Saltare Trento è stata una mossa praticamente obbligata. Dopo Ascoli ho dovuto per forza fermarmi per poter ripristinare il motore della mia Fa30. Un lavoro che abbiamo deciso di fare con la Lrm di Petriglieri. Può sembrare un po' un azzardo perché non ha praticamente mai lavorato su questo tipo di propulsori, ma sulla preparazione dovrebbe portarci un po' di coppia in più a bassi regimi. Prima di Fasano lo re-istalleremo sul prototipo e vedremo se tutto funzionerà. Speriamo di migliorare perché è l'unica cosa che conta in vista di un finale che sarà sempre più intenso. Bisogna esse-

COL RIPRIPISTINO DEL MOTORE DELLA MIA FA30 DOVREI AVERE UN PO' DI COPPIA IN PIÙ AI BASSI REGIMI

DOMENICO SCOLA



foto grafie MORETTI





re pronti. La stagione è combattutissima: negli ultimi scontri con un osso duro come Merli è finita sempre 1 a 1, poi si è avvicinato molto Magliona e vediamo pure Cubeda e Fattorini dove arriveranno, oltre a Cassibba. Per il Tricolore le proveremo tutte perché devo essere certo di non aver lasciato nulla di intentato».

ORMA MAGLIONA

«Darò battaglia a iniziare da Fasano»

Per Magliona la Coppa Selva di Fasano, dove lo scorso anno trionfò nonostante il finale thrilling sotto la pioggia, potrebbe diventare il punto di svolta della stagione per riaprire di parecchio i giochi dopo non essere riuscito a concretizzare la vittoria almeno in un paio di occasioni (in particolare in gara-2 a Verzegnis).

«Il team ha fatto un gran lavoro, ci siamo concentrati sulla messa a punto della Norma e ora ho un prototipo davvero a posto. Peccato per la toccata alla chicane a Verzegnis e per qualche inconveniente patito al cambio al volante, che sono sicuro ci sia costato punti importanti, ma ora dovrebbe essere tutto risolto. In questa prima parte di stagione abbiamo affinato quanto di buono fatto vedere nel finale del 2016 e ora anche io conosco meglio il prototipo, che è ben diverso da un Cn. La competitività dimostrata deve rappresentare il punto di partenza per questa seconda metà del 2017. Il Civm è esaltante, ogni gara è a sé e con la squadra cercheremo di dare battaglia in ogni occasione, a iniziare da Fasano».



TRA EUROPEO E TRICOLORE SARANNO BELLE SFIDE FINO ALLA FINE DELLA STAGIONE

CHRISTIAN MERLI



CHRISTIAN MERLI

«Voglio l'Europeo Il Civm? Vediamo...»

Spettatore interessato di quanto succederà in Puglia è Merli, anche se in primis il driver di Fiavè avrà il suo bel da fare in Polonia, perché contano i successi di gruppo ma con Faggioli il duello è sempre puntato all'assoluto: «Nell'Europeo non ci sono grosse chance che cambi qualcosa se riusciamo a vincere sempre le rispettive classi, però fino alla fine non si sa mai e sia io sia Faggioli vogliamo sempre superarci lì davanti: è fondamentale non commettere errori. La sfida è aperta, anche se sul Bondone mi ha dato una bella batosta! Devo fargli i complimenti. A Limanowa, piuttosto veloce, speriamo di fare una bella gara, siamo a punto su quella tipologia di percorsi. L'obiettivo principale resta il Cem e poi vediamo come evolve l'Italiano. È molto aperto. Ho avuto degli alti e bassi perché siamo sempre alla ricerca di qualche miglioramento. Abbiamo ottenuto risultati molto buoni anche a livello di prestazioni e altri piuttosto diversi. Ma tutti, anche Scola e Magliona, abbiamo fatto un po' di "elastico", saranno belle sfide fino alla fine».

SIMONE FAGGIOLI

«Ho puntato sul Cem per evitare gli stress»

La situazione più "tranquilla" sembra quella di Faggioli. Il toscano arriva a Limanowa con molte certezze in più: «In un paio di gare abbiamo avuto problemi legati all'elettronica ma ora, ci siamo, spero non si ripresentino. Siamo piuttosto contenti. Con la macchina è un po' un anno di transizione anche per il fatto che Norma ha dovuto concentrarsi sul progetto LmP3 e quindi c'è da tenere un po' duro, ma penso che per il 2018 arriveranno delle modifiche, mentre con le gomme abbiamo fatto un bel passo avanti con gli sviluppi Pirelli. Sapevamo che seguire di nuovo due campionati sarebbe stato uno stress incredibile. Abbiamo puntato l'Europeo e alcune gare italiane. Nel Cem ci aspettano tappe dove si può soffrire un po' nei confronti di Merli e altre dove si può andar meglio. In Civm matematicamente è ora quasi impossibile confermarci, ma non si sa mai».



A LIVELLO ARITMETICO IN CIVM È ORA QUASI IMPOSSIBILE CONFERMARMICI. MA NON SI SA MAI

SIMONE FAGGIOLI



812 Superfast

l'urlo del V12

IN PISTA A FIORANO CON LA FERRARI STRADALE A MOTORE ANTERIORE PIÙ VELOCE E PRESTAZIONALE. 800 CV PER UN MOSTRO DI AERODINAMICA

di **Andrea Cordovani**

MARANELLO - L'urlo fortissimo del 12 cilindri rimbomba in piazza Michael Schumacher a Fiorano. Decibel dolcissimi rimbalzano sui muri dell'iconica palazzina bianca con porte e finestre rosse dove è ancora conservato l'ufficio di Enzo Ferrari. Qui proprio 70 anni fa nasceva la leggenda. Qui 70 anni dopo irrompe sulla scena la Ferrari 812 Superfast, la Rossa stradale a motore anteriore più veloce e prestazionale della storia (serie speciali escluse). 800 cv per 291mila euro: ha numeri estremi e prestazioni record la Superfast che arriva fino a 8500 giri/minuto con una potenza specifica di 123 cv/l valore oltre ogni limite per motori anteriori su vetture di serie. L'erede della F12 berlina è il frutto di un'evoluzione stilistica, tecnica e concettuale. Un mostro progettato e sviluppato nel Centro Stile Ferrari di Maranello. Un concentrato di innovazione e un cuore V12 che rispetto a quello della F12 è stato modificato nel 75% dei componenti passando dai 740 cv del precedente modello agli attuali 800 e un aumento del numero di giri passato da 8700 a 8900. Fiancata e passaruota muscolosi accentuano le proporzioni, coda raccolta e muso lungo che richiama la 365 GTB4 Daytona.

La fiancata è scavata a fini aerodinamici e tutte le superfici concorrono nella definizione dei flussi d'aria che attivano device per il controllo di portanza e deportata. I passaruota posteriori sono attraversati dal flusso d'aria per offrire maggiore carico aerodinamico in velocità. «L'aria non passa solo intorno all'automobile ma anche attraverso», raccontano i tecnici spiegando la Superfast che resta incollata al suolo senza vistose appendici. Sembra modellato nel vento, il nuovo gioiello di Maranello. Puntualizza Flavio Manzoni capo del design Ferrari: «Il progetto della 812 parte dalle fiancate: il fianco conferisce la linea e quindi l'anima della vettura. L'obiettivo con la Superfast era di esasperare la forma a due volumi, rinunciando al piccolo terzo volumetto della F12. Tutto il design dell'auto si basa su una forma scavata con un certo rapporto tra pieni e vuoti». Oltre a essere la più veloce e prestazionale nella storia settantennale del Cavallino, la 812 Superfast è anche la prima Ferrari dotata di



E LA PRIMA ROSSA COL SERVOSTERZO ELETTRICO

Sulla pista di Fiorano Autosprint ha girato sulla Ferrari 812 Superfast spinta da un motore V12 da 800 cavalli. Un vero e proprio concentrato di innovazioni anche dal punto di vista aerodinamico. È la prima Rossa dotata di servosterzo elettrico

servosterzo elettrico, impiegato per estendere le prestazioni e il divertimento di guida integrandolo con altri sistemi e controlli presenti sulla vettura che adotta anche un sistema di sterzata del retrotreno evoluto da quello della F12 TDF per esaltare l'agilità. Sottolinea Fabio Menegon il responsabile marketing: «Passando dallo sterzo idraulico a quello elettrico si coinvolge il guidatore. Il volante in qualche modo suggerisce le chiusure ideali in curva. Siamo partiti dall'idea che il volante è il principale punto di collegamento tra l'uomo e la macchina». Ma guai a parlare di guida autonoma. Puntualizza Michael Leiters direttore tecnico del Cavallino: «Non si arriverà mai al self drive, la Ferrari va guidata, se avanza da sola che piacere è? Invece stiamo aumentando tutti i sistemi che aiutano il guidatore, che consentono una guida più sicura e divertente».

Ora l'urlo del 12 cilindri diventa musica poco oltre il



ponte dei sospiri dove la pista di Fiorano s'allunga per essere divorata in un sol boccone. «*Ha un motore che non finisce mai. Chiedi, chiedi e continua a darti sempre qualcosa in più. Comunque sia il limite della vettura è quasi inarrivabile anche per driver esperti*». Schiaccia a fondo il pedale sull'acceleratore Raffaele De Simone, il capo dei collaudatori della Ferrari mentre al volante fa cose che noi umani possiamo solo immaginare in qualche giro di assaggio prima di lasciarci il volante. «*No, non è così, questa Rossa per quanto mostruosa non è affatto scorbutica: avrai a che fare con 800 cavalli gestibili: dopo pochi chilometri ti accorgerai che la macchina ti è cucita attorno*», spiega l'erede del mitico Dino Benuzzi uno che ha imbrattato ben ben l'asfalto da queste parti. E poi avverte: «*Dacci dentro con il piede per rallentare serve frenare forte, senza paura. I freni carboceramici non soffrono problemi di temperatura*». Già, la capacità di frenata è sbalor-

DA 0 A 100 KM/H IN 2"6

Motore: V12 a 65°
Cilindrata: 12 cilindri, 6496 cc
Potenza max: 800 cv
Coppia Max: 718 Nm a 7000 giri
Cambio: F.1 doppia frizione a 7 marce
Accelerazione: 0-100 km/h in 2"9; 0-200 km/h 7"9
Velocità max: 340 km/h
Lunghezza: 4657 m
Larghezza: 1971 m
Altezza: 1276 m
Peso: 1525 kg
Serbatoio: 92 litri
Prezzo: 291.642 euro

ditiva: l'impianto Brembo è il più prestazionale mai sviluppato in Ferrari e riduce gli spazi d'arresto a 130 metri da 200 Km/h. Agile e arponata all'asfalto la 812 Superfast si fa apprezzare in tutta la sua potente eleganza. E ti concede anche diverse confidenze in pista a Fiorano.

Diventa esaltante anche alla veloce esse sinistra-destra che fu modificata per volere di Gilles Villeneuve quando all'epoca delle F.1 a effetto suolo voleva valutare in pieno l'aderenza della monoposto in curva. Resta incollata all'asfalto questo capolavoro di eccellentissima ingegneria italiana che sfoggia il nuovo colore Rosso 70 anni, stabile, cattiva mai impegnativa anche se non si è Raffaele De Simone. Che conclude: «*Dietro la 812 Superfast c'è un lavoro di un anno e mezzo perché partivamo dalla F12 TDF altrimenti avremo impiegato un anno in più*». È la vettura perfetta per festeggiare i 70 anni di Ferrari. ●

Le classifiche

VELOCITÀ

F2

Resoconto della gara a pag. 50
Spielberg (Aut), 8-9 luglio 2017

Gara-1: 1. Charles Leclerc 40 giri in 52'21"629 alla media di 197,775 km/h; 2. Latifi a 1"345; 3. Fuoco a 5"160; 4. Rowland a 5"682; 5. Albon a 9"846; 6. Matsushita a 12"179; 7. Boshung a 19"400; 8. Markelov a 20"385; 9. King a 30"481; 10. Gelael a 33"662; 11. Visoiu a 35"636; 12. Malja a 36"011; 13. de Vries a 44"145; 14. Ghiotto a 46"896; 15. Canamasas a 48"883; 16. Sette Câmara a 50"940; 17. Delétraz a 53"423; 18. Jeffri a 56"881; 19. Marciello a 1 giro.

Giro veloce: il 34° di Nobuharu Matsushita in 1'15"854 alla media di 204,930 km/h.

Gara-2: 1. Artem Markelov 28 giri in 40'32"190 alla media di 178,769 km/h; 2. Albon a 1"458; 3. Rowland a 2"055; 4. Ghiotto a 5"840; 5. Fuoco a 6"629; 6. King a 10"515; 7. Nato a 13"656; 8. Latifi a 15"922; 9. Canamasas a 15"979; 10. Sette Câmara a 16"282; 11. Gelael a 18"849; 12. Jeffri a 20"948; 13. Delétraz a 21"301; 14. Matsushita a 22"443; 15. Malja a 1'07"922; 16. de Vries a 2 giri; 17. Visoiu a 3 giri.

Giro veloce: il 21° di Artem Markelov in 1'16"119 alla media di 204,217 km/h.

Campionato: 1. Leclerc 151 punti; 2. Rowland 102; 3. Markelov 99; 4. Latifi 72; 5. Ghiotto 66.

GP3

Resoconto della gara a pag. 52
Spielberg (Aut), 8-9 luglio 2017

Gara-1: 1. Russell 24 giri in 34'13"306 alla media di 181,473 km/h; 2. Aitken a 2"390; 3. Fukuzumi a 5"646; 4. Hubert a 14"051; 5. Tvetter a 23"181; 6. Aleksi a 23"885; 7. Lorandi a 24"363; 8. Hyman a 24"930; 9. Bocciacci a 25"920; 10. Maini a 26"229; 11. Joerg a 28"975; 12. Siebert a 29"198; 13. Calderon a 30"489; 14. Baptista a 31"654; 15. Falchero a 1 giro.

Giro più veloce: Hubert in 1'21"298 alla media di 191,207 km/h.

Gara-2: 1. Hyman 18 giri in 24'34"848 alla media di 189,411 km/h; 2. Aleksi a 0"938; 3. Fukuzumi a 5"799; 4. Tvetter a 7"107; 5. Aitken a 7"949; 6. Russell a 8"997; 7. Hubert a 9"172; 8. Lorandi a 14"677; 9. Joerg a 15"310; 10. Siebert a 15"890; 11. Falchero a 16"487; 12. Calderon a 16"926; 13. Ferrucci a 17"106; 14. Pulcini a 17"867; 15. Schothorst a 18"673; 16. Maini a 20"459; 17. Bocciacci a 1 giro; 18. Kari a 1 giro.

Giro più veloce: Maini in 1'21"252 alla media di 191,315 km/h.

Il campionato: 1. Fukuzumi 54 punti; 2. Russell 53; 3. Hubert 38; 4. Lorandi 32; 5. Aitken 28.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 54
Oschersleben (Ger), 8-9 luglio 2017

Gara-1: 1. Morbidelli (Vw Golf) 19 giri in 31'28"263 alla media di 132,832 km/h; 2. Lloyd (Seat Leon) a 2"314; 3. Huff (Vw Golf) a 5"890; 4. Nash (Seat Leon) a 6"454; 5. Altoé (Vw Golf) a 9"938; 6. Comini (Audi RS3) a 16"300; 7. Homola (Opel Astra) a 16"794; 8. Van Lagen (Vw Golf) a 16"992; 9. Kroes (Seat Leon) a 23"892; 10. Vervisch (Audi RS3) a 27"858;

11. Demoustier (Opel Astra) a 30"258; 12. Ficza (Kia cee'd) a 30"805; 13. Ende (Seat León) a 36"622; 14. Colciago (Honda Civic) a 37"614; 15. Panis (Honda Civic) a 1 giro; 16. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro; 17. Paulsen (Seat Leon) a 2 giri; 18. Moller (Honda Civic) a 2 giri; 19. Oriola (Seat Leon) a 4 giri.

Giro più veloce: Morbidelli in 1'32"610 alla media di 142,546 km/h.

Gara-2: 1. Morbidelli (Vw Golf) 15 giri in 23'29"470 alla media di 140,491 km/h; 2. Homola (Opel Astra) a 0"434; 3. Vernay (Vw Golf) a 0"716; 4. Lloyd (Seat Leon) a 0"908; 5. Comini (Audi RS3) a 16"127; 6. Vervisch (Audi RS3) a 27"291; 7. Ende (Seat León) a 31"037; 8. Moller (Honda Civic) a 1'06"803; 9. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 2 giri; 10. Ficza (Kia cee'd) a 2 giri; 11. Tassi (Honda Civic) a 3 giri; 12. Demoustier (Opel Astra) a 3 giri.

Giro più veloce: Morbidelli in 1'36"496 alla media di 142,721 km/h.

Il campionato: 1. Vernay 153 punti; 2. Tassi 151; 3. Colciago 145; 4. Comini 141; 5. Oriola 110.

SUPER FORMULA

Resoconto della gara a pag. 55
Fuji (Gia), 9 luglio 2017

Gara: 1. Ishiura 55 giri in 1.20'09"046 alla media di 187,642 km/h; 2. Rosenqvist a 7"269; 3. Lotterer a 22"842; 4. Sekiguchi a 41"786; 5. Gasly (Honda) a 41"821; 6. Izawa (Honda) a 43"384; 7. Nakajima a 44"067; 8. Mardenborough a 44"361; 9. Tsukakoshi (Honda) a 44"910; 10. Nojiri (Honda) a 46"192; 11. Nakajima (Honda) a 1'03"847; 12. Oshima a 1'04"549; 13. Kogure (Honda) a 1'06"517; 14. Karthikeyan (Honda) a 1'14"505; 15. Kobayashi a 1'21"174 (gli altri su Toyota).

Giro più veloce: Rosenqvist in 1'25"581 alla media di 191,944 km/h.

Il campionato: 1. Ishiura 205 punti; 2. Lotterer 18; 3. Sekiguchi 15; 4. Nakajima 13; 5. Rosenqvist, Yamamoto 10,5.

IMSA

Resoconto della gara a pag. 56
Clarington (Usa), 9 luglio 2017

Gara: 1. Cameron-Curran (Cadillac DPi) 122 giri in 2.42'36"619 alla media di 178,143 km/h; 2. Goikhberg-Simpson (ORECA LMP2) a 8"295; 3. Sharp-Dalziel (Nissan DPi) a 12"420; 4. Nunez-Bomarito (Mazda DPi) a 13"234; 5. Long-Miller (Mazda DPi) a 14"716; 6. Barbosa-Fittipaldi (Cadillac DPi) a 21"083; 7. Taylor-Taylor (Cadillac DPi) a 2 giri; 8. French-O'Ward (ORECA FLM09) a 5 giri; 9. Auberlen-Sims (BMW M6 GTLM) a 5 giri; 10. Edwards-Tomczyk (BMW M6 GTLM) a 5 giri; 11. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 5 giri; 12. Magnussen-Garcia (Chevrolet Corvette C7R) a 5 giri; 13. Mueller-Hand (Ford GT) a 5 giri; 14. Vanthoor-Bruni (Porsche 911 RSR) a 5 giri; 15. Boule-Ostella (Ligier LMP2) a 6 giri; 16. Yount-Lewis (ORECA FLM09) a 6 giri; 17. Aschenbach-Davis (Audi R8 LMS GT3) a 8 giri; 18. Lally-Legge (Acura NSX GT3) a 8 giri; 19. Nielsen-Balzan (Ferrari 488 GT3) a 8 giri; 20. Curtis-Klingmann (BMW M6 GT3) a 8 giri; 21. Pruettt-Karam (Lexus RCF GT3) a 8 giri; 22. Mul-Lewis (Lamborghini Huracan GT3) a 8

giri; 23. Keating-Bleekemolen (Mercedes-AMG GT3) a 8 giri; 24. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan GT3) a 8 giri; 25. Lindsey-Bergmeister (Porsche 911 GT3 R) a 9 giri; 26. Segal-Negri Jr (Acura NSX GT3) a 9 giri; 27. MacNeil-Jeanette (Mercedes-AMG GT3) a 9 giri; 28. Vance-Grist (ORECA FLM09) a 9 giri; 29. Alon-Hawthorn (Lexus RCF GT3) a 9 giri; 30. Vautier-Habul (Mercedes-AMG GT3) a 10 giri; 31. Bennett-Braun (Porsche 911 GT3 R) a 10 giri; 32. Morad-de Quesada (Porsche 911 GT3 R) a 10 giri; 33. Pilet-Werner (Porsche 911 RSR) a 13 giri; 34. Gavin-Milner (Chevrolet Corvette C7R) a 20 giri; 35. Derani-van Overbeek (Nissan DPi) a 33 giri; 36. Goossens-Van Der Zande (Multimatic/Riley LMP2) a 87 giri.

Giro più veloce: Simpson in 1'08"915 alla media di 206,726 km/h.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 53
Spielberg (Aut), 8-9 luglio 2017

Assoluta: 1. Campbell 16 giri in 25'44"247 alla media di 160,766 km/h; 2. Ammermüller a 0"556; 3. Pereira a 0"950; 4. Drudi a 1"829; 5. Olsen a 2"701; 6. Webster a 3"094; 7. Lukas a 3"511; 8. Cammish a 3"719; 9. Palette a 4"795; 10. Morin a 4"992; 11. Ashkanani a 5"174; 12. Sharp a 5"445; 13. Cullen a 6"095; 14. Waliko a 6"408; 15. Rees a 6"862; 16. Al Zubair a 7"082; 17. Rindlshbacher a 7"345; 18. Pedersen a 7"571; 19. Hudspeth a 8"729; 20. Lindland a 8"929; 21. Perfetti a 9"573; 22. Parys a 9"728; 23. Bauer a 10"185; 24. Di Amato a 10"967; 25. Nathan a 12"399; 26. Sager a 15"164; 27. Berton a 15"906; 28. Berville a 16"788; 29. Solieri a 18"095; 30. Creel a 18"559; 31. Triller a 24"482.

Giro più veloce: Pereira in 1'32"296 alla media di 168,423 km/h.

Il campionato: 1. Ammermüller 78 punti; 2. Olsen 64; 3. Campbell 64.

ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 58
Misano (Rm), 9-10 luglio 2017

Assoluta: 1. Smet-Perez Aicart-Cano Ramirez-Font Casa 738 giri; 2. Wimmer-Kaiser-Grasser-Gross a 13 giri; 3. Lambert-Dupont-Semoulin-Semoulin (Peugeot 308 Racing Cup) a 21 giri; 4. Bessem-Hilders-Rappange-Meijer a 23 giri; 5. White-Coupal-Adcock-Mathiesen (Ginetta G55 GT4) a 34 giri; 6. de Breucker-Timmers-Gillion-van Haeren (Bmw M235i) a 42 giri; 7. Jepsen-Sorensen-Aronov-Fridman a 63 giri; 8. R. Breukers-I. Breukers-Littmann-Vorländer a 102 giri; 9. Piro-van der Merwe-Lammers-Mills-Vos (Ginetta G55 GT4) a 282 giri (gli altri su Seat Leon Tcr).

Giro più veloce: il 3° di Tarquini in 1'44"077, alla media di 146,18 km/h.

RALLY

IRCUP

37° Rally del Casentino
Resoconto della gara a pag. 66
Bibbiena (Ar), 7-8 luglio 2016

Assoluta: 1. Rossetti-Mori (Skoda Fabia RS) in 1.28'20"5; 2. Sossella-Falzone (Ford Fiesta Wrc) a 27"3; 3. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4 Wrc) a 51"8; 4. Re-Ciucci (Ford Fiesta Wrc) a 52"9; 5. Dal Ponte-Danese (Ford Fiesta Wrc) a 1'34"1; 6. Cresci-Ciabatti (Ford Fiesta Wrc) a 1'36"; 7. Di

Dovesicorre

VELOCITÀ

15-16 luglio

GP INGHILTERRA

Mondiale F1 a Silverstone

www.autosprint.it

WEC

4° round al Nurburgring

www.fiawec.com

FORMULA 2

5° round a Silverstone

www.fiaformula2.com

GP3 SERIES

2° round a Silverstone

www.gp3series.com

INDYCAR

11° round a Toronto

www.indycar.com

FORMULA E

9°-10° round a New York (2 gare)

www.fiaformulae.com

NASCAR

Sprint Cup a New Hampshire

www.nascar.com

WORLD SERIES V8

6° round al Nurburgring

www.worldseriesv8.com

EUROCUP RENAULT

5° round al Nurburgring

www.renaultsport.com

F4 ITALIA

5° round al Mugello

www.acisport.it

GT ITALIA

4° round al Mugello

www.acisport.it

TRICOLORE TRC

4° round al Mugello

www.acisport.it

TRICOLORE TCS

4° round al Mugello

www.acisport.it

CARRERA CUP

4° round al Mugello

www.carreracupitalia.it

SEAT LEON CUP

4° round al Mugello

www.seatmotorsportitalia.com

MITJET SERIES

4° round al Mugello

www.mjrcourse.it

ADAC GT MASTERS

4° round a Zandvoort

www.adac-gt-masters.de

COPPA ITALIA

5° round a Misano

www.gruppoperonierace.it

CLIO CUP

round a Misano

LOTUS CUP

4° round a Misano

www.lotuscup.it

NASCAR EUROSERIES

3° round a Venray

hometracks.nascar.com

SALITA

15-16 luglio

LIMANOWA

Cem a Limanowa

www.wyscigorski.pl

SELVA DI FASANO

Cvm a Fasano

www.fasanoselva.com

RALLY

14-16 luglio

RALLY DI SAN MARINO

Cir e Terra a San Marino

www.sanmarinorally.com

Palma-"Cobra" (Skoda Fabia R5) a 2'14"6; 8. Paccagnella-Bozzo (Ford Focus Wrc) a 2'42"3; 9. Scattolon-Zanini (Skoda Fabia R5) a 4'52"5; 10. Asnaghi-Castelli (Renault Clio R3C) a 6'03"8.

GRUPPO A

Classe A0: 1. Lucchesi-Ghilardi (Fiat Seicento) in 1.47'24"1.

Classe A5: 1. Masini-Masini (Peugeot 205 Rallye) in 1.50'54"6.

Classe A6: 1. Longo-Bazzanella in 1.41'41"6; 2. Bertonati-Giorgio a 1'14"; 3. Brazzale-Garotto a 2'03"1; 4. Donati-Zampini (Citroën C2) a 9'14"5 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe A7: 1. Hofstetter-Mayrhofer (Vw Golf Tdi) in 1.49'27"2; 2. Bertus-Lovasz (Bmw 318i) a 23"4.

Classe S2000: 1. Balbo-Boero in 1.36'10"; 2. Perosino-Guzzi a 8'43"6 (entrambi su Peugeot 207).

Classe Wrc: 1. Sossella-Falzone in 1.28'47"8; 2. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4) a 24"5; 3. Re-Ciucci a 25"6; 4. Dal Ponte-Danese a 1'06"8; 5. Cresci-Ciabatti a 1'08"7; 6. Paccagnella-Bozzo (Ford Focus) a 2'15" (tutti gli altri su Ford Fiesta).

GRUPPO N

Classe N2: 1. Casagrande-Conci

(Honda Civic) in 1.42'34"2; 2. Silvestri-Marraccini a 1'07"9; 3. Droandi-Florence a 1'14"8; 4. Mariotti-Pasquini (Citroën Saxo) a 1'53"4; 5. Campanaro-Porcua a 2'21"3; 6. Costantino-Berni a 3'23"6; 7. Ristori-Ristori a 5'50"1 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe N3: 1. Guglielmini-Cuoghi Costantini in 1.39'10"4; 2. Targon-Prizon (Honda Civic Type R) a 18"4; 3. Marangon-Pedretti a 1'49"9; 4. Abatecola-Carusso a 2'15"6; 5. Michienzi-Geremia a 4'13"8; 6. Bertini-Vignolo a 5'42"3; 7. Mori-Dinelli a 10'00"6 (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

Classe N4: 1. Lamonato-Angeli in 1.37'01"7; 2. Martin-Steingner a 5'22"1; 3. Dilg-Brandl a 6'35"2 (tutti su Mitsubishi Lancer).

GRUPPO R

Classe R1A: 1. Caserza-Badinelli (Renault Twingo) in 1.49'50"6.

Classe R2B: 1. Razzini-Marcomini in 1.36'48"5; 2. Ciuffi-Gonella a 3"5; 3. Lucarelli-Patronne a 1'24"8; 4. Leonardi-Spagnoli a 2'28"9; 5. Ortelli-Barelli a 3'05"9; 6. Tucci-Micalizzi a 3'47"4; 7. Comendulli-Guerra (Renault Twingo) a 4'22"2; 8. Nicoli-Romei (Renault Twingo) a 4'52"6; 9. Schenetti-Corradi a 5'08"2; 10. Merelli-Maggioni a 7'03"9; 11.

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

ALTRE

IVECO IRIS Motorhome. 6 posti letto. 2 bagni. Cucina. TV satellitare. Antifurto. Aria condizionata. Generatore 7,5kW. Richiesta: euro 45.000 trattabili. Tel. 333-7181507.



LA SELEZIONE Nazionale Piloti, è da sempre contro gli abbandoni degli animali. Un cane, un gatto, o un qualsiasi animale da affezione, non è un oggetto, ma bensì un essere vivente, capace di gioire, di pensare, di amare, ma anche di soffrire, tanto, tantissimo, quando il suo migliore amico, l'uomo, lo lascia da solo in mezzo ad una strada, RICORDALO. Per info: selezione nazionale@alice.it

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



GRANDE GIORNATA PER PARISI E TESTAI

Sullo spettacolare tracciato di Villarsosa, i protagonisti delle due categorie Sn1 ed Sn2, hanno vissuto una fantastica giornata di sport. Simone Parisi, è stato l'attore principale in Sn1-Pro. Il talentuoso pilota di casa Selezione, ha colto un'affermazione netta, precedendo gli ottimi Rizzo e Longo. Per i piloti della Sn2, si è svolta la 1ª prova della 4T Cup, che ha visto un Giuseppe Testai in forma smagliante, dettare la sua legge. Ma per lui non c'è stato nulla di semplice, in quanto Paolo Costante, Giuseppe Romano e Niki Castro, finiti nell'ordine, non gli hanno reso affatto la vita facile. Buoni i debutti di M. Cambria, B. Romano e F. Caponnetto. Per info: selezione nazionale@alice.it



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - Via Cielia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
 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: BPIITRXXX).
 Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,90 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

SPORT NETWORK 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

Calvi-Marchetti a 7'28"5; 12. Brocchi-Alicervi a 7'38"7; 13. Gyuriczky-Boroczi (Citroën C2) a 17'45"6 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Asnaghi-Castelli in 1.34'24"3; 2. Rovatti-Catone a 14"7; 3. Tosi-Del Barba a 2'00"6; 4. Federighi-Ciocchini a 6'18"1; 5. Ristori-Cardinali a 9'28"3; 6. Dalle Vedove-Mosele a 10'22"9; 7. Beccaria-Castelli a 13'20"7; 8. Nebbiai-Matini a 21'53"7 (tutti su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Daldini-Rocca (Renault Clio) in 1.37'24"3; 2. Kreuter-Kreuter a 7'24"6; 3. Boscaroli-Budoia a 7'25"6 (gli altri su Citroën Ds3).

Classe R4: 1. Pini-Pellegrini in 1.35'52"7; 2. Gassner-Thannhauser a 35"3 (entrambi su Mitsubishi Lancer).

Classe R5: 1. Rossetti-Mori in 1.28'20"5; 2. Di Palma-"Cobra" a 2'14"6; 3. Scattolon-Zanini a 4'52"5; 4. Gatti-Brega (Ford Fiesta) a 6'51"8; 5. Roncoroni-Brusadelli (Ford Fiesta) a 7'23"8; 6. Marti-Bentivoglio (Ford Fiesta) a 8'11"3; 7. Belli-Costi (Hyundai i 20) a 8'40"8; 8. Giordano-Giordano (Mitsubishi Space Star) a 11'47"5; 9. Wallenwein-Lerch a 11'59"3 (tutti gli altri su Skoda Fabia).

GRUPPO RGT

Classe unica: 1. Thull-Thull (Porsche 996) in 1.42'09"1.

Campionato: 1. Rossetti 159 punti; 2. A.Re 112; 3. Crugnola 85; 4. Pedersoli 78; 5. Dal Ponte 77.

3° Rally Nazionale del Casentino

Assoluta: 1. Ambrosoli-Viviani (Ford Fiesta R5) in 46'32"2; 2. Guarducci-Migliorati (Hyundai i20 R5) a 1'16"; 3. Bettarini-Bernardi (Abarth 124) a 3'07"; 4. Zanni-Mucci (Renault Clio Williams) a 3'33"1; 5. Zelko-Ferrari (Abarth 124) a 3'48"3; 6. Pirelli-Bosi (Renault Clio R3) a 4'31"7; 7. Gualandi-Gualandi (Ford Fiesta R5) a 5'49"4; 8. Sassoli-Buglisi (Citroën Saxo) a 7'16"4; 9. Sisani-Acciai (Peugeot 106) a 7'22"3; 10. Vargiu-Filippini (Citroën Saxo) a 7'49"6; 11. Pantaleone-Catalano (Alfa Romeo 145) a 9'34"; 12. Visani-Buglisi (Peugeot 106) a 9'36"4; 13. Del Pace-Bartolucci (Rover Mg ZR) a 10'38"7; 14. Gragnoli-Domini (Peugeot 205) a 10'54"5; 15. Sizzi-Settimelli (Mini Cooper S) a 14'19"2.

GRUPPO A

Classe R5: 1. Del Pace-Bartolucci (Rover Mg ZR) in 57'10"9; 2. Gragnoli-Domini (Peugeot 205) a 15"8.

Classe A6: 1. Sassoli-Buglisi (Citroën Saxo) in 53'48"6; 2. Visani-Buglisi (Peugeot 106) a 2'20".

Classe A7: 1. Zanni-Mucci (Renault Clio Williams) in 50'05"3.

GRUPPO N

Classe N2: 1. Sisani-Acciai (Peugeot 106) in 53'54"5; 2. Vargiu-Filippini (Citroën Saxo) a 27"3.

Classe N3: 1. Pantaleone-Catalano (Alfa Romeo 145) in 56'06"2.

GRUPPO R

Classe R3C: 1. Pirelli-Bosi (Renault Clio) in 51'03.9

Classe R5: 1. Ambrosoli-Viviani (Ford Fiesta) in 46'32"2; 2. Guarducci-Migliorati (Hyundai i20) a 1'16"; 3. Gualandi-Gualandi (Ford Fiesta) a 5'49"4.

GRUPPO RGT

Classe unica: 1. Bettarini-Bernardi in 49'39"2; 2. Zelko-Ferrari a 41"3 (entrambi su 124 Abarth).

GRUPPO RS

Classe RST16: 1. Sizzi-Settimelli (Mini Cooper S) in 1.00'51"4.

COPPA ITALIA

4° Valli della Carnia

Resoconto della gara a pag. 73 Ampezzo (Ud), 8-9 luglio 2016

Assoluta: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta) in 1.00'05"3; 2. Buiatti-Visintini (Ford Fiesta) a 1'20"7; 3. Cesutti-Crosilla (Ford Fiesta) a 1'40"2; 4. Zanon-Piceno (Peugeot 207) a 1'43"0; 5. Tabarelli-Marchionni (Mitsubishi Lancer Evolution Ix) a 2'2"3; 6. Cunegatti-Righetti a 3'55"6; 7. Boria-Doriguzzi Breatta a 4'26"4; 8. Miotto-Silvi a 4'30"9; 9. Martinelli-Calligaro (Peugeot 207) a 4'36"0; 10. Casarotto-Cangini (Renault Clio Rs) a 4'37"3 (gli altri su Renault Clio Williams).

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Pascolo-Stefanuti in 1.14'52"7; 2. Santellani-Gentilini a 33"7 (tutti su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Caldart-Mosena in 1.08'46"2; 2. Fontanini-Chiuch a 1'22"9; 3. Bassutti-Scussat a 3'02"2; 4. De Nando-Camicia a 3'20"6; 5. Cella-Saccavini a 3'33"6; 6. Zanier-Menegon a 3'42"3; 7. Martinis-Rutigliano (Citroën Saxo Vts) a 5'26"2; 8. Boria-Chialina a 5'44"7; 9. Mocchiutti-Cargnelutti (Citroën Saxo Vts) a 5'48"7; 10. Doriguzzi Breatta-Candusso a 6'09"6; 11. De Giacinto-Reffo a 6'51"7 (gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Soravito-Soldà in 1.06'18"5; 2. Marchiol-Craigheira a 58"0; 3. Molinari-Meneano a 1'03"9; 4. Mattivi-Michielli a 1'35"4; 5. Tommasini-Russo a 6'16"9; 6. Salgaro-Salgaro a 8'56"5 (tutti su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000: 1. Sandel-Trentin (Subaru Impreza) in 1.04'51"1.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Pizzinato-De Felice (Fiat Cinquecento Sporting Kit) in 1.08'27"1.

Classe 1400: 1. Stroppa-Zanetti (Peugeot 205) in 1.13'45"7.

Classe 1600: 1. Zinutti-Zinutti in 1.05'33"5; 2. Peressutti-Petrigh a 1'14"3; 3. Pezzarini-Lovisa a 3'51"2; 4. Castellan-Castellan a 6'26"3; 5. Concina-Gallinaro a 9'06"9 (tutti su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Cunegatti-Righetti in 1.04'00"9; 2. Boria-Doriguzzi Breatta a 30"8; 3. Miotto-Silvi a 35"3; 4. Peres-Marzocco a 9'59"1; 5. Jabornig-Brandner (Peugeot 205) a 11'28"3 (gli altri su Renault Clio Williams).

Classe Super 1600: 1. Rigoni-Panella in 1.05'48"9; 2. Miranda-Cinquetti a 2'7" (tutti su Renault Clio).

Classe Super 2000: 1. Zanon-Piceno in 1.01'48"3; 2. Martinelli-Calligaro a 2'53"0 (tutti su Peugeot 207).

Classe Wrc: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta) in 1.00'05"3.

GRUPPO R

Classe R1A: 1. Cappello-Fabbian in 1.12'40"9; 2. Rizza-Cressi a 7'03"5 (tutti su Renault Twingo).

Classe R2B: 1. Meneghetti-Zanet (Opel Adam) in 1.04'53"0; 2. Paronuzzi-Bruseghin a 5"3; 3. Tressino-Rancan (Renault Twingo) a 5'05"6; 4. Prodorutti-Fedele a 9'02"9 (gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Casarotto-Cangini (Renault Clio Rs) in 1.04'42"6.

Classe R4: 1. Tabarelli-Marchionni (Mitsubishi Lancer Evolution Ix) in 1.02'25"6.

Classe R5: 1. Buiatti-Visintini in 1.01'26"0; 2. Cesutti-Crosilla a 19"5 (tutti su Ford Fiesta).

GRUPPO RS

Classe RS16: 1. Di Vico-Polonia (Peugeot 106 Gti) in 1.10'07"1.



A sinistra, l'intralcio dato dai cartelloni mostrato anche sopra nella prospettiva dello spettatore. Si può fare qualcosa...

IL DIRITTO DI GODERSI LO SHOW ALLA ASCARI DI MONZA

Attenzione per la **visuale**

Sono un vostro lettore da 37 anni ed è la prima volta che vi scrivo. Volevo segnalare un problema che ho notato presso l'autodromo di Monza negli ultimi anni, durante il Gp di F.1. Mi reco in autodromo per questo evento da 30 anni e ho fatto caso che davanti al muretto, lato destro della pista, alla staccata della variante Ascari, vengono posizionati dei cartelloni pubblicitari, lo scorso anno con logo Rolex, che superano in altezza il muro stesso, togliendo la visuale al pubblico che vi si

posiziona dietro, nel punto, a mio parere, più bello della pista. Ciò non è molto corretto rispetto al pubblico che paga il biglietto. Ho segnalato lo scorso anno il problema in direzione autodromo e ho avuto modo di spiegare la questione a una persona che non mi ha dato l'impressione di conoscere molto il luogo nel quale presta servizio. Mi ha solo detto che non dipende da loro, ma dalla Fom. E se quest'anno la Fom stessa decidesse in quel punto di volere cartelloni alti

10 metri, i dirigenti dell'autodromo cosa faranno? Lì i cartelloni ci sono sempre stati, ma erano alti come il muretto, non un centimetro in più. La visibilità per lo sponsor non cambierebbe e il pubblico ne sarebbe molto grato. Addirittura lo scorso anno il sabato mattina hanno tagliato parte di questi cartelloni davanti alla postazione dei commissari di percorso, perché disturbava la visuale anche per il loro importantissimo compito. Ho scritto altre volte in autodromo e non penso di essere stato il solo, ma inutilmente. Quindi ho deciso di scrivere a voi, perché per importanza forse avrete più voce in capitolo. Vi allego due foto, una fatta in quel punto e una dalla parte opposta della pista.

Angelo Ronzio,
ricevuta via e-mail

C'è poco da fare, il suo punto di vista non fa una piega. In base alle immagini che ha inviato, buon senso vuole che quei cartelloni vengano opportunamente ridimensionati continuando a esistere ma nello stesso tempo garantendo miglior visuale agli spettatori paganti. I quali fino a prova contraria conquistano a prezzi non esattamente modici il diritto di assistere allo spettacolo in pista. D'altronde questa sottolineatura cade, per così dire, nella pienezza dei tempi, vista la rinnovata attenzione e la più acuita sensibilità che Liberty Media, nuova proprietaria della F.1 e quindi motore immobile della stessa Fom, si ripropone di mettere nella sua opera di gestione dello show. L'amministrazione del circuito, la Fom stessa e chi di dovere guadagnerebbero quanto a simpatia e credibilità sanando questa situazione, senza peraltro rimettersi alcunché.

I NOSTRI LETTORI SONO SEMPRE ATTENTI E ABILI NELLO SCATTO

Onore alla passione

Tanto tempo (erano gli Anni '70 ed ero già un fedele lettore di Autosprint), vinsi, in un concorso da voi promosso, un giubbotto Marlboro. Lo scorso weekend, ero a Monza alla tribuna Ascari per assistere alle gare di auto storiche e ho scattato questa foto della Porsche che prendeva fuoco, mentre il pilota usciva dall'auto. Vorrei sdebitarmi della vincita di anni fa, inviandovela, e se lo riterrete utile per Autosprint, pubblicatela pure.

Flavio Scopinich

Questo è il nostro modo di ringraziare gli appassionati che seguono le gare automobilistiche, ma soprattutto che sono nostri affezionati lettori da così tanti anni. Ecco la foto d'effetto che ci ha inviato. E complimenti per bravura e passione, signor Scopinich.



AUTO SPRINT

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

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

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele 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** **SPORT** **INMOTO**

AM **GUERRA SPERIMENTALE** **Cotto e mangiato** **blazzerie** **SPORT STYLE**

SEGUI ICHIGO
NELLE SUE AVVENTURE
CONTRO I DEMONI.

BLEACH

WHITE EDITION

TITE KUBO



**OGNI
MERCLEDÌ
IN EDICOLA.**

L'ETERNA BATTAGLIA
TRA BENE E MALE,
IL LEGAME TRA UMANI
E FANTASMI, FANNO DI BLEACH
UN MANGA AVVINCENTE
CON UNA STORIA RICCA DI COLPI
DI SCENA. L'OPERA È COMPOSTA
DA 48 VOLUMI IN EDICOLA
OGNI SETTIMANA CON

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

PLANET manga

PANINI COMICS

*A € 4,99 + il costo del quotidiano. Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail bleach@cosport.it e bleach@tuttosport.com specificando a quale numero della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

BLEACH © 2003 by THE KUBO-ISHIBASHI INC.



magigas

**CARBURANTI
DA COMPETIZIONE**

**BENZINE CALIBRATE
BIOCARBURANTI**



ADDITIVI AUTO e MOTO

per competizione e manutenzione

E-commerce Carburanti e Additivi. Gamma completa sul nostro sito



extremecompetition.it

**La nostra Energia
la vostra Passione**

www.extremecompetition.it

POSTER
STORY

F1

AUTO
SPRINT

MAGIC MOMENT

GP SILVERSTONE

GRAN BRETAGNA

DI MARIO DONNINI

LA WILLIAMS
DI BOTTAS DAVANTI
AL COMPAGNO
DI SQUADRA MASSA
E ALLA MERCEDES
DI HAMILTON AL VIA
DI SILVERSTONE 2015





L'INSTABILE E INCONTROLLABILE NEIL HORAN INVADE LA PISTA E STRAVOLGE IL GP DI GRAN BRETAGNA EDIZIONE 2003

le sede esclusiva ufficiale del Gp di Gran Bretagna, visto che nel 1986 è di fatto terminata l'alternanza a rotazione con Brands Hatch, in atto dal lontano 1964.

D'altra parte il luogo si presta agli anniversari forti, se è vero che nel 2011 Alonso riuscì a far vincere la Ferrari in un anno piuttosto anonimo per il Cavallino, ma che segnava il cinquantenario secco del già citato trionfo seminale di Gonzalez.

E l'infinita metamorfosi la porterà a essere pista dapprima velocissima, da pelo e curvoni, e poi sempre più tecnica e spezzata, col 1990 edizione spartiacque, perché ultima prima che vengano tarpate le ali al vecchio circuito da piedi pesanti. Con modifiche alla Maggotts, Becketts e Chapel, più due nuove varianti tra la Stowe e la Club, oltre alla realizzazione aggiuntiva del famigerato ma impegnativo, tortuoso e probante Complex, tra la Abbey e la Woodcote. E questo non è tutto, perché i ritocchi proseguono, ma Silverstone resta, a suo modo, miscelamento e culturalmente, Tempio della Velocità, anche se le medie strappa cuore sono ormai un ricordo.

Resta il fatto che l'asfalto è micidiale per gli pneumatici, con punte velocistiche comunque alte e rapidi cambi di direzione che mandano in pappa le coperture, obbligando i boys a una guida intensa ma calibratissima, considerando le fortissime sollecitazioni laterali. E proprio l'ottimo livello di grip contribuisce a ren-

dere critico il degrado delle mescole, tanto che i due pit-stop sono la scelta minima ragionevole.

Tutto ciò non trascurando un altro aspetto immutabile tra le variabili di Silverstone: il meteo imprevedibile nei suoi mille capricci. E per gli amanti delle cifre tonde, giusto quarant'anni fa precisi, su una Silverstone ancora velocissima e spietata, tanto da spezzare in prova gambe e carriera a David Purley, debuttava un 27enne canadese con la vecchia McLaren M23, un certo Gilles Villeneuve. Del quale molto si sarebbe parlato negli anni a venire, peraltro non smettendo mai più di farlo, tanto l'argomento conserva fascino restando oggetto di nostalgia tra i race fans ferraristi e anche no.

Poi, se spostiamo l'attenzione sul fenomeno di culto rombante più recente, non si può non glorificare l'ascesa del campionissimo Lewis Hamilton, il quale, protagonista di un fantastico poker di vittorie sul circuito di casa, lo scorso anno ha consegnato alla storia le immagini del suo trionfo galleggiante su un mare di folla. Gente strafelice e capace di osannarlo come un rockstar dopo il suo concerto più bello.

Ma stavolta Seb Vettel e la Ferrari non lasceranno intanto nulla di sportivo lecito pur d'evitare la ripetizione della festività. Perché tra Silverstone e la Rossa, l'abbiamo visto, la storia è antica, gloriosa e ricca di ritorni di fiamma.

ANDREA RESTA LEGATISSIMO ALLA PISTA

DE ADAMICH IL GRAN VETERANO

Andrea de Adamich è senz'altro tra coloro che la pista di Silverstone l'hanno vissuta, goduta, sofferta e osservata oltre la media dei buoni piloti. A 75 anni portati con orgoglio, 36 Gp disputati e 8 punti iridati nel carnier, Andrea è anello di congiunzione nobile tra passato e presente del Tempio della Velocità, classicissima sede del Gp di Gran Bretagna.

«Tempio della velocità era prima - puntualizza -. Quando le punte medie erano incredibilmente alte, in una civiltà delle corse che si muoveva sulla vecchia Spa a 250 chilometri orari di media, come facevo io con l'Alfa Romeo Prototipo di 3000 cc. Ho vissuta la Silverstone velocissima e conosciuto quella poi caratterizzata da chicane e rallentatori e posso dire che incarnano due modelli ben diversi».

Quando Silverstone era da paura, quali erano le differenze con l'altro tempio, ossia Monza? «A Monza si andava forte perché era dritta, a Silverstone la sfida era data dalle vertiginose velocità nelle percorrenze di curva. Tanto che in Italia toglievano le ali e sfruttavano le scie, mentre

sulla pista inglese agli alettoni anteriori non si rinunciava, perché la downforce restava fondamentale».

A Silverstone 1973 in un crash orribile è finita la tua carriera in F1... «Al 1° giro Scheckter che era terzo si girò davanti al box quasi in pieno e con l'arrivo del gruppo si scatenò il caos. Picchiati duro con la mia Brabham Bt42 e rimasi per 52 minuti bloccato nell'abitacolo, con oltre 200 litri di benzina a bordo, mentre cercavano di tirarmi fuori con le forbici pneumatiche. Avevo fratture alle gambe, in particolare alla caviglia destra e al ginocchio sinistro. Ci vollero tre mesi e mezzo di sedia a rotelle, prima di poter tornare in piedi. Era una F1 così, con piste e contesti pericolosi, ad alto rischio. Nel filmato del crash rivedo un pilota su una monoposto rossa che si ritrova con la macchina divisa in due ma scende incolume e fa come per togliersi la polvere di dosso. Sulle prime quasi lo invidio, poi realizzo che è Roger Williamson, che morirà bruciato al Gp d'Olanda di quell'anno. Chiaro, no? Comunque, quella Silverstone era una sfida interessante. Monza aveva il curvone, mentre è come se sulla pista inglese avessero replicato tante volte proprio il curvone di Monza, creando tutta una sequenza clonata di curvoni da affrontare con la nostra quinta marcia. Fantastico».

E perché mai tutto questo, con l'edizione 1991 a inaugurare il nuovo corso, è finito? «Per motivi di sicurezza, nel tentativo riuscito di rendere il circuito accettabile da questo punto di vista. Tuttavia, operando in tal modo, la pista ha perso la sua personalità originaria».

Ma non tutte le difficoltà. «No di certo. È sempre piatta e c'è il problema della scarsa visibilità. Per esempio, vai a 300 all'ora e sai che affronterai due curve, una da altissima velocità e una da 80 all'ora: la difficoltà sta nell'aggiustare alla perfezione i punti di frenata senza avere riferimenti, se non il cartello. Per questo dico che anche nella Silverstone attuale ci vuole feeling, bisogna guidare appellandosi alle sensazioni. Ora è una pista tutta di frenata e inserimento, più che di uscita. E forse del fascino della vecchia Silverstone è restato qualcosa nella esse prima del traguardo, ma per il resto l'identità è mutata. Comunque dopo il mio incidente sono stato nominato membro onorario del British Racing Drivers Club e quindi alla pista resto legato per sempre».

Ti piace questo mondiale 2017? «Formidabile. Mi ha tanto colpito il salto di qualità della Ferrari, che da inseguitrice mancata della Red Bull, come era nel 2016, è riuscita a diventare addirittura punto di riferimento e pungolo Mercedes. Tutto ciò ha ravvivato incredibilmente lo show, a lode e gloria di Liberty Media, la nuova proprietaria. Credo che aver dato responsabilità a

tecnici giovani non inibiti dall'obbligo di operare in modo conservativo, abbia proiziato a Maranello il nascere di un progetto coraggioso, innovativo e validissimo».

E a Silverstone 2017 come vedi la Ferrari? «Visto l'ottimo bilanciamento della SF70-H, con un Vettel così bravo e Raikkonen spero più sveglio, vedrai, la Rossa si rivelerà supercompetitiva».



IL VIA DEL GP DI GRAN BRETAGNA 1973 E IL TERRIBILE CRASH CHE COINVOLSE ANDREA DE ADAMICH



ACTUALFOTO

POSTER
STORY

F1

AUTO
SPRINT

MAGIC MOMENT

GP SILVERSTONE GRAN BRETAGNA

DI MARIO DONNINI

LA WILLIAMS
DI BOTTAS DAVANTI
AL COMPAGNO
DI SQUADRA MASSA
E ALLA MERCEDES
DI HAMILTON AL VIA*
DI SILVERSTONE 2015



NEL 1951 A SILVERSTONE L'ALBA DELLA F1

PISTA MADRE DEL CIRCUS IRIDATO



IL CRASH DI ERICSSON NEL 2016. SOPRA E, SOTTO, SUTIL NEL 2009, IN PROVA. SOTTO, SCHUMI SI INFORTUNA, NEL 1999



Silverstone rappresenta la Genesi della massima formula, in senso laicamente biblico. Qui la F1 iridata emette il primo vagito nel 1950, alla presenza di Re Giorgio IV, con la tappa d'inizio del neonato campionato mondiale di F1. Sempre qui, al Daily Express Trophy 1951, gara tuttavia non titolata, una Ferrari privata, la 375 "Thin Wall Special" di Reg Parnell, batte per la prima volta le fin lì invincibili Alfa Romeo, ma causa uragano la corsa viene sospesa al 6° giro e non è considerata prova completa, quindi resta statisticamente spuria. Pazienza, perché sempre nel 1951 e di nuovo a Silverstone Froilan Gonzalez con la 375 V12 ufficiale regala alla Rossa il primo trionfo iridato: pietra miliare inscalfibile, questa. Ecco, da lì in poi il tracciato ex aeroportuale - una base della

Seconda Guerra Mondiale -, dall'identità piatta e velocissima, alternerà due aspetti tra loro opposti ma parimenti significativi. L'immutabilità dell'istituzione very old style e il lay-out cangiante e aggiornabile. La marmorea presenza del British Racing Drivers Club - proprietario e gestore della struttura, posta a 25 chilometri a sud est di Northampton e a 62 chilometri a nord-est di Oxford - a fare da contrappunto alla guerra politico-economica in atto a inizio millennio con Ecclestone, capace anche di minacciar di spostare il Gp a Donington, peraltro senza costruito. Tuttavia il dualismo tra culto della tradizione e capacità di adattamento resta una delle caratteristiche più apprezzabili del vecchio impianto, che proprio nel 2017 festeggia il trentennale qua-



L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
1991	Silverstone	Nigel Mansell	Williams Renault
1992	Silverstone	Nigel Mansell	Williams Renault
1993	Silverstone	Alain Prost	Williams Renault
1994	Silverstone	Damon Hill	Williams Renault
1995	Silverstone	Johnny Herbert	Benetton Renault
1996	Silverstone	Jacques Villeneuve	Williams Renault
1997	Silverstone	Jacques Villeneuve	Williams Renault
1998	Silverstone	Michael Schumacher	Ferrari
1999	Silverstone	David Coulthard	McLaren Mercedes
2000	Silverstone	David Coulthard	McLaren Mercedes
2001	Silverstone	Mika Hakkinen	McLaren Mercedes
2002	Silverstone	Michael Schumacher	Ferrari
2003	Silverstone	Rubens Barrichello	Ferrari
2004	Silverstone	Michael Schumacher	Ferrari
2005	Silverstone	Juan Pablo Montoya	McLaren Mercedes
2006	Silverstone	Fernando Alonso	Renault
2007	Silverstone	Kimi Raikkonen	Ferrari
2008	Silverstone	Lewis Hamilton	McLaren Mercedes
2009	Silverstone	Sebastian Vettel	Red Bull
2010	Silverstone	Mark Webber	Red Bull
2011	Silverstone	Fernando Alonso	Ferrari
2012	Silverstone	Mark Webber	Red Bull
2013	Silverstone	Nico Rosberg	Mercedes
2014	Silverstone	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Silverstone	Lewis Hamilton	Mercedes
2016	Silverstone	Lewis Hamilton	Mercedes

* Abbiamo incluso soltanto le edizioni più recenti, da quando il circuito ha perso la sua configurazione ultra-veloce.

F1 MAGIC MOMENT GP SILVERSTONE GRAN BRETAGNA



CIRCUITO
SILVERSTONE
5891 METRI

I PRIMATI
IN PROVA: **L.Hamilton**
 (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'29"243, media 237,638 km/h
IN GARA: **F.Alonso** (Ferrari F10, 2010) 1'30"974, media 233,373 km/h
DISTANZA: **M.Webber** (Red Bull RB6, 2010) 1h24'38"200, media 217,088 km/h

#hammertime



AUTO SPRINT

HAMILTON PORTATO IN TRIONFO DA UN MARE DI FANS, PROPRIO COME UNA ROCKSTAR. SUBITO DOPO LA VITTORIA OTTENUTA NELLA PASSATA EDIZIONE, SEMPRE AL VOLANTE DELLA MERCEDES

MISTER HAMMER PUNTA ALLE CINQUE VITTORIE

LEWIS A CACCIA DI CLARK E PROST



SOPRA, L'IDOLO LOCALE MANSELL A PODIO NEL 1989 E MENTRE DÀ UN PASSAGGIO A SENNA NEL 1991, A FINE GARA

Le configurazioni, le epoche e le civiltà che hanno dato vita alle pagine più gloriose della F.1 sull'ex superficie aeroportuale fanno sì che i piloti più grandi siano grandi davvero ma fondamentalmente tra loro inconfrontabili. È così che Jim Clark emerge al volante della sua affascinante Lotus come indiscusso signore degli Anni '60, con ben cinque trionfi all'attivo nel Gp di Gran Bretagna (a Silverstone, Aintree e Brands Hatch) mentre al suo fianco galleggia solenne un'icona degli Anni '80 e inizio '90, Alain Prost, capace di aggiudicarsi il Gp più antico del mondiale portando in gara e alla vittoria - sempre a Silverstone -, addirittura cinque combinazioni diverse tra telaio e motore, in dieci anni secchi, dal 1983 al 1993, andando a segno su Renault, McLaren-Porsche, McLaren-Honda, Ferrari e Williams-Renault. Di un gradino più sotto, a quota quattro, un grandissimo idolo locale, Nigel Mansell, a segno su Williams, due volte col turbo Honda e altrettanto con l'aspirante Renault, con in mezzo un ritiro annunciato e fortunatamente non rispettato proprio dopo il Gp di Gran Bretagna 1990 corso su Ferrari, quando il Leone addirittura distribuisce guanti e sottocasco al pubblico, a mo' di simbolico e definitivo commiato, appunto poi revocato. Rispetto a tutti loro, due campionissimi seriali quali Senna e Schumi si devono accontentare di score non devastanti, potendo vantare Michael tre affermazioni, tutte su Ferrari,

e Ayrton una sola, nel 1988, al volante della McLaren-Honda, in una giornata di forte pioggia che esaltò le sue immense qualità di guida, tanto da vederlo umiliare l'allora compagno di squadra Alain Prost, subito nelle retrovie e poi ritirato per guai d'assetto. Sorta di conferma per il beffardo soprannome pseudocacciatore di "O Cauteloso".

In poche parole, a Silverstone Senna ha vinto mica tanto, ma la qualità del successo è tale da non far rimpiangere la mancante quantità di gloria in esubero.

Quindi, ecco, infine, il fenomeno Hamilton, che nei numeri e pure nei cuori degli esigentissimi e raffinatissimi tifosi locali è vicinissimo a occupare la posizione al top.

Con quattro successi che presto potrebbero diventare cinque, ponendolo nell'empireo del re di Silverstone. Non a caso la rockstar Lewis sulla pista più piatta del creato ha sbancato già nel 2008, alla seconda stagione in F.1, quando guidava la McLaren-Mercedes. Sublimandosi nell'era turbo ibrida, dal 2014 a oggi, a bordo delle Freccie d'Argento, diventando per ciò stesso imbattibile e imbattuto a Silverstone. Dove promette ancora una volta d'essere bruttissimo cliente, quasi inaffrontabile per chi coltiva la speranza di vincere. Anche se Seb Vettel c'è già riuscito nel 2009 con la Red Bull, a trionfare, e non è certo tipo da lasciarsi impressionare, adesso che risfreggia su una SF70-H semplicemente da urlo.

LA PIOGGIA, TIPICO CLIMAX DI SILVERSTONE. A DESTRA, SCHUMI NEL 1998 VINCE LA GARA DALLA PIT-LANE...



foto: SUTTON-IMAGES.COM