

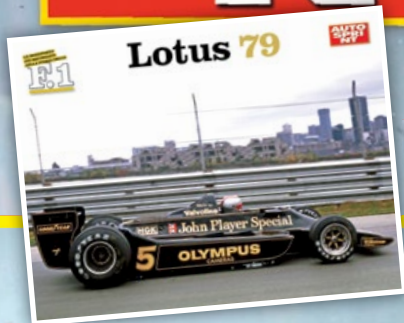
AUT. 6,50 € - BE. 6,00 €
M.C. CÔTÉ AZUR. 6,60 € - P.FE. CONT. 5,50 € - L.E. 5,50 €
CH. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF - USA. 9,95 \$

AUTO SPRINT

n. 18



BETTIOI



Anno LVII Settimanale 1-7 maggio 2018

3,00 Euro (Italy only)

POSTER STORY
LOTUS 79



80018
9 77005 17405
Post. Aut. Sped. A.P. Q. 38303 Roma, tel. 06/70441, c.f. 02/0809

SUTTON-IMAGES.COM



GP BAKU

CASPIO CHE FOLLIE!

Ormai è **chiaro**: è uno dei mondiali di F.1 più **pazzi della storia**. Dalle **botte in famiglia in casa Red Bull** alla **vittoria evaporata in Ferrari**. Un'occasione persa. Così **Hamilton** e la **Mercedes** colgono il **primo successo 2018**



Esplode
la passione

MOTOR EXPERIENCE



NAPOLI 11-12-13 MAGGIO

MOSTRA D'OLTREMARE



Con il Patrocinio di:



Partner Media:



Partner di contenuti:



www.motorexperience.it



Powered by
Supercar



I luoghi del **destino**

Ci sono luoghi che sembrano stregati e poi alla fine diventano talmente ospitali da farci anche una festa. Lo sa bene Lewis Hamilton che a Baku non aveva mai vinto in precedenza e che stavolta si vede arrivare incontro una di quelle vittorie che sembrano mandate lì direttamente dal destino. La prima vittoria 2018 delle Freccie d'Argento arriva nel momento più difficile e nel modo più rocambolesco. «*Bottas aveva fatto un lavoro incredibile e meritava questa vittoria. Ma anche Vettel è stato bravissimo, perciò credo di essere stato molto fortunato, anche se ci ho messo tutto il cuore e non ho mai mollato, quindi mi devo prendere questa vittoria - ha detto il nuovo leader del Mondiale - Credo di aver fatto una bella rimonta, però non avevamo il passo per battere la Ferrari. Forse potevamo eguagliarli su un giro, ma probabilmente loro gestivano anche un po', visto che erano in testa*». Un successo che Toto Wolff ha messo sulla bilancia di una stagione finora senza gioie e ha spiegato: «*Hamilton si è ripreso la vittoria di Melbourne, per me Bottas è l'uomo del giorno ma è stato ancora una volta sfortunato, avremmo montato gomme ultrasoft anche senza la Safety Car per andare a caccia della vittoria contro Vettel. La lotta quest'anno è entusiasmante, anche se ovviamente mi rende nervoso e consuma tante energie mentali. Ci sono sei piloti che possono vincere le gare*». Già uno dei Mondiali più pazzi della storia, completamente fuori di testa se si guarda alla lunga lotta in famiglia tra Verstappen e Ricciardo finita con un inevitabile harakiri al culmine di un duello sfuggito di mano soprattutto al muretto Red Bull. Sono quattro i round del Mondiale di F1 finora andati in scena e sono quattro i punti che dividono Hamilton da Vettel nel Mondiale Piloti e la Ferrari dal-

la Mercedes nel Mondiale Costruttori. Distanze minime dopo sfide incredibili. Con un altro finale che spezza le speranze della Ferrari che aveva fatto sognare con la terza pole della stagione artigliata da Seb. Invece... Ci sono luoghi che si portano dietro il fascino dell'imprevisto. Baku è uno di questi. Ancora una volta spinti dal vento che soffia dal mar Caspio si è verificata una serie di eventi che ha cambiato la storia di una corsa che doveva essere e non è stata. Ancora una volta una Safety Car manda in tilt Sebastian Vettel nel Gp dell'Azerbaijan. Lo scorso anno aveva perso la testa istigato dalle manovre di Hamilton, quest'anno ha provato il sorpasso a Bottas dopo essersi trovato alle sue spalle. E ha finito per andare lungo e spiattellare una gomma e anche le speranze di una vittoria che fino a quel momento sembrava davvero a portata di mano...

Scrivete su questo numero Pino Allievi "la Ferrari lascia l'Azerbaijan con una seconda sconfitta consecutiva che brucia e che richiederà qualche riunione aggiuntiva a Maranello. Perché al momento la SF71H è la miglior monoposto che ci sia in F1: eppure non riesce a trasformare la supremazia in vittorie. Anzi, a vincere è la Mercedes che fa fatica, arranca, non dà certezze ai suoi piloti". Maurizio Arrivabene non fa drammi. «*La nostra vettura ha dimostrato di essere molto competitiva e in grado di far bene su ogni tipo di pista. Stavamo controllando la gara con Sebastian, ma i due interventi della Safety Car hanno vanificato il vantaggio. Kimi, dopo l'incidente al primo giro, ha rimontato fino al secondo posto e la squadra ha reagito con forza e freddezza già da venerdì. Ora guardiamo avanti, alla prossima gara in Spagna*». Già, il Mondiale di F1 è pronto a tornare nel Vecchio Continente. La sensazione è che continueremo a vederne delle belle. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 12** GP AZERBAIJAN SCHERZO DEL DESTINO
- 16** GP AZERBAIJAN RED BULL DEMOLITION
- 18** GP AZERBAIJAN BOTTAS DI SFORTUNA
- 19** GP AZERBAIJAN PEREZ SI RISCATTA
- 20** GP AZERBAIJAN CARLO V FA IL SOVRANO
- 21** GP AZERBAIJAN LECLERC STREPITOSO!
- 22** GP AZERBAIJAN LE VOCI FERRARISTE
- 24** GP AZERBAIJAN GLI OSCAR
- 28** GP AZERBAIJAN LA TECNICA

VELOCITÀ

- 36** F2 DOPPIA PRIMA VOLTA
- 50** WEC AL VIA
- 54** WEC FERRARI ASSALTO AL GT
- 56** DTM AL VIA
- 58** WTCR TARQUINI VITA DA LEADER
- 59** FERRARI CHALLENGE NIELSEN TALENTO
- 60** GT ITALIA FISICHELLA PRIMA FIRMA
- 62** TCR ITALIA GIULIETTA GRANDE RECITA
- 64** CARRERA CUP MOSCA VOLA SUBITO IN ALTO
- 68** CIVM AL VIA
- 73** FORMULA E VERGNE PRENDE IL LARGO

RALLY

- 42** MONDIALE TANAK ASSALTO VINCENTE
- 48** CIWRC ALBERTINI PRIMO AFFONDO

RUBRICHE

- 4** UN FILO DI GAS GIORGIO TERRUZZI
- 6** GAS A TAVOLETTA PINO ALLIEVI
- 8** LE TELEVISIONI CARLO VANZINI
- 10** IL BOCCA AL LEO... LEO TURRINI
- 34** BASTIAN CONTRARIO MARIO DONNINI
- 38** CUORE DA CORSA MARIO DONNINI

GP

AZERBAIJAN
FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

Un **crescendo** in netto calando

OKAY, LEWIS E LA MERCEDES VINCONO MA NON CONVINCONO. E DIETRO LA DIMOSTRAZIONE DI FORZA C'È LA CONSAPEVOLEZZA DELLA VULNERABILITÀ

GETTY IMAGES

”

LA SOLA COSA
BELLA E MOLTO
SUA MOSTRATA
DA LEWIS
IN QUESTO 2018
È IL GIRO
MONSTRE
IN QUALIFICA
A MELBOURNE





Ci sono immagini da tenere a mente, così, a fondo perduto. Quella che incornicia l'espressione un po' goduta, un po' sorpresa, fintamente umile di Hamilton appena tagliato il traguardo di Baku; quella che inquadra il viso rilassato di Nico Rosberg mentre ripete: «Occhio che quando Lewis torna, torna di brutto»; quella che fotografa la staccata fuorimisura di Vettel nel finalissimo dell'Azerbaijan. Sono termini utili, pensando a Ginetto in testa al Mondiale, senza meriti, senza smalto, senza la sua solita Mercedes, una pole contro tre; una vittoria fortunosa contro due. Il tutto in attesa che arrivi, appunto, un suo tempo migliore, quello stato di forma capace di raddrizzare linee sghembe, la sua cifra più eclatante. Credo che sia questo, anche che deve aver fatto girare i santissimi a Sebastian, al cospetto di una specie di ingiustizia sportiva amarissima, con di nuovo, mannaggia, Lewis nel retrovisore, dopo molti sforzi, molti chilometri destinati ad allontanare, almeno un poco, per un periodo anche breve, il suo fantasma peggiore. Non a caso, come notano in tanti da tempo, quando gira storta all'improvviso, Seb storta l'umore, contorce i nervi, commette un errore.

Dunque, dentro la foto che vede Hamilton in testa al Mondiale dopo Baku troviamo alcuni elementi preoccupanti, soprattutto se pensiamo a casa Ferrari. Perché è lui, uno che non molla mai; perché anche se questa Mercedes non pare argentata come le altre, resta a ruota, può sempre tirar fuori qualche cavallo dal cappello. Basta così? Non credo. Non credo che nemmeno Lewis, pur goduto e beatificato da una corsa assurda - la seconda, se ci mettiamo anche la Cina - dorma benissimo. Perché si rende conto, forse, che il suo ciclo, al pari del ciclo Mercedes, rischia seriamente di chiudersi nel 2018. Dunque, sono controversi i segni, tutti, da qualunque punto di vista li si guardi. Da una parte la Ferrari mostra una tale stoffa da minimizzare questa classifica ingrata, dall'altra questa classifica offre a Lewis un conforto certo, in attesa degli eventi, degli sviluppi.

In aggiunta, pur dopo un successo tanto inatteso quanto prezioso, c'è qualcosa che non quadra. Hamilton non brilla in qualifica, non più. Pare che ogni risorsa l'abbia investita in quel giro strepitoso di Melbourne. Poi, stranamente meglio, in colluttazione con se stesso e, soprattutto con una macchina che, a quanto pare, non lo corrisponde. Basta dare una occhiata al rendimento di Bottas per comprendere che Ginetto non è a posto, proprio no. Per non parlare del ritmo di gare, così altalenante, così farcito di errori non enormi ma frequenti (una staccata analoga a quella di Vettel, stesso posto, gli è costata molto meno a Baku). Forse, più semplicemente, il meglio di questo Hamilton, non basta a far fronte, data una macchina tutt'altro che felicissima. Forse questa Mercedes non felice è ancora in attesa del miglior Hamilton. Ma, forse, di nuovo, la combinazione tra il meglio della Mercedes 2018 e un Hamilton in gran spolvero potrebbe non bastare.

È questo, credo, il vero dubbio che accompagna Ginetto oggi. La consapevolezza della propria vulnerabilità e il bisogno di trovare ben altro che un giorno caotico per mantenersi dove si trova oggi. Per questo, guardare Vettel dall'alto, dentro una fase da profilo medio basso può apparire proprio a Hamilton come un semplice punto di partenza confortante, i cui sviluppi però non sono affatto certi o scontati. Il che rappresenta per Vettel una vera consolazione. Rara, anomala ma concreta. ●

” E ADESSO STARSENE IN CIMA PUÒ DIVENTARE UN MODO COME UN ALTRO PER PROVARE ANCOR PIÙ ANSIA, PERCHÉ ALLA LUNGA LA BUONASORTE POTREBBE ANCHE NON BASTARE PIÙ

GP

AZERBAIJAN
GAS A TAVOLETTA

di Pino Allievi

Vettel ha sbagliato

QUEL LUNGO PROPRIO NON CI VOLEVA: SEB DOVEVA ATTACCARE IN MODO DIVERSO E IN UN'ALTRA SEZIONE DELLA PISTA. LA RESPONSABILITÀ È SUA

Recitava o faceva sul serio? Stando per vocazione dalla parte dei perdenti, ho osservato attentamente, in anni di competizioni di ogni tipo, il volto dello sconfitto, leggendoci sempre una smorfia di amarezza, di disappunto, di delusione, di dolore, magari di collera, seppure dietro un atteggiamento spesso disinvolto e autoconsolatorio. Per cui mi è venuto naturale guardare la faccia di Sebastian Vettel nel momento in cui si è presentato alle interviste del dopo-Baku. Come si giustificherà? Che argomenti solleverà che già non si siano visti e sentiti? In una frazione di secondo ho cercato di immaginare i temi che avrebbe sviscerato. Invece ecco un Vettel molto rilassato e tranquillo come che prima cosa dice subito: «Non credo che la mia manovra sia stata esagerata, il margine c'era, qualcosa non ha funzionato, c'era Hamilton che premeva, non avevo molte alternative. Ho cercato l'intero, ho bloccato...».

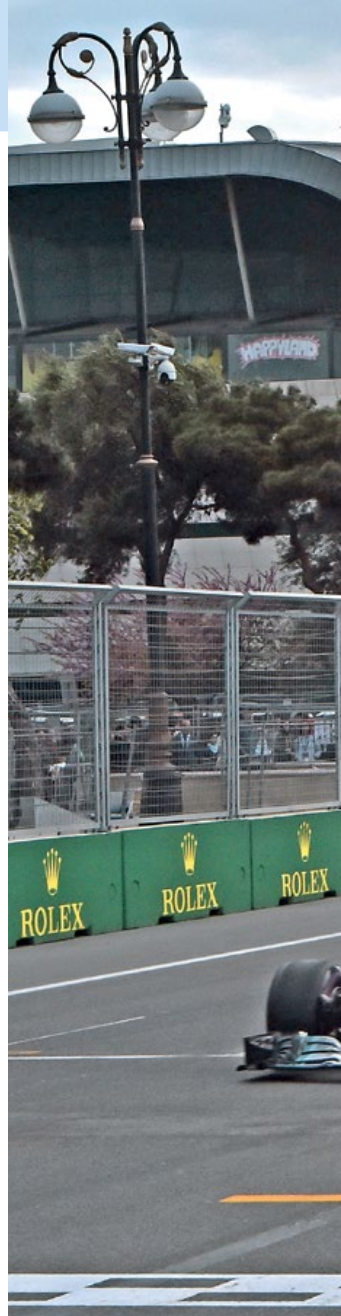
Spiegazioni con una certa logica (di parte): esposte ad alta voce per convincere la Ferrari, i tifosi o se stesso? Mah. Poi ha insistito nella disamina, cercando di esaltare le cose belle – che avevano visto tutti – per far dimenticare il finale di gara: «A parte questo (ovvero il "dritto" nel momento chiave del Gran Premio, ndr) credo di aver disputato un'ottima gara. Era tutto sotto controllo, potevo vincere, non ha funzionato. Ci sono state fasi, all'inizio, in cui sembravamo appartenere a una categoria a parte...». Solo un appunto, detto con fare sommessi: «Ho sbagliato qualcosa...».

E finalmente c'è stata l'ammissione di colpa. Intendiamoci, gli errori dei piloti non sono una condanna da gogna. Né mi permetterei mai di chiedere la testa di qualcuno che, lavorando, sbaglia. Ma questo non significa cancellare un episodio che ha dato alla corsa l'esito sbagliato, facendo vincere la Mercedes quando invece c'era una superiorità nettissima della Ferrari. Il disappunto di quanto è successo in Azerbaijan è proprio quello di aver buttato all'aria un successo accessibile, persino facile.

Perché? Perché Vettel ha sbagliato a voler attaccare subito Bottas nel momento in cui si è fatta da parte la Safety Car. L'azzardo con le gomme fred-

de non mi è parsa l'idea migliore. Poteva bastare contenere l'attacco prevedibile di Hamilton, in quel momento, studiando il punto in cui tentare poi il sorpasso al finlandese. La voglia di andare subito davanti è stata invece fatale a Seb, che si è comportato come un pilota alle prime armi. E qui torniamo alle considerazioni fatte da Sergio Marchionne sul tedesco, amorevolmente accusato di avere un'indole troppo latina o mediterranea che dir si voglia. D'accordo, i danni sono stati limitati e poteva andargli persino peggio. Però avrei capito una manovra del genere da parte di piloti che solitamente hanno poco da perdere, come Ricciardo, Verstappen, Perez, Ocon, non da Vettel che invece ha come unico obiettivo la riconquista del titolo mondiale. Troppe erano infatti le insidie celate nella voglia di non far scappare Bottas. E così come nel 2017 gli era stata fatale la brutta schermaglia con Hamilton, domenica ha dovuto fare i conti con la staccata al limite di Bottas, completando il quadro Mercedes. Vettel ci ha quindi messo del suo. La Ferrari probabilmente pure. Non ho infatti capito per quale motivo, dopo il primo cambio gomme con scelta delle Soft, Sebastian non abbia tentato di recuperare terreno su Bottas, per mettersi al riparo da eventuali Safety Car o da invenzioni tattiche dei rivali. Si fosse avvicinato di 5 secondi invece di restare distanziato di 11-13 secondi, Vettel sarebbe ripassato al comando dopo il pit stop di Bottas.

Un dubbio: la Mercedes con le Super Soft usurate era più veloce della Ferrari con le Soft nuove o quasi? Un altro dubbio: perché la sosta di Vettel è stata largamente anticipata rispetto a quella di Bottas quando le coperture di Seb sembravano in condizioni ancora eccellenti? Terzo dubbio: e se Vettel al 30° passaggio avesse addirittura montato le Ultra Soft, siamo sicuri che non sarebbe riuscito a vincere? Ecco, su questo punto – col solito senno di poi – ho la certezza che sarebbe arrivato il successo, stante la Safety Car che ha annullato una bella fetta di gara. Ma forse, con la pista gommatata e con una Ferrari che notoriamente è delicata con le gomme, l'impresa sarebbe stata possibile anche con una gara senza rallentamenti. Ovvero,



COLOMBO



**DI NUOVO
SEB PAGA
UN'INDOLE
ASSAI LATINA
E FORSE
LA FERRARI
COME TATTICA
SI È MOSTRATA
FIN TROPPO
PRUDENTE**



la Ferrari è forse stata troppo prudente e ha giocato in difesa, sicura del successo che è clamorosamente naufragato.

C'è anche l'altro pilota del Cavallino, quel Kimi Raikkonen che veleggiando verso i quaranta assomiglia sempre più al Raikkonen delle prime tre stagioni di F1. Un pilota veloce, deciso, volitivo. L'ho visto bene sabato nelle qualifiche e mi è apparso magistrale, salvo l'errore all'ultima curva – quando era in vantaggio sul compagno – che lo ha privato di una pole position sicura. Poi, in gara, la difesa nei confronti di Ocon (illuso, dove pensava di andare?), è stata esemplare ma catastrofica per le conseguenze. Il rovescio della medaglia è che Kimi alla ripartenza del Gran Premio, quando mancavano solo 4 giri alla fine, avrebbe dovuto mettere più pressione a Hamilton, ma nel complesso la sua è

UN ATTIMO PRIMA DELL'ERRORE DI SEB

Inizia il 48esimo giro con Vettel a sandwich tra le Mercedes e intenzionato a tentare il tutto per tutto al fine di infilare il battistrada Bottas. Non avrà fortuna, finendo dritto. Il successivo ritiro di Valtteri consegnerà la gara nella mani di Hamilton

stata una prestazione ampiamente dignitosa, seppure nuovamente sfortunata. Quanto tempo ci vorrà ancora per trasformare questa ritrovata gioventù in un successo pieno?

Comunque sia, la Ferrari lascia l'Azerbaijan con una seconda sconfitta consecutiva che brucia e che richiederà qualche riunione aggiuntiva a Maranello. Perché al momento la SF71H è la miglior monoposto che ci sia in Formula Uno: eppure non riesce a trasformare la supremazia in vittorie.

Anzi, a vincere è la Mercedes che fa fatica, arranca, non dà certezze ai suoi piloti. La Ferrari avrebbe dovuto aggredire la rivale in questo frangente, invece le ha regalato una vittoria e troppi punti, malgrado la sfortuna di Bottas a Baku. Serve darsi una mossa, come si usa dire in questi casi, senza peraltro sbilanciarsi. ●

LA FERRARI HA REGALATO UN'ALTRA GARA AI RIVALI. E A QUESTO PUNTO SERVE DARSÌ UNA MOSSA, COME SI USA DIRE IN QUESTI CASI, SENZA SBILANCIARSI

GP

ROLEX

AZERBAIJAN

LE TELEVISIONI

di Carlo Vanzini Sky F.1



COLPI DI SCENA A MITRAGLIA

Pronti-via e il poleman Vettel scatta bene e mantiene il comando tenendo a bada Mercedes e Red Bull. Ma la gara di Baku ha in serbo una mitragliata di grandi colpi di scena...

Che **F1**LM! Show memorabile

NIENTE È COME SEMBRA, NEL GP DI BAKU, TRA PARTENZE, CRASH, RESTART E SAFETY-CAR, ALLA FINE RESTA DELUSO SEB E HAMILTON 1° VA A+4. E SI ASPETTA BARCELONA COL CUORE IN GOLA...



SUTTON-IMAGES.COM

BAKU - Signori in questa scuola si impara a combattere, chi arriva secondo non viene classificato. Così, prendendo spunto da una famosa citazione dell'altrettanto famoso film "Top Gun", ho introdotto il Gran Premio di Azerbaijan, sottolineando che la F.1 e lo sport in generale, sono come una trama che svela il suo finale solo alla scritta THE END, tradotto in formulaunese, BANDIERA A SCACCHI. In effetti il regista di queste prime quattro puntate sta interpretando alla grande la serie: "F1, non è come credi". Sorpassi, sfide, ruotate, incidenti, colpi di scena e finali thrilling, c'è tutto! Sembra strano, ma da quando Liberty Media ha co-

municato cosa vuole cambiare per rendere i Gran Premi più spettacolari, ci sono state gare mozzafiato. Anche quando sembra che tutto sia scontato, come un netto dominio di Hamilton in Australia o di Vettel a Baku ecco che ci pensano situazioni impensabili a cambiare lo scenario.

A Melbourne i due Haas appiedati dopo il pit stop a generare Virtual Safety car e a mescolare le carte, qui i due tori della Red Bull che si fiondano fuori, come Senna e Prost, che però si giocavano il mondiale e non il quarto e quinto posto. Poi Vettel ci ha messo del suo sia nel bene, con la terza pole consecutiva e una gara senza se e senza ma, sia nel male con un attacco troppo aggressivo, valicando il sottile confine tra l'essere un eroe o uno normale che umanamente sbaglia.

Ci ha provato, dicono nel retro box rosso, e per ora può anche andare bene così, ma certo vedere che il sudato +17 su Hamilton, dopo il Bahrain, è diventato un -4, da un ancora spento Lewis, fa preoccupare. Vettel sembra proprio Tom Cruise, alias Maverick, in "Top Gun". Veloce, geniale e incontenibile, ma per un motivo o per l'altro, dietro a Iceman, non Raikkonen e a volte succede, ma quello del film. La trama racconta, ma non vorrei svelare il finale di un film degli Anni '80, per chi se lo fosse perso, che nell'ultima scena è Maverick a essere considerato il migliore, perché vince la guerra, dopo aver perso delle battaglie.

Nulla secondo copione per ora e questo fa sì che avresti voglia di trovare ondemand subito la puntata successiva perché prevedere oggi cosa ci aspetta a Barcellona è da folle visionario. Si possiamo pensare che Ferrari sarà ancora la macchina da battere, ma ci saranno le gomme più sottili, richieste e gradite alla Mercedes e, soprattutto, ci saranno gli sviluppi che tutti porteranno sulla pista "di casa", dei test.

Oltre alla lotta davanti, serrata anche quella nei costruttori con Ferrari +4 su Mercedes, c'è da dire che anche gli attori non protagonisti o almeno non con continuità, fanno di tutto per farsi notare.

Ricciardo e Verstappen, incitati e non calmati dai rispettivi ingegneri di pista si sono annusati, spinti, toccati e poi presi... Hanno regalato spettacolo, è vero, ma prima o poi qualcuno rischia di farsi male e la semplice reprimenda comminata dalla Fia non aiuta a tenerli buoni. Ci deve pensare il team, ma l'impresa è ardua. Uno, Ricciardo, non ha certezze sul suo futuro. Sogna in Rosso e deve mostrare sempre i muscoli per farsi notare, l'altro, Verstappen, è come gli adolescenti irrequieti: nel bene o nel male sono sempre in mezzo!

Poi c'è Perez che prende il podio dopo un inizio di stagione difficile, Leclerc che riporta in alto l'Alfa come ai tempi d'oro. Insomma, guai a cambiare canale, perché è un lampo ed ecco che di questa F.1 ti perdi sicuramente qualcosa! ●

” DA QUANDO LIBERTY MEDIA HA DETTO DI VOLER ARRIVARE A GARE MAI SCONTATE, LA COSA SI STA SPONTANEAMENTE VERIFICANDO...

GP

AZERBAIJAN
IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini



NON SI PUÒ CERTO DIRE CHE IN QUESTO INIZIO DI CAMPIONATO HAMILTON ABBAIA MAI SFOGGIATO DELLE PRESTAZIONI TOP, EPPURE CERTE VOLTE BASTA LA BUONASORTE...

Hamilton ha il fattore C

LEWIS SARÀ ANCHE POCO IN FORMA MA GLI BASTA AVER FORTUNA
MENTRE PER LE ROSSE SARÀ IL CASO DI RISPOLVERARE SAN ROSICONE

Mi vedo costretto, purtroppo, ad aggiornare il calendario gregoriano che avevo recentemente proposto ai quattro lettori di questa mia sciagurata rubrica. Come forse ricorderete, dopo gli incredibili accadimenti cinesi avevo dedicato il giorno 15 aprile, data della gara di Shanghai, a San Rosicone, il beato protettore dei Ferraristi rosicanti. Ebbene, visto l'andamento e soprattutto l'epilogo dello sconcertante Gran Premio di Baku, la celebrazione di San Rosicone raddoppia! Anche il giorno 29 aprile, d'ora in poi, onorerà la memoria del patrono di tutti i Ferraristi sfigati. Chiedo sommestamente scusa a quanti, giustamente, religiosamente rispettano le massime del Grande Vecchio di Maranello.

Diceva il Drake che nelle corse la sfortuna non esiste e io, che sono il suo biografo, ammetto di averlo sempre preso in parola. Solo che. Solo che, la mia fede comincia paurosamente a vacillare. Quando ho visto i due citrulli della Red Bull avvinghiarsi ferocemente in uno schianto senza senso ecco, lo giuro, istintivamente ho pensato che stava per capitare l'unica cosa in grado di sovvertire la logica di un Gran Premio che Seb Vettel aveva in tasca sin dalla partenza. Cioè, avevo il sospetto che in Mercedes, sapendo di essere inferiori in termini di prestazione, stessero tenendo fuori Bottas mentre invocavano l'imprevisto, l'incidente, lo scherzo perfido del destino. Ed è andata esattamente così, maledizione!, con l'aggravante della foratura del finlandese, privato di una vittoria incredibilmente planata sul tavolo del Re Nero. Diceva Napoleone Bonaparte, un tizio francese che tifava per la Ferrari, che a un generale bravo era sempre e comunque da preferire un generale fortunato. Spero nessuno troverà qualcosa da obiettare leggendo, come sto per scrivere, che il fattore C sta clamorosamente giocando a favore di Lewis Hamilton.

Non ci vuole mica Einstein per rendersi conto che, Australia a parte, il campione in carica non ha mai guidato all'altezza del suo prestigio e del suo talento. Sarà stata colpa della macchina, sarà stata colpa delle gomme, sarà stata colpa della supremazia Ferrari anche in qualifica. Sarà stato anche quello che volete, ma appunto per questo è assurdo che il detentore del titolo sia al comando della graduato-



COLOMBO

ria iridata. Capite, adesso, come ci sentiamo noi devoti di San Rosicone, che notoriamente era nato nei paraggi di Maranello? Abbiamo come la sensazione che la sabbia dorata del Mondiale ci stia sfuggendo tra le dita. Sinceramente, sempre con la solita eccezione di Melbourne, sono convinto che se la Ferrari avesse vinto gli ultimi tre Gran Premi, beh, nessuno avrebbe trovato qualcosa da ridire. E già che ci sono, sempre spaventosamente rosicando, affermo qui e ora che non condivido le critiche mosse a Vettel per quel disperato assalto finale. Mi spiego. So perfettamente, avendo l'età di Matusalemme, che Niki Lauda e Alain Prost, ai loro tempi, avrebbero gestito da ragionieri la situazione che si era creata. Eppure, lo confesso senza pudore, io ho colto nel gesto picaresco del tedesco qualcosa che rimanda direttamente alla mitologia greca, agli eroi di Omero. C'era, nella mossa vagamente suicida del ferrarista, almeno secondo me, il desiderio di ribellarsi ad un destino ingiusto. Come dichiarava Clark Gable nel finale di "Via col vento", francamente me ne infischio. Me ne infischio dei tatticismi, me ne infischio dei calcoli, me ne infischio dei piloti computer. Io sto con Vettel perché è l'unico antidoto, con la sua audacia, al malessere del rosicamento permanente. È il momento di andare ad accendere un cero a San Rosicone. A Barcellona, su una pista "normale", vedremo se questa superiorità Ferrari è destinata a durare. Perché non sembra, a guardare la classifica del mondiale piloti, eppure la macchina più forte, per ora e finora, è quella dipinta di rosso. ●

FERRARI TOP F1 IN PISTA. EPPURE...

Vettel davanti alle Mercedes. Sembrava fatta e invece la vittoria, la prima del 2018, è andata a Hamilton e alle Freccie d'Argento

SUTTON-IMAGES.COM

GP

AZERBAIJAN IL COMMENTO



GETTY IMAGES

di Giorgio Terruzzi

Scherzo del destino

**DAI, NON SEMBRAVA IL SUO GIORNO
EPPURE LO È DIVENTATO. COSÌ LEWIS
ESCE DA BAKU DA VINCITORE
E AL TOP DEL MONDIALE. PRESTO
VEDREMO SE SARÀ VERA GLORIA**

Che si tratti di un posto bello solo da lontano, lo si capisce ogni volta che le telecamere riprendono dal vicino. Baku? Uno scherzo del destino. Come al solito, come previsto, come annunciato. Pronti via. Vettel fa Vettel; Hamilton fa Hamilton di questi tempi; Bottas protegge le spalle; Raikkonen fa la prima asinata della domenica, alla faccia di chi - una quantità sorprendente di osservatori - ha voglia di pelo nell'uovo guardando una pista dove per un pelo la scampi o cadi.

Il primo atto è tutto di Kimi. Quando non gli fanno un torto, si fa male da solo, un classico di questo dopoguerra. Sbam. Che sia colpa di Ocon? Ma certo, figuriamoci. Kimi, intanto, caracollato indietro, fuori dai giochi, per la prima rappresentazione dell'era moderna di un'Alfa davanti a una Ferrari. Quella di Leclerc, ovviamente. Quella di un ragazzo che cresce più degli asparagi in primavera. Bravo. A guidare, a star fuori dai guai. Lo farà sino al traguardo. Punti e sorrisi. per lui e per chi, a differenza di Leclerc, non li merita affatto.

Cosa abbiamo visto in Azerbaijan? Capovolgimenti, assurdità, umanità fallace per uno sport governato dalla tecnologia. La pista fa spettacolo ma non ha senso. Soprattutto - meglio dirlo subito - se deve farci assistere alla scena peggiore in assoluto, una scena che avremmo voluto non vedere mai più. Un bel camion in mezzo alla pista. Un camion! Con tutte le belle frasi raccontate all'universo dopo l'incidente assurdo di Jules Bianchi in Giappone. Oh, mamma. Che orrore.

Prima, durante e dopo, molto altro. Vettel ha cominciato la sua domenica facendo Vettel, come accennato. Un signor pilota sopra la macchina migliore in



antino

**HAMILTON SPEZZA
IL DIGIUNO**

Non vinceva un Gp dallo scorso 22 ottobre, gran giorno del successo a Austin. Dopo sei mesi in bianco, Hamilton torna a vincere e lo fa in modo non proprio inappuntabile...



← pista. Terza pole, no dico, la gara in mano dopo partenza loffia. Tutte loffie le partenze, ormai. Troppa elettronica, si sa. Comunque lui davanti, Kimi dietro, Ginetto che non regge il passo; Bottas che regge il passo di Hamilton. Tutto secondo qualifiche, là davanti, al netto della prima Safety Car, ospite fissa in zona azera. Più dietro, un rebelot. Con le Red Bull che vanno e poi non vanno, al punto da trasformare Sainz nell'eroe dei due mondi, con grande giramento di Hulkenberg che infatti va a sbattere come un tonto in gita. Il tutto dopo aver innescato un primo botto, usando il povero Sirotkin - non una cima, va bene, però incolpevole - contro Alonso, il più arrabbiato dei primi giri.

Red Bull, dunque. Siccome Vettel era avanti mezza pista, siccome questa Mercedes proprio non ce la fa contro questa Ferrari, qualcuno è uscito per un gelatino; qualche altro si è concentrato sulle retrovie in attesa dei celeberrimi colpi di scena che tanto rendono Baku un fenomeno da baraccone. Infatti. Chi conosce Verstappen anche solo di vista sa benissimo che non ci sente quando qualcuno lo richiama all'ordine; che se ne sbatte se la maestra lo caccia dietro la lavagna. Ricciardo, per esempio, è al corrente della situazione da un triennio e siccome è un signore, siccome è un ragazzo che conosce l'umorismo, allarga, tira indietro il piede ogni volta che tenta un attacco. Tanto, quello là, è peggio di una pentola inox. Delusione del pubblico pagante. Rianimato, solo un po' dal Bottas, che invece di fare come gli altri, procede, scantona dal pit stop, si immagina una serata di sciambola, metti che salti fuori un'altra Safety Car. Mica stupido, trattandosi



LA PRESSE





SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

COPPIE DAI DESTINI ASSAI DIVERSI

A fine gara Raikkonen e Vettel, a lato, vanno a riflettere sui loro destini così diversi, mentre Bottas, sopra, è già con la mente in aeroporto, vittima della sfortuna più nera, nelle sembianze di una gomma kappaò. Sotto, la folle autoeliminazione in casa Red Bull, con Ricciardo spataccato contro Verstappen, e, in basso, Kimi, sornione e secondo, alla fine fa ciao ciao

di quel posto lì, dove tutti dobbiamo andarci prima o poi, sicurissimo, promesso.

I fedelissimi del botto, di Verstappen, di Baku: premiati a razzo. Un tamponamento a fine retta che neanche a Roncobilaccio nei momenti di massimo splendore. Sba-da-bam! Fuori, tutti e due i Red Bulliani. Fuori dalla grazia di Dio il Newey. Svenuto mr. Horner, uno che ha in mano la squadra come mio zio Attilio ha in mano il giro delle modelle polacche nel quadrilatero della moda. Daniel e Max tornano ai box senza fare a cazzotti (ma come?), gli altri, belli compatti dietro la safety, tornano a covare sogni ristrutturati. L'unico che sogna nel vero senso della parola, è Grosjean. Dorme, povera stella, sulla sua bella Haas, e siccome il ritmo è blando, il sole è a picco e il brasato è indigeribile, si lascia andare di brutto. Una legnata sul muro del pianto che neanche Maldonado sotto gintonic. Candidato ad un posto in Ferrari? Sì, ma certo, ci mancherebbe... magari in portineria, in un qualche ufficio, alla verniciatura, prego si accomodi.

Manca una manciata di giri alla fine e tutto deve ancora cominciare. Bottas, Vettel, Hamilton... tutti a parità di gomme, sfruttando la neutralizzazione, poi Kimi, ripescato a suon di ritiri, beato lui. Poi Perez tornato improvvisamente dal Messico e dalla nuvole, dove si era nascosto in attesa di tempi migliori. Poi Sainz, che ha imbroccato la giornata giusta, Leclerc, come detto e Alonso che continuando a bestemmiare è rientrato in zona punti.

La Safety va ai box e tiene acceso il motore (non si

sa mai, siamo a Baku, santoiddio), Bottas tiene giù il piede, lo tiene giù un filo di troppo anche Sebastian, improvvisamente attratto dai relitti Red Bull abbandonati in fondo alla fretta d'arrivo. Una staccata della Madonna, in teoria. Se non ci fosse quella maledetta curva a destra, disegnata da un gran gufo. Seb piolla le Pirelli, sborda. Bottas ride per la prima volta dal 1995; Hamilton telefona ai suoi cani, ultimamente depressi, Raikkonen ne approfitta, così impara quel tedesco che fa sempre il ganassa. Fine? Seee, ciao. Un pezzo avanzato da qualcuno, lasciato lì, in mezzo alla pista, aspettava proprio lui, il Walter di Finlandia. Che lo centra, ovviamente, per il gusto di fare gioco di squadra. Bottas? Fuori. Un peccato perché è lui, l'unico della pista a non commettere un solo errore. Invece, fuori. K.O. Ginetto è lanciato, miracolato, premiato, manca solo la bandiera a scacchi. Raikkonen è il re dei consolati, Vettel si cucca anche il sorpasso di Perez, per dire come è crudele il destino, strana la vita, orribile l'Azerbaijan. Sipario.

Quando Gino si guarda attorno a cose fatte, comincia a capire che ha pescato un mazzo di jolly. Quattro punti di vantaggio su Vettel dopo quattro gare. Lui che ne ha vinta solo una in quel modo lì; quell'altro che ne ha vinte due e doveva fare il tris. Nelle salette Red Bull, doc. Marko distribuisce sedativi, in attesa di prendere dei provvedimenti. Jos Verstappen, babbo di Max, è tentato di spaccare delle sedie di design. Mentre una controfigura di Kvyat fa le corna spuntando dietro un vetro. In direzione corsa ci pensano su, si ipotizzano sanzioni per Perez, Raikkonen, Verstappen e alcuni camerieri della zona, poi si decide che può bastare, tutti a bere e ciao. Mentre Vettel sta già mangiandosi le mani da almeno un paio d'ore. Non ha mica tutti i torti ma adesso arriva la Spagna dove le Safety Car non le accettano alla frontiera. Mica come in Cina, a Baku, quei posti lì, dove non c'è da fidarsi di nessuno. ●

GETTY IMAGES



GP

AZERBAIJAN

DOPPIO HAKIRI

di Massimo Costa



Red Bull demolition

È STATA UNA CORSA TUTTA SEGNATA DAL DUELLO AUTOLESIONISTA TRA RICCIARDO E VERSTAPPEN I QUALI ALLA FINE SI SONO ELIMINATI. IN UN MARE DI POLEMICHE

Sullo scorso numero, Autosprint nell'articolo di presentazione del GP di Baku concludeva così: «Verstappen, che dopo appena tre gare si ritrova con la metà dei punti di Ricciardo, potrebbe finalmente essere la bella sorpresa di Baku. Perché tutti sappiamo che quando riuscirà a compiere il passaggio da mina vagante a pilota concreto, saranno dolori per tutti. Ma quando ci riuscirà?». La risposta è: non certo a Baku. Già, perché Verstappen ancora una volta ha mostrato il suo lato peggiore, che sta prendendo sempre più il sopravvento sul talento indiscutibile di cui madre natura lo ha dotato. A oggi, sembra non esserci speranza per una "redenzione".

L'arroganza, la mancanza di rispetto per gli avversari che contraddistingue la sua carriera fin dai tempi della F3 nel 2014, è rimasta intatta in questi cinque anni. Segnale inequivocabile che non c'è la volontà di migliorarsi, di crescere, di diventare un campione anche senza centrare gli avversari, senza commettere gravi scorrettezze, come se si fosse in un Rollerball e non in una corsa di Formula Uno.

GRAN BATTAGLIA ALL'ARMA BIANCA

Ricciardo e Verstappen hanno viaggiato appiccicati per gran parte del Gp, fino alla botta finale, sopra, che li ha tolti di corsa. In basso, nell'altra pagina, Daniel scende sconcolato dalla sua monoposto danneggiata per l'impatto contro il compagno

Non la capisce Verstappen Max, figlio dell'ex pilota Verstappen Jos che lo segue impietrito ai box, ma evidentemente non ha mai fatto nulla per portarlo a cambiare l'atteggiamento. Non lo stile di guida, attenzione, ma il comportamento, cosa ben diversa. Così come non fanno nulla, da anni, Helmut Marko e Christian Horner.

Neanche domenica si sono sentiti in dovere di criticare Verstappen pubblicamente, ma solomonicamente hanno tirato le orecchie a lui e a Daniel Ricciardo tirando in ballo i dipendenti della squadra che si sono sentiti, come dire, offesi da quanto accaduto. Quindi, nessuna carezza a colui che si era preso una ruotata senza motivo quando tentava di sorpassare Verstappen all'esterno al 12° giro, nonostante gli avesse lasciato lo spazio necessario. Una ruotata da bullo quella dell'olandese al compagno di squadra.

Che successivamente, in un altro tentativo di sorpasso, poteva comportarsi in egual maniera, ma essendo l'australiano persona corretta, lo ha lasciato sfilare nuovamente. Poi, il bel sorpasso, deciso, pulito, alla Ricciardo appunto. Uno smacco per il baby che emoziona una nazione intera, l'Olanda. Poi, il fattaccio finale, figlio di una mancanza di direzione da parte del box Red Bull. Viene da chiedersi come mai Horner, o anche Adrian Newey, abbiano assistito impassibili ai duelli rischiosi tra i loro due piloti. Si capiva che il clima si stava surriscaldando, una voce ferma dai box sarebbe stato il minimo che un team che si definisce top dovrebbe fare su un circuito dove si raggiungono i 330 orari. Invece no. Nessuno a Verstappen dice mai di stare calmo, nessuno ha voluto congelare le posizioni, vantandosi che in Red Bull non si danno ordini di scuderia. Un vanto sciocco, perché qui non si tratta di far vincere l'uno piuttosto che l'altro, ma di evitare pericolosi incidenti e di portare a casa punti. Niente.



SUTTON-IMAGES.COM

E così, quando Ricciardo, superato al pit-stop da Verstappen, in pieno rettilineo di arrivo ha ripreso la scia del compagno di squadra, questi a oltre 300 orari ha cambiato pericolosamente traiettoria. Ricciardo non si è scomposto ed ha aspettato di arrivare alla staccata.

Ha finto la manovra solita all'esterno, Verstappen lo ha chiuso lasciando il varco all'interno. Proprio quello che voleva Ricciardo che aveva il Drs aperto e dunque una velocità maggiore del compagno di box e si è gettato all'interno. Ma che ha fatto Verstappen? Cambiando nuovamente traiettoria per chiudere quello spazio, zigzagando come un folle, ha frenato, cosa vietata dal regolamento. E inevitabilmente è stato tamponato da Ricciardo. Un atteggiamento irresponsabile, non da pilota di F1, dobbiamo dirlo.

Così faceva due anni fa Verstappen, la frenata con cambio di traiettoria, criticata dai suoi colleghi e che aveva provocato incidenti. La Fia proibì tale manovra. Bene, domenica la Fia non è intervenuta, nessuna punizione per l'impunito Verstappen. Incredibile. Ma la cosa che deve far pensare è che Sirotkin, per una tamponatina alla curva 2 a Perez al 1° giro, è stato penalizzato di tre posizioni per il prossimo Gran Premio di Spagna. Per chi zigzaga a 300 orari frenando in faccia agli altri invece, nessuna azione.

A fine gara, Ricciardo ha recitato la parte imposta dal team, lasciando però capire chiaramente che Verstappen lo ha chiuso. Max ha tirato dritto per la sua strada, nessuna presa di coscienza sugli errori commessi. Come se ne esce? Difficile dirlo, ma se dopo Budapest 2017 quando Max buttò fuori Daniel, il clima era rimasto sereno, questa volta sarà dura ricomporlo. E magari sarà una spinta in più per Ricciardo per cambiare aria e trovare un team - e un compagno - che lo rispetti. ●

MERCATO: TUTTI PAZZI PER RICCIARDO

È LUI L'AGO DELLA BILANCIA E ANCHE IL PEZZO PIÙ PREGIATO OGGETTO E SOGGETTO DELLE TRATTATIVE TRA TOP TEAM

Tutto gira attorno a Daniel Ricciardo. È lui l'uomo mercato 2018. Lo vuole confermare la Red Bull, gli stringono l'occhio Ferrari e Mercedes che hanno in scadenza di contratto rispettivamente Raikkonen e Bottas. E lui, attende. A dire il vero, un contratto lo avrebbe voluto firmare già lo scorso anno, con il suo amato team Red Bull che fin dagli albori della carriera lo ha allevato. Ma nell'ottobre 2017, Marko e Horner gli hanno confezionato uno scherzetto che gli aveva tolto il proverbiale sorriso annunciando il rinnovo del contratto fino al 2020 a Verstappen, definendolo l'uomo del futuro Red Bull, colui con cui tornare a conquistare un campionato del mondo. Parole pesanti per Ricciardo, che nel 2017 aveva disputato una stagione eccezionale, e che risuonavano nella sua testa come una bocciatura. Ma Ricciardo, abile manovratore, ha saputo ribaltare a suo favore la situazione. Si è messo sulla piazza e il confronto a suo favore con Verstappen, vedi anche gli sgarbi ricevuti dal compagno di squadra a Baku che potrebbe aver distrutto il rapporto tra i due, lo hanno reso ancora più forte sul mercato. Cosa è accaduto quindi? Che è lui a stabilire il prezzo. Alla Red Bull ha già fatto sapere che vuole gli stessi soldi di Max, se non di più, e si parla di almeno 20 milioni a stagione, 2019-2020. Perché Ricciardo ha anche informato che non firmerà un contratto che

va oltre il 2020, vuole capire come saranno i regolamenti futuri. Horner gli ha lanciato l'ultimatum: facci sapere cosa vuoi fare non oltre fine agosto, sennò abbiamo valide alternative. Si è poi saputo che Ricciardo ha una opzione in essere con la Ferrari, con scadenza 30 giugno. Le parti hanno smentito, ma nel paddock si dà la cosa per certa. In pratica, fino a quel giorno Ricciardo e il team di Maranello potranno discutere i termini del contratto avendo l'obbligo di non parlare con altri team (per Daniel) e altri piloti (per la Ferrari). Dopo di che, se non sarà raggiunto un accordo, ognuno sarà libero di regolarsi come vuole. La convivenza eventuale con Vettel non rappresenterebbe un problema: i due sono già stati compagni in Red Bull nel 2014 e non vi è mai stato uno screzio. Di certo, è difficile pensare che la Ferrari si sia mossa verso Ricciardo senza aver prima consultato Seb e se poi è spuntata questa opzione con scadenza a fine giugno, è sicuramente arrivato l'ok da parte del tedesco. Congettare, sussurri, smentite che poi diventano verità, mezza verità che poi non si realizzano. L'unica certezza sta nelle parole di Ricciardo: *«È il mio momento, mi sento pronto per avere una macchina vincente e farò di tutto per averla in un team dove non farò il secondo»*. A cui si aggiungono quelle di Marko: *«La Ferrari prova sempre a portar via i nostri piloti»*. ●

SUTTON-IMAGES.COM



Bottas di sfortuna

A DUE GIRI DALLA FINE, QUANDO SEMBRA SICURO VINCITORE, UNA GOMMA KAPPAO LO COSTRINGE AL RITIRO. CHE MALASORTE!

Alla vigilia del Gp dell'Azerbaijan, tra i piloti di Toto Wolff quello che si presentava nel migliore stato di forma era certamente Valtteri Bottas. Della precedente corsa, il Team Principal austriaco aveva apertamente confessato che l'unica cosa da salvare in casa Mercedes era la performance del pilota finlandese, semplicemente perfetto insieme allo

staff del cambio gomme nel compiere con successo l'undercut su Sebastian Vettel e protagonista di una corsa senza alcuna sbavatura che lo aveva portato al secondo posto alle spalle di uno scatenato Daniel Ricciardo. E anche a Baku la marcia del ventottenne pilota cresciuto a Nastola è stata pressoché perfetta fino a quando ha trovato sulla sua strada una mina

LA PRESSE



LA SOLITUDINE DELLA SCONFITTA

La gara sta finendo senza quello che a una manciata di minuti dalla fine sembrava il vincitore a sorpresa. Bottas si è appena ritirato e cerca di sbollire la rabbia...

vagante, un detrito che non doveva trovarsi in traiettoria e che gli è costato la quarta vittoria in carriera e la leadership della graduatoria di campionato.

Si perché, alle spalle del leader Sebastian Vettel, anche questa volta Valtteri Bottas aveva svestito gli abiti del gregario e, non solo grazie alla diversa strategia, si era messo abilmente alle spalle Lewis Hamilton.

Il pilota inglese non era andato oltre i ventisette giri con gli pneumatici Supersoft ed era stato autore di un brutto bloccaggio che gli era costato ben cinque secondi in un solo giro e aveva costretto il muretto box della Casa della Stella a modificare le strategie. A differenza del teammate, Bottas era riuscito a ianellare ben quarantaquattro giri con le stesse mescole, prima di passare alle Ultrasoft proprio in concomitanza con l'ingresso della safety-car innescato dal contatto tra le due Red Bull. In quel momento, lo scacco a re Sebastian era compiuto e la livrea argentea della W09 aveva ripreso la pista davanti alla Ferrari del tedesco, che ha poi visto definitivamente svanire ogni chance di salire sul gradino più alto del podio a seguito del bloccaggio dei freni al restart.

Sulla cittadina che si affaccia sul Mar Caspio, Bottas aveva lavorato molto bene con lo staff tecnico, riuscendo nella seconda giornata a risolvere i problemi di assetto emersi il venerdì. James Allison si era dichiarato particolarmente fiducioso in vista del Gran Premio, sia perché le Mercedes in qualifica si erano avvicinate alle Ferrari, sia perché la pista di Baku produce sempre delle corse imprevedibili, dense di incidenti ed opportunità. E quello che il tracciato azero stava donando al finlandese, che aveva approfittato della safety-car per conquistare la leadership della gara, se lo è prontamente ripreso confermando le parole del direttore tecnico Mercedes, che accanto alla delusione di Valtteri ha potuto comunque festeggiare il ritrovato sorriso di Lewis Hamilton. Ora per il finlandese arriva il Gran Premio di Spagna, una corsa dove nella passata stagione aveva palesemente aiutato il compagno di scuderia, rimanendo in pista e facendo perdere a Sebastian Vettel preziosi secondi che alla fine si sono rivelati decisivi. Ma ora sarà davvero difficile per il finlandese vedersi ricambiato il favore!

«Pensavo di avere tutto sotto controllo e non potevo vedere il detrito – ha commentato nel dopo gara Valtteri, che ha già capito che dovrà fare tutto da solo – Ma le corse sono così, e ci proverò tra due settimane».

Alessandro Gargantini

Infilando Vettel nel finale, Sergio Perez ha trascinato la Force India al 3° posto. Un podio che rilancia la stagione delle pantere rosa



SUTTON-IMAGES.COM

Perez si riscatta

È UN TERZO POSTO FONDAMENTALE PER IL PILOTA MESSICANO CHE FA TORNARE IN ALTO FORCE INDIA DOPO GP DELUDENTI...

«**L**o abbiamo fatto ancora», ha urlato Sergio Perez ai suoi meccanici quando appena sceso dalla sua monoposto lo hanno sommerso di baci e abbracci per il terzo posto conquistato con intelligenza nel Gp di Baku. Il messicano infatti, sul tracciato cittadino della capitale dell'Azerbaijan, era salito sullo stesso gradino del podio nel 2016, quando si corse laggiù per la prima volta. E poteva ripetersi anche lo scorso anno se il suo compagno di squadra Esteban Ocon non gli fosse piombato addosso. Perez non era più salito sul podio da quella volta, collezionando però, una serie di bei piazzamenti che avevano permesso al team di Vijay Mallya di conquistare nel 2016 e 2017 il quarto posto nella classifica costruttori. L'inizio di questa stagione era stato tutto in salita per la Force India, la Vjm11 è nata in ritardo e non benissimo, e si attendevano piccoli, gradualissimi sviluppi per farle trovare la competitività. In Bahrain, Ocon si è qua-

lificato decimo dopo le difficoltà in Australia, poi Perez ha centrato la Q3 in Cina piazzandosi ottavo, ma ancora i punti non erano arrivati né per lui né per il francese. La svolta a Baku, grazie anche a un "incentivo" della power unit Mercedes che ha fatto balzare in avanti pure la Williams. Ocon settimo in qualifica, Perez ottavo. Peccato che il francese abbia sprecato subito tutto chiudendo la porta, al 1° giro, a Kimi Raikkonen quando questi gli era dentro a metà macchina. Poteva tenere una linea più aperta, invece ha stretto la Ferrari ritrovandosi a muro. Purtroppo Baku ha ancora una volta messo in luce il lato debole di Ocon, la eccessiva fo-

ga che evidenzia in certi frangenti, la scarsa capacità di lettura della corsa. Che invece, possiede Perez. Certo, anche lui ce ne ha messo considerando i tanti errori di precipitazione che hanno segnato la sua carriera nei primi anni di F1, ma si è rifatto ampiamente. E anche domenica, lo ha fatto vedere a tutti. Costretto subito ai box per essere finito nella "rissa" della curva 2 venendo tamponato da Sirotkin, ha guidato con pulizia, ha lottato senza rischiare troppo, ha guadagnato posizioni, ma ha sbagliato alla ripartenza della prima safety-car superando un avversario prima della linea bianca. Per questo motivo ha dovuto pagare 5" al pit-stop. Ma quando si è arrivati al momento decisivo della corsa, si è fatto trovare prontissimo, quinto dietro alle Mercedes e alle Ferrari, come da tradizione nelle ultime due stagioni verrebbe da dire. Poi, il sorpasso a Vettel, la foratura a Bottas e ecco

che Perez ha potuto festeggiare la salita sul podio anche se non è mancato il giallo. Infatti, mentre scriviamo, gli è stato imputato di non avere usato correttamente il Drs in due occasioni, durante la fase centrale della gara, precisamente alle 14.53 e 14.55 ora italiana. Terzo posto a rischio dunque, ma che in ogni caso non toglie quanto di buono espresso da Perez nel corso dell'intero weekend di Baku. Rivedremo dunque la Force India stabilmente tra i migliori del mondiale? Montmelò, il circuito che nei test pre campionato aveva evidenziato le difficoltà della Vjm11, sede della quinta prova del campionato, ci dirà di più.

Massimo Costa



GETTY IMAGES



GP AZERBAIJAN SALTO DI QUALITÀ

SAINZ AL PRIMO GIORNO DI GIOIA GIALLA

Gran quinto posto finale per lo spagnolo Sainz, qui davanti a Stroll, Perez e Alonso, dopo una gara tutta vissuta all'attacco

SUTTON-IMAGES.COM

Carlos V fa il sovrano

GRAN GIORNO PER SAINZ, CHE GIUNGE 5° NELLA CORSA IN CUI HULK SBAGLIA, TOCCA LE BARRIERE E DEVE RITIRARSI

È il miglior risultato di sempre del team Renault da quando è tornato in prima persona nel Mondiale F1. La quinta posizione di Carlos Sainz a Baku sovrasta i cinque sestimi posti ottenuti da Nico Hulkenberg (quattro volte) e Jolyon Palmer (uno) nel 2017, e ancora le due volte in cui il tedesco si è piazzato sesto quest'anno, a Sakhir e a Shanghai. La prova di Sainz è stata tosta, arricchita da un bel sorpasso a Daniel Ricciardo e da un duello esaltante con Max Verstappen nelle prime fasi di gara. Un confronto che ha premiato alla fine il ragazzo di Madrid, anche se favorito dall'essere partito con gomme ultrasoft (l'olandese aveva le supersoft) e da un problema alle batterie della Red Bull. Ma la tenacia mostrata dal figlio del vincitore della Dakar 2018 ha esaltato il box diretto da Cyril Abiteboul.

Tra i primi a fermarsi ai box per il cambio

gomme mentre occupava la quarta posizione, Sainz non si è concesso distrazioni a centro gruppo su un tracciato dove ogni minima svista è pagata caro prezzo, chiedere a Romain Grosjean.

Ha saputo gestire bene le gomme soft, quelle gialle, che hanno dato qualche grattacapo di troppo a molti suoi colleghi, e nei giri conclusivi si è lanciato nella mischia con le ultrasoft non facendosi sfuggire tutte le opportunità che gli eventi della pazzia gara di Baku gli hanno presentato: «È il nostro miglior risultato da due anni a questa parte, ma devo ammettere che è arrivato in circostanze eccezionali - ha detto il team principal Abiteboul - Carlos ha guidato da pilota maturo, gestendo a meraviglia gli pneumatici e combattendo con ogni tipo di avversario durante il Gran Premio. È incoraggiante per noi guardare come è cambiata la griglia ri-

petto allo scorso anno. Il divario della Red Bull a cui forniamo le nostre power unit Renault rispetto agli avversari si è accorciato e testimonia i progressi che stiamo facendo gara dopo gara. Una crescita che è anche del nostro team ufficiale. Peccato per Hulkenberg, è il suo primo errore stagionale, come lo fu lo scorso anno a Baku quando poi non ha più sbagliato nulla. Se sarà così anche quest'anno lo dimenticheremo in fretta».

Hulkenberg ha rovinato tutto al 10° giro. Anche lui si era sbarazzato delle due Red Bull e seguiva a qualche secondo il compagno Sainz. Ma alla curva 4, una curva a destra di media velocità, ha perso il posteriore della sua vettura e l'impatto contro il muro della ruota posteriore sinistra è stato violento danneggiando la sospensione e il cerchio. Inevitabile il ritiro. Hulkenberg alla curva 2 aveva poi causato il contatto tra Sergey Sirotkin e Fernando Alonso: si trovava alla destra del russo in uscita curva, ma si è spostato verso di lui spaventando il rookie della Williams che è franato sullo spagnolo. Insomma, una gara non propriamente da ricordare per Hulkenberg dopo tre corse concluse in top 10, e un rammarico da parte di Renault che con lui al traguardo poteva recuperare altri punti pesanti. Renault conta ora 35 punti nella classifica costruttori ed è quinta a una sola lunghezza dalla McLaren che impiega la stessa power unit.

Massimo Costa

GP

AZERBAIJAN
LA RIVELAZIONE

Al quarto Gp in carriera Charles Leclerc ha ottenuto i primi punti artigliando uno strepitoso 6° posto in classifica con l'Alfa Sauber



fotografie COLOMBO

Leclerc strepitoso!

DOPO UNA CORSA DA CONSUMATO CAMPIONE, IL MONEGASCO GIUNGE SESTO CON LA SAUBER DIMOSTRANDO IL SUO VALORE

Esiste certamente un feeling molto particolare tra Charles Leclerc e il circuito cittadino di Baku. Meno di dodici mesi fa sul tracciato che si sponda sulle acque del Mar Caspio il ventenne monegasco aveva dedicato una delle sue più belle vittorie in Formula 2 a papà Hervé, prematuramente scomparso, e questo fine settimana ha conquistato i suoi primi punti nella massima serie grazie ad una solida sesta posizione. Alla sua quarta corsa nella massima serie, otto punti rappresentano davvero un risultato pesante, che serve a dare un pieno di fiducia ed a scacciare le tensioni accumulate nelle ultime due uscite, quando il pilota della Ferrari non era riuscito particolarmente a incidere. Dopo aver iniziato positivamente la stagione a Melbourn,



ne, nelle successive apparizioni il passo di Charles, che ha anche commesso alcuni errori, era parso tutt'altro che sicuro. In Bahrain, a testimonianza del potenziale in crescita della Sauber C 37, erano arrivati i primi punti stagionali con Marcus Ericsson, nono sotto i riflettori della pista situata alle porte della Capitale Manama e, nell'occasione, un pur deluso Charles Leclerc non aveva esitato a elogiare l'impresa del compagno che si era meritato le luci della ribalta.

Che avremmo visto il miglior Charles Leclerc di questa stagione a Baku lo si è capito sin dalle qualifiche, quando il monegasco ha conquistato per la prima volta la Q2 e artigliato la quattordicesima posizione in griglia dopo aver ben insieme allo staff tecnico sulla gestione delle gomme e sull'assetto. In gara poi, il pilota junior della Ferrari non ha sbagliato una mossa. Al via si è tenuto alla larga dalla confusione, riuscendo ad entrare nella top-ten già al termine della seconda tornata. Risalito fino alla set-

tima posizione grazie ad un ottimo ritmo con gli pneumatici Super Soft, è rientrato per il primo cambio gomme esattamente a metà gara, per poi passare alle Ultra-soft quando è scesa in pista la safety-car. Nel finale, Leclerc non è riuscito a contrastare Carlos Sainz, ma ha indubbiamente colto il massimo risultato. «Sì, nel corso di questo fine settimana abbiamo lavorato molto bene e compiuto un bel passo in avanti. Penso di aver imparato molto nelle prime tre corse. Ora mi sento più a mio agio con le procedure e il feeling con la mia monoposto aumenta ogni volta che scendo in pista - ha raccontato il ventenne del Principato -. Nelle prime fasi di gara, con le Super Soft siamo stati molto veloci e abbiamo mantenuto un ottimo ritmo di corsa. Con le Soft, invece, abbiamo avuto qualche difficoltà, ma siamo riusciti a difenderci. Penso che un risultato come quello odierno non sia alla nostra portata in una corsa disputata in condizioni normali. A Baku siamo stati bravi a sfruttare bene la nostra occasione».

Leclerc ha poi spiegato come la sua vettura non sia in grado di rendere al meglio con poca benzina a bordo: «Quando il serbatoio si svuota non siamo reattivi come gli altri. Tornando alla gara, sono stato attento a non commettere errori, ma ho percorso ogni giro come se mi trovassi in qualifica». Nonostante l'undicesima posizione finale, è mancato questa volta Marcus Ericsson, su una pista sulla quale non riesce a dare il massimo. Lo svedese è atteso al riscatto a Barcellona, visto che la squadra diretta da Frederic Vasseur non può permettersi un tale divario tra i suoi portacolori.

Alessandro Gargantini

21

LE VOCI FERRARISTE



GIOVEDÌ 26 APRILE

VETTEL: «Verstappen? Gli ho detto. Senti, era una gara che potevi vincere, e non l'hai vinta. Devi chiederti cosa è successo. Mi ha danneggiato ma non credo che alla fine nessuno corra per rischiare un ritiro. In Cina non avevo intenzione di rendergli la vita difficile andando a prendere dei rischi, perché non avevo nulla da guadagnare e sapevo che mi avrebbe passato, ma non mi aspettavo certo che mi speronasse. Comunque ne abbiamo parlato, ed è tutto a posto, ho apprezzato che sia venuto da me subito dopo la gara. È una gara su 21, non è la fine del mondo, possiamo anche dire che non era il nostro giorno. È fantastico essere qui a Baku e noi cercheremo di partire dalla prima fila. Questa pista è molto bella, ad eccezione dei rettilinei che forse sono un po' troppo lunghi... Tuttavia, fanno parte dell'anima del tracciato, per cui in generale mi piace. Penso che sia entusiasmante. Sappiamo di aver realizzato una buona macchina e di avere un grande potenziale per farla andare più veloce. È su questo che stiamo lavorando. Credo che si possa sempre imparare qualcosa da ogni gara e penso che lo scorso anno Baku sia stata una gara diversa da tutte le altre. Spero di essere il primo contendente per il titolo, ma la stagione è lunga. Al momento sembra che le cose vadano bene, ma ciò non significa nulla. Le ultime tre gare

dell'anno conterranno molto di più delle prime tre...».

RAIKKONEN: «Per andare bene qui a Baku non c'è bisogno di più di quello che è necessario in qualsiasi altra pista. Senza dubbio il disegno è diverso, è un circuito cittadino, ma abbastanza ampio, ad eccezione della zona stretta verso le curve 9 e 10. Per essere un circuito cittadino, richiede un basso carico aerodinamico, probabilmente il primo di questo tipo che incontriamo durante questa stagione. Dobbiamo rafforzarci ovunque, ma credo che la nostra vettura sia andata bene fino ad oggi. Siamo stati abbastanza veloci e sarebbe una sorpresa se non riuscissimo a lottare per le prime posizioni. Finora in questa stagione il feeling con la macchina è stato buono. Penso che abbiamo fatto miglioramenti sin dalla prima sessione di test. Gli pneumatici hanno avuto un ruolo importante: le anteriori sono migliori e più resistenti. Senza dubbio ci sono cose da migliorare in ogni area, ma questa è l'eterna storia della F1. Bisogna mettere a punto alcuni aspetti, continuare a lavorare, e sono sicuro che le cose andranno al posto giusto. Vediamo come va questo weekend. Manca molto alla fine della stagione e voglio fare tutto per bene».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

RAIKKONEN: «La giornata è andata bene. L'inizio non è

stato facile, per cui durante la prima sessione di prove abbiamo deciso di passare ad un altro assetto. Purtroppo queste modifiche richiedono del tempo, ma preferisco lasciar stare o perdere del tempo durante la prima sessione per poi essere pronto nel secondo turno. Nel complesso è stata la scelta più giusta e la seconda sessione è andata bene. Questo è un circuito cittadino, ma non di tipo tradizionale. L'aderenza era assai limitata, principalmente perché qui si usa un basso carico aerodinamico. Senza dubbio si può sempre migliorare, ma oggi non eravamo lontani dalla vetta della classifica. Credo che il long run sia andato bene, il passo gara non era male. Ora dobbiamo analizzare tutti i dati e vedere cosa fare per domani».

VETTEL: «Credo che qui sia molto difficile trovare il giusto ritmo e io non ci sono riuscito durante la prima sessione. All'inizio del secondo turno di prove non riuscivo a tenere il passo e fare un buon giro, ma può succedere facilmente qui. Ho fatto qualche errore in frenata, ma penso che il long run sia andato meglio. Credo che possiamo migliorare per domani e dovremmo andare bene. Dopo tutto è solo l'inizio. Dobbiamo capire di cosa ha bisogno la vettura e abbiamo un po' di tempo per mettere a posto tutto. Speriamo che domani vada meglio».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Sono molto contento di questo risultato, ma sono un po' deluso per l'ultimo giro fatto perché ho bloccato le ruote in curva 3. Sapevo che la macchina stava andando bene e nelle prime due curve ero già più veloce di un decimo e mezzo rispetto al giro precedente. Poi probabilmente ho preso un avvallamento nel modo sbagliato mentre stavo frenando, e ho bloccato le ruote. Sono riuscito a fare la curva, quindi non ero così in ritardo, ma ovviamente l'aderenza, dopo, non era più

la stessa. È un peccato perché credo che avrei potuto essere più veloce, ma sono comunque felice. Mi dispiace per Kimi perché potevamo essere entrambi in prima fila. Comunque, vedremo domani, sarà una lunga gara. Credo sia molto importante poter combattere per la pole e avere così buone opportunità per la gara. Sebbene il risultato degli ultimi sabati sia stato buono, c'è ancora molto lavoro per noi. Sappiamo che la macchina può essere ancor più veloce. Senza dubbio abbiamo lavorato tanto per arrivare fin dove siamo oggi, ma tutti all'interno del team sanno che c'è ancora molto da fare. Dobbiamo rimanere concentrati e continuare a spingere. Comunque, non ho paura per domani e credo che abbiamo buone possibilità».

RAIKKONEN: «In Q3, durante il mio ultimo run, andavo molto veloce ed il feeling con la macchina era davvero buono. Sapevo di stare facendo un buon giro. Sul'ultima curva non ho esagerato perché sapevo che poteva esserci vento. Ma per una qualche ragione la macchina ha sbandato, e uscendo dalla curva mi sono intraversato. Sono riuscito a riportare la macchina in pista ma non a salvare il giro. Sono sicuro che senza questo errore avrei ottenuto una posizione molto migliore. È brutto se ti capita un pasticcio simile nell'ultima curva; sono molto deluso. Purtroppo questo errore non ci mette in una buona posizione per la gara. La giornata di oggi non ci ha ripagati, ma domani è un altro giorno e faremo del nostro meglio».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Penso che non fosse una staccata troppo esagerata, ci ho provato, ma non ha funzionato. Ora è facile per tutti dire che fosse un rischio eccessivo, ma su quel rettilineo vai a 330 km/h e non c'è un punto di riferimento in staccata. Non avevo troppe alternative a dire il vero, Bottas era davanti e avevo Hamilton

sulla destra, quindi ho cercato di prendere l'interno, ma una volta che ho bloccato non c'è stato più niente da fare, perché ho spiatellato la gomma ed ho perso anche la posizione con Perez. Peccato perché è stata una buona gara, con un buon passo, ma a volte va così. Sicuramente, però avevo ancora l'opportunità di vincere. Ci ho provato e non ha funzionato, ma sono contento di averci provato. Come ho detto ora è facile parlarne, ma è una decisione da prendere molto rapidamente e non è andata per il verso giusto, quindi ho sbagliato qualcosa. Ma non posso permettere che questo condizioni il giudizio su tutta la nostra gara, perché è stata una buona gara. È stata una gara intensa, Lewis spingeva tanto all'inizio. Se guardiamo dove eravamo rispetto agli altri, eravamo quasi in una categoria a parte: è stata molto divertente, perché lui si avvicinava nell'ultimo settore, ma io riuscivo sempre a rispondere. È stata una bella gara, ma ovviamente non sono contento del tutto, perché avremmo potuto vincere e non ci siamo riusciti».

RAIKKONEN: «L'incidente con Ocon? Ero all'interno, probabilmente non mi ha visto. È piuttosto difficile a volte su queste strade. Ho preso l'interno, ho curvato, e me lo sono trovato addosso. Non è stato un inizio ideale per me, però ho avuto fortuna di aver potuto continuare dopo aver cambiato l'ala. È stata una gara difficile, ho cercato di recuperare. Ci sono stati alcuni momenti in cui mi sono sentito bene, però ho faticato un po' a far scaldare le gomme a sufficienza. Ho cercato di emergere alla distanza, restando lì e attendendo i problemi degli altri. Alla fine questa strategia ha pagato, ma non è stato affatto semplice».



COLOMBO

Trofeo Mitjet
Italian Series
2018



Mitjet

**Il Futuro del Motorsport
riparte da qui.**

Emozioni da



F1.



La Mitjet Italian Serie 2018 scalda i motori: sta per iniziare una stagione spettacolare con tante novità che faranno fare ai nostri team e ai nostri piloti un grosso passo avanti.

La Series Italiana, che si unirà a quella Francese garantendo gare ancora più emozionanti visto la nutrita griglia di partenza,

partirà dal Paul Ricard nel mese di Maggio per 5 emozionanti gare su circuiti da F1.

Un'altra novità è la creazione di una classifica internazionale interna per le Mitjet 2L, in cui tutti i piloti di tutte le nazionalità saranno in grado di guadagnare punti.

Premio Finale: Test LMP3 Squadra Ufficiale Ligier



+39 02249511 - +39 3357458343
comunicazione@mqcorse.it



 **Paul Ricard** 04/06 - 05



 **Monza** 01/03 - 06



 **Magny-Cours** 06/08 - 07



 **Hockenheim** 15/16 - 09



 **Barcellona** 10/11 - 11



www.mqcorse.it

 Mitjet Italian Series

GP

AZERBAIJAN

F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

SEBASTIAN VETTEL

Ha forse sbagliato stoltamente qualcosa, Seb? C'è per caso un solo momento in cui non s'è comportato da generoso protagonista? No, semplicemente ha fatto tutto quello che ha potuto e quasi nel migliore di modi. E ci sta tutto anche il lungo al 48° giro nel tentativo di sorpasso alla disperata a Bottas alla curva 1, quando - dopo l'uscita dell'ultima, inattesa e decisiva Safety-Car -, il tedesco ha spiatellato le gomme, per poi percorrere l'ultimo segmento di gara nelle peggiori condizioni possibili. Finendo alla fine dietro a Perez, e, soprattutto, beffato nella classifica di tappa e quindi in quella generale da Lewis Hamilton. Occhio, non esistono sorpassi comodi e sicuri, a Baku. Seb si è assunto delle responsabilità nel momento cruciale e, se non altro, non ha sofferto di braccino, anzi. Peccato, però. Perché la Ferrari è sembrata al top, sia in qualifica che in gara, con il segmento sereno e razionale della corsa semplicemente stradominato. D'altronde il mondiale è ancora extralungo e siamo solo alle prime schermaglie. Che, comunque vada, promettono sviluppi da non perdere.



COLOMBO

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

CHARLES LECLERC

L'inizio stagione l'aveva visto confinato nell'anonimato, addirittura in svantaggio col compagno di squadra Ericsson quanto a confronti diretti sia in qualifica che in gara. Da Baku il 20enne monegasco esce rigenerato, con un sesto posto finale che ha del miracoloso. Ottenuto giganteggiando nella top ten per tutta la corsa, gestendo con saggezza gli insidiosi restart e riuscendo a contenere i danni nella situazione che la Sauber-Ferrari adesivata Alfa soffre di più, ossia la precaria maneggevolezza con poca benzina a bordo, nella fase finale della corsa. Lo scorso anno Charles aveva vissuto nel weekend azeri il momento emotivamente più critico della sua trionfale stagione F2, proprio quando aveva corso e vinto pur trafitto dalla scomparsa del papà Hervé. Stavolta il wonder boy fa tacere critiche e perplessità portando quasi in top five una C37 non eccezionale. Col guizzo tipico del campione in divenire che sa sfruttare l'occasione buona, in uno dei pochi posti nei quali può presentarsi. Voto massimo. A Baku, fatte le dovute proporzioni, Charles è stato il più bravo di tutti. E la fortuna nel suo caso non c'entra proprio un cavolo di niente.



SUTTON-IMAGES.COM



LA PRESSE

MIGLIOR REGIA

CIRCUITO DI BAKU

Stavolta, magari solo per stavolta, il premio va alla location e non a qualsivoglia pilota. Perché, specie nelle ultime due edizioni, quando la Formula Uno fa tappa a Baku regna una specie d'atmosfera strana, effervescente e folle. Una sorta di brodo primordiale narrativo, tale da promettere qualsiasi possibile e sorprendente sviluppo. Col senno di poi l'idea stessa di dare artificiosamente vita a una specie di circuito ircocervo, metà velocissimo e autostradale, metà cunicolare, claustrofobico e quasi catacombale, crea un on-off foriero di situazioni critiche, difficoltà selettive di guida e sorpassi a go go, financo ben al di là dell'uso del famigerato Drs. E così il Gp azero, in pratica l'ultima strana eredità lasciata da Bernie alla F.1, a partire dal 2016, ma nelle due ultime edizioni, si sta rivelando terreno di gare memorabili, imprevedibili, che fanno discutere e a loro modo indimenticabili. Fatto salvo il camion in pista. Ecco, per favore, quello non ce lo fate vedere mai più.

COLOMBO



MIGLIOR FILM

KIMI RAIKKONEN

Ecco quel che si dice un film a finale aperto. Per Iceman né drammatico né a lietissimo fine, perché ancora una volta su Kimi Raikkonen si possono e si devono dire cose dolci ma pure aspre. Certo, parlando di uno che giunge secondo bisogna restare calmi e buoni, perché la sostanza e i punti gli danno ragione. Tuttavia, a ben guardare, mai come in questo weekend con un rendimento più regolare e ottimizzato Kimi avrebbe potuto pretendere di vincere. In fondo in qualifica l'ideal lap l'avrebbe visto al top, salvo rovinarsi tutto col giro reale e quella scodata impura pagata cara. Quanto alla gara, il contatto immediato con Ocon peggiora le cose, anche se il giovane francese esagera a criticare il veterano della Rossa, e non di poco. Il resto della corsa vede Kimi in progressivo e consistente recupero tattico. In fondo, Hamilton a parte, è proprio Iceman a approfittare alla grande del viavai Safety Car. Eppure il suo secondo posto finale non suscita gioie particolari o gridi d'entusiasmo. A sua volta, semplicemente, Kimi ha avuto indietro con una maxi rata ciò che la sfortuna gli aveva tolto in Bahrain.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	RICCIARDO
PILOTA MENO COMBATTIVO	ERICSSON
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	BOTTAS
PILOTA MENO SFORTUNATO	HAMILTON
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA MENO EFFICACE	TORO ROSSO
SCUDERIA MENO FORTUNATA	FERRARI
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	MERCEDES



MIGLIOR FOTOGRAFIA

VALTTERI BOTTAS

Se questo Gran Premio per (dis)grazia ricevuta proprio non doveva vincerlo Vettel, allora, andando per merito, l'onore della vittoria sarebbe dovuto toccare a Valtteri Bottas, capace di allungare il suo stint per più di 40 giri, dopo una gara senza acuti folli e sbavature di sorta, potendo tuttavia contare su una consistenza dolce e decisa che lo stava mettendo in condizioni di beffare sua maestà il caposquadra Lewis Hamilton. Ma poi il destino, da sempre motore immobile delle umane cose, diversamente vuole e il buon Valtteri finisce malinconicamente parcheggiato in una stradina, a due giri dalla fine. Fin lì il biondo secondo di Lewis aveva anche resistito molto intelligentemente all'assalto un po' alla disperata di Vettel, gettando le fondamenta di un trionfo forse inaspettato ma a quel punto assai plausibile e non del tutto immeritato. Ma se hai contro la sorte, neanche stiamo a parlare: ciao. Tuttavia, quasi a titolo risarcitorio, Valtteri ne esce con qualcosa d'impalpabile che fino a oggi gli era mancato: l'affetto dei tifosi e la voglia di coccolarlo per una sfortuna nera, vera e pura. Ecco, da Baku 2018 diventa più facile voler bene a Bottas.

LA PRESSE



LA STATUETTA SPEZZATA

RED BULL E MAX VERSTAPPEN

Il più intelligente a fine gara sembrerebbe Daniel Ricciardo, con parole antincendio e dettate dal buonsenso magari appreso dagli anziani parenti italiani: «Come piloti, per ciò che è successo in pista, dobbiamo chiedere scusa alla squadra». Eh, non proprio. Perché al muretto non siede mica gente addetta solo a almanaccare allegramente in cuffia con chi corre e a gustarsi lo spettacolo, ma figure professionali che hanno diritto e dovere di gestire la gara come una partita a scacchi, nell'interesse superiore del team. Ebbene, a Baku succede il contrario. I due boys in pista vengono di fatto lasciati a scannarsi per quasi tutta la durata della corsa senza che

né Horner né chi per lui riescano a bloccare il mega-risone in atto. Sia chiaro, per lo show meglio così, viva l'anarchia e abbasso i team orders. Però poi a conti fatti la direzione della squadra diventa co-responsabile della catastrofe dei Red Bull crazy boys per mancato intervento sedativo. E Verstappen ancora una volta finisce all'angolo con tanto di cappello cartaceo e conico, per un doppio cambio di traiettoria, in fase difensiva tecnicamente vietato nonché meritevole di biasimo. E adesso basta con l'alibi che Max è un genio della guida e come tale va lasciato sciolto. Per carità, è vero: ha immenso talento, lui. Ma pure per piazzare casini.



SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

LEWIS HAMILTON

Poi dicono che fortuna e sfortuna nelle corse non esistono. Figuriamoci. Avoja, se esistono. Piuttosto ha ragione a fine gara Toto Wolff quando commenta, più realista del re, che Lewis Hamilton riceve indietro dalla sorte ciò di cui era stato ingiustamente scippato a Melbourne. Il destino sembrerebbe quasi avere a oggi una funzione complessivamente retributiva, nel senso che i giochi e le bevute diventano pari, quindi, alla fin fine, cioè alla lunga, va bene così. Però c'è un altro aspetto a rendere ancora più preziosa, utile e vivificante quest'affermazione mica tanto meritata di Lewis, perché arriva proprio nel momento di maggior debolezza sua e della Mercedes. A ridare ossigeno e morale a un binomio mai così - pugilisticamente parlando si direbbe - alle soglie del conteggio. Buon per loro, quindi, ma sia chiaro: per la Mercedes e Hamilton sul piano del morale e dei danni evitati vincere a Baku diventa molto più utile e salvifico rispetto all'evaporata affermazione di Melbourne. Della serie, quando il risarcimento è più ingente del danno subito (anche con Bottas)... Insomma, comunque la si gira, resta una vittoria del Caspio.

GETTY IMAGES





**PER UNA SERATA
ALLA GUIDA,
SENZA L'INCUBO
DEL PARCHEGGIO.**

IN ESCLUSIVA SUL CANALE 56

MOTOR TREND
I N A R R E S T A B I L E

DISPONIBILE ANCHE SU [DPLAY.COM](https://www.dplay.com)



PROUD SPONSOR



FASTWEB



di Paolo Filisetti

PER LA ROSSA RIDUZIONE DELLE TURBOLENZE

MODIFICHE, SEPPURE MINIME ALL'ALA ANTERIORE. IN PRATICA ORA LA ZONA POSTERIORE DELLE PARATIE È STATA MODIFICATA, SIA DI FATTO PARZIALMENTE SEPARANDO LA PORZIONE CURVA DALLA PARTE RETTILINEA, DI FATTO DETERMINANDO IN QUESTO MODO UN ULTERIORE DEFLETTORE VERSO L'ESTERNO, SIA SPOSTANDO IL SUPPORTO DEL MINI DEFLETTORE VERTICALE, ORA CONNESSO AL DEVIATORE DI FLUSSO PIÙ ESTERNO E NON PIÙ ALLA PARATIA STESSA. (VEDI DETTAGLI NEI TONDI). IN QUESTO MODO SI È OTTENUTA UNA RIDUZIONE DELLE TURBOLENZE GENERATE DALLE RUOTE ANTERIORI FAVORENDO UNA RIDUZIONE, SEPPUR MINIMA DEL CONSUMO DI CARBURANTE.



QUELL'ALA A SOFFIATURE APERTE

SULLA SF71H, È STATA INTRODotta, COME SULLA MERCEDES W09, LA STESSA ALA PROVATA IN CINA, CARATTERIZZATA NON SOLO DAL PROFILO PRINCIPALE A CUCCHIAIO, MA ANCHE DALLE SOFFIATURE APERTE NEL BORDO DI ENTRATA DELLE PARATIE LATERALI (VEDI FRECCIA LATERALE).

Assetto poco di compromesso!

BAKU - Il Gp dell'Azerbaijan per le caratteristiche uniche del Baku City Circuit rappresenta, come Monaco, un unicum nel calendario. In pratica richiede un assetto delle monoposto molto particolare. Da un lato, infatti, che devono beneficiare della massima efficienza aerodinamica richiesta dai lunghissimi rettilinei, ma, in parallelo, la trazione diventa di cruciale importanza nel secondo settore, quello più guidato che si sviluppa intorno alla città vecchia. È un compromesso più facile a dirsi che da mettere in pratica. In verità, quasi tutti i team, tendono a privilegiare i due settori veloci, basandosi sulle simulazioni, che indicano questa scelta più vantaggiosa, considerando marginale la perdita di tempo nel settore più guidato conseguenza di un assetto tendenzialmente scarico. In considerazione di queste peculiarità, non era lecito immaginare l'introduzione di ampi pacchetti di sviluppo aerodinamico, ad eccezione delle modifiche di esclusivo adattamento al layout del circuito azero. Seguendo questa filosofia Mercedes, Ferrari e Red Bull, han-

A BAKU CI VUOLE EFFICIENZA AERODINAMICA PER I LUNGHETTI RETTILINEI E ANCHE TANTA TRAZIONE NELLA PARTE PIÙ STRETTA E GUIDATA. MA IN REALTÀ SI TENDE A PRIVILEGIARE IL VELOCE...

no di fatto introdotto nuove ali posteriori. Le prime due erano caratterizzate da un profilo a cucchiaio dell'elemento principale, mentre quella della Rb14, era caratterizzata da un'incidenza ridottissima del flap, con l'elemento principale posizionato molto più in alto, rispetto alla versione utilizzata in precedenza. La Ferrari, in realtà, ha accompagnato l'introduzione della nuova appendice posteriore, con un microsviluppo di quella anteriore. Di fatto si tratta da un lato della modifica dell'attacco del mini deviatore di flusso a fine della paratia laterale e della separazione della sezione curva della paratia stessa, che così crea un ulteriore deflettore. Il piccolo deviatore, invece, ora non è più connesso alla paratia, ma al deflettore più esterno, incrementandone l'efficacia nella deviazione della porzione di flusso che lambisce le ruote anteriori all'esterno. Non un intervento cosmetico, comunque, poiché la riduzione delle turbolenze generate dalla rotazione degli pneumatici determina una minore resistenza all'avanzamento funzionale anche ai consumi, ele-



RIDOTTA L'INCIDENZA DEL FLAP

LA RED BULL, A DIFFERENZA DI MERCEDES E FERRARI NON HA OPTATO PER UNA VERSIONE A CUCCHIAIO DELL'ALA POSTERIORE, BENSÌ DI UNA CONFIGURAZIONE DOTATA DI PROFILO PRINCIPALE MOLTO IN ALTO RISPETTO ALLA VERSIONE PRECEDENTE, RIDUCENDO IN QUESTO MODO, DRASTICAMENTE, L'INCIDENZA DEL FLAP.

vati, a causa della percentuale di apertura massima dell'acceleratore in un giro, qui pari al 72%. Il tracciato azero, per le caratteristiche citate in precedenza, mette in risalto, la qualità che in queste prime quattro gare è risultata determinante nella costruzione dell'attuale scala di valori tra le monoposto. Ci riferiamo, ovviamente, all'equilibrio ed al conseguente utilizzo dei pneumatici nelle finestre di temperatura ideali. La Rb 14, è stata un'osservata speciale nella pit lane di Baku, soprattutto quando ai box, era possibile vederne da vicino il layout della sospensione anteriore. Sin dal Gp di Cina, (ma anche nei Gp precedenti), vinto da Ricciardo, infatti, ha colpito l'attenzione di molti tecnici avversari, il costante strisciamento con bordo anteriore del pattino, in corrispondenza del T-tray. Il fenomeno si è ovviamente ripetuto a Baku, con la monoposto che strisciava vistosamente in ogni punto del circuito, sia in piena velocità sia in accelerazione e frenata. A parte l'aspetto macroscopicamente visibile, ciò che appare come conseguenza in termini di comportamento dinamico della vettura è, di fatto, il mantenimento di un assetto pressoché costante in ogni condizione.

Questo comportamento sarebbe ascrivito alla sospensione anteriore, o per meglio dire al terzo elemento trasversale, che funge da gestore passivo delle variazioni di altezza da terra. In pratica, è però lecito sottolineare, non si tratti di un ammortizzatore, meccanico con azionamento idraulico, o con molle a tazza come quello utilizzato sulla Rb13 del 2017. È invece un elemento definito J-damper, o più propriamente un interter, che smorza rapidamente le oscillazioni dell'avantreno consentendo il pressoché istantaneo (in ogni caso rapidissimo) ritorno alle condizioni di partenza a livello di assetto. In sostanza, l'effetto che si ottiene è quello di quasi annullamento del beccheggio della vettura con tangibili vantaggi a livello di aerodinamica, e di grip. La sospensione anteriore della Rb14, sembra peraltro proprio progettata per esaltare nella sua geometria, la ricerca di un assetto che subisca variazioni minime. Il triangolo superiore presenta il primo punto di ancoraggio al telaio molto più alto rispetto al secondo, svolgendo in questo modo un'evidente funzione anti affondamento del muso in frenata.



RB13



RB14

LA RB14 SI AFFIDA ALLO SMORZATORE INERZIALE

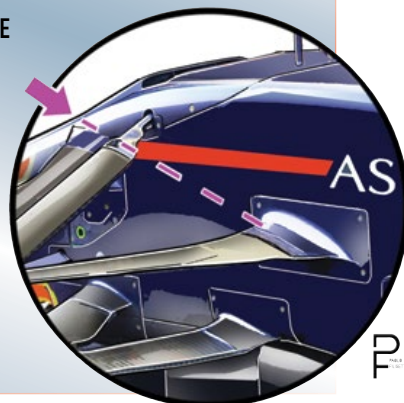
SI NOTA LA DIFFERENZA TRA IL TERZO ELEMENTO TRASVERSALE DEL 2017 E QUELLO ATTUALE. SULLA RB13, ERA ADOTTATO UN AMMORTIZZATORE CON MOLLE A TAZZA. SULLA RB14 È PRESENTE UNO SMORZATORE INERZIALE DEFINITO (J-DAMPER) O INERTER CHE SMORZA LE OSCILLAZIONI DELL'AVANTRENO.

W09 CON ALA A CUCCHIAIO

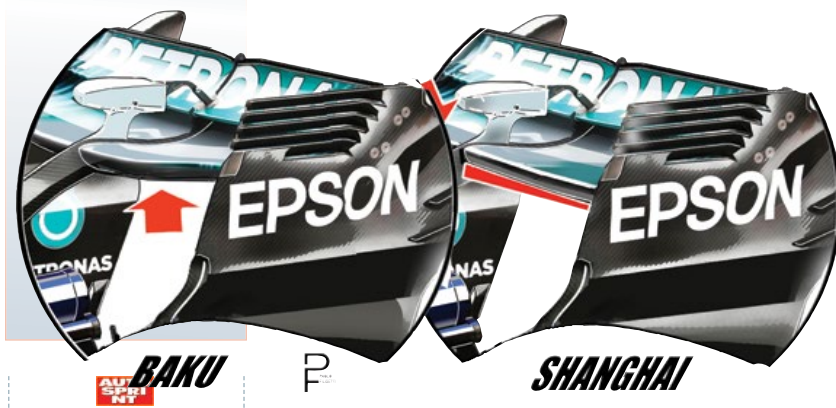
LA MERCEDES, HA ADOTTATO LA STESSA ALA POSTERIORE A CUCCHIAIO CHE NEL CORSO DELLE PROVE LIBERE IN CINA, ERA STATA BREVEMENTE TESTATA PER RACCOLGIERE DATI. LA SUA FUNZIONE È QUELLA DI RIDURRE LA RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO NEI LUNGI RITTELLINEI DEL TRACCIATO AZERO, CON SOLO LA PARTE CENTRALE IN GRADO DI PRODURRE CARICO, MENTRE LE ESTREMITÀ LATERALI PIÙ ALTE, SONO APPUNTO FUNZIONALI AD UN MINORE DRAG.

RED BULL CON EFFETTO ANTIDIVE

SI NOTA LA POSIZIONE RELATIVA DEI PUNTI DI ATTACCO DEL TRIANGOLO SUPERIORE. QUELLO DavANTI È MOLTO PIÙ ALTO DEL SECONDO, CON UN EFFETTO ANTI DIVE (ANTI AFFONDAMENTO DEL MUSO) MOLTO ACCENTUATO



A quanto pare, Newey oltre alla veste aerodinamica che garantisce un elevatissimo carico aerodinamico, è riuscito a trovare il sistema (legale) per ridurre i trasferimenti di carico tra retrotreno e avantreno, a tutto vantaggio dello sfruttamento dei pneumatici. Non è un caso che Red Bull, accanto a Ferrari sia in vantaggio in quest'ambito, rispetto alla Mercedes W09, che, almeno sinora, si è dimostrata piuttosto critica nella determinazione di un assetto corretto. ●



OLI MOTORE

XADO

PER ALTE PERFORMANCE



Negozi e Assistenza Tecnica:
ROMA, p.zza S. Maria Ausiliatrice 6/7
tel. 06 83708119-94804276
on-line store: www.xado.it



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	1.43'44"291	177,012	1'45"412	35
2°	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	51	a 2"460	176,942	1'46"523	50
3°	S.Pérez (Messico)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	a 4"024	176,897	1'46"206	51
4°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	51	a 5"329	176,860	1'45"530	38
5°	C.Sainz (Spagna)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	51	a 7"515	176,798	1'46"856	50
6°	C.Leclerc (Monaco)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	51	a 9"158	176,752	1'47"403	31
7°	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	51	a 10"931	176,702	1'47"449	32
8°	L.Stroll (Canada)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	a 12"546	176,656	1'46"815	50
9°	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	51	a 14"152	176,610	1'47"666	50
10°	B.Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	51	a 18"030	176,501	1'48"288	51
11°	M.Ericsson (Svezia)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	51	a 18"512	176,487	1'47"925	51
12°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	51	a 24"720	176,312	1'48"035	38
13°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	51	a 40"663(*)	175,863	1'48"155	35
14°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	48	Foratura	175,680	1'45"149	37

NON CLASSIFICATI

R.Grosjean (Francia)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	42	Testacoda	182,747	1'46"880	34
M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	39	Incidente	186,505	1'45"771	31
D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	39	Incidente	186,496	1'45"419	34
N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	10	Testacoda	155,310	1'48"867	10
S.Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-
E.Ocon (Francia)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL QUARTO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	1	1	1	1	1	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	1	1	1	1	1	1
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	SIROTKIN	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	1	1	2	1	1	1
RENAULT	SAINZ	RENAULT	1	1	2	1	1	1
TORO ROSSO	HARTLEY	HONDA	1	2	2	1	1	1
TORO ROSSO	GASLY	HONDA	2	2	2	1	1	1
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	1	1	1	1	2	2
MCLAREN	ALONSO	RENAULT	1	1	1	1	1	1
MCLAREN	VANDOORNE	RENAULT	1	1	1	1	1	1
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	1	1	1	1	1	1
SAUBER	LECLERC	FERRARI	1	1	1	1	1	1

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH





PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Raikkonen	1°	30"012
Hartley	1°	21"376
Alonso	1°	56"710
Magnussen	1°	35"608
Ericsson (+5")	1°	44"107
Pérez	2°	28"109
Grosjean	2°	21"725
Gasly	12°	20"782
Sainz	15°	21"516
Vandoorne	17°	21"103
Ericsson	18°	25"378
Hamilton	22°	20"377
Hartley	22°	20"809
Stroll	23°	19"737
Leclerc	24°	21"058
Vandoorne	25°	20"887
Vettel	30°	20"037
Ricciardo	37°	19"925
Ericsson	36°	32"629
Verstappen	38°	19"765
Bottas	40°	20"192
Vettel	40°	20"823
Magnussen	39°	21"778
Hamilton	40°	21"329
Gasly	39°	21"287
Hartley	39°	21"072
Raikkonen	40°	21"149
Vandoorne	39°	20"760
Pérez (+5")	40°	26"174
Grosjean	40°	22"757
Sainz	40°	20"967
Leclerc	40°	22"030
Stroll	40°	21"236
Alonso	40°	21"371
Ericsson (+10")	39°	14"998
Vandoorne	46°	20"978

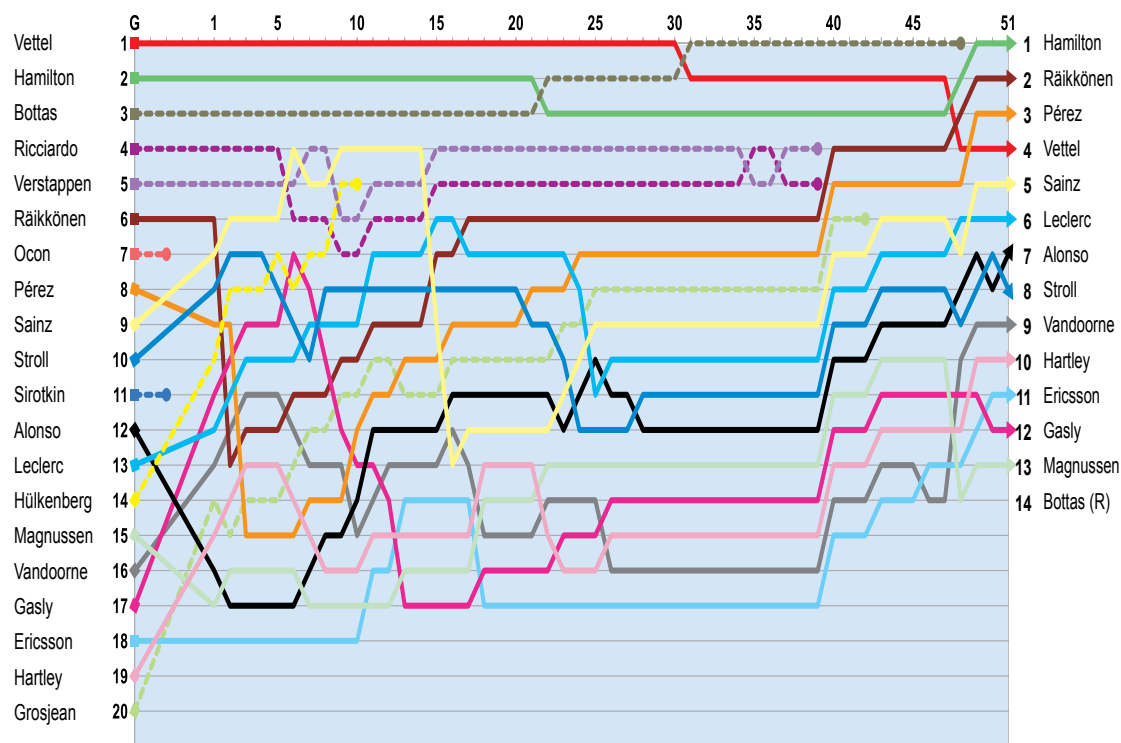
NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

COLOMBO

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE

210 METRI DOPO L'ULTIMA CURVA

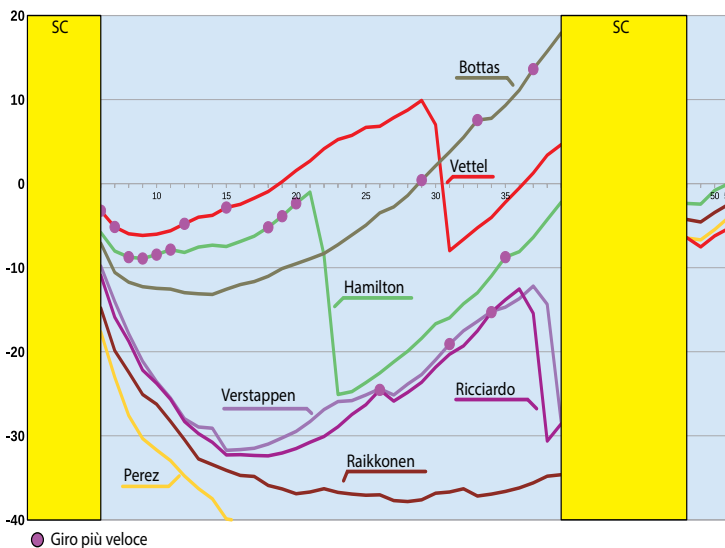
QUALIFICAZIONI

Ocon	329,0
Sirotkin	320,0
Magnussen	319,8
Sainz	319,2
Stroll	318,4
Hamilton	318,0
Pérez	316,7
Ricciardo	316,6
Bottas	315,7
Verstappen	315,4
Leclerc	313,9
Vandoorne	312,5
Hülkenberg	312,1
Alonso	309,9
Vettel	309,4
Raikkonen	309,3
Ericsson	307,6
Gasly	304,3
Hartley	300,0
Grosjean	299,0

GRAN PREMIO

Hülkenberg	329,2
Pérez	326,2
Stroll	326,2
Sainz	325,3
Leclerc	325,1
Ricciardo	325,0
Alonso	324,6
Grosjean	323,7
Hartley	322,0
Vandoorne	320,7
Ericsson	320,5
Verstappen	318,3
Raikkonen	318,3
Hamilton	318,0
Gasly	317,3
Vettel	314,7
Magnussen	313,6
Bottas	313,4

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 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 AZERBAIJAN IL TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

Imbattuto
L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1'40"593 media 214,834 km/h

SUL GIRO IN GARA

Imbattuto
S. Vettel (Ferrari SF70H, 2017)
1'43"441 media 208,919 km/h

SULLA DISTANZA

Imbattuto
N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)
1h32'52"366 media 197,721 km/h

GIRI IN TESTA

Vettel	1°-30°
Bottas	31°-48°
Hamilton	49°-51°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 27 APRILE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Ricciardo	1'44"277	1'42"795
2° Raikkonen	1'46"861	1'42"864
3° Verstappen	1'45"559	1'42"911
4° Bottas	1'44"242	1'43"570
5° Hamilton	1'45"200	1'43"603
6° Alonso	1'46"465	1'43"700
7° Ocon	1'45"237	1'43"814
8° Sainz	1'48"741	1'43"834
9° Magnussen	1'47"434	1'43"977
10° Hülkenberg	1'46"749	1'44"091
11° Vettel	1'46"513	1'44"127
12° Pérez	1'45"075	1'44"142
13° Grosjean	1'46"856	1'44"425
14° Stroll	1'46"590	1'44"459
15° Gasly	1'46"492	1'44"712
16° Leclerc	1'46"875	1'44"940
17° Sirotkin	1'46"480	1'45"007
18° Hartley	1'46"747	1'45"051
19° Vandoorne	1'47"967	1'45"288
20° Ericsson	1'47"073	1'46"042

SABATO 28 APRILE

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'43"091
2° Hamilton	1'43"452
3° Raikkonen	1'43"493
4° Verstappen	1'43"519
5° Bottas	1'43"569
6° Pérez	1'43"936
7° Magnussen	1'43"958
8° Stroll	1'44"123
9° Ocon	1'44"220
10° Sirotkin	1'44"534
11° Alonso	1'44"763
12° Ricciardo	1'44"861
13° Gasly	1'44"905
14° Leclerc	1'45"218
15° Grosjean	1'45"261
16° Sainz	1'45"432
17° Hülkenberg	1'45"456
18° Vandoorne	1'45"505
19° Ericsson	1'45"910
20° Hartley	1'46"186

NOTE

(C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.

(*) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente.

POLE POSITION

SABATO 28 APRILE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Vettel	Ferrari SF71H	1'42"762	1'43"015	1'41"498	35"305	40"905	25"288
2° Hamilton	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'42"693	1'42"676	1'41"677	35"296	41"158	25"091
3° Bottas	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'43"355	1'42"679	1'41"837	35"477	41"155	25"183
4° Ricciardo	Red Bull RB14	1'42"857	1'43"482	1'41"911	35"629	40"863	25"213
5° Verstappen	Red Bull RB14	1'42"642	1'42"901	1'41"994	35"664	40"820	25"293
6° Raikkonen	Ferrari SF71H	1'42"538	1'42"510	1'42"490	35"283	40"704	25"426
7° Ocon	Force India VJM11	1'43"021	1'42"967	1'42"523	35"740	41"441	25"044
8° Pérez	Force India VJM11	1'43"992	1'43"366	1'42"547	35"708	41"430	25"304
9° Hülkenberg	Renault R.S.18	1'43"746	1'43"232	1'43"066	35"861	41"480	25"586
10° Sainz	Renault R.S.18	1'43"426	1'43"464	1'43"351	36"218	41"460	25"170
11° Stroll	Williams FW41	1'44"359	1'43"585		36"138	41"571	25"610
12° Sirotkin	Williams FW41	1'44"261	1'43"886		36"154	41"797	25"427
13° Alonso	McLaren MCL33	1'44"010	1'44"019		36"133	41"749	25"643
14° Leclerc	Sauber C37	1'43"752	1'44"074		36"195	41"754	25"577
15° Magnussen	Haas VF-18	1'43"674	1'44"759		36"439	41"886	25"328
16° Vandoorne	McLaren MCL33	1'44"489			36"634	42"079	25"735
17° Gasly	Toro Rosso STR13	1'44"496			36"279	42"229	25"872
18° Ericsson	Sauber C37	1'45"541			36"679	42"651	25"948
19° Hartley	Toro Rosso STR13	1'57"354			36"741	47"863	27"892
20° Grosjean	Haas VF-18	s.t.			-	55"084	27"562

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'41"677	5 Vettel Ferrari 1'41"498
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'41"911	77 Bottas Mercedes 1'41"837
3ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'42"490	33 Verstappen Red Bull 1'41"994
4ª FILA	11 Perez Force India 1'42"547	31 Ocon Force India 1'42"523
5ª FILA	18 Stroll Williams 1'43"585	55 Sainz Renault 1'43"351
6ª FILA	14 Alonso McLaren 1'44"019	35 Sirotkin Williams 1'43"886
7ª FILA	27 Hülkenberg Renault 1'43"066(C)	16 Leclerc Sauber 1'44"074
8ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'44"489	20 Magnussen Haas 1'44"759
9ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'45"541	10 Gasly Red Bull 1'44"496
10ª FILA	8 Grosjean Haas s.t.(C)	28 Hartley Toro Rosso 1'57"354

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



COLOMBO

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	TOTALE	AUSTRALIA 25/3	BAHRAIN 8/4	CINA 15/4	AZERBAIJAN 29/4	SPAGNA 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	FRANCIA 24/6	AUSTRIA 1/7	G.BRETAGNA 8/7	GERMANIA 22/4	UNGHERIA 29/7	BELGIO 26/8	ITALIA 2/9	SINGAPORE 16/7	RUSSIA 30/9	GIAPPONE 7/10	USA 21/10	MESSICO 28/10	BRASILE 11/11	ABU DHABI 25/11
1° L.Hamilton	70	18	15	12	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° S.Vettel	66	25	25	4	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° K.Raikkonen	48	15	(m.)	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° V.Bottas	40	4	18	18	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° D.Ricciardo	37	12	(m.)	25	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° F.Alonso	28	10	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° N.Hülkenberg	22	6	8	8	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° M.Verstappen	18	8	(i.)	10	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° S.Pérez	15	(11°)	(16°)	(12°)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° C.Sainz	13	1	(11°)	2	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° P.Gasly	12	(m.)	12	(18°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° K.Magnussen	11	(m.)	10	1	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° C.Leclerc	8	(13°)	(12°)	(19°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° S.Vandoorne	8	2	4	(13°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° L.Stroll	4	(14°)	(14°)	(14°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° M.Ericsson	2	(m.)	2	(16°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° E.Ocon	1	(12°)	1	(11°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° B.Hartley	1	(15°)	(17°)	(20°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° R.Grosjean	0	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° S.Sirotkin	0	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Ferrari	114	25/15	25/0	4/15	12/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Mercedes	110	18/4	15/18	12/18	25/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	55	12/8	-	25/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° McLaren	36	2/10	4/6	0/6	2/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Renault	35	6/1	8/0	8/2	0/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Force India	16	-	0/1	-	15/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Toro Rosso	13	-	12/0	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	11	-	0/10	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Sauber	10	-	2/0	-	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	4	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(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)

CAMBIO GOMME

VANDOORNE	SS	S	US	US	US
RICCIARDO	SS	US			
VETTEL	SS	S	US		
RAIKKONEN	US	S	US		
GROSJEAN	S	SS	US		
ERICSSON	SS	S	US	US	
GASLY	US	S	US		
PÉREZ	US	S	SS		
ALONSO	SS	S	US		
LECLERC	SS	S	US		
STROLL	SS	S	US		
MAGNUSSEN	SS	S	US		
HÜLKENBERG	US				
HARTLEY	S	US	SS	US	
OCON	US				
VERSTAPPEN	SS	US			
SIROTKIN	SS				
HAMILTON	SS	S	US		
SAINZ	US	S	US		
BOTTAS	SS	US			

SUTTON-IMAGES.COM





Appena spenti gli echi del MotorLegend Festival, sempre a Imola è già tempo di pensare alla terza edizione dei Minardi Days, in programma sabato 5 maggio e domenica 6, chiamando a raccolta tutti gli appassionati di corse molti dei quali hanno ancora tra occhi e orecchie riflessi scintillanti e rombi dell'evento precedente.

Ecco, un invito e una raccomandazione: abbiate l'apertura, la sensibilità e la disponibilità di gustare dopo l'uno e anche l'altro, perché vale davvero la pena assaporare entrambi.

MotorLegend Festival e Minardi Days sono in concorrenza? Di più. Due entità potrebbero rivelarsi addirittura troppe per la stessa fetta di pubblico? Questa è la domanda delle domande che circola, specie tra gli addetti ai lavori, nelle ore immediatamente successive al weekend che ha visto ottimi riscontri per la coppia di organizzatori Vito Piarulli - Mr Rally Legend -, e Andrea Gallignani.

Ecco, approfitto di queste righe per andare al di là della questione e dire una cosa piuttosto semplice. Non so se due proposte possano essere commercialmente eccessive o ridondanti, all'interno del delicato meccanismo di domanda & offerta, ma resto più che ultracerto, questo sì, che per troppi anni gli appassionati italiani di automobilismo hanno sofferto il digiuno completo di iniziative del genere. Capaci - ciascuna a suo modo -, di restituire dignità partecipativa al tifoso, di riportarlo al centro del



Minardi è qui la festa!

SIATE PRONTI A COGLIERE UN'ALTRA OPPORTUNITÀ DI SHOW E PARTECIPAZIONE ALL'INSEGNA DEL MOTORSPORT, IN UN CLIMA APERTO E AMICHEVOLE. SABATO 5 MAGGIO E DOMENICA 6, COL GEMELLAGGIO TRA IL CIRCUITO DI IMOLA E BRISIGHELLA

lo show non più come spellabile e spellato oggetto di un'avidità istantanea, ma come soggetto a contatto diretto e palpabile con l'atmosfera di gare, campioni e macchine che di fatto ha sempre e solo sognato o visto da troppo lontano.

In altre parole, MotorLegend Festival e Minardi Days propongono cose piuttosto diverse ma tutte graditissime, portate differenti sulla stessa tavola, certo che sì, mostrando ciascuno la sua sensibilità. Piarulli & Gallignani hanno offerto, accanto ai campioni, delle corse vere e proprie, seppure coniugate in chiave historic.

Minardi - al quale va riconosciuta l'originalità dello spunto open & friendly in chiave pistaiola - punta

MINARDI DAYS AL TERZO ATTO

Gian Carlo Minardi è il gran protagonista della manifestazione intitolata al suo team e al suo nome. Un marchio che dà un senso di apertura e partecipazione all'evento, che si muove sulla scia di venti anni di partecipazioni alla F.1 con uno spirito friendly e più inclusivo che mai

più sul paddock e i box aperti e sulla formula delle esibizioni e delle parate.

Alla quale - ed è la grande novità di quest'anno -, si unisce lo spettacolo itinerante in gemellaggio con Brisighella e il Trofeo Bandini - di cui Gian Carlo è amico e da sempre attivo collaboratore -, coinvolgendo non solo i gloriosi nomi del suo bell'ambito, ma anche pezzi da novanta quali Bottas, Wolff, la stessa Mercedes W07, oltre a un'attesa esibizione del veterano Nick Heidfeld al volante della Mahindra di F.E. Poi occhio alla Biposto FA1x2 Seater, in collaborazione con Coloni Motorsport e Sparco. In poche parole, per favore, andiamo oltre i presunti dualismi e prendiamo atto che per un italianissimo

” PADDOCK APERTO, NIENTE GARE VERE E PROPRIE MA PER L'APPASSIONATO LA POSSIBILITÀ UNICA DI POTER ARRIVARE OVUNQUE, SENTENDOSI DI CASA...



entusiasta del Motorsport - insomma, uno dei nostri, ecco -, è mille volte meglio avere due succulente opportunità e sfruttarle entrambe, senza scomodare troppi paragoni o traiettorie tendenziali stile Goodwood. A ciascuno il suo, insomma, con orgoglio, senso della misura e un pizzico di realismo. Somme e giudizi, semmai, si traceranno in un secondo momento. E questo, ben lungi dal cerchio-bottismo, vuol essere un semplice appello al buon senso. Vedete, molti parlando di corse d'oggi vedono come nemica la Formula E, i suoi sibili e i suoi silenzi agonistici. Invece secondo me la peggior rivale dell'appassionato resta la barriera elettrificata di certi paddock esclusivi e vietati alle persone formato famiglia.

Al di là dell'elettrico, abbasso l'elettrificato, quindi. Quanto ai rapporti e agli equilibri tra promoter, riguardano solo loro. A noi, ai Cuori da Corsa duri e puri, interessa solo sfruttare fino in fondo questa doppia opportunità ravvicinata di socialità e partecipazione.

Siete stati davvero bravi, Vito Piarulli & Andrea Gallignani. Adesso tocca a Minardi, in questa seconda tornata di democrazia diretta nei confronti dei tifosi che amano sentirsi accolti, coccolati e rispettati come Gian Carlo in questi due anni passati ha stupendamente mostrato di saper fare.

Tutti a Imola, quindi, il 5 e il 6 maggio per i Minardi Days. ●



**SABATO
5 MAGGIO
IL TROFEO
BANDINI:
ALLE 16.30
LA MERCEDES
F.1 DI BOTTAS,
PARTE
DA FAENZA.
VALTERI SARÀ
PREMIATO
A BRISIGHELLA
DALLE 18.10**

GLI ORARI IMOLA. E POI C'È PURE BRISIGHELLA...

SABATO 5 MAGGIO

Apertura Paddock dalle ore 8.00

Mattinata in pista 9.00 - 13.00

9.00 - 9.25	Club
9.35 - 10.00	GT Storiche
10.10 - 10.35	Prototipi oltre 2000 CC
10.45 - 11.10	F3 - GP3 - F.Italia F.Abarth - Alfa Boxer F.Ford - F.Super Vee
11.20 - 11.45	Prototipi fino 2000 CC
11.55 - 12.20	F1 - F2 - F3000 - GP2
12.30 - 12.55	Club

Partenza Trofeo Circuito del Savio 13.30

Pausa pranzo 13.00 - 14.30

Pomeriggio in pista 14.30 - 18.30

14.00 - 14.25	Club
14.35 - 15.00	Prototipi oltre 2000 CC
15.10 - 15.35	F1 - F2 - F3000 - GP2
15.45 - 16.10	Prototipi fino 2000 CC
16.20 - 16.45	F3 - GP3 - F.Italia F.Abarth - Alfa Boxer F.Ford - F.Super Vee
16.50 - 17.15	GT Storiche
17.30 - 17.55	Biposto / Club
18.05 - 18.30	Club

DOMENICA 6 MAGGIO

Apertura Paddock dalle 8.00

Mattinata in pista 9.00 - 13.00

9.00 - 9.25	Club
9.35 - 10.00	GT Storiche
10.10 - 10.35	Prototipi oltre 2000 CC
10.45 - 11.10	F3 - GP3 - F.Italia F.Abarth - Alfa Boxer F.Ford - F.Super Vee
11.20 - 11.45	Prototipi fino 2000 CC
11.55 - 12.20	F1 - F2 - F3000 - GP2
12.30 - 12.55	Club

Pausa pranzo 13.00 - 14.30

Pomeriggio in pista 14.30 - 18.30

14.00 - 14.25	Club
14.35 - 15.00	Prototipi oltre 2000 CC
15.10 - 15.35	F1 - F2 - F3000 - GP2
15.45 - 16.10	Prototipi fino 2000 CC
16.20 - 16.45	F3 - GP3 - F.Italia F.Abarth - Alfa Boxer F.Ford - F.Super Vee
16.50 - 17.15	GT Storiche

Arrivo Trofeo Circuito del Savio 17.00

17.30 - 17.55 Parata auto Classic

18.05 - 18.30 Biposto / Club

Premiazione e saluto ai partecipanti 18.30

18.35 - 19.00 Club

Chiusura evento 19.00

Doppia prima volta

PRIMI SUCCESSI NELLA CATEGORIA PER ALBON E RUSSELL. NORRIS RIMANE LEADER DEL CAMPIONATO DOPO UNA PROVA NON STRABILIANTE

di [Alessandro Gargantini](#)

Per Lando Norris, autentico mattatore all'esordio in Bahrian, il secondo appuntamento stagionale del FIA F2 ha subito proposto un esame molto impegnativo, che il teenager britannico ha superato pur con qualche difficoltà. Dopo aver siglato la pole, vinto e siglato il giro più veloce nel deserto di Sakhir su un circuito tutto sommato classico nel suo lay-out, questa volta si chiedeva al teenager britannico di ripetersi su un cittadino velocissimo, dove serve l'istinto e non si può far leva su una miriade di test svolti a tavolino. Una vera e propria prova del nove per il protetto McLaren, che sulle rive del Mar Caspio aveva il duplice obiettivo di confermarsi e di sconfiggere nuovamente George Russell, il più diretto avversario nella corsa al titolo e, come lui, predestinato alla F1, seppur con i colori Mercedes.

Albon riporta al successo la Dams

Secondo in qualifica proprio davanti al diretto rivale, Lando ha stallato nel giro di formazione della Feature Race, rincorrendo così il gruppo dalle ultime posizioni e risalendo fino al sesto posto finale al termine di una prova certamente non indimenticabile. Mentre il connazionale Norris era impegnato a recuperare, George Russell procedeva incontrastato verso un incontrastato successo, con un buon margine di cinque secondi sugli inseguitori. A rovinare i piani del pupillo di Toto Wolff ci ha pensato l'israeliano Roy Nissany, che è finito a muro e ha costretto gli steward a impiegare la safety-car, che ha serrato il gruppo e portato Nyck de Vries negli scarichi del leader della gara. Al restart, il driver olandese della Prema Racing ha immediatamente sferrato l'attacco, arrivando lungo però lungo alla staccata che segue il traguardo e inducendo all'errore anche il leader della gara. È possibile che entrambi, così come Artem Markelov, non abbiano scaldato bene gli pneumatici, ma il triplice errore ha dato il via libera al primo successo nella categoria di Alex Albon, che ha riportato al successo la DAMS precedendo sotto la bandiera a scacchi Jack Aitken, rimasto fermo al via, ed il nostro Antonio Fuoco.

Pronta risposta di Russell nella Sprint Race

George Russell si è prontamente rifatto nella Sprint Race, quando, dopo essere scattato dalla dodicesima posizione in griglia, è risalito furiosamente fino alla prima posizione, conquistata ai danni del bra-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Albon; 2. Aitken; 3. Fuoco. Gara-2: 1. Russel; 2. De Vries; 3. Latifi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

foto: COLOMBO

siliano Sergio Sette Camara, poi squalificato perché al termine della gara non aveva il quantitativo minimo di carburante, al termine di un vibrante duello. La piazza d'onore è così passata all'olandese della Prema Racing Nyck de Vries, che ha preceduto Nicolas Latifi e Lando Norris. Il teenager di Bristol rientra dall'Azerbaijan con una sesta e una quarta posizione, che gli consentono di occupare la prima posizione in graduatoria generale con quattordici lunghezze di vantaggio sul Alex Albon, ma senza aver confermato il predominio espresso nel primo atto stagionale. In pista, Norris è anche uscito sconfitto nel confronto diretto con George Russell, che nonostante l'incidente nella prima frazione occupa la sesta posizione nella graduatoria generale. Per quel che concerne le scuderie italiane, a Ba-



INDIMENTICABILE BAKU

Per Albon, sopra, e Russel, in alto, quella di Baku sarà un appuntamento da ricordare: entrambi hanno infatti conquistato il primo successo nella categoria



Fuoco successo andato in "fumo"

ANTONIO CHIUDE AL TERZO POSTO GARA-1 PER UN PROBLEMA DI VISIBILITÀ. WEEK END DAVVERO NERO PER LUCA GHIOTTO

Era dall'appuntamento di Monza della scorsa stagione che Antonio Fuoco non saliva sul gradino più alto del podio. E la dodicesima posizione in qualifica, con il pilota di Cosenza che non è mai riuscito a trovare un giro libero a causa di un intralcio di Maximilian Gunther e di un blocco di Nicholas Latifi, certamente non faceva presagire una Feature Race al vertice per il pilota schierato dal Charuz Racing System. Invece, nel corso della prima manche, il ventunenne pilota italiano era ben riuscito a risalire fino alla quarta posizione grazie a una buona strategia al cambio gomme e un solido ritmo gara.

L'intervento della safety-car aveva poi consentito al calabrese di riaganciare il trio di testa composto da Russell, De Vries e Albon e superarli brillantemente con un'una sola mossa al restart. Ma quando Antonio pareva avviato a ritagliarsi il vantaggio decisivo grazie ad una serie di giri veloci, ecco che il motore della vettura di Artem Markelov inizia a produrre una vera e propria cortina fumogena che, per lunghi tratti, azzerava la velocità del nostro portacolori, che viene così raggiunto e sopravanzato.

«*Si, ho compiuto una buona rimonta e avrei potuto mantenere la leadership della gara fino alla fine - ha commentato Fuoco - Purtroppo*

con la visibilità ridotta a zero ho alzato il piede e, una volta entrato nel mirino dei miei rivali in zona drs, sapevo che non avrei avuto scampo».

Se i commissari avessero richiamato prontamente nelle vie di fuga il moscovita, la corsa avrebbe potuto avere un epilogo diverso e il pilota del Ferrari Driver Academy avrebbe potuto festeggiare da un gradino del podio ancora più prestigioso. La domenica, invece, il motore della sua vettura è andato in safety mode e si è spento nel giro di allineamento. I nuovi motori Mecachrome non hanno purtroppo ancora raggiunto il necessario livello di affidabilità. Accanto al buon risultato del pilota calabrese c'è grande rammarico per Luca Ghiotto, finito contro le barriere nel corso del primo giro dopo essere uscito largo oltre il cordolo.

Il pilota di Arzignano occupava la terza posizione e aveva un adeguato per contrastare il trio di testa. Il campionato è ancora lungo e Luca ha tutto il tempo di rifarsi, ma l'errore odierno sarebbe stato lecito attenderselo più da un debuttante piuttosto che da pilota di esperienza come il veneto. La domenica, il motore ha tradito Ghiotto in griglia. Il pilota del Team Campos così stallato al via, chiudendo quattordicesimo. ●

ku è tornata a podio la Prema Racing con Nyck de Vries, che si è così riscattato per l'errore nella prima frazione. Sean Gelael è invece rimasto coinvolto in incidenti in entrambe le manche. Rientra dal Mar Caspio con un rimarchevole risultato anche il Team Trident, che nella manche della domenica ha ottenuto la quinta e la sesta posizione con i rookie Arjun Maini e Santino Ferrucci. Il driver indiano colto i primi punti nella categoria e superato l'amarazza della Feature Race, quando gli si è spento il motore quando occupava la quarta posizione.

Magro il bottino di Artem Markelov, vincitore a Sakhir. Il moscovita è stato costretto al ritiro nella Feature Race a causa della rottura del propulsore e costretto alla resa sin dai primi metri della manche della domenica. ●



Con Fuoco e de Vries, la Prema è tornata sul podio della F2



Comas

«Ayrton mi ha sal

ERIK È TORNATO A IMOLA, A 24 ANNI DA QUEL TERRIBILE 1° MAGGIO CHE PORTÒ VIA SENNA. ERA STATO IL CAMPIONISSIMO A SOCCORRERLO A SPA '92, DOPO UN CRASH A BLANCHIMONT

di **Mario Donnini**

Siamo a tavola e hanno appena servito il secondo. Erik Comas mi guarda, la sua espressione resta gentile ma diviene improvvisamente seria e la domanda che gli parte è così ferma da contenere una risposta: «Blanchimont e Tamburello. Ne conosci un'altra al mondo di curve così? No, dai, non ne esiste una terza. Appartengono a una categoria a parte. Due curve sinistrorse da trecento chilometri all'ora. Curve per modo di dire. Pieghe belle piene, da farle senza pensarci, in pratica dei rettilinei storti. Roba che mica la mettono più, adesso nei tracciati di nuova concezione. Ebbene, Blanchimont e Tamburello, Comas e Senna, io e lui, due incidenti terribili, il primo di venerdì nelle libere del Gp del Belgio 1992, il secondo a inizio gara nel Gp di San Marino 1994. Praticamente e incredibilmente uguali, sovrapponibili nella dinamica, come se a dominare tutto ci fosse uno strano e inquietante destino parallelo nello svolgimento, ma metà magnanimo e metà crudele, spietato perché non equo, divergente nel risultato. L'impatto terribile. Ruote che si staccano. Frammenti che colpiscono il pilota alla testa. Fin qui potremmo essere pari. A me manda kappà il colpo della ruota stessa, a lui un detrito dell'uniball perfora la visiera e lo colpisce

VENERDI TERRIBILE NEL GP BELGIO 1992

È un assolato venerdì d'estate quando Comas su Ligier esce a 300 orari a Blanchimont, nelle libere del Gp del Belgio 1992. L'unico pilota a fermarsi e ad aiutarlo è Ayrton Senna, che spegne il motore della Ligier rimasto accelerato e gli tiene la testa, in attesa dei primi soccorsi

sopra l'occhio destro, con conseguenze devastanti. Il buio. Io, diciotto minuti dopo, mi sveglio. Perché un angelo mi ha aiutato. Si chiama Ayrton Senna. Sento di dovergli la vita. Meno di due anni dopo, nelle prime fasi del Gp di San Marino, dicevo, vengo tamponato dalla Ligier di Bernard e mi fermo ai box per cambiare l'alettone posteriore. Riparto e scopro che niente è come dovrebbe essere. Bandiere che sventolano. Tante. Gialle poi rosse. Gara bloccata. Deve essere accaduto qualcosa. Cerco di capire, perché i segnali potrebbero sembrare contrastanti. Alla radio e perfino coi gesti, ma non è facile. Arrivo fino al Tamburello e capisco. È successo il peggio immaginabile. Dio mio, è Ayrton. Intradevo qualcosa, non tutto, ma vedo troppo. Una cosa che non dimenticherò mai. E in me sale la percezione sconcertante che un grandissimo se ne sta andando, sta volando via, per sempre. Mi esplose dentro un senso d'impotenza, una sensazione che si trasformerà ben presto in rimorso per non aver potuto fare di più, perché quell'uomo, quel campione che stava morendo, meritava infinitamente d'essere salvato e lo meritava soprattutto e sopra tutti da me. Sì, per ciò che aveva fatto, per tutto quello che mi aveva donato e dimostrato mentre giacevo nel

ECCO UNA DELLE STORIE PIÙ PROFONDE E TOCCANTI DEL MOTORSPORT. PROVE LIBERE DEL GP BELGIO 1992: COMAS PICCHIA FORTE A BLANCHIMONT E SENNA SOCCORRENDOLO GLI SALVA LA VITA. IMOLA, 1° MAGGIO 1994: AYRTON STA MORENDO AL TAMBURELLO E IL PRIMO A RITROVARSI SULLA SCENA DELL'INCIDENTE È ERIK. COINCIDENZA INCREDIBILE, CHE CAMBIA LA VITA AL PILOTA FRANCESE...



vato»



mio abitacolo a Spa, in stato d'incoscienza. Ecco, è un'esperienza che ti segna, questa. Che ti fa soffrire e vedere la vita e la carriera in modo completamente diverso da come erano iniziati tanti anni prima in me il gioco, la passione e il sogno delle corse». - Vogliamo tirare un sospiro, Erik, e iniziare il racconto proprio da lì?

«Sì, va bene. Sono nato a Romans-sur-Isère, nel sud-est della Francia, il 28 settembre 1963. Ho cominciato in kart piuttosto tardi, non faccio parte della generazione dei cosiddetti kartisti baby e ne sono molto contento. Vedi, non ho nulla contro i talenti precoci, anzi. È che io faccio un ragionamento del tutto diverso, cioè questo: mandare a correre un bimbo di otto anni significa una cosa semplicissima: la scelta di gareggiare non è intimamente sua, ma in realtà appartiene ai genitori. Non penso che questo, specie a lungo andare, sia un bene. Secondo me sarebbe molto meglio da un punto di

**ERIK TESTIMONIAL
IN UNA CLIP STUPENDA**

Andate a gustare su youtube all'indirizzo che vi forniamo lo spot che vede protagonista Erik, a cura dell'Istituto Senna e Allianz. Toccante il finale, che reca una bellissima morale: vincere è da campioni, prendersi cura degli altri, rende eroi

vista educativo poter cominciare a correre più tardi ma quale frutto esclusivo della propria capacità di discernimento e in piena e più matura libertà di scelta».

- Ti sei dimenticato di aggiungere una cosa importante: al volante di qualsiasi mezzo vai molto forte. Dal kart passi alle monoposto e diventi campione francese di Formula 3 nel 1988, a 25 anni d'età.

«Sì, be', magari al giorno d'oggi un venticinquenne che vince la F.3 nazionale sarebbe troppo vecchio. Peggio ancora uno come me, al top nella Formula 3000 Internazionale nel team Dams di Jean-Paul Driot, cioè l'anticamera della F.1 d'allora, a 27 anni».

- La parte bella della faccenda è che anche il tuo titolo F.3000 1990 è perfettamente meritato.

«Dici?».

- Campionato dominato. Tre vittorie e un 2° posto nelle prime cinque gare. Tutti a casa. In nessun momento è mai seppur lontanamente immaginabile che rivali quali Eric van de Poele, Eddie Irvine o Damon Hill possano in qualche modo impensierirti.

«Se questa è l'impressione dall'esterno, meglio così. Quella Lola ora è nel mio garage. È una monoposto bellissima ancora oggi, mi piace conservarla e ammirarla».

- E poi la F.1. Il debutto su Ligier nel 1991, con la Js35 dotata di motore Lamborghini. Buone prove, diversi piazzamenti appena dentro e appena fuori dalla top

ten ma prendevano punti solo i primi sei... Quindi, l'anno dopo, ancora Ligier, ma con motore Renault. Stavolta 4 punti in tutto, con un bellissimo 5° posto in Francia a Magny-Cours, tuo top result nei Gp. E vai con la Larrousse, dove nel 1993 ritrovi il 12 cilindri Lamborghini dell'ingegner Forghieri. Ecco, sei veterano Lambo e quindi in una posizione privilegiata per dire la tua su un motore dal potenziale purtroppo inespresso.

«Sì e dico che è vero. Ecco, le cose si pongono in maniera semplice e vanno spiegate in questi termini. Il Lamborghini V12 era un ottimo motore, da risultati di prima fascia. Ma la Lamborghini nella sua avventura in F.1 non è mai riuscita a fornire un top team. Ci fu la possibilità con la McLaren a fine 1993, ma arrivò la Peugeot offrendo una cifra che non si poteva»

[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=PMTCW-HL_FQ](https://www.youtube.com/watch?v=PMTCW-HL_FQ)





«rifiutare e la Chrysler - allora proprietaria della Lamborghini - delusa dalla vicenda, preferì chiudere l'attività sportiva del marchio italiano».

- Quanto conoscevi Ayrton? Forse sei l'uomo verso il quale lui ha fatto il gesto più bello... C'era un rapporto di amicizia tra voi, al momento del tuo incidente a Spa?

«Lo ammiravo immensamente come uomo e come pilota, ma non avevamo avuto modo di familiarizzare. Quando mi viene a soccorrere in Belgio io per lui non sono una persona speciale, ma solo un ragazzo in difficoltà, da aiutare. Questo dà ancora più valore al suo gesto».

- A ben guardare una cosa serena accomuna te e Ayrton. Anno 1993: tu corri con la Larrousse spinta dal V12 Lambo e lui lo prova a fine stagione, peraltro lodandolo come fai tu, ora.

«Sì, c'è anche questo. Analisi coincidenti di due piloti che operano in contesti differenti e arrivano alle stesse conclusioni. Non è un caso: il Lamborghini di Mauro Forghieri era un gran buon motore. Privo di possibilità di esprimersi perché montato da squadre come Ligier e Larrousse che non potevano avere chance di fare meglio di ciò che hanno ottenuto, perché non erano team di prima fascia. Io stesso mi sono espresso come pilota arrivando dove potevo arrivare con i mezzi messi a mia disposizione».

- Qui a cena siamo al dolce e torniamo al weekend di Spa 1992. Perché, nel dettaglio, hai l'incidente?

«Davanti a me JJ Lehto con la Dallara della Scuderia Italia esce lievemente dalla sede stradale, laddove i cordoli sono stati ribassati, così porta brecciolino in pista. È un attimo, vado fuori in una curva da trecento orari e tutto il resto non fa parte dei miei ricordi, ma dei racconti che mi sono stati fatti in ospedale. Ma facciamo un passo indietro. Dicevo, giaccio nell'abitacolo privo di conoscenza e l'unico a fermarsi per aiutarmi, correndo a piedi contromano verso il relitto della mia Ligier, è proprio Ayrton Senna. Il quale spegne il motore dieci cilindri Renault che sta ancora girando accelerato, oltre a sorreggermi il capo, in attesa dei primi soccorsi. Ebbene, come raccontavo, il 1° maggio 1994 al Gp di San Marino per una serie di incredibili coincidenze, sono il primo e l'unico che si ritrova a fermarsi sul luogo dell'incidente di Ayrton. E io subisco un trauma devastante, un senso di colpa inconscio ma neanche tanto per non essere riuscito a contraccambiare il favore, l'aiuto, quel bel gesto di Spa. Ne esco a pezzi. sento di dovermi ritirare immediatamente dalla F.1 e comincio a spargere la voce. Mi telefonano dei colleghi pregandomi di continuare e consigliandomi di sostenere un test, prima di gettare la spugna. Okay, provo. Torno a calmarmi nell'abitacolo della Larrousse e le dinamiche sono tali e quali. Riesco a guidare ma dentro di me

IL LAMBORGHINI V12 ERA Davvero BUONO: GLI È SOLO Mancato un TOP TEAM PER POTERSI ESPRIMERE

ERIK COMAS



SUTTON-IMAGES.COM

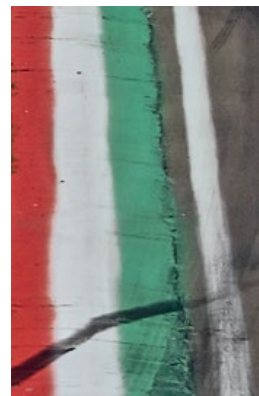


foto ROSARIO LIBERTI

UN FUTURO TARGATO STRATOS... VINTAGE!

Dopo aver corso in F.1 con Ligier, in alto nell'altra pagina e Larrousse, sopra, Erik Comas per dieci anni è emigrato in Giappone, vincendo due titoli nazionali Gt da pilota ufficiale Nissan. Nelle ultime stagioni è divenuto aficionado dei rally storici a livello continentale, dove è al top al volante di una bellissima Lancia Stratos

qualcosa si è rotto, non sarà mai più come prima». **- Nel Gp di Germania 1994 termini ottimo 6° e segni l'ultimo punto nella storia Larrousse, ma chiudi la carriera con una gara d'anticipo, lasciando la monoposto a Deletraz. Non disputerai mai più un Gran Premio.**

«Già, è una scelta. In crisi, abbandono per sempre la F.1, cambio mondo e vado a correre in Giappone da pilota ufficiale, per dieci anni. Per me inizia un periodo caratterizzato dalle corse a ruote coperte. Gt giapponese in primo piano. Nel 1995, inoltre, vengo chiamato da Jack Leconte della Larbre Competition per correre su Porsche 911 Gt2 Evo nella 24 Ore di Le Mans, in equipaggio con l'ex F.1 Jean-Pierre Jarier e Jesus Pareja».

- Il tuo debutto alla Sarthe è molto positivo, al di là del risultato finale, che vi vede ritirati.

«Positivo e traumatico. Per varie ragioni vengo messo in macchina solo nell'ultima sessione di qualificazioni, nella notte e mentre piove. Scoprire dal vero il tracciato lungo di Le Mans in queste condizioni si rivela per me letteralmente spaventoso. Comunque mi faccio coraggio, vado avanti e riesco a adattarmi. Poi, una volta in gara, di giorno, tutto diventa normale e avvicinabile, tanto che la nostra prestazione sorprende tutti. È un'edizione particolare della cor-



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

sa, piove molto, tanti prototipi saltano, viaggiamo in top five e potremmo addirittura pensare di vincere, fino a che Pareja esce di strada e tutto finisce qui. Trionfa la McLaren F1 Gtr di Lehto-Sekiya-Dalmas che stavamo battendo fino al momento dell'incidente. Peccato... Poi ho corso altre sette volte a Le Mans: tre volte da pilota ufficiale Nissan, una volta con la Dallara Judd di Oreca e, in ultimo, tre volte con Pescarolo, ottenendo un secondo posto nel 2005».

- Racconta la tua esperienza di vita e di carriera in Giappone.

«Direi che è un altro mondo. Un'opportunità in grado di dare un senso più profondo alla mia carriera e anche alla mia esistenza. Sono ripartito da zero in tutti i sensi. Imparando una lingua totalmente diversa e entrando in una mentalità non omogenea rispetto a quella europea. E, per quanto riguarda la pista, correndo da pilota ufficiale, quindi riprovando il gusto d'avere mezzi competitivi e quindi di vincere. Dapprima corro due stagioni con Toyota, quindi sei anni in Nismo con la Nissan, nel 2003 ancora con Tom's Toyota e infine altri tre anni in Nissan, prima con Hasemi e poi con Kondo Motorsport. Vinco due volte consecutive il campionato nazionale assoluto GT 500 su Nissan Skyline, nel 1998 e nel 1999».

- Nel 2000 il tuo debutto episodico ma significati-

vo nel mondiale rally, da privato, in Australia, su Mitsubishi Lancer Evo VI gruppo N, con un ritiro. Poi la progressiva riconversione a pilota di rally di auto storiche. Dal 2012 al volante di una meravigliosa Lancia Stratos del 1974 divieni protagonista dello scenario rallistico vincendo il titolo italiano 2015, il Rally Legend dello stesso anno, la Targa Florio 2016 ed il titolo europeo 2017 con tre vittorie assolute, battendo auto ben più recenti.

«Sì, la Stratos mi ha fatto innamorare da ragazzo. Nel 1979, avevo sedici anni d'età, ho assistito dal vivo al rally di Montecarlo alla stupenda vittoria di Bernard Darniche al volante del modello schierato da Char-donnet e da allora ho coltivato il sogno di correrci».

- Come definiresti la Stratos dal punto di vista della guida?

«Una vera macchina da corsa. Resta in grado di fornire grandi performance all'interno di una finestra di utilizzo piuttosto piccola. Non è una macchina da gentlemen driver».

- Ti piacerebbe provare una Wrc di oggi?

«Sarebbe un'esperienza interessantissima ma vedo il mio futuro più orientato all'organizzazione di

eventi come ho già fatto con il World Stratos Meeting».

- Cosa ti piace dei rally che non hai trovato nelle gare in pista?

«Mi affascinano i meccanismi, il rituale, la capacità di adattarsi alle condizioni del fondo stradale, lo stesso procedimento d'apprendimento. La ricognizione, la formazione delle note. Il rapporto di collaborazione e di fiducia

**ORMAI GUIDO
E PENSO COME
UN PILOTA
DA RALLY
IN SIMBIOSI COL
MIO NAVIGATORE**

ERIK COMAS

”

assoluta che intercorre tra pilota e navigatore».

- Non sembri più uno che è stato pilota di F.1...

«Sai qual è il momento in cui capisci che sei cambiato divenendo più rallyman che pistorad? Quando improvvisamente la smetti di ragionare per te, in modo autoriferito e cominci a pensare in due e per due, non riuscendo a prescindere dalla presenza del navigatore. Sono modi di pensare totalmente differenti, due tipi di civiltà all'interno del mondo delle corse. Per quanto mi riguarda, apprezzo il fatto di aver completato la mia metamorfosi e a cinquantacinque anni d'età di aver trovato una dimensione nuova, motivante e che mi vede ricco dell'entusiasmo della prima volta all'interno di dinamiche, sfide e contesti del tutto differenti dall'inizio».

- Per te Imola, in occasione del MotorLegend Festival, è anche un ritorno, una sorta di perfezionamento di un delicato rito di ricomposizione interiore, dopo il 1° maggio 1994.

«Sì, rieccomi a Imola. E in questo clima disteso, di festa, di dialogo e di condivisione della passione, sono riuscito per certi versi a fare la pace, a cominciare lentamente ad accettare ciò che qui ho vissuto e provato, in quel weekend che ci portò via Ratzenberger e Senna. Ayrton, l'uomo che ebbe il cuore e il coraggio di aiutarci». ●

**NON È STATO IL SOLO
COMAS IN MONOPOSTO**

Sopra, Erik assiste il figlio Anthony nell'abitacolo di una Mygale di F.Bmw schierata dalla Victory Engineering a Knockhill nel 2007. Anthony ha mosso i primi passi in monoposto in F.Campus, nel 2006. Per parte sua Erik nel 2010-2011 su Tesla Roadster ha vinto il Rally di Montecarlo des Véhicules à Énergie Alternative nella categoria veicoli elettrici

Tanak

assalto vincente

PRIMA VITTORIA STAGIONALE PER L'ESTONE E LA TOYOTA. UNA PROVA DI FORZA PER OTT E LA YARIS CHE ADESSO PUNTANO IN ALTO IN UN MONDIALE CHE CONTINUA A REGALARE SPETTACOLO

di Marco Giordo

“Ottovolante!” Il 38° Rally di Argentina è stato infatti un vero e proprio capolavoro di Ott Tanak, che ha letteralmente volato sulle speciali della provincia di Cordoba. Una gara dominata in lungo e in largo dal 30enne pilota estone, che ha gestito la corsa a suo piacimento sin dalla prima tappa, vincendo in totale la bellezza di 10 speciali sulle 18 in programma. Il driver della Toyota ha fatto una corsa perfetta, l'unica sua smagliatura è stato un testa coda nella prima speciale del venerdì, ed ha così ottenuto sugli sterati delle valli di Calamuchita e Punilla e nelle montagne di Traslasierra oltre che la sua terza vittoria iridata in carriera, anche il 100° successo in una prova speciale venerdì mattina nel celebre storico crono di Santa Rosa de Calamuchita. Questo netto trionfo di Tanak in terra argentina ha evidenziato poi soprattutto due cose, in primis la forma smagliante già messa in mostra in Corsica dall'allievo di Markko Martin, che ora è il principale candidato insieme a Neuville nella lotta con Ogier per il titolo piloti 2018. E poi i netti progressi evidenziati dalla sua Yaris sulla terra lenta, un terreno che si era sinora rivelato ostico per la Wrc giapponese. Su quella veloce si era già visto soprattutto lo scorso anno in Finlandia, che la vettura del team nipponico capitanato da Tommi Makinen si trova perfettamente a suo agio, mentre su terreni più lenti la crescita prestazionale della Yaris è stata notevole rispetto al passato grazie soprattutto ai test recentemen-

**OTT. GARA
PERFETTA**

Con una strepitosa vittoria, Ott Tanak ha regalato la prima vittoria del 2018 alla Yaris Wrc. La stagione dell'estone adesso si fa davvero interessante e tutta in parabola ascendente

AL TRAGUARDO

- 1 Tanak-Jarveoja**
Toyota Yaris Wrc
in 3.43'28"9
- 2 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
a 37"7
- 3 Sordo-Del Barrio**
Hyundai i20 Wrc
a 1'15"7

La classifica completa saranno riportate a pag. 80-81



te effettuati sugli sterrati galluresi, molto simili come caratteristiche a quelli sudamericani. Una sessione di prove quella svolta in Sardegna rivela un vero e proprio set up giusto, che ha fatto letteralmente volare sulle selezioni speciali argentine. «Sono davvero contento - ha detto Tanak all'arrivo - perché il feeling con la Yaris è stato perfetto. Mi sono davvero divertito a guidarla, ed anche in condizioni difficili come nella nebbia di Los Gigantes siamo andati veramente sempre al top. Ora abbiamo recuperato punti importanti per il mondiale piloti, siamo in corsa per quello costruttori, direi che abbiamo fatto davvero il massimo. Sono contento sia per me che per la squadra, era una vittoria che ci voleva per tutti».

Ovviamente Tommi Makinen era giustamente su di giri alla fine della "carrera argentina". «Ott Tanak è andato al top per tutta la gara - ha commentato -. Quando la vettura è a posto lui guida in scioltezza, si scatena ed i risultati alla fine arrivano da soli».

Gli altri protagonisti

Se la stella di Ott Tanak ha brillato nella notte di Villa Carlos Paz, si è invece del tutto offuscata in Argentina quella di Elfyn Evans, la grande delusione della "carrera argentina". L'inglese, grande protagonista grazie alle gomme DMack da queste parti lo scorso anno, stavolta è stato invece sempre nelle retrovie. Senza infamia e senza lode anche la gara di Andreas Mikkelsen, apparso molto motivato alla vigilia ma alla fine solo quinto assoluto sempre dietro ai suoi compagni di squadra. Neuville e Sordo infatti hanno fatto un'ottima corsa finendo entrambi sul podio, una prestazione davvero ottimale in ottica campionato costruttori in cui i miglioramenti tanto auspicati del nuovo "joker" motore si sono visti anche se ci si aspettava un po' di più alla vigilia. E così Thierry Neuville oltre a portare a casa il secondo posto ed anche i cinque punti della power stage, ha recuperato alla fine su Sébastien Ogier sette lunghezze. Il francese della Ford, che resta saldamente in testa al mondiale piloti, nonostante le problematiche di dover aprire la strada il primo giorno alla fine è riuscito comunque a tornare a casa da questa gara da sempre per lui stregata con altri sedici punti. Un buon bottino che ora potrebbe aumentare, visto che i riflettori sono puntati su Parigi dove venerdì 4 maggio il Tribunale d'Appello della FIA deciderà sui quattro punti della power stage tolti ad Ogier in Messico. Se gli fossero restituiti Neuville perderebbe automaticamente un punto ed Ogier farebbe salire a quindici lunghezze il suo vantaggio sul rivale belga. Nel prossimo appuntamento in programma tra tre settimane sugli sterrati lusitani vedremo all'opera i primi "joker" sulla Ford Fiesta e poi soprattutto capiremo quanto è realmente competitiva la Yaris sugli sterrati medio lenti. L'anno scorso a Matosinhos non era infatti andata male e Lappi al suo esordio con la marca giapponese si era subito messo in bella evidenza. Questo mondiale sta poi dimostrando che quest'anno il principale rivale di Ogier nella scalata al titolo più che Thierry Neuville sarà alla fine sempre più lo scatenatissimo Ott Tanak. Le scommesse sono già aperte. ●



foto: BETTIOL



LA TRASFERTA SUDAMERICANA È STATA STREGATA

Debacle Citroen

Nonostante il nuovo ponte posteriore montato sulla C3 Wrc, l'Argentina è stata davvero stregata anche stavolta per l'équipe Citroen. La squadra di Satory che da queste parti ha dominato dal 2004 al 2013, vincendo poi anche nel 2015 con Meeke, stavolta ha marcato un'altra prestazione negativa come già aveva fatto lo scorso anno. C'è aria bassa nel team francese, sembra che tutti aspettino che cambi qualcosa che però non cambia mai, perché i risultati sperati anche in questa stagione tardano ad arrivare ed il bilancio di questo inizio stagione è negativo. Dopo l'incidente di sabato pomeriggio Craig Breen non è ripartito nella terza tappa perché aveva piegato il roll bar, mentre Kris Meeke è stato autore di un'ottima gara, sino alla speciale di sabato a Rio Pintos era infatti terzo assoluto, ma poi una foratura a metà di quella speciale (al km 20) gli ha fatto perdere due minuti e mezzo facendolo retrocedere addirittura al settimo posto. L'ennesimo errore del nord irlandese e l'ennesimo boccone amaro da ingoiare per la squadra transalpina sempre più in crisi di identità.



Dolce Argentina per **Makinen**

PER TOYOTA DOVEVA ESSERE LA CORSA DEL RISCATTO E COSÌ È STATO. E TOMMI GIURA: «POSSIAMO VINCERE QUALSIASI GARA»

Questo che doveva essere il rally del riscatto della Toyota, alla marca giapponese il successo mancava infatti dal luglio scorso in Finlandia, e stavolta il tanto agognato successo è arrivato puntualmente grazie ad uno strepitoso Ott Tanak. Tommi Makinen era felice come una Pasqua a fine gara a Carlos Paz, per lui è infatti questa la quarta vittoria in carriera da queste parti, dove aveva già trionfato per tre volte di fila da pilota nel 1996, '97 e '98 al volante della Mitsubishi Lancer. «Tanak ha fatto una gara davvero fantastica – ha commentato – andando sempre al massimo e mettendo in mostra davvero tanta sicurezza, dimostrando di essere in piena forma e di poter dire la sua in ogni momento della gara. Una cosa è certa, quest'anno siamo coscienti che possiamo vincere qualsiasi gara, siamo competitivi dappertutto e possiamo lottare per inserirci nella lotta al titolo in entrambi i campionati. Esapekka Lappi era qui per la prima volta ed ha fatto bene dimostrando di avere un buon passo, mentre Jari-Matti Latvala è stato davvero sfortunato quando si è dovuto fermare nella pri-

ma tappa, perché era molto motivato». Poi Makinen si è focalizzato sulla gestione dei suoi piloti. «Ho sempre dato ordini ben precisi ai miei piloti – ha continuato – che sono quelli di terminare assolutamente la corsa andando al massimo. Per il resto ognuno è libero di fare la sua gara. È questo il nostro atteggiamento che ci permette di essere sempre competitivi». Quanto a Latvala, l'ormai ex numero 1 del team era davvero seccato venerdì pomeriggio quando si è dovuto ritirare nel secondo crono di Amboy. «In una zona in ombra all'interno di una curva a destra – ha dichiarato – c'era una grossa pietra che ho urtato con l'anteriore destro, ho rotto la sospensione, la temperatura del motore poi è salita e così mi sono dovuto fermare definitivamente. Un vero peccato, la Yaris era perfetta dopo i test effettuati in Sardegna, ora cercherò di rifarmi in Portogallo». Jari-Matti Latvala dopo il ritiro in Argentina muore quindi dalla voglia di riscattarsi, e di tornare a vincere una gara iridata dopo quindici mesi di astinenza. A Matosinhos sapremo se riuscirà ad uscire dal tunnel. ●



DUE HYUNDAI SUL PODIO, C3 WRC IN DIFFICOLTÀ

Due Hyundai hanno concluso sul podio. Sono quelle di Neuville, in alto e Sordo, sopra che hanno chiuso nell'ordine alle spalle di Tanak. Sotto, Meeke giunto 7° dopo un ottimo avvio: una foratura nel corso della ps di Rio Pinto gli ha fatto perdere più di 2'





Così al traguardo

Gara 5 del Mondiale Piloti e Costruttori
Villa Carlos Paz (Arg), 26-29 maggio 2018

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc	EST-EST	in 3.43'28"9
2°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 37"7
3°	Sordo-Del Barrio	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 1'15"7
4°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 1'58"6
5°	Mikkelsen-Jaeger	Hyundai i20 Wrc	N-N	a 2'02"6
6°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 3'06"3
7°	Meeke-Nagle	Citroen C3 Wrc	GB-IRL	a 3'25"7
8°	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 4'32"6
9°	Suninen-Markkula	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	a 5'38"6
10°	Tidemand-Andersson	Skoda Fabia R5	S-S	a 12'15"8

Le classifiche complete sono riportate a pagina 80-81

OGIER HA CHIUSO AL 4° POSTO

Sopra, il leader del Mondiale Sebastien Ogier che ha chiuso al 4° posto. Nell'altra pagina, Tidemand vincitore nel Wrc2 dopo l'uscita di strada di Rovanner, in basso, vera sorpresa in Argentina

Numeri in calo

SOLO 27 AL VIA: IL SUDAMERICA NON ATTRA E I PARTECIPANTI. E NEL 2019 C'È IL CILE...

Alla fine sono stati solo 27 gli equipaggi che hanno preso il via a questa 38ª edizione del Rally di Argentina (gli iscritti erano 30), a causa del forfait del lituano Devidas e degli argentini Gambetta e Bottazzini. L'anno scorso proprio in Argentina si era stabilito il nuovo record negativo in materia nella storia del mondiale rally, con sole 22 auto al via. Quello della scarsa partecipazione in Argentina ed anche in Messico è diventato ormai un classico delle trasferte in centro e sud America, a causa dei costi di trasporto molto elevati per i piloti privati. Vedremo se il prossimo anno con il possibile inserimento in calendario del Cile, si riuscirà almeno in Argentina ad invertire questa tendenza. In gara a Carlos Paz c'erano anche 21 iscritti alla prova internazionale valida per il Codasur che hanno corso in coda al mondiale rally la mattina di venerdì e sabato per un totale di 8 prove speciali. A vincere è stato il paraguayano Gustavo Saba (Skoda Fabia R5) che nella seconda tappa ha approfittato dei problemi patiti al servosterzo dal suo connazionale Alejandro Galanti che al volante di una Toyota Yaris R5 aveva chiuso in testa la prima tappa. La gara sudamericana era valida anche per la Copa ACA del campionato argentino dove ad imporsi è stato l'ex tennista David Nalbaldian su Chevrolet Onix MR Turbo. ●

PROVE SPECIALI VINTE: Tanak 10 su 18, Neuville 1, Sordo 2, Mikkelsen e Ogier 1.

RALLY LEADER: Neuville ps 1, Ogier ps 2, Mikkelsen da ps 3 a ps 4, Tanak da ps 5 a ps 18.

POWER STAGE: 1. Neuville in 13'00"8; 2. Ogier a 0"4; 3. Mikkelsen a 0"7; 4. Tanak a 3"2; 5. Meeke a 3"7.

I PRINCIPALI RITIRI: Latvala (sospensione) ps 3, Breen (roll bar) ps 13, Rovanner (uscita di strada) ps 17.

Mondiale Piloti

POWER STAGE

1° = 5 punti
2° = 4 punti
3° = 3 punti
4° = 2 punti
5° = 1 punto

	MONTECARLO 25-28/1	SVEZIA 15-28/2	MESSICO 8-11/3	TOUR DE CORSE 5-8/4	ARGENTINA 26-29/4	PORTOGALLO 17-20/5	SARDEGNA 7-10/6	FINLANDIA 26-29/7	GERMANIA 16-19/8	TURCHIA 13-16/9	GALLE 4-7/10	SPAGNA 25-28/10	AUSTRALIA 15-18/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+1	1+4	25	25+3	16	-	-	-	-	-	-	-	-	100
2° Neuville	10+4	25+2	8+3	15	23	-	-	-	-	-	-	-	-	90
3° Tanak	18	2+1	0+5	18+1	27	-	-	-	-	-	-	-	-	72
4° Mikkelsen	0+3	15+3	12+2	6	13	-	-	-	-	-	-	-	-	54
5° Sordo	-	-	18	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	45
6° Meeke	12+5	-	15	2+2	7	-	-	-	-	-	-	-	-	43
7° Lappi	6	12+5	-	8+5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	40
8° Latvala	15+2	6	4+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
9° Evans	8	-	-	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	26
10° Breen	2	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20

Mondiale Costruttori

1° Hyundai M.	14	29	41	27	33	-	-	-	-	-	-	-	-	144
2° M-Sport	33	21	18	35	22	-	-	-	-	-	-	-	-	129
3° Toyota Gazoo	33	20	14	26	31	-	-	-	-	-	-	-	-	124
4° Citroen AD	18	28	25	10	12	-	-	-	-	-	-	-	-	93

Wrc2 vittoria per Tidemand

ROVANPERA PRIMA INCANTA E POI VOLA FUORI. LO SVEDESE NE APPROFITTA: ED È SEMPRE PIÙ LEADER

Alla fine la penultima speciale di Mina Clavero è stata fatale a Kalle Rovanpera, che alla sua quarta gara iridata al volante di una R5 si è preso il lusso in Argentina di mettere tutti in riga, conducendo per metà gara con autorità il quinto atto del mondiale Wrc 2 davanti al campione in carica della categoria, lo svedese Pontus Tidemand.

La gara argentina è stata infatti dominata dai due piloti ufficiali della Skoda, con Tidemand in testa nella prima tappa, passato dallo scatenato

baby finlandese figlio di Harri Rovanpera nella seconda. Ma poi il baby Kalle, che sulla Fabia R5 era all'esordio assoluto in Argentina dove ha stupito tutti per la sua competitività, è uscito di strada capottando nel crono di Mina Clavero lasciando così via libera a Tidemand che si è aggiudicato così la sua seconda gara stagionale. Alle spalle dei due driver del team boemo tutti gli altri hanno avuto problemi, e così staccato ha chiuso secondo il pilota britannico Gus Greensmith, mentre gli altri sono più indietro, in

primis il catalano Solans già fermo al secondo crono e poi il paraguayano Saba rallentato da problemi al cambio. Molte inoltre le difficoltà accusate dal baby boliviano Marco Bulacia, che si è lamentato continuamente della scarsa qualità della sua Fiesta R5 prima di uscire rovinosamente di strada nella seconda tappa. E così alla fine Tidemand ha portato a casa questa importante vittoria, che gli permette di consolidare la sua leadership in testa al campionato. «Devo dire che è stata una gara dura e complicata – ha commentato all'arrivo sorridente Tidemand – perché ho dovuto sempre pensare ad evitare di commettere errori, soprattutto nella tappa di sabato, correndo ad un ritmo alto. Ringrazio tutta la squadra, ora sono ancor di più saldamente in testa al mondiale, ma d'ora in poi la bagarre sarà decisamente più accesa». ●

fotografie BETTIOL



WRC2

Classifica: 1. Tidemand-Andersson in 3'55"44"7; 2. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 7'39"1; 3. Heller-Olmos (Ford Fiesta R5) a 9'02"9; 4. Dominguez-Galindo (Hyundai i20 R5) a 15'49"6; 5. Solans-Ibanez (Ford Fiesta R5) a 37'43"9; (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato: 1. Tidemand 68 punti; 2. Kopecky 50; 3. Greensmith 36; 4. Heller 30; 5. Katsuta 29; 6. Veiby 27; 7. Solans 22; 8. Bonato e Sciesere 18; 10. Huttunen 16.



OSTBERG

Il pilota norvegese Mads Ostberg ha confermato che sarà al via delle prossime due gare di campionato del mondo in Portogallo e in Sardegna al volante della terza Citroen C3 Wrc ufficiale.

TORNA BLOCK

La notizia era nell'aria ed è finalmente ufficiale, ad ottobre in Catalogna rivedremo Ken Block con al suo fianco Alex Gelsomino nel Mondiale dopo 4 anni di assenza. Il 50enne pilota statunitense, che sta disputando il campionato Usa su una Escort Cosworth, sarà al volante di una Fiesta Wrc seguita direttamente dalla MSport.

POLO R5

Esordio in Catalogna anche per la nuova VW Polo R5 che verrà omologata solo ad ottobre. Nel frattempo sulla R5 tedesca continuano le prove di sviluppo con alla guida oltre al tester abituale della casa di Wolfsburg Depping, anche Camilli e Tidemand.

CORDOBA

Pienone di pubblico proveniente da Cordoba e provincia nella super speciale d'apertura disputata giovedì sera su un tracciato cittadino. Nella provincia di Cordoba la febbre per i motori è rimasta alta dopo la Dakar 2018, che ha visto il suo arrivo finale proprio a Cordoba.

TIFOSI

Come sempre sulle speciali del Rally di Argentina erano presenti oltre ai tifosi locali anche quelli provenienti da tutto il Sud America, tutti molto indaffarati ad arrostitire e poi mangiare l'asado e a bere copiosamente birra e Fernet con Coca Cola. Era anche stavolta folta la rappresentanza di appassionatissimi supporter provenienti dai paesi vicini, in primis da Paraguay, Cile, Brasile e Uruguay, ma c'erano anche tifosi arrivati addirittura da molto più lontano, cioè da Ecuador, Bolivia e Colombia.

Albertini primo affondo

IL CAMPIONE IN CARICA INIZIA COL PIEDE GIUSTO E CONQUISTA LA VITTORIA A SALÒ. ALLE SUE SPALLE CHIUDE FONTANA. UNA SERIE PIÙ APERTA CHE MAI

di **Gianni Cogni**

SALÒ - Nomen omen: l'unico campionato delle Wrc è rimasto il Campionato Italiano Wrc. E Stefano Albertini è nuovamente il suo profeta, ma non necessariamente l'ammazza-stagione dell'anno scorso. Almeno a giudicare dai soli 14" con cui ha avuto la meglio su un Corrado Fontana in grande spolvero con la Hyundai i20 che lo ha tenuto sotto minaccia dall'inizio alla fine aggiudicandosi anche tre scratch. Soprattutto considerando che il teatro di apertura della serie era la casa del bresciano, e tenendo anche a mente che la gara di chiusura della serie sarà a casa del comasco. Nove prove speciali fra l'entusiasmo del folto pubblico ed il delirio della transumanza da ponte del 1° Maggio in un contesto di evidenze tecniche e sportive. La prima: a decidere sono gli attori al volante, ma non sempre possono colmare il divario di prestazioni delle vetture. Quindi, ad esempio, Alessandro Perico con la Skoda Fabia R5 è stato tanto bravo quanto nell'edizione scorsa in Fiesta Wrc, ma non ha potuto fare il Rossetti da Irc, ed è già grande merito il quinto posto finale ad un nonnulla da Simone Miele. Ma il podio, completato da un positivo Manuel Sossella, è sempre rimasto distante.

La seconda: il tempo è un guastatore inesorabile ed anche l'ultima mohicana delle Wrc 2 litri è crollata. Esattamente come 12 mesi fa Luca Pedersoli è stato abbattuto dalle rughe meccaniche della sua undicenne compagna: lo scorso anno iniziò dominando poi venne tradito dal cambio, stavolta è stato il motore a piantarlo in asso al termine di una agonia dal finale già scritto iniziata allo shakedown.

La terza è che il rally Millemiglia non cambia. Il che è un gran bene pensando alla selettività e alla bellezza delle prove, meno guardando ad altri aspetti come l'immane spezzettamento e ritardo della carovana o la sfinente battaglia per (il più delle volte, non) conoscere i tempi via internet. Come se si fosse tornati ai tempi della Millemiglia di Tazio Nuvolari e del suo cofano perduto dalle parti di Gualdo Tadino infine riemerso - complice anche il nostro Mario Donnini - per diventare oggetto da museo e protagonista di un film appena andato in sala. Da film anche molto di quanto successo alle spalle dei migliori.

Come il grande inizio di Andrea Carella, capace di insidiare persino Perico con la 208 R5 prima di finire a ruote all'aria (quando era sesto assoluto davanti a Porro e dietro il bergamasco di 15") in-



nescando il primo stop che ha diviso la gara in tronconi. O il feroce testa a testa fra Luca Fiorenti (Clio R3) e Lorenzo Grani (dominatore del lungo elenco di 208R2), alla fine separati da appena 9 decimi di secondo.

Peloso fra le Suzuki

Cambiato lo scenario ed il nome dei protagonisti ma non la sostanza nel monomarca Suzuki passando dal Cir al Ciwrc. Di là come di qua una decina di baldi giovani (e meno giovani) a darsi battaglia per un menu che è garanzia di equilibrio ed incertezza. Al Millemiglia, che ha aperto la stagione del Suzuki Rally Cup, si sono dati appuntamento in 11 ed alla fine con gli uomini a podio racchiusi in 30" ha prevalso l'esperienza: vittoria al sempre efficace Corrado Peloso davanti nell'ordine all'emergente e convincente Nicolas Parolaro - al comando sino a metà gara - ed a Roberto Pellè, alla vigilia in testa ai favori del pronostico, tutti al volante del-



SOSELLA CHIUDE AL 3° POSTO

Come nella passata edizioni sulle strade di casa Albertini e Fappani, sopra e a sinistra sul podio, hanno trionfato. Seconda piazza a 14" dalla vetta per Fontana, sotto a destra. Terza piazza per Sossella, sotto





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta); 2. Fontana-Arena (Hyundai i20); 3. Sossella-Falzone (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

le ben note Swift 1.6 aspirate. Tutti gli altri assai distanti, segno inequivocabile che far andar forte queste robustissime vetture (sia le aspirate che le nuove turbo) parenti vicinissime di quelle di serie vicine alle serie non è cosa semplice, e soprattutto richiede tempo. Buon auspicio per i debuttanti Davide Cibien e Marco Longo piazzatisi sotto al podio divisi fra loro da meno di 8".

Galizioli fra le 2 Rm

Ci contava Nicholas Montini di ripetere la vittoria fra le 2 ruote motrici dello scorso anno. Invece il

giovane già campione italiano auto storiche stavolta il Millemiglia l'ha appena sfiorato: la prova spettacolo e poi subito k.o. Così è toccato a Mauro Galizioli, pure lui con una delle eterne Renault Clio Super 1600, succedergli nel successo finale, guarda caso ereditandone persino la posizione assoluta finale: 14°.

La chiave è a destra

«Il mancato passaggio al Cir? Questione soprattutto di tempo a disposizione: per essere competitivi al vertice bisogna essere professionisti ed io tutto quel tempo non ce l'ho. - ha spiegato il vincitore Stefano Albertini - ... e poi sarebbe stato difficile per Danilo Fappani correre sia con me che con Crugnola...». Perico e Rossetti uniti dalla Skoda della PA Racing ma anche tramite navigatori, visto che i rispettivi copiloti Mauro Turati ed Eleonora Mori stanno insieme nella vita.

Ricordo di Butturini

L'AC Brescia organizzatrice del Rally Millemiglia ha voluto intitolare la più celebre e impegnativa delle prove speciali al di recente scomparso Eligio Butturini, uno dei creatori del rally e personaggio che ha fatto da prezioso traino per oltre 40 anni a tutto l'ambiente motoristico bresciano. ●



STAGIONE AL VIA

Wec della svolta

SCATTA DA SPA LA SUPER SEASON 2018-2019 DEL MONDIALE ENDURANCE. QUELLO CHE LA TOYOTA NON VUOLE FARSI SFUGGIRE E CHE HA IL COMPITO DI RILANCIARE TUTTA LA SPECIALITÀ

di Marco Cortesi



SUPERSTAGIONE 2018-2019

5 maggio 2018	6 Ore di Spa
16-17 giugno 2018	24 Ore di Le Mans
19 agosto 2018	6 Ore di Silverstone
14 ottobre 2018	6 Ore di Fuji
18 novembre 2018	6 Ore di Shanghai
15 marzo 2019	12 Ore di Sebring
4 maggio 2019	6 Ore di Spa
15-16 giugno 2019	24 Ore di Le Mans

Quella che si appresta ad iniziare - e comunque vada - sarà una stagione di svolta per il Mondiale Endurance 2018, con il primo appuntamento di Spa-Francorchamps che farà da antipasto all'attesissima 24 Ore di Le Mans. Il prologo collettivo al Circuit Paul Ricard ha messo in mostra un gruppo di team sicuramente d'alto livello, anche se non è ancora chiara la scala di valori che emergerà in pista una volta che si farà sul serio. Quel che si può già vedere è un bilancio positivo: si è riusciti a rispondere ad una difficoltà davvero importante. Quando si hanno tre costruttori al vertice, perderne due sicuramente è un guaio, e anche per il Wec ha significato rischiare di mettere la parola fine a tutto il giochino. Di conseguenza, la serie si è dovuta trasformare. L'Automobile Club De L'Ouest l'ha fatto in primis con la Super Season introducendo un campionato su due diversi anni solari comprendente due "passaggi" a Le Mans per la 24 ore. Già questa scelta mette in evidenza quanto si sia andati vicino al baratro di perdere perfino la titolazione mondiale: sembra che alcuni accordi, anche coi tracciati, fossero vincolati alla partecipazione di più case costruttrici. Alla fine, con un'idea fuori dagli schemi si è salvata la situazione: prima o poi si dovrà recuperare con un calendario invernale

PRONTI ALLA RIPARTENZA

Uscite di scena Porsche e Audi, il Wec riparte con la Toyota e un gruppo di agguerrati privati a dare la caccia al titolo in LmP1. È una stagione di vera ripartenza per la serie iridata

per tornare in pari. Ma la transizione non sarà solo a livello di calendario. Per quanto riguarda i regolamenti tecnici, è in corso una complessa partita a scacchi orientata verso una possibile convergenza con l'Imsa: in gioco da un lato l'utilizzo della piattaforma semplificata della serie Usa, con vetture che richiamano la produzione stradale ma, "sottopelle", hanno progetti consolidati creati da costruttori esterni. Dall'altro, si discute l'utilizzo di una forma di ibrido, anche semplificata, cosa richiesta dalle case per aprire programmi europei ma difficile da digerire per gli statunitensi, che puntano solo a mantenere bassi i costi e alto lo show. L'Aco vuole annunciare le nuove regole entro giugno e già altre volte le trattative con l'organizzazione di proprietà della Nascar erano naufragate, principalmente per via dell'indisponibilità a trattare del promoter francese. Ce la faranno i nostri eroi? Stavolta, la situazione potrebbe portare a consigli più moderati. Nei prototipi Usa ci sono quattro costruttori ufficiali, più uno in predicato di entrare. In Europa ce n'è uno solo e... si dice sia tutt'altro che disinteressato all'Imsa col marchio Lexus! Con una situazione del genere, tutti dovrebbero essere disponibili a trattare per ottenere una piattaforma unica: i vantaggi sarebbero esponenziali.



La sfida Toyota e l'impegno dei privati

Se dal punto di vista organizzativo una situazione critica si è risolta al meglio delle possibilità presenti, anche da quello sportivo si è fatto quello che si poteva col materiale a disposizione: la sfida eterna della Toyota verso il successo si è trasformata in un challenge globale in solitaria. Nel senso che tutta l'attenzione è rivolta a capire se finalmente la casa diretta da Akio Toyoda, priva di rivali ufficiali, potrà portare a casa il desiderato... primo premio. La posta in gioco è altissima, perché in caso di non riuscita la figuraccia sarebbe memorabile, però non dovrà risultare nemmeno troppo facile. Anche per l'Aco la criticità è la medesima, in quanto non si vuole assolutamente perdere l'impegno di un marchio così importante, ma non ci si può nemmeno permettere di appoggiare la palla per uno smash che demolisca i privati arrivati in pista con tanti investimenti e fatica con le LmP1 non ibride di nuova generazione.

Equivalence of Technology

Equivalence Of Technology. Ne sentiremo parlare spesso, del sistema con cui l'Aco bilancia le prestazioni di vetture con tecnologie diverse, e già al via della stagione, gli aggiustamenti di questo parametro (fondamentalmente si tratta dell'energia che può essere utilizzata in un giro) hanno già fatto discutere. Molti, in particolare al via con vetture private, si aspettano che tale sistema funzioni un po' come Bop, ovvero mettendo tutti alla pari indipendentemente dalla macchina. In realtà, il concetto di Eot è differente, e mira a far sì che... parificando le tecnologie, la miglior vettura emerga come tale. Visti gli investimenti ed il lavoro profusi, ci sono ottime probabilità che sia proprio la Toyota la miglior vettura.

Considerando che i giapponesi non hanno sempre girato in regola nei test di Le Castellet (in particolare quando hanno stampato il tempone di 4" più veloce degli altri) è veramente difficile capire cosa aspettarsi a Spa. Sembra che sul passo gara, la TS050 fosse un po' indietro, facendo così scattare i provvedimenti. Ma, una volta in gara, una squadra ufficiale ha molti modi per ottimizzarsi stagliandosi sopra gli altri. Molti più angoli da limare o strade da perseguire. Anche tra gli addetti ai lavori, c'è chi profetizza scenari contrapposti, e solo la gara potrà rispondere agli interrogativi. Sta di fatto che lo sforzo, da parte di tutti, c'è stato. La TS050 è fondamentalmente la stessa vettura dell'anno scorso, ma i tecnici nippto-tedeschi hanno cercato di renderla "blindata" pensando anche a simulare ogni tipo di guasto possibile.

Le sfidanti sono di buon profilo, distanti anni luce dalle quasi anacronistiche LmP1 private del recente passato. Le Ginetta, Dallara BR e Oreca Rebellion faranno il loro debutto nella categoria con ottimi team e piloti, mentre in casa byKolles, ora sotto la direzione di Manfredi Ravetto, si è stravolta tutta la vettura per cercare di rimediare ad un ultimo anno quasi tragicomico, in cui iniziare le gare sembrava problematico quanto finirle. Da tenere d'occhio il team Manor, con la Ginetta-Zytek e ottime capacità ingegneristiche a cui si aggiunge, in par-



GIOCHI APERTI FINO A LE MANS 2019

La Superstagione del Wec 2018-2019 scatta nel week end da Spa e si concluderà solo dopo la disputa della 24 Ore di Le Mans del prossimo anno. In LmP1 la Toyota parte coi favori del pronostico. In Gte-Pro la Porsche prova a insidiare il primato della Ferrari 488 campione del mondo in carica

ticolare, l'equipaggio Rowland-Brundle-Turvey. In Rebellion, con la vettura derivata dalla plurititolata Oreca 07 LmP2, a spiccare sono gli ex Porsche Nél Jani e André Lotterer uniti al campione in carica LmP2 Bruno Senna. Anche in casa BR (le iniziali di Boris Rotenberg di SMP Racing, che ha voluto il progetto) si è spinto con convinzione: la vettura nata dalla versione LmP2 della Dallara promette bene: sotto le insegne della banca russa ci saranno Aleshin-Petrov (ex IndyCar e F1) oltre ai due giovani Egor Orudzhev e Matevos Isaakyan (ex World Series) affiancati da Stéphane Sarrazin.

È stellare anche la sfida in GTE-Pro

Se la sfida per l'assoluta è interessante, quella per il successo nella categoria GTE-Pro è stellare, con un livello che se possibile si è alzato ancora rispetto agli anni precedenti e una situazione che fa sicuramente invidia anche ai "bei vecchi tempi" sempre invocati. In questo quadro di così alto livello, l'Italia non manca.

Il pensiero va ovviamente alle Ferrari 488 Evo dell'AF Corse, ma anche a un Gimmi Bruni apparso ai test collettivi in forma smagliante, autore del miglior tempo sul tracciato francese. Dopo il "purgatorio" iniziale, e la prima annata in salita per la nuova 911 a motore centrale, le cose sembrano essersi messe meglio, e la sfida è proprio ai campioni in carica di Maranello. Con l'esordio da sogno dell'anno scorso, Alessandro Pier Guidi ha trovato il posto che meritava, e anche Davide Rigon è desideroso





Lmp2 e Gte-Am da grandi battaglie

Per due classi di punta in cui protagonisti più o meno ufficiali si daranno battaglia, anche Lmp2 e Gte-Am, dominate da scuderie e piloti privati con l'inserimento dei vari "pro-am" o gentleman, promettono bene in termini di battaglia in pista. La classe cadetta ha avuto un calo di presenze fisse nel campionato iridato, ma il livello è rimasto alto grazie all'arrivo di strutture come il team Jackie Chan DC, che si appoggia a Jota Sport, Larbre e DragonSpeed: quest'ultima squadra, alla BR1 Lmp1 con il patron Henrik Hedman dietro al volante, affiancherà un'Oreca con al debutto Pastor Maldonado.

Le vetture saranno quasi tutte Oreca tranne per la Dallara del team Nederland con Van Eerd-Van Der Garde-Lammers e la Ligier Larbre di Creed-Ricci-Canal. Rispetto all'anno scorso, l'Aco ha permesso a tutti, tranne proprio ai dominatori di Oreca, di aggiornare le loro vetture.

Questo ha creato qualche malumore ma sicuramente permetterà di vedere più varietà. In particolare si spera di vedere buone cose dalla Dallara (specie da quella tutta italiana di Villorba a Le Mans) con un aggiornato pacchetto aerodinamico. In Gte situazione abbastanza stabile, fatto salvo per il debutto della nuova Porsche modello 2017. Anche qui a spiccare è la rappresentanza italiana, ampia e di grande qualità.

Sulla Ferrari del team Spirit Of Race, "costola" di AF Corse, ci saranno Francesco Castellacci e Giancarlo Fisichella, mentre con il team MR Racing, e sempre con una 488, ci sarà Eddy Cheever III. L'uomo da battere sarà però Matteo Cairoli, insieme a Gianluca Roda e Khaled Al Qubaisi sulla Porsche del Dempsey-Proton Racing. Il giovane comasco è stato il primatista nei test, test in cui le Porsche hanno occupato le prime quattro posizioni. Le buone premesse ci sono tutte.

Manfredi Ravetto ci crede

Dopo anni in cui il team ByKolles e la ENSO CLMP01 (ma anche i privati Lmp1 nella loro interezza) erano stati quasi... un'appendice alla battaglia "vera", la situazione è cambiata. «Il pacchetto Lmp1 privato di quest'anno rappresenta uno step incredibile, ed il livello è molto più alto che in passato - spiega il manager veneto - Per noi finora sta andando tutto bene. Abbiamo un mezzo che riesce a fare 750 chilometri al giorno con performance importanti. Nella prima occasione che abbiamo avuto per poterci paragonare agli altri, a Le Castellet, siamo venuti via con buone sensazioni ma anche con ottimi tempi sul giro».

Le armi segrete sono una nuova scocca, maggiormente ottimizzata, ed un pacchetto aerodinamico e di carrozzeria più efficiente e leggero. Anche sul motore, in arrivo direttamente da Nismo in Giappone, si è lavorato per garantire maggiore affidabilità. Ora la squadra di Greding (vicino a Ingolstadt) attende anche di vedere come agirà l'effetto dell'Equivalence of Technology. «Abbiamo piena fiducia nell'Aco - conclude Ravetto - E non siamo interessati ad entrare in eventuali polemiche. Sentiamo di aver fatto un ottimo lavoro e vogliamo concentrarci su noi stessi per affrontare il salto di qualità». ●

di rivincita. Confermati nei due equipaggi del cavallino i britannici James Calado e Sam Bird. Non è neanche il caso di dimenticare le Ford del team Ganassi. Dopo la vittoria al debutto a Le Mans, nel 2017 i risultati, nonostante due affermazioni iridate, sono stati al di sotto delle attese e in particolare alla Sarthe il secondo posto, alle spalle di un'Aston Martin all'ultimo anno di attività, aveva bruciato. Proprio da Aston Martin, e dalla BMW, arriveranno le due novità più attese, e in particolare la nuova Vantage rappresenterà un'incognita non avendo nemmeno corso nelle endurance di inizio anno in Imsa. Realizzata, come la precedente, dalla Prodrive di David Richards, la Vantage 2019 si schiererà con due esemplari ed equipaggi di altissimo profilo: interessanti le novità rappresentate da Maxime Martin, strappato proprio alla BMW, e Alex Lynn. Capitolo a parte per la nuova BMW M8, che ha avuto una genesi molto travagliata e ha faticato ad inizio carriera negli Usa.

La casa bavarese l'ha infatti quasi dovuta rifare quando, all'ultimo giorno utile, è arrivato il veto di un team rivale su una deroga richiesta e considerata ormai come acquisita, riguardante l'abbassamento della linea del tetto. Con tanti costruttori, dalle storie così diverse, va da sé che anche quest'anno la questione Bop ci sarà, ma va segnato un punto a favore per il sistema di calcolo matematico messo in funzione l'anno scorso. Quello 2018 sarà un nuovo ed importante test per una soluzione che potrebbe espandersi anche ad altre categorie.

IL PACCHETTO
LMP1 PRIVATO
RAPPRESENTA UNO
STEP INCREDIBILE.
UN LIVELLO PIÙ
ALTO RISPETTO
AL PASSATO

MANFREDI RAVETTO



Ferrari assalto al Gt

PARLA IL DIRETTORE PER LE COMPETIZIONI GT E CORSE CLIENTI
ANTONELLO COLETTA: «OTTIMISTI PER LE EVOLUZIONI SULLA 488»

di Mario Donnini

Niente di meglio che gustare il preludio della Superstagione Wec - al via a Spa il 5 maggio -, dando voce a Antonello Coletta della Ferrari, Direttore per le competizioni Gt e Corse Clienti. In altre parole, il responsabile del comparto sportivo che sta portando alla Rossa più soddisfazioni e vittorie a livello mondiale dai tempi dell'era Schumi in F.1. Giusto? «Potrebbe rivelarsi un paragone eccessivo e proprio non vorrei suonasse irriverente - puntualizza Coletta -. Di certo vincere cinque volte negli ultimi sei anni il titolo nella classe regina Gte testimonia che stiamo facendo il nostro dovere. A questo aggiungo, prima della creazione del Wec, il nostro successo nell'Intercontinental Cup, a rendere giustizia ai trofei in bacheca di recente. In ogni caso il doppio titolo 2017 è stato colto all'interno di una delle stagioni più belle e entusiasmanti di sempre».

Certo che con una superstagione spalmata su due anni soli, 2018-2019, anche vincendo v'abbasserà la media dei titoli

annui... «Mettiamola così: intanto siamo sicuri che resteremo campioni uscenti per il doppio del tempo. Niente male, no?».

Chi temete più di tutti? Per caso l'ingresso della Bmw vi dà qualche pensiero? «Abbiamo il massimo rispetto di tutti i nostri avversari, Bmw compresa. Diciamo che per il successo il pericolo maggiore potrebbe arrivare da Ford e Porsche».

Certo che, guardando in generale i rivali, sembra che la Ferrari sia la Casa che più di tutte rispetta lo spirito del regolamento, facendo correre una bella Gt genuina e non un semi prototipo mascherato... «È una storia ricorrente, questo concetto è assolutamente vero. Ma noi continueremo a rispettare le regole e lo spirito delle regole perché fa parte del nostro codice

etico, è parte di noi, di questa azienda e della sua storia. Sì, è vero, non raramente i rivali hanno utilizzato capacità interpretative o deroghe, richieste al di là e fin oltre la migliore delle fantasie. Ma anche la superstagione 2018-2019 la vivremo con lo stile Ferrari: non cambieremo, non tradiremo noi stessi e lo sport».

Sperando che il famigerato Bop, il Balance of Performance, cioè il riequilibrio pialtante delle prestazioni eterodiretto dalla Federazione, non tradisca voi... «Per definizione non siamo mai contenti del Bop e non siamo stati sempre contenti. Di certo ci siamo lamentati a ragion veduta a fine 2016 perché per il 2017 è stato cambiato il metodo e la Federazione ha preso atto che un problema esisteva e andava risolto con una filosofia riveduta e corretta. Aggiungo che lo scorso anno a Le Mans gli equilibri non mi sembravano centratissimi... Quest'anno vedremo».

Sulla Ferrari 488 Gte versione 2018 che ha girato a Fiorano avete sfoggiato il parabrezza iridato. Frutto di un'autoconsapevolezza nuova? E con quali altre vere novità? E con quale guadagno sul giro? «Il fatto che nel 2017 abbiamo vinto non più una coppa del mondo ma un campionato ha il suo valore e quell'iride sul parabrezza è la nostra presa d'atto grafica. La 488 Gte è stata evoluta nell'ambito del perimetro d'omologazione reso possibile dal regolamento e siamo ottimisti. Il guadagno otte-



PER IL SUCCESSO
IL PERICOLO
MAGGIORE
POTREBBE
ARRIVARE DA FORD
E PORSCHE

ANTONELLO COLETTA

”

nuto, dove e quanto, non lo rivelo. Spero solo che i miglioramenti della vettura non vengano annullati dal Bop...».

Quale sarà l'equipaggio rivelazione? «Lo scorso anno molti si sono sorpresi per le prestazioni di Pier Guidi, ma noi che lo conosciamo bene siamo restati composti, perché il suo successo è suonato come conferma di quanto avevamo visto in lui. Per quest'anno dico attenzione alla coppia Bird-Rigon, i ragazzi della Ferrari n. 71, che, sarà bene ricordarlo, nel 2017 hanno fatto più pole di tutti».

Lo scorso anno la Rossa è stata la gran sorpresa. E quest'anno? «Abbiamo la consapevolezza di poter tenere ben alto il livello della sfida». Con Giovinazzi schierato solo a Le Mans o? «Per ora Antonio si godrà il debutto a Le Mans. Poi chissà».

Af Corse di Amato Ferrari è e resta il vostro braccio agonistico ideale. «Sì, la struttura non arriva certo a caso ed è il frutto del rigoroso sistema di selezione operato. Voto e fiducia ai massimi livelli, dunque». Coletta, le piace tanto l'endurance vero? «Tantissimo. Perché, al di là dell'importanza delle tattiche, alla fine esalta e premia sempre l'uomo raccontando storie bellissime, non sempre conosciute. Al di là del mio ruolo, sono sempre stato appassionato delle gare di durata».

Quante volte ha visto Steve McQueen sfrecciare nel film "Le Mans"? «Sono incerto tra undici e dodici. Sì, non poche».

RICONFERMarsi AI VERTICI

Dopo aver vinto 5 degli ultimi 6 titoli nella classe regina Gte, la Ferrari parte al via della superstagione 2018-2019 del Wec con la ferma intenzione di riconfermarsi ai vertici. A destra, Antonello Coletta

PER QUESTA
STAGIONE DICO
ATTENZIONE A
BIRD-RIGON. NEL
2017 HANNO FATTO
PIÙ POLE DI TUTTI!

ANTONELLO COLETTA

”





CONFRONTO A TUTTO CAMPO

Si annuncia davvero combattuto il Dtm 2018 con la Mercedes che punta al titolo prima di lasciare la serie. Vedremo anche il ritorno in Dtm di Wehrlein dopo le stagioni poco proficue in Formula Uno

Si riaccendono i motori in DTM, che il prossimo fine settimana si ripresenterà in pista a Hockenheim per l'inizio della nuova stagione. Come da tradizione, anche quest'anno ad aprire e chiudere il calendario sarà il tracciato del Baden Württemberg, che nel 2018 tornerà ad ospitare anche il Gp di Germania. La "prima" del DTM è un evento entrato nel cuore degli amanti del motorsport capace di catalizzare più di centomila appassionati che si assiepano sugli spalti del Motodrom per tifare per i proprio paladini. Sarà l'ultima stagione per la Mercedes, pronta a lanciare la sfida a Audi e BMW e motivata a chiudere la sua storica presenza nella serie con un successo. L'atmosfera che si respira all'interno della categoria è molto positiva, anche perché, secondo voci raccolte, gli organizzatori sarebbero in trattative avanzate con due nuove Case in procinto di compiere il passo decisivo e far parte di un campionato che sta progressivamente svestendo i panni di serie tedesca a favore di una maggiore internazionalizzazione.

Ekstroem, l'ultimo round in Dtm

Per l'ultima volta, e solo ad Hockenheim,

DTM anno cruciale

SARÀ L'ULTIMA VOLTA DELLA MERCEDES NELLA SERIE. DOVE POTREBBERO ARRIVARE NISSAN E VOLVO. IL 2018 È DECISIVO

di Alessandro Gargantini

vedremo in pista Mattias Ekstroem, il due volte campione che al termine della seconda manche disputata sul tracciato ubicato meno di cento chilometri a sud di Francoforte lascerà definitivamente la serie. Per lo svedese ci sarà eccezionalmente una settimana Audi. La Casa id Ingolstadt che a partire dall'appuntamento successivo del Lausitzring tornerà ad uno schieramento di sei vetture come BMW e Mercedes. Dopo aver ripetutamente sfiorato il titolo, gli uomini di Dieter Gass partiranno da cam-

pioni grazie al prestigioso trofeo conquistato dal rookie Renè Rast, che nella passata stagione ha trovato la regolarità di un veterano riuscendo gara dopo gara a ritagliarsi un vantaggio che alla fine è risultato decisivo. In casa Audi arriverà in pianta stabile Robbin Frins, mentre il resto dello schieramento rimarrà invariato. Quanto alla BMW, Jens Marquardt per riprendersi lo scettro della categoria punterà sull'iper-collaudato Marco Wittmann, oltre che sugli esperti Bruno Spengler e Augusto



LE FORZE IN CAMPO

2	Paffett	Mercedes-AMG C63
3	di Resta	Mercedes-AMG C63
22	Auer	Mercedes-AMG C63
23	Juncadella	Mercedes-AMG C63
48	Mortara	Mercedes-AMG C63
94	Wehrlein	Mercedes-AMG C63
4	Frijns	Audi RS5
5	Ekström	Audi RS5
51	Müller	Audi RS5
33	Rast	Audi RS5
53	Green	Audi RS5
28	Duval	Audi RS5
99	Rockenfeller	Audi RS5
7	Spengler	Bmw M4
25	Eng	Bmw M4
47	Eriksson	Bmw M4
11	Wittmann	Bmw M4
15	Farfus	Bmw M4
16	Glock	Bmw M4

SFIDA IN 10 ROUND: C'È ANCHE MISANO

5-6 maggio	Hockenheim
19-20 maggio	Lausitzring
2-3 giugno	Hungaroring
23-24 giugno	Norisring
14-15 luglio	Zandvoort
11-12 agosto	Brands Hatch
25-26 agosto	Misano
8-9 settembre	Nürburgring
22-23 settembre	Red Bull Ring
13-14 ottobre	Hockenheimring

Farfus. Facce nuove per la Casa bavarese saranno Philipp Eng ed il talento svedese proveniente dalla F3 Joel Eriksson. Passando alla Mercedes, gli uomini di Toto Wolff hanno il chiaro mandato di chiudere l'esperienza nel DTM nel migliore dei modi, ovvero con un successo. Va interpretato sotto questa luce l'impiego del terzo pilota Mercedes F1 Pascal Wehrlein, già campione del DTM 2016, che non avrà ruggine da scrollarsi di dosso. Al secondo anno in Mercedes, ci si attende di più da Edoardo Mortara, che nella passata stagione aveva mostrato con troppa discontinuità il suo valore. Tra i big in Casa Mercedes, da tenere sempre d'occhio anche Paul di Resta, Gary Paffett e Luca Auer, che con i titoli di Meister vuole conquistarsi un posto in F.1.

Arriva Misano. Nissan e Volvo alle porte

Il calendario passerà quest'anno da nove a dieci tappe, con l'attesissimo ritorno dell'Italia che sarà rappresentato da Misano, che a fine agosto ospiterà le due gare in notturna alla fine del mese di agosto. Sarà una prima assoluta sul circuito intitolato a Marco Simoncelli e gli organizzatori danno molta importanza alla tappa che

sarà disputata pista che si affaccia sull'Adriatico e impreziosita dalla presenza di Alessandro Zanardi, testimonial BMW. L'internalizzazione della serie voluta da Gerhard Berger ha portato anche al ritorno di una data in Inghilterra, sul tracciato Grand Prix di Brands Hatch, sempre nel mese di agosto.

Come accennato, appare sempre più vicino l'accordo con un terzo costruttore, che dal 2019 o, al massimo nel 2020, si aggiungerà a Audi e BMW. I nomi che circolano sono quello della Nissan candidata a portarsi il know-how dalla serie Super GT e appoggiarsi alle esistenti strutture in Europa, e quello della Volvo che, dopo aver ottenuto l'approvazione della filiale europea, aspetta la green light per procedere anche dal main-office in Cina. Per lo storico marchio svedese, l'abbinamento in pista con i due colossi tedeschi è certamente strategico soprattutto ora che, a livello di produzione, i suoi modelli sono sempre più in concorrenza con le Marche premium germaniche.

Novità nel regolamento tecnico e sportivo. Anche dal punto di vista tecnico e sportivo, ci sono delle interessanti novità, in-

trodotte con l'obiettivo di avere un ruolo sempre maggiore del pilota grazie ad una diminuzione degli elementi aerodinamica. Per quel che concerne il regolamento tecnico, si è intervenuto soprattutto sull'aero package. Si potrà avere soltanto un profilo aerodinamico per lato all'anteriore e di minor dimensione rispetto al 2017.

Inoltre, lo splitter è stato semplificato e le appendici aerodinamiche sotto la linea della portiera rimosse. La deportanza è stata così ridotta di un terzo, con il risultato che le macchine andranno anche più forte.

Sotto l'aspetto del regolamento sportivo, il peso minimo scenderà da 1.115kg a 1.031kg. Accanto al dimagrimento, è stato incrementato il numero di motori (da sette a otto a disposizione di sei macchine) e incrementato di un meccanico il contingente al pit-stop. Il numero dei propulsori è stato aumentato per non eccedere il chilometraggio previsto per unità visto che ci saranno due corse (in un singolo evento) in più rispetto al 2017 e almeno 500km in più da percorrere. Sarà limitato l'utilizzo del del pit-board per limitare i suggerimenti strategici dal muretto box. ●



Anche a Budapest le Hyundai si sono mostrate le vetture da battere. In basso il leader della serie Tarquini

Tarquini vita da leader

LE HYUNDAI FANNO LA DIFFERENZA E GABRIELE APPARE PIÙ IN FORMA CHE MAI. VINCE GARA-2 E ALLUNGA IN VETTA ALLA SERIE

Appena si è conclusa la terza gara sull'Hungaroring si è scatenato un grande acquazzone, che rappresenta bene la forza delle i30 N che si scatenano dall'alto contro le altre vetture che guardano da terra. Su sei corse disputate, tre sono andate in Corea e le altre tre divise tra Audi, Honda e Volkswagen. Tra l'altro due di queste "eccezioni" erano gara-2 in cui si parte con classifica invertita rispetto alle qualifiche, dato che tutte e quattro le pole position sono marciate Hyundai.

Se la gara di Marrakech poteva essere vista come poco realistica per rappresentare le forze in campo, visto che si tratta di un circuito cittadino in

cui metà dei piloti al via non aveva mai corso e su cui non aveva potuto provare, di certo questo non si può dire di Budapest. E difatti ora le grida di aiuto si sono levate forti verso la Federazione Internazionale, per un Balance of Performance che limiti maggiormente lo strapotere in atto.

Di certo noi italiani non possiamo però lamentarcene troppo, visto che in cima alla classifica mondiale abbiamo un pilota ed un team italiani! Gabriele Tarquini appare davvero in forma, con una guida senza la minima sbavatura ed una voglia di vincere e convincere per nulla appannata dalla stagione scorsa, passata a sviluppare la nuova macchina. E di sicuro nemmeno si lamentano

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ehlacher; 2. Guerrieri; 3. Michelisz. Gara-2: 1. Huff; 2. Nagy; 3. Muller. Gara-3: 1. Tarquini; 2. Michelisz; 3. Muller.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

del grande lavoro 2017 dell'abruzzese il compagno di squadra Norbert Michelisz, autore di una doppia pole in casa a Budapest e di due podi. Ma nemmeno Yvan Muller, due volte terzo ed una quarto in Ungheria, o la wild card Daniel Nagy, secondo in gara-2 davanti al suo pubblico nella sua unica uscita nel mondiale.

Opinioni differenti però quelle ad esempio del campione Tcr in carica Jean-Karl Vernay, che nella qualifica di domenica era il migliore dei piloti Audi in quindicesima posizione. «Il problema è che dobbiamo guidare al 200%, ed è quello che ho fatto, e quando mi paragono agli altri piloti Audi penso di aver fatto un buon lavoro. Ma il divario è disgustoso, sono davvero arrabbiato con la Fia per il BoP, è uno scherzo, sul serio». Il francese non si è fermato: «Penso che sia davvero irrispettoso verso tutti gli altri piloti che non guidano Hyundai ed Honda. Non pensare solo al BoP, ma se vogliono che il campionato sia vivo fino a Macao, dovranno fare qualcosa».

Ma anche il pilota Volkswagen Mehdi Bennani non si è risparmiato: «Lo si vede anche da fuori, siamo ad almeno un secondo di distanza dalla, è troppo. Siamo tutti concentrati sul BoP dall'inizio dell'anno e la chiave per il campionato è che tutti abbiano lo stesso ed i piloti facciano la differenza; ma quando guardi il distacco puoi vedere che è un enorme. È anche peggio di quando Citroën è entrata prima e gli altri non conoscevano le regole. Sappiamo che Hyundai e Honda hanno auto di nuova generazione, ma la FIA ci ha assicurato che con il BoP avremmo combattuto tra le 25 macchine, con tipo un secondo tra la prima e l'ultima vettura. Spero che facciano qualcosa, perché non siamo qui per completare la griglia».

Ehlacher al top con la Civic Jas

L'unica macchina che pare poter rispondere alle Hyundai i30 N è la Honda Civic. E se da italiani festeggiamo per le vetture Brc al comando, lo stesso dobbiamo fare per quelle sviluppate dalla Jas Motorsport, che ora occupano il secondo posto assoluto della classifica con un ragazzo in decisa crescita come Yann Ehlacher. Il francese, vincitore della prima gara a Budapest, ha 36 punti di distanza da Tarquini e cinque in più dello zio Yvan Muller. Insomma è stretto a panino tra due mostri sacri delle gare turismo, e comunque nei primi sette posti la classifica vede quattro campioni del mondo Turismo (ci sono anche Björk e Vernay). Quindi è chiaro che il pilota della Münnich Motorsport sta davvero facendo tanto di più di quanto ci si poteva attendere. Le tre sfide ungheresi hanno visto rispettivamente cinque, cinque e sei Hyundai ed Honda nelle prime sei posizioni, con il solo Rob Huff a rappresentare un marchio non asiatico. Insomma appare evidente che la Civic realizzata ad Arluno, nel milanese, sia l'unica vettura capace di tenere il ritmo dell'arma realizzata a Cherasco, nel cuneese. Nelle ruote coperte il riferimento al momento è solo tricolore!

Fulvio Cavicchi





Nielsen talento vero

IL 21ENNE SI CONFERMA AL TOP E NEL 2° ROUND DEL MONOMARCA DEL CAVALLINO CHIUDE CON UN 1° E UN 2° POSTO

Il **Ferrari Challenge Europe** ha dovuto fare i conti con temperature invernali nella sua 2ª tappa, a Silverstone. La pioggia ha dato respiro agli oltre 40 piloti delle 488 Challenge solo domenica. Queste condizioni insolite hanno confermato la bravura di alcuni protagonisti mettendo in luce anche alcuni outsider.

Trofeo Pirelli per Grossmann e Nielsen

Silverstone ha confermato che dopo Di Amato, ora in GT Open, la serie ha trovato un altro talento vero. È Nicklas Nielsen, 21enne danese del team Formula Racing che sta portando avanti la propria carriera sia in monoposto (F.4) che a ruote coperte. Dopo aver debuttato nel Ferrari Challenge con due vittorie nelle Fina-

liali Mondiali 2017 al Mugello, Nielsen ha deciso di affrontare tutta la stagione 2018 e lo ha fatto lasciando subito il segno: finora ha infatti vinto 3 gare su 4. L'unico che è riuscito a relegarlo in 2ª posizione è stato Grossmann che nelle proibitive condizioni di Gara-1 ha messo a frutto tutta la propria esperienza nel monomarca Ferrari conquistando la 39ª vittoria della carriera. Sull'asciutto però Nielsen ha rimesso le cose a posto imponendosi per la terza volta.

Pirelli Am, Froggatt profeta in patria

La classe Am del Trofeo Pirelli ha avuto un solo dominatore a Silverstone: Chris Froggatt che, già vincitore di una gara al Mugello, si candida ora per la conquista del titolo. In entrambe le gare ha battuto il connazionale Jack Brown.

Coppa Shell agli outsider

Le due gare della Coppa Shell sono andate a due piloti che non potevano essere considerati tra i favoriti alla vigilia: Vladimir Hladik e Christophe Hurni. Il pilota ceco al sabato ha tratto il massimo vantaggio dal fatto di gareggiare con la pista bagnata, la sua specialità, mentre lo svizzero ha saputo schivare l'incidente al via di Gara-2 che

ha coinvolto il poleman Jean-Claude Sarda e molti degli altri favoriti tra cui Fons Scheltema e Manuela Gostner. In classifica continua a guidare l'esperto altoatesino Erich Prinoth che, dopo essere stato in difficoltà sul bagnato, sull'asfalto asciutto la domenica è tornato il leone di sempre. Nella Coppa Shell Am a dividersi vittorie e pole sono stati il tedesco Nussbaumer e lo svedese Mattsson, già trionfatore al Mugello e ora sorprendentemente al comando del campionato. Da segnalare due terzi posti per Giuseppe Ramelli.

La prima volta di Manu

Silverstone ha visto salire per la prima volta sul podio di una gara del Challenge Manuela Gostner. La ragazza di Bolzano, che aveva comandato per oltre metà della sua lunghezza la 2ª corsa al Mugello, è stata bravissima nelle proibitive condizioni di bagnato e ha colto il primo podio al volante della 488 Challenge. Il Ferrari Challenge Europe vede protagoniste anche altre ragazze, tutte molto veloci. C'è la sorella di Manuela, Corinna Gostner, tornata in pista a tempo di record dopo la maternità, ma anche Fabienne Wohlwend e Agata Smolka meritano una menzione. La prima, 20enne del Liechtenstein, lo scorso anno, a Imola, è diventata la prima pilotessa a vincere una gara assoluta del monomarca Ferrari; la seconda, proveniente dalla Polonia, ha esordito quest'anno e si è dimostrata subito estremamente competitiva.

AL TRAGUARDO

PIRELLI - G-1: 1. Grossmann; 2. Nielsen; 3. Potolicchio. **G-2:** 1. Nielsen; 2. Grossmann; 3. Hassid.
SHELL - G-1: 1. Hladik; 2. Scheltema; 3. Gostner. **G-2:** 1. Hurni; 2. Prinoth; 3. Hladik.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS

LA GOSTNER SALE IN ALTO

A destra, Manuela Gostner festeggia il primo podio conquistato nel Ferrari Challenge in gara-1 della Coppa Shell, 3ª dietro Hladik e Scheltema. In alto, Nielsen grande protagonista nel week end di Silverstone



Fisichella prima firma

GIANCARLO È IL VERO PROTAGONISTA E CON GAI CONQUISTA SUBITO LA VITTORIA AL DEBUTTO NELLA SERIE. GARA-2 ALL'AUDI DI FASSLER E BARUCH

di **Dario Lucchese**

IMOLA - Un successo a testa per Ferrari e Audi nel primo dei sette appuntamenti del Campionato Italiano Gran Turismo che ha preso il via da Imola. Il vero protagonista di questo inizio di stagione è stato Giancarlo Fisichella: 229 Gran Premi disputati in F.1, ma al suo debutto nella serie tricolore. Un esordio che il pilota romano ha coronato con la prima pole dell'anno, portando poi al successo in gara-1, assieme al pluricampione Stefano Gai, la 488 Gt3 di Baldini. Fisichella ha costruito la vittoria durante la prima parte di gara, lasciando il volante al suo compagno di squadra con una ventina di secondi di vantaggio. Solo un'anomala vibrazione avvertita nelle fasi conclusive da Gai ha consentito alla Lamborghini di Lorenzo Veglia di recuperare tutto il "gap" chiudendo a meno di un secondo. Ed è lotta tra "titani" nel Gt italiano, con un altro fuoriclasse come Marcel Fässler a difendere egregiamente i colori Audi. Lo svizzero in gara-1 ha pagato una foratura e probabilmente senza questo inconveniente avrebbe potuto lottare ad armi pari con Fisichella e gli altri. Fässler ha poi dettato legge in gara-2, beneficiando anche dell'ottimo lavoro svolto dal suo giovane compagno di squadra Baruch, autore della prima pole della carriera nella seconda sessione di qualifica.

L'israeliano, al suo secondo anno nel Tricolore Gran Turismo e al debutto sulla R8 Lms della squadra guidata da Emilio Radaelli, è stato una rivelazione completando un primo "stint" di guida impeccabile e rimanendo davanti a tutti fino al momento delle soste ai box con un vantaggio tuttavia esiguo nei confronti della prima delle Huracán Gt3. A fare quindi la differenza nelle fasi conclusive è stato proprio Fässler, che ha dovuto contenere gli attacchi dello stesso Fisichella (autore del giro più veloce alla penultima tornata), il quale era riuscito ad avere la meglio sulla Lamborghini del team Antonelli Motorsport condotta da Daniel Zampieri, poi terzo in coppia con Giacomo Altoè, quest'ultimo reduce dal debutto e vittoria di appena una settimana prima nell'apertura di Monza del Super Trofeo Europa. Bene con l'altra vettura della Casa di

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fisichella-Gai; 2. Vedel-Veglia; 3. Comandini-Cerqui. Gara-2: 1. Fässler-Baruch; 2. Fisichella-Gai; 3. Zampieri-Altoè.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



FERRARI-AUDI UNA VITTORIA A TESTA
Sopra, l'Audi con la quale Fässler e Baruch hanno conquistato la vittoria in gara-2. In alto, Fisichella e Gai in grande evidenza con un primo e un secondo posto sulla Ferrari 488 della Scuderia Baldini

Sant'Agata Bolognese schierata al via dalla squadra emiliana, anche l'equipaggio inedito composto da Veglia ed il rookie Martin Vedel, secondi appunto in gara-1 e domenica rallentati nel pit stop dai dieci secondi di handicap regolamentare. In tutto questo va anche menzionata la safety car intervenuta per l'uscita della Bmw di Stefano Comandini che ha ricompattato il gruppo, con il danese (alla fine sesto dietro alla vettura gemella della Ebimotors divisa da Gianluigi Piccoli e Sabino De Castro) chiaramente in difficoltà nel respingere gli attacchi di gente molto più esperta come Daniel Mancinelli. Il marchigiano, che giorni prima si era imposto a Long





POCHE AUTO AL VIA MA TANTA QUALITÀ

Treluyer rientra al Ricard

Poche vetture rispetto alla media delle ultime stagioni (17 gli equipaggi al via), ma un buon livello e tanta voglia di tornare a crescere. Il Campionato Italiano Gran Turismo ha preso il via da Imola a "ranghi ridotti", pur con nomi importanti e la presenza di quattro marchi come Audi, Bmw, Ferrari e Lamborghini nella maggiore classe Gt3. La spiegazione c'è ed è legata a quello che è un "ciclo naturale". Team come Ombra Racing, che lo scorso anno ha conquistato il titolo Pro con Michele Beretta e Alex Frassinetti, è del tutto normale che guardino adesso ad una sfida più internazionale, come quella della Blancpain Gt Series e del Gt Open. A tal proposito, è ormai un dato di fatto che ad anni alterni Gt italiano e Gt Open vivano delle stagioni ricche e nel 2018 ad essere leggermente penalizzata è proprio la serie di Acì Sport. Al Paul Ricard, in Francia, nel secondo dei sette appuntamenti, potrebbero esserci tuttavia delle novità. In casa Audi per esempio, dopo l'esordio vincente di Marcel Fässler, sulla sua pista di casa non sarebbe una sorpresa se facesse il proprio rientro nel Tricolore un altro fuoriclasse come Benoît Tréluyer, tre volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, nel 2017 già protagonista nel campionato italiano con la Casa dei quattro anelli e assieme a Vittorio Ghirelli primo proprio a Imola.



Beach nel Pirelli World Challenge, ha poi concluso quarto assieme ad Andrea Fontana con la Ferrari della Easy Race, precedendo l'altra Lambo della Petri Corse divisa da Andrea Palma e Giacomo Barri. A proposito della Bmw, ottimo il terzo posto messo a segno in gara-1 dallo stesso Comandini e Alberto Cerqui. In Super Gt Cup hanno aperto Pietro Perolini e Alain Valente, due volte primi con una Huracán in versione trofeo del team di Marco Antonelli. Gli esperti Michele Merendino e Davide Di Benedetto hanno fatto doppietta in Gt Cup con la Porsche della Island. Due successi di classe in Gt4 anche per la Ginetta G55 di Matteo Cressoni e Luca Magnoni. ●

LAMBO DUE VOLTE SUL PODIO

Sopra, la Huracán con la quale Vedel e Veglia hanno concluso al secondo posto la prima sfida stagionale del Gt Tricolore sulla pista di Imola

Giulietta grande recita

DOPPIETTA PER L'ALFA ROMEO CON LUIGI FERRARA SUBITO AL TOP: «CON LA PISTA SCIVOLOSA GLI ALTRI ALZAVANO IL PIEDE IO METTEVO UN'ALTRA MARCIA»

di **Fiammetta La Guidara**

IMOLA - Il TCR Italy ha debuttato sul circuito del Santerno con due gare spettacolari e dai risultati inattesi, a conferma di una stagione che si profila per niente scontata, con 26 partenti e sette Case rappresentate in questo primo round. I favoriti sulla carta erano infatti il campione in carica Nicola Baldan e il suo primo rivale dello scorso anno Eric Scalvini. Passati entrambi alla Hyundai, ma con team diversi, a Imola hanno confermato le aspettative in qualifica, monopolizzando la prima fila della griglia di partenza, con Scalvini in pole, ma quest'ultimo ha portato a casa solo un punto e Baldan ne ha racimolati appena otto. A condurre la classifica dopo il primo round a Imola è Luigi Ferrara con l'Alfa Romeo Giulietta by Romeo Ferraris, capace di vincere in due gare particolarmente combattute e ricche di colpi di scena.

«È una bella emozione portare la Giulietta alla vittoria - ha detto Luigi Ferrara - Eravamo consapevoli di avere un buon passo e in gara-2 finalmente mi sono anche divertito! Partendo dalle retrovie, sono riuscito a recuperare una posizione ad ogni giro. Ho preso fiducia alla Rivazza, dove la pista era molto bagnata e ho rischiato ad ogni sorpasso perché prendevo la traiettoria interna che era davvero scivolosa, e mentre gli altri alzavano il piede io mettevo un'altra marcia. Ho rischiato davvero, ma se vuoi vincere è così».

Le sorprese sono iniziate al via di gara-1, con l'esitazione di Nicola Baldan: il portacolori del team Pit Lane ha "stallato" in griglia con la sua Hyundai ed è partito ultimo, per poi risalire fino alla quattordicesima posizione. Una penalità di 25" per non aver rispettato il divieto di operare sulle vetture in griglia oltre i 5 minuti dalla partenza ha fatto precipitare il campione in carica in diciassettesima posizione. Stessa penalità anche per Scalvini, costretto oltretutto a rientrare in pitlane per un problema all'acceleratore quando era al comando. Ferrara ha conquistato così la testa della gara con la Giulietta del team V-Action.

Alle sue spalle si era piazzato Enrico Bettera, sull'Audi di Pit Lane, ma all'ultimo giro una sbavatura gli è costata il secondo posto: ad approfittarne è stato Salvatore Tavano, campione del Superturismo nel 2001, tornato alle competizioni dopo quattro anni di stop con la Cupra ufficiale schierata da SEAT Motorsport Italia. Il siciliano ha conquistato il secondo gradino del podio al fotofinish, pre-



Sopra, la Giulietta by Romeo Ferraris con la quale Ferrara ha colto 2 vittorie a Imola. In alto, Bettera e Larini che hanno chiuso nell'ordine gara-2. Nell'altra pagina, Alessandra Brena

cedendo l'Audi. La gara ha vissuto ben tre safety car, riducendo a pochi giri i momenti di competizione effettiva.

In gara-2 la pioggia caduta poco prima del via ha determinato la partenza in regime di safety car. Al via, il più lesto è stato l'austriaco Schmarl, andato al comando davanti a Lorenzo Nicoli e Giovanni Altoè, bravi a sfruttare la posizione in griglia di partenza, che inverte le posizioni dei primi otto classificati in gara-1. Luigi Ferrara, partito ottavo, ha risalito gradualmente posizioni, fino a portarsi al comando a quattro giri dalla fine, incalzato da Larini e Bettera. Alle loro spalle Matteo Greco, compagno di squadra di Salvatore Tavano: il ventunenne piemontese, al debutto nel TCR Italy con la Cupra ufficiale, ha dovuto vedersela con un Nicola Baldan scatenato. Nel frattempo Scalvini è stato costretto



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ferrara; 2. Tavano; 3. Bettera. Gara-2: 1. Ferrara; 2. Bettera; 3. Larini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

al ritiro dopo un contatto con Volpato, e Bettera è riuscito a passare Larini alla curva del Tamburello, approfittando di un problema ai freni di quest'ultimo. La gara si è interrotta con bandiera rossa all'ultimo giro per l'incidente sul rettilineo fra Volpato e Krlev, e la classifica cristallizzata al passaggio precedente ha visto Greco ritornare al quarto posto davanti a Baldan.

Nel Trofeo DSG vittoria in gara-1 per il veneto Giovanni Altoè sull'Audi del team Pit Lane, davanti a Francesco Savoia sulla SEAT Leon di Greta Racing e a Massimiliano Gagliano sulla Cupra ufficiale di SEAT Motorsport Italia. In gara-2 Giovanni Altoè ha siglato la doppietta piazzandosi settimo assoluto. Sul podio anche Francesco Savoia e Ermanno Dionisio sull'Audi, mentre Gagliano è stato costretto al ritiro per un problema ai freni. ●

Pelatti gran protagonista

SEAT LEON ST IL TOSCANO OK IN GARA-1 POI SUBISCE UN DRIVE TROUGH IN GARA-2 VINTA DA ALESSANDRA BRENA

IMOLA - La seconda edizione del monomarca gestito da SEAT Motorsport Italia è scattata da Imola con due gare sprint che hanno visto trionfare Sandro Pelatti e Alessandra Brena: per il toscano è la seconda vittoria in carriera, per la giovane bergamasca è già la terza affermazione al volante della familiare di Casa SEAT.

In gara-1 Pelatti ha sfruttato bene la partenza dalla pole e si è mantenuto al comando fino alla bandiera a scacchi, chiudendo con un vantaggio di 8" sugli inseguitori. Il toscano aveva chiuso la scorsa stagione al 3° posto, rivelandosi spesso "pericoloso" nella lotta per il podio, ma durante l'inverno si è preparato meticolosamente e sulla pista di Imola si è rivelato imbattibile fin dalle prove. In gara-2 Pelatti è scattato dalla sesta posizione e si è portato rapidamente al comando.

Mentre pregustava la doppietta, gli è stato esposto il cartello che gli annunciava il drive through, a causa di un errore nella procedura

di partenza lanciata. Effettuato diligentemente il passaggio in corsia box alla velocità di 60 km/h, Pelatti è rientrato nelle retrovie, ed è riuscito comunque a risalire fino alla sesta piazza.

A interrompere la sua rimonta ci si è messa anche la safety car, intervenuta per neutralizzare la competizione a causa di un improvviso acquazzone. Partita in terza casella grazie al 4° posto in gara-1 ottenuto dal suo compagno di squadra

Alberto Rodio,

Alessandra Brena si era portata in seconda posizione con un bel sorpasso ai danni di Raffaele Gurrieri, e con la penalizzazione di Pelatti si è ritrovata al comando. «Ogni tanto un po' di fortuna ci vuole - ha detto la 22enne - Il drive through di Pelatti mi ha fatto andare in testa. Quando ha iniziato a piovere la Piratella, la Variante Alta e la Rivazza erano molto bagnate: i miei avversari hanno fatto un paio di errori in più di me e ho preso un certo vantaggio. poi l'intervento della safety car ha congelato la classifica».

(f.l.g.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pelatti; 2. Sciaguato G.; 3. Palanti. Gara-2: 1. Brena; 2. Sciaguato G.; 3. Gnutti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Altoè, e con la penalizzazione di Pelatti si è ritrovata al comando. «Ogni tanto un po' di fortuna ci vuole - ha detto la 22enne - Il drive through di Pelatti mi ha fatto andare in testa. Quando ha iniziato a piovere la Piratella, la Variante Alta e la Rivazza erano molto bagnate: i miei avversari hanno fatto un paio di errori in più di me e ho preso un certo vantaggio. poi l'intervento della safety car ha congelato la classifica».



RIGATO

di **Dario Lucchese**

IMOLA - Nuovi protagonisti cercasi nella Carrera Cup Italia. All'appello ha risposto subito Tommaso Mosca. Il bresciano, 18 anni compiuti qualche settimana fa, è la più recente scoperta dello Tsunami RT. Dopo avere conquistato il titolo nelle ultime due stagioni con Alessio Rovera e Côme Ledogar, la squadra ucraina cala un altro asso ed inaugura con una doppietta il nuovo corso del monomarca tricolore, che ha visto debuttare l'evoluzione della 911 Gt3 Cup. A Imola il primo sigillo è stato appunto quello di Mosca, che ha messo tutti in riga in gara-1 facendo così il debutto nel monomarca Porsche. Terzo nel 2017 nella Audi Tt tedesca e alla sua seconda stagione in auto, ha impressionato tutti, prima di lasciare il testimone al suo compagno Rovera.

Il varesino, quest'anno prioritariamente impegnato nella serie francese, ha imposto la propria legge in gara-2, con Mosca in quella circostanza terzo. Un'apertura soprattutto all'insegna dei giovani, con Daniele Cazzaniga (classe '93) secondo ancora in gara-1 con i colori del team Ghinzani Arco Motorsport davanti ad Enrico Fulgenzi; poi l'altro rookie Luca Segù autore del giro più veloce in gara-1 ma indubbiamente poco fortunato, visto il contatto con Simone Pellegrinelli in cui è ri-



fotografie GALLI

Mosca vola subito in alto

IL 18ENNE BRESCIANO DEBUTTA NEL MONOMARCA CON UNA VITTORIA E UN TERZO POSTO. TEAM TSUNAMI RT AL TOP

masto incolpevolmente coinvolto e poi un problema che lo ha costretto ai box in gara-2. Tra gli attori protagonisti un ruolo di primo piano lo ha avuto anche Diego Bertonelli, in arrivo dalla F.4 italiana e secondo domenica con la vettura del team Dinamic Motorsport. Il ventenne toscano è stato costantemente tra i più veloci: settimo nella qualifica, secondo nella superpole dietro a un pilota esperto come Fulgenzi (in gara-1 sul gradino più basso del podio) e sabato sesto.

A lui anche l'onore di essersi presentato davanti a tutti alla prima curva, dopo una partenza perfetta; peccato che una serie di contatti e alla fine un'escursione sulla

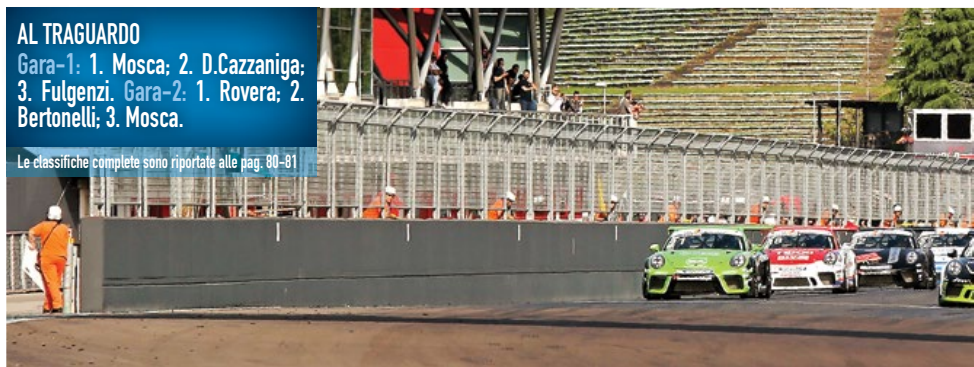
ghiaia lo abbiano in quella occasione penalizzato. Una serie di circostanze hanno impedito anche al 22enne Gianmarco Quaresmini di fare meglio del quinto posto di gara-2, ancora dietro a Fulgenzi, che dall'alto della sua esperienza assie-

me a Rovera è stato un po' il punto di riferimento per tutti gli altri. Nota di merito anche per l'altro esordiente, ma un po' meno giovane, Bashar Mardini, due volte primo nella Michelin Cup con la GDL Racing, squadra che al proprio rientro nella Carrera Cup Italia ha messo a segno una doppietta con Gianluca De Lorenzi, a sua volta primo nella classe Silver in entrambe le gare. La tappa di Imola in definitiva ha offerto uno spettacolo vero (ma anche virtuale, perché nella hospitality Porsche ha preso il via il primo monomarca simracing, un'inedita iniziativa che ha subito coinvolto tanti appassionati): 25 vetture al via sul circuito emiliano costituiscono un ottimo schieramento e la trasferta francese del Paul Ricard, sede del secondo round del calendario, dovrebbe riconfermare numeri simili. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Mosca; 2. D.Cazzaniga; 3. Fulgenzi. Gara-2: 1. Rovera; 2. Bertonelli; 3. Mosca.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





ROVERA PASSA E VA IN FRANCIA

Vittoria e saluto alla serie italiana per Rovera, sopra. A destra, Fulgenzi che ha chiuso al 3° posto gara-1 alle spalle di Cazzaniga, in azione sotto. A sinistra Tommaso Mosca, 18enne bresciano dal piede pesante autentica sorpresa nel primo week end 2018 del monarca Porsche



«LA 911 GT3 EVOLUZIONE MIGLIORATA SOTTO MOLTI ASPETTI»

Fulgenzi grande pole!

L'ultima pole di Enrico Fulgenzi risaliva al 2013, quando si è laureato campione della Carrera Cup Italia. Nelle qualifiche di Imola il marchigiano è ritornato davanti a tutti. Significativo il responso di 1'42"9 da lui fatto segnare al termine della Q2, vicinissimo a quello della maggiore classe del Tricolore Gran Turismo. L'ultima evoluzione della Porsche 911 Gt3 Cup ha segnato un passo in avanti nel monarca tricolore. «Questa vettura è stata migliorata sotto tanti aspetti, non per ultimo quello dell'inserimento in curva - ha spiegato Fulgenzi - In casa Ghinzani Arco Motorsport si è fatto inoltre un gran lavoro, anche grazie alla supervisione del nostro nuovo ingegnere Silvio Campigli». A spiegare le differenze tra la nuova e la vecchia macchina è stato Max Busnelli, responsabile e manager operativo della Carrera Cup Italia. «Questa vettura è un'evoluzione del modello precedente, derivata dalla generazione II della 911 Gt3 Cup. La differenza sostanziale sta nel motore, che adesso è un 4 litri contro i 3.8 di quello impiegato fino allo scorso anno. La potenza è cresciuta di 15 cv (485 cv quella attuale), ma è soprattutto la coppia che i piloti hanno apprezzato tanto. Sono state migliorate anche alcune parti aerodinamiche, come la profilatura dei paraurti anteriore che genera più carico, per cui si riesce ad entrare più forte in curva; anche la velocità di percorrenza è aumentata, grazie ad alcune modifiche nella scocca. Rispetto alla pole 2017 siamo scesi di oltre un secondo e mezzo. Per noi è un grande vanto, perché voglio ricordare che il nostro propulsore è in grado di durare 100 ore senza revisione».



Duello ad alta quota

MINI CHALLENGE SANDRUCCI E TORELLI SI DIVIDONO LA VITTORIA NEL PRIMO ROUND DEL MONOMARCA

IMOLA - A Imola il Mini Challenge Italia ha inaugurato la stagione proponendo un interessante confronto tra alcuni dei veterani della categoria e i nuovi arrivi. Tra questi Gustavo Sandrucci, che dopo avere fatto nella stessa serie una sola apparizione trionfale da "ospite" lo scorso anno al Mugello, si è presentato con pole e vittoria in gara-1. Assieme a lui Gabriele Torelli, dominatore di gara-2. Un successo, quello di Sandrucci, che è stato anche quello di tutto il team Cascioli by Melatini Racing, al proprio debutto nel monomarca riservato

alle John Cooper Works in cui ha schierato anche una seconda vettura per Massimo Ferraro, quarto in qualifica e poi ancora quarto in gara-2. Ma tornando a Sandrucci, il viterbese nel 2001 campione N4 nel Civt e reduce dal titolo della Clio Cup Italia conquistato sei mesi fa, è stato impeccabile sabato nel tenere dietro un "mastino" del calibro di Luca Rangoni, tra l'altro autore del giro più veloce. L'emiliano si è dovuto però accontentare del

secondo posto, dopo un arrivo in volata e non senza un precedente ma innocuo contatto con il suo avversario nella tornata conclusiva. Sul fronte dei piloti più esperti anche Alessio Alcidi, che ha concluso terzo. Poi c'è il rientro di Alex Caffi, nella stessa circostanza quarto con la vettura della Mini Italia davanti a Tobia Zarpellon. Torelli, che nel 2017 aveva trionfato nella Seat Leon Cup Italia, ha importato il proprio ritmo in gara-2 con la vettura del Mini

Milano by Progetto E20. Sandrucci ha concluso secondo confermandosi in testa alla classifica, mentre Zarpellon ha concluso terzo. Peccato per Alcidi, centrato (non intenzionalmente) nelle fasi iniziali da Rangoni alla prima staccata. Tra i volti nuovi va evidenziato quello di Ugo Federico Bagnasco, figlio d'arte e primo in entrambe le gare nella classe Lite. Il sammarinese del team Reggio Motori by Dynamic Motorsport è stato autore di una condotta accorta, ottenendo anche un miglior

nono posto assoluto in gara-2.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci; 2. Rangoni; 3. Alcidi. Gara-2: 1. Torelli; 2. Sandrucci; 3. Zarpellon.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Barberini colpo doppio

TROFEO ABARTH SUBITO DOPPIETTA PER IL CAMPIONE IN CARICA. IN LUCE IL GIOVANISSIMO MABELLINI

IMOLA - Il Trofeo Abarth Selenia è ripartito da dove era terminato nel 2017: il campione in carica Cosimo Barberini ha infatti ottenuto sul circuito di Imola una bella, ma sudata, doppietta, ponendo le basi per conquistare il terzo titolo consecutivo. Impresa che non sarà facile, visto che quest'anno trova sulla sua strada ben 3 accreditati avversari: il giovanissimo bresciano Andrea Mabellini, il finlandese Juuso Pajuranta e lo svedese Robin Appelqvist, grandi protagonisti di questo primo appuntamento, che ha dato vita a due spettacolari gare.

In Gara1 Barberini partiva dalla pole e, nonostante un'incertezza all'avvio, riusciva a mantenere la testa della corsa, mentre alle sue spalle si faceva largo Mabellini, davanti ad Appelqvist e Pajuranta. Questi tre piloti davano vita a una bella e correttissima battaglia, con scambi di posizione. A 3 giri dal termine Barberini commetteva un errore alla staccata della Rivazza e veniva raggiunto dal gruppetto dei tre, ma riusciva nuovamen-

te ad allungare concludendo al primo posto, davanti a Mabellini e Pajuranta; Appelqvist usciva leggermente di pista nell'ultima curva e doveva cedere il 3° posto. Primo dei Gentleman era Fiamingo, davanti a "Gioga".

In gara-2 la griglia di partenza formata dall'inversione delle prime 8 posizioni ha visto partire in prima fila "Boga" affiancato da Alberto Sabbatini. Il via veniva dato in regime di safety-car per alcuni scrosci di pioggia che avevano bagnato parte del circuito ed era Sabbatini a

portarsi subito al comando, riuscendo a resistere nelle prime fasi agli attacchi di Appelqvist e Barberini. Al secondo giro il gruppo dei 4 protagonisti di Gara1 si compattava nelle prime 4 posizioni e dava vita a un'ennesima lotta serrata che vedeva prevalere ancora una volta Barberini davanti a Pajuranta e Mabellini.

Tra le Abarth 500 Aspetto Corse doppio successo del sedicenne Filippo Lazzarini, davanti a Aurora Coria.

Roberto Valentini

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

È iniziata alla grande l'avventura di Sandrucci che al debutto nel Mini Challenge ha ottenuto una vittoria e un secondo posto



LE STELLE DELLA F1

COLLEZIONA I MAGNIFICI POSTER DELLE MONOPOSTO PIÙ IMPORTANTI



GRATIS
IL 5° POSTER
FERRARI 312 T2
DALL'8 MAGGIO



McLAREN MP4/3
10 APRILE



LOTUS 72
17 APRILE



FERRARI F2004
24 APRILE



LOTUS 79
1 MAGGIO



McLAREN M23
15 MAGGIO



MASERATI 250F
22 MAGGIO



ALFA ROMEO 158/159
29 MAGGIO



LOTUS 33
5 GIUGNO



MERCEDES W07
12 GIUGNO

Per 10 settimane Autosprint ti regala i 10 poster dedicati alle auto più importanti, quelle che hanno fatto la storia e sono state replicate.

La quinta uscita con la Ferrari 312 T2 ti aspetta in edicola dall'8 maggio.

NON PERDERE IL 6° POSTER
McLAREN M23
IN EDICOLA DAL 15 MAGGIO

**AUTO
SPRINT**

Civm apre le danze

L'ALPE DEL NEVEGAL DÀ IL VIA AL TRICOLORE DELLE SALITE. UNA SFIDA CHE SI ARTICOLERÀ SULLA DISPUTA DI 12 ROUND. APERTI A QUALSIASI TIPO DI PRONOSTICO

di [Gianluca Marchese](#)

Mentre il Cem è partito con diverse sorprese e tra Ales e Pau hanno "preso vita" i progetti Pikes Peak di Norma-Faggioli e Volkswagen-Dumas, in Italia ritorna il clima da Civm che coinvolge un po' tutti, dai progetti più ambiziosi alla più piccola delle Racing Start. Novità fin dallo start, domenica prossima alla new-entry Alpe del Nevegal. Confermati 12 round, tutti validi anche per il Tivm (ma ora senza coefficiente maggiorato), e oltre alla gara d'apertura bellunese si conta il rientro in calendario della Luzzi Sambucina, che concluderà il campionato il 7 ottobre prima delle altre due "finali" a Erice e Caltanissetta. Valida anche per l'Europeo sarà Ascoli, mentre salita di riserva è la Cronoscalata della Castellana a Orvieto il 21 ottobre. Aldilà di alcuni dettagli perlopiù rivolti a specifiche categorie, non molti sono gli aggiornamenti regolamentari. Invariata ad esempio resta la formula. Per le classifiche saranno considerati validi i migliori 12 risultati utili (intesi ognuno come singola salita di gara nei round con due salite) delle prime 9 prove stagionali dal Nevegal a Gubbio, ai quali si aggiungeranno i 4 migliori risultati delle tre "finali" a coefficiente maggiorato a 1,5. In tutto quindi 16 risultati sui 24 disponibili. Sul fronte dei punteggi vige lo schema 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 per i primi 10 assoluti e di gruppo. Un cambiamento sostanziale interessa le titolazioni. All'assoluta e a quelle di categoria si aggiunge quest'anno una speciale classifica "trasversale" di gruppo che assegnerà per la prima volta lo scudetto al vincitore assoluto tra i piloti al volante di vetture formula e prototipo delle categorie E2Ss ed E2Sc equipaggiate con motore di derivazione motociclistica.

Tanti i protagonisti nel tricolore

Durante l'inverno il nuovo titolo ha già spostato qualche equilibrio nelle categorie delle sportscar, a svantaggio con ogni probabilità del gruppo più classico, quello dei prototipi Cn, ma anche a vantaggio di rinnovati progetti. Come la nuova Osel Pa21 JrB Bmw sulla quale esordirà Ivan Pezzolla, che già lo scorso anno si era più volte messo in evidenza sulla sport gemella che invece quest'anno avrà a disposizione Achille Lombardi. Ma diversi altri saranno i protagonisti che ambiranno al Tricolore "moto", che potrebbe coinvolgere Federico Liber con la Gloria e le varie Radical Suzu-

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Campione in carica del gruppo E2Sc, Magliona a destra, punta al titolo assoluto con una Norma ex Faggioli. Sotto, Cubeda anche lui atteso protagonista. In basso a destra, Faggioli e Merli che punta dritto allo scudetto

di [Gianluca Marchese](#)





ASCOLI SARÀ VALIDA ANCHE PER IL CAMPIONATO EUROPEO

6 maggio	44ª Alpe del Nevegal (BL)	
27 maggio	49ª Verzegnis Sella Chianzutan (UD)	
10 giugno	61ª Coppa Selva di Fasano (BR)	
24 giugno	57ª Coppa Teodori (AP)	
1° luglio	68ª Trento Bondone (TN)	
22 luglio	8ª Salita Morano Campotenesese (CS)	
5 agosto	28ª Trofeo Scarfiotti - Sarnano (MC)	
19 agosto	53ª Trofeo Fagioli - Gubbio (PG)	
2 settembre	36ª Pedavena Croce d'Aune (BL)	
16 settembre	60ª Monte Erice (TP)	coeff. 1,5
23 settembre	64ª Coppa Nissena (CL)	coeff. 1,5
7 ottobre	23ª Luzzi Sambucina (CS)	coeff. 1,5

ki. Anche Michele Fattorini ha aperto la stagione su un "Osellina", ma se tutti gli incastri andranno a posto il pilota umbro dovrebbe schierarsi su una delle Osella Fa30 che ambiscono all'assoluta. Saranno ancora i motori 3000 a giocarsi il titolo maggiore, infatti, anche a fronte di diverse Pa2000 pronte a dare battaglia. Sulla Fa30 motorizzata Zytec tornerà dopo il positivo esordio della scorsa stagione Domenico Cubeda, atteso protagonista di vertice insieme al campione in carica del gruppo E2Sc Omar Magliona. Il pilota sardo avrà anche lui a disposizione uno Zytec 3 litri ed esordirà al Nevegal sulla Norma M20 Fc utilizzata fino allo scorso anno (e al Col St. Pierre quest'anno) da Simone Faggioli. Proprio il pluricampione fiorentino, impegnato tra Cem e progetto Pikes Peak con due vetture nuove, dovrebbe presentarsi in Civm soltanto in alcuni appuntamenti (Trento su tutti), mentre l'uomo da battere sarà quasi certamente Christian Merli, già a proprio agio in questo inizio 2018 al Costo in Tivm e nell'Europeo sull'Osella Fa30 Evo ulteriormente ottimizzata in inverno. Il trentino guida già la classifica europea, ma se concomitanze e risultati glielo consentiranno punterà anche al Civm fin dal Nevegal.

Un 2018 tirato in tutte le categorie

Anche in altre categorie è atteso un 2018 tirato. Sono numerose le novità che porteranno in dote al Civm i vari gruppi Racing Start, l'E1 (interessante l'approdo delle Peugeot 308 Racing Cup, una per il giovane Andrea Palazzo) e le Silhouette. Forse è però il GT il più "vivace", almeno nelle premesse. A parte l'istituzione della classe Gts per recuperare vetture un po' più datate, al campione in carica Lucio Peruggini con la Ferrari 458 e a Ignazio Cannavò con la Lambo Gallardo si aggiungeranno nella classe regina Piero Nappi, con un'Aston Martin Vantage Gt3 proveniente dal Blancpain, e Luca Gaetani, che ha abbandonato la versione Challenge della 458 sulla quale resta invece Roberto Ragazzi, mentre una Porsche 991 in versione Cup sarebbe la novità di Rosario Iaquina e sulla Lambo Huracan c'è Bruno Jarach. ●



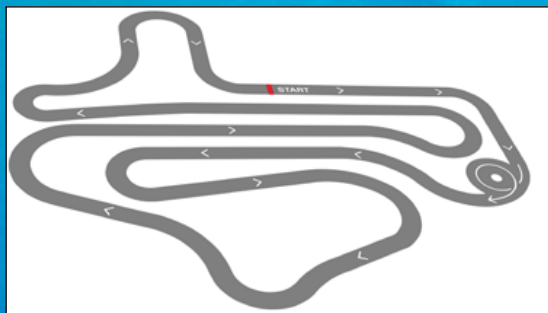
AL VIA LEGENDS CAR: VETTURE UNICHE IN MOSTRA E SUPERSHOW A SUON DI TRAVERSI TRA BIASION, FIORIO, ALEN, LONGHI E McRAE JR

di [Daniele Sgorbini](#)

È già tutto pronto a Verona, per l'edizione 2018 di Verona Legends Car, il salone evento nato con l'ambizione – concreta – di declinare il culto per le auto classiche e sportive in una dimensione nuova, fatta di cultura, azione, passione. Già, perché nelle tre anime del salone, quella espositiva e di mercato, quella dedicata ai club e quella prettamente sportiva, si trova ogni sfumatura di sapore per soddisfare tutte le sensazioni del palato innamorato di corse e di storia. Tanti sono i motivi per fare un salto a Verona il prossimo fine settimana (da venerdì 4 maggio a domenica 6 maggio), sia per chi vorrà semplicemente rifarsi gli occhi, sia per chi è alla ricerca di una "storica" da mettersi in garage. Sono attese infatti oltre mille vetture storiche, portate dai più importanti venditori europei, per una mostra mercato che copre tutte le epoche, le tipologie e le possibilità di spesa.

Un mercato che non si limita solo alle vetture ma anche ai ricambi originali e che si estende anche alle due ruote grazie al settore tutto dedicato alla Vespa e alla sua storia. Spazio anche per il modellismo e spazio – tanto – anche per i club i cui raduni si terranno direttamente all'interno della fiera, in modo che tutti i visitatori possano ammirare modelli rari e bellissimi. Tra i club presenti a Verona anche quello dedicato alla Renault Clio Williams, auto insostituibile tra le due litri da rally e il Registro Nazionale Fiat Ritmo, che esporrà anche la Ritmo 75 Gr. 2 portata in gara da Attilio Bettega e Maurizio Perisnot al Montecarlo e al Costa Smeralda del 1981. Nel fine settimana scialgero i motori si potranno però anche e soprattutto ascoltare, grazie al Trofeo Legends Cars e alla Sfida dei Campioni, entrambi in programma sul tecnico tracciato da 1.000 metri esatti ricavato all'interno del quartiere fieristico e condito pure da un gustosissimo 360°. Artisti del travaso dal pedigree certificato come Miki Biasion, Alex Fiorio, Markku Alen, Piero Longhi e Alister McRae sono pronti a sfidarsi domenica al volante della Lancia 037, della Delta Integrale e dell'attualissima Abarth 124 Rgt.

Una serie di duelli uno contro uno, in cui i campionissimi percorreranno il tracciato a coppie, dise-



A fianco, il tracciato molto tecnico lungo 1 km ricavato all'interno del quartiere fieristico veronese impreziosito anche da un 360°

Leggende





a Verona

quando virgole perfette tra le secche inversioni del circuito e pestando sodo sul gas nei rettilinei paralleli posti proprio di fronte alle tribune. Il giorno prima il tracciato ospiterà il Trofeo Legends Cars, gara di Formula Challenge aperto a tutte le vetture, storiche e moderne, omologate per il regolamento della specialità e della Regolarità Sport, con confronti diretti suddivisi in categorie, che stabiliranno chi potrà accedere alla finalissima di domenica mattina, che verrà disputata con vetture identiche per tutti.

Tre pezzi unici grazie al Museo Nicolis

Tre modelli unici interamente realizzati tra il 1948 e il 1949, un'epoca in cui le auto da corsa fondevano arte e originalità, potranno essere ammirati a Verona grazie al Museo Nicolis. La prima è la Fiat 1100 Sport del 1948 carrozzata da Rocco Motto di Torino

APPUNTAMENTO DAL 4 AL 6 MAGGIO

Da venerdì 4 a domenica 6 maggio si alza il sipario sull'edizione 2018 di Verona Legends Car, un vero e proprio salone espositivo aggiunge anche le emozioni delle sfide in pista

e con il telaio modificato da Stanguellini di Modena. L'auto partecipò alla Mille Miglia del 1948 con il numero 395 e conserva ancora il suo libretto originale. L'ultimo proprietario era un medico condotto. Luciano Nicolis, fondatore del Museo, la scoprì in Europa, riportandola allo splendore originario con un minuziosissimo restauro. Su base Fiat 1100 S anche la vettura modificata da Fioravante Zanussi che ne impiegò il motore in quella che passerà alla storia come la Zanussi 1100 Sport del 1949. Una macchina in continua evoluzione, sulla quale lo stesso Zanussi monterà, prima del Fiat, un propulsore Alfa Romeo 6C 1750 ridotto a 4 cilindri e un BMW 319 con 6 cilindri e 2.000 di cilindrata. Terzo modello esposto la Fiat "500 Spider Sport" del 1949 allestita dalla Carrozzeria Colli di Milano su un telaio dotato di motore di derivazione Fiat. Un'altra vettura unica, che esce dal museo proprio per questa occasione speciale. ●

Il rock americano ha la voce di Bruce Springsteen.
Finalmente in Italia i suoi mitici concerti nella collana

“LIVE THE BOSS”.

OGNI VENERDÌ
IN EDICOLA UN
NUOVO CD

**BRUCE
SPRINGSTEEN**
Live The Boss

BRUCE



In edicola una grande esclusiva di:

STADIO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

il Giornale

Per la prima volta in Italia, le più belle esibizioni live di Bruce Springsteen e della E Street Band raccolte in una collana inedita. 10 CD con i più straordinari concerti, in fantastiche e rarissime esecuzioni radiofoniche del Boss. Ogni Venerdì ti aspetta in edicola un nuovo cd con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport.

LO TROVI ANCHE SU CORSPORTSTORE.IT

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

AUTO SPRI NT E

SULLE STRADE DI CASA
JEAN ERIC VERGNE NON
LASCIA SCAMPO AI RIVALI.
SBANCA **PARIGI** E ALLUNGA
IN VETTA AL CAMPIONATO



Francia ai francesi

Quarta pole position su otto gare e terza vittoria della stagione per la nera Techeetah di Jean-Éric Vergne, che sempre più giustamente riveste il ruolo di leader della classifica mondiale e sta pian piano allontanando il trono su cui siede dalla vista degli altri aspiranti monarchi. Una partenza al palo e nessun errore, nemmeno quando ha subito la pressione di Sam Bird nella parte centrale della gara, a cavallo della sosta per cambio vettura. Il modo perfetto per festeggiare il suo compleanno, insomma, dato che ha compiuto 28 anni il mercoledì prima della gara. «*Vincere la mia gara di casa a Parigi è semplicemente la migliore vittoria della mia carriera, non posso descriverlo in altre parole...*». Infatti Jev è di Pontoise, cittadina che dista esattamente 30 km dal circuito nel centro della capitale. Per questo colpisce che nemmeno qui sia riuscito a conquistare il fanboos, con i francesi che hanno preferito spingere la Renault dello svizzero Sébastien Buemi piuttosto che il loro concittadino. A Roma il nostro Luca Filippi era giustamente stato spinto a dovere, invece...

Ma in gara ci ha poi pensato il suo compagno di squadra André Lotterer a dargli una mano, facendo un sorpasso a ruote bloccate su Bird per poterli poi così difendere le spalle. Mentre intanto da dietro è risalito il pilota più in forma del momento, cioè il campione in carica Lucas di Grassi, che grazie ad una ottima tattica Audi è riuscito a scavalcare lo scoglio Maro Engel. Infatti il pilota Venturi è stato autore di una ottima prova per la squadra monegasca e si è rivelato davvero ostico da superare. Per questo sia Audi che Renault hanno provato a conservare energia nella prima parte di gara per fare due giri in più prima della sosta per scavalcarlo. Il campione in carica ci è riuscito, mentre Buemi è uscito subito dietro il tedesco e per tutto il resto della gara è stato costretto a rimanere alle sue spalle.

Poi di Grassi ha tolto alla Ds Virgin di Bird la seconda posizione con un pulito sorpasso, arrivando alle spalle di Lotterer. Non riuscendo, però, a passare il tedesco nonostante fosse chiaro ne avesse di più, a riprova della difficoltà di sorpasso del cittadino parigino. Ma il grande colpo di scena finale si è avuto anche questa volta, con il tedesco che ha finito la batteria nelle ultime curve, permettendo quindi all'Audi del brasiliano alle sue spalle di sfilarlo ed andare a conquistarsi la terza medaglia d'argento consecutiva dopo la lunga e disperante serie di problemi che lo hanno frenato nelle prime cinque gare del calendario. Anche Bird ha provato a fare lo stesso alla staccata dell'ultima curva, ma ovviamente Lotterer ha cercato di difendere il podio come poteva, e si è arrivati al contatto. Con la Ds dell'inglese che ha tagliato il traguardo con la posizione finale pari al numero di appoggi a terra: terzo su tre ruote. Hanno poi approfittato del contatto anche Engel e la e.dams del campione di stagione 2 Buemi, che quindi hanno fatto arrivare Lotterer solo sesto dopo una gara tutta in zona podio.



Vergne



Vincere la gara di casa a Parigi è la mia miglior vittoria in carriera

Jean Eric Vergne

GETTY IMAGES



Jev-Techeetah comandano

Terza vittoria stagionale per il leader della serie Jean Eric Vergne al top con Techeetah ora al comando tra i team. In alto sul podio Vergne, Di Grassi e Bird

SUTTON-IMAGES.COM

prende il largo

IL CIRCUITO ATTORNO L'HOTEL DES INVALIDES
PREMIA IL PILOTA DI CASA, CHE È SEMPRE
PIÙ LANCIATO VERSO LA CONQUISTA DEL TITOLO

Fulvio Cavicchi



Il Paris E-Prix era la ottava gara di una stagione formata da 12 partenze, quindi due terzi di campionato si sono conclusi e Vergne riallunga su Bird in classifica. L'inglese aveva ripreso 15 punti a Roma, ma in casa il francese se ne è ripresi 13 e quindi sono ora 31 quelli che dividono i due piloti, con 29 come massimo conquistabili a weekend. Insomma, Vergne ha una gara completa di vantaggio, con solo le tappe di Berlino, Zurigo e la doppia di New York ancora da affrontare. Per l'inglese la situazione è davvero complessa e difficilmente recuperabile, a meno che Vergne non ha ancora mai avuto in questa stagione a differenza di tutti gli altri avversari. L'ex aeroporto tedesco è insomma la chiamata finale per Bird, rimasto l'unico pilota con qualche speranza di mettere le mani sulla quarta corona della Formula E, visto che Felix Rosenqvist è terzo in classifica con addirittura 61 punti di distanza dalla vetta.

Ma anche la classifica team pare decisamente indirizzata, con la cinese Techeetah solitaria in cima con 55 punti di vantaggio sulla Ds, poi Audi terza in grande rimonta che ha scavalcato una Mahindra invece in involuzione. Infatti i due piloti della Casa indiana

hanno questa volta almeno tagliato il traguardo, a differenza di Roma, ma con Rosenqvist ottavo e Nick Heidfeld appena undicesimo. Lo svedese ha commentato: «Oggi è stata una giornata molto difficile, avrei preferito la sfortuna fosse arrivata in giornate come questa e non mentre ero in testa. Ad ogni modo, anche se siamo stati lenti qui a Parigi posso solo ricordare quanto è stata buona la nostra macchina ovunque. Altre quattro gare a disposizione, ed in arrivo il nostro preferito: Berlino».

Giornata ancora peggiore l'ha passata in Francia la Jaguar, con Nelson Piquet che è andato a sbattere in entrambe le sessioni di prove libere, andando a rovinare il telaio. Questo ha costretto il brasiliano a saltare le qualifiche per permettere ai meccanici di sostituirglielo, e poi schierarsi in gara con una scocca color carbonio senza nemmeno sticker, in quanto il team non ne aveva uno già pronto da utilizzare nel caso. Ma per lui è arrivato il ritiro anche in gara, mentre il suo compagno di squadra Mitch Evans è riuscito a vedere la bandiera a scacchi ma appena in quattordicesima posizione.

Insomma si interrompe la striscia di risultati positivi per il team britannico, che ora vede la Renault avvicinarsi sempre più alle sue spalle in classifica. Piquet ha ottenuto l'autorizzazione di commissari per utilizzare il nuovo telaio per il resto

”

È stata una giornata molto difficile. Ma ci sono ancora 4 sfide...

Felix Rosenqvist



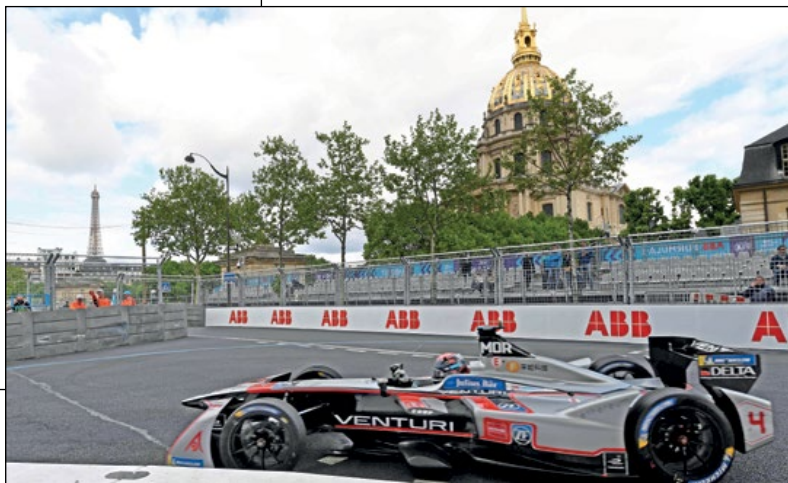
GETTY IMAGES

Mortara chiude 13°

Sopra, Vergne scattato dalla pole vola alla conquista di un altro successo. Sotto, Mortara che ha chiuso al tredicesimo posto. Sotto a destra, il re di Roma Bird che ha chiuso al terzo posto alle spalle di Di Grassi ancora una volta 2°

della stagione, ed ha descritto il suo fine settimana con «non una grande giornata a tutto tondo», ma ha elogiato la sua squadra con «oggi sono stati incredibili a preparare entrambe le auto in tempi record».

Curiosità di questa gara era il ritorno in macchina di Ma Qing Hua, che ha sostituito il nostro Luca Filippi sulla vettura della Nio. La paura per noi italiani era che potesse, con qualche risultato a sorpresa, fare venire qualche dubbio ai vertici del team asiatico. Questo non è di certo avvenuto, visto che il cinese ha ottenuto l'ultimo tempo in qualifica (ad appena un decimo di Edoardo Mortara, comunque) ed ha tagliato il traguardo come ultimo classificato. E non si può dire che non





CLASSIFICHE

Formula E, Parigi, 28 aprile 2018

Gara: 1. Vergne (Techeetah), 49 giri in 54'49"102, alla media di 104,7 km/h; 2. di Grassi (Audi Sport Team Abt) a 4"882; 3. Bird (Ds Virgin Racing) a 8"897; 4. Engel (Venturi) a 9"287; 5. Buemi (Renault e.dams) a 10"194; 6. Lotterer (Techeetah) a 10"855; 7. Abt (Audi Sport Team Abt) a 13"918; 8. Rosenqvist (Mahindra Racing) a 15"271; 9. Turvey (Nio Formula E Team) a 19"557; 10. López (Dragon Racing) a 20"989; 11. Heidfeld (Mahindra Racing) a 21"698; 12. D'Ambrosio (Dragon Racing) a 26"723; 13. Mortara (Venturi) a 29"937; 14. Lynn (Ds Virgin Racing) a 43"112; 15. Evans (Jaguar Racing) a 43"989; 16. Prost (Renault e.dams) a 1 giro; 17. Qing Hua (Nio Formula E Team) a 3 giri.

Giro più veloce: il 34° di Lucas di Grassi (Audi Sport Team Abt) in 1'02"367, alla media di 104,5 km/h.

Campionato piloti: 1. Vergne 147 punti; 2. Bird 116; 3. Rosenqvist 86; 4. Buemi 70; 5. di Grassi 58; 6. Daniel Abt 56; 7. Piquet Jr. 45; 8. Evans 43; 9. Lotterer 41; 10. Turvey 34.

Campionato Squadre: 1. Techeetah 188 punti; 3. Ds Virgin Racing 143; 3. Audi Sport Abt Schaeffler 114; 4. Mahindra Racing 107; 5. Jaguar Racing 88; 5. Renault e.dams 77; 7. Venturi Formula E Team 52; 8. Nio Formula E team 35; 9. Dragon Racing 26; 10. Andretti Formula E 20.

avesse esperienza, visto che prima di Parigi aveva corso lo stesso numero di E-Prix di Luca, cioè sette, ed addirittura a differenza del piemontese aveva già corso a Parigi e quindi conosceva la pista.

Vedendo comunque i risultati globali del team, viene almeno da pensare che sia stato un bene che l'italiano abbia saltato proprio questa tappa, visto che anche Oliver Turvey ha fatto più fatica del solito ed è riuscito ad accalappiare a fatica il nono posto sia in qualifica che in gara, quando nelle ultime uscite era stato capace di lottare ai piani più alti della classifica, segno che proprio la NIO 003 non riusciva ad essere a suo agio attorno all'L'Hôtel national des Invalides.

SUTTON IMAGES

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM





Nel mirino

Per la sua condotta in gara Lotterer è stato al centro di aspre critiche da parte dei rivali

Adesso Lotterer è nemico pubblico n°1

ANDRÉ VIENE DIPINTO COME PILOTA AGGRESSIVO E PERICOLOSO: MERITA TUTTE LE COLPE CHE GLI DANNO?

A fine gara in diversi si sono scagliati contro André Lotterer, reo di una guida troppo "accesa". A Parigi ha fatto uno spettacolare sorpasso a ruote bloccate su Bird, che però era assolutamente regolare e l'unico modo per passare sul tracciato francese, dove gli unici punti di sorpasso sono al termine dei due rettifili, nemmeno particolarmente lunghi. Inoltre contro piloti di così alto livello, che di certo non si fanno sorprendere dalle più normali mosse di attacco, l'unico modo per riuscire a recuperare posizioni è avere tanta decisione. Poi nel finale la bella difesa della posizione sul più veloce e rimontante Lucas di Grassi, con diverse azioni

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

di esperienza tipo rallentare in curva, così da costringere l'avversario alle spalle a frenare e quindi non uscire veloce sul rettilineo. Ed infine il contatto con Bird a fine gara, quando ha chiuso la porta per cercare di difendere la terza posizione mentre cercava di tagliare il traguardo con la batteria allo 0%. Per questa ultima azione perderà dieci posizioni in griglia di partenza per la gara di casa sull'ex aeroporto di Tempelhof a Berlino. «Non è corretto in nessuna forma di motorsport e credo si sia visto anche oggi che non sia corretto. Avevo potuto assaggiare un po' del suo stile di guida a

Punta del Este, ed è troppo aggressivo», aveva detto Bird a fine gara. «Non voglio buttare André sotto il treno, è un pilota di grande talento con un curriculum fenomenale. Ma qualcosa deve accadere, ed essere adeguato. E la penalità deve essere applicata con costanza».

Anche Lucas di Grassi ha voluto dire la sua sulla guida di Lotterer, nelle interviste conclusa la corsa: «André stava consumando troppo ogni giro, sapevo che sarebbe rimasto senza energia. Ha fatto un errore in precedenza e mi ha quasi fatto finire contro il muro. Poi quando ha finito l'energia ha provato a chiudere le porte anche se non aveva più batteria, non ha senso».

Lotterer ha risposto con «Non so cosa Lucas abbia da dire, ovvio che non lo lasci passare. Stiamo correndo, ed al momento non è nella posizione di potersi lamentare degli standard di guida, secondo me» Il pilota Techeetah è stato messo sotto pressione da Lucas di Grassi nelle fasi conclusive, quando già era al limite con l'energia in batteria, e così è arrivato a fine riserva nelle ultime curve. «Avevamo una strategia difensiva e sapevo che sarebbe stato difficile. Sono

stato costretto a risparmiare al massimo e questo ha permesso a di Grassi di essermi davvero addosso e mi è mancato davvero poco per salvare il necessario. Ho esaurito la batteria subito prima della staccata della curva 10, non riuscendo a recuperare l'energia necessaria in



Quando ha finito l'energia ha provato a chiudere le porte: non ha senso

Lucas Di Grassi

frenata per arrivare fino al traguardo. Era così vicino». Alla domanda se si sentisse responsabile per l'incidente, Lotterer ha spiegato che semplicemente non poteva scomparire. «Ho cercato di fare il meglio possibile, visto che era la prima volta in cui mi sono trovato in questa situazione. Ovviamente c'era molta differenza di velocità e lui è arrivato piuttosto veloce. Ho visto che era a destra, poi a sinistra e con così tanta differenza di velocità ho seguito la traiettoria e poi ci siamo scontrati. Sul rettilineo va tutto bene, ma quando sei in curva è un problema. Non posso semplicemente svanire».



Come cambia l'auto grazie alla stampa 3D

Personalizzazione di massa e additive manufacturing sono alla guida della rivoluzione dell'industria. UniCusano ne spiega le ultime novità

L'industria automobilistica, particolarmente nell'ultimo periodo, è soggetta a continui e repentini cambiamenti: variazione del prezzo dei carburanti, normative ambientali sempre più rigide, nuovi modelli di business (come il car sharing) e una domanda che si sposta da una parte verso SUV e crossover, dall'altra verso l'auto elettrica. I costruttori devono affrontare questi cambiamenti cercando di minimizzare, come sempre del resto, i costi di produzione. L'additive manufacturing, o stampa 3D, può supportare l'industria in questa fase di cambiamento. Rispetto ai metodi tradizionali, mediante i quali il componente viene realizzato per asportazione di materia, questa tecnologia si basa su un processo additivo, cioè sull'aggiunta di materia strato su strato (metalli, polimeri o altri materiali) per creare il pezzo desiderato. I vantaggi legati a questa tecnologia sono numerosi: riduzione dell'impatto ambientale, dei tempi e dei costi legati alla produzione. Nel settore automotive, proprio al fine di ridurre tempi e costi nella fase di progetto, la stampa 3D è utilizzata come strumento di rapid prototyping. Considerando la continua evoluzione delle tecnologie e dei materiali, sembra farsi sempre più concreta la possibilità di estendere l'applicazione dell'additive manufacturing alla linea di produzione. Per esempio, nello stabilimento di Eisenach, Opel stampa in 3D utensili di assemblaggio nella linea di produzione della Adam. In particolare, vengono realizzate sagome e guide per il posizionamento del parabrezza, del battitacco e della capote di tela. Questi utensili sono stati progettati già durante la fase di sviluppo della vettura, risultano più leggeri, meno costosi e più rapidi da produrre. Anche nello stabilimento Volvo Trucks di Lione, l'impiego del-



la stampa 3D ha permesso di ridurre notevolmente i tempi di consegna di vari strumenti per gli operatori di linea di produzione. Si realizzano pinze leggere, maschere, sostegni, portautensili ergonomici. L'additive manufacturing offre quindi la possibilità di produrre una vasta gamma di strumenti, riducendo tempi e costi nel flusso di lavoro di produzione. Risulta evidente come la stampa 3D rappresenti per i progettisti uno strumento in grado di stimolare la loro creatività e permetta loro di sperimentare soluzioni nuove ed innovative. Consente, infatti, di realizzare forme complesse che non possono essere ottenute mediante altre tecnologie, e questo ha ricadute anche nei consumi di carburante: l'additive manufacturing permette di ridurre il peso non solo grazie all'uso di materiali più leggeri, ma anche grazie all'ottimizzazione della geometria. Un altro aspetto da considerare sono le fasce di mercato luxury e sport: i veicoli appartenenti a queste categorie richiedono componenti custom che sono in generale mol-

to costosi, proprio a causa dei bassi volumi di produzione. La stampa 3D permette di realizzarli in tempi rapidi, come dimostrato da alcune case automobilistiche operanti in questi settori, ad esempio Lamborghini. Proprio riguardo alle parti custom, si sta assistendo ad una trasformazione del mercato. Storicamente queste parti erano esclusivamente ristrette ad auto di lusso o da corsa, ma negli ultimi anni sono diventate sempre più comuni le cosiddette edizioni speciali o limitate. Se da una parte la produzione di massa è alla base della maggior parte dei componenti, dall'altra styling, personalizzazione e caratteristiche uniche sono più economiche proprio a causa della tecnologia di stampa 3D. Una maggiore flessibilità associata a un elevato numero di opzioni equivale proprio al concetto di personalizzazione di massa, che sembra essere proprio alla portata dell'additive manufacturing.

Leclassefiche

VELOCITÀ FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 36
Baku (Aze), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Albon 29 giri in 1.03'41"627 alla media di 163,893 km/h; 2. Aitken a 1'992; 3. Fuoco a 2'958; 4. Câmara a 5'846; 5. Latifi a 7'099; 6. Norris a 7'612; 7. Boschung a 12'698; 8. Merhi a 14'324; 9. Makino a 15'619; 10. Gelaet a 20'826; 11. Ferrucci a 45'720; 12. Russell a 59'009; 13. Fukuzumi a 1'55'517.

Giro veloce: il 2° di Russell in 1'56"385 alla media di 185,683 km/h.

Gara-2: 1. Russell 21 giri in 41'32"101 alla media di 181,955 km/h; 2. de Vries a 4'774; 3. Latifi a 5'016; 4. Norris a 5'842; 5. Maini a 13'606; 6. Ferrucci a 19'108; 7. Merhi a 22'391; 8. Boschung a 24'379; 9. Makino a 25'130; 10. Delétraz a 46'561; 11. Aitken a 1'20'531; 12. Fukuzumi a 1'27'942; 13. Albon a 1'33'104; 14. Ghiotto a 1 giro; 15. Gunther a 3 giri.

Giro veloce: il 21° di Jack Aitken in 1'56"774 alla media di 185,065 km/h.

Campionato: 1. Norris 55 punti; 2. Albon 41; 3. Câmara 40; 4. Markelov 30; 5. de Vries 28; 6. Russell 27; 7. Aitken 20; 8. Latifi 20; 9. Fuoco 17; 10. Gunther 16.

WTCR

Resoconto della gara a pag. 58
Budapest (Ung), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Ehrlacher 12 giri in 23'08"602; 2. Guerrieri a 0"692; 3. Michelisz (Hyundai i30 N Tcr) a 5"942; 4. Muller (Hyundai i30 N Tcr) a 7'290; 5. Huff (Vw Golf Gti Tcr) 9"117; 6. Tarquini (Hyundai i30 N Tcr) a 9"856; 7. Nagy (Hyundai i30 N Tcr) a 11"096; 8. Vernay (Audi Rs3 Lms) a 15"403; 9. Björk (Hyundai i30 N Tcr) a 16"202; 10. Bennani (Vw Golf Gti Tcr) a 21"537; 11. Berthon (Audi Rs3 Lms) a 22"455; 12. Thompson a 25"448; 13. Vervisch (Audi Rs3 Lms) a 25"801; 14. Lassennes a 26"901; 15. Panis (Audi Rs3 Lms) a 27"850; 16. Oriola (Cupra Tcr) a 32"592; 17. Comte (Peugeot 308 Tcr) a 33"231; 18. Shedden (Audi Rs3 Lms) a 33"978; 19. Tassi a 34"344; 20. Homola (Peugeot 308 Tcr) a 34"671; 21. Szabo (Cupra Tcr) a 46"586; 22. Dupont (Audi Rs3 Lms) a 46"738; 23. Giovanardi (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 3 giri (gli altri su Honda Civic Tcr).

Giro più veloce: il 3° di Guerrieri in 1'54"691, alla media di 137,5 km/h.

Gara-2: 1. Huff (Vw Golf Gti Tcr), 12 giri in 23'11"390; 2. Nagy (Hyundai i30 N Tcr) a 0"562; 3. Muller (Hyundai i30 N Tcr) a 2"200; 4. Tarquini (Hyundai i30 N Tcr) a 2'659; 5. Guerrieri a 3"050; 6. Michelisz (Hyundai i30 N Tcr) a 4"252; 7. Bennani (Vw Golf Gti Tcr) a 8"529; 8. Lassennes a 13"453; 9. Szabo (Cupra Tcr) a 19"460; 10. Vernay (Audi Rs3 Lms) a 19"896; 11. Nagy (Cupra Tcr) a 22"475; 12. Björk (Hyundai i30 N Tcr) a 22"855; 13. Filippi (Cupra Tcr) a 24"007; 14. Berthon (Audi Rs3 Lms) a 24"480; 15. Shedden (Audi Rs3 Lms) a 25"916; 16. Comte (Peugeot 308 Tcr) a 26"732; 17. Vervisch (Audi Rs3 Lms) a 27"115; 18. Tassi a 27"832; 19. Coronel a 31"597; 20. Panis (Audi Rs3 Lms) a 33"739; 21. Dupont (Audi Rs3 Lms) a 39"207; 22. Morbidelli (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 44"396; 23.

Giovanardi (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 1'00"037 (gli altri su Honda Civic Tcr).

Giro più veloce: il 2° di Nagy in 1'54"787, alla media di 137,3 km/h.

Gara-3: 1. Tarquini (Hyundai i30 N Tcr), 17 giri in 46'49"549; 2. Michelisz (Hyundai i30 N Tcr) a 0"354; 3. Muller (Hyundai i30 N Tcr) a 3"691; 4. Ehrlacher a 4"092; 5. Lassennes a 7"675; 6. Nagy (Hyundai i30 N Tcr) a 8"198; 7. Thompson a 9"631; 8. Huff (Vw Golf Gti Tcr) 12"386; 9. Björk (Hyundai i30 N Tcr) a 12"999; 10. Vernay (Audi Rs3 Lms) a 17"645; 11. Nagy (Cupra Tcr) a 21"297; 12. Shedden (Audi Rs3 Lms) a 22"769; 13. Comte (Peugeot 308 Tcr) a 23"439; 14. Morbidelli (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 24"124; 15. Tassi a 25"688; 16. Berthon (Audi Rs3 Lms) a 26"354; 17. Bennani (Vw Golf Gti Tcr) a 27"077; 18. Vervisch (Audi Rs3 Lms) a 27"869; 19. Oriola (Cupra Tcr) a 32"260; 20. Homola (Peugeot 308 Tcr) a 35"404; 21. Dupont (Audi Rs3 Lms) a 35"408; 22. Guerrieri a 1'53"270 (gli altri su Honda Civic Tcr).

Giro più veloce: il 9° di Ehrlacher in 1'54"129, alla media di 138,1 km/h.

Campionato: 1. Tarquini 118 punti; 2. Ehrlacher 82; 3. Muller 77; 4. Michelisz 75; 5. Huff 65.

GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 60
Imola (Bo), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Fisichella-Gai (Ferrari 488 Gt3) 32 giri in 58'03"377, alla media di 162,347 km/h (1. Gt3); 2. Vedel-Veglia a 0"944; 3. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 22"278; 4. Palma-Barri a 26"243; 5. Zampieri-Altò a 34"340; 6. Fässler-Baruch (Audi R8 Lms) a 55"566; 7. Perolini-Valente a 59"817 (1. Super Gt Cup); 8. Piccioli-De Castro a 1'02"438; 9. M. Merendino-D. Di Benedetto (Porsche 997 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 10. La Mazza-Nicolosi (Porsche 991 Cup) a 2 giri; 11. Cressoni-Magnoni (Ginetta G55) a 3 giri (1. Gt4); 12. Kauppl-A. Marchetti (Ginetta G55) a 3 giri; 13. D. Mancinelli-Fontana (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán).

Giro più veloce: il 19° di Veglia in 1'42"306, alla media di 172,741 km/h.

Gara-2: 1. Fässler-Baruch (Audi R8 Lms) 32 giri in 58'32"971, alla media di 160,980 km/h (1. Gt3); 2. Fisichella-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 0"482; 3. Zampieri-Altò a 2"921; 4. Mancinelli-Fontana (Ferrari 488 Gt3) a 12"531; 5. Palma-Barri a 14"070; 6. Vedel-Veglia a 18"848; 7. Piccioli-De Castro a 49"057; 8. Perolini Valente a 1'13"907 (1. Super Gt Cup); 9. M. Merendino-D. Di Benedetto (Porsche 997 Cup) a 2 giri (1. Gt Cup); 10. La Mazza-Nicolosi (Porsche 991 Gt3) a 2 giri; 11. Cressoni-Magnoni (Ginetta G55) a 3 giri (1. Gt4); 12. Kauppl-A. Marchetti (Ginetta G55) a 3 giri; 13. Sauto-Pisani (Porsche 997 Cup My12) a 3 giri; 14. Perullo-Cenedesa a 8 giri (gli altri su Lamborghini Huracán).

Giro più veloce: il 31° di Fisichella in 1'42"087, alla media di 173,111 km/h.

Campionato - Gt3: 1. Gai-Fisichella 35 punti; 2. Baruch-Fässler 25; 3. Veglia-Vedel 20; 4. Zampieri-Altò 19; 5. Palma-Barri 15; 6. Comandini-Cerqui 12; 7. Mancinelli-Fontana 11; 8. Piccioli-De

Castro 8. **Gt3 Am:** 1. Piccioli-De Castro 40 punti. **Super Gt Cup:** 1. Perolini-Valente 40 punti; 2. Perullo-Cenedesa 15. Gt Cup: 1. M. Merendino-D. Di Benedetto 40 punti; 2. La Mazza-Nicolosi 30; 3. Sauto-Pisani 12. **Gt4:** 1. Magnoni-Cressoni 40 punti; 2. A. Marchetti-Kauppl 30.

TCR ITALIA

Resoconto della gara a pag. 62
Imola (Bo), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Ferrara (Alfa Romeo Giulietta) 10 giri in 28'03"526 alla media di 1'53"802 km/h; 2. Tavano (Seat Leon) a 2'578; 3. Bettera (Audi RS3) a 2'584; 4. Rodrigues (Honda Civic) a 6'625; 5. Larini (Seat Leon Cupra) a 7'169; 6. Nicoli (Honda Civic) a 8'704; 7. Schmarl (Honda Civic) a 9'336; 8. Altoè (Audi RS3 LMS) a 9'791; 9. Savoia (Seat Leon) a 12"797; 10. Mugelli (Honda Civic) a 13"787; 11. Gagliano (Seat Leon TCR) a 14"774; 12. Dionisio (Audi RS3 LMS) a 15"255; 13. Bergonzini (Seat Leon Racer) a 16"226; 14. Bernazzani (Peugeot 308 Mi16) a 21"255; 15. Benninger (Seat Cupra TCR) a 24"510; 16. Paolino (Hyundai i30 N TCR) a 29"668; 17. Baldan (Hyundai i30 TCR) a 39"306; 18. Papi (Seat Leon TCR) a 46"177; 19. Kralew (Audi RS3 LMS) a 1 giro; 20. Scavini (Hyundai i30 N TCR) a 1 giro; 21. Argenti (Opel Astra TCR) a 2 giri.

Giro più veloce: Ferrari in 1'53"802 alla media di 155,291 km/h.

Gara-2: 1. Ferrara (Alfa Romeo Giulietta) 11 giri in 23'18"277 alla media di 1'54"104 km/h; 2. Bettera (Audi RS3 LMS) a 4"005; 3. Larini (Seat Leon Cupra) a 5"097; 4. Greco (Cupra Leon) a 8"408; 5. Baldan (Hyundai i30) a 8"582; 6. Rodrigues (Honda Civic) a 9"056; 7. Altoè (Audi RS3 LMS) a 10"103; 8. Mugelli (Honda Civic) a 14"217; 9. Kralew (Audi RS3 LMS) a 16"126; 10. Pellegrini (Honda Civic) a 18"939; 11. Paolino (Hyundai i30) a 19"336; 12. Savoia (Seat Leon) a 23"270; 13. Dionisio (Audi RS3 LMS) a 24"564; 14. Schmarl (Honda Civic) a 25"022; 15. Bergonzini (Seat Leon) a 27"207; 16. Nardilli (Honda Civic) a 28"771; 17. Gross (Seat Cupra) a 31"449; 18. Nicoli (Honda Civic) a 34"918; 19. Ricci (Peugeot 308 Mi16) a 37"639; 20. Volpato (Seat Leon) a 39"798; 21. Benninger (Seat Cupra) a 54"280; 22. Gagliano (Cupra Leon) a 1 giro; 23. Scavini (Hyundai i30 N) a 3 giri; 24. Argenti (Opel Astra) a 4 giri.

Giro più veloce: Baldan in 1'53"547 alla media di 155,640 km/h.

Campionato: 1. Ferrara 41 punti; 2. Bettera 27; 3. Tavano, Greco 23; 5. Larini 19.

SEAT LEON CUPRA CUP

Resoconto della gara a pag. 63
Imola (Bo), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Pelatti 15 giri in 30'26"200 alla media di 145,157 km/h; 2. Sciaquato G. a 8"584; 3. Palanti a 9"291; 4. Rodio a 17"356; 5. Gnutti a 18"543; 6. Gurrieri a 22"106; 7. Udalenkov a 30"052; 8. Guida a 31"192; 9. Masserini a 49"484; 10. Tarantino a 1'09"857; 11. Sciaquato N. a 1 giro.

Giro più veloce: il 10. di Pelatti in 2'00"747 alla media di 146,359 km/h.

Gara-2: 1. Brena 10 giri in 20'25"663 alla media di 144,186 km/h; 2. Sciaquato G. a 5"586; 3. Gnutti a 9"078; 4. Sciaquato N. a 9"422; 5. Shushakov a 12"534; 6. Pelatti a 33"022; 7. Tarantino a 39"095; 8. Masserini a 39"148; 9. Guida a 1'04"365; 10. Biraghi a

Dovesicorre

VELOCITÀ

5-6 maggio

MONDIALE ENDURANCE

1° round superstagione 2018-19
a Spa

www.fiaewc.com

DTM

1° round a Hockenheim

www.dtm.com

BLANCPAIN SPRINT

2° round a Brands Hatch

www.blancpain-gt-series.com

EUROFORMULAOPEN

2° round a Le Castellet

www.euroformulaopen.net

GT OPEN

2° round a Le Castellet

www.gtopen.net

IMSA

4° round a Lexington

www.imsa.com

NASCAR

Sprint Cup a Dover

www.nascar.com

V8 SUPERCARS

5° round a Perth

www.supercars.com

CLIO CUP

2° round a Misano

www.renaultsportitalia.it

ALFA REVIVAL CUP

2° round a Misano

www.gruppoperonirace.it

3H ECC

2° round a Misano

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

2° round a Misano

www.gruppoperonirace.it

COPPA ITALIA

2° round a Misano

www.gruppoperonirace.it

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

2° round a Misano

www.gruppoperonirace.it

SALITE

5-6 maggio

ALPE DEL NEVEGAL

1° prova Cvm a Belluno

www.acisport.it

RALLY

4-6 maggio

RALLY DELLE CANARIE

Erc Gran Canaria

www.rallyislandcanarias.com

TARGA FLORIO

3° round Cir a Palermo

www.targa-florio.it

RALLY APPENNINO REGGIANO

Coppa Italia a Reggio Emilia

www.grassanorallyteam.it

RALLY VALDINIEVOLE

Campionato regionale a Larciano

www.laserprom015.it

BENACUS RALLY

Camp. regionale a Bardolino

www.benacusrally.it

RALLY TERRA DI ARGIL

Campionato regionale a Pofi

www.rallyterradiargil.it

1'05"516; 11. Gurrieri a 3 giri.

Giro più veloce: Pelatti in 2'00"394 alla media di 146,788 km/h.

Campionato: 1. Pelatti, Sciaquato 30 punti; 3. Brena, Rodio 29; 5. Gnutti 19.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 64
Imola (Bo), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Mosca 13 giri in 30'07"466, alla media di 127,107 km/h; 2. D. Cazzaniga a 0"628; 3. Fulgenzi a 3"877; 4. Rovera a 7"006; 5. Mardini a 7"678 (1. Michelin Cup); 6. Bertonegli a 7"831; 7. Nicola Pastorelli a 9"901; 8. Mercatali a 9"922; 9. Quaresmini a 10"252; 10. Pellegrinelli a 10"258; 11. Cassarà a 10"962; 12. De Giacomi a 11"401; 13. De Lorenzi a 13"408 (1. Silver); 14. Palazzo a 13"730; 15. Verrocchio a 15"498; 16. Reggiani a 19"138; 17. Iaquina a 28"664; 18. Bertoni a 31"325.

Giro più veloce: il 7° di Segù in 1'45"255, alla media di 167,901 km/h.

Gara-2: 1. Rovera 17 giri in 29'50"966, alla media di 167,748 km/h; 2. Bertonegli a 4"964; 3. Mosca a 5"699; 4. Fulgenzi a 6"978;

5. Quaresmini a 12"099; 6. Campana a 24"157; 7. Pellegrinelli a 24"994; 8. Mardini a 26"599; 9. N. Pastorelli a 32"210; 10. Bertoni a 32"466; 11. Cassarà a 34"084; 12. De Giacomi a 37"536; 13. Mercatali a 38"860; 14. Reggiani a 42"561; 15. Iaquina a 43"467; 16. De Lorenzi a 56"823; 17. Lorenzi a 1'00"788; 18. Perucca Orfei a 1'21"435; 19. Verrocchio a 1'45"236; 20. Daniele Cazzaniga a 1 giro; 21. Biolghini a 1 giro; 22. Segù a 2 giri; 23. Satta a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Rovera in 1'44"138, alla media di 169,702 km/h.

TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 66
Imola (Bo), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Barberini 14 giri in 29'04"728; 2. Mabbellini a 1"400; 3. Pajuranta a 2"956; 4. Appelqvist a 5"522; 5. Fiamingo a 47"642; 6. "Gioga" a 1'05"076; 7. Sabbatini a 1'15"662; 8. "Boga" a 1'44"466; 9. Lazzaroni (Abarth 500) a 1 giro; 10. Aurora Coria (Abarth 500) a 2 giri; 11. Storti (Abarth 500) a 2 giri (gli altri su Abarth 695).

Giro più veloce: Mabbellini in 2'03"071, alla media di 143,595 km/h.

Gara-2: 1. Barberini 12 giri in

27'14"759; 2. Pajuranta a 1"727; 3. Mabellini a 2"550; 4. Appelqvist a 3"229; 5. Sabbatini a 39"105; 6. "Gioga" a 48"460; 7. Fiamingo a 50"777; 8. Caruso a 1'31"470; 9. Lazzaroni (Abarth 500) a 28'47"233; 10. Aurora Coria (Abarth 500) a 2 giri (gli altri su Abarth 695).

Giro più veloce: Pajuranta in 2'04"152, media 142,345 km/h.

Campionato: 1. Barberini 51 punti; 2. Mabellini e Pajuranta 37; 4. Appelqvist 24; 5. "Gioga" e Fiamingo 20.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 66 Imola (Bo), 28-29 aprile 2018

Gara-1: 1. Sandrucci 14 giri in 28'23"540, alla media di 145,235 km/h (1. Pro); 2. Rangoni a 0"602; 3. Alcidi a 8"003; 4. Caffi a 11"869; 5. Zarpellon a 17"050; 6. Torelli a 20"921; 7. Ferraro a 24"067; 8. Gori a 34"293; 9. Campoli a 51"450; 10. Gentili a 53"515; 11. U. Bagnasco a 1'18"086 (1. Lite); 12. Baroni a 1'27"463; 13. Suerzi Stefanin (Autostar Group by Team Suerzi) a 1'31"378; 14. Krasonis a 1 giro; 15. D'Angelo a 1 giro; 16. Baccarelli a 1 giro; 17. Tronconi a 1 giro; 18. Giorgi a 5 giri.

Giro più veloce: il 2° di Rangoni in 2'00"824, alla media di 146,266 km/h.

Gara-2: 1. Torelli 13 giri in 27'50"884, alla media di 137,497 km/h (1. Pro); 2. Sandrucci a 2"888; 3. Zarpellon a 11"200; 4. Ferraro a 18"099; 5. F.M. Zanin a 20"247; 6. Giorgi a 25"948; 7. Caffi a 40"930; 8. Petriccione a 50"956; 9. Bagnasco a 1'03"943 (1. Lite); 10. Krasonis a 1'09"539; 11. Suerzi Stefanin a 1'13"144; 12. Santamaria a 1'13"882; 13. Mauriello a 1'13"814; 14. Tronconi a 1'42"331; 15. D'Angelo a 3'31"816; 16. Franzoso a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Torelli in 2'00"715, alla media di 146,398 km/h.

RALLY

WRC

Rally Argentina

Resoconto della gara a pag. 42 Villa Carlos Paz (Arg), 26-29 maggio 2018

Absoluta: 1. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) in 3.43'28"9; 2. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 37"7; 3. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'15"7; 4. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 1'58"6; 5. Mikkelsen-Jøger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'02"6; 6. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 3'06"3; 7. Meeke-Nagle (Citroën C3 WRC) a 3'25"7; 8. Lappi-Ferm (Toyota Yaris WRC) a 4'32"6; 9. Suninen-Markkula (Ford Fiesta WRC) a 5'38"6; 10. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 12'15"8; 11. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 18'06"1; 12. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 19'54"9; 13. Cancio-Garcia (Škoda Fabia R5) a 21'03"3; 14. Al-Oassimi-Patterson (Citroën C3 WRC) a 21'18"3; 15. Heller-Olmos (Ford Fiesta R5) a 21'18"7; 16. Dominguez Sr.-Galindo (Hyundai i20 R5) a 28'05"4; 17. Vidaurre-Garcia (Škoda Fabia R5) a 30'04"8; 18. Solans-Ibáñez (Ford Fiesta R5) a 49'59"7; 19. Biondi-Salgado (Ford Fiesta Kinetic) a 2.00'53"1.

CIWRC

Rally 1000 Miglia

Resoconto della gara a pag. 48 Salò (Bre), 26-29 maggio 2018

Absoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta) in 1.25'48"5; 2. Fon-

tana-Arena (Hyundai I20) a 14"1; 3. Sossella-Falzone (Ford Fiesta) a 1'15"3; 4. Miele-Bollito (Citroen Ds3 Wrc) a 1'51"7; 5. Perico-Turati (Skoda Fabia Evo2) a 1'54"8; 6. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta) a 4'32"1; 7. Pedro-Baldaccini (Hyundai I20) a 4'46"8; 8. Catterina-Ometto (Ford Fiesta) a 5'12"0; 9. Forato-Gasparotto (Ford Fiesta Evo 2) a 5'58"2; 10. Pasquali-Pasquali (Skoda Fabia) a 6'18"9.

GRUPPO A

Classe A6: 1. Mondin-Bertasini Haianes (Citroen Saxo Vts) in 1.42'30"1; 2. Stival-Pais De Libera (Peugeot 106) a 12"6.

Classe A7: 1. Manini-Bettinelli (Renault Clio Williams) in 1.38'40"7.

Classe K10: 1. Bonizzard-Quistini (Citroen Saxo) in 1.48'35"6.

Classe S1600: 1. Galizioli-Berisonzi in 1.34'03"7; 2. Cocco-Valerio a 3'37"7; 3. Mauri-Bozzo a 4'17"5 (tutti su Renault Clio S 1600).

Classe S2000: 1. Bizzotto-Tomasini in 1.33'29"4; 2. Daprà-Andrian (Skoda Fabia) a 3'25"5; 3. Comini-Alicervi a 3'58"5; 4. Panato-Zandonà a 5'20"9 (gli altri su Peugeot 207 S 2000).

Classe Wrc: 1. Albertini-Fappani in 1.25'48"5; 2. Fontana-Arena (Hyundai I20) a 14.1; 3. Sossella-Falzone a 1'15"3; 4. Miele-Bollito (Citroen Ds3 Wrc) a 1'51"7; 5. Porro-Cargnelutti a 4'32"1; 6. Pedro-Baldaccini (Hyundai I20) a 4'46"8; 7. Della Casa-Beltrame a 8'34"1; 8. Bancher-Longo a 11'05"3; 9. Fontana-Mometti (Hyundai I20) a 12'16"3 (gli altri su Ford Fiesta Wrc).

GRUPPO N

Classe N2: 1. Mino-Pasqua (Peugeot 106) in 1.50'02"3; 2. Bergamini-Di Carlo (Peugeot 106) a 2'50"3.

Classe N3: 1. Bertaboni-Pedrotti (Renault Clio Rs) in 1.42'54"4; 2. Pasotti-Ogna (Renault Clio Rs) a 1'15"3.

GRUPPO R

Classe R1b: 1. Peloso-Iguera in 1.45'49"1; 2. Parolaro-Manfredi a 6"9; 3. Pellè-Luraschi a 29"2; 4. Cibien-Bogo a 1'28"8; 5. Longo-Bazzanella a 1'37"3; 6. Schileo-Finzi a 4'37"0 (tutti su Suzuki Swift Sport).

Classe R2b: 1. Grani-Lombardi in 1.35'39"9; 2. Cherubini-Reboldi a 58"2; 3. Dall'era-Brovelli a 2'02"0; 4. Carminati-Gelmini a 2'53"2; 5. Marangon-Biraghi (Ford Fiesta St) a 3'00"0; 6. Gonzo-Piceno a 3'29"7; 7. Member-Polonioli (Citroen C2 Max) a 4'02"0; 8. Baggio-Berdin a 4'17"8; 9. Pelizzari-Rossi a 6'17"4; 10. De Menego-Camazola a 6'22"4; 11. Toscana-Tessaro a 6'57"5; 12. Tosini-Scalfi a 7'39"8; 13. Lenzi-Rosa a 11'23"4; 14. Falubba-Tonni a 11'23"8; 15. Rizzieri-Bianco a 25'41"0 (gli altri su Peugeot 208).

Classe R3c: 1. Fiorentini-Duico in 1.35'39"0; 2. Ghegin-Passeri a 28"5; 3. Sorci-Mosele a 5'05"9; 4. Gibellini-Filippini a 14'09"2; 5. Giovanni-Costi a 19'00"9 (tutti su Renault Clio).

Classe R3t: 1. Rivaldi-Zambetti (Citroen Ds3) in 1.36'29"3.

Classe R5: 1. Perico-Turati (Skoda Fabia Evo2) in 1.27'43"3; 2. Catterina-Ometto (Ford Fiesta) a 3'17"2; 3. Forato-Gasparotto (Ford Fiesta Evo 2) a 4'03"4; 4. Pasquali-Pasquali (Skoda Fabia) a 4'24"1; 5. Nibolli-Fenoli (Skoda Fabia) a 4'24"7; 6. Eberetta-Silvaggi (Ford Fiesta) a 6'11"3; 7. Loda-Bonati (Ford Fiesta) a 9'06"8.

GRUPPO RS

Classe Rst10: 1. Pollarolo-Pozzoni in 1.49'55"9; 2. Manica-Danese a 2'17"2; 3. Cornero-Piccardo a 2'56"7; 4. Lunelli-Morelli a 4'25"2 (tutti su Suzuki Swift Boosterjet).

SPORT

ISCRIVITI AL NS. CANALE YOUTUBE E PARTECIPA GRATIS AL TALENT

È ripresa in maniera costante, l'attività sul canale YouTube della Selezione Nazionale Piloti. Oltre a seguire le gesta dei piloti della Selezione, chi si iscrive, potrà ricevere interessanti consigli sulla guida sicura e sportiva, e soprattutto, potrà partecipare ai quiz che permetteranno, ai più bravi e preparati di voi, di **prendere parte al nostro Talent**, il tutto a costo ZERO. Come fare? Innanzitutto, richiedendo il regolamento via email, scrivendo a selezione@alice.it, e mettendo in oggetto "Regolamento", e poi, rispondendo correttamente ai vari quiz, che verranno, di volta in volta, proposti in tutti i video che verranno pubblicati dal mese di Maggio in poi. A questo punto, non resta che iscriversi....

Tris d'assi nella Super Poleposition Cup, con Mario Longo, Tomas Calvagni e Nicola Venuto, che sono riusciti a svettare su tutti.

Ad Antonio Cirelli il Talent 2017/2018. Il giovane pilota di Milano, si è aggiudicato con merito il Talent Snp, facendo saltare il banco e proponendosi come talento emergente. Seguici su [facebook/selezioneNazionalePiloti](https://www.facebook.com/selezioneNazionalePiloti). Per info: selezioneNazionale@alice.it

SPORT



LE LEGGENDE RALLY IN PISTA A VERONA

Domenica 6 maggio l'appuntamento è a Verona Legend Cars con Miki Biasion, Alex Fiorio, "Maximum Attack" Markku Alén e altri grandi piloti rally. Il salone di Verona unisce passione per le storiche e l'adrenalina delle gare dal vivo su Lancia Delta integrale, Lancia Rally 037 e l'odierna Abarth 124. Sul circuito di 1 km per 25mila metri quadrati va in scena La Sfida dei Campioni. Scopri di più su www.veronalegendcars.com



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
 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 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario (IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero BIC: BPIITRXXX)).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'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 Valparesso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in AutoPrint 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





REPORT DA APPASSIONATO DELLA GARA GT DEL BLANCPAIN

Monza, più rose che spine

A proposito di Monza ieri mattina avrei voluto scrivervi per dire che non reggo più le code chilometriche ad ogni orario e con qualunque condizione di tempo (dopo più di tre ore di viaggio) per percorrere viale Cesare Battisti fino ai parcheggi del circuito, che a Zeltweg invece ho parcheggiato senza problemi prima della vecchia Dr. Tiroch Kurve e a fine giornata me ne sono andato in un baleno. Che sono stufo di trovare pochi servizi igienici spesso distrutti o inutilizzabili che a Zeltweg erano dislocati in ogni dove e

alle quattro del pomeriggio ancora pulitissimi. Che se ho voglia di mangiare o bere qualcosa devo subire la calca della fila per l'unico bar (gelati finiti alle 18,00) mentre a Zeltweg ogni tribuna è assistita da punti di ristoro ben forniti. Che è un pugno al cuore spostarsi dentro all'incuria del bellissimo parco di Monza e osservare il degrado dei manufatti storici ivi presenti, quando a Zeltweg l'erba è sempre tagliata di fresco. Che capisco perfettamente il sig. Ecclestone quando minacciava di togliere il Gran Premio a Monza (non credo fosse

sempre e solo una questione di soldi) per regalarlo a qualche paese emergente che per l'occasione avrebbe fatto trovare un impianto moderno con strutture funzionali e confortevoli per tutti. Poi ho assistito alle gare (Blancpain GT Endurance Series e contorno) e una volta di più mi sono reso conto che al Red Bull Ring mancherà sempre un centesimo per diventare un Euro, che a Hella-Licht ora c'è una pista da Kart e bancarelle varie e che io ci ho fatto la pipì in uno dei pulitissimi servizi dislocati in tutto il circuito, mentre a Monza (spero) nessuno si sognerebbe di fare lo stesso alla Parabolica. Ma la domanda mi è comunque rimasta dentro: perché bisogna soffrire così?

(p.s. il paragone con il Red Bull Ring l'ho ricavato dalla partecipazione alle gare di ELMS 2017 in entrambi i circuiti, la cui affluenza di pubblico era più o meno simile; anzi un po' di più lì).

Fulvio Costantin
Montebelluna (TV)

Ecco, questa è una bellissima lettera di critiche costruttive a Monza che poi, riga dopo riga, rivela un amore, una dedizione e un'ammirazione per l'automotodromo commoventi.

E ovviamente questo non impedisce di chiedere qualche miglioramento. Ma la risposta al quesito è semplice: un tifoso è disposto a soffrire perché ogni volta ha una passione infinitamente più grande dei disagi che gli comporta lo sfogarla nei posti giusti. Come Monza.

IL DEBUTTO DI ANTONIO ALLA SARTHE STIMOLA RIFLESSIONI

Giovi a Le Mans

La partecipazione a Le Mans di Giovinazzi, ha il sapore del continentino. Il fenomeno Leclerc ha faticato ai primissimi Gp, ma è naturale. Ma ad Antonio non avrebbero perdonato nulla, Fuoco e Ghiotto faticano, quando riusciremo a vedere un Italiano in F.1?

Umberto Cioci, Torino

Antonio Giovinazzi in F.1 a oggi non ha mai avuto una vera chance ma solo il dovere di sostituire Pascal Wehrlein all'ultimo momento nel modo più dignitoso possibile, senza reali chance di ben figurare. Per questo merita una nuova possibilità. Intanto il suo battesimo del fuoco a Le Mans non potrà che arricchire il suo bagaglio di esperienze. Un altro treno per la F.1 di certo passerà. E bravo chi lo impiega in Gt.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

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

Foto F.1: **Erocole Colombo,**
Alberto Crippa

Fotografie: **Sutton-Images,**
Bettiol, Getty Images, Fuggiano
Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone,**

Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@
diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto SPRI NT **MOTO**
AM **CULTURA**
SPORTIVO **SPORT STYLE**



VIETATO SALTARE I PASTI!

CAMIONISTI IN TRATTORIA



CON CHEF RUBIO

Parti alla scoperta delle migliori trattorie d'Italia dove si mangia bene e si spende poco.

Dal 10 maggio alle 21.25 su Dmax canale 52.

Fatti portare sulla strada buona.

#Camionistiintrattoria



CANALE 52

