

FORMULA E BMW REGINA NEI PRIMI TEST PER STAGIONE 5

AUTO SPRI NT

n. 43

Anno LVII Settimanale
23-29 ottobre 2018

3 Euro (Italy only)

Formula 1
Pirelli 2018
Grand Prix



9 770005 174006
Photo Italiana Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.48/2004) art.1, c.1, D03 Bologna

AUT. 6,50 € - BE. 6,00 €
CONT. 5,50 € - E. 5,50 €
C.I.C.T. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF - USA 9,50\$
M.C. COTED'AZUR 6,60 € - P.TE. CONT. 5,50 € - E. 5,50 €



COLONBO

DAL GP USA AL GP MESSICO

Straordinario Raikkonen. Vince da immenso neo 39enne ad Austin. Una **prodezza** che rende bello per sempre il suo rapporto con la **Rossa**

MONDIALE PILOTI

Hamilton a un passo dal quinto titolo iridato, mentre **Vettel** prosegue la saga degli errori. Il verdetto finale è solo rimandato

KIM MISSILE



Segui la nona stagione di Safe-Drive Motorsport!

Ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



PROGRAMMAZIONE TV

Top Calcio 24 canale 152 venerdì 19:30

Reteconomy canale Sky 512 sabato 13:30

Odeon 24 - Nuvola 61 canale 177 domenica 21:30

PARTNERS

DOTZ
T. LAPARACI S.p.A. - ROMA, IT

DIABOLINA
RACING

AEZ
LEATHERMAN

HANKOOK
driving emotion

UNA PRODUZIONE

3EMME&2A
PRODUZIONE MULTIMEDIALE

Redazione: Via della Liberazione 71
20068 Peschiera Borromeo (MI)
www.safedrive.it - info@safedrive.it
www.3emme2a.it



Straordinaria impresa di **Iceman**

La straordinaria cavalcata vincente di Kimi Raikkonen al Gp di Austin è il sale sulla coda di un Mondiale da Grandi Rimpianti per Maranello, uno sbaffo indelebile di rosso acceso dopo tanto argento e molto grigio nella classifica. Una bella storia scritta da un neo 39enne che a fine anno lascia Maranello, l'ultimo iridato sulla Rossa che firma una prodezza destinata a sigillare con emozioni forti una carriera che col Cavallino è stata spesso da montagne russe. Come Lorenzo con la Ducati nella MotoGp, Kimi s'è messo a vincere una volta messo alla porta. Una bella storia da corsa, all'interno di un'impossibile rincorsa con Lewis Hamilton che rimanda una festa annunciata mentre Sebastian Vettel pasticcia ancora, solo un calcolo impazzito dentro a un'aritmetica che non dà l'ultima certezza e rinvia il giudizio finale al prossimo weekend, al Gp del Messico. Dentro la 21esima vittoria in carriera di Iceman, la prima della sua seconda era ferrarista, undici anni dopo il titolo con la Rossa, c'è una Ferrari che si ritrova e soprattutto l'insostenibile pesantezza di quello che poteva essere e non è stato. «Credo che questa sia stata una gara molto importante per noi. È bello vedere che avevamo un buon passo, abbiamo fatto due passi indietro riguardo le specifiche della monoposto e sembra che la SF71H ora vada molto meglio. Lo abbiamo visto sia ieri che oggi, sia sulla mia monoposto che su quella di Kimi. Ci sono tante cose da capire e imparare - ha spiegato Vettel - Non è un bel periodo per me, per molti motivi. I risultati e le gare fanno par-

te del quadro, ma ci sono anche cose che sono un po' differenti dal passato. Però nulla che credo non si possa superare». In casa Ferrari, il volto ingrignito di Seb è poi l'altra faccia di una domenica di straordinaria follia, dentro a un weekend nel quale il capitano s'è di nuovo smarrito. Nessun smarrimento, invece, da parte di Raikkonen vincente anche con le parole: «Abbiamo ritrovato la Ferrari che ci aspettiamo di avere. Questo non è il miglior risultato che speravamo di ottenere, perché speravamo che Seb chiudesse la corsa più avanti, però a volte le cose vanno così. Il campionato è ancora aperto ed è quello che ci aspettavamo. Come detto eravamo reduci da alcune gare dure ma siamo felici di essere tornati a lottare, per avere ancora delle opportunità e per ottenere ancora buoni risultati. Andiamo in Messico per fare ancora del nostro meglio e possiamo fare solo questo. Sperando di poter ottenere il risultato massimo con entrambe le monoposto e continuare a lottare sino al termine del campionato». Kimi non molla e ora al di là di un titolo che Hamilton è a un passo dal festeggiare, serve anche che Vettel ritrovi sé stesso e il suo sorriso. Nel frattempo si è rimessa in movimento anche la Formula E con i primi test collettivi in vista di una scintillante stagione 5 sulla pista di Valencia. La debuttante Bmw si è subito presa tutta la scena di un campionato che sogna l'arrivo di Alonso e nel frattempo vedrà al via ancora tanti ex F.1. Da Massa, a Wehrlein fino a Vandoorne nuovi arrivi in una serie che sta crescendo sempre di più e sotto ogni punto di vista. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 12 GP USA ICEMAN LASCIA IL SEGNO
- 17 GP USA VOCI FERRARISTE
- 18 GP USA KIMI E LA ROSSA ORA E PER SEMPRE
- 20 GP USA VETTEL
- 22 GP USA VERSTAPPEN BELLA LA VITA AL MAX
- 24 GP USA FORCE INDIA
- 25 GP USA RENAULT
- 26 GP USA IL CIRCUS NON STA BENE
- 28 GP USA MERCATO ANCORA CALDO
- 29 GP USA ALI 2019 NUOVE REGOLE
- 30 GP USA GLI OSCAR DEL GP
- 32 GP USA GP VISTO CON...
- 34 GP USA LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 36 GP USA IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 40 SCHUMI JR MICK VISTO DA MOLTO VICINO
- 64 GT OPEN BARCELONA
- 66 F3 REGIONAL IN SALSA ITALIANA
- 68 TCR ITALY IL PERSONAGGIO/TAVANO
- 70 GARE PERONI

RALLY

- 44 MONDIALE SPAGNA COL CUORE IN GOLA
- 48 CIR INTERVISTA ANNA ANDREUSSI

RUBRICHE

- 4 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 6 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 10 IN BOCCA AL LEO... DI LEO TURRINI
- 54 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 60 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 82 POSTASPRINT

GP
USA

GAS A TAVOLETTA



di Pino Allievi

Kimi Seb

BILANCIO IN PARTITA DOPPIA PER LA FERRARI CHE HA UNA GRAN MACCHINA, UN IMMENSO ICEMAN E, PERÒ, UN VETTEL IN CRISI NERA E PREOCCUPANTE

Come si fa a perdere un campionato del mondo con una macchina così? Non credo di essere il solo ad averlo pensato dopo la meraviglia del Gran Premio di Austin. Due Rosse velocissime, padrone della corsa, aggressive, decisamente più efficaci sulle gomme rispetto alle Mercedes. Due Rosse davanti a due Freccie d'Argento: che cosa prendere di più? E poi c'è il trionfo di Kimi Raikkonen cinque anni dopo l'ultimo in Australia nel 2013, un evento che merita una storia a parte, perché tutto quello che riguarda il finlandese ha un sapore diverso nel bene e nel male. Ma Raikkonen che trionfa negli States è un paradosso. Al di là dei suoi meriti, spettava infatti a Vettel giocare il ruolo di leader, non fosse altro che per la sua posizione in campionato. Senza nulla togliere a Kimi, che ha disputato una corsa eccezionale ed ha approfittato di tutte le battaglie sommerse che avvenivano alle sue spalle, con relativi risvolti psicologici. Verstappen, ad esempio, una volta secondo dopo essere scattato dalla 18ª posizione, sapeva che gli sarebbe risultato molto difficile, troppo, andare a cercare il sorpasso a Kimi. E Hamilton, come si è visto nel tentativo di superare Max, ad un certo punto ha desistito per evitare di buttar via un piazzamento per un rigurgito di orgoglio. Lo stesso ragionamento, Lewis, lo aveva fatto in partenza, quando aveva chiuso Raikkonen che gli stava sfuggendo via alla prima curva, ma poi non ha osato oltre sapendo che la gara sarebbe stata lunga. Conquistare il mondiale negli Usa o in Messico o altrove non fa differenza. Anche senza questi risvolti, Raikkonen sarebbe probabilmente riuscito a vince-

gode soffre



SUTTON-IMAGES.COM

re perché si era già intuito nelle qualifiche che era in gran forma e pronto a lasciare un ricordo indelebile ai tanti tifosi che hanno continuato ad amarlo in modo viscerale pure quando le sue prestazioni non erano esaltanti. Ma un souvenir speciale lo ha voluto riservare alla Ferrari, che sino a poche ore dal Gp d'Italia non gli aveva ancora comunicato il benservito. Lui, anzi, era convinto che l'avventura in rosso sarebbe continuata per un altro anno o due. Illuso? Un pochino, ma chi non lo sarebbe stato?

La grande forza di Kimi è stata quella di trasformare la grande delusione in una grande reazione. La sua Monza è stata eccezionale, ad Austin è arrivata la replica col gradino più alto del podio. Quello che voleva lui, quello di cui aveva bisogno la Ferrari, che non vinceva più dalla fine di agosto

in Belgio. Un successo che lo ricompensa dei tanti rospi ingoiati, perché Raikkonen per la Ferrari è stato un pilota corretto e leale, che si è sempre assoggettato agli ordini di scuderia, anche ai più bizzarri e imbarazzanti. Persino domenica, quando al 24° passaggio Vettel gli era davanti dovendo ancora effettuare il cambio gomme, Kimi ha chiesto al box: «*Che cosa devo fare? Devo star dietro a Vettel o no?*», tanto per confermare che i "maggiordomi" pronti a muoversi a comando ci sono in Ferrari così come ci sono ovunque. Kimi lo ha fatto tante volte e non ha mai fiutato.

Una volta avuto il via libera dal team, Raikkonen si è scatenato ed è stato bellissimo il modo in cui ha gestito il suo risicato vantaggio nel finale, mettendosi sempre al riparo da possibili attacchi. Il vero Raikkonen è questo, che forse molti scoprono solo

” VETTEL SI SBRIGHI A FARE CHIAREZZA CON LA PROPRIETÀ E CON SE STESSO, PERCHÉ NON SI PUÒ CONTINUARE A VIVERE UNA SITUAZIONE DEL GENERE



UN GIORNO DI GLORIA

Kimi si abbandona alla gioia subito dopo essere sceso dalla sua Ferrari, al termine di un Gp entusiasmante, che l'ha visto trionfare sfoggiando la grinta dei bei tempi

ora in versione tardiva, a 39 anni e sul punto di cambiare casacca. Purtroppo, a tanta bravura ha fatto da contrappunto tanta mancanza di costanza di rendimento: la differenza abissale di punti che c'è stata con i suoi ultimi compagni di squadra si spiega in questo modo. Raikkonen, quando vuole, è un guidatore sopraffino, sensibile, intelligente e certe gare che ha fatto un secolo fa con la McLaren e nel primo periodo Ferrari sono da incorniciare e da mostrare alle scuole di pilotaggio. Così come lo sono le sue battute ironiche. L'ultima domenica: «*Si, vincere è stato meglio che arrivare secondo, non mi cambia la vita...*».

Ma nella Ferrari che fa rabbia – ripeto – per come ha buttato via la stagione, adesso c'è un problema Vettel che ha contorni imbarazzanti e preoccupanti. Altra gara, altro errore. Senza ammissione di colpa, quan-

do le riprese tv al rallentatore mostrano come Seb fosse arrivato lungo, andando addosso a Ricciardo. Due Red Bull in due gare lo hanno messo ko, ma la responsabilità è sempre stata sua. Non voglio rifare l'elenco dei suoi errori perché sarebbe impetuoso. Però la Ferrari ha un problema delicato quanto grave da risolvere in chiave 2019: Vettel non è più lo stesso che conoscevamo e che Maranello aveva ingaggiato. Quali sono le cause? Lui, alla domanda molto chiara di Mara Sangiorgio di Sky sul suo prolungato momento difficile, ha risposto in modo criptico: «*Non è un buon periodo per me e ci sono altre cose un po' diverse rispetto al passato, ma nulla che non si possa superare*».

A che cosa alludeva? Agli scambussolamenti dopo la scomparsa di Marchionne o a questioni personali che lo hanno tur-

bato? Comunque sia, Vettel ha sbagliato sia all'inizio sia a metà, sia a fine campionato, quindi è un disagio che si è protratto per tutta la stagione (e non voglio ricordare quanto è accaduto nel 2017...), che ora lo pone di fronte alle sue responsabilità. L'arrivo di Leclerc, quando lui avrebbe voluto proseguire con Raikkonen, non lo ha messo di buonumore. Ha forse, Seb, delle cose da chiarire con i vertici della Gestione Sportiva o della Ferrari in generale? Si sbrighi a farlo e cerchi di ritrovare non solo la serenità perduta ma la lucidità, perché se la sua reputazione nel corso del 2018 è precipitata. Tuttavia lo sport è pieno di storie bellissime di risalite dagli abissi e Vettel potrebbe aggiungere tranquillamente il suo capitolo a questo proposito. Purché si guardi dentro e si dica con sincerità quello che vuol fare. ●

GP

USA

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi



LEWIS È TERZO DOPO 4 VITTORIE DI FILA

Dopo una striscia di quattro successi consecutivi, Lewis Hamilton a un passo dal titolo chiude al terzo posto e deve rimandare la festa per il quinto titolo iridato al prossimo Gp del Messico

Hamilton altro passo

DENTRO A UNA DOMENICA IMPERFETTA LEWIS RIMANDA LA FESTA PER IL QUINTO TITOLO IRIDATO. MA DIMOSTRA QUALITÀ UNICHE



”

**NEL GIORNO DI
UNA SCONFITTA
RISIBILE, LEWIS
HA AVUTO MODO
DI ESPRIMERE
UN EQUILIBRIO
IMPRESSIONANTE**

Anche dentro una domenica imperfetta, tutta contratta e carica di sorprese, è riuscito a dare una lezione al suo ex avversario per il titolo. Quando ha attaccato Raikkonen prima del pit stop numero uno, divertendo e divertendosi senza esagerare, senza perdere misura e senno; quando ha attaccato Verstappen nel finale, divertendo e divertendosi ben meno, senza eccedere, senza rovinare. Hamilton non è ancora campione del Mondo ma pur al termine di una gara anomala per quasi tutti, con qualche pasticcio tattico Mercedes, contro una Ferrari di nuovo protagonista, ha messo dietro Sebastian, ha gestito i propri guai con una brillantezza encomiabile. Perdendo, beninteso. Da Raikkonen che è una variabile fuori controllo, anche da Raikkonen verrebbe da dire; da Verstappen, colossale nel momento in cui ha avuto la rarissima occasione di fare a cazzotti con il re della pista. Dunque, il bilancio di Hamilton ad Austin, all'apparenza sotto lo standard al quale ci ha abituati, è da considerare altamente positivo. Perché proprio nel giorno della sconfitta, una sconfitta risibile, roba che Ginetto può permettersi alla grande, ha avuto modo di esprimere un equilibrio impressionante. Ma sì, non sto parlando semplicemente di cronometro, di sfruttamento delle gomme e quelle balle lì. Piuttosto, di una sorta di padronanza che ormai ha acquisito e che gestisce come un vero professionista maturo e dotatissimo. Uno che può permettersi, visto che si è guadagnato il privilegio, di lasciar sfogare gli altri, di batterli e tirarsi indietro, con un sorriso facile da immaginare sotto quella visiera scura. Bella forza, si può obiettare, ormai guida con il braccio fuori dall'abitacolo, con la certezza di aver ottenuto ciò che voleva. Il che è vero ma non esaurisce il tema. Intanto perché, ancora una volta, ha tirato fuori un giro di giostra impeccabile in qualifica. E poi, pur con la serenità che gli garantisce la classifica, anche dentro un giorno bizzarro, lui ci prova, esagera, spinge, mette alle corde. Insomma, diverte. Anche chi non lo ama, non tifa per lui, anzi tifa contro. Un intero repertorio, dall'abbigliamento al monopattino; dall'aggressività all'arrendevolezza, che raramente vediamo a certi livelli. Credo che un antico signore della velocità come Jackie Stewart, al netto dei rilievi immaginabili a proposito di look, possa esprimere una vera ammirazione per questo ragazzo che per molti versi gli somiglia, soprattutto quando Stewart dice e scrive (nella sua magnifica biografia "Vincere non basta") quanto conti ragionare e pianificare prima di ogni decisione, far lavorare il cervello in modo tanto rapido quanto efficiente nel momento della scelta. Che si tratti di una corsa o meno. Beh, con i dovuti adattamenti connessi al tempo che passa, alle mode che cambiano, agli stili di vita, abbiamo qui un vero professionista di alta classe. Che organizza il tempo libero in sintonia con i suoi gusti e i suoi anni, che trova il segreto per restare in piena forma, in perfetta efficienza per mesi, che sa dosare ferocia e foga in relazione ad un calcolo, ad una priorità e dunque alle proprie necessità. Se guardiamo al 2018 di Lewis non possiamo che osservare una crescita, una maturazione completa e impressionante. Il che vale come piccola ma significativa attenuante per Vettel. Il quale ha perso per errori propri, certo. Ma anche per la qualità altissima messa in campo contro di lui da un pilota di rara intelligenza. Il quinto titolo, in arrivo certo, è tutta roba sua, tutta roba meritata. ●

GP
USA

LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1

ADESSO DOPO IL LAMPO ROSSO DI KIMI
URGE RITROVARE IL VERO VETTEL PER UN
COLPO DI CODA CON VISTA SUL 2019

Torna a sorridere

Seb!

AUSTIN - Per la prima volta Raikkonen e la F1 tornavano a correre nello stesso giorno in cui, 11 anni fa, lui si laureava campione del mondo. 11 anni senza una gara il 21 ottobre, evidentemente una data magica per lui. Magica in generale anche perché fino ad oggi i Gp corsi in quel giorno erano stati decisivi per l'assegnazione del titolo mondiale: 1984 Portogallo, Lauda campione su Prost per mezzo punto, 1990 Giappone Senna su Prost con pesantissima sportellata al via e 2007 appunto. Forse un giorno non congeniale per Prost... Ma torniamo a Kimi! 113 gare senza vincere, un record, 30 gare a podio senza vincere, un record, 33 gare senza guadagnare una posizione al via, un record.. Tutti numeri dei quali non andare troppo fie-

GETTY IMAGES



ro, anche se in un paio di occasioni la vittoria gli è mancata per difendere Vettel, e adesso il colpo di coda che lo rilancia nell'olimpico, nella settimana dei 39 anni... Cosa voler di più?

Due record belli, dei quale essere fieri: è adesso il finlandese più vincente della storia della F.1, 21 vs 20 di Hakkinen e il pilota nella storia con più tempo passato dalla prima alla vittoria più recente, 15 anni 6 mesi e 28 giorni tra Malesia 2003 ed Austin 2018. Batte il record di Schumacher: 14 anni 1 mese 1 giorno tra Belgio 1992 e Cina 2006. Curioso anche notare come in quel giorno in Malesia un certo Jos Verstappen finiva ultimo, 15 anni e mezzo dopo Verstappen figlio va sul podio con lui. Probabilmente gli avrebbero chiesto il sacrificio estremo di cedere il passo a Vettel se il tedesco fosse stato il secondo e poteva starci visto che ci è arrivato Verstappen partito 18°, ma giusto così per Kimi, per i suoi tifosi e per i tifosi della F.1. Tutti, anche quelli di Hamilton e lo stesso Hamilton, l'hanno applaudito perché è una bella storia. Solo Mansell, nell'era moderna ha vinto da più anziano, ma Raikkonen ha ancora 14 anni per poter battere il record di Fagioli, il più anziano di sempre a vincere in F.1... Si scherza ovvio. Già qualcuno chiede una retromarcia, la testa di Vettel e la riconferma di Raikkonen, ma no giusto cambiare adesso. Mi ricordo nel '99 che molti volevano che a lasciare la Rossa fosse Schumacher e non Irvine, vicinissimo al titolo, e invece al quinto anno di Schumi, con il nuovo compagno Barrichello, inizio l'era Ferrari: chissà... il prossimo sarà il quinto di Vettel. Bel colpo di coda per Kimi, prima di ritrovare il passato che l'ha lanciato in F.1, la Sauber, e divertirsi, come ha detto lui, a lottare nel mezzo del gruppo. Questa vittoria è manna anche per Giovinazzi che lo affiancherà come pilota Alfa, perché gli darà modo di crescere senza frenesie. Dovesse stargli dietro sarà comunque dietro a un grande, dovesse stargli davanti già a tessere lodi a volontà. Colpo di coda per la Ferrari che esce dallo sprofondo rosso (quasi) asiatico (proporre di togliere Singapore, Russia e Giappone dal calendario?) per dimostrare che la SF71H aveva tutto il potenziale per vincere entrambi i titoli. Il mondiale costruttori è ancora in ballo, difficile, ma aperto, e sappiamo che per una scuderia conta di più di quello piloti, ma potevamo davvero essere qui a scrivere un'altra storia. Promemoria errori della stagione Rossa 2018: **BAHRIN** pit stop Kimi (ritiro) BAKU Kimi sbaglia la qualifica e perde la pole, parte 5°. BAKU Vettel in ripartenza dopo Safety car sbaglia la frenata, perde la seconda posizione e finisce quarto.

CANADA Raikkonen sbaglia la qualifica e

chiude in modo anonimo sesto.

FRANCIA Raikkonen sbaglia la qualifica e finisce sesto.

FRANCIA Vettel attacca Bottas al via, perde la macchina e lo centra .. penalità 5".

AUSTRIA Vettel in qualifica crea impedimento a Sainz, 3 posizioni in griglia.

GERMANIA Vettel va a muro mentre era in testa.

UNGHERIA Vettel pit stop lungo esce dietro a Bottas impossibile attaccare Hamilton.

BELGIO strategia in qualifica con Kimi e finisce prima la sessione.

ITALIA Vettel sbatte con Lewis nel corso del primo giro.

SINGAPORE strategia con Vettel, perde posizione su Verstappen.

GIAPPONE in qualifica, nel Q3, entrambi i piloti vanno con gomme intermedie tutti gli altri con slick.

GIAPPONE entrambi i piloti in qualifica sbagliano quando fanno il giro con gomme da asciutto,

GIAPPONE Vettel in gara si prende con Max.

USA Vettel non rallenta abbastanza con bandiera rossa in FP1 e prende 3 posizioni in griglia...

USA Vettel si prende con Ricciardo e si gira

La parola Vettel è la più ricorrente in questo elenco, ma che succede? A lui si, serve un colpo di coda fortissimo, da tirannosauero, per scacciare i demoni di un momento nerissimo. Ha parlato di questo e anche di situazioni cambiate, ma nulla che non si possa risolvere. Sappiamo che ha avuto anche problemi suoi e tali restano, ma adesso deve vincerne almeno una. Sugli errori si può lavorare e si deve lavorare, guai a non farlo, sarebbe, come dice il detto, diabolico. Se trasformerà il negativo di quest'annata in positivo nel 2019, non lo fermerà nessuno, ma ha bisogno di ritrovarsi e evidentemente anche di un aiuto per lavorare su quell'aspetto "meridionale" evidenziato da Marchionne. I mental coach sono una realtà ormai, usarli non è un peccato... anzi... La Ferrari si è riscoperta forte e vincente, bene per scacciare crisi e soprattutto le voci sempre più pesanti intorno all'ambiente, adesso, dopo aver riportato Kimi nell'olimpico, ha la fase 2, forse più difficile, oltre a quella di provarci a vincere i costruttori, ossia salvare il soldato Seb! Non è un brocco è un 4 volte campione del mondo, ma il 2019, a dispetto dei due anni di contratto, sarà quanto mai decisivo per capire dove sta andando, verso la storia o verso la pensione? Urge sentire echeggiare la frase: "Sebastian Vettel vince il Gp del....", a lui riempire i punti sospesi sul suo presente oscuro. ●

PROSSIMO GP MESSICO



28 OTTOBRE

Partenza alle ore **20.10**
Circuito Fratelli Rodriguez,
Città del Messico,
4304 metri, 71 giri



I PRIMATI

In qualifica: S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)

1'16"488 media 202,572 km/h

In gara: S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)

1'18"785 media 196,666 km/h

Distanza: M.Verstappen (Red Bull RB13/
TAG Heuer, 2017) 1h36'26"552 media
189,970 km/h

GIOVEDÌ 25 OTTOBRE

SkySportF1	conferenza stampa piloti F.1 (diretta)	18.00
------------	---	-------

VENERDÌ 26 OTTOBRE

SkySportF1	libere 1 F.1	17.00
SkySportF1	libere 2 F.1	21.00
SkySportF1	libere Porsche SC	23.00

SABATO 27 OTTOBRE

SkySportF1	conferenza stampa Team Principal (differita)	00.30
SkySportF1	libere 3 F.1	17.00
SkySportF1	qualifiche Porsche SuperCup	18.20
SkySportF1	qualifiche F.1	20.00
Tv8	qualifiche F.1 diretta	20.00
SkySportF1	gara-1 Porsche SuperCup	21.55
SkySportF1	qualifiche F.1 (rep. 1° passaggio)	22.55

DOMENICA 28 OTTOBRE

SkySportF1	gara-2 Porsche SuperCup	17.10
SkySportF1	gara F.1	20.10
Tv8	gara F.1 diretta	20.10
SkySportF1	gara F.1 (rep. 1° passaggio)	23.00

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da **venerdì 26 a domenica 28 ottobre** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

La programmazione è aggiornata a domenica 21 ottobre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

GP
USA

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

Vettel va difeso

TROPPO FACILE, ADESSO, CELEBRARE KIMI. PIUTTOSTO È MEGLIO FARE SCUDO SU SEB E EVITARGLI PROCESSI E UMILIAZIONI INUTILI QUANTO DANNOSE



COLOMBO

Lo so, lo so. I miei quattro lettori probabilmente si aspettano che io mi metta a turibolare incenso davanti all'altare di KR7, mio idolo personale. Però le cose troppo facili non mi piacciono. Io ho sempre voluto bene a questo campione venuto dal Nord. Ne apprezzo lo stile, l'assenza di cedimenti alla ruffianeria e non per caso Kimi Raikkonen è il driver più amato in ogni continente. Può darsi che a Maranello lo rimpiangeranno ma non è importante. Il Santo Bevitore voleva tornare a vincere con la Rossa, nove anni dopo l'acuto di Spa. Ce l'ha fatta. Il resto mancia e ora fatemi citare Indro Montanelli. Quando si accende il rogo, io sto con la strega. Infatti a questo punto mi corre l'obbligo di recitare una parte che non amo, perché detesto in commedia il ruolo del reduce o, se preferite, analogamente detesto il ruolo del trombone.

Mi spiego. Certo non intendo negare quanto emerso nell'arco della stagione che sta andando a concludersi. Seb Vettel ha commesso più di un errore. Penso alla Germania. Penso al primo giro di Monza. Penso alle penalizzazioni rimate in pista, l'ultima delle quali proprio in America. E aggiungo che il contatto di Austin con Ricciardo è benzina sul fuoco, ci mancherebbe.

Quindi, come diceva Antonio sul cadavere di Cesare, io non vengo per lodare il quattro volte campione del mondo. E nemmeno mi passa per l'anticamera del cervello di ignorare gli sbagli che certamente Vet-





anche lui, per inciso.

Quella che io respingo è la deduzione, che sfocia nella desolante ammissione che la Ferrari non deve più fidarsi del suo top driver (perché è questa la conseguenza implicita del ragionamento, inutile stare a girarci attorno).

Personalmente trovo assurdo mandare Seb a processo. Lo trovo assurdo perché mi ostino a reputare grande il suo talento nel mestiere che fa e ho memoria delle corse, non poche per chi conosce la realtà delle cose!, che ha vinto con la Ferrari. E lo trovo assurdo perché mi piacerebbe sapere quale sarebbe l'alternativa. Con tutto il rispetto per Carletto Leclerc, che di sicuro ci farà divertire, perché è bravo sul serio, immagino che sia nell'interesse del team avere un punto di riferimento affidabile e sicuro. A meno di non credere che l'esperienza, ai massimi livelli, in Formula Uno si sia trasformata in un optional. Va bene che vanno di moda le rivoluzioni in salsa giovanilista, ma conviene non esagerare. Del resto, in altri mondi mi pare che i rottamatori siano finiti rottamati... Di più. Io sto con Vettel perché diffido del concetto stesso di rottamazione, che spesso è un trucco per attribuire all'anagrafe colpe che invece risiedono altrove. E in questo mi aiuta la memoria, che con il consenso del direttore di questa prestigiosa rivista andrò ora a saccheggiare. Chi si ricorda di Michael Schumacher? Non quello dei giorni dorati, dei trionfi a ripetizione: è



ADESSO È IL MOMENTO DI FARE QUADRATO E DI RICOSTRUIRE IL MORALE DI SEBASTIAN VETTEL

troppo facile da ricordare, quello. No. Io mi riferisco allo Schumi del 1997, del 1998, del 1999. Era già di Rosso vestito e siccome per un motivo o per l'altro non riusciva a conquistare il titolo, ecco che a lui veniva attribuita, in modo infantile, la proroga di un digiuno infinito. Da Jerez 97 a Spa 98, comprendendo la partenza di Suzuka 99 con il mondiale di Irvine in ballo, ogni scusa era buona per gettare la croce sul tedesco di allora. Taluni

babbei addirittura auspicavano la cacciata del marito di Corinna....

In circostanze difficilissime, in quel tempo chi comandava in Ferrari fu in grado di fare quadrato. Intorno al campione cui l'azienda aveva affidato la bandiera della speranza e il sogno della riscossa. Badate. Non è che Schumacher fosse immune da errori. Semplicemente, da Montezemolo a Todt a Ross Brawn in Ferrari si fidavano. Non avevamo dubbi sulle qualità del fuoriclasse e lo facevano sentire padrone di un desiderio collettivo che poi sarebbe stato realizzato per cinque anni di seguito. Comprendendone gli eccessi, che comunque erano figli di una totale dedizione alla causa. Scopriremo presto, lo dico ai miei quattro lettori, se chi governa a Maranello nel 2018 può essere paragonato a chi stava sulle stesse poltrone venti anni fa, nel 1998. ●

tel ha commesso. Però, scusate, qui e ora sommessamente mi chiedo: ha senso, da un punto di vista Ferrari, esporre Seb al pubblico ludibrio? A chi giova sostenere che, con un altro pilota al volante (leggi: Hamilton) la Rossa avrebbe tranquillamente conquistato il mondiale? Davvero è utile alla causa (del Cavallino) fare passare il messaggio che il vero problema sta in chi guida la macchina? Ma stiamo scherzando?

Non solo non sono d'accordo (e mi conforta sapere che, stando alle più recenti dichiarazioni, il prode Maurizio Arrivabene condivide il concetto). Sinceramente: la penso in maniera diametralmente opposta. Ripeto: non contesto il fatto, statisticamente e cronicamente comprovato, che Seb abbia sbagliato più di Hamilton, in questo doloroso 2018. Lo sa

SUBLIMAZIONE DI UNA STORIA

Raikkonen dopo una lunga fuga, culminata col ritorno in testa nel 37esimo giro dei 56 in programma, passa vincitore sotto la bandiera a scacchi davanti a Verstappen e Hamilton. A sinistra, eccolo raggiante dopo il trionfo

GP
USA

IL RISCATTO



di Alessandro Gargantini

VENTUNESIMA VITTORIA IRIDATA PER RAIKKONEN, MERITATISSIMA AL TERMINE DI UN GP CHE L'HA VISTO GENEROSO PROTAGONISTA DAVANTI A VERSTAPPEN E HAMILTON, TERZO

Atre corse dal termine della suo secondo ciclo a Maranello, dopo oltre cinque anni di attesa, Kimi Raikkonen ha finalmente colto la sua ventunesima vittoria iridata che gli consente di congedarsi nel miglior modo dalla Casa del Cavallino. Come c'era da attendersi, il finlandese non si è sciolto sul podio come invece hanno fatto i numerosissimi tifosi che ha in tutto il mondo e, soprattutto, quelli della Ferrari che non hanno mai smesso di sostenerlo e che hanno tante motivazioni per gioire al termine del diciottesimo round stagionale. In primis, perché dopo quattro vittorie consecutive è stata interrotta la marcia di Lewis Hamilton in un fine settimana nel quale le Ferrari SF71H sono tornate realmente competitive in pista. Inoltre, perché è arrivata un'importantissima reazione da parte degli uomini di Maurizio Arrivabene, che sono stati assai tosti nel non lasciarsi prendere dalle emozioni dopo alcune prove sfortunate e che hanno trovato la forza di riportare su un piano di parità la lotta con la Mercedes. La vittoria di Austin ha un valore fondamentale dal punto dal punto di vista motivazionale e dà un'importantissima iniezione di fiducia, perché nella testa di una squadra niente può essere più positivo di una così convincente vittoria che consente di affrontare nella maniera migliore le ultime tre corse del mondiale.

Kimi lascia il segno nel finale

Kimi Raikkonen non poteva congedarsi dalla Ferrari senza lasciare il segno, e c'è riuscito proprio nella giornata in cui ricorreva l'anniversario del titolo iridato colto con la Rossa nel 2007. Un mondiale, assai sofferto, arrivato undici anni fa con un solo punto di vantaggio su Lewis Hamilton. Il pilota inglese, a causa di una Mercedes W09 tutt'altro che perfetta, ad Austin non è andato oltre il terzo posto e si è nuovamente trovato nella condizione di applaudire il rivale! Il trentanovenne pilota della Ferrari ha dovuto attendere ben 113 Gran Premi per rimpossessarsi del gradino più alto del podio e superare il primato di Mika Hakkinen, diventando così il pilota finlandese con il maggior numero di vittorie nella massima serie. Il pilota di Espoo è stato semplicemente perfetto nello sfruttare la ritrovata competitività della sua monoposto senza avere l'incombenza di supportare Sebastian Vettel: a causa di due sbavature, anche a Austin il tedesco ha pregiudicato ogni chance di tornare sul gradino più alto del podio e interrompere un digiuno che dura



Icem lascia il se

**I COMPLIMENTI
DI HAMMER PER KIMI**

Appena scesi dalle monoposto nel dopogara, Raikkonen e Hamilton s'incontrano e l'inglese si complimenta subito col vecchio campione fresco vincitore, dimostrando tutta la sua sportività

an
gno





GRANDE FESTA DI RAIKKONEN SUL PODIO

Vettel, sotto, va in testacoda dopo il suo contatto con Ricciardo, nella tornata iniziale. In basso, Kimi davanti a Verstappen e poi sul podio, a destra, col suo ingegnere Carlo Santi, oltre a Verstappen, 2°, e Hamilton, 3°. Al centro, Ricciardo al momento del ritiro

SUTTON-IMAGES.COM



dal Gran Premio del Belgio. Il trentunenne quattro volte iridato tedesco, dopo aver sfiorato la pole, ha preso il via dal quinto posto in griglia a causa della penalizzazione di tre posizioni per non aver adeguatamente rallentato nel primo turno di prove libere, quando la vettura di Charles Leclerc è finita in testacoda. In un fine settimana tutt'altro che da incorniciare, Vettel ha poi commesso nel corso del primo giro un errore di valutazione e precipitazione entrando in collisione con Daniel Ricciardo, dovendo così rincorrere dalla tredicesima posizione dopo essere finito in testacoda.

Con Vettel fuori gioco, la Ferrari ha puntato tutte le sue carte sul finlandese, che è scattato dalla prima fila accanto a Lewis Hamilton con gli pneumatici Ultrasoft e ha subito conquistato la leadership del Gran Premio. Raikkonen ha potuto contare su scelte più lucide da parte del suo muretto box, mentre il pilota inglese si è perso a causa della strategia troppo conservativa di compiere due cambi gomme. Il finlandese, dopo ventuno giri di gara, è passato dalle Ultrasoft alle Soft ed è riuscito a gestire efficacemente il degrado degli pneumatici fino al termine e controllare un ottimo Max Verstappen. Il pilota britannico di Toto Wolff ha provato ad attaccare sul finale il portacolori della Red Bull, ma è finito lungo in una via di fuga e a preferito desistere, accontentandosi della terza posizione finale.

Kimi fa la corsa che ci si attendeva da... Vettel

Verstappen, costretto alla sostituzione del cambio dopo alcuni problemi che l'hanno costretto alla resa in qualifica, è scattato dalla diciottesima posizione

in griglia. L'olandese ha mostrato ancora una volta maturità, sangue freddo e una rimarchevole capacità di trarre il massimo dalla monoposto a sua disposizione. Com'era accaduto anche a Sochi, il pilota di Christian Horner ha mostrato di conoscere come pochi non solo l'arte dei sorpassi, ma anche le tecniche di difesa. Nel finale di gara, con una vettura inferiore e con le gomme in crisi, Verstappen si è meritato gli applausi a scena aperta del pubblico americano quando ha risposto agli attacchi di Lewis Hamilton, che non ha trovato spazio e ha dovuto accodarsi agli scarichi del rivale. Come accaduto a Suzuka con Vettel, Verstappen non fa sconti a nessuno e va dritto verso i suoi obiettivi. Ad Austin, con la sua rimonta dalla nona fila alla piazza d'onore in scia a Raikkonen, il figlio d'arte olandese ha fatto la corsa che ci aspettava di vedere dal campione tedesco della Ferrari, mostrando che dal quinto posto in griglia e con una monoposto certamente più veloce della Red Bull, il pilota della Casa di Maranello era nelle condizioni di puntare al successo. I sessantasette punti di svantaggio della vigilia rendevano certamente proibitiva l'impresa del tedesco di riaprire la corsa al titolo, ma la gara in terra texana rientra comunque nella lista delle occasioni sprecate per il pilota della Ferrari. Sul finale, Vettel si è reso protagonista di un deciso sorpasso su Valtteri Bottas, che denunciava chiaramente le difficoltà incontrate dalle Freccie d'Argento. Problemi che probabilmente finiscono per legittimare la strategia conservativa del doppio cambio gomme di Hamilton. Ed è proprio da questo grintoso sorpasso, e dalla consapevolezza che le Mer-





GETTY IMAGES

LA PRESSE



GETTY IMAGES



cedes sono alla sua portata che il tedesco dovrà riprendere la sua marcia il prossimo fine settimana nel Gran Premio del Messico. Perché è importantissimo chiudere la stagione mettendo sotto i rivali, anche se le chances per il titolo sono ridotte quasi a zero.

Hamilton: due passaggi decisivi nella sua resa

Passando a Lewis Hamilton, questa volta il Re Nero ha da recriminare. Ha siglato la pole, ma l'impossibilità di disputare le prove del venerdì a causa della pioggia, e di verificare i valori in campo, lasciava nei suoi pensieri diversi dubbi, acuiti dalla velocità delle Rosse in qualifica. Hamilton non ha resistito a Raikkonen al via, si è accodato al finlandese, mantenendo il suo distacco attorno ai due secondi fino al termine dell'undicesimo giro, quando ha compiuto un primo e inatteso cambio gomme. Rientrato in pista alle spalle del compagno di scuderia Bottas, l'inglese ha impiegato sette giri per recuperare gli otto secondi di svantaggio da Kimi Raikkonen e portarsi alle spalle del leader della gara. Ed è anche in questo frangente che Iceman ha legittimato la sua vittoria: Kimi ha resistito per un paio di tornate, nonostante fosse più lento di un paio di secondi, prima di rientrare nella corsia box per assolvere il suo cambio gomme. I secondi persi dall'inglese dietro agli scarichi della Ferrari hanno avuto un peso certamente rilevante sul finale, quando il quattro volte campione del mondo avrebbe avuto più tempo per attaccare Verstappen. Altrettanto decisivi sono stati i cinque giri, dal trentunesimo al trentaesimo, che hanno preceduto il secondo cambio gomme di Lewis e che sono costati dai sette ai nove secondi al britannico, a vantaggio di Raikkonen. Gli pneumatici posteriori dell'inglese mostravano un evidente blistering che, per diversi giri consecutivi, l'ha costretto ad alzare il piede e perdere gran parte del vantaggio accumulato. Data la sua evidente difficoltà, è parsa tardiva la reazione del suo muretto box, che l'ha richiamato con due o tre giri di ritardo facendogli perdere prezioso tempo. Nel dopo gara, Hamilton si è mostrato scettico sulla scelta delle due soste. In realtà, più della strategia, gli è stato fatale il tempo perso dietro a Raikkonen e il ritardo con il quale è rientrato per il secondo cambio gomme. Se poi aggiungiamo le difficoltà delle Mercedes, realmente efficaci soltanto per una decina di giri gomme fresche, a sopravanzare Red Bull e Ferrari, si comprende quanto le Mercedes W09 fossero vulnerabili in Texas. Se Hamilton ha dovuto rinviare le celebrazioni per il suo quinto mondiale, il Valtteri Bottas è stato autore di una prova incolore ed è andato in crisi con gli pneumatici sul finale di gara.

Renault sempre più quarta forza

Alle spalle delle tre scuderie di prima fascia, tutte rappresentate sul podio di Austin, la Renault ha compiuto un deciso passo in avanti nella difesa del quarto posto nella graduatoria costruttori. Sono ora ben ventidue i punti che separano la Casa con sede operativa a Enstone e il Team Haas, che non ha adeguatamente sfruttato la corsa sulla pista di casa per raggiungere i rivali francesi. A dire il vero, l'ottava posizione in qualifica di Romain Grosjean,

ottavo in griglia accanto a Nico Hulkenberg, lasciava presagire un confronto aperto ed equilibrato. A rovinare i piani di Gunther Steiner è stato però proprio il pilota francese fresco di rinnovo di contratto che, nonostante la sua esperienza, nel corso del primo giro ha tamponato un incolpevole Charles Leclerc, ancora una volta da applausi in qualifica, dove è nuovamente entrato in Q3.

Hamilton: in Messico il primo match-point

La vittoria di Raikkonen ha acceso l'entusiasmo dei tanti tifosi della Ferrari, ma un po' anche la loro nostalgia. Il finlandese, iridato con la Rossa nel 2007, è certamente tra i preferiti del pubblico. Lo si è visto anche a Monza: quando Kimi colse la pole position e scese dalla sua monoposto fu accolto da un vero e proprio boato del pubblico, che fece tremare le tribune e che rimarrà tra gli episodi indelebili dello scorso Gran Premio d'Italia. In molti già un po' rimpiangono il trentanovenne, perché è un personaggio unico e per certi versi anche ancora più trainante di Vettel.

Ma è giusto che la sua seconda avventura in Ferrari si esaurisca dopo un quinquennio, che si volti pagina per lasciare spazio a un pilota molto promettente come Charles Leclerc, che nel futuro potrebbe rappresentare la risposta della Rossa a Max Verstappen. Con tre corse ancora da disputare e una Ferrari tornata così in palla, non è detto che possano arrivare altre gioie dal finlandese.

Tutto ciò, in attesa di capire se nel prossimo weekend in Messico, esattamente come nel 2017, Lewis Hamilton sfrutterà il primo dei tre match-point a sua disposizione e metterà le sue mani sul quinto titolo iridato. All'inglese basta un settimo posto, un sospiro, per entrare con pieno merito nel novero dei tre piloti più di successo della F1 al pari di Fangio e due step sotto Schumacher. E per passare dalla storia alla leggenda! ●



SUTTON-IMAGES.COM

HAMILTON TENTA LA RINCORSA E QUASI CI RIESCE!

Con la strategia a due stop Hamilton, sopra, ha tentato di impensierire Raikkonen, ma alla fine Kimi, autore di una meravigliosa partenza che l'aveva visto scattare in testa, ha resistito andando a vincere. In basso, Leclerc, subito dopo l'immediato contatto con Grosjean, che di fatto ha rovinato la corsa di entrambi

GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM



LE VOCI FERRARISTE

**GIOVEDÌ
18 OTTOBRE**

RAIKKONEN: «Mi piace Austin, è un bel posto. Nelle varie edizioni le condizioni meteo sono state diverse; lo scorso anno era bel tempo, mentre in precedenza aveva piovuto. Di certo il meteo avrà un ruolo importante nel corso del weekend ed oggi sembra di essere in pieno inverno. In generale non eravamo fortissimi sul bagnato, ma ultimamente siamo andati meglio; in Ungheria ad esempio eravamo piuttosto contenti. Ovviamente tutto dipende da molti fattori, dall'asfalto, dalle condizioni e dal fatto di riuscire a far lavorare bene le gomme o meno. Senza dubbio vogliamo fare bene le ultime gare della stagione. Ci teniamo moltissimo. Ultimamente la nostra prestazione non è stata quella che volevamo e non è stato facile per noi. Ma sono sicuro che possiamo tornare come prima e fare qualcosa di buono».

VETTEL: «Non vediamo l'ora di iniziare questo weekend a Austin. Credo che l'ultimo weekend di gara a Suzuka ci abbia aiutato a capire alcuni aspetti; è ovvio che negli ultimi due Gran Premi non avevamo la giusta velocità, per cui vediamo quello che ci porteranno le prossime gare, anche in termini di prestazioni. Purtroppo alcune gare non sono andate bene per noi durante questa stagione, così gli avversari ne hanno tratto vantaggio. Per noi non è stato l'ideale, ma ora non dobbiamo guardare al passato visto che non è possibile cambiarlo. Dobbiamo concentrarci e guardare avanti, alle prossime quattro gare. Cercheremo ancora di fare del nostro meglio e poi vedremo quello che accadrà. Ci dicono che potrebbe piovare questo weekend. Quest'anno la pioggia delle volte non ci ha aiutato, ma fa parte del gioco e non puoi dare la colpa al tempo; in più non ho paura della pioggia, dal momento che se la nostra macchina è buona, va bene sia sull'asciutto che sul bagnato.

Ora ci concentriamo per vincere; dobbiamo essere veloci e poi ovviamente tutto dipenderà anche da quello che riusciranno a fare gli altri».

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

VETTEL: «Non c'è molto da imparare da una sessione come quella di oggi ed è stato così per tutti. Non abbiamo fatto molti giri buoni ed è evidente che sul bagnato non eravamo abbastanza veloci. Per quanto riguarda la penalità di tre posizioni sulla griglia di partenza, credo che i commissari abbiano applicato la regola molto alla lettera, sostenendo che il tempo che ho impiegato per rallentare sia stato di 27.7 secondi; io ho visto la bandiera rossa, mi sono guardato attorno per accertarmi che non ci fosse una macchina nelle barriere fra le curve 9 e 10, e subito ho rallentato per rispettare la regola. Hanno ritenuto che sia stato impiegato troppo tempo, ma non ci posso fare molto. Le regole sono chiare e noi le conosciamo, ma penso che una cosa del genere sia la prima volta che capita, in condizioni meteo del genere, e sul bagnato in ogni caso si va più lenti».

RAIKKONEN: «Oggi non è successo molto; le condizioni erano difficili, ma abbiamo cercato di girare il più possibile. Avevamo un solo set di gomme da utilizzare senza risentirne, perché è quello supplementare che dobbiamo restituire. Quelli che ci rimangono potrebbero servire per le qualifiche e la gara, per cui eravamo limitati nella disponibilità. Non ho fatto molta attenzione ai tempi perché verso la fine della sessione pomeridiana, dopo aver segnato il tempo con le coperture da bagnato, le Intermedie che avevamo erano molto consumate. Nel corso della sessione abbiamo fatto dei progressi e nel complesso è stato OK, ma non è facile avere un'idea chiara della situazione. Avevamo nuove soluzioni da provare ma date le condizioni non è stato possibile

capire molto. Ora cercheremo di fare il meglio nelle prossime sessioni».

ARRIVABENE: «Spaccatura interna? A me tutta questa storia fa un po' ridere, perché è normale che quando stai guidando il campionato anche l'atmosfera all'interno della squadra e le persone sono più motivate. Quando le cose non vanno nella direzione in cui vorresti iniziare subito i discorsi sulle spaccature. L'ho detto un milione di volte e spero sia l'ultima: discutere di quello che succede va bene, le spaccature non hanno nulla a che fare con le discussioni, ad ogni discussione parte una soluzione. Io non temo le discussioni, temo i silenzi. Dobbiamo trovare il giusto bilanciamento in una macchina che nelle ultime due tre gare non è stata semplice da gestire, specialmente per quanto riguarda le curve lente so che i numeri sono tutti contro di noi, ma è nostro dovere andare in pista senza mollare. Abbiamo svolto analisi a Maranello riguardo ai problemi da risolvere per essere competitivi nelle prossime gare comprese questa e abbiamo trovato alcune risposte. Vedremo poi nei prossimi giorni se oltre ad aver trovato delle risposte abbiamo trovato anche delle soluzioni. Se siamo qui vuol dire che non stiamo dormendo e nelle ultime settimane abbiamo lavorato per risolvere i problemi delle ultime gare. Sarà la pista a dire se le soluzioni funzioneranno. Siamo qui per competere in una missione impossibile però lavorando in questo tipo di ambiente questo è il nostro compito. Le critiche verso Sebastian comunque di certo non arrivano dal team perché come ho detto più e più volte, e lo ripeto anche ora, noi vinciamo e perdiamo insieme».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Oggi eravamo veloci ed è stata una bella sorpresa per noi, soprattutto rispetto agli ultimi eventi. Ovviamente se sei così vicino alla pole, vorresti anche essere avanti, per cui è

un peccato non essere dove meritavamo, per via della penalità da scontare. È vero che oggi siamo tornati ad essere in forma, ma la strada è ancora lunga, per cui non posso dire che domani vinceremo. Comunque penso che saremo vicini e spero che saremo forti tanto quanto lo siamo stati oggi, dopodiché, tutto può succedere».

RAIKKONEN: «Nelle ultime gare abbiamo faticato un po', ma finora nel corso di questo weekend tutto è rientrato nella norma; siamo più o meno dove dovremmo essere. Siamo contenti di come sono andate le cose oggi. Di certo volevamo di più, ma almeno abbiamo dimostrato di esserci. La mattina è partita subito bene. Ovviamente ci sono sempre cose che speravamo di fare o di percepire leggermente meglio, ma non è così facile avendo un tempo limitato sull'asciutto. Durante le qualifiche il feeling con i diversi set di gomme non era del tutto identico, e questo ha reso più difficile sapere quando poter forzare il ritmo. Il vento cambiava in alcuni punti e ciò rendeva le cose un po' difficili, ma in generale siamo andati bene. Non so se sarà un vantaggio partire domani con le Ultrasoft; lo scopriremo. Cercheremo di fare una bella partenza e vedremo quello che accadrà. Credo che dovremmo avere una buona opportunità».

DOMENICA DOPO IL GP

RAIKKONEN: «Ovviamente è fantastico aver vinto questa gara. È stato bellissimo dimostrare a tutti di poter vincere ancora; è questa la ragione per cui siamo qui, per cercare di vincere le corse e i Campionati. È stata una gara avvincente non solo per noi, ma anche per gli spettatori. Per tutto il weekend siamo stati costanti, mi sentivo fiducioso e ne sono felice, soprattutto perché ultimamente avevamo avuto dei weekend difficili per tutta la squadra. È stata una bella battaglia ed è bello vedere di essere ancora veloci e di poter lottare fin quando si può. In questo weekend la macchina si è comportata come ci aspettavamo. La partenza è stata un momento chiave; nella prima parte della gara eravamo



veloci, ho cercato di gestire le gomme e risparmiare benzina. Poi le Mercedes si sono fermate e sono tornate in pista con gomme fresche; a quel punto il mio obiettivo era quello di tenerle dietro prima che anche noi facessimo il nostro pit stop. Se Hamilton ci avesse superato prima della sosta ai box, sarebbe stata un'altra storia. Stiamo ancora lottando per entrambi i Campionati e va bene così. Ora andremo in Messico, dove cercheremo di fare del nostro meglio. Lotteremo fino alla fine!»

VETTEL: «Sono davvero felice per Kimi e per il risultato che ha ottenuto oggi, ma non sono soddisfatto della mia gara e sono spiacente per aver deluso la squadra oggi. C'è stato un contatto con Ricciardo nel primo giro, non sono sicuro che lui mi abbia visto quando mi stavo avvicinando. Volevo mettergli pressione per la curva successiva, non intendevo giocarmi tutto in una curva sola, ma non avevo spazio dove andare, così ci siamo toccati con le gomme e io sono finito in testa coda. Credo che questa fosse una gara importante per tutta la squadra ed è bello vedere che avevamo il ritmo giusto durante la gara, sebbene ci siano ancora molte cose da imparare e capire. Non è stato un periodo semplice per me ultimamente e i risultati non soddisfacenti fanno parte del gioco, ma credo che sia sempre possibile superare le difficoltà».

ARRIVABENE: «La vittoria di oggi premia sia Kimi, che ha disputato una grande gara, che la squadra, capace, in un momento molto delicato, di tornare con grande coraggio sui propri passi, sfidando i nostri diretti avversari ad armi pari. Peccato per Seb, che ha dovuto rimontare dopo un contatto al primo giro. I numeri, in campionato, sono contro di noi, ma ci impegneremo lottando fino alla fine, come abbiamo fatto oggi».

Vincendo a Austin, Kimi spalma la sua carriera e la sua storia con la Ferrari d'una patina lucente che sa d'eternità. Non v'è niente di più struggente del trionfo d'addio d'un ferrarista quasi quarantenne, pronto a salutare Maranello per non tornare mai più, nel frattempo chiarendo che la classe ancora c'è. E con essa palle, orgoglio e volontà.

Comunque sa di foglie caduche e cadute fatte ballare dal vento, questa storia, dai colori infiammati e permeata di sensazioni autunnali, ma proprio per questo con tonalità stupendamente intense e bruciate di poesia.

È un inno ai sogni tardivi, l'urlo sazio di giustizia d'un uomo che non s'è mai sentito finito, la favola di uno diverso dagli altri.

Strano, obliquo con lo sguardo acqueo e la bocca asciutta, sempre taciturno e stufo davanti a selve di microfoni. Fondamentalmente sincero, diretto, mai viscido e dotato del dono speciale di saper far ridere a crepapelle senza sforzo e senza neppure volerlo, baciato da un umorismo surreale, laconico e tutto suo. Kimi tangenziale, insondabile, introverso, sbilenco, dadaista e fuori dagli schemi.

Incline a qualche eccesso, ma mai irreggimentato, agonisticamente e umanamente saporito, velocissimo per decenni e per niente pollo d'allevamento. Inserito all'interno di una storia grande, d'una trama che da decenni si ripete come una favola antica la quale ogni volta cambia attori, rinnovando ma mai tradendo il suo bell'ordito.

Viene un nodo in gola a pensare a Clay Regazzoni quasi 37enne che trionfa a Long Beach 1976 quando in cuor suo sa benissimo che forse quella è la sua ultima, grande occasione per portare la Rossa al successo.

Stessa cosa per Carlos Reutemann a Watkins Glen 1978, mentre a Las Vegas nel 1982 Mario Andretti per sempre saluta la F.1 proprio in terra d'America, partendo per il suo ultimo Gp e con una Ferrari, proprio come aveva fatto Jody Scheckter, due anni prima, al Glen, anche lui versando champagne, ma sul muso della T5 da anonimo 11esimo.

Voglio dire che tra Ferrari, Stati Uniti, terza stagione di vita e storie di piloti che se ne vanno con un abbraccio, v'è tutta una letteratura dolcissima e tenera ed è bellissimo pensare che Kimi sia andato a inserirsi in questo librone lieve e commovente, scrivendo forse la pagina più sportivamente bella e esistenzialmente densa. E, al di là dei sentimenti, v'è una sostanza tostissima: il trionfo nel Gp Usa 2018 è filosoficamente una bandiera sulla luna, un chiodo ben piantato che forse nessuno mai più toglierà. Trascuro di forte e tignosa consistenza mentale. Perché nessuno mai, fino a Austin, aveva vinto un Gp iridato con la Ferrari undici anni dopo aver ghermito il titolo per Maranello. Neanche a Schumi era riuscita un'impresa simile. Perché la Rossa è una dark lady che ti porta in alto, ma nel frattempo, occhio, ti stritolata, ti consuma, ti mangia l'anima. Star



Kimi & la R

UNA VITTORIA INTENSA E COMMOVENTE, SORTA DI LENTE MAGICA CHE RENDE PIÙ SPECIALE E ORMAI INFINITO IL FASCINO DELLA STORIA TRA ICEMAN E LA FERRARI

con lei equivale a sedere sulla punta d'una piramide che, dai e dai, ti graffia le chiappe, prima o poi, in ogni caso piuttosto presto, facendoti venire voglia di smettere di godere & soffrire di lassù.

Kimi no. Per lui la Rossa non è mai stato un problema. Egli è il menefreghismo elevato a impermeabilità psichica. Piuttosto trova più facile lasciare momentaneamente la F.1, provando rally & Nascar, ma poi torna. Paradossalmente, il solo ad aver debuttato con una superlicenza a tempo - alla 23esima gara in macchina della sua vita -, passerà agli annali come uno dei campioni più longevi e inaffondabili della F.1 più stressante, psicologicamente abrasiva e consumisticamente sfiancante della storia.

Dai, 'sta prodezza nel Gp Usa è sacrosanta. Vederlo uscire anonimo dall'orbita Rossa dopo anni supplementivi di ragioneristico scudierato avrebbe fatto male al sangue di tutti. In fondo lo scorso anno aveva re-



ossa, ora è per sempre

galato a Vettel Monaco e Ungheria e poi per cosa? Per niente, col senno di poi. E allora rassicura, rinfresca l'anima e allietta il cuore vederlo ristappare champagne come ai bei tempi, come se un niente fosse passato da Interlagos 2007, il giorno più pazzo, entusiasmante e predatorio nella di lui storia e della Ferrari. Due che da lì e per sempre sono e saranno destinati a restare uniti dall'amore quasi sorpreso degli amanti fortuiti, figlio d'un attimo folle di quelli che il sogno gli scoppia addosso e poi mai dimenticano quell'incanto.

Sì, l'ultimo bacio ha l'adrenalina, le endorfine e il batticuore del primo. Epoi la stagione non è mica ancora finita e chissà. Ma, comunque vada, qualsiasi cosa succeda a Kimi nelle prossime corse o l'anno venturo con la Sauber-Ferrari-Alfa, questo trionfo commoventemente balsamico impedisce di scovare rughe impietose in uno dei rapporti più lunghi e

L'APOTEOSI DI UN PILOTA GIUSTO, VELOCE E TENACE

Kimi con l'espressione di colui che resterà felice per tutta la vita a seguito di questo liberatorio trionfo di Austin. Il modo migliore per vivere il tramonto del suo rapporto lavorativo con la Ferrari, all'interno di un legame che non finirà mai

sentiti di quest'era altrimenti ghiaccia, universalmente mercenaria e frigidina.

Okay, il rapporto di lavoro tra Raikkonen e la Rossa finisce perché tutto nella vita, prima o poi, ha termine. Nulla dura perpetuo, né nell'orbe terracqueo né al di sopra. Perfino Dio, ch'è eterno, per precauzione lascia due testamenti, hai visto mai.

Kimi, invece e intanto, ci dona la serata infuocata Stars and Stripes e l'ultimo giro fatato in cui quella Sf71H braccata è davanti e ci resta, fino alla fine. A spiegarci romanticamente, a mezza bocca con frasi a mitragliate corte e un sorriso storto, quindi proprio come piace a Kimi, che tra lui e la Ferrari ciò che sta finendo è semplicemente e burocraticamente un rapporto lavorativo, ma la storia d'amore, be', quella proprio no. Dopo Austin e quest'impresa cristallizzata nel tramonto texano, la storia d'amore tra Kimi e la Ferrari non finirà mai. ●

Serenità ormai perduta

VETTEL SBAGLIA ANCORA, SIA IN PROVA CHE IN GARA E IL SUO CASO DESTA SEMPRE PIÙ CATTIVI PENSIERI. PROVIAMO A CAPIRE COSA STA SUCCEDENDO

La serenità perduta. Sebastian Vettel è da qualche tempo una sbiadita copia del pilota che conosciamo fino a qualche mese fa. Incerto, quasi timido, distratto, inconcludente. Cosa è accaduto? Una presa di coscienza che Lewis Hamilton è così imbattibile da averlo mandato fuori giri? Oppure c'è qualcosa, magari nella vita privata, che lo rende ansioso privandolo della concentrazione necessaria? Maurizio Arrivabene, team principal Ferrari, dice sempre che si vince e si perde tutti assieme, ma alla lunga questo concetto può anche infastidire considerando tutti i punti che Vettel, bontà sua, ha buttato letteralmente nel bidone della spazzatura di gara in gara. Vederlo nuovamente finire in testacoda esattamente come a Monza o a Suzuka, in tentativi di sorpasso male calcolati, lascia di stucco. Sbaglia una volta? Ci può stare, ma se poi, più o meno in fotocopia, ti ripeti ossessivamente (e va ricordato anche il contatto avvenuto con Bottas a Le Castellet in piena estate alla prima staccata dopo il via), è anche lecito iniziare a trasformare l'errore in un caso. Vettel è un ragazzo intelligente, dotato di grande umorismo, che ha sempre cercato di non fare drammi sulle sciocchezze commesse, ma dopo le ennesime sbavature registrate ad Austin, anche lui sembra aver perso la pazienza con se stesso. Perché non c'è stato soltanto lo sbaglio con Daniel Ricciardo alla curva 13, figlio di un lungo nella precedente staccata della curva 12 quando già aveva infilato il rivale della Red Bull permettendo all'australiano di replicare e attaccarlo a sua volta, ma bisogna annotare la terribile svista nelle prove libere del venerdì. Come a Spielberg, quando involontariamente aveva bloccato Carlos Sainz alla prima curva nella Q1 ed era stato penalizzato in griglia di partenza, evento che gli era costata la probabile vittoria poi andata a Max Verstappen, questa volta non ha adeguatamente rallentato con l'esposizione della bandiera rossa causata da una uscita di pista di Charles Leclerc. Vettel ha tentato di difendersi con i commissari sportivi e certamente questa regola è alquanto sciocca e di difficile valutazione, ma se è



così per tutti occorre adeguarsi. Ed ecco che è arrivata una penalità di tre posizioni. Considerando la prima fila persa dopo una qualifica che ha mostrato le grandi qualità di Vettel, la rabbia era tanta anche alla luce della fantastica corsa messa in scena da Kimi Raikkonen, scattato da quella seconda posizione che doveva essere del tedesco. Dunque, la Ferrari poteva mettere a segno anche una doppietta e Vettel, se fosse partito dalla prima fila, sicuramente si sarebbe portato al comando della corsa gestendola a proprio piacimento. Ma con i se e con i ma la storia non si fa. E siamo qui a registrare l'ennesima rimonta figlia di una valutazione errata al primo giro. Come reagire davanti a questi episodi? Vettel è arrivato a scusarsi con la squadra, già prima di partire per gli USA, per l'occasione iridata ormai lasciata a Hamilton. Parole che gli fanno onore, ma che devono averlo sicuramente turbato dal punto di vista

QUEL DUELLO FINITO ANCORA MOLTO MALE

Ancora Vettel vs Red Bull. Dopo essere stato beffato da Verstappen in Giappone, Seb resta male dopo questo contatto con Ricciardo che lo spedisce in testacoda e di fatto gli rovina il Gp Usa che alla fine lo vedrà quarto

psicologico. E non potrebbe essere diversamente quando sei un campione e ti accorgi che hai perso un mondiale più che altro per tue colpe. Come se in una finale del mondiale di calcio, a un grande giocatore capitasse di sbagliare non uno, ma due rigori e in più anche un goal a porta vuota. Chiunque ne uscirebbe devastato. Nel dopo gara di Austin, un Vettel serio come non mai non si è tirato indietro e prima ha cercato di giustificare il contatto con Ricciardo, poi si è lasciato andare a un poco chiaro: "Non è un bel periodo, ci sono un po' di cose diverse dal passato, ma nulla che non si possa superare". A cosa alludeva Vettel? L'unica cosa giusta da fare è quella, da parte di tutti gli uomini del team Ferrari, di non abbandonare Vettel, ma al contrario di farlo sentire ancora di più parte della grande famiglia di Maranello. Fargli sentire tutto il calore e la fiducia, che non deve crollare, nei suoi confronti. Un atto di affetto necessario per renderlo nuovamente sicuro e protetto. Il fantastico Vettel visto a Spa, capace di superare Hamilton all'uscita del Raidillon non solo di motore, ma per avere imboccato l'Eau Rouge come se non ci fosse un domani, non può essere svanito nel nulla. Certo, il mondiale ormai è andato anche se la matematica lascia aperte piccole speranze. E allora vogliamo vedere a Città del Messico un Vettel carico, un Vettel efficace come nella qualifica di Austin e non più quello incerto delle gare di Monza e Austin. Siamo convinti che il buon vecchio Seb c'è ancora da qualche parte... ●





SUTTON-IMAGES.COM

Verstappen

bella la vita al Max

Per assegnare a un pilota la palma di fenomeno servono gare ben precise, prestazioni da fantascienza, risultati impensabili. Cose che accadono molto raramente. Ebbene, ad Austin queste particolari condizioni si sono verificate tutte assieme per accompagnare con decisione Max Verstappen verso la porta che permette l'accesso ai grandi. Certo, ha già offerto notevoli prestazioni l'olandese della Red Bull in queste sue prime 78 gare in F.1, ma quella di domenica ha un sapore particolare, ancora più forte anche delle vittorie ottenute fino ad ora. Che erano arrivate o con l'aiuto dei ritiri altrui (Barcellona 2016 e Spielberg 2018) o per netta superiorità della sua monoposto in precise circostanze (Sepang e Città del Messico 2017). Ma ad Austin è accaduto qualcosa di straordinario.

UNA RIMONTA STRAORDINARIA, UN SECONDO POSTO CHE ESALTA COME IL PRIMO DURO CORPO A CORPO CON HAMILTON. UN GP AL TOP PER L'OLANDESE

La RB14 non era apparsa in grado di poter competere con Mercedes e Ferrari, come dimostrato in qualifica dai tempi del suo compagno Daniel Ricciardo, a 1"2 dal poleman Lewis Hamilton, mentre lui nel terzo turno libero, finalmente con pista asciutta, aveva accumulato quasi un secondo dal più veloce, Sebastian Vettel. Sabato pomeriggio, Verstappen nel finale del Q1 ha preso un cordolo in maniera garibaldina e la sospensione non ha retto impedendogli la partecipazione alla Q2. Sarebbe partito dalla settima fila, invece, il team ha deciso per sicurezza (e considerando il contrattempo avuto) di sostituire il cambio e così anziché tredicesimo Max si è ritrovato diciottesimo in griglia di partenza. «Non siamo preoccupati, ci farà divertire», ha commentato Helmut Marko a chi gli chiedeva se era dispiaciuto.



della Mercedes. Merito certamente della RB14, ma moltissimo della sua guida su questo circuito molto impegnativo dove un pilota può anche inventarsi traiettorie diverse dalle abituali rotaie. Verstappen si è portato a poco meno di 3" da Raikkonen al 40° giro e non si è scomposto affatto quando Hamilton, in poderoso e furioso recupero gli è arrivato alle spalle. Un finale di gara così ha emozionato non poco con tre monoposto di diversi costruttori racchiuse in tre secondi.

Tutto poteva accadere. Più volte negli ultimi due anni, Verstappen si è trovato a battersi con Raikkonen e praticamente sempre l'ha avuta vinta. Non l'anno scorso però, proprio ad Austin, quando un sorpasso con taglio di pista lo aveva portato a una giusta penalità e quindi respinto dal terzo gradino del podio. Questa volta, il vecchietto Raikkonen è stato micidiale nella guida bloccando ogni passo, ogni invenzione, ogni tentativo del giovane Max di succhiargli la scia. Ma nello stesso tempo, Verstappen si è dovuto guardare da Hamilton e la pressione del britannico è stata tale che al 54° giro il pilota Red Bull è arrivato lungo in una staccata. Il quattro volte iridato si è avventato sulla preda, ma con una resistenza stoica, Verstappen ha respinto Hamilton che ci ha provato all'interno, con l'incrocio di traiettorie e all'esterno fintanto non è finito in via di fuga.

Non c'era ancora stato un confronto diretto così duro tra i due e l'esito è stato semplicemente bellissimo da vedere. Ecco, concludere secondo con una monoposto che era stata inferiore per tutto il weekend dopo essere partito dalla diciottesima posizione, avere gestito a meraviglia le gomme (il team aveva programmato un secondo pit-stop che poi non è stato necessario), avere respinto l'attacco di un certo Hamilton che aveva intravisto la possibilità di chiudere i conti per il mondiale ad Austin, avere messo pressione a Iceman, è stato qualcosa di straordinario. Verstappen lo abbiamo criticato sempre volentieri per i suoi eccessi in pista e verbali (e qui bisogna dire che i suoi continui sberleffi alla power unit Renault sono piuttosto sciocchi, anche alla luce di questo risultato), ma come scritto più volte, da Montecarlo in avanti si è trasformato nel modo di gareggiare e la recita in Texas è stata probabilmente una delle sue migliori interpretazioni mai viste. ●

to nel vedere il suo pupillo in penultima fila. Pareva un eccesso di confidenza e invece Verstappen si è inventato la corsa dell'anno: «La chiave sono stati alcuni sorpassi che ho fatto nel corso del primo giro e l'undercut con Bottas al pit-stop, che mi ha permesso di finirgli davanti, fatto importante perché non sarebbe stato facile riuscire a passarlo se finivo alle sue spalle». Già nono al secondo passaggio, Verstappen era quinto al sesto giro, dietro a Ricciardo che dopo due passaggi si è dovuto ritirare con la vettura che improvvisamente si è spenta. Un black out totale delle batterie e tanto per cambiare ancora una volta l'australiano si è ritrovato con un nulla di fatto nelle mani mentre il suo compagno di squadra ha iniziato a volare. Ritrovatosi quarto, al 22° giro è arrivata la chiamata per il cambio gomme, da soft a supersoft e qui si è verificato il sorpasso al box molto importante a Bottas, che ha "pittato" la tornata seguente.

A quel punto, superato con facilità Vettel che lo aveva lasciato andare per rientrare a sua volta al pit-stop, Verstappen era terzo ed ha iniziato a girare costantemente su tempi di tutto rispetto. Quando Hamilton ha dovuto affrontare la seconda sosta al 37° giro, Verstappen ha iniziato a sognare. La sua Red Bull teneva il passo sia della Ferrari sia

**UN SECONDO POSTO
FIGLIO DI UN RIMONTONE**
Scattato dalle retrovie, Max Verstappen è stato autore di una rimonta davvero incredibile culminata con un secondo posto esaltante

GETTY IMAGES



GP USA

RIMONTA IN ATTO

Force avanza

IL TEAM RINFRANCATO ECONOMICAMENTE È SEMPRE IN TOP TEN
MALGRADO LA SQUALIFICA DI OCON. PEREZ COSÌ È BUON OTTAVO

Avanti tutta, l'obiettivo McLaren si avvicina sempre più. La Racing Point Force India prosegue la sua scalata nella classifica costruttori dopo l'azzeramento dei punti avvenuto a partire dal Gp del Belgio per il cambio di proprietà, da Vijay Mallya alla cordata guidata da Lawrence Stroll. E dopo i punti pesanti racimolati da Esteban Ocon e Sergio Perez proprio a Spa e a Monza, la battuta d'arresto di Singapore, ecco un tris pesante, benché carico di pochi punti. Il messicano infatti, nelle ultime tre gare ha visto l'arrivo sempre in top 10 e lo avrebbe fatto anche Ocon se non fosse stato squalificato dopo il Gp per un flusso del carburante nel corso del primo giro superiore a quanto consentito

dal regolamento. La sesta posizione nel campionato per team si avvicina ed ora il team di Zak Brown è a sole 11 lunghezze, 47 contro 58. Di più, difficilmente la Force India potrà ottenere in quanto la Haas si è portata a 86 punti, troppo lontana. Si respira un'aria di serenità nella squadra "rosa". La nuova proprietà ha coperto in questi giorni tutti i debiti che si erano accumulati sulla scrivania dell'ufficio amministrativo, un bel segno di fiducia nei confronti dei fornitori e di tutti coloro che avevano iniziato a guardare l'ex Mallya e la sua compagnia con sguardo torvo. Sono arrivati i soldi della cordata di Stroll e anche la VJM11 ne ha tratto vantaggio godendo di alcuni sviluppi che inizialmente erano

stati fermati. Alla vigilia di Austin, è stato confermato per il 2019 Perez, ulteriore segnale di positività. Non che ci fossero dubbi sull'allungamento del contratto al messicano, ma mettere nero su bianco è sempre meglio per dissipare gli ultimi dubbi. Manca solo l'annuncio di Lance Stroll per completare l'organico del prossimo anno. In America, Perez e Ocon hanno offerto una ulteriore dimostrazione di forza entrando entrambi nella Q3 della qualifica, con il francese che è risultato il primo degli altri ottenendo la settima prestazione. A dimostrazione del gran talento che lo accompagna da sempre. Ocon in gara ha tenuto la posizione a lungo concludendo ottavo, superato dalle due Renault che, con sorpresa, in gara hanno avuto un passo molto valido con Nico Hulkenberg e Carlos Sainz particolarmente ispirati. Poi, la doccia fredda della squalifica. Perez, decimo in qualifica, ha ripetuto tale piazzamento anche nel corso del Gran Premio non riuscendo a mettersi alle spalle la Haas e Kevin Magnussen. Ocon, il danese e Perez hanno tagliato il traguardo in volata, una corsa molto combattuta per gli ultimi punti disponibili. Ma anche per Magnussen è arrivata la squalifica sempre per consumo del carburante non regolamentare, e così Perez da decimo si è ritrovato ottavo. Per quanto riguarda il buon Esteban, che ha avuto la certezza di poter concludere la stagione con la Force India dopo che a fine estate sembrava ormai certo l'arrivo anticipato di Stroll, stupisce come riesca a mantenere una grande serenità quando è all'interno dell'abitacolo nonostante tutte le voci che girano da settimane sul suo futuro. Prima doveva perdere il sedile a Monza, poi quando ha capito che le porte Force India per il 2019 e si è guardato attorno, non ha trovato spazio in Renault e McLaren, alla fine rimane una piccola possibilità in Williams come alternativa a un anno sabbatico (almeno si spera che sia solo un anno).

Massimo Costa

Le Force India sono state competitive anche a Austin, malgrado la squalifica di Ocon, qui in primo piano. Dietro di lui, Perez, giunto alla fine ottavo

GP
USA

COLPO D'ALA

Nico Hulkenberg negli Usa ha riacquisito tutta la sua sicurezza, dopo il bellissimo sesto posto in gara, davanti al compagno di squadra Sainz, per la delizia della Renault

SUTTON-IMAGES.COM

Renault si rilancia

GRAN SESTO HULKENBERG CHE PRECEDE IL SUO COMPAGNO DI SQUADRA SAINZ: IL 4° POSTO COSTRUTTORI "TIENE" BENE!

Per i colori Renault, quella Austin si annunciava come una trasferta insidiosa e, per certi versi, decisiva nella difesa del ruolo di quarta forza nel mondiale. In primis, perché sulla pista texana i rivali del Team Haas F1 giocavano in casa ed erano iper-motivati. Inoltre, la scuderia del North Carolina nelle precedenti corse di Sochi e Suzuka si era avvicinata di ben sette punti, riducendo a sole otto lunghezze il suo svantaggio.

E con i giudici che soltanto il primo giorno di novembre si esprimeranno in merito alla provvisoria esclusione subita da Romain Grosjean a Monza, decisione che darebbe sei punti alla scuderia americana e ne toglierebbe due a quella transalpina, si comprende che dalla parti di Enstone, sede del quartiere operativo della Renault, lo stato di tensione alla vigilia del diciottesimo round stagionale fosse alto. Se, da un lato, il neo arrivato Marcin Budkowski sta preparando un futuro che, con l'arrivo di Daniel Ricciardo, il rafforzamento dello staff tecnico e il rinnovamento delle strutture non può che essere ambizioso, per quel che concerne la fase conclusiva

di questa stagione l'obiettivo dell'advisor tecnico Bob Bell, del telaista Nick Chester e del motorista Remi Taffin non può essere che quello di spremere il massimo dall'attuale RS18 e consolidare il suolo di prima quadra alle spalle dei tre team di prima fascia.

Che la sfida in Texas si preannunciasse assai tirata lo si è compreso si dalle qualifiche, con Renault e Team Haas in grado di far breccia in Q3 con una vettura a testa. La quarta fila condivisa tra Nico Hulkenberg e Romain Grosjean, divisi da 35 millesimi, lasciava infatti presagire una lotta molto serrata. In realtà, le cose per il team diretto da Cyril Abiteboul le cose si sono messe bene sin dall'inizio. Nel corso del primo giro Romain Grosjean è stato costretto al ritiro a causa di un tamponamento ai danni di Charles Leclerc. Anche la seconda vettura del team a stelle e strisce, quella di Kevin Magnussen, non ha conquistato punti a causa di una squalifica nel dopogara causata da un eccessivo consumo di carburante (oltre 105kg) che ha vanificato la nona posizione colta dal pilota danese.

Alla pesante battuta d'arresto del team di Gunther Steiner ha risposto una brillante performance di entrambi i piloti Renault. Nico Hulkenberg ha migliorato la posizione allo start conquistando un ottimo sesto posto davanti al compagno di scuderia Carlos Sainz, che ha scontato cinque secondi di penalizzazione durante il cambio gomme per essere andato oltre i track-limits e non aver ceduto una posizione. Una penalizzazione parsa molto severa, ma che non ha inciso sul risultato colto dal madrileno in una giornata molto positiva che ha consentito ai colori Renault di portarsi a ben venti punti il proprio vantaggio sul Team Haas.

«Abbiamo avuto una buona strategia, partendo con gli pneumatici Ultrasoft per poi passare alla mescola più dura che avevamo a disposizione per terminare la gara con un solo pit-stop – ha spiegato il pilota tedesco, che ha raggiunto Perez e Magnussen al settimo posto nella classifica di campionato – Oggi abbiamo raggiunto il nostro obiettivo e colto il miglior risultato a nostra disposizione. Nel fine settimana, la vettura è costantemente migliorata. Soltanto in vista delle qualifiche abbiamo trovato l'assetto definitivo. Ora sarà molto accesa la lotta per la settima posizione nel mondiale piloti nelle tre corse che restano alla fine della stagione. È questo il nostro principale obiettivo insieme alla conquista della quarta piazza nella graduatoria costruttori».

Alessandro Gargantini

È ANDATO TUTTO
BENE IN GARA:
LA MACCHINA
ERA OKAY
E LA STRATEGIA
È STATA OTTIMA

NICO HULKENBERG

”



GP
USA

FASE CALANTE

di Massimo Costa

Il Circus non sta bene

GETTY IMAGES

Costi per le squadre sempre più insostenibili, budget dei top team che fanno spavento, audience televisiva in calo. Non è un momento facile per la F.1. La perdita di interesse da parte degli appassionati, soprattutto dei giovanissimi, per un mondiale ormai assegnato è evidenziato dai dati negativi riguardanti il calo dei telespettatori per il recente Gp di Russia, un meno 20 per cento rispetto alla stessa gara svoltasi nel 2018. E il segno meno è costante di anno in anno, anche se in piccola percentuale, per tutta la copertura del campionato. Un fatto concreto, motivato dal passaggio della F.1 dai canali liberi alla pay-tv, come l'Italia che ha lasciato sul campo almeno 3-4 milioni di telespettatori abituali. E la lista dei Paesi che mandano in onda la F.1 solamente sulle tv a pagamento è decisamente al-

COSTI ALLE STELLE E L'APPEL CHE CROLLA, SPECIE TRA I PIÙ GIOVANI. LA F.1 È IN CRISI E I TEAM PRINCIPAL DANNO VITA A UNA RIUNIONE "CARBONARA"

ta, forse troppo. Un fatto che ferisce e innervosisce, soprattutto Liberty Media che crede come non mai nella esposizione televisiva e che fa del marketing il suo punto di partenza, anche se è proprio la società americana a credere nella pay-tv. E per fortuna che Sebastian Vettel in questi ultimi due anni ha impegnato Lewis Hamilton ravvivando una F.1 che altrimenti sarebbe stata schiacciata dal dominio assoluto Mercedes, come del resto accaduto tra il 2014 e il 2016. Al contrario, si è sempre riscontrato un pieno in tutti gli autodromi, soprattutto europei, in cui la F.1 ha fatto tappa. Dunque, la massima categoria del motorsport continua ad attrarre quando vi è la possibilità di vederla dal vivo per il pathos che riesce sempre a creare, ma è chiaro che la televisione non può trasmettere le emozioni che si respirano



LA PRESSE

**UN MOMENTO
DI RIFLESSIONE**
La Rossa e tutta la F.1
vivono un momento
di crisi d'identità
e d'appeal, a giudicare
dal calo di audience.
Sopra, Arrivabene
e Wolff a colloquio

dalle tribune. Un bel problema insomma, che va a sommarsi a quello dei costi insostenibili per i team. A Suzuka, si è saputo che si è tenuta una riunione carbonara tra i team principal. Un incontro certamente inedito, senza la presenza di rappresentanti di Liberty Media o della FIA. Di cosa si è parlato? Nulla è trapelato, ma sicuramente il tema principale è stato il futuro della F.1, come salvarla, come migliorarla, come intervenire sulle monoposto e sulle power unit. Al di là dell'audience televisiva, che comunque per gli sponsor è decisiva per effettuare investimenti, è sempre attuale la voce costi che sta separando sempre più il paddock F.1. Da una parte tre team che possono permettersi di mettere sul piatto 400-500 milioni di dollari, dall'altra chi arriva mediamente a 250 e anche meno. Si dirà che in tut-

**IN TERMINI
DI AUDIENCE
VA BATTUTA
LA CONCORRENZA
IL CUI SIMBOLO
È LA PLAYSTATION**

MAURIZIO ARRIVABENE



ti gli sport per squadre funziona così, come nei vari campionati nazionali di calcio. Ma se nel gioco del pallone può sempre accadere che il piccolo Levante riesca a sconfiggere il Real Madrid o che il Manchester City viene fermato dal neo promosso Wolverhampton (perché in campo ci vanno 22 uomini e il risultato dipende solo da loro), in F.1 non accadrà mai che la Haas abbia la meglio sulla Mercedes, e anche a piloti invertiti. Perché? Semplicemente per motivi tecnici. Se 20-25 anni fa la forbice tra un top team e l'ultimo del paddock era di uno a dieci, oggi è di uno a cento. Come fermare questo divario, come cercare di allargare la competitività nel mondo della F.1? Franz Tost è stato molto chiaro. Il team principal della Toro Rosso, squadra satellite della ricca Red Bull, ha specificato che occorre creare un budget-cap (e questa è l'intenzione di Liberty Media, ma dal 2021), ovvero un limite di spesa uguale per tutti come già aveva proposto anni fa, venendo criticato, l'ex presidente FIA Max Mosley. Tost sottolinea che chi ritiene sia impossibile controllare i conti delle squadre sbaglia. Secondo il team principal austriaco, basta inviare, anche settimanalmente se occorre, persone apposite in ciascun team in grado di controllare costantemente i libri contabili. Tost non sbaglia, la sua idea è chiara e condivisibile. Ma difficilmente lo sarà per i top team come Mercedes, Ferrari, Renault e la stessa Red Bull. Anche per una banale questione di immagine. Esempio: a parità di costi, la Sauber potrebbe cominciare a dar fastidio alla Mercedes o alla Ferrari, e come la prenderebbero i rispettivi consigli di amministrazione? Possono, oggi, Ferrari e Mercedes permettersi di essere sconfitte costantemente da un "garagista" come la Sauber o come la Haas? La risposta già la potete immaginare e tutto si gioca proprio attorno a questo aspetto. I grandi vogliono rimanere grandi, di conseguenza i piccoli rimarranno sempre piccoli. Ma quale futuro potrà avere la F.1 davanti a questo "progetto"? Maurizio Arrivabene, team principal Ferrari, ha provato ad affrontare l'argomento: «Sulla riduzione dei costi siamo tutti d'accordo. Ma è una parte della soluzione. Standardizzare va bene, equalizzare no. Pensate al Real Madrid, mica si può chiedergli di rinunciare alle sue stelle per mandare in campo la squadra B. Piuttosto dobbiamo studiare come attirare i giovani, perché non ci siamo accorti che l'audience della F.1 è invecchiata e c'è da battere la concorrenza, come la playstation». ●

GP USA

LE TRATTATIVE

Settimana piuttosto calda quella che ha preceduto l'arrivo ad Austin, dove poi nel paddock del tracciato americano si sono apprese ulteriori novità per quanto riguarda il mercato piloti per la stagione 2019. Pascal Wehrlein, che era tra i principali candidati alla Toro Rosso, è uscito dalla lista privilegiata di Helmut Marko firmando per il team Mahindra in F.E, dove poi anche Stoffel Vandoorne è approdato divenendo la punta della HWA Mercedes. Ecco quindi che due dei più interessanti giovani piloti emersi in F.1 negli ultimi anni, hanno dovuto prendere la via della serie elettrica, che ringrazia e si sfrega le mani considerando che la neo entrata Nissan si è presa la briga di tastare il terreno con Fernando Alonso. Ma torniamo alla Toro Rosso. Mister Marko si era annotato il nome di un ragazzo

**ALBON
TORO**

A destra Alexander Albon pronto a debuttare nella prossima stagione nel Mondiale di F.1 con la Toro Rosso. Sotto al centro Kubica e in basso a sinistra Ocon: entrambi sono in trattativa per guidare la Williams nel 2019



SUTTON-IMAGES.COM

Mercato ancora caldo

TORO ROSSO PUNTA SU ALBON. SIROTKIN, OCON E KUBICA SI CONTENDONO UN SEDILE IN WILLIAMS. PEREZ RINNOVA

che agli inizi della carriera aveva subito bocciato dopo averlo brevemente inserito nel programma Junior Red Bull, Alexander Albon. L'anglo-thailandese, anche Junior Lotus dopo essere stato scaricato da Marko, è ora il principale candidato a guidare la Toro Rosso il prossimo anno. Attualmente secondo in F.2, la serie cadetta potrebbe fregiarsi di avere portato in F.1 nel 2019 i primi tre della classifica

LA PRESSE



nerale: George Russell (Williams), Albon appunto e Lando Norris (McLaren). Non male proprio anche se a farne le spese sono altri giovani di talento come Esteban Ocon o come detto sopra, Wehrlein e Vandoorne. Si entra con fatica e si esce con estrema facilità da questa F.1 che valuta e dimentica sempre troppo in fretta. Dunque, Albon ora deve risolvere il contratto con Nissan che lo aveva già ingaggiato per la F.E nel team e.dams affiancandolo a Sebastien Buemi. Per questo il costruttore giapponese si è fiondato su Alonso anche se Marko potrebbe girargli, in cambio della "libertà" di Albon, Brendon Hartley che a questo punto lo si può considerare sul piede di partenza.

Ad avvalorare tale situazione tra Nissan e Toro Rosso, il fatto che Albon non si è presentato ai test collettivi pre campionato della F.E a Valencia. Poi, c'è il capitolo Williams. Dopo l'annuncio di George Russell, pareva certa la riconferma di Sergey Sirotkin, ma la posizione del bravo russo,



GETTY IMAGES

che di certo da rookie ha dovuto sopportare una situazione di non competitività della vettura decisamente fastidiosa, è in forse. Robert Kubica si sta dando da fare con un marchio della compagnia petrolifera polacca Lotos (PKN Orlen) che potrebbe mettere sul piatto 10 milioni di dollari. Per poi utilizzare sulle vetture un altro brand, sempre di quel gruppo, Spot Café. Kubica non si arrende e gioca le sue ultime carte, ma in ballo c'è anche Esteban Ocon, che pareva ormai senza chance. Il francese a dire la verità non sembra troppo convinto e ad Austin ha voluto spiegare che se dovesse entrare in Williams ne sarebbe molto felice, ma vi correrebbe per un solo anno. Perché il suo obiettivo è quello di entrare nel team Mercedes nel 2020, sempre che Valtteri Bottas non venga riconfermato. La Racing Point Force India ha invece confermato ufficialmente Sergio Perez (era solo una formalità) ed ora si attende l'annuncio di Lance Stroll.

Massimo Costa

Ali 2019 nuove regole

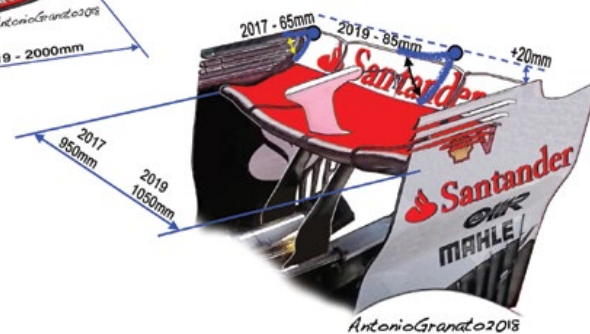
LA FIA RIVEDE ANCORA I REGOLAMENTI TECNICI PER RENDERE LE MONOPOSTO MENO SENSIBILI AI DISTURBI AERODINAMICI

La Fia, ancora una volta, rivede i regolamenti tecnici e lo fa nuovamente allo scopo di rendere le macchine meno sensibili ai disturbi aerodinamici che si subiscono quando si è in scia ad un'altra vettura. Le dimensioni delle ali, riviste già dal 2017, subiranno nuovamente delle modifiche ma, anche, delle auspicate semplificazioni. Partendo dall'ala anteriore, questa verrà allargata ulteriormente arrivando ad una ampiezza massima di ben 2000 mm, arrecando, forse, qualche problema ai piloti nelle fasi di manovre ravvicinate. Verrà aumentata anche l'altezza massima dell'ultimo elemento superiore dell'ala che potrà essere ancor più alto di prima 20mm in più rispetto all'attuale limite. Maggiorazione resa necessaria per due motivi: garantire alla macchina il mantenimento in scia di un buon livello di carico aerodinamico, permettendole di rimanere vicino alla vettura che la precede anche durante i curvoni veloci e compensare anche la semplificazione dell'ala e l'eliminazione degli upper flap.

Un'ala meno sofisticata dovrebbe, infatti, secondo chi ha riscritto il regolamento tecnico, risentire meno delle turbolenze delle scie. A scomparire del tutto saranno poi quelle appendici aerodinamiche verticali che deviano i flussi all'esterno. Questo per non consentire più di "spazzare" all'esterno troppa aria che andrebbe a penalizzare oltremodo chi, in fase di sorpasso, esce dalla scia. Oggi le vetture di F1 sono, infatti, come degli enormi spazzaneve che

deviano masse enormi di aria all'esterno e le macchine che tentano il sorpasso, affiancando chi precede, vengono letteralmente investite e frenate da questo flusso smisurato. Sempre per diminuire il flusso esterno, verranno eliminati anche i profili aerodinamici posti all'interno delle gomme anteriori, vicino alle prese d'aria dei freni, e verrà vietato, per lo stesso motivo, il soffiaggio dell'aria attraverso il mozzo.

Proseguendo verso il posteriore, anche i deflettori laterali, ai lati del cockpit, saranno rivisti con una riduzione d'altezza di ben 15cm. Altri interventi importanti, dal punto di vista dimensionale, riguarderanno anche l'ala posteriore. La Larghezza dell'ala passerà dagli attuali 950mm a 1050mm ma la novità principale riguarda le dimensioni dell'elemento mobile posteriore: il DRS. Dal 2019 avrà la possibilità di disporre di una corda maggiore - 20 mm in più - e di un angolo di apertura portato da 65mm a 85mm. Questo permetterà di abbattere maggiormente il drag (resistenza all'avanzamento) che dopo le modifiche apportate nel 2017 era aumentato sensibilmente a seguito delle maggiorazioni di carreggiata e delle dimensioni delle gomme. Di fatto pur avendo allargato nel 2017 l'ala posteriore da 750mm a 950mm i progettisti hanno però dovuto ridurre la corda dell'ala mobile a causa - come richiesto dal regolamento - della maggiorazione del profilo principale fisso. Questo aveva mantenuto quasi invariata l'area/superficie che il DRS "libera" alla sua apertura ri-



petto all'anno precedente. Il guadagno, quindi, è stato quasi il medesimo mentre però il drag complessivo della vettura era aumentato sensibilmente a causa dell'allargamento della carreggiata della vettura e dell'aumento delle dimensioni delle gomme e dell'ala anteriore. Il rapporto, quindi, tra la diminuzione del drag guadagnato dall'apertura del DRS e il drag complessivo della vettura era minore rispetto a prima. Le modifiche 2019 riporteranno presumibilmente i valori a quelli pre-2017. Infine, dall'ala posteriore, verranno eliminati gli slot orizzontali sulle paratie laterali in modo da ridurre le turbolenze ed il disturbo aerodinamico della scia. Nel 2019 arriverà pure una novità fondamentale per i piloti ma anche per i tecnici che riguarda il bilanciamento della vettura: infatti, il peso minimo della vettura salirà a 740 kg, dove il peso complessivo di pilota e zavorra (posizionata esattamente sotto il sedile del pilota) non dovrà mai essere inferiore agli 80 kg. Invariato anche il bilanciamento della vettura che potrà essere di minimo 336,7kg sull'asse anteriore e 395,9kg su quello posteriore traducendosi nella possibilità di un movimento di poco più di 7 kg di zavorra da poter spostare tra asse anteriore e posteriore. Visto però il vincolo di peso pilota/zavorra di 80 kg, ora trovare il modo di scendere sotto il peso minimo e ricavare zavorra, preziosissima per le regolazioni di bilanciamento, diventerà ancora più arduo. ●

GP USA



F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

KIMI RAIKKONEN

È stato il suo fine settimana. Velocissimo e efficace in qualifica, surrogando alla grande l'evanescente e strampalato Vettel, Kimi è stato autore della più bella partenza della sua vita, spiegando a Lewis Hamilton che stringere l'avversario a volte non serve, se costui è Iceman. Il resto somiglia a una bella favola, con una gara consistente, rocciosa e baciata da un finale intelligente e di carattere. Così arriva il trionfo sospirato fin dal Gp d'Australia 2013. Stupendo sigillo in ceralacca alla sua bella storia d'amore con la Rossa.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

NICO HULKENBERG

È la corsa della grande ripresa della Renault, che si rimette a brillare dopo un preoccupante periodo d'appannamento. E Nico Hulkenberg finalmente torna anche lui in grande spolvero, con uno stupendo sesto posto, precedendo nettamente il coriaceo compagno di squadra Sainz, che negli ultimi Gran Premi gli era arrivato puntualmente davanti. In ogni caso, un gran bel doppio piazzamento, che conferma la Renault quarta forza nella classifica Costruttori.

LA PRESSE



MIGLIOR FILM

LEWIS HAMILTON

In pratica l'unica sbavatura è la posizione persa alla partenza, ma in questo caso viene più da plaudire la prodezza felina di Raikkonen che non da biasimare la zampata mancata di Lewis. Il quale ovviamente corre con un occhio al quinto titolo mondiale da ghermire e alla fine s'accontenta di un coscenzioso terzo posto, dopo aver sperimentato ancora una volta la tigna quasi imperforabile di Verstappen. Poco importa. Hammer esce da questo weekend ancor più col mondiale virtualmente in tasca.

GETTY IMAGES





COLOMBO

MIGLIOR REGIA

FERRARI

Il team e la macchina vanno eccome. Solo che a valorizzarli non è più il pilota punta di lancia ma il neo 39enne giubilando e simbolo d'un glorioso passato prossimo. Tutto ciò è frutto della crisi di Vettel e della graditissima impennata d'orgoglio di Kimi, comunque a testimoniare la validità della Ferrari targata 2018 la quale, a differenza di quella 2017, non sprofonda nel tunnel della perdita d'affidabilità e prestazioni. Da qui l'augurio che questo successo umanamente e sportivamente bellissimo nonché quasi inatteso diventi una piattaforma sulla quale ricostruire morale e riacquistare ancor più equilibrio emotivo. A partire dallo stesso Vettel.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

MERCEDES

Terzi con Lewis e quinti con Bottas, sembrerebbe poca roba e invece non lo è affatto. Perché è tutto ciò che ci vuole per avvicinare in modo indolore entrambi i titoli mondiali. In un weekend interlocutorio, certo, privo di gioie immense, tuttavia vissuto all'insegna dell'operosa regolarità in gara, dopo i lampi delle qualifiche. Ed è anche grazie a questo comportamento da formichine che la squadra si dimostra una volta di più solidissima, razionale e lungimirante.

COLOMBO



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

MAX VERSTAPPEN

Come partire 18esimo, risalire settimo dopo soli cinque giri e alla fine piazzarsi immenso secondo, a un soffio dal vincitore: dopo aver respinto a schiaffi in faccia ma senza intemperanza alcuna l'arrembaggio finale di mister Lewis Hamilton, mica d'un Gino Cazzetti qualsiasi. Ecco, Max Verstappen a Austin dimostra una volta di più d'aver portato a termine il processo di maturazione, all'interno di una stagione difficile, nella quale l'olandese getta le basi per l'ulteriore salto di qualità. Verso i traguardi massimi.

LA STATUETTA SPEZZATA

SEBASTIAN VETTEL



Una sbavatura in prova con tanto di penalità retrocedente in griglia di partenza, quindi in gara altro duello con una Red Bull, stavolta con Ricciardo, di nuovo finito male. Prima con un lungo in fase di sorpasso, quindi con una toccata e infine con l'ormai tradizionale testacoda che tarpa le ali. E Vettel si conferma il problema di questa Ferrari. Mai nella storia della F1 - e sottolineo MAI - un contender per il mondiale era stato protagonista di una serie di errori così frequenti, marchiani e dannosi. E adesso?



I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	GASLY
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RICCIARDO
PILOTA MENO SFORTUNATO	HULKENBERG
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	SAUBER
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RENAULT

GP USA

VISTO CON PIERLUIGI MARTINI

di Alessandro Bucci



Vettel paga la tens

COLOMBO

Con cinque Gp degli Stati Uniti all'attivo in F.1, tutti disputati al volante della Minardi, Pierluigi Martini è uno dei piloti italiani che più ha lasciato il segno in America, realizzando degli exploit a dir poco memorabili. Tralasciando il weekend decisamente sfortunato del 1985 con la M185 motorizzata Ford, Piero ha invertito la tendenza già nel successivo appuntamento dell'88 (nel biennio precedente Piero correvano in F3000 ndr), cogliendo il primo punto nella sua carriera e nella storia della Minardi disputando una gara mozzafiato con la M188 Ford Cosworth. Una rimonta epica per Piero, appena rientrato nella massima serie all'epoca, in quella che era una corsa di sopravvivenza, con le carcasse delle vetture incidentate o ritirate per guasti tecnici disseminate lungo i guardrail a monito per i cavalieri del rischio ancora in sella ai loro bolidi da 1000 cavalli. La stagione successiva il circus della F.1 si spostò a

Phoenix dove Martini dovette arrendersi al cedimento del motore Ford, riscattandosi alla grandissima nel 1990, siglando una prima fila insperabile accanto al poleman Gerhard Berger su McLaren Honda. Estimatore della pista di Austin, in calendario dal 2012, l'ex numero 23 Minardi si è divertito molto a seguire con noi il Gp degli Usa, dicendosi estremamente colpito dagli errori strategici della Mercedes. Piero, partiamo commentando l'ottima gara di Raikkonen, al primo successo stagionale undici anni dopo il primo ed unico titolo con Ferrari. «Mi fa molto piacere per Kimi, perché è un grande pilota. Ha disputato una bella gara senza errori, da campione. Aveva dietro due mastini come Verstappen e Hamilton ma ha mantenuto grande freddezza. Vittoria meritatissima».

- Che ne pensi della strategia Mercedes?
«Hanno commesso grandi errori. Hamilton avrebbe dovuto cambiare le gomme

prima, il blister era evidente sugli pneumatici. Lewis ha perso 7/8 giri fondamentali e questo gli è costata la vittoria anticipata del Mondiale ad Austin. Facendo rallentare troppo Bottas per fare passare Hamilton la seconda volta, inoltre, hanno permesso a Vettel di recuperare terreno. Trovo tutto questo assurdo!».

- Vettel ha superato Ricciardo con una bella manovra poi ha difeso malamente finendo col subire il contrattacco di Daniel. I due si sono toccati e Seb si è girato, vanificando una possibile doppietta Ferrari. Come hai visto il duello?

«Vettel ha pagato la crescente tensione che si è sviluppata nel corso della stagione e ogni minimo errore che fa, viene sottolineato. Il leader della Ferrari "deve vincere il titolo" e questo Seb lo sapeva sin dall'inizio, ma mentalmente è molto difficile naturalmente. Riguardo al duello, penso che Vettel abbia commesso un



L'EX PILOTA DI F1,
FEDELISSIMO DELLA
MINARDI, ANALIZZA
LA SITUAZIONE
DI SEB E GIOISCE PER
LA MERITATISSIMA
VITTORIA DI KIMI
RAIKKONEN

ione

errore nella curva prima rispetto a quella dove si è verificato il contatto, offrendo la possibilità a Daniel di riattaccarlo e poi il tedesco è finito un po' lungo toccandolo».

- Verstappen ha recuperato alla grandissima dalla 18esima posizione iniziale, sfruttando al meglio la strategia Red Bull. Se non avesse commesso quell'errore al via, poteva essere in testa senza troppi problemi.

«Max è un fuoriclasse. Quando parti dal fondo, quei contatti possono accadere. Vedo l'olandese maturare Gp dopo Gp e sono convinto che, con una power-unit all'altezza, potrebbe dominare. L'unico col quale potrebbe instaurare un duello feroce per il titolo, sarebbe Lewis Hamilton. La battaglia finale tra Max e il britannico ad Austin è una fotografia di un probabile futuro: il pluricampione maturo che battaglia con l'asso del futuro».

- Diamo un voto alle strategie adottate

dai piloti finiti sul podio.

«10 a Raikkonen e Verstappen perché hanno gestito tutto bene in tal senso, 7 a Hamilton perché non si è imposto a fermarsi prima al pit stop».

- Domanda a bruciapelo: Ferrari ha buttato via il titolo oppure è Hamilton che è perfetto?

«La seconda che hai detto. Lewis è fortissimo, ha messo la Ferrari sotto una pressione pazzesca e il Cavallino Rampante, invece che stemperarle, ha finito con l'augmentarle e a farne le spese maggiori è stato Vettel».

- Che ne pensi del tracciato di Austin?

«È una bellissima pista, purtroppo non ci ho mai corso (ride ndr)».

- Non sarebbe ora di ripristinare le vie di fuga in ghiaia?

«Penso sarebbe una buona idea. Troppi errori vengono "perdonati" dalle vie di fuga in asfalto nella F1 moderna. Un tem-

po, se commettevi uno sbaglio, lo pagavi».

- D'altronde, se facciamo una comparazione tra la pista di Sochi e quella di Suzuka, sembrano due sport diversi...

«Già» (ride ndr).

- Pirelli ha comunicato che, nel 2019, le mescole saranno identificate con tre colori. Che ne pensi di questa semplificazione?

«Penso sia una gran bella notizia. Mi piacerebbe che le gomme fossero dure e morbide. Certo, ci sono fattori importanti da tenere in considerazione quando parliamo di mescole, ma tutte queste etichette che abbiamo visto negli ultimi anni finiscono solo col creare confusione negli spettatori».

- Veniamo alle tue imprese con Minardi negli States. Nell'88, a Detroit, per tenere il cammello in pista ti sei letteralmente consumato. Raccontaci quella gara tribolata che finisti esausto ma molto felice.

«Persi letteralmente il palmo di entrambe le mani. Mi mancavano due pezzi di carne alla fine della corsa, avevo il segno del volante con la carne viva all'aria. Provai un dolore pazzesco, ma la forza della dispe-

razione fu più grande ed ebbe la meglio. Quando andai a lavarmi le mani fu terribile e per una settimana provai molto male. Tuttavia, quella giornata, fu storica per me e per la scuderia Minardi».

- L'anno dopo a Phoenix sei

stato tradito dal motore poi, nel '90, uno dei tuoi capolavori: la prima fila con la M189/B al fianco del poleman Gerhard Berger su McLaren Honda. Come ci sei riuscito?

«Ho sempre amato i circuiti cittadini e sentivo di poter fare la differenza attraverso la guida. Su quel tipo di pista, rispetto ai circuiti veloci ad esempio, la differenza di motore rispetto a quello di altre squadre fa meno la differenza. Pagavamo cento cavalli rispetto ai top team, mica poco. Sui cittadini guardavi gli avversari da vicino e, contando anche su ottime gomme e il buon andamento della macchina, a Phoenix riuscii a tirare fuori un giro ottimale. Il feeling, dal mio canto, era al massimo. Concludo dicendo che individuo nella terza posizione che siglai ad Adelaide nelle qualifiche dell'89 come la mia prestazione più esaltante. Andai oltre il limite ad ogni singola curva». ●

RAIKKONEN È STATO GRANDE A RESISTERE NEL FINALE AL FORCING DI VERSTAPPEN E HAMILTON

PIERLUIGI MARTINI

”

Sfida tecnica al **Ok Corral**

LA SF71H HA RITROVATO LA STRADA DELLA COMPETITIVITÀ CON UNA MARCIA INDIETRO SU NUOVO PACCHETTO DI SVILUPPI SULL'AERODINAMICA

AUSTIN - Dopo Suzuka la Ferrari era attesa in Texas ad una verifica della bontà del pacchetto aerodinamico programmato per questo tracciato. Da un lato, i barge boards, con un incremento sostanziale dei profili a coltello e vorticatori, dall'altro, il fondo caratterizzato dalla presenza lungo le soffiature longitudinali di una triplice serie di piccole alette verticali con la funzione di incremento dell'efficienza degli slot, per generare un sigillo la-

terale maggiormente "impermeabile" alle turbolenze, soprattutto nell'area delle ruote posteriori. A Suzuka la versione giubilata era una prefigurazione di quella portata negli USA, ma le ragioni alla base della marcia indietro da parte dei tecnici di Maranello, ad Austin, tornati alla configurazione di fatto introdotta a Silverstone a livello di fondo e barge boards, (con un mix di ala posteriore analoga a Singapore per il profilo principale e a Spa per le paratie laterali), sono state decisamente differenti. Nel dettaglio, infatti, le condizioni meteo nella FP1 non avevano permesso un'adeguata valutazione dell'intero pacchetto, ed una sua adozione non avrebbe potuto poggiare su una mole di dati adeguata per essere deliberata.

La decisione di tornare alla configurazione precedente, è stata immediatamente suffragata dalle prestazioni emerse in FP3, non solo a livello di tempi sul giro lanciato, ma anche, per non dire soprattutto, nella gestione dei pneumatici nella simulazione di gara. L'equilibrio della SF71H è sembrato essere ritornato quello visto a Silverstone e Spa, nonostante le profonde differenze con il tracciato texano. È parso assolutamente rilevante, anzi, non ci pare per nulla azzardato, definire ancora una volta la power unit 062 Evo 3, l'elemento

che più di altri ha permesso alla Ferrari di costruire la performance poi emersa in gara. Questo circuito, non solo nei due rettilinei che lo caratterizzano ma soprattutto nella zona mista, privilegia la trazione che dopola serie di prestazioni deludenti, sotto questo profilo, sembrava sulla carta costituire un fattore a vantaggio della Mercedes. In realtà soprattutto in gara, ma un'avvisaglia, vi era stata in prova, la W09,

BARGE BOARDS SF71H

I NUOVI BARGE BOARDS SONO CARATTERIZZATI DA UN INCREMENTO SOSTANZIALE DEI PROFILI A COLTELLO NEL LORO BORDO INFERIORE ANTERIORE. ORA SONO DI FATTO COSTITUITI DA 10 ELEMENTI SEPARATI. IN PARALLELO È AUMENTATO ANCHE IL NUMERO DEI GENERATORI DI VORTICE CON DUE ELEMENTI POSTI A LIVELLO DEI PROFILI A SCIMITARRA. (FRECCIA ROSSA A DESTRA). LA FUNZIONE DI QUESTE MODIFICHE, CHE RIBADIAMO NON SONO STATE ADOTTATE, IN QUANTO COLLEGATE ESCLUSIVAMENTE ALL'UTILIZZO DEL NUOVO FONDO, SONO DI DEVIAZIONE VERSO L'ESTERNO DELLE TURBOLENZE GENERATE IN QUEST'AREA, E DI ENERGIZZARE LA PORZIONE DI FLUSSO PASSANTE INFERIORMENTE.

NUOVO FONDO AUSTIN

IL NUOVO FONDO, È UN'EVOLEZIONE DI QUELLO GIUBILATO A SUZUKA, A FAVORE DELLA VERSIONE PRECEDENTE. LA MODIFICA PIÙ EVIDENTE RIGUARDA LA PRESENZA DI PICCOLI DEVIATORI VERTICALI, POSTI SU TRE FILE IN DIAGONALE IN CORRISPONDENZA DELLA SOFFIATURE LONGITUDINALI. LA LORO FUNZIONE È QUELLA DI INCREMENTARE IL SIGILLO GENERATO DAL PASSAGGIO DELL'ARIA ATTRAVERSO GLI SLOT LONGITUDINALI. IN PARALLELO SI HA, A LIVELLO DELLE SOFFIATURE DIAGONALI DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI, ANCHE UNA VALENZA DI DEVIATORI DEI MARBLES, CHE ALTRIMENTI OSTRUIREBBERO LA SOFFIATURA AD ARCHETTO POSTA DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI. ORA ESTESA SINO AL PROFILO VERTICALE PARALLELO AL FIANCO INTERNO DELLA RUOTA.



CERCHI MERCEDES



I CERCHI, INTRODOTTI A SPA, NON ENTRATI NELL'OCCHIO DEL CICLONE PER LA PRESENZA DI MICROFORI NELL'ATTACCO AL MOZZO E DEI VORTICATORI LUNGO LA CORONA INTERNA. COME PIÙ VOLTE DESCRITTO HANNO LA FUNZIONE DI SMALTIMENTO DEL CALORE GENERATO IN FRENATA, PER CONSENTIRE UN ADEGUATA GESTIONE DELLE PRESSIONI DEI PNEUMATICI POSTERIORI. LA PARZIALE INFLUENZA AERODINAMICA DEGLI ELEMENTI CITATI, (VIETATA DALL'ARTICOLO 3.8 DEL REGOLAMENTO) È STATA RICONOSCIUTA DALLA FIA, GIUDICANDOLA PER IRRILEVANTE, AI FINI DELLA LEGALITÀ DEI CERCHIONI.



ALA POSTERIORE W09

L'ALA ADOTTATA, DI FATTO, REPLICAVA LA VERSIONE INTRODotta A SINGAPORE, CARATTERIZZATA DALLE PARATIE LATERALI DOTATE DI FRANGE E DALL'ULTIMA SOFFIATURA ESTESA IN ALTEZZA SINO A LIVELLO DEL PROFILO PRINCIPALE. QUEST'ULTIMO PRESENTA UN BORDO D'ENTRATA RIALZATO CENTRALMENTE, ED ANDAMENTO RETTILINEO INFERIORMENTE.

ha sofferto particolarmente con le gomme Soft, mostrando un accentuato blistering, che nelle ultime gare era parso un lontano ricordo, grazie all'adozione del mix costituito dai cestelli freno posteriori introdotti a Singapore, ma soprattutto dei cerchioni dotati di vorticatori, e micro-fori nei mozzi. Proprio questi elementi sono stati per tutto il fine settimana al centro delle discussioni nel paddock, in merito alla loro legalità dichiarata dalla FIA, ad inizio settimana. La presenza dei microfori, infatti, aveva suscitato la perplessità dei rivali della Mercedes, con la Ferrari in prima linea, inducendo la Federazione ad effettuare un'approfondita analisi dei cerchioni forgiati in magnesio dalla OZ, su disegno della Mer-

cedes, che avevano debuttato in Belgio. L'esito; è stata una risposta macroscopicamente pilatesca, con l'ammissione che i fori, e poi i vorticatori determinano un'influenza di carattere aerodinamico (che è vietata dall'articolo 3.8 del regolamento tecnico), ma la sua rilevanza è stata giudicata trascurabile, come effetto, facendo così passare il principio della "modica illegalità". La questione, pare tutt'altro che chiusa, e non potrebbe essere altrimenti, sino a quando la FIA non emanerà una direttiva in cui siano espressi chiaramente i limiti entro cui i cerchioni possono agire come parti aerodinamiche mobili. La sua pubblicazione ci parrebbe, necessaria onde evitare un'escalation di soluzioni simili, nel 2019. Cerchioni "magici" a parte, la Mercedes, ha portato un pacchetto aerodinamico da carico elevato, con l'interessante adozione della stessa ala posteriore introdotta a Singapore, caratterizzata dalle paratie laterali dotate di frange, con l'ultima soffiatura estesa in altezza sino a livello del profilo principale.

FONDO SF71H SILVERSTONE

LA VERSIONE POI ADOTTATA IN QUALIFICA E GARA, DOPO IL TEMPORANEO ACCANTONAMENTO È QUELLA DI SILVERSTONE CARATTERIZZATA DALLA TRIPLICE SERIE DI SOFFIATURE LONGITUDINALI E DA QUELLE INCLINATE DIAGONALMENTE DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI. È IN SOSTANZA, L'ULTIMA EVOLUZIONE SINORA ADOTTATA IN GARA.



A Città del Messico, il prossimo fine settimana, si adotteranno configurazioni simili, nonostante sia importante la scorrevolezza nei lunghi rettilinei che caratterizzano il tracciato intitolato ai fratelli Rodriguez, poiché l'altitudine di 2240 metri sul livello del mare determina una forte rarefazione dell'aria che impatta fortemente sul carico aerodinamico, ridotto di circa il 30%. Anche le power unit, sia a livello di massima potenza erogata, sia di capacità di ricarica della batteria, tramite la MGU-H, ne saranno condizionate, nondimeno lo scambio termico garantito dai radiatori. Insomma la sfida al OK Corral vinta dalla Ferrari in Texas, si riproporrà tra pochi giorni, con elementi tecnici di assoluto rilievo, per le prestazioni delle monoposto a livello aerodinamico, e di efficienza dei propulsori. ●



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	56	1.34"18"643	196.205	1'38"482	45
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	56	a 1"281	196.161	1'38"246	45
3°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 2"342	196.124	1'37"392	40
4°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	56	a 18"222	195.575	1'38"280	41
5°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 24"744	195.351	1'38"470	46
6°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 1'27"210	193.227	1'39"548	51
7°	C.Sainz (Spagna)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 1'34"994	192.966	1'39"858	45
8°	S.Pérez (Messico)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 1'41"080	192.762	1'39"569	36
9°	B.Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	55	a 1 giro	191.636	1'39"915	52
10°	M.Ericsson (Svezia)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	55	a 1 giro	191.593	1'40"098	33
11°	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	55	a 1 giro	191.546	1'39"240	42
12°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	55	a 1 giro	190.770	1'39"646	38
13°	S.Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	a 1 giro	190.360	1'40"522	12
14°	L.Stroll (Canada)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	54	a 2 giri	188.463	1'40"433	49

NON CLASSIFICATI

E.Ocon (Francia)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	Squalificato(g)	192.822	1'39"992	45
K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	56	Squalificato(f)	192.776	1'38"963	32
C.Leclerc (Monaco)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	31	Cons.incid.	186.499	1'41"982	12
D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	8	Elettrico	193.895	1'40"933	5
R.Grosjean (Francia)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	2	Incidente	138.090	-	-
F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	1	Incidente	139.629	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICOTTESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	3	3	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	5	5	5	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	4	4	4	4	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	SIROTKIN	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	6	5	4	4	4
RENAULT	SAINZ	RENAULT	4	4	4	3	3	3
TORO ROSSO	HARTLEY	HONDA	8	8	8	7	3	4
TORO ROSSO	GASLY	HONDA	7	7	7	6	3	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
MCLAREN	ALONSO	RENAULT	4	4	4	4	3	3
MCLAREN	VANDOORNE	RENAULT	4	4	4	3	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	4	3	3	2	3	2
SAUBER	LECLERC	FERRARI	3	3	3	2	2	2



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

A CURA DI MICHELE MERLINO

STATI UNITI | 18ª gara del mondiale F1 | 21 ottobre 2018 | Circuit of the Americas (5,513 km) | Distanza: 308.405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara

XADO



STAGE
ENGINE REVITALIZANT™

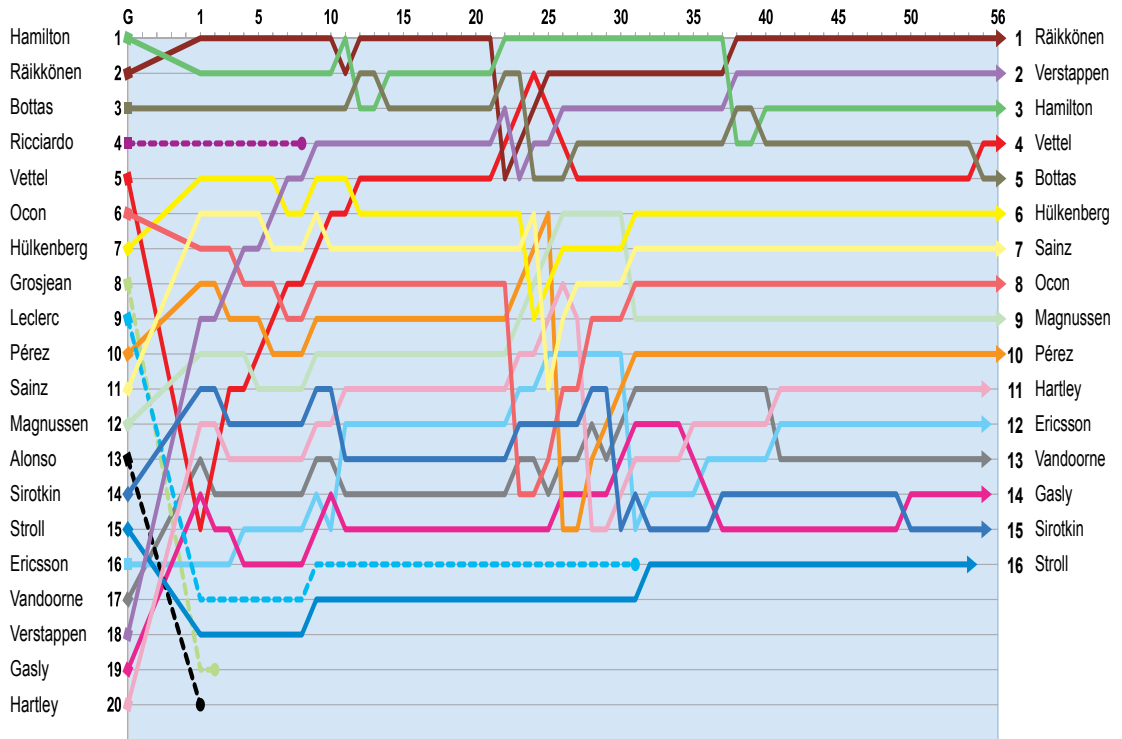
PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Leclerc	1°	34"812
Stroll	1°	41"048
Grosjean	1°	35"104
Stroll	5°	18"610
Sirotkin	10°	23"686
Vandoorne	10°	24"065
Gasly	10°	23"865
Hamilton	11°	23"693
Raikkonen	21°	23"714
Verstappen	22°	23"446
Ocon	22°	24"534
Bottas	23°	23"478
Hülkenberg	23°	24"681
Sainz (+5")	24°	29"319
Pérez	25°	25"723
Vettel	26°	24"449
Hartley	27°	23"819
Sirotkin	29°	23"715
Magnussen	30°	23"723
Ericsson	30°	23"940
Hamilton	37°	23"915
Gasly	36°	24"219
Stroll	38°	24"296
Vandoorne	40°	24"195

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ ALLA CURVA 12 180 METRI PRIMA DELLA CURVA

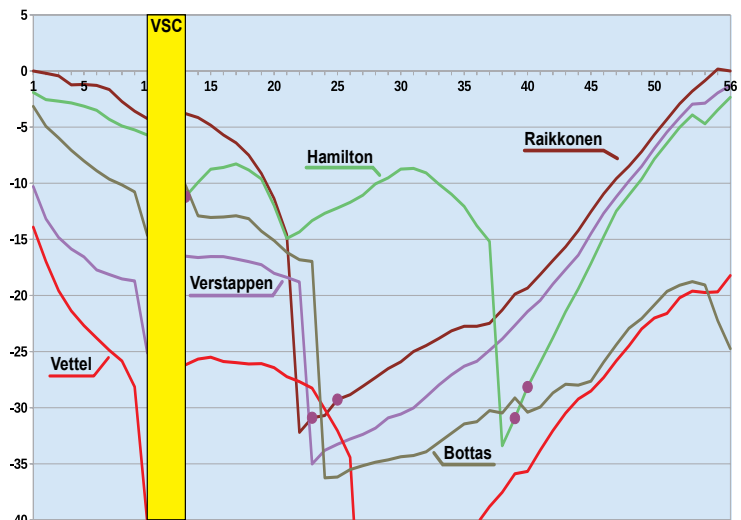
QUALIFICAZIONI

Raikkonen	327,8
Vettel	326,1
Hamilton	323,8
Bottas	322,8
Leclerc	321,7
Ocon	321,5
Pérez	320,9
Hartley	320,7
Gasly	319,8
Stroll	319,6
Grosjean	319,4
Ericsson	319,1
Magnussen	318,7
Hülkenberg	316,9
Sainz	316,8
Sirotkin	316,4
Ricciardo	314,2
Vandoorne	314,0
Alonso	313,9
Verstappen	309,6

GRAN PREMIO

Pérez	340,1
Vettel	338,1
Hamilton	337,6
Ocon	336,7
Verstappen	332,5
Magnussen	331,8
Gasly	330,7
Ericsson	330,5
Sainz	329,5
Vandoorne	326,4
Sirotkin	325,8
Hülkenberg	325,8
Raikkonen	325,5
Bottas	319,2
Ricciardo	317,8
Hartley	316,5
Leclerc	316,4
Stroll	315,4
Grosjean	285,7
Alonso	268,0

I DISTACCHI



● Giro più veloce

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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+)
1'32"237 media 215,171 km/h
Primato precedente:
L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1'33"108 media 213,158 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)
1'37"766 media 203,003 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1h33'50"991 media 197,169 km/h

PROVE LIBERE

VENERDÌ 19 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'47"502	1'48"716
2° Bottas	1'48"806	s.t.
3° Verstappen	1'48"847	1'49"798
4° Ricciardo	1'49"326	s.t.
5° Vettel	1'49"489	1'53"912
6° Gasly	1'51"234	1'49"728
7° Raikkonen	1'49"928	1'53"443
8° Sainz	1'50"665	s.t.
9° Grosjean	1'50"821	s.t.
10° Leclerc	1'50"961	1'54"101
11° Ericsson	1'51"016	1'53"070
12° Alonso	1'51"036	1'51"728
13° Norris	1'51"232	s.t.
14° Pérez	1'51"459	1'54"963
15° Sirotkin	1'51"589	1'55"446
16° Magnussen	1'51"614	s.t.
17° Ocon	1'51"655	1'55"348
18° Hülkenberg	1'51"717	1'52"208
19° Stroll	1'51"896	1'54"637
20° Hartley	s.t.	1'52"505
21° Gelael	1'52"625	s.t.
22° Vandoorne	s.t.	1'53"354

SABATO 20 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'33"797
2° Raikkonen	1'33"843
3° Hamilton	1'33"870
4° Bottas	1'34"556
5° Verstappen	1'34"703
6° Ricciardo	1'34"910
7° Leclerc	1'35"365
8° Pérez	1'35"411
9° Sainz	1'35"450
10° Grosjean	1'35"468
11° Ocon	1'35"562
12° Gasly	1'35"713
13° Magnussen	1'35"770
14° Hülkenberg	1'35"882
15° Ericsson	1'36"000
16° Stroll	1'36"188
17° Sirotkin	1'36"193
18° Vandoorne	1'36"302
19° Hartley	1'36"330
20° Alonso	1'36"332

NOTE





















- (a) Penalizzazione di 3 posizioni per non aver rallentato a sufficienza in regime di bandiera rossa.
 (b) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.
 (d) Sostituzione componenti PU: partenza imposta da fondo griglia.
 (e) Sostituzione componenti PU e cambio: partenza imposta da fondo griglia.
 (f) Squalificato per aver oltrepassato il limite di consumo di 105kg di benzina.
 (g) Squalificato per aver oltrepassato il consumo di benzina di 100kg/ora.

POLE POSITION

SABATO 20 OTTOBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'34"130	1'33"480	1'32"237	24"729	36"845	30"663	
2° Vettel	Ferrari SF71H	1'34"569	1'33"079	1'32"298	24"556	36"886	30"856	
3° Raikkonen	Ferrari SF71H	1'34"703	1'32"884	1'32"307	24"611	36"869	30"827	
4° Bottas	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'34"518	1'33"702	1'32"616	24"769	36"986	30"843	
5° Ricciardo	Red Bull RB14	1'34"755	1'34"185	1'33"494	24"984	37"705	30"797	
6° Ocon	Force India VJM11	1'34"876	1'34"522	1'34"145	25"184	37"629	31"332	
7° Hülkenberg	Renault R.S.18	1'34"932	1'34"564	1'34"215	25"274	37"695	31"246	
8° Grosjean	Haas VF-18	1'34"892	1'34"419	1'34"250	24"959	37"855	31"387	
9° Leclerc	Sauber C37	1'35"069	1'34"255	1'34"420	25"028	37"730	31"371	
10° Pérez	Force India VJM11	1'35"193	1'34"525	1'34"594	25"348	37"718	31"450	
11° Sainz	Renault R.S.18	1'34"891	1'34"566		25"343	37"742	31"439	
12° Magnussen	Haas VF-18	1'34"972	1'34"732		25"046	37"873	31"632	
13° Gasly	Toro Rosso STR13	1'34"850	s.t.		25"641	37"707	31"473	
14° Hartley	Toro Rosso STR13	1'35"206	s.t.		25"705	37"960	31"502	
15° Verstappen	Red Bull RB14	1'34"766	s.t.		25"213	37"806	31"489	
16° Alonso	McLaren MCL33	1'35"294			25"303	38"284	31"707	
17° Sirotkin	Williams FW41	1'35"362			25"459	38"131	31"772	
18° Stroll	Williams FW41	1'35"480			25"417	38"162	31"901	
19° Ericsson	Sauber C37	1'35"536			25"404	38"340	31"792	
20° Vandoorne	McLaren MCL33	1'35"735			25"479	38"313	31"943	

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	 7 Raikkonen Ferrari 1'32"307	 44 Hamilton Mercedes 1'32"237
2ª FILA	 3 Ricciardo Red Bull 1'33"494	 77 Bottas Mercedes 1'32"616
3ª FILA	 31 Ocon Force India 1'34"145	 5 Vettel Ferrari 1'32"298(a)
4ª FILA	 8 Grosjean Haas 1'34"250	 27 Hulkenberg Renault 1'34"215
5ª FILA	 11 Perez Force India 1'34"594	 16 Leclerc Sauber 1'34"420
6ª FILA	 20 Magnussen Haas 1'34"732	 55 Sainz Renault 1'34"566
7ª FILA	 35 Sirotkin Williams 1'35"362	 14 Alonso McLaren 1'35"294
8ª FILA	 9 Ericsson Sauber 1'35"536	 18 Stroll Williams 1'35"480
9ª FILA	 33 Verstappen Red Bull 1'34"766(b)	 2 Vandoorne McLaren 1'35"735
10ª FILA	 28 Hartley Toro Rosso s.t.(e)	 10 Gasly Toro Rosso s.t.(d)

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



CAMBIO GOMME

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

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 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 22/7	UNGHERIA 29/7	BELGIO 26/8	ITALIA 2/9	SINGAPORE 16/9	RUSSIA 30/9	GIAPPONE 7/10	USA 21/10	MESSICO 28/10	BRASILE 11/11	ABU DHABI 25/11
1° L.Hamilton	346	18	15	12	25	25	15	10	25	(m.)	18	25	25	15	10	25	10	15	15	25	(i.)	18	25	12	15	15	8	12	-	-	-	
2° S.Vettel	276	25	25	4	12	12	18	25	10	15	25	(i.)	18	25	12	12	(m.)	10	10	15	(i.)	18	25	12	15	15	8	12	-	-	-	
3° K.Raikkonen	221	15	(m.)	15	18	(m.)	12	8	15	18	15	15	15	(i.)	18	10	12	10	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4° V.Bottas	217	4	18	18	(14°)	18	10	18	6	(m.)	12	18	10	12	15	12	18	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5° M.Verstappen	191	8	(i.)	10	(i.)	15	2	15	18	25	(15°)	12	(m.)	15	10	18	10	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6° D.Ricciardo	146	12	(m.)	25	(i.)	10	25	12	12	(m.)	10	(m.)	12	(i.)	(m.)	8	8	12	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7° N.Hülkenberg	61	6	8	8	(i.)	(i.)	4	6	2	(m.)	8	10	(12°)	(i.)	(13°)	1	(12°)	(m.)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8° S.Pérez	57	(11°)	(16°)	(12°)	15	2	(12°)	(14°)	(m.)	6	1	6	(14°)	10	6	(16°)	1	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9° K.Magnussen	53	(m.)	10	1	(13°)	8	(13°)	(13°)	8	10	2	(11°)	6	4	(16°)	(18°)	4	(i.)	(s.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10° F.Alonso	50	10	6	6	6	4	(m.)	(m.)	(16°)	4	4	(16°)	4	(i.)	(m.)	6	(14°)	(14°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11° E.Ocon	49	(12°)	1	(11°)	(i.)	(m.)	8	2	(i.)	8	6	4	(13°)	8	8	(i.)	2	2	(s.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12° C.Sainz	45	1	(11°)	2	10	6	1	4	4	(12°)	(i.)	(11°)	(13°)	(14°)	8	2	(14°)	(13°)	(m.)	(11°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13° R.Grosjean	31	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	(i.)	(15°)	(12°)	(11°)	12	(i.)	8	1	6	(s.)	(15°)	(11°)	4	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14° P.Gasly	28	(m.)	12	(18°)	(12°)	(i.)	6	(11°)	(i.)	(11°)	(13°)	(14°)	8	2	(14°)	(13°)	(m.)	(11°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15° C.Leclerc	21	(13°)	(12°)	(19°)	8	1	(18°)	1	1	2	(m.)	(15°)	(i.)	(i.)	(11°)	2	6	(i.)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16° S.Vandoorne	8	2	4	(13°)	2	(m.)	(14°)	(16°)	(12°)	(15°)	(11°)	(13°)	(m.)	(15°)	(12°)	(12°)	(16°)	(15°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17° M.Ericsson	7	(m.)	2	(16°)	(11°)	(13°)	(11°)	(15°)	(13°)	1	(i.)	2	(15°)	1	(15°)	(11°)	(13°)	(12°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18° L.Stroll	6	(14°)	(14°)	(14°)	4	(11°)	(17°)	(i.)	(17°)	(14°)	(12°)	(m.)	(17°)	(13°)	2	(14°)	(15°)	(17°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19° B.Hartley	4	(15°)	(17°)	(20°)	1	(12°)	(19°)	(i.)	(14°)	(i.)	(m.)	1	(11°)	(14°)	(i.)	(17°)	(m.)	(13°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20° S.Sirotkin	1	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	(14°)	(16°)	(17°)	(15°)	(13°)	(14°)	(m.)	(16°)	(12°)	1	(19°)	(18°)	(16°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	563	18/4	15/18	12/18	25/0	25/18	15/10	10/18	25/6	-	18/12	25/18	25/10	18/12	25/15	25/12	25/18	25/18	15/10	-	-	-
2° Ferrari	497	25/15	25/0	4/15	12/18	12/0	18/12	25/8	10/15	15/18	25/15	0/15	18/15	25/0	12/18	15/10	15/12	8/10	12/25	-	-	-
3° Red Bull	337	12/8	-	25/10	-	10/15	25/2	12/15	12/18	0/25	10/0	0/12	12/0	0/15	0/10	8/18	8/10	12/15	0/18	-	-	-
4° Renault	106	6/1	8/0	8/2	0/10	0/6	4/1	6/4	2/4	-	8/0	10/0	0/2	-	0/4	1/4	-	0/1	8/6	-	-	-
5° Haas	84	-	0/10	0/1	-	0/8	-	-	0/8	12/10	0/2	8/0	1/6	6/4	-	-	0/4	4/0	-	-	-	-
6° McLaren	58	2/10	4/6	0/6	2/6	0/4	-	-	-	0/4	0/4	-	0/4	-	-	0/6	-	-	-	-	-	-
7° Force India	47													10/8	6/8	-	1/2	6/2	4/0	-	-	-
8° Toro Rosso	32	-	12/0	-	0/1	-	6/0	-	-	-	-	0/1	8/0	2/0	-	-	-	-	0/2	-	-	-
9° Sauber	28	-	2/0	-	0/8	0/1	-	0/1	0/1	1/2	-	2/0	-	1/0	-	0/2	0/6	-	1/0	-	-	-
10° Williams	7	-	-	-	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)



RITRATTO INTENSO E VISSUTO DEL FIGLIO DI SCHUMI ALL'INDOMANI DEL SUO TRIONFO NELL'EURO F3. ANDANDO A SCOPRIRE OLTRE AL PILOTA UN RAGAZZO TIMIDO E SENSIBILE

di **Alessandro Secchi**

È un giorno di novembre del 2015. A Monza fa decisamente fresco, anzi, le temperature sono proprio rigide e c'è ancora una discreta foschia quando da Lesmo, in lontananza, si sente un piccolo rombo avvicinarsi e spezzare il silenzio. Una monoposto rossa sbuca dal ponte del Serraglio: un numero 1 sul musetto, un casco giallo fluorescente che penetra l'aria umida mentre attraversa l'Ascari e se ne va. Sui lati di quell'abitacolo c'è scritto "M. Schumacher" ma, al contrario di quanto la mente possa immaginare, è una prima volta. Mick, 16 anni, ha da poco concluso al 10° posto in classifica il suo primo anno in monoposto nella F.4 tedesca, col team Van Amersfoort Racing, cogliendo la sua prima vittoria.

Quel battesimo a Monza

Il battesimo monzese vede Mick alle prese con una F.4 messa a disposizione dalla Prema che, da anni, fa incetta di successi nelle categorie propedeutiche. Il test è seguito da un ingegnere d'eccezione, Luca Baldisserrì. Il che, unito ad ambientazione, identificativi cromatici e numerazioni, intiepidisce i cuori dei più attenti e accesi tifosi di Schumacheriana memoria. Fermi con i ricordi, però: questa è un'altra storia, per certi versi ancora più complicata di quella che tutti conosciamo. Il test prosegue per tutto il giorno, fino a quando il sole non inizia a calare sull'autodromo lasciando posto al ritorno del freddo. Un minivan bianco accoglie Mick presso l'uscita del Paddock, pronto a condurlo in hotel. In attesa, fuori dalla recinzione, ci sono una quindicina di persone che hanno saputo della sua presenza e si sono recate in autodromo per vederlo. Il portellone laterale del minivan si riapre prima che il mezzo parta. Mick scende e si porta verso di loro, senza mostrare alcuna fretta o svogliatezza. È disponibile con tutti, tra selfie più o meno complicati ed autografi improvvisati. Cappellino d'ordinanza, felpa pesante e, soprattutto, sguardo timido, timidissimo. Sembra quasi in imbarazzo di fronte a quelle richieste. Fa quasi fatica ad incrociare lo

Mick v da molto vi



isto
cino

**NEL NOME DI MICHAEL
HA TRIONFATO IN F3 CONTINENTALE**

Mick posa con la mamma Corinna subito dopo la certezza del titolo Euro F3 2018 che l'ha visto dominare la seconda parte della stagione, facendo il salto di qualità con la Prema



8
R
ON

Acronis

RAVENDL

sparco

Nissens
COLOURING THE DIFFERENCE

GULLWING™
RACING INSURANCE

KONIG

brembo
Racing

Mercedes-Benz

beratung

HANKOOK

ROOKIE

← sguardo altrui, a puntare negli occhi l'interlocutore. Dopo aver accontentato tutti ringrazia con un leggero sorriso e se ne va, lasciando dietro di sé una buona prima impressione.

Timidezza congenita

La timidezza è la chiara dimostrazione di essere alle prime armi con il pubblico. D'altronde, soprattutto negli anni successivi al dramma di Méribel, Mick è stato tenuto a distanza di sicurezza dai media nonostante il suo voler diventare pilota. Le prime esperienze importanti nei kart sono state all'insegna della "non pressione", facendo ricorso inizialmente al cognome Betsch di mamma Corinna e, in seguito, ad un più anonimo "Junior". Sotto questa linea l'esperienza in kart è proseguita con buoni risultati e secondi posti nei vari campionati disputati tra nazionali ed internazionali, come l'europeo ed il mondiale FIA nel 2014. A questo punto, però, non ci si può più nascondere ulteriormente ed ecco che il cognome diventa ufficiale dalla prima stagione in monoposto, nel 2015. Inizia così un'altra vita.

Il mantra familiare è sempre stato quello del lavoro duro. Dopo aver preso parte a quattro gare dell'MFR Challenge, una serie indiana basata su monoposto Formula 2000 a cavallo tra 2015 e 2016, Mick disputa ancora il campionato tedesco di F4 e si sdoppia aggiungendo a questo primo impegno anche quello nel campionato italiano, entrambi al volante di una monoposto del team Prema che ha deciso, nel frattempo, di puntare su di lui. Corre quindi alternativamente in Germania, con il numero 29, ed in Italia (con il 5), per un totale di 43 gare, 24 in patria e 19 nel nostro paese, dove salta un weekend intero ad Adria. Giunge secondo in entrambe le classifiche finali ma, se il distacco di 52 punti da Joey Mawson a parità di gare nel ranking tedesco è sostanzioso, quello di 15 da Marcos Siebert nell'italiano con quattro corse in meno lascia intendere che le possibilità per vincere ci sarebbero state eccome.

L'inizio di una carriera che cresce

Un anno dopo quel primo test di Monza il suo nome è ormai iniziato a circolare tra gli appassionati: l'ultimo appuntamento del campionato italiano 2016, che assegna il titolo e lo vede pienamente in lotta, si svolge proprio presso l'Autodromo Nazionale. Questa volta sono decisamente di più le persone che si aggirano nel Paddock anche e soprattutto per la sua presenza. L'area della Prema è quella più trafficata, ma non cambia l'atteggiamento del ragazzo. Tra una sessione e l'altra scende con i suoi compagni di squadra dal motorho-



me e si concede cinque, dieci minuti a chi vuole una foto ricordo o un autografo, che sia su una cartolina pubblicitaria del team o un cappellino di papà Michael non fa differenza. Visti di spalle lui e Jüri Vips, il suo compagno di squadra estone, sono vagamente simili. Qualcuno li scambia chiamando uno col nome dell'altro e viceversa. Capita anche questo. Mick si sta giocando il campionato ma appare sereno, disponibile esattamente come un anno prima. Meno impacciato ed imbarazzato ma non certamente stizzito da chi lo cerca e lo se-

gue per un selfie. Pubblicamente le interviste sono aumentate, il suo viso inizia a comparire in TV e sui media, con l'immane e fidata Sabine Kehm che gli guarda le spalle. Un film già visto ma necessario visto il periodo. Nonostante l'ombra della storica addetta stampa c'è chi tenta di estorcergli, tra una domanda e l'altra, una dedica speciale rimanendo nel vago; è ancora troppo presto, però, per ottenere una risposta. Mick gira attorno alle domande come se fosse in parabolica e, per il momento, disinnesca le attese.





PROMOSSO ALL'ESAME PIÙ DIFFICILE!

Mick Schumacher ha passato alla grande l'esame difficilissimo dell'Euro F3, vincendolo e festeggiando con la Prema, in basso. Ora, sotto, il suo sguardo punta al futuro...

Spa, la pista magica

Spa-Francorchamps è sempre stata un luogo legato a doppio filo alla famiglia. La carriera di Michael è passata più e più volte tra le Ardenne ed il Gran Premio del Belgio del 2017 è occasione per ricordare la prima vittoria di papà nel 1992. Per la prima volta Mick veste pubblicamente i panni del figlio, portando in pista la Benetton B194 del 1994 tra Eau Rouge, Les Combes, Pouhon, Stavelot, Blanchimont. Lo fa con un casco speciale, che unisce i suoi colori a quelli di Michael dei tempi. Mick parla per la prima volta davanti al pubblico della Formula Uno. Un minimo di imbarazzo c'è ancora, ma glielo si può concedere visto il palcoscenico. La sua stagione, in realtà, ricalca l'esordio in monoposto del 2015. Il secondo posto in entrambi i campionati di Formula 4 è stato infatti preludio al passaggio in Formula 3, all'insegna della continuità sempre con il team Prema. Arriva un podio a Monza e, durante il resto della stagione, Mick coglie diversi arrivi a punti senza acuti importanti. L'anno da rookie si chiude al dodicesimo posto in classifica e c'è già chi storce il naso: troppo poco per uno così, con delle attese così, con un cognome così.

La stagione del salto di qualità

Il 2018 deve essere l'anno dell'affondo ma parte senza miglioramenti netti rispetto al precedente, con soli due podi nei primi quattro appuntamenti. Pare plafonato, aver trovato la sua "zona". Ma, ancora una volta, è Spa a metterci lo zampino. In un'umida domenica mattina di fine luglio arriva un doppio sorpasso tra Eau Rouge e

Les Combes. Fulmineo, forse inaspettato. Da terzo a primo in quindici secondi e vittoria che rompe di netto il ghiaccio. Mick si sveglia da un torpore creduto definitivo e si trasforma nella parte migliore di sé. Vince ancora a Silverstone ed a Misano, successivamente infila tre vittorie su tre al Nurburgring ed arriva a cinque consecutive aggiungendo le prime due gare dominate in Austria. In due mesi e mezzo ribalta e vince il campionato ad Hockenheim, dando alla sua carriera il punto di svolta tanto atteso. Inizia a parlare di papà indicandolo come il suo idolo, non fa più mistero della sua pesante eredità e non si nasconde più dietro giri di parole. Ora non è più Mick Betsch o Mick Junior ma Mick Schumacher, con la fierezza di esserlo ed il dovere di continuare la sua personale scalata. Benché nelle ultime settimane sia stato addirittura accostato alla Formula 1, il suo futuro sarà probabilmente la serie cadetta, la F2, per non bruciare le tappe. E più si sale più è il piede a conta-

re. Gli aiuti ed i cognomi, d'altronde, possono fino ad un certo punto.

Adesso si fa ancor più sul serio

Ora, però, arriva il bello ed il brutto allo stesso tempo. Perché le attese crescono e, per quanto sbagliato, chi sente l'assenza pesante di Michael cerca inconsciamente in Mick una compensazione che non ci può essere. Perché la semplice eredità non può autorizzare a pretendere la stessa vita anche da chi succede. Lo ricorda, certo. L'essere uomo squadra si nota già dai ringraziamenti nei confronti della sua squadra dopo la vittoria del campionato. L'affiatamento con i suoi meccanici non manca: quando può, tra una pasta ai pomodorini freschi (la sua preferita) e quattro palleggi in pitlane (tra le altre cose è già parte della Nazionale Piloti) si dà da fare per aiutare, magari con una tenda da montare e smontare. Su Instagram, tra una torta in faccia al suo team principal René Rosin e delle scenette in stile Super Mario con i suoi compagni, emerge un ragazzo solare, e lo è. Nonostante tutto. Perché tutto avrebbe potuto decidere, Mick Schumacher, della sua vita. Avrebbe potuto fare qualsiasi cosa avesse desiderato, rimanendo in quella "comfort zone" classica di chi ne ha la possibilità e non vuole confrontarsi con un passato glorioso ed una situazione difficile. Come capita a tanti giovani figli, però, ha scelto la strada più difficile: quella di seguire le orme di papà. E se ci sono eredi come Max Verstappen che già hanno superato in risultati e popolarità il genitore, questo caso è diverso, più complicato, penalizzante in partenza. Perché dietro a quel sorriso educato, a quei palleggi e quegli scherzi con i suoi compagni di squadra, c'è un'assenza pesante quanto pressante, una spada di Damocle che mai lo abbandonerà, una bacchetta che qualsiasi risultato otterrà in futuro gli verrà rinfacciata. Poteva scegliere una semplice collina, Mick. Ha optato per l'Everest. Solo per questo merita rispetto. Quello che verrà, poi, sarà il tempo a raccontarcelo. ●



Spagna

col cuore in gola

PENULTIMO ROUND IRIDATO APERTO A QUALSIASI RISULTATO NELLA CORSA AL TITOLO PILOTI. TOYOTA PUÒ VINCERE IL COSTRUTTORI. IL PRONOSTICO DI MOYA

di **Marco Giordo**

Il ritorno a Barcellona con il "remake" della super speciale di Montjuic è la novità di rilievo della 54ª edizione del Rally Catalunya, penultima prova iridata 2018, in programma questo weekend a Salou. Ma a tener banco in Catalogna sarà soprattutto la lotta per i due titoli mondiali, piloti e marche, che si sta scaldando sempre di più. Mancano due gare alla fine, in pratica sono 60 il massimo dei punti disponibili per ciascun pilota, e la bagarre tra i piloti è più aperta che mai. Ogier vincendo in Galles la sua quarta

gara stagionale, ha infatti ridotto di ben 16 punti il suo distacco da Neuville che ora lo precede in classifica di soli 7 punti. Tanak invece visto il distacco salito a 21 punti tra lui ed il rivale belga è ora quasi fuori dai giochi. La storia passata ci ricorda però che in queste situazioni anche il minimo dettaglio può essere decisivo. Ecco perché alla vigilia fare un pronostico è quasi impossibile. Più facile invece la situazione nel mondiale marche, dove la Toyota ha 20 punti di vantaggio sulla Hyundai. Se la casa giapponese riuscisse a finire la sua gara in Spagna con 23 punti in più della Hyundai, portando il suo van-

TUTTO ANCORA IN GIOCO

Ci sono solo 7 punti a separare nel Mondiale Piloti, Neuville, a sinistra, da Ogier. Sotto, Tanak che attualmente accusa un ritardo di 21 punti dalla vetta



taggio a quota 43, i giochi a Salou sarebbero già fatti e Tommi Makinen e i suoi potrebbero già stappare domenica prossima la tanto agognata bottiglia di champagne della vittoria. Per parlare di questo 54° Rally Catalunya che si preannuncia molto appassionante, abbiamo scomodato un'icona della specialità, il due volte campione del mondo Luis Moya, l'ex copilota di Carlos Sainz che abbiamo raggiunto al telefono a casa sua a Barcellona.

- Come vede Luis questo finale di campionato?

«Emozionante, ma sarebbe potuto essere ancor di più se Tanak non fosse scivolato così indietro in classifica. Per lui con 21 punti di distacco sui 60 a disposizione sarà tutto più complicato, ha sempre delle probabilità matematiche ma oggi come oggi la cosa più probabile è francamente che il ti-

tole se lo giochino Neuville e Ogier».

- Chi la spunterà alla fine secondo lei?

«Credo che Sébastien sia il favorito, lo continuo a dire da molto tempo, perché Ogier è il pilota più completo, più esperto, già abituato a vincere e a dominare la tensione di questi momenti. Ma onestamente devo dire che anche Neuville merita il titolo, Thierry ha fatto una stagione fantastica, è sempre sul pezzo».

«Due cose, bisogna essere freddi e calcolatori. E poi è fondamentale concentrarsi al massimo in quello che uno fa sia nei test che poi in gara. Si deve lasciar perdere tutto il resto e pensare solo a sé stessi e a quello che si sta facendo. E poi devi sempre dare il massimo in tutto, se perdi avevi fatto tutto quello che dovevi fare e non puoi pentirti a posteriori di quello che ti succederà in gara perché ci avevi provato fino in fondo».

- Secondo lei che si ha giocato molti campionati allo sprint, cosa serve in questi momenti?

«Due cose, bisogna essere freddi e calcolatori. E poi è fondamentale concentrarsi al massimo in quello che uno fa sia nei test che poi in gara. Si deve lasciar perdere tutto il resto e pensare solo a sé stessi e a quello che si sta facendo. E poi devi sempre dare il massimo in tutto, se perdi avevi fatto tutto quello che dovevi fare e non puoi pentirti a posteriori di quello che ti succederà in gara perché ci avevi provato fino in fondo».

- Come vede il percorso di questo Catalunya, la terra sarà anche stavolta decisiva?

«Evidentemente la tappa su terra è lunga ed importante, non so dire però se sarà decisiva visto che spesso ultimamente vediamo i rally risolversi alla fine. Bisognerà vedere inoltre se il fondo sarà asciutto e quanta polvere, come spesso capita sulle prove catalane, solleveranno i primi. Occhio poi a Loeb e a chi parte dietro che troverà il fondo delle speciali più pulite. Diciamo che la prima tappa sarà

----->

**CREDO CHE OGIER
SIA IL FAVORITO.
È IL PIÙ COMPLETO
ED ESPERTO
E SA DOMINARE
LA TENSIONE**

LUIS MOYA



**È IN EDICOLA
DAL 2 OTTOBRE
UN AUTOSPRINT
COLLECTION
IMPERDIBILE**

**TOYOTA LEADER
NEL COSTRUTTORI**

Al penultimo round stagionale la situazione nel Mondiale Costruttori vede al comando la Toyota con un vantaggio di 20 punti sulla Hyundai



importante ma non decisiva».

- Vede Loeb come potenziale vincitore?

«Secondo me non sarà una gara facile per Séb, lui è un grandissimo campione ma è da un po' di mesi che non sale su una vettura da rally. Potrebbe anche passare in testa e fare una grande gara, ma a priori non ha oggi la stessa abitudine a stare in macchina degli altri. Le posizioni di partenza saranno determinanti, a mio parere però soprattutto per i primi, anzi per il primo pilota che passerà sulle speciali che perderà più di tutti».

- Un parere su questo Rally Catalunya giunto alla sua 54ª edizione?

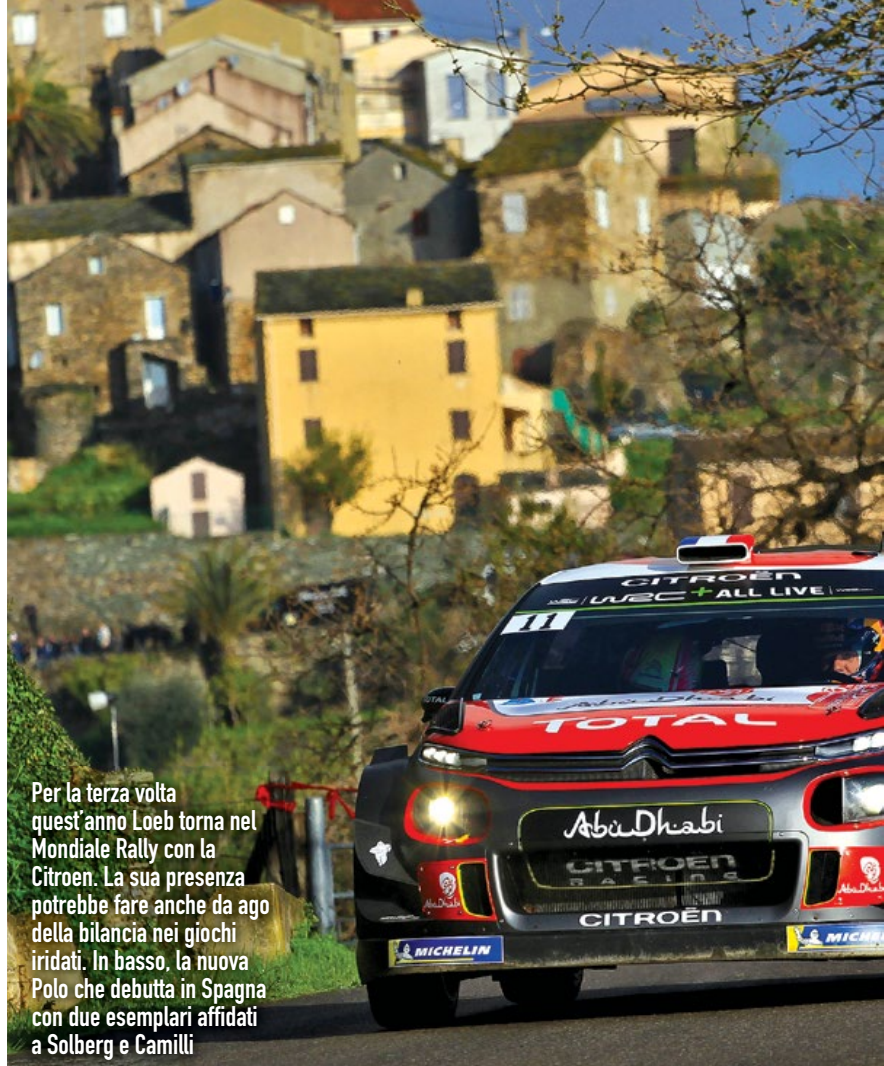
«È una corsa che piace, tutti vogliono correre qui come dimostra il fatto che ci saranno Loeb, Ken Block e la nuova Volkswagen Polo R5. Sono curioso di vedere come andrà, in VW sanno lavorare bene e sono certo che sarà una vettura molto competitiva».

E Luis Moya come sta dopo la recente operazione per ridurre l'aneurisma, verrà a Salou?

«Certo, e lavorerò anche per la Red Bull TV. Mi sono subito ripreso alla grande dopo l'operazione di un mese fa, dopo 48 ore ero già a casa e stavo già facendo sport. Ci vediamo al Catalunya». ●

NON SARÀ UNA GARA FACILE PER LOEB ANCHE SE LE POSIZIONI DI PARTENZA SONO DETERMINANTI

LUIS MOYA



Per la terza volta quest'anno Loeb torna nel Mondiale Rally con la Citroën. La sua presenza potrebbe fare anche da ago della bilancia nei giochi iridati. In basso, la nuova Polo che debutta in Spagna con due esemplari affidati a Solberg e Camilli

GETTY IMAGES

LAPPI CITROEN VA ALLA CITROEN

Meeke 2019 con la Toyota

Adesso la notizia è finalmente ufficiale. Come già anticipato da AS Esapekka Lappi affiancherà il prossimo anno Sébastien Ogier sulla seconda Citroën C3 Wrc ed il suo posto verrà preso in Toyota da Kris Meeke. Il mosaico della composizione delle varie squadre dopo la decisione di Ogier di passare in Citroën sta quindi pian piano componendosi, tant'è che la casa giapponese ha anche annunciato la conferma di Jari-Matti Latvala.

Il team diretto da Tommi Mäkinen presenterà così anche nella prossima stagione un trio di piloti molto ben assortito, vista anche la presenza di Ott Tänak. Riguardo a Meeke, la novità è che il pilota nord irlandese cambierà sicuramente navigatore, avendo interrotto la sua partnership pluriennale con Paul Nagle. Al suo fianco si vociferava potrebbe esserci nel 2019 Sebastian Marshall, l'attuale copilota di Hayden Paddon. Presto, magari già in Spagna, sapremo se questo rumor sarà confermato.

Sfida mista su 18 speciali

SUPERSPECIALE AL MONTJUIC A BARCELONA E POI PRIMA TAPPA SU STERRATO E A SEGUIRE DUE GIORNATE SU ASFALTO

331 km cronometrati suddivisi in 18 speciali. Questo l'identikit di questa edizione n.54 del Rally Catalunya, l'unica gara mista della stagione, in cui a parte l'inizio a Barcellona il resto della gara resterà tutto ambientato nel sud della Catalogna nelle province di Tarragona e Lleida. Sono tre le tappe in programma, la prima su terra e le altre due su asfalto. Con una novità importante, le ps su terra della 1ª tappa sono in buona parte nuove. La prova catalana inizierà con il

classico shakedown di Salou di 2 km, in programma alle 8 del mattino di giovedì 25 ottobre, a seguire in serata ci sarà la super speciale di Montjuic a Barcellona alle ore 18.08. Si continua poi venerdì mattina con una prima tappa lunga su terra che prevede ben 144,88 km cronometrati suddivisi in 6 ps. La 2ª tappa su asfalto prevede invece 121,80 km cronometrati e 7 speciali. La gara catalana si concluderà domenica 28 ottobre con la terza tappa sempre su asfalto, lunga

61,70 km cronometrati e composta da 4 crono, la power stage che verrà trasmessa in diretta in Italia alle ore 12 dalla web tv DAZN.

76 AL VIA. Sono 76 gli iscritti al Catalunya con ben 3 campioni del mondo al via: Ogier, Loeb e Solberg. I due Séb, Ogier (Ford) e Loeb (Citroën), al volante di una Wrc Plus mentre Petter Solberg porterà all'esordio con Eric Camilli la nuova Vw Polo R5. Ci sarà anche il gradito ritorno di Ken Block, lo scatenato 51enne pilo-



Solberg «La Polo R5 sembra una Wrc»

L'EX IRIDATO AL VIA CON LA NUOVA VETTURA DI CASA VW: «AFFIDABILITÀ E PERFORMANCE SONO I PUNTI DI FORZA. LA SOSPENSIONE È FANTASTICA E PUOI REGOLARLA COME VUOI»

Petter, com'è stato salire di nuovo su una vettura da rally?

«Fantastico. È stato divertente. Dopo non aver più partecipato ad un rally negli ultimi 6 anni, è stato appassionante essere al volante della Polo GTI R5».

- Può parlarci dei test?

«Abbiamo fatto 4 giorni di prove in Catalogna, Camilli ha fatto 2 giorni e io ne ho svolti altri 2.

Ho fatto anche da navigatore a Eric in alcuni giri. Non posso dire di essere un buon copilota, ma posso invece dire che lui è un pilota molto bravo e di talento».

- Avete provato su terra o asfalto?

«Su tutte e due le superfici. Abbiamo fatto un giorno ciascuno su entrambi i fondi. Avevo provato la vettura all'inizio dell'anno, ma quando l'ho guidata in Svezia è stato fatto tutto un lavoro di ricerca di affidabilità e di test per fare in modo che tutte le persone che salivano sulla vettura siano fossero contente.

Quindi averla potuta guidare per molto tempo in tipi di condizioni diverse è stato molto, molto importante. Ed ha evidenziato che la performance è buona».

- Quanti km ha fatto in Spagna?

«Sull'asfalto non lo so ma ho girato per un giorno intero. Sullo sterrato abbiamo fatto 210 km, è stata una lunga giornata».

- Quale pensa che sia il punto di forza del Polo GTI R5?

«Ne ha molti, ma direi che probabilmente è l'affidabilità. Il secondo è la performance, è infatti una macchina facile da guidare ed è facile da regolare per condizioni diverse, un fatto davvero importante quando si fa una macchina per i clienti. Ma allo stesso tempo se hai voglia di divertirti e ti siedi sopra, guidare questa macchina

fa venire il buon umore. Questa è l'impressione che ha fatto a me nei giorni scorsi».

- Come ci si sente rispetto alle auto che ha guidato prima?

«È una R5 ma sembra una World Rally Car. La sospensione è fantastica e puoi regolarla come vuoi. Se ti piace un po' di sottosterzo o sovrasterzo hai tutti gli strumenti per farlo. Puoi regolarle l'assetto della vettura come vuoi».

- Che risultato possiamo aspettarci da Petter Solberg al Rally Catalunya?

«Bisogna ricordare che non corro più nel mondiale rally da sei anni, quindi non c'è molta pressione sulle mie spalle. Voglio davvero far bene. Iniziamo e vediamo come andiamo. Sarebbe bello regalare a tutti una sorpresa, ma ci sono tanti buoni piloti e una dura competizione nel WRC2. Non mi pronuncio, non dico nulla. Preferisco non fare pronostici». ●

SAREBBE BELLO
REGALARE A TUTTI
UNA BELLA
SORPRESA, MA
PREFERISCO NON
FARE PREVISIONI

PETER SOLBERG



ta Usa assente dal mondiale dal Catalunya del 2014, che sarà navigato dal nostro Alex Gelsomino su una Ford Fiesta Wrc Plus. In totale sono 13 le Wrc Plus al via (4 Ford Fiesta, 3 Hyundai i20, 3 Toyota Yaris e 3 Citroen C3), mentre nel Wrc 2 saranno 21 i piloti in gara con favoriti per la vittoria i due piloti ufficiali della Skoda: Kopecky e Rovanne, ed in veste di outsider Solberg e Camilli (VW Polo). C'è da evidenziare la presenza del pilota di ACI Team Italia Fabio Andolfi sulla Fabia R5, e poi anche di Simone Tempestini, Ole Christian Veiby e Stéphane Léfèbvre su Citroen C3 R5 ed Henning Solberg su una Fabia R5, mentre nel Wrc 3 c'è da segnalare la presenza del finlandese Lario e del nostro Brazzoli (entrambi su Peugeot 208 R2). ●



Coppia It

ANNA ANDREUSSI RACCONTA
L'INCREDIBILE RINCORSA
ALLO SCUDETTO DEI RALLY 2018.
LA STAGIONE PIÙ COMPLICATA
E DIFFICILE PER LEI E IL SUO
COMPAGNO PAOLO ANDREUCCI.
TRA CRASH, FRATTURE E TELEFONI
ROTTI UN ANNO VISSUTO
PERICOLOSAMENTE



alia

di **Daniele Sgorbini**

A farla facile e banalotta, verrebbe da ripetere la solita massima che dietro a un grande uomo c'è sempre una grandissima donna. Magari nell'ombra, come pensava chi per primo ha messo assieme tale perla di filosofia spicciola. Nel caso di specie, però, quello di Paolo Andreucci e Anna Andreussi che assieme sono la coppia più vincente del rallyismo italiano e che con l'undicesimo scudetto artigliato a Verona sono diventati più leggenda che racconto, la massima vale. Eccome se vale. Anche se non sta dietro ma di fianco, Anna. Anche se non sta affatto nell'ombra, perché come sa bene chi s'è stretto almeno una volta le cinture in un'auto da rally, chi siede a destra conta forse più di chi gira il volante e pesta sul chiodo. Tra loro ancora di più, perché Paolo senza Anna è qualcosa di diverso, di incompleto, di incompiuto. Grandissimo campione sempre, come ha dimostrato a Roma dove si è subito ributtato nella mischia col bravissimo David Castiglioni a sostituire in fretta e furia la Andreussi, ma diverso. Più umano, forse più fragile. «Tenetemelo d'occhio», sussurrava Annina dal letto d'ospedale mentre il suo pilota riprendeva a far traversi zittendo tutto e tutti nelle strade attorno a Fiuggi. «Tenetemelo d'occhio che non esageri, ma che non vada neppure troppo piano». Eccola lì: donna e copilota, compagna di vita e campionessa, spinta dalla stessa fame che da sempre muove Ucci. Fame saziata per l'undicesima volta, al termine di una stagione matta come poche, corsa sulle montagne russe di emozioni ripide come non mai. Il decimo titolo "pieno" per lei, che il primo Paolino

UNA STAGIONE PAZZESCA

Dopo il Rally dell'Elba a fine maggio pareva davvero tutta in discesa la corsa all'11° titolo in carriera per Paolo Andreucci. Invece dopo un incidente durante un test a Sanremo tutto si è complicato. Sono arrivati due ritiri ma a Verona con un ultimo guizzo è arrivato il titolo



←
 l'aveva vinto anche con Alessandro Giusti alle note. Chi l'ha vista da vicino al Due Valli, ha osservato una donna diversa. Concentrata come sempre, ma scossa da sentimenti più intensi. Gli stessi che le hanno fatto gettare a terra il telefono non appena appresa la notizia dell'uscita di Pollara: «Dell'equipaggio sono di certo io la più emotiva – attacca a spiegare Anna – lui è più forte. Dopo l'incidente ci siamo sostenuti insieme, le fratture siamo riuscite a farle guarire molto in fretta, ma per la testa ci è voluto un po' più di tempo. Per dire: non è che se un osso si riattacca si risale in macchina e automaticamente è tutto come prima. L'uscita di Marco al Due Valli fa parte di tutta una serie di eventi capitati quest'anno, quelle cose che quando succedono sbotti e ti chiedi perché capitino tutte assieme». - Hai detto che dopo l'incidente non hai mai pensato al ritiro, che quando smetterai sarà per una tua decisione e non per altri motivi. Ma davvero in quei giorni non ti è mai venuto il dubbio? Un conto è sapere che c'è il rischio, un altro è farsi male per davvero, soprattutto dopo aver vinto così tanto. Possibile che non scatti una sorta di allarme, un indizio, un segnale, una sensazione? Qualcosa che ti induca a pensare che forse è arrivato il momento di dire basta?

«No, il contrario – risponde decisa – in passato capitava, andando avanti nella stagione, di ripetermi che quella sarebbe stata l'ultima, che avrei chiuso a fine campionato. L'incidente invece ha innescato in me un meccanismo opposto, non mi ha impaurito ma piuttosto mi ha messa alla prova. Quello che è accaduto è stato il peggio che potesse succederci, in un posto dove non c'era né tempo né spazio per reagire, così siamo finiti contro il muro. Chissà quante volte è capitato in passato (di forare una gomma, ndr) e ce ne siamo sempre accorti per tempo, potendo rallentare o comunque recuperare la situazione. Questa cosa mi ha fatto capire ancora di più che io sono una professionista: da subito ho pensato a come rientrare il più in fretta possibile e a come aiutare Paolo a vincere il campionato».

- Hai recuperato molto in fretta, più per riprenderti subito il tuo posto o più perché sentivi in qualche modo la responsabilità di non lasciare solo Paolo nel momento decisivo della stagione?

«Sì, ho recuperato in fretta. E l'ho fatto anche ispirandomi a grandi campioni – tipo Valentino Rossi – che in passato sono ritornati a correre poche settimane dopo una frattura. Non voglio certo paragonarmi a lui, ma comunque campioni così sono per me una fonte di insegnamento, di ispirazione. Mi dicevo: "Devo far di tutto per vincere il campionato". Io ci ho messo del mio ma anche David Castiglioni che mi ha sostituito a Roma è stato fantastico, così come i medici che ci hanno curati e tutte le persone che ci sono state vicine».

- Facendo i conti per il campionato, è stata più pesante per il morale l'uscita di Roma, che hai vissuto da lontano, o l'errore dell'Adriatico, dove avete buttato punti preziosissimi e permesso a Scandola di passare in testa al campionato?

«Il momento peggiore è stato senza dubbio dopo l'Adriatico. L'errore di Roma in fin dei conti ci poteva anche stare, Paolo comunque era là, era tornato



IL MOMENTO
 PEGGIORE È STATO
 SENZA DUBBIO DOPO
 IL RITIRO
 AL RALLY
 DELL'ADRIATICO

ANNA ANDREUSSI

”

UN'ESTATE AGITATISSIMA

Sopra, Anna Andreussi ricoverata in ospedale dopo il crash nei test su Passo Ghimbegna nell'entroterra sanremese che in estate ha stravolto i piani e gli scenari costringendo lei e Paolo a una rincorsa che si è conclusa solo a Verona dove col 3° posto hanno conquistato il tricolore

e aveva dato un segnale preciso agli avversari. Anche se quando l'ho saputo ho rotto un altro telefono scagliandolo contro il muro. Ma quello nelle Marche no. Quello è stato un momento molto più difficile che non dopo l'incidente nei test. Dovevamo solo arrivare per portare a casa punti e invece abbiamo seriamente rischiato di compromettere tutto. Come dicevo prima, abbiamo recuperato fisicamente molto in fretta, ma di testa non eravamo ancora a posto completamente. Prima di Verona siamo riusciti a ritrovare completamente la serenità e alla fine le cose sono andate per il verso giusto».

- Che vi siete detti alla fine dell'ultima speciale del Due Valli?

«La verità? Nessun festeggiamento. Paolo mi ha guardato serio e mi ha detto che lui quest'anno aveva già fatto due grosse cavolate (in realtà usa un'espressione più colorita, ndr), cosa mai ammessa da una vita che si corre insieme, per cui mi ha chiesto di restare concentrata e di non sbagliare nulla fino all'ultimo controllo orario».

- Si fa presto a dire che questo sia stato il titolo più sofferto. Eppure dopo l'Elba pareva la stagione più noiosa e scontata di sempre.

«Dopo l'Elba ci ha pensato il destino a rimescolare le carte, non è stato altro che quello. Probabile che il 13 luglio (giorno dell'incidente nei test, ndr) sia una data maledetta per me. Due anni fa era andata a fuoco l'attività di mio padre. Avevo già prepa-



LA PRIMA CORSA DI ANNA NEL 1994

Da 2001 fanno coppia fissa

Gli almanacchi dicono che il quaderno delle note Anna Andreussi l'ha sfogliato per la prima volta nel 1994. Rally di Bassano, Lancia Delta Integrale, accanto a Luca Vicario: vittoria, davanti a Lucky e Gianmarino Zenere. Subito roba seria, insomma, quasi a far presagire un cammino già tracciato, da predestinata. L'anno dopo zero, poi nel 1996 un 1000 Miglia, un Sanremo un paio d'anni dopo e una manciata di gare tra il 1999 e il 2000. Poca roba, comunque. Fino all'incontro che le cambia la vita – sportiva e privatissima – con il campionissimo. Iniziano a far coppia al Piancavallo del 2001 (anno del primo scudetto di Ucci), dove con la Focus Wrc fanno secondi dietro ad Andrea Aghini e Loris Roggia. Poi, al San Marino, alzano per la prima volta la coppa più grande di tutte. Da lì fanno coppia fissa, inscindibile e rallisticamente parlando praticamente monogama: tra centinaia di gare con Paolo se ne conta giusto ancora una con Mazzoleni in quell'anno (su una Seicento Sporting) e poi un Monza con Michele Gregis e una ronde con Vicario. Il resto è parte di un rapporto unico, simbiotico, probabilmente irripetibile. Capace di entrare di forza nella leggenda di uno sport che – anche per i vincenti – pare facile solo se a guardarlo è chi non lo conosce affatto.

rato i bagagli per Roma e per una piccola vacanza a seguire, invece la nostra estate è completamente cambiata».

- **A proposito di maledizioni: pure il malocchio hanno dovuto levarvi...**

«A volte la mamma di Paolo è fantastica – ride – giovedì è arrivata a Verona e mi ha dato un sottocasco dicendo che una sua amica l'aveva tenuto per due giorni per togliere un malocchio che gravava su Paolo. Non sono superstiziosa e non credo a 'ste cose, ma venerdì mattina, uscendo dall'hotel, d'istinto l'ho preso con me. Per due giorni è sempre stato in macchina e senza dire nulla a Paolo gliel'ho fatto usare. Della serie: non ci credo, ma nel dubbio...».

- **Adesso inizia l'inverno e con quello il solito refrain: che fanno Ucci&Ussi? Continuano, smettono, raddoppiano? Ora sei diventata pure impre-**

IL 2019? NEL CIR CI SARANNO SOLO 8 GARE O FORSE 7 E MAGARI SI PUÒ ANCHE CAMBIARE CAMPIONATO, CHISSÀ

ANNA ANDREUSSI



ditrice, visto che hai aperto un negozio a Udine.

«Vero, e di questo ringrazio Sparco che con noi è sempre stata carinissima. Ma ho un socio molto valido e per ora non ci penso proprio ad andare a lavorare ogni giorno. Poi il Cir sono solo 8 gare o forse 7 e magari si può anche cambiare campionato. Chissà...».

- **Sei entrata a far parte della Commissione Rally. Com'è stare anche in parte nella stanza dei bottoni? Quale è stato il primo impatto con le "procedure" federali? I tuoi colleghi hanno in parte cambiato il modo di rapportarsi con te?**

«Per ora cerco di prendere molte informazioni, di capire, di imparare. Sto cercando bene di capire come funzionano la Commissione, la Giunta e tutti gli organi federali. Cerco per correttezza di star fuori dalle decisioni che riguardano il Cir, eccezion fatta per la promozione. È un'esperienza che mi sta formando, anche se per ora mi limito più che altro ad ascoltare».

- **Ma tu Paolo, ce lo vedi a correre senza di te?**

«Lo ha già fatto a Roma e a questo punto credo che se corresse senza di me sarebbe più una mancanza affettiva che professionale. Per cui, visto che ci sono bravissimi navigatori in grado di sostituirmi, se io lo seguissi, potrebbe farcela benissimo, soprattutto nel Cir che conosce molto bene. Ma quest'anno ho voluto esserci e alla fine credo di aver fatto bene!». ●



Pronostico rispettato

CORRADO FONTANA VINCE LA GARA. STEFANO ALBERTINI CONQUISTA IL TITOLO. NELL'ULTIMO ROUND DELLA SERIE FANNO FESTA IN MOLTI. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di [Gianni Cogni](#)

COMO - Corrado Fontana e Nicola Arena con la Hyundai i20 Wrc hanno dominato il Rally di Como, mentre Stefano Albertini e Danilo Fappani hanno sbancato per il secondo anno consecutivo il Tricolore Wrc con la Ford Fiesta. In sostanza tutto secondo pronostici, anche se nella forma la gara è stata diversa dalle attese. Sulle strade di casa Fontana ha sfoderato una prova maiuscola, e per mettere subito in chiaro le cose, ha piazzato un venerdì da leoni vincendo in serie le prime quattro prove speciali. E per ribadire il concetto si è ripetuto sull'Alpe Grande che ha aperto il sabato. «Ma vi giuro che se da fuori può sembrare semplice, da dentro l'abitacolo è tutt'altro...» chiariva Nicola Arena a metà mattina. Peraltro condivisibile a guardare i soli 7"6 di ritardo di Stefano Albertini prima di affrontare la mitica, lunga e normalmente decisiva Val Cavargna.

Solo che proprio lì, proprio sulla 'sua' prova, un gran botto ha messo ufficialmente la parola fine alle speranze di titolo di Manuel Sossella. Già flebili prima del via (sia lui che Fontana legavano il ribaltone del campionato ad un disastro di Albertini), le sue speranze erano andate a farsi benedire già sulla prima prova speciale: una fascetta lo ha privato della spinta del turbo ed in meno di 5 km ha perso oltre 20", poi raddoppiati per il ritardo al C.O. successivo per porvi artigianale rimedio. Partire di fatto con un handicap gratuito di 47" ha avuto il suo bel contraccolpo psicologico e probabilmente non è estraneo al suo fatale eccesso di foga sulla Val Cavargna.

Che ha inevitabilmente coinciso con qualche cautela in più di Fontana e soprattutto di Albertini. Con conseguente esaltazione di due giovani: Kevin Gilardoni e Alessandro Re. Il primo, vincendo a tempo di record la Val Cavargna, ha sancito la sua definitiva maturazione poi coronata con il secondo posto finale. Quanto ad Alessandro Re - che sulla Val Cavargna ha spiccato il terzo tempo assoluto ed alla fine ha ottenuto il quinto posto a meno di un minuto dal vincitore ed a meno di mezzo dal podio - con la sua Skoda Fabia ha demolito la concorrenza con le R5 (il più vicino gli è finito a quasi 3') e pestato continuamente i piedi alle Wrc, a testimonianza di



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Fontana-Arena; 2. Gilardoni-Bonato; 3. Albertini-Fappani.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

foto: BETTIOL



**RIFLETTORI
SUI PROTAGONISTI**
Sopra, Forato vincitore del titolo in R5. In alto, Corrado Fontana a segno sulle strade di casa davanti a Gilardoni, sopra al centro. A destra, Albertini, giunto 3° e vincitore de titolo tricolore riservato alle Wrc

essere nel gruppo ristretto dei migliori piloti privati italiani e di quanto non sia stata casuale l'insidia che è stato per Luca Rossetti nel Irc. Poca gloria, anzi nessuna, per lo sfortunato Paolo Porro, bloccato subito dal turbo e in fondo poca per Simone Miele (quarto con la consolazione dell'ultimo scratch) a sua volta inizialmente attardato. E Stefano Albertini? Ha semplicemente fatto ciò che serviva, accontentandosi per una volta di fare il comprimario - ma da terzo gradino del podio - dopo una stagione maiuscola. Per la gioia di un Danilo Fappani da record: che a sette giorni dal tricolore Cira al fianco di Andrea Crugnola ha replicato con il concittadino Albertini nel Ciwrc. ●



FORATO R5

L'altro titolo molto ambito del Ciwrc ancora da assegnare, quello R5, è andato in scioltezza ad Antonio Forato.

GIALLO DALDINI

Kim Daldini, schieratosi a Como a indiretto sostegno delle ambizioni di Federico Gasperetti nel monomarca Renault, ha finito anzitempo la sua gara dopo essere passato sopra un grosso detrito metallico presente stranamente in traiettoria che gli ha danneggiato una ruota, come mostrato dal cameracar.

RIVA NAZIONALE

Dominio assoluto per Tiziano Riva e Alessia Biacchi nel rally nazionale in coda alla gara maggiore. Il pilota ticinese ha vinto tutte le prove speciali. Accanto alui sul podio la coppia Pederzani-Brovelli con una Peugeot 207 S2000 e l'equipaggio 'revival' composto da Elio Minetti e dal giornalista Andrea Nicoli con una Ford Fiesta R5.



SUZUKI RALLY CUP

Peloso campione anche di tattica

Corrado Peloso si è meritatamente riappropriato della Suzuki Rally Cup - che aveva già vinto nel 2016 - con una gara capolavoro dove ha dimostrato tutta la sua scaltrezza tattica. La controprova: ha vinto una sola prova speciale - e nettamente - ma proprio quella che valeva come Power Stage con relativi punti. Per il resto ha evitato di dar fondo alle sue potenzialità e si è limitato a controllare il diretto rivale per il titolo, Roberto Pellè, lasciando a Stefano Martinelli il dominio della classifica di giornata ed al campione uscente Simone Rivia, al debutto con la Swift Boosterjet, occasionali exploit. Quanto a Pellè non ha trovato sulle strade lariane la verve che aveva sfoggiato nei due precedenti appuntamenti e non è mai sembrato in grado di puntare al risultato che gli sarebbe servito per vincere il titolo. Record di affidabilità per le Swift: 11 al via 11 al traguardo.



Sformato da ~~di~~ **Fag**

AL FIANCO DI SIMONE NELLA NORMA DA 800 CAVALLI DELLA PIKES PEAK. A TUTTO GAS, SULLA SALITA DI GUBBIO PER UNA PROVA DEL TUTTO TERRIFICANTE

UNA SFIDA ESTREMA, A BORDO DELLA NORMA PER LA PIKES PEAK CON SIMONE FAGGIOLI, A GUBBIO. UNA BIPOSTO SPECIALISSIMA E STUDIATA PER LA CLASSICISSIMA GARA AMERICANA, IN PRATICA UNO TRA I BOLIDI PIÙ POTENTI MAI VISTI IN AZIONE IN UNA SALITA. SAGGIATO "LIVE" IN VESTE DI PASSEGGERO DAL NOSTRO TESTER, CHE IN VITA SUA HA PROVATO DI TUTTO. IL RISULTATO? DA URLO!



ALL'ATTACCO DEI TORNANTI

Sopra, da sinistra: Terenzio Testoni, manager della Pirelli per il programma Salita, il campionissimo Simone Faggioli, Fabrizio Fondacci direttore di gara del Gp d'Italia (e del Fia Masters di Gubbio) e il nostro Mario Donnini. Ecco quest'ultimo, a sinistra, in azione da passeggero di Simone nella Norma-Nissan della Pikes Peak sui tornanti della cronoscalata eugubina

di **Mario Donnini**

GUBBIO - Dai, in fondo mi manca solo questa e ormai non posso più tirarmi indietro. Esterno giorno, mattina presto. Fa freddo, nella gola del Bottaccione. Verde, pura e muschiosa collina umbra, rugiada ovunque e di lassù il cinguettio di mille volatili festosi. La Norma M20 Sf Pkp se ne sta acquattata in un angolo, accanto all'hospitality Pirelli, come una belva allo zoo. Per ora dormiente, apparentemente satolla, dal muso pigro e rinchiusa in una gabbia immaginaria. A due passi da essa, il pilota Faggioli Simone di anni quaranta armeggia operoso, fa un sacco di cose che proprio non saprei descrivere, privo di fretta ma senza pause. Fatto sta che spararsi a più di duecento all'ora su una claustrofobica fettuccia d'asfalto che va all'insù resta faccenda che richiede preliminari metodici e accurati. Solita storia. Se vuoi fare una cosa folle, devi puntellarla con mille presupposti studiati e razionali.

Vi dico i miei. Punto primo, per me Simone Faggioli è un eroe. Mi piace filosoficamente. È un duro e puro. Uno che con quegli efebici e schizzinosi miliardari che hanno distrutto e reso ripugnante questo sport proprio non c'entra niente. È uno vero, lui. Ha occhi chiari e sottili, Simo, le pappette rosse e l'espressione sincera, incorniciata da un sorriso timido. Non se la tira. Mai. Parla poco, dice quel che pensa, previo aver pensato su ciò che dire. E in salita va forte. Cristo, quanto.

Dodici titoli tricolori e dieci continentali, riuscendo quasi inconcepibilmente a ripercorrere le orme fatiche di Mauro Nesti, ma forse con un pizzico d'inventiva evolutiva in più. Maurone campò sognando California, come dice la canzone, carezzando per una vita l'idea di correre la Can-Am. Simone no. Il suo sogno a stelle e strisce targato Colorado l'ha presto cristallizzato in realtà, partecipando alla Pikes Peak, il 24 giugno scorso. La salita più prestigiosa, famosa e pericolosa del mondo, giungendo secondo assoluto dietro la stellare Volkswagen I.D.

ggioli



◀ R proto all electric di Romain Dumas. Un ragazzo fiorentino contro una delle più grandi corporation, che puntava - e c'è riuscita - a riscattare la figuraccia planetaria del dieselgate con un trionfo pulito e salvifico a emissioni zero. Bravi loro, applausi, fantastico, ma non tutti sanno che la Norma che hanno battuto vanta un motorone Nissan derivato da un Renault Espace riciclato da uno sfasciacarrozze. Quindi la Pikes Peak 2018 va ricordata come una sfida cowboy contro alieni. Chapeau marziani, ma la simpatia dei Cuori da Corsa non può che andare tutta la vita allo spaghetti cowboy, con tanto di tuta ignifuga a stelle e strisce e il numero 11 sulle spalle. Tu Vuò Fa' L'Americano, Simone, ma sei nato a Bagno a Ripoli. Motivo in più per apprezzarti, da Casco d'Oro Autosprint tuttora in carica. E per saggiare la spaventevole Norma-Nissan tornata dall'America quasi fosse un ancestrale rito di riunione con un automobilismo attuale ma antico, coraggioso, sostanziale, tosto, scabro e scevro da frou frou. Più di venti titoli che contano tanto, una vita tutta meriti e senza regali. La gamba destra rotta alla Malegno-Borno 1999 e la sinistra alla Rieti-Terminillo 2005.

Tutti i segreti di Simone

Simone guarda il mio casco e sorride: «Cavolo, è la replica ufficiale dedicata al TT dell'Isola di Man». «Indovinato. L'ho portato perché c'è una parentela stretta e romantica tra te, gli amanti delle salite e gli ultimi road racer su due ruote». Simone è sul pezzo: «Adoro i TT Rider e mi piace il centauro Guy Martin». «Naa - ribatto -, Guy non a caso ha preso parte alla Pikes Peak 2014, pensando fosse il naturale sviluppo del suo percorso agonistico, un po' come te». «Ho seguito tutta la storia di Guy Martin, lo stimo e anche appassionandomi alla sua avventura selvaggia ho preparato la mia, quindi non potevi scegliere di meglio che indossare il casco dell'Isola di Man, per salire con me».

Okay. Andata. Simone continua: «Sai, è stata dura, durissima. La Pikes Peak è tutta insidie, su 19.9 km d'asfalto a 4300 metri d'altitudine. Partire da zero è difficile, terribile. Per provare di prima mattina ci si sveglia alle due e tre quarti di notte, quindi s'assaggia il salitone a rate, a pezzi, riuscendo a percor-



rerlo intero solo in gara. E le prove sono una tortura: doppia striscia continua, col parco circostante pieno zeppo di rangers. Inutile chiedere orari o porsi il problema di quando si torna, perché spesso bisogna aspettare che l'eliambulanza abbia recuperato i motociclisti finiti nelle scarpate, perché partono prima di noi».

Roba da star svegli la notte, dall'inquietudine... «Sì, ma anche no - butta là Simone - Sai, io provavo, facevo le ricognizioni in macchina col mio compagno Fabien Bouduban, che mi ha aiutato a sostenere questa impresa, e mi sono accorto di soffrire talmente tanto l'altitudine che dopo poche curve m'addormentavo. Bum! Di botto. Giuro, dormivo, tanto che dicevo: "Fabien, guida tu, ché io ninno". Sai, la ra-

TESTONI SPIEGA LA SFIDA PORTATA AVANTI DALLA CASA ITALIANA

Pirelli partner perfetto

Terenzio Testoni, rally manager e responsabile Pirelli per il programma nelle Salite parla chiaro: «Quella del nostro marchio nelle cronoscalate è un'avventura che ci vede affiancare Simone Faggioli in un programma partito dal foglio bianco. Al primo test che abbiamo svolto insieme, infatti, l'asso toscano ci ha subito detto che bisognava trovare una mescola più soffice perché con quella di partenza avremmo potuto disputare un'intera stagione, tanto era dura. Precisato il target, abbiamo calibrato lo sforzo, avendo come riferimento la Norma di Simone che a tutti gli effetti è una vera e propria F.1 della Montagna. Abbiamo quindi tre mescole, la soft gialla, la supersoft rossa, e la ultrasoft viola, più il cinturato azzurro per il bagnato. Moduliamo le scelte per ottenere il giusto compromesso tra grip e durata della performance, visto che si va da frazioni corte di meno di 4 km fino a quelle lunghe 20 km, come nella Trento-Bondone. Trovare il grip è facile, il difficile è stabilizzarlo».





**SONO SALITO
AL 70% DEL MIO
POTENZIALE MA
CAPISCO CHE STARE
AL MIO FIANCO
È UNO SHOCK...**

SIMONE FAGGIOLI

”

**ELETTROCARDIOGRAMMA
SOTTO SFORZO!**

A oltre 200 all'ora in due nella gola del Bottaccione, a lato. In basso, il display della Norma, quindi Mario Faggioli, papà di "Simo", controlla la pressione delle gomme Pirelli. Al centro, particolari del muso e dell'abitacolo, infine il briefing pre test. Nell'altra pagina, Simone Faggioli

al vecchio primato di Loeb. Comunque, sono arrivato in cima, secondo, ed è questo ciò che conta. Perché l'obiettivo di fare esperienza è stato centrato. Ora sappiamo come muoverci. E la prossima volta attaccheremo con miglior mira».

Già, ma quando? «Non nel 2019, perché per la prossima edizione è già tardi. Penso invece di tornare per l'edizione 2020 della Pikes Peak. E si tornerà per ottenere il massimo. In ogni caso, adesso gustati questa», conclude Simone indicando la Norma M20 Sf Pkp, che i suoi meccanici stanno preparando, mentre babbo Mario cura la pressione delle gomme Pirelli, regolandola a 1.0.

La parola al motorista Francesco Tosoni

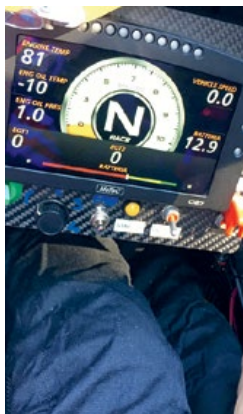
Francesco Tosoni è il mago motorista di Faggioli. Svizzero, ha trentasei anni ed è nato a due passi dalla salita di St. Ursanne. È lui a svelare i segreti del bolide nato per le nuvole del Colorado: «Sul telaio Norma è montato un motore Nissan 3700 cc V6 cilindri biturbo, derivato da un modello Renault Espace. Sì, è vero, è stato preso in versione stradale da uno sfasciacarrozze e poi ricondizionato e adattato alle esigenze racing. Sviluppa un massimo di 800 cavalli, ma con una pressione del turbo a 0.9 qui a Gubbio può disporre di 650 cavalli reali».

E rispetto alla Norma a motore Zytek, con la quale Simone corre nell'italiano? «Partiamo dal presupposto che col classico motore Zytek aspirato Simone alla Pikes Peak non andrebbe da nessuna parte, perché l'ossigeno rarefatto renderebbe quasi ridicola la potenza. Ecco perché ci vuole il mostro Nissan, che tarato a 1.8 o a 2 bar regge bene e in Colorado riesce a fornire gli stessi cavalli che si hanno con un valore di 0.9 qui a Gubbio». Inoltre il proto Norma per la Pikes è assai più pesante e meno reattivo di quello da voi usato per le salite nostrane, no? «Giusto. Ha non meno di 70 kg in più, compreso il motorone e la rollcage, ossia la gabbia di protezione che nella gara americana è obbligatoria». In altre parole, alla Pikes Peak la Norma stile Usa svernerebbe senza pietà quella buona per Gubbio, ma sulla gola del Bottaccione il proto in versione europea batte senza problemi il mostro star and stripes, sbaglio? «Non sbagli. In una quota non estrema come questa e su un tracciato abbastanza tormentato diciamo pure che la Norma della Pikes Peak rispetto all'agile modello col motore Zytek in teoria paga quasi un secondo al chilometro».

Fabrizio Fondacci chiarisce la faccenda

Il giudice arbitro del test è Fabrizio Fondacci, prestigioso direttore di gara del Gp d'Italia di F1 e anche anima del Trofeo Faggioli di Gubbio, nonché timoniere del Fia Masters Hillclimb, in programma il giorno dopo. È lui a spiegarmi cosa m'aspetta, come e perché. «Allora, vi farò usare una versione accorciata del tracciato. Il Trofeo Faggioli si disputa su 4,2 km, mentre il Fia Masters Hillclimb usa una versione di 3,4 km per permettere agli iscritti britannici che corrono con vetture a metanolo di starci dentro, visto che hanno un'autonomia massima di carburante di 3,5 km. Vi farò salire su un lay-out ulteriormente accorciato a 2,5 km, con una chicane all'inizio del tratto veloce, giusto per non dare van-

refazione dell'ossigeno fa soffrire i cristiani quanto i motori. Tanto che in cima usavo la bombola, come certi anziani all'ospizio, porelli. E non scherzo, eh». Be', Simo, sarai contento, perché in Colorado hai fatto un'impresa e, se non ci fosse stata la Vw, avresti vinto entrando nella leggenda. Ma sei stato grande comunque, considerando che partivi da zero. «Abbiamo fatto fuori tre motori in tre giorni - sottolinea - la preparazione è stata un calvario. L'ossigeno rarefatto è un killer per i propulsori e trovare l'alchimia giusta è difficile, quasi impossibile. Alla fine, per salvare il salvabile, ho corso col motore adomesticato, la pressione bassa e il turbo messo in modo da portarmi alla fine. Perdendo un mare di cavalli per strada, sennò potevo andare appena sotto





«taggio a Simone, che potrebbe poi sfruttare il test in chiave Masters, sommando più salite d'allenamento dei suoi avversari».

Okay, Fabrizio, ma metti una variante lieve, perché non voglio andare troppo piano eh, gli faccio, serio. E lui: «Piano? Tu non hai idea di come salirai e a quanto». Mmm, quasi mi domando se sia il caso o meno di cominciare a preoccuparmi.

Sentite la mia personale teoria

Com'è, come non è, ragionando di test, io parto da un presupposto. I giornalisti quando raccontano di una personale prova al volante di una macchina da corsa sono peggio dei pescatori. Le sparano grosse, ma tanto grosse. La verità? È da una vita che mi rifiuto di guidare belve racing, perché non è il mio mestiere, proprio non ne sono capace, neanche volessi. Quelli che lo fanno, che ci provano, che azzardano, il più delle volte poi imbastiscono menzogne così sesquipedali su pagine talmente finte e millantatrici, che le vate. No, la mia teoria è che un giornalista al massimo debba assistere. Stare lì. Al fianco. A latere. Zitto e buono. Come un futuro padre al parto della moglie. Perché le vere e uniche mamme delle emozioni sono gli autentici piloti da corsa. Il resto spesso è fuffa. Quindi meglio fare il sacco di patate consapevole che il finto manico. Claro? Fatto sta che negli anni sono salito con Petrov a Abu Dhabi sulla F.1 biposto toccando 320 km/h, con Capello sull'Audi di Le Mans, con Hirvonen sulla Ford Wrc a Goodwood, dove saggiai pure la gloriosa Ford Escort rally per due ps, con il compianto Bjorn Waldegaard. Quindi negli anni mi son sparato un giro del Piccolo delle Madonie con Nino Vaccarella su una Porsche e una tornata di Indianapolis a bordo di una Viper condotta dal leggendario Johnny Rutherford, più una prova con l'Audi Dtm al fianco di Karl Wendlinger, a Adria. Già che c'ero, pure un giro al TT dell'Isola di Man, da passeggero di una moto 1000 cc con un vincente quale Milky Quayle. In più, un quarto d'ora a vita persa nei cieli di Forlì con la pattuglia acrobatica Red Bull. Curriculum strano, variegato ma ancora open. Per certi versi, andando all'insù con Simone, completerò questo strano album di figurine, spero evitando figuracce.

Pronti, via!

Fuori i secondi, è ora di partire. A occhio e croce un minuto e mezzo a tutto gas tra misto, curvette, curvoni e tornanti concentrati verso la cima, inframezzati da una fettuccia di rettilineo dove in condizioni normali si sfreccia a 250 km/h. Non ho paura. Per niente. Dai, è solo una pura formalità, il peggio e il meglio del Motorsport l'ho già vissuto, nevvvero? No worry, tranqui, sarà una semplice sgambatura accanto a un ragazzo squisito.

Simone è a bordo e tocca a me salire. Hanno disegnato col pennarello la sagoma di un piedino in un adesivo posto sulla fiancata destra, per indicarmi dove appoggiare la suola senza far danni e isarmi verso la gabbia di protezione, dalla quale mi infilerò nell'abitacolo. Occupando l'alloggiamento angusto ricavato a simulare un vano passeggero. Piedino sull'adesivo, scatto plastico, calata quasi decente e sono in plancia. Ancoraggi della cintu-

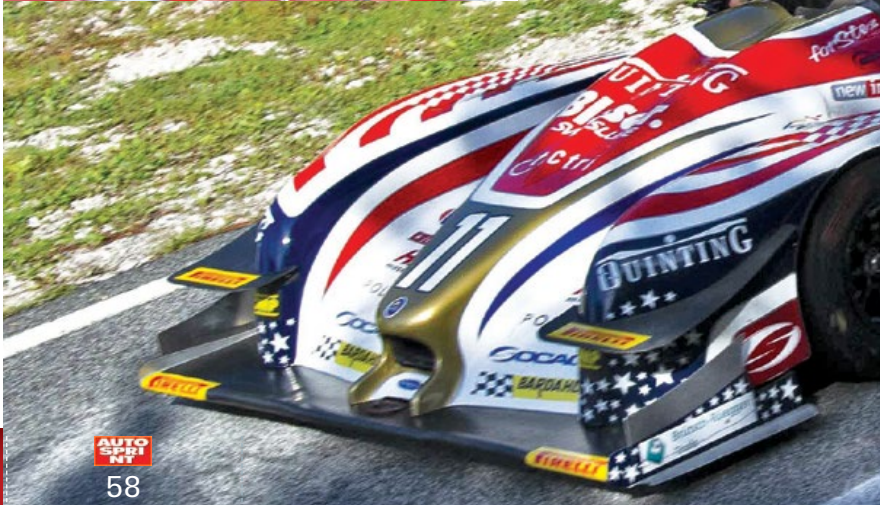


ra stretti, strettissimi e siamo pronti. Non uso sottocasco e guanti, così sento meglio il vento. Che dici, Simo, faccio un film col cellulare? «Cosa?! - ribatte lui -, ma scherzi?! Non ce la faresti mai. Su, con la destra attaccati alla gabbia e metti la sinistra obliqua per aggrapparti al telaio a braccia incrociate... ecco, così. Pronti voi? Vai, sono pronto».

Bhwamm-Bhwamm-Bhwamm!!!, il Nissan biturbo ruggisce come un animale liberato da una cattività bastarda. Non vola più un uccello nel raggio di due chilometri. Chi è lato macchina mette gli indici ai timpani e la sensazione epidermica deliziosamente racing trascolora in lieve disagio.

Il cinema è finito, si fa sul serio

Ore 11.39 di venerdì 12 ottobre. La prima dentro. Scatto secco del sequenziale 6 marce Sadev posto al volante, la Norma impercettibilmente quasi rabbrivisce. Giù gas e il prototipo schizza verso una curveta destra a cento metri di distanza, nascosta da un terrapieno che - direbbe Giacomo Leopardi -,





da tanta parte dell'ultimo orizzonte il guardo esclude. Seconda, terza, quarta: dai, che carino Simone, mi sto divertendo. Ma che fa? Mette la quinta. Eh, ma come, alla prima piega neanche rallenta!? Niente, questo continua a andare a canna, a vita persa, la curva l'abbiamo ingoiata come non esistesse e lui continua a accelerare nel misto. Col motore in tiro che latra come una bestia incazzata e maledetta. No, mica sto tanto bene, io, 'sto giro. Sede stradale stretta, alberelli che sfilano come in un film impazzito, pezzi di monte con le caprette che ti fanno ciao, mentre impera l'urlo del V6 belluino, correato ogni tre secondi dal bang dell'antilag, pari a una 44 Magnum che mi spara dietro la testa, per tenere il biturbo sempre in tiro - «700 n/m di coppia a 4000 giri, con potenza massima espressa a 7000 giri» m'aveva detto Tosoni -, ecco. No, non è come pensavo, non stiamo giocando, sento dolore alla spalla destra che sbatte sul telaio e al femore, spiacciato sulla scocca. Dopo dieci secondi complessivi io sto male, cazzo, e non vedo

ROLL-CAGE STILE USA AL POSTO DELL'HALO

Sopra, il tester si cala nella Norma dotata di roll-cage. Nell'altra pagina, il motore Nissan turbo e, più sotto, il disegno del piede, a indicare l'appoggio per salire in macchina



IL VOLATONE VERSO LA CIMA

Una velocità massima di 240 km/h non è stato l'unico brivido di un test stradale iperadrenalinico; a sinistra poco prima del via e, nella foto grande, in pieno svolgimento. Il tutto è finito, a destra, tra i sorrisi, una volta raggiunta la cima

l'ora che tutto finisca. A Simone vorrei dirgli tipo Groucho: «Almeno uccidimi con delicatezza, perché è la prima volta che muoio», ma evito, perché a vederlo all'opera frenetico mette più paura lui della gola di Gubbio la notte di Halloween.

Spara marce come proiettili, mi sento sballottato, 'na bambola di pezza, e mi vengono flash per associazione mentale. Simo lo ricordo dolce nella foto che ha su Facebook insieme alla moglie e ai tre pargoletti, vicino all'albero di Natale, invece adesso è una specie di mezzo matto scatenato dagli automatismi micidiali e spietati. Primo tornante, frenata alla speroindio: come prendere uno schiaffone in fronte, mentre appare impressionante la tenuta della macchina nei trasferimenti di carico.

Accelerazione ignorante, una scoppola alla nuca e via verso la chicane artificiale, poi altra parte mista, tornanti e sballottamenti che mi fanno sentire un canetto da lunotto, mentre, quando ho quasi ripreso coraggio, giusto nell'ultima curva a gomito destrorsa, la Norma parte lateralmente. «Alé, stavolta son servito» - penso a culo stretto.

Simone reagisce a braccia incrociate e la riprende subito. Sinistra, destra, ultima esse e la sofferenza è finita. Grazie, Madonna della Cima, salvoooo... Dai. Tutto ciò è disumano. Ostacoli fissi rutilanti a un palmo di naso, percezione della velocità dilatata al parossismo, sollecitazioni da rodeo e l'impossibilità di restare lucidi e concentrati per due secondi di fila. Sarabanda meravigliosamente folle. La F.1 in confronto è come fendere un'autostrada padana spalmata su un asfalto compiacentemente aeroportuale, una Wrc in curva è gentile e stabile come un motoscafo che gira attorno alla boa, un prototipo Lmp è vivibile, mentre un aereo acrobatico fa solo ridere dando euforia serena. Più che un test in salita, questo è un elettrocardiogramma sotto sforzo, convenzionato Asl. «Ero solo al 70% del potenziale» - mi confida Simone. Così messo male mi sono sentito solo sulle montagne russe di Abu Dhabi, le terrificanti Formula Rossa, accanto a una tipa col burqa. La conclusione suona secca ma precisa: altro che Lewis Hamilton o Seb Vettel, i veri supermen sono i piloti delle salite, a bordo dei prototipi. Caro Simone - e cara Pirelli -, grazie di Cuore, ovviamente da Corsa. Questa che mi avete regalato a Gubbio è la paura più grande che ho provato di giorno e allo stesso tempo resterà per sempre la cosa più eccitante che in vita mia ho fatto da vestito. ●





Canio a sorpresa

DAL FIA MASTERS DI GUBBIO, ECCO LA STORIA DELL'EMIGRANTE MARCHIONE, SIMBOLO DI UN MOTORSPORT "ALTRO" E VERACE

Prendi il Gp di Austin. Bello, brutto, così così? Bello, sì, ma, a parte il grande Kimi, è la solita F.1. Le stesse storie da un secolo, ripetitive e stracche. Hamilton contro Vettel. Mercedes vs Ferrari e alla fine siam lì. Attorno, tanto rumore, stupore, colore e fumogeni: troppo cocchio e poca carne. Tutti belli, ricchi e snelli, ma, in due parole, tanto ma qualcosa manca.

Il vero dramma di questo Circus è quello d'essere più esclusivo che desiderabile, inarrivabile ma inutile, pieno di prezzi e privo di valori. Bonificato preventivamente da storie, lampi d'umanità, sterilizzato da qualsivoglia potenziale narrativo, tanto che dovrebbero essere i media a pagare spettatori e lettori per la loro masochistica capacità di sopportazione. Verso un paddock lobotomizzato, sciapito, dialetticamente insipido e umanamente sterile. Tanto che la F.1 da anni fa scena muta e consegna in bianco. E Raikkonen a Austin diventa la foglia di fico che copre le vergogne. Ah sì? Allora stavolta piazzò uno scherzetto quasi da prete. Sì, dai. Uso questo spazio dedicato alla F.1 per raccontare tutt'altro, sennò 'ste cose mica ve le narra nessuno. E rischiereste di perdervi una storia che per una volta sembra dare senso, misura e una dimensione bella al nostro Sport, evitando di farci pensare a come s'è ridotto: valorizzando, al contrario, ciò che miracolosamente è restato spiritualmente incorrotto. Perché una enclave di Motorsport qualcosa di bello e puro ancora lo ha. Per esempio e non a caso, le corse in Salita.

Gubbio, provincia di Perugia, weekend del 12-13 ottobre. La città più medievale di tutte ospita il Fia Masters Hillclimb, biennale olimpiade continentale del Motore, in chiave cronoscalata. Venti nazioni iscritte, centosessantanove piloti partecipanti e un regolamento che non premia la compagine più veloce ma quella più rego-

lare e compatta, tramite un'alchimia normativa così intricata che a un certo punto a pranzo un delegato Fia ha interrotto la spiegazione, incartato s'è messo a guardare il vuoto e infine m'ha detto: «Va be', fidati», rituffandosi nell'antipasto.

Insomma, la cosa m'incuriosisce e il sabato son lì. Ed ecco che m'arriva un whatsapp da un amico emigrato all'estero per lavoro che mi dice: «Senti, sarei contento se salutassi un pilota italiano, che però non correrà per l'Italia. Si chiama Canio Marchione, ha una Bmw e corre sotto i colori del Lussemburgo. È una bella persona e penso che per lui sentirsi accolto in Italia da un giornalista di Autosprint sarebbe una gran soddisfazione. Puoi?». Certo che posso.

Così il sabato pomeriggio mi intrufolo nella sfilata dei venti Paesi che dalle Logge va verso piazza Maggiore, cerco tra la folla e infine mi presento a Canio, che apprezza molto il mio benvenuto. Veloce ma sentito, da entrambi.

Poi vado a gustare la cerimonia di presentazione e m'emoziono, perché sarà la cornice, sarà il tramonto, sarà la mitografica colonna sonora di "Unforgiven" by Epic North, fatto sta che sembra di stare a un



evento coi fiocchi. E lo è. Con tante sorprese. Per esempio rivedo l'ex protagonista della Gp2 Javier Villa, spagnolo specialista di gara-2, che s'è dato alle salite e mi meraviglia pure il più vecchio iscritto ai Masters, Léon Linden, 80enne, su Dallara F304 di F.3

Morale della favola, l'evento vive il suo corso e va alla grande, con Merli su Osella al top dell'assoluta. Tanto che Gubbio dimostra sempre più di meritare una chance per una data nel futuro calendario europeo. Ma questa è un'altra storia.

Tornando alla nostra, il verdetto della Coppa delle Nazioni riserva un esito assai inatteso, perché a trionfare è proprio il Lussemburgo, che vince la medaglia d'Oro, pensa te, proprio con Canio Marchione



Canio Marchione su Bmw nel Fia Masters di Gubbio, in azione, a lato, prima del via, sopra, e, nell'altra pagina, sul podio (lui è il penultimo da sinistra) dopo il trionfo nella Nations Cup

CHI CORRE IN SALITA NON HA UN IDOLO, MA FINISCE CON L'APPREZZARE TUTTI: MERLI, FAGGIOLI E PURE I DILETTANTI CHE FANNO I PILOTI SOLO LA DOMENICA



(Bmw 320), Guy Demuth (Norma M20 Fc-Judd), Daniele Donkels (Tatuus F.Renault) e Charles Valentiny (Subaru Impreza Sti). E così improvvisamente Canio Marchione, arrivato in punta di piedi a Gubbio, dove non aveva mai corso in vita sua, diventa l'eroe del giorno.

Con l'Oro al collo, parla e non si ferma più. «Tutto questo è bellissimo. Una favola che sto vivendo commosso. Un sogno da bambino che si realizza, inseguito senza sosta, passando per momenti non facili ma senza mai abbassare le braccia, perché questo è il mio carattere. E alla fine il crederci ha finito per pagare. Grazie, grazie a tutti coloro che hanno contribuito a questa vittoria: alla mia famiglia che mi supporta incondizionatamente, ai miei amici, ai miei fedeli meccanici Michel de Kerchove e Daniel Parravano, a Norbert Hartz e a tutta la squadra della Commissione sportiva per aver creduto in me, dalla creazione dei Masters, e ai miei amici piloti e compagni di Nazionale, Daniel Donkels, Charel Valentiny, Guy Demuth... Sì, grazie a tutti coloro che hanno contribuito a questa avventura umana e sportiva indimenticabile».

Beh, Canio, già che ci sei, raccontala, la tua storia, no? «Sai, sono arrivato in Lussemburgo a otto anni d'età, nel 1982, emigrato da Genzano di Lucania, provincia di Potenza. No, non sono uno di quelli che ha debuttato in gara da bambino, perché le opportunità proprio non c'erano, visto che mi animava solo l'immensa passione. Ho iniziato tardi a correre, nel 2009, a trentacinque anni d'età, perché prima non potevo per impegni lavorati-

PER QUANTO MI RIGUARDA LA MALATTIA DELLE CORSE ME L'HA TRASMESSA MIO PADRE

vi. In Lussemburgo abbiamo un'officina a conduzione familiare, siamo specializzati nel restauro di mezzi d'epoca e nella costruzione di auto da gara. Per quanto mi riguarda la malattia delle corse me l'ha trasmessa mio padre, che con tanti sacrifici correva negli Anni '60 e '70 nelle gare in salita, soprattutto in Lussemburgo, su macchine quali la Fiat 850 Abarth e l'Alfa Romeo 1300 Gta. Poi lui è passato a una Bmw 2002 elaborata da Romeo Ferraris, quando avevo sì e no 4-5 anni d'età: mi piaceva tantissimo, quel bolide, lì ho avuto l'imprinting per le corse e da allora eccomi qui».

Sei arrivato al Fia Masters di Gubbio quasi da invisibile, anonimo, alla vigilia confuso nella folla e tra le tende del paddock. L'epilogo, invece, ti vede sotto i riflettori, tra inni nazionali, interviste e champagne. Poche volte nelle corse capita d'assistere a glorificazioni così fulminee e entusiasmanti... Con quali effetti? «Provo un'emozione difficile da descrivere - commenta Canio -. Pensa che scendendo dal tracciato a fine gara, vedendo tutto quel pubblico applaudire, ho pianto di gioia per diversi minuti. Sì, lo confesso, proprio non riuscivo a smettere di piangere, perché non ci potevo credere. Io vincente. E in Italia. Tra due ali di folla che applaude. Nella nazione dalla quale siamo partiti con la mia famiglia e dove ora la nostra passione trova un riconoscimento che nessuno poteva prevedere».

Canio, hai il doppio passaporto? «No, ho passaporto italiano e italiano mi sento ancora al cento per cento, anche se conosco il valore della gratitudine, poiché devo tantissimo al Lussemburgo. Però in que-

sto momento non posso non pensare ai tanti parenti che la mia famiglia ha ancora in Italia».

Il Fia Masters di Gubbio lo ricorderai per sempre. Ma prima di esso qual era stata la gara più bella della tua vita? «L'incredibile Trento-Bondone che corsi nel 2011 con la mia Fiat 127 senza idroguida e con una temperatura alla partenza di 40 gradi e 70 gradi in macchina: 17 km percorsi in meno di 13 minuti. Roba epica, per me».

Oggi nelle corse tanti sognano grazie a Hamilton, Vettel e Raikkonen. Qual è il tuo idolo? «Ho altri gusti. Un pilota che mi ha fatto sognare in salita è stato Antonio La Vecchia, lucano come me, perché stampava tempi pazzeschi. Ma vedi, io i piloti delle salite li ammiro un po' tutti, perché so quanto lavoro è necessario per arrivare in cima. Sia della classifica che sul monte di turno, che si tratti di un professionista, ovvero di un dilettante che corre la domenica, per puro piacere. Tra le salite, adoro Glasbach, in Germania, e St. Ursanne, in Svizzera».

E adesso qual è il tuo traguardo ulteriore? «Certo, potrei rispondere vincere un titolo europeo individuale. Però la vedo dura. E forse ora la cosa più bella è riguardare alla mia carriera, al mio vissuto, e pensare a come le cose all'improvviso possono acquistare un senso ancora più bello, riuscendo a dare valore speciale a tutta questa intensa esperienza di vita. Sì, sono contento così».

La storia di Canio Marchione per ora finisce qui. Se l'ho raccontata a tradimento, l'ho fatto per voi. Per il vostro bene. Penso che adesso vi sentite un po' disintossicati. Continuate così. ●





Benzina del pilota

STA ENTRANDO NEL VIVO E DIVENTA UNA REALTÀ PRATICA IL PROGETTO RCST HUMAN TELEMETRY SYSTEM. I PRIMI RISCONTRI

Nella scorsa primavera avevamo seguito il lancio di un progetto assolutamente inedito nel motorsport. La start-up Formula Center Italia, guidata da Davide Venditti in collaborazione con alcune eccellenze accademiche e aziendali, aveva infatti presentato un sistema innovativo di acquisizione ed elaborazione di diversi parametri chimici, fisici e biologici del pilota. Dopo tante metodologie di analisi del comportamento delle vetture partiva dunque un progetto che si prefiggeva di monitorare le reazioni fisiche ed emozionali del pilota alle sollecitazioni a cui è sottoposto su circuito. E lasciava intravedere scenari futuri di notevole interesse sia in ambito nutrizionale che per quanto riguarda la preparazione fisica, senza tralasciare l'impatto sulla performance vista come ottimizzazione del sistema vettura-pilota nel suo insieme.

Il progetto RCST - Human Telemetry System - è ora entrato nel vivo diventando una realtà pratica e tangibile che è stata ufficializzata qualche settimana fa in anteprima mondiale a Vallelunga. Il sistema di rilevazione funzionale di diverse misure fisiologiche del pilota - tra cui parametri di respirazione, parametri cardiaci, parametri della sudorazione, del glucosio e della pressione esercitata sul volante - è stato infatti testato contemporaneamente su due piloti impegnati nello stesso weekend in vetture di categorie diverse: una F.4 a Vallelunga ed una Huracan Super Trofeo

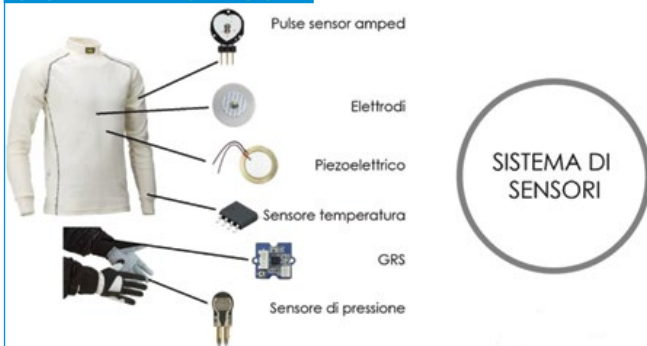
al Nurburgring. Il report delle acquisizioni su entrambi i campi di gara ha prodotto risultati decisamente interessanti che invitano a prestare la massima attenzione agli ulteriori sviluppi futuri di questa innovazione.

Un risultato interessante è emerso ad esempio a Vallelunga. Prima dell'inizio della gara, a titolo sperimentale, il pilota ha bevuto un succo di frutta che ha portato in poco tempo ad un aumento sostanziale del livello di glucosio nel sangue rilevato dai sensori. Valori che sono via via scesi durante lo sforzo fisico in vettura - con influenza diretta sullo stato di concentrazione del driver, come confermano i medici - riportandosi poi a fine gara all'incirca ai livelli fisiologici acquisiti all'inizio. Come ha sottolineato il Prof. Giorgio Calabrese, docente di Dietetica e Nutrizione Umana presso l'Università del Piemonte Orientale, la registrazione dei livelli di glucosio e la correlazione con il rilascio di adrenalina dei piloti ha confermato che è assolutamente percorribile in tempi brevi la strada di un modello scientifico che conduca all'individuazione di un sistema integrativo nutrizionale personalizzato. Insomma, grazie a questi rilevamenti sarà possibile sostituire l'alimentazione improvvisata che viene spesso seguita sui campi di gara dalla maggioranza dei piloti con una dieta mirata ad anticipare e compensare gli stress psicofisici e chimici che saranno subiti dalla singola perso-

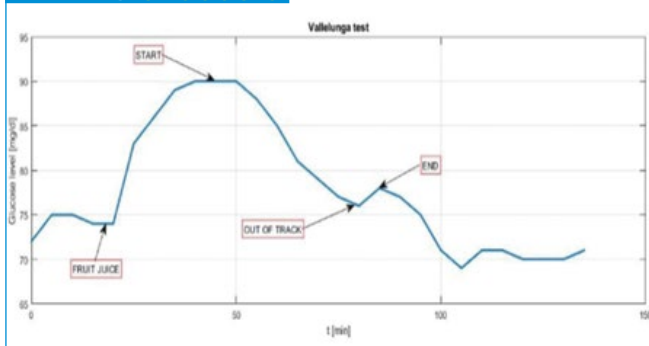


na durante l'evento sportivo che andrà ad affrontare, a tutto vantaggio della qualità e della consistenza delle sue prestazioni e anche dei livelli di lucidità e reattività. I segnali della pulsazione cardiaca, della frequenza respiratoria, dell'impedenza elettrica tra pelle e sudorazione e della pressione sul volante - acquisiti mediante micro-sensori applicati sul corpo e sulle mani - sono stati invece elaborati con opportuni algoritmi che hanno consentito di correlare lo stato fisico-emozionale del pilota alla prestazione su circuito. La novità più rivoluzionaria infatti non risiede soltanto nel rilevamento lineare dei parametri fisici, peraltro già di per sé estremamente interessante, quanto piuttosto nel post-processamento dei segnali che consente di identificare degli indicatori di sintesi direttamente correlati alle reazioni emozionali del pilota in tutti i punti più o meno impegnativi del tracciato ed a seconda di come si comporta la vettura. Nello specifico, l'elaborazione dei segnali di sudorazione e battiti cardiaci ha infatti consentito di identificare un Indicatore di Stress percepito dal pilota nei suoi giri

SISTEMA DI SENSORI



LIVELLO GLUCOSIO





Sopra, la Huracan impegnata al Ring, sotto Giancarlo Minari: il sistema RCST sarà impiegato adesso nel prossimo SuperCorso Federale Rally previsto a fine novembre



di pista. Un indice – presumibilmente caratteristico, come valori e andamento, di ogni singolo pilota – che è via via cresciuto nel long run effettuato fino a stabilizzarsi nei dintorni di un valore medio nelle ultime tornate, pur con continue oscillazioni che si sono rivelate sistematiche, a parità di set-up della vettura. Uno degli ele-

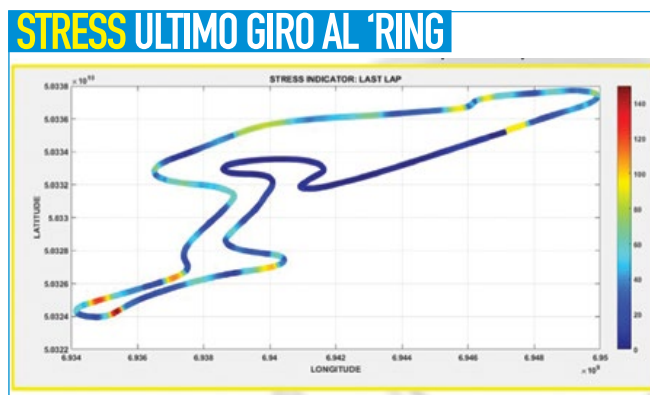
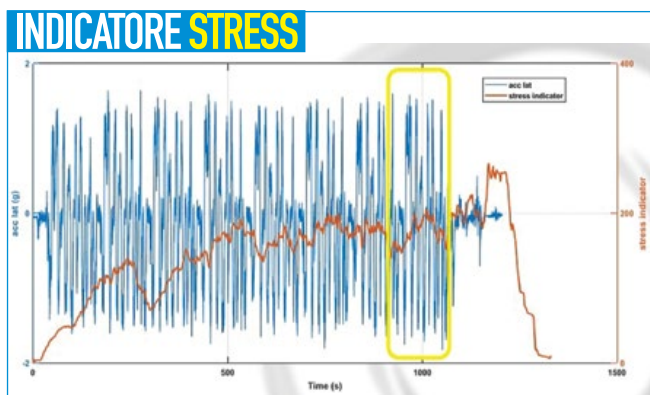
menti più significativi emersi dal lavoro sperimentale è stato l'individuazione della mappatura dei settori del circuito che il pilota ha percepito come maggiormente critici nel suo giro secco, presumibilmente per una reazione poco rassicurante della vettura che non si sposava col feeling di chi la guidava producendogli conseguentemente un surplus di attenzione e ansia. E non si può non considerare che queste informazioni possono andare ad arricchire il feedback rilasciato dal pilota a fine test, "pesando" l'importanza delle diverse criticità espresse sulla guidabilità della vettura e indirizzando ancor più nel dettaglio il processo di messa a punto degli ingegneri.

Come dicevamo prima, lo Human Telemetry System di Formula Center Italia consente di allargare la visuale dell'ottimizzazione prestazionale al sistema vettura-pilota valutato nel suo insieme. Da anni ormai le variabili che regolano la dinamica delle vetture sono monitorate e sviscerate attraverso sofisticate metodologie di analisi ed interpretazione che sono diventate assolutamente routinarie in

qualsiasi team di Motorsport ed in tutte le categorie. In un futuro più prossimo di quanto non si pensi – perché i risultati di questa campagna sperimentale divulgati dal team di RCST consentono di essere effettivamente ottimisti – sarà possibile ottimizzare analiticamente ed oggettivamente anche la prestazione del pilota che, non dimentichiamolo mai, è il finalizzatore del lavoro di tutto il Racing Team.

Alla luce della presentazione di Vallelunga e dopo soli 5 mesi dal lancio, si può affermare che RCST – Human Telemetry System sia davvero un progetto concreto. Un sistema che potrà migliorare la performance in pista, non solo nel giro singolo ma sull'intero arco di gara, grazie alla diagnostica dei parametri psico-fisici che influenzano la concentrazione e la capacità di reazione. La valutazione oggettiva dello sforzo a cui è sottoposto il pilota mentre guida ed il rilievo dei fondamentali dati cardiologici e respiratori forniranno poi le indispensabili premesse per stilare sia una dieta personalizzata che un piano di allenamento fisico specifico, a seconda delle risorse energetiche disponibili, e pianificato in base al tipo di gara o di circuito. La fase sperimentale del sistema proseguirà ancora con un programma compreso nei tempi in modo da completare la delibera scientifica e configurare un prodotto, hardware e software, da immettere sul mercato all'inizio della prossima stagione sportiva.

Nel frattempo proprio le numerose potenzialità di questo progetto hanno suscitato l'interesse della Federazione Italiana che segue passo passo la validazione del sistema. E come ha annunciato Giancarlo Minardi, Presidente della Commissione Velocità di Acì Sport, il sistema RCST sarà impiegato anche durante il prossimo SuperCorso Federale Rally che a fine novembre selezionerà i migliori talenti dell'automobilismo sportivo tricolore. E c'è da credere che già solo l'Indicatore di Stress rilevato durante le Prove Speciali darà informazioni molto interessanti agli istruttori della Scuola Federale. ●





MONTMELÒ - Mikkel Mac è il nuovo campione dell'International Gt Open: non ci sono state sorprese nella finalissima barcellona della serie della Gt Sport. Il titolo torna così al Cavallino, che ha sì conquistato il Gt Open in otto delle tredici edizioni disputate, ma non lo vinceva più dal 2014, quando s'imposero Zampieri e Mavlanov per Smp Racing.

Stavolta, il team a portare a casa lo scettro è il Luzich Racing, nuova compagine che fa capo all'ex-pilota e finanziere americano Michael Luzich, ma non proprio una nuova struttura, visto che è un'ennesima emanazione di Af Corse. Vittoria di squadra, certamente, come ha subito sottolineato lo stesso



Mac

missione compiuta

Mac, prontissimo a ringraziare chi lo ha supportato e lo ha portato in vetta alla classifica sin dalla prima gara, a cominciare da Alessandro Pier Guidi, con cui ha ottenuto le quattro vittorie raccolte, ma non ha condiviso il titolo perché ha mancato due appuntamenti, causa impegni Wec. Una disavventura che era già successa al piemontese, nel Gt Open, nel lontano 2006, quando fu efficace compagno di Bartyan. Per Mac, 25enne danese, si tratta del più importante in carriera, che mette in bacheca accanto all'alloro in Gtc nell'Elms 2014.

Il tanto atteso duello finale con la BMW Teo Martín di Fran Rueda e Andrés Saravia, praticamente non c'è stato. Appesantita dall'handicap raccolto a Monza, la M6 è andata dispersa in qualifica e gara 1, finita fuori dai punti mentre Mac centrava un sesto posto. La domenica, il veloce Rueda ha avuto un bel guizzo centrando la pole, ma in gara il passo non era granchè, soprattutto con Saravia, e il quarto posto finale non è servito a nulla, anche perché Mac ha tagliato il traguardo secondo. Per la compagine spagnola, l'amarezza di perdere in casa la battaglia decisiva per il secondo anno consecutivo. Nel weekend che ha incoronato la Ferrari, a vincere sono state le ... Lamborghini Huracán, arrivate all'ultimo round in cerca della prima vittoria. Saba-

IL 25ENNE DANESE CON LA FERRARI 488 DEL LUZICH RACING VINCE IL TITOLO PILOTI. A IMPERIALE RACING IL TITOLO TEAM. LAMBO DOMINA L'ULTIMO ATTO

di [Alfredo Filippone](#)





Nessuna sorpresa nell'ultimo round della serie col titolo andato a Mac, in alto a sinistra con Pier Guidi. Sotto Rizzoli-Fioravanti a segno in gara-1 con la Huracan del team Ombra e sotto a sinistra Agostini-Breukers primi in gara-2 con la Lambo del team Imperiale



DOPO IL CRASH DI MONZA

Hellmeister tieni duro

A Barcellona, ovviamente, si è parlato molto di Alan Hellmeister, il pilota brasiliano della Mercedes Drivex rimasto coinvolto in un pauroso e inspiegabile incidente subito dopo aver tagliato il traguardo a Monza. A Barcellona, l'hashtag #ForçaAlan è apparso su quasi tutte le macchine e l'intera griglia gli ha mandato un caloroso augurio in diretta TV prima dle via di gara-1. Perfettamente accudito al San Gerardo di Monza, dove è stato più volte operato alle gambe, Alan tornerà a Sao Paolo, per iniziare la lunga riabilitazione martedì, con un volo privato allestito dal suo compagno di equipaggio, Marcelo Hahn, il gentleman della coppia, che in questa brutta avventura si è rivelato davvero un signore. Facoltoso titolare di una grossa impresa farmaceutica, Hahn ha disatteso i suoi impegni per rimanere accanto all'amico per due settimane, occupandosi di tutto e affrontando tutte le spese, compreso l'acquisto di una nuova vettura per Drivex, con cui aveva solo un impegno verbale circa gli eventuali danni. Un comportamento che, di questi tempi, non è scontato...

to si è imposta, con una gara senza sbavature, la vettura dell'Ombra Racing, con Damiano Fioravanti coadiuvato questa volta da Andrea Rizzoli. Secondi, Venturini-Mul per conto di Imperiale Racing, che si è rifatta della tanta sfortuna accumulata vincendo domenica con la coppia più giovane, Riccardo Agostini-Rik Breukers, che meritava davvero questa affermazione in extremis, e centrando il titolo Team. Il Toro porta a casa anche il titolo Am, con la vettura del Vincenzo Sospiri Racing af-

fidata a Lewandowski-Borlenghi, ma viene battuto per un pelo in Pro-Am, dove Fabrizio Crestani e Miguel Ramos, sulla vettura del Lazarus Racing, si è fatta rimontare sul filo della lana dalla Mercedes Sps di Tom Onslow-Cole e Valentin Pierburg, finiti a pari punti ma campioni per le cinque vittorie conseguite. Va così in archivio, con 30 vetture in pista a Barcellona, un'edizione che ha sancito il grande rilancio della serie di Pareja, con prospettive ancora più rosee per il 2019. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rizzoli-Fioravanti; 2. Pierburg-Onslow-Cole. Gara-2: 1. Agostini-Breukers; 2. Pier Guidi-Mac.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



F.3 Regional in salsa italiana

DESIGNATA ACI SPORT PER GESTIRE LA NUOVA ENTITÀ. ECCO I RETROSCENA DI UNA PARTITA IN CUI L'ITALIA HA BATTUTO I FRANCESI DI RENAULT E FFSA

di **Salvatore Tarantino**

Sarà targata **Acì** la nuova Formula 3 European Regional voluta dalla Fia. Così ha deciso il Consiglio Mondiale che nell'ultima seduta ha approvato la designazione della federazione italiana come promotore del nuovo campionato continentale. Un ruolo che Acì Sport condividerà con la Wsk, già partner per l'Italian F.4 Championship. Per Acì l'investitura è valse una vittoria in un'inattesa Italia-Francia.

«È stata veramente una battaglia - ha spiegato Marco Ferrari, Direttore Centrale per lo sport automobilistico, che con il Presidente Angelo Sticchi Damiani e Marco Rogano, direttore generale di Acisport Spa, ha fortemente voluto il progetto - Renault ha rappresentato un concorrente durissimo. Eravamo convinti della bontà del nostro lavoro, ma eravamo anche consapevoli di essere solo una federazione sportiva nazionale. Dall'altra parte avevamo una Casa automobilistica, anche se poi accompagnata dalla Ffsa, la federazione francese. Se vogliamo, quello che costituiva un punto debole sul piano economico, si è però poi rivelato punto di forza dal punto di vista dei valori sportivi del progetto. Con la nostra Formula 3 Regional non dovevamo fare business, ma solo lanciare nuove generazioni di talenti. Meglio, ma non solo, se italiani. Chi ha valutato la nostra proposta evidentemente avrà considerato anche questi aspetti».

Un certo peso, in termini di credibilità e di qualità complessiva attesa, lo avrà però rivestito anche il lavoro svolto sulla Formula 4.

«Non ci sono dubbi, il nostro è il campionato di Formula 4 di maggior successo al mondo ed un motivo ci sarà - continua Ferrari - Il prossimo weekend al Mugello avremo trenta vetture nonostante sia l'ultima prova. Evidentemente tutto ciò è stato valutato. Ma devo dire che il lavoro progettuale è stato accuratissimo. E siamo partiti anche da molto lontano. A settembre 2017, con il varo del concetto F.3 Regional, abbiamo subito voluto lavorare al progetto. Inizialmente con Adac per una serie Central Europe. Quando il progetto tecnico andava avanti e prendeva corpo in Asia, quest'estate i nostri partner tedeschi rinunciano a proseguire. Sostengono di dover continuare per

motivi contrattuali con la Itr di Gerhard Berger e con la loro F.3 che a differenza di quanto credevano resterà anche il prossimo anno. Decidiamo di continuare comunque da soli. Eravamo gli unici rimasti ad investire e lavorare al progetto e tengo a precisare che fino a questo momento Renault non compare mai».

Alla fine dell'estate, invece, il Costruttore francese decide però di apparire...

«Ma lo fa venendo di fatto a rimorchio del lavoro che aveva già svolto Acì. A settembre scopriamo che oltre il nostro, la Commissione Monoposto della Fia deve esaminare anche il loro di progetto. Che poi propone la nostra stessa vettura Tatuus e naturalmente con un differente motore della Mégane Rd. Il format del campionato e degli eventi è di fatto simile, così come il numero di km previsti nella stagione. L'istruttoria della commissione si chiude però a nostro favore in maniera schiacciante e già questa è stata una grande soddisfazione. Ma non finisce qui.

Al Consiglio Mondiale del 12 ottobre, quando la commissione presenta le conclusioni del proprio esame e quindi il nostro progetto, alcuni membri provano a sindacare su una proposta che in realtà aveva superato un esame tecnico condotto dagli esperti che compongono un organo dalla stessa Fia. A questo punto il nostro Presidente, ma anche lo stesso Todt hanno voluto segnalare ai presenti quali fossero le reciproche prerogative di un organo tecnico e di uno deliberativo. Alla fine la proposta viene approvata con 17 voti a

favore su 20. Penso che questo misuri tutta la credibilità che l'Italia vanta ora in campo internazionale. L'unico mio rammarico - conclude - è stato il ruolo che avevamo trovato in Fca, con la disponibilità di Marchionne ed Altavilla incontrati a dicembre. L'idea era su un universo sportivo propedeutico alla Formula Uno, con F.4 Abarth e F.3 Alfa Romeo. Purtroppo le cose sono cambiate, ma continuiamo a lavorare. Nel frattempo Ferrari Driver Academy è sempre con noi».

Il campionato

Già definita la vettura, con telaio Tatuus e motore

**È STATA VERAMENTE
UNA BATTAGLIA
E ALLA FINE SONO
STATI PREMIATI I
NOSTRI SFORZI E LE
NOSTRE VALENZE**

MARCO FERRARI



**UNA VENTATA
DI NUOVE OPPORTUNITÀ**
Sopra e sotto, la Tatuus che animerà la nuova entità propedeutica qui in pista per lo sviluppo, in attesa che l'iniziativa decolli in futuro, dal punto di vista agonistico. Nell'altra pagina, Angelo Sticchi Damiani, Presidente Acì e Marco Ferrari, direttore centrale per lo Sport automobilistico





Autotecnica su base Alfa Romeo da 1.750 cc Turbo da 270 CV, nelle prossime settimane sarà ufficializzato il calendario di otto weekend, di cui quattro confermati in Italia (Imola, Monza, Mugello, Vallelunga) e quattro all'estero, presumibilmente tra Austria, Belgio, Germania e Spagna. Sei le concomitanze previste con il F.4. Secondo le linee guida della Fia il budget necessario alla stagione dovrebbe oscillare tra 350 e 450mila euro in funzione dei test. Ai fini del punteggio Fia per la Super Licenza, attualmente in corso di aggiornamento su base internazionale, è prevista una scala punti in linea a quella prevista quest'anno per la F.3 Europea. ●

QUESTA VICENDA
MISURA
LA CREDIBILITÀ
CHE ABBIAMO
ANCHE A LIVELLO
INTERNAZIONALE

MERCO FERRARI





Tavano campione con stile

Salvatore Tavano si è laureato campione del Tcr Italy al volante della nuova Cupra schierata da Seat Motorsport Italia. È il primo titolo del nuovo marchio iberico. E pensare che il pilota di origine siciliana aveva appeso il casco al chiodo: erano passati quattro anni dalla sua ultima gara quando Tarcisio Bernasconi gli ha proposto di tornare in pista con un obiettivo ben definito: vincere il titolo. E Tavano ha accettato la sfida. Ha iniziato in sordina, tanto da non destare preoccupazione negli avversari – nelle nostre interviste Gigi Ferrara, Nicola Baldan e Eric Scalvini si indicavano l'uno con l'altro come piloti da battere, senza fare mai il nome di Tavano e della Cupra. Poi, al quarto round, al Mugello, è arrivata la prima vittoria. E a Imola la seconda. E a Vallelunga la terza. Tanto da conquistare il titolo con una gara d'anticipo a Monza.

Per Tavano, nato a Siracusa 38 anni fa, è il secondo tricolore dopo quello nella Superproduzione nel 2003. Una carriera costruita con una passione infinita per il motorsport, ereditata da papà Paolo, che correva nelle cronoscalate. E che ha accompagnato Salvatore sul kart a soli quattro anni e mezzo.

«Inizialmente fu un gioco, perché allora non si pote-

TORNATO IN GARA DOPO 4 ANNI, IL PILOTA DI ORIGINE SICILIANA HA REGALATO ALLA CUPRA IL TITOLO TCR ITALY, IL PRIMO DELLA SUA STORIA. IMPERMEABILE ALLA PRESSIONE, ARRIVA IN PISTA COL CAMION!

di **Fiammetta La Guidara**

va gareggiare prima dei dieci anni. Poi vinsi il campionato regionale - racconta Salvatore -. Di lì iniziarono i sacrifici di tutta la famiglia. Anche mio fratello ha rinunciato a passioni e iniziative. Dalla Sicilia le trasferte erano lunghe: per la prima gara di campionato italiano kart, a Nizza Monferrato, furono quasi 2.000 km. Arrivammo nel paddock e rimasi intimorito: era pieno di bilici e motorhome e noi avevamo solo un carrello in prestito e due telai. Ricordo l'espressione del custode dell'impianto che ci vide arrivare con quei mezzi risicati e ci guardò facendoci capire che avremmo avuto vita breve. Avevo solo dieci anni ma mi resi conto che sarebbe stata durissima. In quella gara c'erano un centinaio di iscritti, tra i quali anche Valentino Rossi, Giorgio Pantano, Erwin Pichler... arrivai quarto».

- È stata così dura?

«Sì. I miei genitori hanno venduto due case e facevano più di un lavoro per darmi un futuro in questo mondo. Avevamo anche qualche amico-sponsor, primo fra tutti il Prof. Maurizio Dallochio, che ha sempre creduto in me. L'unica condizione era di portare avanti gli studi: mia madre mi veniva a prendere all'uscita della scuola il giovedì e mi ac-

UNA CARRIERA BELLA QUANTO INTENSA

Salvatore Tavano in pista con la Seat, a sinistra, e, a destra, ai primi passi agonistici (è il ragazzo in tuta gialla), mentre, sotto, è in un'immagine recente, con la tuta griffata Cupra Racing



meo, nel 2001, mio padre avrebbe voluto che andassi avanti con le monoposto. Non volli rischiare di più. Eravamo partiti non da zero, ma da meno dieci, e mi sentivo già un miracolato».

Di lì il titolo in Superproduzione e tante soddisfazioni nell'Etcc e nel Wtcc da pilota ufficiale. Poi, però, Alfa Romeo interrompe i programmi sportivi, e dopo una breve parentesi da team manager - che lo vede vittorioso di un campionato Euro 3000 Series e un titolo italiano in Formula Azzurra - Salvatore torna in Sicilia per dedicarsi all'azienda di famiglia. Corre l'anno 2007. Nel frattempo si sposa con la bella Paola, e nasce il piccolo Paolo, che oggi ha 6 anni. Ma il richiamo della passione lo riporta in pista già due anni dopo, nel Gt e nei trofei monomarca, tra i quali la Leon Cup. Qualche stagione di gare e poi il nuovo stop fino al 2015, quando torna nei circuiti con il team Lrm nelle vesti di coach di Raffaele Gurrieri, pilota siciliano - guarda caso - della Seat Leon Cup. Lo scorso anno Tarcisio Bernasconi lo convince ad arruolarsi come coordinatore degli istruttori della sua scuola. Forse nella mente del team principal di Seat Motorsport Italia c'è già l'idea di rimettere Tavano in macchina.

«Tarcisio non mi ha chiesto di riprendere il volante in mano: me lo ha ordinato - racconta Tavano - Eravamo nella sua factory di Vergiate, una mattina presto. Mi chiamò nel suo ufficio e mi disse che sarei tornato a correre. La voglia di rimettermi in gioco è scattata subito».

Un'esperienza nuova per Tavano, che si è trovato a lavorare e correre per la stessa squadra. Partire il martedì guidando il camion, coordinare le attività nel paddock, dare una mano a montare l'hospitality e il suo box, prodigare consigli ai piloti della Seat Leon St Cup, dei quali è il coach, e infine - trafelato ma sempre incredibilmente calmo - salire in macchina. Sempre con una parola e un sorriso per tutti, senza mai alzare i toni, anzi, rasserenando chi è intorno a lui.

«Il fatto di conoscere le dinamiche dell'azienda in certi momenti ti coinvolge troppo. Ho dovuto fermare spesso i pensieri e ricordarmi di essere un pilota - ammette Tavano - Anche durante l'ultimo weekend a Monza sapevo quanto era importante portare a casa il titolo, per i ragazzi e per l'azienda. Ma so gestire la pressione: fin da piccolo avevo la responsabilità di dover ripagare gli sforzi della famiglia...».

- **Il tuo primo rivale è stato Luigi Ferrara. Che sapore ha battere proprio l'Alfa Romeo, con la quale hai corso e vinto tanto?**

«Da ex pilota ufficiale Alfa Romeo e attuale Cupra, l'auspicio è che questa vittoria possa fare da apripista per il nostro nuovo brand, con l'ambizione di ripercorrere i grandiosi successi del mitico marchio italiano».

- **Cosa c'è nel tuo futuro?**

«Tarcisio Bernasconi, i suoi ragazzi e Cupra mi hanno dato fiducia dall'inizio alla fine di questa stagione trionfale: la priorità è la loro. Rientra nella normalità delle cose che altre Case costruttrici e rispettive filiali nazionali si sono fatte avanti già durante la pausa estiva... ma diamoci un po' di tempo per goderci il momento!». ●

compagnava in aeroporto per andare alle gare. E il lunedì mattina tornava a riprendermi, con lo zaino e i libri...».

- **Cosa avresti fatto se non il pilota?**

«Sono diplomato perito navale. Probabilmente avrei provato la carriera da capitano di lungo corso».

Invece a 16 anni arriva un altro corso: quello 'super' della Csai, che gli dà la possibilità di guidare in pista anche senza patente. E inizia l'epoca delle monoposto.

«Provai per un inverno intero con una Corsini di Formula Junior, grazie all'indimenticato Sandro Corsini. Presi parte ad alcune gare del Formula Campus, con monoposto 1600 e poi in Formula 3 (arrivando terzo, ndr) e in F.3000. Erano gli anni Felipe Massa, Romain Dumas, Vitor Meira, Thomas Biagi e Thomas Scheckter».

Poi il passaggio alle ruote coperte. Del resto Salvatore ha sempre ammirato Ayrton Senna ma anche Roberto Ravaglia, sognando di diventare un pilota di turismo come lui: «veloce ma con la testa».

- **Nessun rimpianto verso la Formula Uno?**

«Quando arrivò l'offerta di Mauro Sipsz di Alfa Ro-

**BERNASCONI
IN PRATICA
MI HA ORDINATO
DI RIPRENDERE
IL VOLANTE. IO HO
SOLO OBBEDITO**

SALVATORE TAVANO

”



MISSIONE COMPIUTA
Missione compiuta per Francesco Guerra che ha conquistato il titolo nella Lotus Cup 2019 chiudendo davanti a Nicolò Liana, in azione in basso

Guerra chiude i giochi

FRANCESCO VINCE GARA-1 E METTE LE MANI SUL MONOMARCA. ANNULLATA PER UN NUBIFRAGIO LA SECONDA SFIDA

MISANO - Francesco Guerra si è laureato a Misano campione 2018 della Lotus Cup Italia. Il pilota del team Diegi Motorsport, che arrivava all'ultimo appuntamento della serie con 29 punti di vantaggio sul suo più diretto rivale Nicolò Liana e Michael Cordini più distanziato ma pure lui ancora in gioco, ha conquistato il titolo con una gara d'anticipo. Un nubifragio che si è abbattuto sull'autodromo

romagnolo, ha infatti costretto gli organizzatori a cancellare la gara che si sarebbe dovuta disputare la domenica pomeriggio. A Guerra è stato pertanto più che sufficiente il successo messo a segno la mattina, quando ha preceduto alla bandiera a scacchi proprio Liana, con Franco Nespoli sul gradino più basso del podio. A dividersi le pole in qualifica erano stati gli stessi Guerra e Liana, con quest'ultimo auto-

re del miglior tempo nella prima sessione e davanti a tutti al via di gara-1. E Liana in partenza non ha commesso errori, andando subito al comando. Guerra è invece sfilato in terza posizione, superato da Nespoli che in seguito è poi tornato dietro. Quindi, a poche tornate dal termine, è riuscito a superare anche il battistrada, andando a conquistare una meritata affermazione.

A chiudere quarto nella circostanza è stato Giacomo Giubergia, autore di una condotta perfetta con la Lotus Elise Cup PB-R del team Pellin Racing. Quinto Cordini, che ha confermato il piazzamento ottenuto in qualifica. Ad imporsi tra gli Over 50 è stato invece Nespoli, con il torinese Mario Minella (Pellin Racing) secondo di classe e sesto assoluto, ma soltanto dopo un arrivo in volata con il compagno di squadra Andrea Rayneri. In rimonta, Mark Speakerwas è riuscito ad agguantare l'ottavo posto finale, chiudendo davanti a Stefano Zerbi, che a sua volta ha preceduto Vito Utziers e il nuovo arrivo Maurizio Braschi. Tra i ritiri eccellenti quelli di Matteo Deflorian (che si avviava dalla seconda fila) e Giampiero Cristoni. Poi la pioggia, che ha reso definitivo il precedente verdetto. Il team Diegi Motorsport si è imposto nella classifica riservata alle squadre; Guerra ha vinto anche nella Pirelli Cup, mentre Liana ha prevalso tra i Rookie e Utziers tra gli Over 50. Intanto la PB Racing ha ufficializzato la propria partecipazione con due vetture alla prossima 24 Ore di Dubai che si disputerà a gennaio: oltre a Stefano D'Aste, ci saranno al via Deflorian, Utziers e Marco Fumagalli. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Guerra; 2. Liana; 3. Nespoli. Gara-2: cancellata.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Nomi nuovi alla ribalta

CLIO CUP AVBELJ E POLONI SI DIVIDONO LE VITTORIE.
PER IL TITOLO DECISIVO L'ULTIMO ROUND AL RICARD

MISANO - Nomi "nuovi" alla ribalta nella Clio Cup Italia. Il penultimo appuntamento del monomarca riservato alle Rs 1.6 turbo non solo ha rimandato la lotta per il titolo al conclusivo round del Paul Ricard, che il primo fine settimana di novembre si svolgerà nel contesto delle finali internazionali, ma ha eletto vincitori per la prima volta Bostjan Avbelj e Matteo Poloni. Lo sloveno si è imposto nella prima delle due gare del weekend, conclusasi in regime di safety car dopo il contatto tra la "new entry" Sandro Soubek e Massimiliano Danetti, con quest'ultimo che è finito a ruote all'aria. Un successo che è maturato dopo l'uscita di pista del poleman Felice Jelmini, l'incidente tra Simone Di Luca e lo stesso Poloni (al quale sono stati assegnati 25") e l'ulteriore penalità inflitta a Luca Rangoni. A salire sul podio a sorpresa sono stati così Lorenzo Vallarino e Giacomo Trebbi, rispettiva-

mente secondo e terzo, sempre molto veloci durante tutto il fine settimana. Dietro di loro Fabrizio Ongaretto e Ermes Della Pia.

In gara-2 ancora colpi di scena, con Poloni (più veloce nel secondo turno di qualifica) che inizialmente ha perso un paio di posizioni, mentre Jelmini si è portato in testa rimanendoci fino a cinque minuti dallo scadere del tempo. Un contatto con Avbelj lo ha spedito infatti contro le barriere, mentre lo sloveno è stato fermato con la bandiera nera. Rangoni ha vinto, ma ancora una volta è stato penalizzato per un contatto avuto con Di Luca e retrocesso terzo. Tradotto in altri termini Poloni ha conquistato il successo. Di Luca, secondo, ha invece potuto portare a 39 i punti di vantaggio su Jelmini, con due gare ancora da disputare e la sfida finale riservata solo a loro. Quarto "Due" (in precedenza sesto), seguito da Danetti.

Dario Lucchese

A lato, Poloni a segno in gara-2 della Clio Cup, sotto il via di gara-1 vinta da Avbelj. In alto a destra, Briagliadori due volte a segno nell'ultimo round 2019 della Coppa Italia Turismo



Turismo è festa per tre

COPPA ITALIA IN 1^A DIVISIONE TITOLO A BERGONZINI E BARBOLINI; IN 2^A A LISSIGNOLI. BRIGLIADORI FA IL BIS

MISANO - A Misano, l'8° e ultimo round della Coppa Italia Turismo ha incoronato i propri campioni. A fregiarsi dell'alloro il duo composto da Matteo Bergonzini ed Edoardo Barbolini, che si sono imposti nella 1^a Divisione con la Seat Leon Tcr Dsg della Bf Motorsport, e Raffaele Lissignoli, leader nella 2^a Divisione con la Clio 2.0 nei colori della GL Autosport. Ma l'atto finale della serie, ha visto mettersi in evidenza anche il giovane Eric Briagliadori, alla sua seconda apparizione stagionale, capace di migliorare il primo e secondo posto di Fran-

ciacorta con un'autorevole doppietta. I suoi avversari in entrambe le gare sono stati Stefano D'Aste (Lotus Elise Pb Racing) ed Enrico Bettera (Cupra Leon). Di certo non è mancato lo spettacolo, con tanti sorpassi anche nelle retrovie. Il podio di gara-1 è stato completato appunto da D'Aste e Bettera, con quest'ultimo ritiratosi poi in gara-2. Al termine della prima gara un ulteriore colpo di scena, con la "fumata bianca" dalla Honda di Samuele Piccin (sesto assoluto), ha posto fine al duello per il titolo. Proprio Piccin, insieme a Fabio Fabiani, era giunto a questa

sfida finale con un punto di vantaggio nella classifica generale; ma il problema al motore ha privato poi Fabiani di prendere il via precludendogli ogni speranza. A salire sul terzo gradino del podio in gara-2 è stato Omar Fiorucci, anche lui su una Seat Leon Dsg. La doppietta conquistata da Lissignoli nella Seconda Divisione gli ha consentito di chiudere primo anche in classifica. Sul podio anche Rino De Luca e Alberto Rizzo (gara-1) e Camillo Piccin e Stefano Tassi in gara-2. (d.l.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Avbelj; 2. Vallarino; 3. Trebbi. Gara-2: 1. Poloni; 2. Di Luca; 3. Rangoni.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Briagliadori; 2. D'Aste; 3. Bettera. Gara-2: 1. Briagliadori; 2. D'Aste; 3. Fiorucci.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Finale col brivido

3 ORE ECC ALL'ULTIMA TORNATA ZANUTTINI E PEZZUCCHI HANNO LA MEGLIO SU PIRRI-MAGNONI-CUNEO

MISANO - Quasi tre ore di gara non sono state sufficienti a decretare il vincitore dell'appuntamento di Misano della 3 Ore Endurance Champions Cup. A decidere infatti l'esito del penultimo round della stagione è stata solamente la tornata conclusiva che ha visto Marco Zanuttini e Stefano Pezzucchi (autore dell'ultimo stint) portarsi al comando con la Mercedes-Amg del team Krypton Motorsport, conquistando un successo con il quale hanno potuto consolidare la loro leadership tra le Gt in vista dell'ultimo round della 6 Ore di Roma. Quasi una beffa per l'equipaggio composto da Luca Pirri (alla sua seconda pole consecutiva), Filippo Cuneo e Niccolò Magnoni, con quest'ultimo in testa

con la Norma M20 Fc ma alla fine protagonista di un'incomprensione con il suo box, seguita ad un periodo di full course yellow. Il terzetto della Lp Racing in ogni caso ha conquistato il primo posto tra i Bronze, confermandosi al comando nella propria categoria anche in campionato. Sempre al vertice in questa "night race" e alla fine terzi, Ivan Bellarosa e Gu-

glielmo Belotti, a lungo davanti a tutti con la Wolf Gb08. A portarsi al comando nelle fasi iniziali è stato proprio Bellarosa. Il pilota dell'Avelon Formula è rimasto in testa per oltre metà gara; poi un inconveniente di natura elettrica lo ha costretto a effettuare una lunga sosta ai box, con Belotti che si è alla fine prodigato in una rimonta con cui è riusciti ad agguantare il podio. Subito dietro la Bmw Z4 Gt3 del Borusan Otomotiv Motorsport divisa da Aytac Biter, Ayhan Fatih e Ibrahim Okayay, alla loro prima apparizione stagionale. L'equipaggio turco ha patito un problema in qualifica che lo ha

relegato sul fondo dello schieramento, iniziando subito una rimonta conclusasi appunto con il quarto

posto davanti alla Ferrari 458 Gt3 della Af Corse su cui si sono alternati Matteo Cressoni, Peter e Simon Mann. Due testacoda hanno invece attardato la Norma Lmp3 di Mariano Bellin, Marco Biffis e Vito Rinaldi, alla fine sesti. Bene Luca Rangoni e Johnatan Giacom, settimi assoluti e primi della Silver con la Audi Rs3 Lms Tcr della Tecnodom.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Zanuttini-Pezucchi (Mercedes Amg Gt3); 2. Pirri-Magnoni-Cuneo (Norma M20 Fc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Col titolo già assegnato a Liguori il Master Tricolore Prototipi si è chiuso con la vittoria di Beltratti nell'ultimo round di Misano

Beltratti firma finale

MASTER PROTOTIPI SI AGGIUDICA LA GARA DI CHIUSURA DELLA STAGIONE. GARA-2 ANNULLATA

MISANO - L'appuntamento di Misano del Master Tricolore Prototipi ha offerto poche novità. Con il titolo che era già stato assegnato nel precedente appuntamento di Imola a Michele Liguori, il meteo avverso ha fatto sì che venisse annullata la seconda gara del weekend. Un forte vento accom-

ma sfilato in seguito anche dall'altra Osella dello stesso Liguori (Scuderia Vesuvio). In un ricco schieramento che ha sfiorato le venti vetture, di cui dieci in configurazione 2 litri, buona prova anche di Lorenzo Matteini, sulla Norma M20 Fc Cn2 schierata sempre dalla Cms Racing Cars, che ha sfiorato il podio

completato proprio da Pedetti. Quest'ultimo e il suo compagno di abitacolo Massimo Ciglia, hanno conquistato così la seconda piazza assoluta nella classifica davanti a Lorenzo Matteini. Giovanni Ambroso, accompagnato a Misano da Denny Zardo sulla Osella Pa20P E2SC/3000 del Team Italia, si è aggiudicato invece gara e titolo del raggruppamento Young Timerl precedendo Alex Valle, in grande forma con la Tampolli Alfa Romeo Sr2 del Team Form Agorest, settimo assoluto. Hanno completato l'ordine dei primi dieci la Tatuus di Giancarlo Pedetti, la Wolf di Nicola Cazzaniga ed ancora la Osella di Francesco Pantaleo. Stefano Rosina, con una Bogani motorizzata Alfa Romeo, ha primeggiato tra le Historic. (d.l.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Beltratti; 2. Liguori; 3. D. Pedetti. Gara-2: annullata.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



De Bellis gran bis finale

NOVEUNDICI RACE CUP IL LUCCHESE METTE A SEGNO
UNA DOPPIETTA ED È IL PRIMO CAMPIONE DELLA SERIE

MISANO - Un fine settimana perfetto, quello del lucchese Riccardo De Bellis, che a Misano si è laureato primo campione della Novecentoundici Race Cup. Il pilota della Zrs Motorsport si è aggiudicato entrambe le gare del conclusivo appuntamento della stagione che si è disputato sulla pista di Misano, chiudendo così a suo favore la sfida con l'equipaggio composto da Michele Merendino e Giuseppe Guttadauro, che arrivavano sul circuito romagnolo nelle vesti di leader assoluti. Alla fine i due siciliani hanno pagato un distacco in campionato di appena 0,8 punti che la dice tutta sull'agonismo che ha caratterizzato questa prima edizione del monarca del Gruppo Peroni Race. In gara-1 il poleman Merendino e Andrea Sapino sembravano poter fare il vuoto, avviandosi appunto dalla prima fila. Ma la lotta tra i due ha finito per favorire proprio

De Bellis, che si è preso portato nella loro scia. Poi il toscano ha approfittato di un contatto tra gli stessi battistrada e si è portato in testa, rimanendoci fino al traguardo e chiudendo proprio davanti a Merendino, con Sapino terzo. In gara-2 le speranze di conquistare il titolo per Guttadauro (subentrato al volante della 991 Gt3 Cup della Duell Race) sono svanite dopo pochi metri. Con De Bellis saldamente in testa, a Guttadauro sarebbe basta la seconda piazza, ma un determinato Giuseppe Trinca lo ha sopravanzato diventando presto irraggiungibile. I tre hanno concluso in quest'ordine, mentre nella classe Gtc si è concretizzata una doppia affermazione per Alessandro Mazzolini, il quale ha chiuso davanti ad Armin Hafner, entrambi su Porsche 997 Gt3 Cup. Mazzolini ha conquistato anche il terzo posto assoluto nella classifica generale. (d.l.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. De Bellis; 2. Merendino; 3. Sapino. Gara-2: 1. De Bellis; 2. Trinca; 3. Guttadauro.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Cose di casa Casillo

ENTRY CUP IL TITOLO TRA LE PICCOLINE RIMANE
IN FAMIGLIA CON ANTONELLO CHE SUCCEDE A PIETRO

MISANO - Dodici mesi dopo, il titolo della Entry Cup rimane nella famiglia Casillo, con Antonello che succede a Pietro. Un finale entusiasmante per il pilota campano, che nel conclusivo appuntamento di Misano ha conquistato la sua sesta vittoria di questa stagione, chiudendo per la prima volta proprio davanti al fratello e confermando il risultato ottenuto in qualifica. Determinante in quest'ottica la prima gara dell'ultimo round di Misano. Arrivato appaiato in classifica a Paolo Tartabini, Antonello ha capitalizzato anche la

presenza di Pietro per aggiudicarsi il successo dopo un estenuante duello proprio con Tartabini. Come ormai da tradizione, in uno schieramento di ben 14 Renault Twingo, una serie di sorpassi e avvicendamenti ha rimiscolato la classifica di gara fino all'ultimo giro. Niente da fare neppure per Massimo Visani, che alla vigilia di questo round conclusivo nutriva ancora qualche speranza, penalizzato tuttavia per avere superato i limiti della pista e alla fine settimo. Bene invece Mattia Vedù, il quale si è congelato con un quarto posto chiudendo davanti

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. A. Casillo; 2. P. Casillo; 3. Tartabini. Gara-2: annullata.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

a Giuseppe Marech. Poi il giovane Matteo Pala, che si è più volte messo in luce nel corso di un'annata sicuramente per lui positiva. Il resto lo ha fatto il meteo, con una vera e propria tempesta che ha flagellato tutta l'area del circuito prima della seconda gara che, per questioni di sicurezza, non è stata più disputata. (d.l.)

DOMINIO NELL'ULTIMO ATTO

L'ultimo appuntamento della Novecentoundici Race Cup è stato dominato da Riccardo De Bellis



Finalmente si sono avute le prove collettive in Spagna, quelle dove si è potuto capire almeno in parte lo stato di forma delle varie squadre e come potrebbe indirizzarsi il campionato dopo il grande passaggio alla "nuova generazione" delle F.E. Ma il venerdì è arrivata la pioggia ad infastidire, col tracciato che si è pian piano asciugato durante la giornata e solo nell'ultima mezz'ora (quando sono rimontati tutti di corsa in macchina) si è ritornati vicini ai tempi delle prime due giornate, quelle che hanno dato i risultati su cui fare le valutazioni.

Intanto si può notare il netto abbassamento dei tempi sul giro, dato che dall'1'18"565 di Oliver Turvey del 2017 si è arrivati all'1'16"977 della Bmw di António Félix Da Costa di mercoledì. Il portoghese è sicuramente quello che più ha potuto gioire per lo straordinario debutto della Casa di Monaco, visto che è passato dal chiudere la griglia nelle ultime due stagioni alla vetta assoluta. Ha descritto le prestazioni della sua auto come «fantastiche» ed ha poi aggiunto «Il powertrain funziona perfettamente, e come squadra ci stiamo muovendo nella giusta direzione. Gli ultimi due anni con Andretti sono serviti per preparare la squadra a quest'anno. Sono sicuro che sarà tiratissima la lotta con Nissan, Ds, Audi... ed anche Venturi, quindi di conse-

**SI APRE LA
STAGIONE
5 DELLA
FORMULA E
CON I TEST
COLLETTIVI
DI VALENCIA
E LA NEW
ENTRY
TEDESCA
DOMINA**

Fulvio Cavicchi

guenza anche Hwa sarà molto veloce. Non vedo nessuno senza il giusto ritmo, ad essere onesti è tutto aperto. Penso che questa stagione vedremo una sfida molto tirata».

Ma grande debutto anche per il suo nuovo compagno di squadra Alexander Sims, che ha sveltando sia il primo giorno che il terzo, segno di essersi adattato senza problemi alla guida così particolare di queste vetture. Il suo ottavo tempo della seconda giornata è meno indicativo, dato che ha girato praticamente solo la mattina ed andando più piano che nella prima, segno che stava lavorando con differenti impostazioni.

Di certo abbassare il record di oltre un secondo e mezzo su un giro così breve dimostra quanto l'aumento da 200 a 250 kW si sia fatto sentire, e sarà interessante vedere poi come saranno le gare, dove si correrà con 200 kW anziché i 180 della passata stagione. Ottima figura hanno fatto anche le vetture nere ed oro della Techeetah, con André Lotterer secondo martedì ed il campione in carica Jean-Éric Vergne nella stessa posizione mercoledì. Evidentemente il passaggio di powertrain da Renault a Ds non ha creato problemi di adattamento alla squadra, ma anzi pare che l'unione sia partita col piede giusto vista la vicinanza alle iFe.18 di Monaco di Baviera. Ottima prima uscita coi colori Mahindra per

Che debutto **BMW**

Subito al top

Con la Bmw del team Andretti Motorsport, Antonio Felix Da Costa ha fatto segnare il miglior tempo nella prima sessione di test collettivi della F.E a Valencia. In alto, il campione in carica Vergne





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Penso che questa stagione vedremo una sfida molto tirata

Antonio Felix Da Costa



Jérôme D'Ambrosio, che dopo il sesto tempo del primo giorno è salito fin sul podio del secondo, a dimostrazione delle sue capacità e di tutta l'esperienza raggranellata in quattro stagioni piene nella serie. Il belga ex Formula Uno ha portato la vettura indiana nuovamente a giocarsela anche con i nomi da sempre al top della categoria come Audi Abt ed e.dams. Le rosse di Ingolstadt sono andate forte sia nelle mani di Lucas di Grassi che di Daniel Abt, anche se il giovane tedesco risulta solo dodicesimo nella seconda classifica, ma ad appena tre decimi dal suo caposquadra. Invece l'equipe francese che ora veste i colori Nissan ha potuto lavorare con una sola vettura per il fedele pilota svizzero, per i motivi che potete leggere nell'articolo sul mercato. Quando la seconda IM01 si è finalmente potuto muovere, guidata da Oliver Rowland, è stato solo sul bagnato e viscido di venerdì.

Alle spalle dei primi vanno notate la presenza dell'argentino José María López con la Dragon e soprattutto del debuttante Felipe Massa con la Venturi. Il brasiliano sta cercando di apprendere in fretta i segreti del Circus elettrico e sta pian piano risalendo la classifica. Il suo settimo tempo di mercoledì ad appena un decimo e mezzo dall'Audi è un ottimo risultato, così come l'essere stato entrambi i giorni davanti al suo più esperto compagno di squadra Edoardo Mortara (che però mercoledì praticamente non ha girato a causa della rottura dell'albero di trasmissione). Colpisce la discesa di Jaguar, dopo la ottima Stagione 4 in cui Evans e Piquet erano riusciti a stare stabilmente in lotta al vertice alla ricerca del podio, mentre non stupisce particolarmente la posizione delle due Virgin e delle Hwa, nonostante il team inglese possa disporre di due piloti esperti. Entrambe le squadre montano powertrain in formato "clienti", quindi non hanno potuto disporre di tutte le giornate di test dei team "ufficiali" e dovranno puntare a crescere col passare del tempo, raccogliendo dati da studiare. In più la formazione tedesca, anticipazione della Mercedes che scenderà in gara ufficialmente il prossimo anno, ha avuto problemi tecnici soprattutto sulla vettura di Stoffel Vandoorne. «Mercoledì pomeriggio non è andata bene, dato che non siamo riusciti a fare giri a causa di un problema. Sapevamo che questo test sarebbe stato un po' difficile per noi» il commento del belga. Il pilota della McLaren è poi volato in Usa e sostituito da Dani Juncadella nell'ultima giornata.

Da segnalare la presenza per tutto il test di una copiosa delegazione Porsche, con la Casa tedesca che sta pian piano preparandosi per il debutto del prossimo anno.



TEMPI DEI TEST A VALENCIA

MARTEDÌ 16 OTTOBRE 2018

- Alexander Sims (Bmw i Andretti Motorsport) 1'17"553
- André Lotterer (Ds Techeetah) a 1'17"654
- António Félix Da Costa (Bmw i Andretti) a 1'17"727
- Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) 1'17"732
- Daniel Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) 1'17"819
- Jérôme D'Ambrosio (Mahindra Racing) 1'17"987
- Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah) 1'18"033
- Sébastien Buemi (Nissan e.dams) 1'18"100
- José María López (Geox Dragon) 1'18"154
- Felipe Massa (Venturi Formula E Team) 1'18"176
- Sam Bird (Envision Virgin Racing) 1'18"456
- Tom Dillmann (Nio Formula E Team) 1'18"504
- Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) 1'18"606
- Robin Frijns (Envision Virgin Racing) 1'18"690
- Edoardo Mortara (Venturi Formula E Team) 1'18"707
- Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing) 1'18"747
- Oliver Turvey (Nio Formula E Team) 1'19"053
- Gary Paffett (Hwa Racelab) 1'19"144
- Stoffel Vandoorne (Hwa Racelab) 1'21"023
- Nelson Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) 1'21"629
- Sébastien Buemi (Nissan e.dams) 1'21"883
- Maximilian Günther (Geox Dragon) 1'32"242

MERCOLEDÌ 17 OTTOBRE 2018

- António Félix Da Costa (Bmw i Andretti) a 1'16"977
- Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah) 1'17"342
- Jérôme D'Ambrosio (Mahindra Racing) 1'17"431
- André Lotterer (Ds Techeetah) a 1'17"437
- Sébastien Buemi (Nissan e.dams) 1'17"473
- Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) 1'17"535
- Felipe Massa (Venturi Formula E Team) 1'17"696
- Alexander Sims (Bmw i Andretti Motorsport) 1'17"729
- Edoardo Mortara (Venturi Formula E Team) 1'18"707
- Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) 1'17"781
- José María López (Geox Dragon) 1'17"830
- Daniel Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) 1'17"866
- Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing) 1'17"975
- Stoffel Vandoorne (Hwa Racelab) 1'18"032
- Sam Bird (Envision Virgin Racing) 1'18"115
- Tom Dillmann (Nio Formula E Team) 1'18"217
- Oliver Turvey (Nio Formula E Team) 1'18"240
- Robin Frijns (Envision Virgin Racing) 1'18"288
- Nelson Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) 1'18"498
- Antonio Fuoco (Geox Dragon) 1'18"778
- Gary Paffett (Hwa Racelab) 1'19"382
- Maximilian Günther (Geox Dragon) 1'19"540

VENERDÌ 19 OTTOBRE 2018

- Alexander Sims (Bmw i Andretti Motorsport) 1'17"402
- Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah) 1'17"620
- Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing) 1'17"864
- Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) 1'17"888
- Maximilian Günther (Geox Dragon) 1'19"947
- Robin Frijns (Envision Virgin Racing) 1'18"088
- Gary Paffett (Hwa Racelab) 1'18"164
- Sam Bird (Envision Virgin Racing) 1'18"219
- Sébastien Buemi (Nissan e.dams) 1'18"220
- Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) 1'18"269
- Antonio Fuoco (Geox Dragon) 1'18"284
- Jérôme D'Ambrosio (Mahindra Racing) 1'18"409
- Daniel Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) 1'18"479
- Tom Dillmann (Nio Formula E Team) 1'18"778
- Oliver Turvey (Nio Formula E Team) 1'19"083
- Felipe Massa (Venturi Formula E Team) 1'19"328
- Dani Juncadella (Hwa Racelab) 1'19"353
- Oliver Rowland (Nissan e.dams) 1'20"416
- Nelson Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) 1'21"997
- André Lotterer (Ds Techeetah) a 1'23"048
- António Félix Da Costa (Bmw i Andretti) a 1'23"121

Mercato attivo

Per tutta l'estate si è parlato delle grandi novità che porta la nuova Spark "Generazione 2", e le squadre si sono buttate sin da marzo a studiare come sfruttare al meglio le pieghe del regolamento per ottenere il miglior powertrain possibile da montare sotto la carrozzeria. Ma ben poche si sono subito concentrate su chi quel powertrain dovrà far rendere al meglio. Audi ha confermato i suoi "tradizionali" piloti appena finita la stagione, e difatti il campione di Stagione 3 Lucas di Grassi e Daniel Abt hanno dato il via a Valencia alla loro quinta stagione con il team, unica formazione rimasta sempre la stessa sin dalla nascita del campionato. Poi anche Jaguar ha confermato il suo duo formato dal neozelandese Mitch Evans e dal campione di Stagione 1 "Nelsinho" Piquet e lo stesso ha fatto Techeetah con il vincitore dell'ultima edizione Jean-Éric Vergne ed André Lotterer.

Le altre squadre hanno invece modificata del tutto o in parte le loro line-up, con anche dei colpi di scena abbastanza insospettabili. E di tanti si è scoperto solo nelle ultime due settimane.

Della conferma di Sébastien Buemi in e.dams si era tutti certi, ma anche quella è stata ufficializzata solo all'ultimo momento. Ed ancora non si sa con chi lo accompagnerà il boss Jean-Paul Driot, dato che ufficialmente a Valencia ci sarebbe dovuto essere il thailandese Alexander Albon, che aveva provato la macchina anche nel rookie test di Marrakech a gennaio. Ma proprio alcuni giorni prima del test è arrivata la voce di un interesse di Toro Rosso per portarlo in Formula Uno e così a Valencia la seconda vettura è scesa in pista solo venerdì, nelle mani di Oliver Rowland, chiamato di corsa in Spagna. Ma addirittura venerdì la Gazzetta dello Sport ha lanciato la fragorosa voce di una offerta di dieci milioni di euro per Fernando Alonso! La cosa pare però difficile si possa avverare per la stagione che inizierà a dicembre, dato che lo spagnolo punterà nel 2019 a conquistare la 500 miglia di Indianapolis e quindi la Tripla Corona, ma non è da escludere per quella 2019/2020. La Virgin Racing, lasciata libera da Ds, si è accordata con Audi per montare il powertrain che era apparso il migliore in Stagione 4, e le loro vetture saranno portate in pista dall'ovviamente confermatissimo Sam Bird e dal "cavallo di ritorno" Robin Frijns. L'olandese, che aveva corso in Stagione 2 e Stagione 3 con Andretti, ha sostituito il deludente Alex Lynn.

Anche la Nio ha confermato il suo pilota inglese, tenendosi per la quarta volta Oliver Turvey. Purtroppo al suo fianco ha perso il sedile del nostro Luca Filippi, come potete leggere nell'articolo a riguardo, e sulla seconda vettura della formazione asiatica è salito sul tracciato iberico l'ottimo Tom Dillmann. Il francese ha finalmente conqui-

L'ULTIMA SETTIMANA È STATA TUTTO UN ANNUNCIO, CON MAHINDRA CHE HA PRESENTATO I SUOI DIRETTAMENTE A VALENCIA. ED ARRIVA ANCHE LA VOCE DI ALONSO...

Fulvio Cavicchi



Per gli ex F.1 c'è sempre più spazio

A Valencia sono iniziate le grandi manovre in vista del via della stagione di F.E. Che quest'anno vedrà al via altri tre ex piloti di F.1. Si tratta di Wehrlein nuova punta della Mahindra, Massa al via con la Venturi e Vandoorne che si è accordato con HWA Aerolab

stato un sedile per tutta la stagione, dopo le belle prove in alcune gare di Stagione 3 e Stagione 4 con Venturi.

E proprio il team monegasco aveva stupito tanti annunciando a maggio l'arrivo direttamente dalla Formula Uno di Felipe Massa, ed accanto al brasiliano è stato poi confermato l' "italiano di Ginevra" Edoardo Mortara. Ma così come il brasiliano, dalla categoria top tra le monoposto a benzina arriva anche Stoffel Vandoorne, il 26enne belga della McLaren. Ed anche lui guiderà un powertrain Venturi, dato che la new entry nel campionato HWA Racelab si è accordata con la Casa di Montecarlo per una fornitura cliente in attesa dell'arrivo della Casa madre Mercedes da Stagione 6. Sulla seconda vettura salirà il campione Dtm 2018 Gary Paffett.

Anche Bmw, ora entrata ufficialmente nella competizione, ha confermato un pilota della squadra passata tenendosi il portoghese António Félix Da Costa. Poi gli ha affiancato un altro dei piloti da anni nel suo portfolio, e cioè il fidato Alexander Sims, e a vedere dai risultati dei test, pare che la

fino all'ultimo



SUTTON-IMAGES.COM



scelta sia stata azzeccata e che il britannico non abbia avuto alcun problema ad adattarsi al circus elettrico.

Piuttosto non vi è certezza per quanto riguarda la statunitense Dragon di Jay Penske, che ha mantenuto ben allacciato in macchina l'argentino tre volte campione del mondo turismo José María López, ma sul secondo sedile si sono alternati Max Günther ed Antonio Fuoco.

E Jérôme D'Ambrosio, tagliato dalla Dragon dopo quattro stagioni con il team, è andato ad accasarsi con l'unica squadra che ha stravolto tutto, cioè la Mahindra. La Casa indiana aveva fatto una ottima prima parte di stagione 4 trovandosi anche al comando della classifica, poi è calata nella seconda. In più si è trovata in estate un Nick Heidfeld che sta valutando la pensione ed il grande talento svedese Felix Rosenqvist che è stato loro "scipato" a fine settembre da Ganassi e correrà tutta la stagione 2019 in Indycar. Quindi Dilbagh Gill si è voluto affidare appunto a D'Ambrosio, un pilota molto esperto della categoria ed al suo fianco ha preso un altro nome "pesante" e con esperienze

*Mortara
sarà di
nuovo al
via.
Debutta
nella serie
anche il
campione
Dtm 2018
Paffett*

nella più importante categoria a ruote scoperte, il tedesco Pascal Wehrlein.

FILIPPI STOP CON NIO, TEST PER FUOCO

Dopo sette stagioni di siccità, Antonio Giovinazzi farà rispuntare del verde nel vivaio italiano in Formula Uno, facendo sventolare la nostra bandiera nell'entry list del mondiale 2019. Però l'arrivo nella massima formula a propulsione termica di un italiano coincide con una probabile nuova scarsità tricolore nel Circus elettrico della Formula E, come già in Stagione 2 e 3.

Infatti la cinese Nio ha annunciato nelle scorse settimane la conclusione del suo rapporto con il nostro Luca Filippi, che ne ha vestito i colori la scorsa stagione e che aveva già un accordo siglato anche per la prossima. Tutto pareva andare come previsto, con il piemontese impegnato tutta questa estate nei test di sviluppo della Nio 004 anche in sostituzione del compagno di squadra Oliver Turvey, infortunato nell'ultima gara di New York, poi ad inizio ottobre è arrivato il feroce comunicato stampa che nessuno si aspettava. ▶▶▶

Il nostro Luca ha messo in mostra delle prestazioni non distanti dal britannico sul giro secco, ma una purtroppo cronica fatica in qualifica lo ha costretto ogni volta a partire lontano dalla vetta, con i relativi rischi della lotta a gomiti alti nel mezzo della mischia. Alla fine per Luca la gioia è arrivata nella prima gara di Hong Kong, con la conquista dell'unico punto della sua stagione contro i 46 del suo compagno di squadra. Una differenza che evidentemente non è stata ritenuta accettabile dai cinesi, nonostante l'enorme disparità di esperienza tra i due. Ma in Spagna il tricolore è stato retto da Antonio Fuoco, il 22enne della Ferrari Driver Academy che sta correndo in Formula 2 con la Charouz Racing System e vincitore della Gara 2 di Montecarlo. Il calabrese ha compiuto 39 giri con la seconda vettura della Dragon nella mattinata della seconda giornata, ma in realtà avrebbe dovuto scendere in pista anche il martedì. La Penske EV-3 che divideva con Max Günther ha avuto problemi e così è sceso in pista anche venerdì.

Fuoco è gestito da Enrico Zanarini, così come Antonio Giovinazzi, e l'esperto manager è stato attivo tutta stagione 4 parlando con le squadre, soprattutto a Zurigo. La speranza è che riesca a "conquistare" la seconda Dragon per il suo pilota a fianco di José María López. Ma non sarà facile, visto che il tedesco Günther è il tester della squadra da tempo.

DS PUNTA ALLA VETTA

È stato il quartier generale di Psa a Versailles ad accogliere la stampa internazionale per il lancio della vettura della formazione campione di Stagione 4. Techeetah è stata la quarta squadra a conquistare la corona in quattro stagioni, ma la prima a farlo da "cliente", dato che montava il powertrain Renault. La grande novità è che per il 2018/2019 ci sarà il marchio premium france-

SUTTON-IMAGES.COM

SONO ANCORA 2 I SEDILI DA ASSEGNARE

TEAM	POWERTRAIN	PILOTI
Envision Virgin Racing	Audi e-Tron FE05	Sam Bird - Robin Frijns
Panasonic Jaguar Racing	Jaguar I-Type III	Mitch Evans - Nelson Piquet Jr.
Hwa Racelab	Venturi VFE05	Stoffel Vandoorne - Gary Paffett
Geox Dragon	Penske EV-3	José María López - ?
Nio Formula E Team	NIO Sport 004	Tom Dillmann - Oliver Turvey
Audi Sport Abt Schaeffler	Audi e-Tron FE05	Lucas di Grassi - Daniel Abt
Venturi Formula E Team	Venturi VFE05	Felipe Massa - Edoardo Mortara
Nissan e.dams	Nissan IM01	Sébastien Buemi - ?
Ds Techeetah	DS E-Tense FE 19	Jean-Éric Vergne - André Lotterer
Bmw i Andretti Motorsport	BMW iFE.18	António Félix Da Costa - Alexander Sims
Mahindra Racing	Mahindra M5Electro	Jérôme D'Ambrosio - Pascal Wehrlein



Per Ds è bello poter disporre di tutta la forza di Techeetah

Xavier Mestelan Pinon

se Ds ad occuparsi del sibilo che spinge le vetture nere e oro. La E-Tense Fe19 è stata guidata nei test di Valencia e lo sarà per tutta Stagione 5 dai due piloti che hanno portato Techeetah alla conquista del campionato piloti, e solo una grande rimonta Audi ha tolto alla formazione cinese il titolo squadre per appena due punti. Jean-Éric Vergne ed André Lotterer sono un'ottima coppia, e la cosa che stupisce tutti è che, nonostante possano entrambi quest'annata puntare al titolo, siano anche molto amici e vadano davvero d'accordo. Lo si percepiva chiaramente parlando con loro dopo la levata del velo che copriva la Spark "Gen 2".

La domanda che praticamente tutti i media presenti hanno posto a Jev era sul cosa si aspettava per la nuova annata, ma il parigino ha definito l'argomento «una perdita di tempo». Ha poi aggiunto, spiegando con un sorriso la sua reazione: «Non capisco le persone che chiedono già questo tipo di cose, perché nessuno sa dove siamo. Non si può dire come siamo messi ed è una perdita di tempo farlo perché è impossibile prevederlo, dato che non abbiamo provato molto con gli altri team».

Riguardo all'unione Techeetah e Ds ha poi puntualizzato: «Dobbiamo solo assicurarci di stare lavorando bene tutti insieme e che continuiamo ad essere una squadra forte. Guardate Audi ed Abt lo scorso anno: si sono presi il tempo per farlo bene dopo essersi uniti, quindi è fondamentale noi si faccia lo stesso sin dall'inizio della stagione».

Dell'unione delle due realtà ha parlato anche il direttore di Ds Performance Xavier Mestelan Pinon: «Siamo stati impegnati dietro le quinte nello sviluppo della E-Tense Fe19 ed è bello avere a disposizione tutta la forza di Techeetah, così da poter continuare ad ottimizzare il nostro pacchetto per il 2018-19. Oltre a una solida schiera di piloti, abbiamo anche un pool di ingegneri e tecnici di incredibile talento a disposizione».

Il team avrà sede a Versailles, ma Techeetah continuerà a utilizzare i suoi uffici tecnici a Parigi, dove si basa anche il suo simulatore.

Per Fuoco test con Dragon

Nella seconda giornata di test a Valencia Antonio Fuoco ha compiuto 39 giri con la seconda vettura della Dragon



Conversione a gpl perché è conveniente

La riduzione sul bollo e il risparmio sul pieno consentono di ammortizzare rapidamente l'investimento iniziale. Ecco l'analisi dell'Unicusano Lab



Il panorama automobilistico europeo e mondiale è in rapida e costante evoluzione. Il must di molte case automobilistiche è quello del downsizing, motori sempre più piccoli per abbattere i consumi senza compromettere le prestazioni. Alcuni studi affermano che entro il 2030 i motori diesel tenderanno a scomparire, nonostante ad oggi rappresentino il 50% del mercato europeo. Pertanto, in attesa che i diesel diventino realmente più puliti o addirittura scompaiano, come deve regolarsi l'automobilista? Generalmente si pensa a un'auto a benzina come qualcosa di molto costoso, che consuma parecchio, difficilmente gestibile e di forte svalutazione rispetto al diesel. Quindi, perché disfarsene quando invece si può optare per una trasformazione in bi-fuel con tutti i vantaggi del caso? Esiste infatti da anni or-

mai la possibilità di convertire auto alimentate a benzina in bi-fuel semplicemente installando un impianto a gpl o a metano. Si tratta di un'operazione altamente conveniente. Nella maggior parte dei casi, convertire una utilitaria o familiare a benzina in una bi-fuel gpl ha un costo che varia tra 700 e 1.400 euro, spesa che, soprattutto se l'auto viene utilizzata per percorrenze molto elevate, verrà ben presto ammortizzata. I vantaggi del caso non sono certo pochi. Infatti, è prevista una riduzione in percentuale sul bollo auto e nelle città dove sono previsti blocchi del traffico o domeniche ecologiche si può circolare tranquillamente essendo veicoli meno inquinanti. Le tasche dell'automobilista che opta per questa trasformazione soffriranno molto meno, in quanto un pieno verrebbe a costare il 42-44% in meno rispetto

alla benzina. In Italia, ma anche in Europa, le stazioni di rifornimento per il gpl sono molto diffuse sia sulla rete autostradale, statale e urbana. In caso di retrofit, l'installazione dell'impianto è abbastanza semplice, poco invasiva e rapida. Alcune delle aziende leader nel settore sono italiane (Landi, Zavoli, Tartarini). L'installazione prevede il montaggio di un serbatoio toroidale o cilindrico; un vaporizzatore dove il gpl passa dallo stato liquido a gassoso; un rail di iniettori separato; una centralina opportunamente parametrizzata per gestire al meglio l'iniezione del gas. Trascorsi dieci anni dall'installazione dell'impianto a gpl è prevista dalla legge la sostituzione della bombola.

Leclassifiche

VELOCITÀ

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 64

Montmelò (Spa), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. Rizzoli-Fioravanti 36 giri in 1.11'26"099 alla media di 140,7 km/h; 2. Venturini-Mul a 0"832; 3. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG) a 3"068; 4. Agostini-Breukers a 3"471; 5. Gonda-Jensen (BMW M6) a 4"260; 6. Pier Guidi-Mikkel (Ferrari 488) a 4"893; 7. Cioci-Griffin (Ferrari 488) a 5"372; 8. Salikhov-Perel (Ferrari 488) a 5"885; 9. Crestani-Ramos a 9"027; 10. Plachutta-Jäger (Mercedes AMG) a 9"410; 11. Di Amato-Montermini (Ferrari 488) a 9"678; 12. Rueda-Saravia (BMW M6) a 10"091; 13. Ling-Keen a 10"978; 14. da Veiga-Álvarez (BMW M6) a 11"743; 15. Hook-Schwager (Ferrari 488) a 12"781; 16. Liang-Giammaria a 13"209; 17. Hahn-Khodair (Mercedes AMG) a 13"712; 18. Ward-Dontje (Mercedes AMG) a 13"734; 19. Costantini a 14"152; 20. Basso-Salas (BMW M6) a 14"369; 21. West-Rugolo (Ferrari 488) a 15"196; 22. Borlenghi-Lewandowski a 20"900; 23. Ellis-Wilkinson (Audi R8 LMS) a 21"558; 24. Da Costa-Sardinha (Mercedes AMG) a 24"654; 25. Finelli-Denes (Mercedes AMG) a 1 giro; 26. Sowery-Cipriani a 1 giro; 27. Jedlinski-Rdest (Audi R8 LMS) a 1 giro; 28. Hahn-Auer (Mercedes AMG) a 2 giri; 29. Jedlinski-Lisowski (Audi R8 LMS) a 7 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

Giro più veloce: il 5° di Pierburg-Onslow-Cole in 1'45"153 alla media di 159,4 km/h.

Gara-2: 1. Agostini-Breukers 33 giri in 1.00'48"297 alla media di 151,5 km/h; 2. Pier Guidi-Mac (Ferrari 488) a 5"283; 3. Hahn-Auer (Mercedes AMG) a 21"772; 4. Rueda-Saravia (BMW M6) a 22"425; 5. Gonda-Jensen (BMW M6) a 32"125; 6. Ellis-Wilkinson (Audi R8 LMS) a 33"427; 7. Ling-Keen a 33"799; 8. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG) a 34"548; 9. Cioci-Griffin (Ferrari 488) a 38"146; 10. Hook-Schwager (Ferrari 488) a 50"779; 11. Crestani-Ramos a 51"727; 12. Hahn-Khodair (Mercedes AMG) a 53"311; 13. Salikhov-Perel (Ferrari 488) a 53"687; 14. Ward-Dontje (Mercedes AMG) a 53"791; 15. Sowery-Cipriani a 57"949; 16. Di Amato-Montermini (Ferrari 488) a 59"289; 17. Venturini-Mul a 59"493; 18. Costantini a 1'11"745; 19. Borlenghi-Lewandowski a 1'12"350; 20. Lisowski (Audi R8 LMS) a 1'19"251; 21. Finelli-Denes (Mercedes AMG) a 1'28"277; 22. Da Costa-Sardinha (Mercedes AMG) a 1'40"875; 23. Liang-Giammaria a 1 giro; 24. West-Rugolo (Ferrari 488) a 1 giro; 25. Jedlinski-Rdest (Audi R8 LMS) a 2 giri; 26. Di Folco-Zaugg a 5 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

Giro più veloce: il 17° giro di Agostini-Breukers in 1'45"316 alla media di 159,1 km/h.

Campionato finale: 1. Mac 124 punti; 2. Saravia-Rueda 114; 3. Peri Guidi 108; 4. Venturini-Mul 94; 5. Agostini-Breukers 89. **Pro-Am:** 1. Onslow-Cole-Pierburg 78 punti; 2. Ramos-Crestani 78; 3. Hahn 58; 4. Ellis-Wilkinson 48; 5. Giammaria-Liang 47. **Am:** 1. Lewandowski-Borlenghi 76 punti; 2. Konopka 61; 3. Basso 58. **Team:** 1. Imperiale 110 punti; 2. Luzich 100; 3. Teo Martin 79.

EUROFORMULA OPEN

Montmelò (Spa), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. Drugovich 19 giri in 35'07"283 alla media di 151,095 km/h; 2. Siebert a 4"958; 3. Viscaal a 5"680; 4. Schumacher a 14"714; 5. Iorio a 21"055; 6. Das a 21"429; 7. Samaia a 22"299; 8. Dunner a 22"703; 9. Benavides a 23"480; 10. Schott a 27"056; 11. Frederick a 27"504; 12. Bracalente a 34"937.

Giro più veloce: Drugovich in 1'39"275 alla media di 168,803 km/h.

Gara-2: 1. Drugovich 19 giri in 36'11"462 alla media di 146,630 km/h; 2. Viscaal a 0"933; 3. Siebert a 4"704; 4. Schumacher a 5"435; 5. Das a 6"009; 6. Samaia a 7"536; 7. Festante a 9"307; 8. Gonzalez a 9"564; 9. Frederick a 10"957; 10. Gore a 12"541; 11. Schott a 15"509; 12. Bracalente a 1 giro; 13. Benavides a 2 giri.

Giro più veloce: Viscaal in 1'39"287 alla media di 168,783 km/h.

Il campionato: 1. Drugovich 369 punti; 2. Viscaal 240; 3. Siebert 195; 4. Iorio 172; 5. Das 159.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 70

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. Guerra (Diegi Motorsport) 14 giri in 25'07"638, alla media di 141,274 km/h; 2. Liana (Lg Motorsport) a 0"752; 3. Nespoli (Cipriani Motorsport) a 9"858; 4. Giubergia (Pellin Racing) a 26"226; 5. Cordini (Befed) a 30"695; 6. Minella (Pellin Racing) a 32"708; 7. Rayneri (Pellin Racing) a 33"257; 8. "Mark Speakerwas" (Johnny Rapina) a 45"307; 9. Zerbi (Johnny Rapina) a 1'15"155; 10. Utzeri (Adv Motorsport) a 1'16"829; 11. Braschi (Lg Motorsport) a 4 giri.

Giro più veloce: il 12° di Liana in 1'46"239, alla media di 143,202 km/h.

Gara-2: annullata.

CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 71

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. Avbelj (Lema Racing) 12 giri in 25'07"204, alla media di 121,127 km/h; 2. Vallarino (Mc Motortecnica) a 2"245; 3. Trebbi (Team Explorer Motorsport) a 4"474; 4. Ongareto (Composit Motorsport) a 7"202; 5. Della Pia (Melatini Racing) a 9"453; 6. "Due" (Oregon Team) a 10"951; 7. Jelmini (Composit Motorsport) a 12"823; 8. Distrutti (NextOne Motorsport) a 15"376; 9. Cipolla (Sirio Motorsport) a 23"841; 10. Poloni (Essecoorse) a 26"079; 11. Faccin (Renault Italia Press League) a 26"159; 12. "Saetta McQueen" (Faro Racing) a 35"848; 13. Pasquali (Essecoorse) a 39"756; 14. Rangoni (Essecoorse) a 43"825; 15. Ciocca (Faro Racing) a 46"410; 16. Parisini (Essecoorse) a 53"298; 17. Luzzo (Faro Racing) a 1'01"785.

Giro più veloce: il 4° di Poloni in 1'52"731, alla media di 134,955 km/h.

Gara-2: 1. Poloni (Essecoorse) 13 giri in 26'31"270, alla media di 124,289 km/h; 2. Di Luca (Faro Racing) a 0"183; 3. Rangoni (Essecoorse) a 0"623; 4. "Due" (Oregon Team) a 0"992; 5. Danetti (Mc Motortecnica) a 3"030; 6. Vallarino (Mc Motortecnica) a 3"189; 7. Soubek (Mair Racing Osttirol) a 3"261; 8. Cipolla (Sirio Motorsport) a 4"945; 9. Luzzo

(Faro Racing) a 5"342; 10. "Saetta McQueen" (Faro Racing) a 6"219; 11. Ciocca (Faro Racing) a 20"617; 12. Trebbi (Team Explorer Motorsport) a 29"625; 13. Distrutti (NextOneMotorsport) a 32"735; 14. Pedroni (Renault Italia Press League) a 1'15"484; 15. Pasquali (Essecoorse) a 1 giro; 16. Jelmini (Composit Motorsport) a 3 giri.

Giro più veloce: il 4° di Jelmini in 1'53"683, alla media di 133,825 km/h.

Il campionato dopo 12 gare: 1. Di Luca 196 punti; 2. Jelmini 157; 3. Avbelj 132; 4. Poloni 106; 5. Rangoni 92.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 71

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. Briagliaudi (Audi Rs3 Lms) 14 giri in 25'05"134, alla media di 141,509 km/h; 2. D'Aste (Lotus Elise Cup Pb-R) a 2"104; 3. Bettera (Seat Cupra Leon) a 5"879; 4. Barbolini a 22"195; 5. Borrett (Bmw M3 E36) a 33"757; 6. Piccin (Honda Civic Type R) a 35"522; 7. R. Fumagalli (Bmw M3 E92) a 45"222; 8. Fiorucci a 52"661; 9. Magliacolla a 1'31"983; 10. Palmisano (Seat Leon) a 1'32"703; 11. Bamonte (Honda Civic Type R) a 1'33"450; 12. Lissignoli (Renault Clio) a 1 giro; 13. R. De Luca (Honda Civic Type R) a 1 giro; 14. Rizzo (Renault Clio) a 1 giro; 15. Tassi (Bmw M3 E36) a 1 giro; 16. Stefanis (Renault Clio) a 1 giro; 17. Dionisio (Seat Ibiza Cupra) a 2 giri (gli altri su Seat Leon Cup Racer).

Giro più veloce: il 5° di Bettera in 1'45"850, alla media di 143,728 km/h.

Gara-2: 1. Briagliaudi (Audi Rs3 Lms) 14 giri in 26'18"472, alla media di 134,935 km/h; 2. D'Aste (Lotus Elise Cup Pb-R) a 3"060; 3. Fiorucci a 5"534; 4. Bergonzini a 6"860; 5. Tarabini (Lotus Elise Cup Pb-R) a 13"132; 6. Lissignoli (Renault Clio) a 33"229; 7. Piccin (Honda Civic Type R) a 51"519; 8. A. Fumagalli (Bmw M3 E92) a 55"653; 9. Palmisano (Seat Leon) a 1'04"504; 10. Bamonte (Honda Civic Type R) a 1'04"890; 11. Revello a 1'13"955; 12. Borrett (Bmw M3 E36) a 1'14"530; 13. Tassi (Bmw M3 E36) a 1 giro; 14. Stefanis (Renault Clio) a 1 giro; 15. Rizzo (Renault Clio) a 1 giro; 16. Guastamacchia (Honda Civic Type R) a 3 giri (gli altri su Seat Leon Cup Racer).

Giro più veloce: il 4° di Briagliaudi in 1'45"950, alla media di 143,592 km/h.

3 ORE ECC

Resoconto della gara a pag. 72

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara: 1. Zanuttini-Pezzuochi (Mercedes-Amg Gt3) 100 giri in 3h01'01"400, alla media di 140,070; 2. Pirri-Magnoni-Cuneo (Norma M20 Fc) a 1"346; 3. Bellarosa-Belotti (Wolf Gb08) a 1 giro; 4. Ibrahim-Fatih-Aytac (Bmw Z4 Gt3) a 2 giri; 5. S. Mann-P. Mann-Cressoni (Ferrari 458 Gt3) a 5 giri; 6. Biffis-Bellin-Rinaldi (Norma M30) a 6 giri; 7. J. Giacon-Rangoni (Audi Rs3 Lms) a 6 giri; 8. Ceresoli-Satoshi (Ferrari 458 Gt3) a 7 giri; 9. Biolghini-Scarpellini (Porsche 997 Gt3 Cup) a 8 giri; 10. Guastamacchia-Bamonte-K. Giacon (Honda Civic Type R) a 9 giri; 11. Yucesan-Kutay (Bmw Z4 Gt3) a 10 giri.

Giro più veloce: il 92° di Bellarosa in 1'33"556, alla media di 162,615 km/h.

MASTER PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 72

Dovesicorre

VELOCITÀ

27-28 ottobre

GP DEL MESSICO

Mondiale F1 a Città del Messico

www.autosprint.it

ELMS

a Portimao

www.europeanlemansseries.com

WTCC

a Suzuka

www.fiawtcc.com

GT ITALIA

al Mugello

www.acisport.it

F4 ITALIA

al Mugello

www.acisport.it

ITALIANO PROTOTIPI

al Mugello

www.acisport.it

TROFEO ABARTH SELENIA

al Mugello

www.abarth.it

SUPERCUP

al Mugello

www.trofeosupercup.it

NASCAR

a Martinsville

www.nascar.com

RALLY

26-28 ottobre

RALLY DI SPAGNA

Mondiale a Salou

www.rallyracc.com

NIDO DELL'AQUILA

CIRT a Nocera Umbra

www.rallynido dellaquila.it

RALLY BELLUNESE

Regionale a Belluno

www.trecinepromotor.com

TINDARI RALLY

Nazionale a Patti

www.cstsport.it

RALLY DEL PIEMONTE

RallyDay a Mondovì

www.rallydelpiemonte.it

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. Beltratti (Osella Pa21S) 13 giri in 20'49"402, alla media di 158,297 km/h; 2. Liguori (Osella Pa21S) a 1"554; 3. D. Pedetti (Tatuus Py012) a 26"171; 4. Matteini (Norma M20 Fc) a 29"902; 5. Zardo (Osella Pa20P) a 51"535; 6. Randaccio (Norma-Honda) a 55"982; 7. Valle (Tampolli-Alfa Romeo) a 1'01"832; 8. G. Pedetti (Tatuus Py012) a 1'02"600; 9. N. Cazzaniga (Wolf Gb08) a 1'14"159; 10. Pantaleo (Osella Pa20P) a 1 giro; 11. Frullini a 1 giro; 12. Palandri a 1 giro; 13. Rosina (Bognani Sp290-Alfa Romeo) a 2 giri; 14. Cecchini a 2 giri (gli altri su Ligier JS49).

Giro più veloce: il 9° di Beltratti in 1'34"455, alla media di 161,067 km/h.

Gara-2: annullata.

ENTRY CUP

Resoconto della gara a pag. 73

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. A. Casillo 9 giri in 21'40"552, alla media di 105,280 km/h; 2. P. Casillo a 0"952; 3. Tartabini a 1"998; 4. Veddù a 3"912; 5. G. Marech a 12"255; 6. Pala a 20"354; 7. Visani a 32"408; 8. Benini a 33"876; 9. M. Marech a 35"428; 10. Silvestri a 37"476; 11. Rebec a 56"767; 12. L. Marech a 1'32"556; 13. Gulizia a 1'54"045. Tutti su Renault Twingo.

Giro più veloce: il 6° di A. Casillo in 2'22"170, alla media di 107,010 km/h.

Gara-2: annullata.

911 RACE CUP

Resoconto della gara a pag. 73

Misano (Rn), 20-21 ottobre 2018

Gara-1: 1. De Bellis 15 giri in 26'03"026, alla media di 146,001 km/h; 2. Merendino a 23"487; 3. Sapino a 31"241; 4. Scannicchio a 1'18"176; 5. Palermo a 1'28"113; 6. Mazzolinio (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1'34"797; 7. Hafner (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1'39"081 (gli

altri su Porsche 991 Gt3 Cup).

Giro più veloce: il 5° di De Bellis in 1'42"810, alla media di 147,978 km/h.

Gara-2: 1. De Bellis 15 giri in 26'11"529, alla media di 145,211 km/h; 2. Trinca a 4"716; 3. Guttadauro a 22"722; 4. Sarcinelli a 29"416; 5. Scannicchio a 30"367; 6. Mazzolinio (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1'04"251; 7. Hafner (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1'11"679 (gli altri su Porsche 991 Gt3 Cup).

Giro più veloce: il 7° di Trinca in 1'43"281 alla media di 147,303 km/h.

RALLY

CIWRC

37° Rally di Como

Resoconto della gara a pag. 52

Como, 19-20 ottobre 2018

Assoluta: 1. Fontana-Arena,N. (Hyundai I20 WRC) in 1.13'49"9; 2. Gilardoni-Bonato (Hyundai I20 WRC) a 17"1; 3. Albertini-Fappani (Fiesta WRC) a 18"5; 4. Miele-Bollito (Citroen DS3 WRC) a 54.2; 5. Re-Turati a 59"6; 6. Re-Bariani (Fiesta WRC) a 2'27"2; 7. Santini-Romei a 3'49"9; 8. Puricelli-Magni (Citroen DS3 WRC) a 3'57"9; 9. Forato-Ometto a 4'02"5; 10. Erbetta-Silvaggi a 5'31"5 (gli altri su Skoda Fabia).

Classe WRC: 1. Fontana-Arena (Hyundai I20 WRC) in 1.13'49"9; 2. Gilardoni-Bonato (Hyundai I20 WRC) a 17"1; 3. Albertini-Fappani (Fiesta WRC) a 30"5; 4. Miele-Bollito (Citroen DS3 WRC) a 54.2; 5. Re-Bariani (Fiesta WRC) a 2'27"2; 6. Puricelli-Magni (Citroen DS3 WRC) a 3'57"9; 7. Fontana-Mometti (Hyundai I20 WRC) a 6'51"5.

Classe A6-PE6-FA6: 1. Mondin-Bertasini (Citroen Saxo) in 1.25'24"6; 2. Stival-Pais-De Libera (Peugeot 106) a 4"8.

Classe N3-PS3-FN3: 1. Tondina-Dresti in 1.23'10"8; 2. Boschetti-Garbin a 1'37"9; 3. Nuara-Patronne a 8'39"8 (tutti Renault Clio).

Classe N2-PS2-FN2: 1. Mo-

SPORT



AL PILOTA DELLA SELEZIONE IL TITOLO UPN

Il kart è la categoria dalla quale escono tutti i campioni del domani. Guidare un kart ad alti livelli, è davvero molto difficoltoso e vincere non è mai facile. Soprattutto se sei uno dei più piccoli della categoria, e non hai nessuna esperienza in campo nazionale. Tutte queste regole valgono ammenoché non stia parlando di **Simone Ragusa**, 7 anni, seguito passo passo, sin dal suo esordio, da tutto lo staff della Selezione Nazionale Piloti. Allora, nel caso di questo piccolo (d'età), grande (a livello di talento) pilota, è lecito aspettarsi di tutto, anche la vittoria al Campionato Italiano Upn, alla primissima partecipazione, e scusate se è poco. Bravissimo il "Simone Nazionale", che sul bagnato, ha dimostrato quanto è grande il suo talento e la sua voglia di vincere e diventare un pilota di Formula 1. **Vuoi anche tu diventare un pilota ed un campione come lui?** Partecipa al Talent Snp, iscriviti al canale YouTube e scopri come partecipare. La Snp, può essere seguita anche su facebook/selezionenazionalepiloti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: selezionenazionale@alice.it.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai, NOS Helmets Forcefield e Unik al BER Store di Modena o su BERstore.it, il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.

RIVISTE

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



TIVM

ORVIETO

Fattorini vince in casa

ORVIETO - Michele Fattorini scaccia le ombre di una stagione spesso complicata grazie alla vittoria colta nella salita di casa alla 46ª Cronoscalata della Castellana. Il driver orvietano, la cui Osella Fa30 Zytek è rimasta ai box dopo le noie patite anche al Fia Masters a Gubbio, ha affrontato la prova umbra del Tivm sull'esemplare del Team Faggioli, sul quale per la prima volta ha provato le gomme Pirelli e sfiorato il record in gara 1. Avvincente il duello che l'ha contrapposto a un ficcante Stefano Di Fulvio sulla Lola-Zytek di F3000 del Team Dalmazia, che però, pur vincendo gara 2, ha pagato noie al cambio in gara 1. Ha completato il podio l'eugubino Gianni Urbani sulla Pa21 di gruppo Cn e ha esordito nelle cronoscalate la Wolf Gb08 Thunder Aprilia del Tricolore Prototipi in pista con alla guida Gianluca Carboni. Dimenticata la sfortunata toccata in prova, il pistard laziale ha completato in crescendo entrambe le gare (decimo in gara 2) e rimarcato il potenziale della monoposto per la specialità, il cui esordio è stato seguito con interesse dalla stessa Wolf.

Gianluca Marchese

TIVM

46ª Cron. Castellana

Orvieto (TR), 21 ottobre 2018

Assoluta: 1. Fattorini (Osella Fa30 Zytek) in 5'40"56; 2. Di

Fulvio (Lola B99 Evo Zytek) a 4"42; 3. Urbani (Osella Pa21 Honda) a 35"18; 4. Manzoni (Osella Pa21 Evo E2Sc Honda) a 36"16; 5. Manni (Mygale M09 Fpt F3) a 38"75.

rini-Morini (Peugeot 106) in 1.29'54"9; 2. Vedovelli-Mantovani (Peugeot 106) a 3'11"2.

Classe K10: 1. Pozzoli-Barla (Citroen C2) in 1.29'29"9.

Classe Super 2000: 1. Liburdi-Colapietro (Peugeot 207 S.2000) in 1.20'07"6.

Classe Super 1600: 1. Fumagalli-Orio (Clio S.1600) in 1.21'10"5.

Classe R5: 1. Re-Turati in 1.14'49"5; 2. Santini-Romei a 2'50"3; 3. Forato-Ometto a 3'02"9; 4. Erbetta-Silvaggi a 4'31"9; 5. Mauri-Bozzo (Fiesta) a 9'49"4; 6. Muzio-Bonetti (Fiesta) a 10'38"2 (gli altri su Skoda Fabia).

Classe R3C: 1. Bottoni-Ramacciotti in 1.21'28"2; 2. Ghegin-Pas-seri a 24"9; 3. Cambiaghi-Cerè a 31"3; 4. Andreoli-Parazzi a 2'04"6; 5. Sorci-Mosele a 3'33"3; 6. Fasoli-Pelgantini a 8'55"4 (tutti Renault Clio).

Classe R3T: 1. Vittalini-Tavecchio (Citroen DS3) in 1.20'06"5; 2. Rivaldi-Zambetti (Citroen DS3) a 1'59"3.

Classe R2B: 1. Zanotto-Piceno in 1.23'31"6; 2. Saresera-Fenoli a 35"1; 3. "Chicco"-Ghirila" (Citroen C2) a 41"7; 4. Nember-Polonioli (Citroen C2) a 55"6; 5. Monga-Monga a 1'08"1 (gli altri Peugeot 208).

Classe R1B: 1. Martinelli-Lombardi in 1.27'00"0; 2. Peloso-Iguera a 12"7; 3. Pellè-Riva a 42"8; 4. Schileo-Fumari a 49"4; 5. Gnali-Pasini a 1'10"0; 6. Longo-Bazzanella a 2'35"2; 7. Manica-Danese a 2'35"2; 8. Pollarolo-Pozzoni a 2'54"2 (tutti Suzuki Swift).

Classe RSTB/RSTW 1.0: 1. Rivia-Treccani in 1.27'17"5; 2. Cornero-Mondino a 7'23"7; 3. Lunelli-Morelli a 9'06"5 (tutti Suzuki Swift).

Classe RSTB 1.6 PLUS: 1. Paleari-Garavaglia (Mini Cooper JCW) in 1.22'53"7.

Classifica finale Ciwrc: 1. Albertini 72 punti; 2. Fontana 68,5; 3. Sossella 50; 4. Miele 34; 5. Porro 23.

Classe R2B: 1. Zanotto-Piceno in 1.23'31"6; 2. Saresera-Fenoli a 35"1; 3. "Chicco"-Ghirila" (Citroen C2) a 41"7; 4. Nember-Polonioli (Citroen C2) a 55"6; 5. Monga-Monga a 1'08"1 (gli altri Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Bottoni-Ramacciotti in 1.21'28"2; 2. Ghegin-Pas-seri a 24"9; 3. Cambiaghi-Cerè a 31"3; 4. Andreoli-Parazzi a 2'04"6; 5. Sorci-Mosele a 3'33"3; 6. Fasoli-Pelgantini a 8'55"4 (tutti Renault Clio).

Classe R3T: 1. Vittalini-Tavecchio (Citroen DS3) in 1.20'06"5; 2. Rivaldi-Zambetti (Citroen DS3) a 1'59"3.

Classe R2B: 1. Zanotto-Piceno in 1.23'31"6; 2. Saresera-Fenoli a 35"1; 3. "Chicco"-Ghirila" (Citroen C2) a 41"7; 4. Nember-Polonioli (Citroen C2) a 55"6; 5. Monga-Monga a 1'08"1 (gli altri Peugeot 208).

NAZIONALE

Assoluta: 1. Riva-Biacchi, A. (Skoda Fabia) in 44'36"6; 2. Pederzoli-Brovelli (Peugeot 207 S.2000) a 1'09"1; 3. Minetti-Nicoli (Fiesta) a 2'01"2; 4. Bernardazzi-Lubello a 2'31"8; 5. Antonietti-Beretta (Peugeot 207 S.2000) a 2'37"9; 6. Chiappa-De Rosa a 2'41"7; 7. Martinelli-Desole a 2'59"9; 8. Cominelli-Fieni (Opel Adam) a 3'21"6; 9. Ortelli-Manzoni a 3'47"6; 10. Gandola-Catalano a 4'00"0 (gli altri su Renault Clio).



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 Clelia 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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

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

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma - Telefono 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A1 del D.lgs 196 del 30

giugno 2003, nonché 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 del 30 giugno 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 al Capo III del Regolamento

UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore

S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227111 - fax 051-6227309. Responsabile del

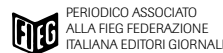
trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





Il muretto dei Campioni e l'opera a lato sono prove dell'amore di Biassono per l'autodromo di Monza

SULL'IDEA DI INTITOLARE UNA CURVA DI MONZA AD ALBORETO

Biassono ama Michele

Questa mia mail per rimediare ad una cosa non assolutamente vera scritta dal lettore Giorgini che, nel nobile intento di ricordare la memoria di Alboreto, mette in cattiva luce il nome del comune di Biassono, accusandolo di avere avuto intenzioni ostili verso la pista di Monza e non essere degno che una curva abbia la sua denominazione. La storia dice il contrario; il, penso giovane Giorgini, deve apprendere che la municipalità di Biassono, nel succedersi delle varie amministrazioni, si è sempre battuta, con atti concreti e delibere comunali, da sempre per la permanenza della pista all'interno del Parco con posizioni limpide e cristalline. Anche quando il mondo pseudo ambientalista godeva dei favori della stampa nazionale popolare degli Anni '70, con ASAAP (Associazione Sportiva Amici dell'Autodromo e del Parco) era a ergersi a baluardo a difesa della "sua" pista e a riprova, oltre che con atti amministrativi e delibere del comune di Biassono, esistono le migliaia di iscrizioni, negli anni, alla ASAAP. Una decina di anni fa, poi, su iniziativa di questa Associazione supportata dal comune di Biassono è sorto "Il Muretto dei Campioni" vicino al monumento dedicato all'Autodromo all'ingresso che porta a Santa Maria delle Selve. Il comune di Biassono poi è da an-

ni artefice e luogo di premiazione del concorso fotografico che ASAAP indice da 33 anni con oggetto Parco e Autodromo e ad ogni fine settimana del Gp d'Italia, da molti anni organizza eventi culturali con tema il motorsport su iniziativa e collaborazione di ASAAP. Per esempio la scorsa edizione con la premiazione di Patrizia Ascari all'interno di una mostra fotografica ASAAP che ricordava il centenario della nascita del papà Alberto Ascari. Al lettore Giorgini lo invito a visitare Biassono e a rendersi conto della simbiosi esistenziale che intercorre fra l'Autodromo di Monza e la città di Biassono. Quanto a ricordare Alboreto intitolandogli una curva del circuito, personalmente sono dubbioso perché rammento la raccolta di firme fatte per ricordare anche Vittorio Brambilla e gli amici del moto club che volevano fare lo stesso con Fabrizio Pirovano. Iniziative che non hanno portato a sviluppi concreti, quindi di questo va tenuto conto. Da sottolineare infine che da anni il comune di Biassono ha istituito il "premio Alboreto" che assegna un riconoscimento ad un atleta modello, in collaborazione con la famiglia di Michele. Tutto questo per dire che Biassono non ha dimenticato Alboreto. PS. Forse l'allusione negativa verso Biassono potrebbe ri-



guardare le due persone "forestiere" che anni fa formarono un comitato antirumore facendo causa all'Autodromo, con i soldi per i legali foraggiati dalle associazioni ambientaliste... Ebbene, questi "non indigeni" come sono venuti se ne sono partiti.

Luigi Monguzzi (Biassono)

Questa lunga precisazione sottolinea particolari giusti, che rendono onore a Biassono quanto a impegno, passione e dedizione verso la pista di Monza e lo stesso Michele Alboreto, campione indimenticabile ed esempio di uomo stupendo. Nello stesso tempo, tuttavia, mi pare di poter assicurare che il lettore Giorgini voleva semplicemente sottolineare come intitolare una curva a Michele sarebbe cosa buona e giusta, senza acrimonia alcuna verso Biassono. Quindi pace fatta e l'invito allo stesso Giorgini va interpretato come un ramoscello d'ulivo. Anche perché il senso di tutto è unirsi per onorare il grande Alboreto, non certo dividerci per un nonnulla.

IL GIUBILEO DI UN LETTORE

Ben 50 anni con AS

Dahi, sono passati 50 anni da che leggo Autosprint. Il fatto è che sono passati anche per l'Automobilismo, per i Protagonisti, per me e per il mio metro di giudizio (metro...non yarda)...Voi come state?.

Bruno Venturi

Complimenti per queste bellissime nozze d'oro, festeggiata con una cerimonia ospitata proprio in queste righe. Champagne, evviva e avanti così!

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, Diego Fundaro, 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 MOTO SPRI NT

AM **GIUBILEO SPORTIVO** **SPORT STYLE**

LE ITALIANE CHE PER VENTI ANNI HANNO FATTO MANGIARE LA POLVERE.



LO SPECIALE DA COLLEZIONE
“**RALLY SHOW, L'EPOPEA FIAT-LANCIA**”
È IN EDICOLA CON AUTOSPRINT.

Dal 1972 al 1992 il mondo del rally è stato dominato da due regine italiane, Lancia e Fiat, che insieme hanno scritto bellissime pagine di motorsport tricolore. Lo speciale* di Autosprint ripercorre in **132 pagine** i successi, i 20 titoli conquistati e i protagonisti dell'epopea italiana.

**AUTO
SPRI
NT**

NOVITÀ!

Mobile 30 GB

Libero di comunicare ovunque.

30 GIGA
1000 MINUTI

M

L'OFFERTA MOBILE
COME LA VUOI TU

6^{,99}
€

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

SENZA VINCOLI, PENALI, LEGAMI

tiscali.it

 130 NEGOZI TISCALI

 TISCALI



RALLY ITALIA EXPERIENCE



Automobile Club d'Italia



SPORT



Club ACI Storico

SARDEGNA



LE ITALIANE CHE PER VENTI ANNI HANNO FATTO MANGIARE LA POLVERE.



LO SPECIALE DA COLLEZIONE
“**RALLY SHOW, L'EPOPEA FIAT-LANCIA**”
È IN EDICOLA CON AUTOSPRINT.

Dal 1972 al 1992 il mondo del rally è stato dominato da due regine italiane, Lancia e Fiat, che insieme hanno scritto bellissime pagine di motorsport tricolore. Lo speciale* di Autosprint ripercorre in **132 pagine** i successi, i **20 titoli** conquistati e i protagonisti dell'epopea italiana.

**AUTO
SPRI
NT**

A Padova per aprire cuore e mente

di **Angelo Sticchi Damiani**
Presidente Automobile Club d'Italia



Era il 2013, sì solamente cinque anni fa, e dopo una lunga e complessa analisi in Automobile Club d'Italia si decise, soprattutto grazie alla mia ferma volontà, di creare ACI Storico, un "luogo" di ritrovo per i cultori delle auto storiche e per tutti quelli che intorno a questo mondo girano. Una decisione coraggiosa resa però indispensabile da una strana strada che questo settore meraviglioso aveva preso e che, sicuramente, non andava sicuramente a vantaggio dei molti appassionati delle auto storiche e di chi, in varia maniera lavora, con costanza, professionalità e dedizione, in questa prestigiosa nicchia dell'automobilismo. In questa ricerca di ritorno al bello ed alla tradizione, uno dei passaggi fondamentali è stato il primo importante esordio ad Auto e Moto d'Epoca, sicuramente uno dei Saloni più importanti a livello internazionale di questo settore. Un passaggio fondamentale, che di anno in anno si è ripetuto, con lo stand ACI Storico che è divenuto sempre più centrale, per qualità delle auto esposte e per gli eventi in programma, nel calendario della mostra mercato padovana. Numerose saranno anche quest'anno le iniziative, di carattere soprattutto culturale, che si svolgeranno presso il nostro stand, con un particolare occhio alla storia del rallyismo ed in particolare a quella della prova italiana del mondiale della specialità, il Rally d'Italia. Le vetture esposte ed i filmati che saranno proiettati all'interno dello stand, accompagneranno il visitatore attraverso la lunga storia della gara italiana, unendo in un unico affresco le lunghe straordinarie stagioni dell'edizione sanremese a quelle altrettanto fantastiche svoltesi in terra sarda. Un altro evento di richiamo poi sarà il ricordo di Enzo Ferrari a 30 anni dalla scomparsa. A celebrarlo un convegno con alcuni dei più grandi giornalisti sportivi del settore che parleranno della grande Drake. Ma lo stand sarà soprattutto luogo di incontro per tutti, sia per quelli che vogliono approcciarsi, sia per quelli che vivono da anni il mondo delle auto storiche. Un invito infine a tutti, Auto e Moto d'Epoca Padova è un appuntamento da non mancare per i grandi, ma soprattutto per i più giovani; una profonda immersione nel bello e nella cultura che aiuta ad aprire cuore e mente. ✪

Rally Italia Experience

ACI Storico si presenta all'Auto e Moto d'Epoca di Padova con un filo conduttore ben preciso: il Rally Italia Experience, dal Sanremo del secolo scorso al Rally di Sardegna, fino all'appuntamento, quello del Rally d'Italia Sardegna, che oggi rappresenta una delle punte di diamante degli eventi e delle competizioni motoristiche organizzate da ACI Sport.

Così come la Drivers' Parade a Milano e Monza, ad aprire la settimana del Gran Premio di Monza di Formula 1, in modo simile Auto e Moto d'Epoca rappresenta per ACI Sport e ACI Storico un momento di esaltazione e promozione del Rally d'Italia Sardegna, attraverso il racconto della storia del rally in Italia, con l'esposizione delle più celebri vetture che vi hanno partecipato e vinto, e la presenza sullo stand dei piloti e personaggi che hanno contribuito a farne la storia. A Padova, nella celebrazione e promozione del rally in Italia, ACI Storico mette così insieme i due eventi rallistici cardine della tradizione del nostro Paese: Sanremo, luogo storico per le sfide su strada che ha ospitato epiche battaglie a quattro ruote, e la Sardegna, da quindici anni sede della tappa italiana del Campionato del Mondo Rally, strette in un abbraccio fatto di auto e uomini che su entrambi i tracciati hanno corso e vinto.

Presso lo stand di 1500 mq di ACI Storico, nel padiglione 3 della Fiera di Padova, saranno così esposte alcune delle vetture protagoniste: la Fiat 520 del 1928, l'HF 1600 Marlboro del 1972, l'Audi 4, la Lancia Delta S4. Tra le più recenti, la Ford Escort Cosworth (1993), la Peugeot 206 Wrc del 2000 e la Hyundai i20. Molti i piloti da incontrare, tra i quali: Amilcare Ballestrieri, Sandro Munari, Jean-Claude Andruet, Toni Fassina, Ari Vatanen, Walter Röhrl, Markku Alen, Miki Biasion, Franco Cunico, Didier Auriol, Piero Liatti e Gilles Panizzi. Tra loro anche Paolo Andreucci, quest'anno al suo undicesimo titolo rally tricolore. È così che lo stand ACI Storico diventa il centro e fulcro della Fiera di Padova, con vetture, personaggi, dibattiti e iniziative tali da rendere costantemente vivo lo spazio espositivo ACI Storico, braccio dell'Automobile Club d'Italia, nato per promuovere e valorizzare il patrimonio e la cultura motoristica italiana e non solo, nonché tutelare gli in-

ACI Storico si presenta a Padova con un preciso filo conduttore: raccontare una grande storia da corsa

di **Carlo Forni**

teressi degli appassionati e dei collezionisti di veicoli di rilevanza storico-collezionistica. Il viaggio nell'eccellenza del Rally d'Italia parte nel 1970 quando Sanremo e Sestriere danno vita alla prima edizione del Rally nazionale. La gara si corre su una superficie mista, asfalto e terra, fino al 1997 prima che il percorso venga modificato e reso interamente stradale. È qui, sulle strade liguri, toscane, umbre e piemontesi che si sfidano i grandi: Miki Biasion, Henri Toivonen, Tommi Mäkinen e Colin McRae. Scorrono nitide le immagini delle mitiche Lancia Stratos HF e delle Alpine Renault degli anni '70. Gli anni '80 vedono l'arrivo delle "mostuose" Gruppo B, categoria sperimentale e

con poche limitazioni, bandite nell'86 dopo gravi incidenti accaduti. Dieci anni dopo finisce l'era terra-asfalto. Data spartiacque di questo viaggio è il 2003, quando Sanremo saluta il Mondiale e si passa dall'asfalto allo sterrato con fondo arido e sabbioso dell'isola sarda, che dopo 15 anni si conferma come appuntamento straordinario nel World Rally Championship. Presso lo stand ACI Storico saranno presenti anche l'Automobile Club Padova, Sara, con le sue proposte dedicate ai possessori di vetture moderne e d'epoca, e ACI Global che, quale partner di ACI Storico, supporta le attività legate al mondo dei mezzi di interesse storico-collezionistico. ★



Alla Fiera di Padova quest'anno si parla della grande storia del Rally d'Italia che dal 1970 ai giorni nostri al di là degli scenari in cui si è corso ha fatto crescere tanta passione





Sanremo, che

Dal 1970 al 2003
la grande epopea
del Rally d'Italia.
Anni da favola con uno
spettacolare mix tra
gli asfalti dell'entroterra
ligure e gli sterrati
della Toscana

di **Andrea Cordovani**



MARTINI

storia!

È il 1988 al Rally
d'Italia Biasion
e Siviero
conquistano la
seconda vittoria
in carriera e
festeggiano anche
la vittoria del
primo titolo iridato



Strade ingolfate di passione. Gente dappertutto. In prova speciale e in trasferimento. Assistenze ai bordi delle strade. La notte a portare scompiglio nel cuore degli appassionati con quelle sciabolate di fari a illuminare a giorno, in mezzo a rombi assordanti. Poesia rallystica da declinare senza sosta e anche l'immagine di una corsa dove la passione italiana si sublimava ai bordi delle strade del Rally di Sanremo che dal Ponente ligure si allungava fino agli sterzati di Toscana, Umbria, Marche, arrivando ad accarezzare la Repubblica di San Marino. Strade ingolfate di traffico e passione. Una folla incredibile, strabocchevole, si ammassava dietro ogni curva, con San Rally a proteggere tutti dall'alto, mentre in basso la sfida si accendeva a colpi di controsterzo col cuore che batteva a mille perché le vetture del Gruppo erano lì a giocarsela sempre e a vincere spesso.



**È il 1981
quando al Rally
di Sanremo
due donne,
Michèle Mouton
e Fabrizia Pons,
conquistano
la prima vittoria
nel Mondiale
Rally con la
rivoluzionaria
Audi Quattro:
la prima vettura
a 4 ruote motrici
nella storia
della specialità**

**Il successo conquistato
dalla Mouton a Sanremo
è il primo ottenuto
in carriera dalla francese
nel Mondiale. In coppia
con l'italiana Fabrizia Pons
la leonessa di Grasse
ha collezionato
4 vittorie iridate**



Sembra preistoria adesso, il racconto dei nonni ai nipotini, una bella favola da corsa, spesso con lupi cattivi e qualche cappuccetto rosso, fotogrammi di un mondo che non c'è più, di corse che non esistono più.

Passato attraverso due difficili fusioni il Rally d'Italia è ancora lì. Un totem nello Stivale da corsa. Prima l'unione tra Sestriere e Sanremo, poi lo spostamento da Sanremo alla Sardegna in mezzo a un mare di veleni e polemiche. Ha resistito a tutto il Mondiale all'italiana, riciclandosi, cambiando pelle, superando difficili crisi di identità, soprattutto adeguandosi ai tempi. In realtà la denominazione Rally d'Italia è stata utilizzata nelle prime due edizioni del 1970 e nel 1971 i primi due anni della fusione Sanremo-Sestriere e poi abbandonata fino al 1988 quando fu ripresa per non essere più abbandonata...

Dal 1970 al 2018 una lunga storia d'amore tra il Belpaese e il Mondiale Rally e nel mezzo molto spesso dibattiti arroventati su un percorso finito ciclicamente nel mirino tra asfalto e sterrato.

Già perché il rapporto del Rally d'Italia col suo tracciato è stato sempre difficile, controverso, oggetto di analisi e discussioni. Come quelle che si accesero nella seconda metà degli Anni 70 con la formula del percorso tutto asfalto aggrovigliolato in Liguria finita nel mirino. Raccontava Carlo Cavicchi su Autosprint alla fine dell'edizione 1977: «Sul tema del percorso interamente in asfalto abbiamo voluto sentire l'opinione di due personaggi locali, Ballestrieri e Dall'Ava che di rally ne hanno corsi tanti, fin dai momenti eroici della specialità, quando entusiasmo ed improvvisazione supplivano a tutto il resto. Ecco che cosa hanno detto: «L'asfalto è meno spettacolare. Quest'anno a Sanremo la massima concentrazione di pubblico era nel tratto sterrato del Ceppo. Eppure le macchine passavano ad andature ridicole. Ma la gente era lì. La gente vuole vedere gare spettacolari, le macchine intraversare. Solo allora si entusiasma. Quando passa una 131 che si inserisce nella curva con una traiettoria perfetta, quasi fosse su un binario, il padre di famiglia pensa di poter fare al-

trettanto con la sua berlina, non ci vede nulla di eroico, non si diverte. Per vedere qualche macchina che scoda bisogna aspettarne una fuori assetto, com'è capitato quest'anno per quella di Waldegaard. Ma non può bastare una macchina a compensare una notte di sacrificio sui monti».

Nasce così la necessità di allargare gli orizzonti, cercare nuove strade, magari bianche, per mandare in scena uno spettacolo di contrasti, polvere e pubblico. Patron Adolfo Rava si mette così al lavoro e in suo soccorso arriva l'allora vice-presidente della Fams di San Marino Beppe Muscioni. Dalla loro tempesta di cervelli viene fuori il progetto di portare le prove speciali del Sanremo a San Marino. Non è solo un sogno mostruosamente proibito, ma anche un'impellente necessità della gara sanremese accusata dalla federazione internazionale di avere un percorso troppo ripetitivo: viene così confezionato un Sanremo da fuori di testa con trasferimenti lungo quattro regioni.

È il 1979, l'anno del trionfo di "Tony", l'ultimo privatissimo a far saltare il banco nella corsa iridata all'italiana: la sfida ligure si spinge fino dalle parti dell'Antica Terra della Libertà. Vengono utilizzate le speciali di Viamaggio, Petrella, Montemaggio, Valle di Teva, Montevicino, Ripa dell'Alto, Borgo Pace, Villagrande, Passo Fangacci. Un successone. Come nel 1980 con la seconda tappa del Sanremo che scatta da Siena e si conclude proprio a San Marino dove è allestito anche il parco assistenza. Roba da sogno, cose da stropicciarsi gli occhi ma anche una sorta di ultima volta: le auto del Mondiale, infatti, assaltano gli stessi sterrati che a solo un mese di distanza vengono poi utilizzati anche dal Rally di San Marino. Diviene impossibile far conciliare i due progetti e Adolfo Rava in quei giorni spiega: «A San Marino ci hanno accolto in maniera eccezionale, mettendo a disposizione del Sanremo tutto quanto servisse per far filare le cose nel modo migliore ma è ovvio che non possono mettere in gioco la sopravvivenza della loro gara che sta crescendo nella considerazione



e nella titolazione continentale». Così il Sanremo senza più allungarsi fino all'Antica Repubblica della Libertà trova la sua nuova casa sterata in Toscana. Ulignano, Palagione, Ghizzano, Anqua, Santa Luce, Chiusdino, Ville di Corsano, Buonconvento, Asciano diventano nomi per tutti familiari. Le strade bianche nel Granducato, a cavallo tra le province di Pisa e Siena si trasformano nel teatro naturale di una gara che nella tappa iniziale e finale mantiene l'asfalto ligure e nelle due tappe centrali imperversa su questi gomitoli di sterrati meravigliosi. È qui che la gara diventa leggendaria e regala uno spettacolo eccezionale, con la specialità che raggiunge livelli di popolarità incredibile. Una storia che pareva non finire mai. E invece...

Invece nessuno ancora lo sa ma si sta andando verso una nuova fusione, stavolta più difficile e traumatica della prima, quella degli inizi, dell'epoca da pionieri. Siamo alla fine del secolo scorso e la specialità sta cambiando sempre più natura e fisionomia. Il primo colpo di scure arriva nel 1997 quando la Federazione internazionale decide che non si possono più disputare gare su fondo misto (terra-asfalto) nelle gare di campionato del mondo. Nascono i cosiddetti percorsi a margherita, il che tradotto vuol dire che i chilometraggi delle gare valide per il campionato del mondo debbono essere drasticamente ridotti. Il percorso del Rally d'Italia cambia di nuovo e torna all'antico, al meraviglioso asfalto che si rincorre nell'entroterra sanremese. Ma non è più come prima.

Alla fine del 2003 il Rally di Sanremo è con le spalle al muro. «Siamo l'anello debole della catena», racconta in quei giorni Gino Macaluso presidente della Csai. Si riferisce al fatto che tra le cinque gare con percorso tutto su asfalto che fanno parte del campionato del mondo rally, Sanremo e l'Italia vengono dopo Montecarlo, Deutschland, Tour de Corse e Catalunya. Siamo ai titoli di coda. Si chiude un'epoca e si apre un mare infinito di rimpianti prima di sbarcare in Sardegna e andare ad abitare nella nuova casa del mondiale all'italiana sulle strade bianche da sogno di un'isola che dal 2004 ospita il Rally d'Italia. 🇮🇹

Sopra, Tony Fassina in azione al Sanremo 1979.

A sinistra una suggestiva panoramica delle vetture in Piazza del Campo a Siena

È il 1979 quando Tony-Mannini sulla Lancia Stratos conquistano la vittoria al Sanremo. Uno strepitoso successo quello dell'equipaggio italiano, l'ultimo centro di un "privato" nel Mondiale Rally

Il passaggio dal centro abitato di Chiusdino è stato per anni uno dei posti più gettonati dal pubblico al seguito del Sanremo





**In Toscana
tra le province
di Pisa e di Siena
il Sanremo
in versione
terra-asfalto si è
costruito gran
parte delle
proprie fortune
con un seguito di
pubblico davvero
incredibile e una
passione senza
confini**

Matrimonio ...devastante

Si fa presto a dire matrimonio. Anche unirsi in matrimonio è un attimo: una formuletta da leggere o anche solo da ascoltare distratamente, un sì ed è fatta. Farlo funzionare è più complesso: ci vuole molto buon senso da ambo le parti e da ambo le parti una dose più o meno massiccia di spirito di sopportazione. Soprattutto, bisogna crederci davvero e non sempre è così. Non necessariamente quando lo si fa per amore, figurarsi quando ci si sposa per capriccio o per convenienza. Meno che meno quando ad unire i propri destini i contraenti manco ci pensavano, ma qualcuno ha spiegato loro che dovevano farlo e, dai e dai, li ha convinti. Accade, è sempre accaduto. Accade anche all'Automobile Club Sanremo e all'Automobile Club Torino. Quarantanove anni fa. Quando era appena calato il sipario su un Rallye Sanremo vinto da Harry "Sputnik" Kallestrom e di un Rally del Sestriere vinto da Sandro Munari.

Che quel matrimonio s'avesse da fare era stato deciso in alto. L'idea era venuta a qualcuno che si dava da fare per garantirsi un posto – e magari anche un pasto – al sole nell'ambito di una specialità in espansione, certo, ma ancora tutta da esplorare. Ed era piaciuta a molti. Anche all'ingegner Piero Campanella che presideva la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana. Del resto, i pro erano assai più dei contro. Almeno sulla carta. Il sensale aveva spiegato a sanremesi e torinesi che entrambi ci avrebbero guadagnato: i primi – da sempre impegnati a lesinare su tutto per far quadrare i conti – perché avrebbero potuto contare sulla ricca dote portata dai secondi che, unendosi a chi certe gare le sapeva allestire, ce l'avrebbero fatta a rilanciare una manifestazione che stava spegnendosi. Che dopo i fasti dei primi Anni Cinquanta stava scivolando ai margini del rallyismo internazionale. Quello che trainato dal Monte-Carlo aveva in gestazione il campionato del mondo. Ebbene sì: messa così, poteva anche funzionare. Invece non funzionò.

DALLA FUSIONE FREDDA AL GRANDE GELO

Faceva freddo, ai primi di marzo di quel mille e novecentosettanta. Capita spesso, nel ponente ligure, che l'inverno, prima di togliere il disturbo, si conceda qualche poderoso colpo di coda. E quella che aveva imbiancato i passi rivieraschi era stata più di una semplice spolverata. La neve caduta era stata più che sufficiente a trasformare molte delle carrarecce a ridosso della costa in trappoloni impossibili da

Dall'unione tra Sanremo e Sestriere nasce il Rally d'Italia. È la storia di una convivenza impossibile tra liguri e piemontesi

di **Guido Rancati**

evitare per chi – e non erano pochi – aveva scelto di essere presente con un numero sulle portiere per avere qualcosa da raccontare a amici e parenti in un futuro più o meno prossimo. Morale: sul Ceppo un paio di rallisti improvvisati si erano impantanati, creando un ingorgo inestricabile. Per una sessantina di equipaggi la festa appena cominciata era già finita. L'eco delle minacce profferite dai più "caldi" degli esclusi, intenzionati a bloccare la testa della gara, era inevitabilmente arrivato a valle, nelle stanze ovattate dell'albergo che ospitava la direzione gara ligure. Allarmando in egual misura generali sanremesi e torinesi. Distogliendo, almeno per un po', l'attenzione dal giallo delle Lancia che poche ore prima erano rimaste ferme nel parco partenza. Forse a causa di un sabotaggio. O forse chissà.

Si dice che non tutto il male vien per nuocere e a volte è così davvero. I problemi contingenti non bastarono per far sbocciare l'amore, ma in qualche modo diedero una mano a nascondere i primi bisticci fra i due "coniugi". Che avevano cominciato presto a beccarsi. Badando però a non farlo sapere troppo in giro. Disinnescata la minaccia – un albero era stato effettivamente tagliato e messo di traverso sulla strada dopo una curva, ma rami e rametti depositi sulla carreggiata una decina di metri prima aveva dato modo a Jean-Luc Therier di fermare la sua Alpine senza danni e di avvertire chi seguiva – degli irriducibili, il rally era andato avanti come da programma. Come da programma il gruppetto dei "superstiti" era arrivato nella stazione sciistica ca-





Montezemolo al Ra

Ecco il racconto scritto su Autosprint dal futuro presidente della Ferrari sulla sua partecipazione al Rally d'Italia 1971 disputato al volante di una Fulvia

di **Luca Montezemolo**

In una gara lunga e ricca di colpi di scena come un rally, facilmente possono sfuggire delle valutazioni che a posteriori poi vengono alla mente. Abbiamo pertanto chiesto ad un protagonista - sfortunato - del 2° Rally d'Italia, Luca Montezemolo, di riassumere le sue impressioni sulla gara sua e degli altri partecipanti. Ecco cosa ne pensa Luca.

È andata proprio male! Per la Lancia, per la Fiat, per me in particolare. Ma è stata una corsa strana, durissima, piena di sorprese di ogni genere, e vale la pena di commentarla, magari dal di dentro, dal punto di vista di un pilota. Mi sembra innanzitutto che, ancora una volta, la fortuna ha avuto in questo tipo di corse una parte importante, troppo importante. Noi della Lancia ci eravamo preparati minuziosamente. L'organizzazione HF era in pieno movimento, perfino con macchine munite di radio ricevente-trasmittente per tutte le notizie. Io personalmente ero in allenamento da un mese sulle strade del Rally e avevo preso confidenza sia con il durissimo percorso sia con la Fulvia HF 1600 che non avevo mai guidato prima e i miei compagni, che pur conoscevano la vettura, erano sulle strade liguri da circa venti giorni. Le macchine erano state curate in modo particolare, avevamo delle protezioni alla coppa dell'olio in plastica, cofano anteriore e posteriore e sportelli del medesimo materiale plastico come già a Montecarlo.

IL MOTORE ARROSTO

Alla partenza ero un po' preoccupato per la molta neve caduta in nottata, io che da buon romano la neve non la vedo quasi mai, ma fiducioso e soprattutto mi sentivo bene fisicamente; nella prima prova speciale il mio coéquipier Daniele Audetto mi ha tenuto molto a freno per calmare i miei "bollenti spiriti" di inizio gara, poi ho preso il mio ritmo e nelle altre due prove, pur senza mai spingere a fondo, ho fatto dei buoni tempi. Avevamo impostato la nostra gara sulla regolarità, senza strafare, pensando soprattutto ad arrivare al traguardo. Purtroppo però, dopo la terza prova speciale, con l'acqua a 120 gradi, ci siamo fermati, e dopo qualche tentativo, abbiamo constatato che l'acqua non circolava, forse per un difetto della pompa. La nostra corsa era finita e a nulla servivano le molte imprecazioni e il sospetto di essere partiti con la macchina non a posto. A quel punto non potevamo far altro che tifare per i nostri compagni di squadra che erano tut-

ti ben piazzati in classifica e collaborare con l'organizzazione Lancia per la scelta delle gomme più adatte alle varie prove speciali. Come poi sono andate le cose lo sapete tutti, qui mi preme però mettere in evidenza alcuni aspetti della corsa che mi sembrano i più importanti. Pensate che noi partivamo la domenica sera (ore 21) e arrivavamo al termine della prima tappa nella mattinata (ore 7) del martedì, per poi ripartire alle ore 14 dello stesso giorno e arrivare finalmente al Sestriere alle 10 del mercoledì. Tutto questo è assurdo, inconcepibile e dovrebbe essere impedito da chi di dovere, per non doversi poi trovare di fronte a fatti che danneggerebbero ulteriormente il nostro sport. Per il resto l'organizzazione di questa corsa è stata lodevole, soprattutto per le enormi difficoltà di ordine... meteorologico che gli organizzatori hanno dovuto superare nelle ultimissime ore prima della partenza. Come strade, il Rally d'Italia resta sempre il più valido ed interessante. Indubbiamente per una squadra che parte per vincere, come quest'anno la Fiat, ottenere solo un quinto posto non è certo un gran successo. Ma bisogna tener conto che se è relativamente facile gareggiare per un onorevole piazzamento, non lo è altrettanto quando si parte per piazzare una propria macchina nei primissimi posti della classifica e penso che di questo si siano resi conto i responsabili della nostra maggior casa automobilistica. Ma oltre al bellissimo risultato del mio amico "Bullit" Bisulli, di Tecilla e del sanremese Dall'Ava, quest'ultimo con una macchina assolutamente privata, vorrei anche mettere in evidenza i magnifici tempi ottenuti da Alcide Paganelli nelle prove speciali da lui disputate prima dello sfortunato incidente e la splendida gara di Trombotto che avrebbe certo meritato un miglior piazzamento finale. Ora ci sarà il Rally dell'Elba che è senz'altro più adatto alle Fiat e a Paganelli in particolare.

IL LOGORIO DELLA FULVIA

Questa corsa ha dimostrato innegabilmente come la Lancia, fino a quando non potrà disporre di una nuova vettura, dovrà aspettarsi qualsiasi sorpresa in ogni corsa, con la "spremuta" Fulvia HF 1600. Certo nel caso di Munari (rottura dell'alternatore) si deve parlare soltanto di sfortuna perché il suo guasto è uno dei più banali, ma non si può pretendere miracoli da una macchina con diversi anni sulle spalle e costretta a lottare con vetture più potenti e moderne. A mio avviso la nostra macchina è ancora competitiva, e l'ha dimostrato, oltre

Illy d'Italia

che qui, in Svezia e al Montecarlo, ma può riservare sorprese di ogni genere in qualsiasi momento. Certo, con tutto questo, è l'unica vettura italiana che ci possa dare all'estero delle soddisfazioni in questo tipo di gare ed anche qui, pur perdendo le due auto saldamente al comando, cioè quelle di Munari e Lampinen, è sempre riuscita a piazzarsi seconda (con Amilcare Ballestrieri) e terza (con Sergio Barbasio). Oltre a tutto i mezzi organizzativi Lancia sono nettamente inferiori a quelli di altre case come Ford, Fiat, Porsche ecc. e quindi, tutto sommato, mi sembra che il bilancio Lancia possa considerarsi fino ad ora positivo, soprattutto se si tiene conto delle deficienze di ordine tecnico cui accennavamo prima.

LA STRAPOTENZA ALPINE

Devo dire che le Alpine mi hanno veramente impressionato come potenza, tenuta e robustezza. Su strade impossibili, ghiacciate, innevate o fangose le Alpine si sono dimostrate imbattibili e solo un fuoriclasse come Munari è riuscito a tenervi testa, come già fece a Montecarlo. Oltretutto Andersson e Nicolas si sono trovati perfettamente a loro agio su queste strade, mentre anche "l'asfaltista" Darniche ha fatto la sua parte. Così anche questa edizione del Sanremo-Sestriere è finita. Ora mi riposo a Roma una settimana poi, insieme a Ballestrieri e Barbasio, partirò per l'Elba dove ci aspetta una dura lotta con l'Alpine di Nicolas e le Fiat. Spero di non avere altri guai meccanici e soprattutto di non incontrare la... neve. Mi preparerò bene e spero di ricambiare la fiducia che Cesare Fiorio ripone in me, anche perché il mio amico Audetto è smanioso di fare un bel risultato. Chissà che non sia la volta buona. 🍀



SANREMO SESTRIERE RALLY D'ITALIA

diario di un protagonista

Il loggioro della Fulvia

Spremuta di Lancia in acqua bollente

La strapotenza Alpine

In una gara lunga e ricca di colpi di scena come un rally, facilmente possono stagliarsi al vertice due concorrenti. Adesso poi vengono alla ribalta ad un protagonista — il francese — del Rally d'Italia, Lino Montezemolo. Lancia si presenta con un'auto che ha subito la prova, non è degli ultimi. Ecco come non passa Lancia.

E' andata proprio male! Per la Lancia, per la Fiat, per una corsa strana, durissima, piena di sorprese di ogni genere, e vale la pena di commentarla, e magari di un diario, del punto di vista di un pilota che, in questa gara, ha fatto un'esperienza. Lancia si presenta con un'auto che ha subito la prova, non è degli ultimi. Ecco come non passa Lancia.

Il motore arrosto

Alla partenza era un po' preoccupato per la molta terra che cadeva, ma non ho avuto problemi. Il motore è un po' caldo, ma non è un problema. Ho fatto un po' di giri, ma non ho avuto problemi. Il motore è un po' caldo, ma non è un problema. Ho fatto un po' di giri, ma non ho avuto problemi.

Il loggioro della Fulvia

Questa corsa ha dimostrato che la Lancia è un'auto che si può usare in ogni condizione. Ho fatto un po' di giri, ma non ho avuto problemi. Il motore è un po' caldo, ma non è un problema. Ho fatto un po' di giri, ma non ho avuto problemi.

La strapotenza Alpine

Devo dire che le Alpine mi hanno veramente impressionato come potenza, tenuta e robustezza. Su strade impossibili, ghiacciate, innevate o fangose le Alpine si sono dimostrate imbattibili e solo un fuoriclasse come Munari è riuscito a tenervi testa, come già fece a Montecarlo. Oltretutto Andersson e Nicolas si sono trovati perfettamente a loro agio su queste strade, mentre anche "l'asfaltista" Darniche ha fatto la sua parte.

Luca Montezemolo

Sotto in azione Montezemolo e Audetto a bordo della Lancia Fulvia al Rally d'Italia 1971. Sopra la pagina di Autosprint con il racconto di quella vera e propria avventura

“
È andata proprio male! Per la Lancia, per la Fiat, per me in particolare. Ma è stata una corsa strana e durissima piena di sorprese di ogni genere
LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

Dall'asfalto alla terra

Nell'ottobre del 2003 va in scena l'ultima edizione del Rally d'Italia a Sanremo che da l'anno successivo sbarca sugli sterrati della Sardegna

di **Andrea Cordovani**

Sembra quasi un controsenso: la città dei Fiori tradita dai percorsi a margherita. A ottobre del 2003 regna il caos sul Mondiale all'italiana. Il destino di Sanremo è segnato. È pronta la seconda fusione che stavolta ha effetti nucleari sul Rally d'Italia. Il progetto è quello di spostare la manifestazione sulla terra della Sardegna, l'isola dei fumosi sussurra qualche serpente. Non si riferisce tanto alla polvere destinata ad alzarsi sulle bellissime strade bianche della Gallura, quando alle diatribe e alle lotte intestine che si assommano intorno a questa gara che fa gola a molti. Prima di raggiungere l'isola il moto ondosso delle polemiche è in costante aumento. Si agitano tutti. A Sanremo, ma anche sull'isola con gli organizzatori del Costa Smeralda sul piede di guerra perché vorrebbero che la loro gara fosse promossa. Ma i piani sono diversi. Intanto in Liguria l'ultima edizione iridata del Sanremo è stata un successore. Ecco il racconto. «Sul Teglià sembrava di essere allo stadio». 52 km, tanta gente. Anche in posti impossibili. «Secondo me hanno dormito lassù. Incredibile - sorride Piero Liatti - Da non credere. C'era gente in mezzo alla strada, con le braccia alzate a fare il tifo». Sono venuti in molti per l'ultima volta del Mondiale Rally a Sanremo. C'era Hannu Mikkola, fantastico esemplare di flying finn in pensione, arrivato nella Riviera dei Fiori per vedere l'effetto che fa. E poi Federico Ormezzano, Tonino Tognana, intraversatori di ieri in un mondo che è in piena metamorfosi. Ha brillato per la presenza anche un impeccabile Christian Geistdorfer, l'uomo che leggeva le note al re Walter Röhrl. Erano in tanti. Con troppa malinconia. Gente d'altri tempi di un rallismo definitivamente sul viale del tramonto. «Non posso pensare che non si correrà più qui», ribatte Liatti. Gilles Panizzi è ancor più diretto: «Lasciare Sanremo è un male per noi, è un peccato per la specialità. Questo è un rally fantastico, con un'organizzazione eccezionale: una leggenda che purtroppo finisce».

Improvvisamente in tanti si sono accorti di voler bene al Sanremo. Che come spesso succede viene ricordato solo quando sta per finire. Col Rally d'Italia che si trasferirà sulla terra della Sardegna. È sceso in campo (magari un po' tardivamente, forse fuori tempo massi-

mo) anche il Ministro Scajola, che qui ha il collegio elettorale. Tramite la segreteria del suo dicastero ha chiesto una relazione completa da presentare, poi, in Consiglio dei Ministri, per avere delucidazioni su quanto sta succedendo. Come noto la Fia ha chiesto una dichiarazione d'intenti per tutte le attuali 5 gare su asfalto di passare allo sterrato. Il piano è quello di ridurre al minimo le sfide su strade normali, lasciando solo gli intoccabili Montecarlo e Tour de Corse. L'Italia è stata la prima a rispondere all'appello della Federazione internazionale. Il Race di Spagna, ha chiesto per il Rally di Catalunya ancora un anno di tempo prima di presentare un'edizione sterrata. E anche la Germania sta lavorando a qualcosa del genere. Dopo due ispezioni, dopo molti richiami sul fronte della sicurezza, proprio il Deutschland ha preso il posto dell'asfalto più bello del mondo. Quello di Sanremo. «Sì, può anche essere vero - ha chiarito il presidente della commissione Rally della Fia, Shekhar Mehta -. Però la Germania può contare su una copertura televisiva che nessuno ha nel Mondiale». Già, perché adesso sono queste le cose importanti. Tra i vigneti della Mosella il rischio di farsi male è tanto. Non importa: c'è la tv!

Mentre a Sanremo il Mondiale Rally manda in scena il suo ultimo atto con Sebastien Loeb che vince e Giovanni Oregno di anni 68 chiude al 36° posto assoluto, si raccolgono diverse considerazioni. Tutte molto amare. Sottolinea Cesare Fiorio: «Il Sanremo ha fatto un grandissimo lavoro, ma è rimasto fregato dalle nuove regole. La necessità di avere i cosiddetti percorsi a margherita, nonostante la competenza degli organizzatori, ha decretato la fine della gara rimasta strangolata dalla ristretta natura del suo territorio». Aggiunge Fabrizio Tabaton: «Mi chiedo perché tra le cinque gare su asfalto doveva uscire proprio il Rallye di Sanremo? Si poteva fare qualcosa per far rimanere questa corsa nel Mondiale? Mi domando ancora: è stato fatto qualche tentativo o ci si è adagiati? In più mi chiedo se la successione è pronta. Mi auguro che stiamo discutendo della dipartita del Rally di Sanremo e non del Rallye d'Italia». Markku Alen rievoca: «Io ricordo poco della mia prima vittoria in Sanremo (1978, a bordo della Lancia Stratos) però è stata bellissima». Ari Vatanen commenta: «Dopo il Portogallo



”
**Per anni il
 Sanremo ha
 rappresentato la
 vetrina che valeva
 una stagione,
 ma s'è presa la
 decisione giusta:
 la Sardegna è uno
 dei posti più belli
 al mondo**

**FRANCO
 CUNICO**

e il Safari un'altra gara storica del Mondiale Rally chiude i battenti. Ho tanti ricordi legati al Sanremo e sono tutti bellissimi. Che peccato!». Andrea Aghini sottolinea: «Sono molto legato a questa gara visto che a Sanremo ho centrato la mia prima e unica vittoria iridata. Negli ultimi anni, il rally abbandonando la formula mista asfalto-terra, aveva perso un po' del suo fascino. Farà effetto non vedere più una gara storica come questa fare parte del Mondiale». Il navigatore francese Denis Giraudet dichiara: «Se gli olandesi inventarono il calcio totale, gli italiani con il Sanremo terra-asfalto hanno inventato il rally totale». Franco Cunico, l'ultimo italiano a salire sul gradino più alto del podio nella gara italiana valida per il campionato del mondo rally, spiega: «Per anni la sfida ligure ha rappresentato la vetrina che valeva una stagione. Personalmente a Sanremo devo tutto: ho guadagnato lì la possibilità di farmi conoscere anche nella serie iridata. Ricordo che allora potevi giocare ad armi pari con i più forti piloti del pianeta. Ora è stata fatta la scelta della Sardegna, uno dei posti più belli del mondo. Secondo me è stata presa la decisione giusta: Sanremo ormai fa parte della storia». Uno dei meccanici storici dell'Abarth Rino Buschiazzi, uno che aveva girovagato in lungo e in largo in quelle maratone sanremesi nel centro dello Stivale, commentava: «Il Sanremo degli ultimi anni proprio non mi piaceva. Sono rimasto affezionato alla gara del passato quel che arrivava fino a San Marino o in Toscana. Mi fa impressione non rivedere l'atmosfera di coinvolgimento del passato. La cosa che mi mancherà di più? Piccole robe, come i tagliolini del Colle d'Oggia». Alessandro Gai, gentleman driver pistoiese uno dei grandi aficionados del Sanremo con la partecipazione a 15 edizioni consecutive del mondiale all'italiana chiosa: «Io ancora non ci credo che Sanremo non sarà più valido per il Mondiale. Gli organizzatori si sono sempre adeguati a tutte le richieste della Fia ma sono rimasti fregati: non gli è stato dato tempo di adeguarsi». Ad adeguarsi ci pensa invece il Rally d'Italia in Sardegna che nonostante le tante cassandre consente la continuazione della gara nel giro iridato. Sembrava un'impresa impossibile, ma siamo qui ancora a raccontare una storia fatta di tanti altri capitoli. 🇮🇹

**È una vittoria storica
 quella di Loeb ed Elena
 con la Xsara Wrc al
 Sanremo 2003: è
 l'ultima volta che i
 draghi del mondiale
 controsterzano sulle ps
 dell'entroterra ligure**

”
**Se gli olandesi
 hanno
 inventato
 il calcio totale,
 gli italiani
 con il Sanremo
 terra-asfalto
 hanno
 inventato
 il rally totale**

**DENIS
 GIRAUDET**

Sanremo grande vetrina per mettersi in mostra

Il due volte iridato di Bassano del Grappa è l'unico italiano ad aver messo la firma in tre occasioni sull'albo d'oro del Rally di Sanremo. I suoi ricordi

di **Sergio Remondino**

Miki Biasion è l'unico italiano ad aver vinto tre volte il Sanremo. Nessuno meglio del piccolo-grande campione di Bassano può testimoniare che cosa significava "quel" Sanremo. Nel 1987 vinse e lasciò il campionato in testa a una gara dalla fine, il Rac Rally che gli fu impedito di disputare per contratto, facendogli così perdere il titolo Piloti per 6 punti. Nel 1988 la seconda vittoria, magico suggello al primo iride. E nel 1989 terzo trionfo, con la debuttante Delta 16V, a sancire il secondo Mondiale Piloti. Per capire che cosa sono stati i Sanremo disputati da Biasion bisogna ricordare che nel 1980, anno della sua prima partecipazione, c'erano 51 prove speciali, per 800 km. Un chilometraggio rimasto sostanzialmente invariato sino al 1985. Poi, una prima riduzione, nell'86, ma ancora fra i 500 ed i 600 km di speciali fino al '95. Racconta: «Un bel risultato a Sanremo permetteva anche di farsi notare a livello internazionale. L'unico modo per andare avanti. Era una gara bella e dura, con percorsi spettacolari sia sull'asfalto che sullo sterrato. Partivi sull'asfalto tornavi sull'asfalto, con in mezzo la terra e quindi la necessità di resettare in fretta la tua guida. E la macchina che, se non eri stato bravo e fortunato, era alla frutta a livello meccanico. Sulla terra, poi, c'era il dilemma: parto davanti - e "pulisco" la strada ma non mi becco la polvere - o parto un po' indietro e non perdo tempo a fare lo "spazzino"? Era sempre difficile attuare la strategia vincente. Anche perché non potevi concedere troppo agli avversari, altrimenti poi era dura recuperare... Sopra ai 20-30 secondi era difficile riprendere il tempo perduto».

- Com'era l'asfalto del Sanremo?

«Completo. Impegnativo. Con prove tortuose, tipo Apricale, e altre velocissime, tipo il Langan. La ronde che partiva da San Romolo era sempre micidiale, con diverse tipologie di curve e di fondo, in gene-

re di notte e con la nebbia e/o pioggerellina. Dopo 4 giorni di gara e la terra alle spalle. Ti giocavi il risultato. Dovevi avere 2 volte una macchina perfetta per l'asfalto del Sanremo: a inizio e a fine gara».

- E la terra? Com'era?

«Diversa da quella delle altre gare. Più veloce di quella di Portogallo, Acropoli, Finlandia. Nei primi due casi soprattutto perché il fondo era molto meno dissestato, nel terzo perché non c'erano tutti quei dossi micidiali. Le speciali toscane in certi punti erano tutte diritte, senza tornanti, lisce come un biliardo. Potevi tenere giù, ed era esaltante. Per me, le prove intorno a Montalcino sono state le più belle».

- Parliamo dell'atmosfera...

«Magnifica. Al Sanremo ho conosciuto di persona Alen, che avevo visto solo in foto su Autosprint, e Rohrl: nell'81 mi ritrovai al suo fianco in gara, correavamo entrambi con l'Ascona 400. C'erano personaggi unici, mitici, e non solo fra i piloti. Il pubblico era una cosa pazzesca. Ricordo che un anno urtai di striscio due spettatori, a Buonconvento, in un traversone con l'Ascona 400, e me li ritrovai al parco assistenza. Pensavo volessero fare delle rimostranze, ero già preoccupato, invece volevano semplicemente l'autografo sui jeans, dove li avevo "baciati"

con la coda della macchina!».

- Sedici partecipazioni, tre vittorie: un bel bottino..

«Per la verità, per me le vittorie sono 4. Nel 1986, venivo dal trionfo in Argentina, il mio primo in una gara iridata, con la Delta S4, ed ero carico come una molla. A Sanremo andavo fortissimo, non ce n'era per nessuno. Ma dietro avevo Alen che era in lotta per il Mondiale Piloti e Cerrato che si stava giocando il Tricolore: all'ultimo c.o. li lasciai passare, arrivai 3°... Non ne feci un dramma, per me gli ordini di scuderia sono giustificati, se hanno un senso. Però mi ritengo il vincitore morale di quel Sanremo». ☆



Con la debuttante Delta 16V Biasion e Siviero vincono il Sanremo 1989

10 BUONI MOTIVI PER DIVENTARE SOCIO



WWW.CLUBACISTORICO.IT
CLUBACISTORICO@ACI.IT

VIA MARSALA, 8 - 00185 ROMA
T. +39. 06 499 828 94

Club **ACI Storico**
Il futuro dallo stile antico

1

ASSICURAZIONI

SCONTATE E DEDICATE

TARIFE ASSICURATIVE SUPER SCONTATE, DEDICATE ED ESCLUSIVE PER I SOCI ACI STORICO CHE POSSEGGONO UNA O PIÙ VETTURE DI INTERESSE STORICO COLLEZIONISTICO CON PIÙ DI 20 ANNI E FACENTI PARTE DELLA LISTA ACI STORICO (WWW.CLUBACISTORICO.IT)

2

ASSISTENZA STRADALE SU 10 AUTO

TRE SOCCORSI STRADALI GRATUITI ALL'ANNO IN ITALIA E UNO ALL'ESTERO, FINO A 10 VEICOLI, DEI QUALI ANCHE UNO SOLO STORICO

3

ABBONAMENTO GRATUITO A RUOTECLASSICHE

GRATUITAMENTE A CASA LA RIVISTA DI RIFERIMENTO SPECIALIZZATA NELLA TRATTAZIONE DI ARGOMENTI RELATIVI AD AUTOVETTURE, MOTORCICLETTE E AUTOVEICOLI COMMERCIALI, INDUSTRIALI E AGRICOLI DEL PASSATO

4

SCONTI E AGEVOLAZIONI PER EVENTI

I SOCI ACI STORICO POTRANNO USUFRUIRE DI SCONTI E AGEVOLAZIONI PER FIERE DI SETTORE, EVENTI ORGANIZZATI DA ACI STORICO, CLUB AFFILIATI E AUTOMOBILE CLUB PROVINCIALI, INCLUSO IL GRAN PREMIO D'ITALIA DI F1 E IL RALLY ITALIA SARDEGNA

5

TESSERA SHOW YOUR CARD! GRATUITA

COME SOCIO ACI STORICO RICEVI GRATUITAMENTE LA TESSERA SHOW YOUR CARD! E ACCEDI A MIGLIAIA DI OFFERTE SU ALBERGHI, NOLEGGI, TRASPORTI, SHOPPING, MUSEI, MOSTRE, EVENTI CULTURALI, SPORTIVI E MOLTO ALTRO IN ITALIA, IN EUROPA E NEL MONDO

6

MEDICO PRONTO H24 E TUTELA LEGALE

ASSISTENZA MEDICO SANITARIA H24
TUTELA LEGALE
RIMBORSO SUI CORSI DI RECUPERO PUNTI PATENTE

7

CAR GRILLE EMBLEMA BADGE

IL CAR GRILLE EMBLEMA BADGE È IL PRESTIGIOSO EMBLEMA DI APPARTENENZA AL CLUB ACI STORICO. REALIZZATO IN METALLO DA UNA AZIENDA ARTIGIANA DI ELEVATA SPECIALIZZAZIONE, IL CAR GRILLE È RISERVATO AI SOCI FONDATAORI. PER I VEICOLI ISCRITTI AL REGISTRO STORICO IL GRILLE INCLUDERÀ L'INDICAZIONE DEL NUMERO DI REGISTRAZIONE DEL MODELLO E L'ANNO DI IMMATRICOLAZIONE

8

CERTIFICAZIONE DI RILEVANZA STORICA

GRAZIE ALLA PARTNERSHIP CON IL RARI I SOCI ACI STORICO POSSONO OTTENERE IN MODO DIRETTO LA CERTIFICAZIONE DI RILEVANZA STORICA

9

ISCRIZIONE AL REGISTRO ACI STORICO

IL CLUB ACI STORICO HA ISTITUITO UN PROPRIO REGISTRO ESCLUSIVO PER LE VETTURE DEI PROPRI SOCI, LE QUALI ABBIANO SUPERATO VALUTAZIONI DOCUMENTALI E VERIFICHE TECNICHE DI UN GRUPPO DI ESPERTI ACI PRESENTI SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE. UNA CERTIFICAZIONE IMPORTANTE E DI VALORE PER IL TUO VEICOLO STORICO!

10

BIBLIOTECA STORICO DIGITALE

SUL SITO WWW.CLUBACISTORICO.IT L'ESCLUSIVA E UNICA BIBLIOTECA DIGITALE CHE RACCONTA LA STORIA DELL'AUTOMOBILE DAGLI INIZI DEL 1900 AD OGGI



SOCIO FONDATORE



SOCIO REGOLARITÀ
ARRIVATA ALLA LICENZA REGOLARITÀ



SOCIO REGOLARITÀ TURISTICA
ARRIVATA ALLA LICENZA REGOLARITÀ TURISTICA

SOCIO ADERENTE



SOCIO BASE



CLUB AFFILIATO



SOCIO CLUB AFFILIATO



LA STORIA CONTINUA

Nuova casa in Sardegna

Nel 2004 il Rally d'Italia sbarca sull'isola. Scopre sterrati meravigliosi, paesaggi mozzafiato. La gara diventa punto di riferimento del Mondiale di **Marco Giordo**

Ott Tanak con la Fiesta MSport vola alla conquista della vittoria nel 2017 nel Rally Italia-Sardegna



Di episodi da raccontare in 15 anni di storia il Rally Italia Sardegna ne ha tantissimi: di entusiasmanti e di tristi, di battaglie a colpi di ordini del giorno in consiglio comunale fra le città dell'Isola desiderose di diventarne la sede, di vittorie e di sconfitte, come d'altra parte è giusto che sia essendo una storia di uomini uniti da un comune denominatore, la passione per i rally, chiamati a una sfida non proprio da poco, e cioè riuscire a sostituire l'icona italiana della specialità, quel Sanremo-Moloch i cui successi avrebbero potuto non far dormire la notte anche il più scafato degli organizzatori. Affermare che ce l'hanno fatta è possibile: da tempo il Rally Italia Sardegna è considerato un punto di riferimento del Campionato del Mondo sul delicato fronte della sicurezza, un format turistico-sportivo da esportare nel WRC (FIA dixit) e un formidabile generatore di indotto economico, nonché un significativo vettore promozionale per il territorio ospitante. Insomma l'erede del Sanremo è ormai a pieno titolo nell'elenco della nobiltà rallistica essendo stato in grado di trasformare una gara automobilistica su strada in business turistico esaltandone, tuttavia, i contenuti sportivi.

IL PARERE DI LOEB

La vera essenza del Rally Italia Sardegna l'ha descritta di recente con precisione il nove volte campione del mondo Sébastien Loeb, uno che sugli sterrati dell'isola dei quattro mori ha sempre dato spettacolo e soprattutto vinto ben quattro delle otto edizioni da lui disputate, due delle quali quelle del 2008 e 2011 allo sprint davanti a Mikko Hirvonen. «La Sardegna – ha commentato il pilota alsaziano – è una gara che con i suoi paesaggi mozzafiato e il suo clima arido è sempre stata una prova formidabile del campionato del mondo, con grandi bagarre per la vittoria, percorsi rompi macchine, speciali strette e sabbiose, grandi pietre in mezzo alla strada che ci hanno spesso dato filo da torcere. A me e a tutti noi della Citroën la Sardegna ricorda

però in primis le numerose sessioni di test effettuate per preparare le altre gare, test grazie ai quali abbiamo sviluppato la XSara, la C4 e la DS 3. Nell'isola ho trascorso dei bei momenti, anche al di fuori del lavoro, quando andavo a scalare le pareti rocciose o quando sono andato in moto da enduro a vedere le speciali con i miei amici, oppure quando si andava a mangiare la famosa pizza e la pasta locale. In gara abbiamo poi vissuto momenti molto forti, perché gli italiani sono noti per essere grandi tifosi degli sport motoristici. Nella prima edizione del 2004 mi sono assicurato il secondo posto che poi mi è valso la vittoria del titolo mondiale in Corsica due settimane dopo. Poi ho vinto ben 4 volte, la prima vittoria è arrivata l'anno dopo nel 2005 al volante della Citroen XSara Wrc, poi con Daniel Elena ci siamo ripetuti nel 2006 sempre con la XSara, nel 2008 con la C4 davanti alle due Ford ufficiali ed infine nel 2011 con la Ds3. È stata quella una delle nostre vittorie più belle, perché abbiamo corso passando per primi sulla strada su un fondo che non perdona per la sua scivolosità. È stato un mio successo sottovalutato dal grande pubblico, ma che a me ha dato enormi soddisfazioni».

GLI INIZI

Riavvolgendo il nastro e andando per ordine, partiamo dalla prima edizione del 2004. A Olbia, Porto Cervo e in tutta l'isola c'era un entusiasmo dilagante nell'anno storico del battesimo nel mondiale degli sterrati sardi con la prima edizione di una nuova gara, denominata Rally Italia Sardinia organizzata dalla Europe Team. Da allora sono così tornati ad essere protagonisti sulle prove speciali della Gallura e del Monte Acuto i grandi campioni della specialità, e come d'incanto è di nuovo rifiorita la grande passione dell'isola dei nuraghi per i rally ed i suoi campioni degli anni duemila, i vari Sainz, Solberg, Loeb, Gronholm, Hirvonen, Latvala, Ogier, Neuville e Tanak. Decisivo per l'arrivo del mondiale in terra di Sardegna si è rivelato il ruolo di Pa-





squale Lattuneddu, un gallurese trapiantato a Londra da oltre 30 anni, dove ha lavorato per tanto tempo alla corte del patron della F.1 Bernie Ecclestone. È stato lui l'uomo che è riuscito a mettere le basi per portare la prova iridata nell'isola dei quattro mori. La volontà della FIA all'epoca era infatti quella di diminuire il numero delle gare su asfalto, e quindi di non correre più a Sanremo, e la Sardegna, con i suoi sterrati, era la risposta migliore per non uscire dal Campionato del Mondo. La conferma ufficiale che il mondiale 2004 si sarebbe svolto in Sardegna è arrivata a metà ottobre del 2003, quando la FIA ha inserito nel calendario iridato il "Supermag Rally Italia Sardinia". E così alla fine di novembre del 2003 le prime Wrc sono arrivate in Sardegna per la presentazione premondiale di Liscia Ruja. La gara in calendario ad inizio ottobre è stata allestita da un'équipe molto professionale con il finlandese Simo Lampinen direttore di corsa (all'epoca Simo era anche direttore di gara in Turchia e Finlandia), coadiuvato dal vicedirettore di corsa Lucio De Mori, dal general manager Antonio Turitto, e da due esperti ex navigatori italiani, l'addetto alla sicurezza Tiziano Siviero e il responsabile del percorso Carlo Cassina, con i quali hanno collabo-

rato in modo decisivo Nicola Imperio e Fabio Bresci. Nicola Imperio, il più vittorioso ed esperto navigatore del rallismo sardo, era infatti a conoscenza a menadito della maggior parte degli sterrati dell'isola, e la sua amicizia con Fabio Bresci, un dentista ex pilota di rally appassionato di maratone desertiche, si è rivelata decisiva. Fu Bresci infatti a far conoscere a Imperio le piste sterrate dei cantieri forestali del Monte Acuto, quelle dove lui correva (a piedi) per allenarsi in vista della "marathon des sables". Quegli sterrati costituiscono sin dalla prima edizione l'ossatura della gara mondiale sarda, per intenderci sono quelli dove si disputano le prove speciali di Monte Lerno, Loelle, Crastazza, Monte Olia e Terranova. E così in un inizio ottobre caratterizzato da un caldo insolito, visto che c'erano ben 30 gradi, Petter Solberg al volante della sua Subaru Impreza è stato sin dalla prima speciale il grande dominatore della corsa, che si è aggiudicato davanti alle due Citroen XSara Wrc di Sébastien Loeb e Carlos Sainz.

La seconda edizione del Supermag Rally Italia Sardinia è stata anticipata alla fine di aprile del 2005, con un percorso in parte rinnovato, ricco di difficoltà dal punto di vista tecnico, composto da tre tappe



Sopra, con la Subaru, Petter Solberg prende d'assalto le speciali sarde nel 2004, la prima volta del Mondiale all'italiana sugli sterrati dell'isola. Il norvegese, al termine di una gara bellissima conquista la vittoria. In alto a destra Mikko Hirvonen vincitore dell'edizione 2012



e 350 km cronometrati. Alla fine è stata festa grande in casa Citroën, con Loeb raggiante per la prima vittoria ottenuta sugli sterrati sardi davanti a Solberg, che ha festeggiato il suo successo brindando con lo champagne insieme a Guy Fréquelin e Yves Matton.

Con la terza edizione – 2006 – si entra nell'attuale configurazione organizzativa: l'Automobile Club d'Italia, grazie al decisionismo di Angelo Sticchi Damiani, subentra al privato e dà avvio a quel processo organizzativo che trasformerà il rally nel secondo evento automobilistico nazionale dopo il Gran Premio di Monza di Formula Uno. I primi passi del nuovo organizzatore sono il cambio di denominazione (da Sardinia a Sardegna) e il nuovo logo: via l'azzurro del 2004 e del 2005, dentro il rosso che è il colore dell'Italia nel Motorsport internazionale. Dal quel giorno per il Rally Italia Sardegna comincia quel percorso che, in capo a una decina d'anni, e grazie al significativo supporto economico della Regione Sardegna, consentirà alla manifestazione d'essere un evento a tutto tondo: sport e turismo, salti e immagini televisive, controsterzi e Social media. Insomma il Rally Italia del Ventunesimo secolo.

L'osservato speciale alla vigilia era il nostro Gigi Galli, al via sulla Peugeot 307 Wrc di Bozian con la livrea gialla della Pirelli navigato da Giovanni Bernacchini, reduce da un brillante podio colto in Argentina. La gara però dopo un inizio brillante del finlandese Marcus Gronholm, fermatosi a Monte Lerno per la rottura del carter della sua Ford Focus, è stata nuovamente appannaggio di Loeb. Il francese sul podio in granito del molo vecchio di Porto Cervo ha fatto i complimenti al suo copilota Elena per il suo 25° successo, che gli ha permesso di superare Luis Moya diventando il navigatore più vittorioso nella storia del mondiale.

I SALTI DELLA SARDEGNA

La Sardegna come la Finlandia? Il paragone ci sta perché già dopo le prime edizioni i salti sono diventati una caratteristica del Rally Italia Sardinia, così come lo sono da sempre della corsa finlandese. La

Con la terza edizione del Rally Italia-Sardegna nel 2006 entra in scena l'ACI e grazie al decisionismo del presidente Sticchi Damiani, prende il via quel processo organizzativo che trasformerà il rally

LA STORIA CONTINUA



A destra, Sebastien Loeb che in Sardegna con la Citroen ha conquistato 4 successi. Sotto Neuville due volte a segno sull'isola con la Hyundai, l'ultima quest'anno



velocità non è la stessa dei classici e veloci "jump" di Ouninpohja e Ruuhimäki, ma la qualità dello spettacolo è indubbiamente molto elevata. Il salto più spettacolare è indubbiamente quello di Monte Lerno, che offre uno scenario davvero unico con una gobba cieca seguita da una curva a sinistra, da affrontarsi ad una velocità media veloce. Quel salto denominato "Micky's jump", perché Michele Carta è stato l'operaio forestale che lo ha costruito utilizzando un escavatore, è diventato sin dalla prima edizione il simbolo della gara e Monte Lerno è ormai un'icona, una delle immagini più spettacolari dell'intero campionato del mondo rally. Tant'è che spesso ha fatto da cornice alla campagna pubblicitaria di importanti case automobilistiche e nel 2016 è sbarcato a Londra in un gigantesco murales affisso a Piccadilly Circus per promuovere la manche italiana del Campionato del Mondo Rally e la sua sede, la Sardegna.

UN'EMOZIONE CONTINUA

Di grandi emozioni il Rally d'Italia Sardegna ne ha regalate tantissime anche nell'edizione 2007, vinta da Marcus Gronholm sulla Ford Focus in modo incredibile, dopo un'uscita di strada del leader della corsa Sébastien Loeb nella tappa finale nel crono di San Giovanni. E pensare che il finlandese stava per essere squalificato la sera prima, quando era stato assolto dai commissari sportivi per aver percorso due prove speciali senza la ruota di scorta. L'inno finlandese è stato così nuovamente suonato a Porto Cervo a ben 16 anni di distanza dalla vittoria di Juha Kankkunen al Costa Smeralda. Le edizioni successive sono tutte un susseguirsi di vittorie allo sprint, nel 2008 con il terzo successo di Loeb in cinque anni ottenuto davanti alle due Ford di Hirvonen e Latvala staccate rispettivamente di 10"6 e 15"3. Poi nel 2009 a imporsi è Latvala, l'enfant prodige dei "flying fins" protagonista di un lungo abbraccio con Malcolm Wilson all'arrivo a Porto Cervo. Dopo un bruttissimo incidente in Portogallo, Jari-Matti è stato bravo sugli sterrati sardi a stare subito davanti a tutti sulla sua Ford Focus Wrc, chiudendo la sua corsa davanti a Hirvonen staccato di 29"4, con Solberg terzo e Loeb solo quarto attardato da una foratura nella secon-

”

Quella sarda è sempre stata una prova formidabile del Mondiale, con grandi bagarre per la vittoria, percorsi rompi-macchine, speciali strette e sabbiose, grandi pietre in mezzo alla strada che ci hanno spesso dato filo da torcere

SEBASTIEN
LOEB



da tappa. Nel 2010 la novità è che la prova non è valida per il mondiale, bensì per l' Intercontinental Rally Challenge. Per la prima volta la corsa abbraccia tutta l'isola, con la partenza cerimoniale da Cagliari ed una serie di prove speciali inedite nell'oristanese. A vincere è Juho Hanninen sulla Skoda Fabia S2000, davanti a Paolo Andreucci secondo sulla Peugeot 207, con Kris Meeke protagonista di un'uscita di strada in diretta tv con la sua Peugeot, mentre cercava di mettere pressione ad Hanninen nelle battute finali. Lo spettacolo non è mancato anche nel 2011, con le nuove Wrc motorizzate con i nuovi propulsori 1.600cc turbo, su un percorso di 364 km cronometrati con la novità per il mondiale della prima tappa nella zona di Oristano. Da segnalare il grande show ad Olbia alla vigilia della gara da parte della Volkswagen, con la presentazione alla stampa internazionale della nuova VW Polo Wrc con la quale la casa tedesca avrebbe fatto poi il suo esordio nel mondiale rally dal gennaio 2013. La gara è dominata da Sébastien Loeb sulla Citroen Ds3, il "Cannibale" cala così il suo poker in Sardegna cogliendo la sua quarta ed ultima vittoria nell'isola davanti a Mikko Hirvonen, secondo per la quinta volta consecutiva staccato di soli 11"2, e a Petter Solberg terzo a 23"8 al suo ultimo podio iridato in carriera. Con Loeb subito fermo a Monte Lerno, Mikko Hirvonen sfata però la sua maledizione l'anno dopo nel 2012, quan-

do al volante della Citroen Ds3 Wrc ha ottenuto la sua prima vittoria in Sardegna, è stato quello il suo unico successo con la casa francese e l'ultimo trionfo della sua carriera. L'edizione 2013, ha visto invece il primo di tre successi consecutivi di Sébastien Ogier e Julien Ingrassia al volante della Volkswagen Polo Wrc. Quella del 2013, caratterizzata dalla visita di Jean Todt e dal nono posto assoluto di Robert Kubica sulla Citroen Ds3 Rrc, è stata l'ultima edizione con base ad Olbia, perché dal 2014 la location della corsa si è trasferita ad Alghero. Il circus del mondiale rally è stato così ospitato sul lungomare della cittadina di origini catalane, ottenendo grandi consensi da parte del pubblico e degli addetti ai lavori. Altra novità del 2014 è stata poi la speciale di Monte Lerno allungata a ben 59,13 km, un record perché è diventata così la prova speciale più lunga disputata in Europa sullo sterrato nella storia del campionato del mondo rally.

Altra caratteristica delle edizioni 2014 e 2015 è stata poi la partenza da Cagliari, con la superspeciale ricavata nel porto trasmessa in diretta tv il giovedì sera, con la prima giornata di gara del venerdì ambientata poi sulle speciali dell'oristanese. Nelle ultime tre edizioni del 2016, 2017 e 2018 si è invece optato per un percorso più compatto tutto ricavato nel nord dell'isola, con la spettacolare power stage a bordo mare dell'Argentiera a fare da cornice finale prima del classico



Il salto più spettacolare è quello di Monte Lerno che offre uno scenario davvero unico con una gobba cieca seguita da una curva a sinistra. È stato creato con un escavatore da un operaio forestale ed è diventato un simbolo fin dalla prima edizione

tuffo del vincitore nelle acque del porto di Alghero, un altro appuntamento imperdibile per le settemila persone che ogni anno affollano le tribune prospicienti il podio finale, prima osteggiato dalla FIA perché fuori procedura, poi inserito fra i "must" dell'evento. Il belga Thierry Neuville al volante della Hyundai i20 è stato bravo ad imporsi nel 2016 davanti alle due VW Polo di Latvala e Ogier, poi nel 2017 Ott Tanak si è aggiudicato la sua prima gara iridata sulla Ford Fiesta Wrc Plus precedendo allo sprint la Toyota Yaris di Latvala di 12"3. L'ultima edizione del 2018 è stata invece quella epica terminata con soli 7 decimi di differenza tra il vincitore Thierry Neuville (Hyundai i20) e lo sconfitto Sébastien Ogier (Ford Fiesta). Un finale al cardiopalma, allo sprint, dopo una battaglia sul filo dei decimi di secondo durata per ben 314 km di corsa. L'ennesima dimostrazione che il Rally Italia Sardegna è una prova per campioni veri, basta leggerne il palmarès che vede ben 4 vittorie di Loeb, 3 di Ogier, 2 di Neuville ed 1 a testa di Solberg, Gronholm, Latvala, Hanninen Hirvonen e Tanak. Ben 9 delle 15 edizioni sinora disputate sono state appannaggio di campioni del mondo, le altre sei di grandi campioni della specialità. È questo il fiore all'occhiello più importante di una manifestazione diventata con il tempo un appuntamento classico ed apprezzato del mondiale rally. 🌟

Sopra vola il norvegese Ostberg: gli sterrati sardi sono diventati famosi anche per i loro grandi dossi che sono diventati una caratteristica delle speciali isolane

Controsterzi in televisione

Gli Anni 90 sono stati determinanti di evoluzione del mondo dei rally, segnando per certi versi un vero spartiacque tra il passato eroico ed il moderno modo di interpretarli ed intenderli. Dieci anni che portarono al passaggio dalle sempre più potenti gruppo A alle WRC, vetture ancora protagoniste nelle loro varie evoluzioni del mondiale rally. Ma anche anni dove furono messe in atto nuove norme regolamentari che cambiarono il volto della disciplina. Regole come quella della impossibilità di disputare gare su fondi misti, regolamento che distrusse nei fatti il grande Sanremo, o come quella dell'obbligatorietà del parco unico, proprio sul finire del decennio, che limitò definitivamente e la durata delle gare. Un'epoca di cambiamento anche per il mondo della comunicazione, erede di un passato glorioso e fatto di tanta inventiva, che guardava già in avanti mettendo le basi dell'attuale modo di comunicare e promuovere il prodotto rally.

Agli inizi di quel decennio un gruppo di giovani italiani rappresentava il nucleo operativo per i rally con una struttura che collaborava con la società che, nel mondo, seguiva per la FIA i maggiori campionati. Una struttura, la International Sportsworld Communicators creata nel 1982 da Bernie Ecclestone e diretta in quel momento da David Richards, destinata per qualche decennio a dominare incontrastata il panorama mondiale della comunicazione legata al motorsport. Questo gruppo di giovani nomadi leggermente evoluti, con le loro divise azzurre con lo stemma ISC, girava il mondo portandosi fisicamente dietro, enormi valigie contenenti banchi e centraline di montaggio, telecamere, batterie, faretto, microfoni, fax e computer personali, per riprendere, montare e fornire alle troupe di tutto il mondo le immagini del Campionato Mondiale Rally e tutte le news relative alle gare. Dei veri e propri minuscoli "studios" viaggianti pronti a sbarcare sui campi di gara di tutto il mondo. Era da poco finita l'epoca delle telecamere U-Matic, che costringevano gli operatori a trascinarsi nei posti più impervi non solamente le camere di ripresa, ma anche un'enorme valigia di più di 4 kg da portarsi a tracolla contenente il videoregistratore, e con le nuove telecamere Betacam, una volta arrivati sul posto, si affrontava-

no le migliaia di chilometri delle gare iridate per andare a raccogliere le migliori inquadrature. Dopo la lunga fase di ripresa, ritorno nelle sale stampa e consegna del materiale, si procedeva ai montaggi ed ai doppiaggi, con il lavoro che si concludeva con il trasporto del materiale montato alle televisioni di stato locali, dove veniva inviato via satellite alle emittenti accreditate, prima fra tutte la RAI. Un processo molto complesso visto oggi, il massimo dell'organizzazione e dell'efficienza invece per quei tempi.

Un ricordo quasi romantico con l'evoluzione delle tecnologie che ha portato a continui miglioramenti fino ai giorni d'oggi. Oggi dove al

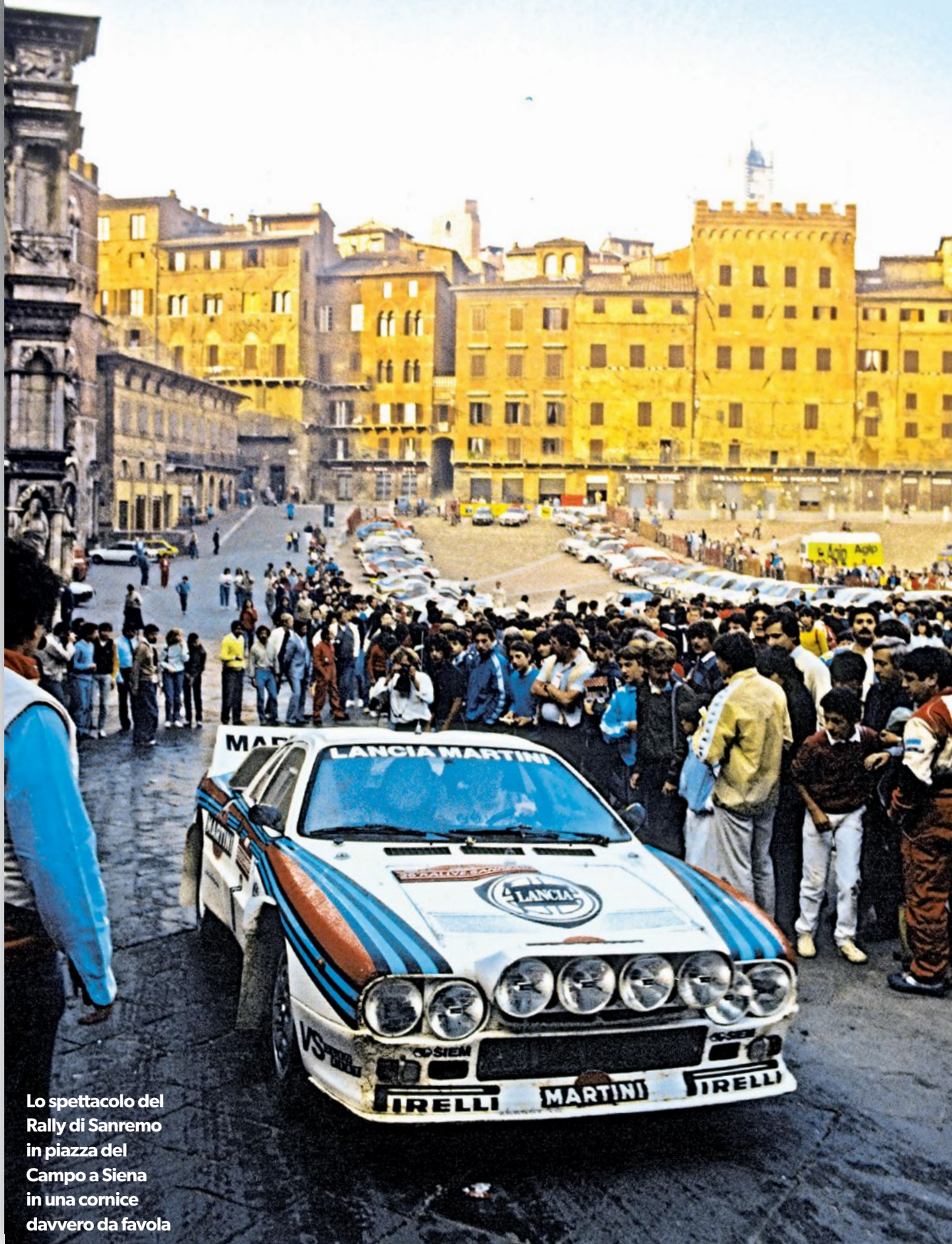
Gli Anni '90 sono
determinanti per
l'evoluzione dei rally
ma anche per il modo
di comunicare
la specialità.
Ecco perché

di **Luca Bartolini**

posto dei banchi di montaggio e delle centraline si usano i pc, che montano le immagini trasmesse dal campo di gara direttamente dagli operatori o trasportate su schede, e dove il tecnico, dopo il montaggio, le carica su un server attraverso il quale possono essere scaricate da tutte le televisioni accreditate, e mandate in onda. Ma il passo più grande è stato fatto nelle immagini Live che coprono, tramite satellite, i momenti più importanti di un rally, con il mondiale rally che viene seguito e trasmesso prova dopo prova in diretta. Bello sì, fantastico, frutto di investimenti faraonici, il tutto supportato da pesanti, costosi, diritti televisivi. Un sistema questo, quello dei diritti, com-

pletamente anacronistico e destinato a scontrarsi con la possibilità ormai per tutti di riprendere, in ottima definizione, e postare sul web anche in diretta le immagini di ogni corsa, in ogni parte del mondo attraverso il proprio cellulare.

Erano più belli, duri, affascinanti i rally di una volta o lo sono quelli di adesso comodamente seguibili dalla propria poltrona di casa? Il tempo è il vero arbitro di tutto. Ci sono evoluzione e tempi diversi e, per fortuna, in ogni tempo, c'è la possibilità di seguire le gesta di campioni straordinari e guardare da vicino le prestazioni tecniche di mezzi sempre più evoluti. Grandi campioni e vetture straordinarie che corrono in mezzo a paesaggi straordinari lungo stradine impossibili, sfidando di curva in curva le leggi della fisica, e piccoli uomini che le inseguono con le loro telecamere per riprendere il tutto. Tutto è cambiato è vero, ma anche niente è cambiato. ✪



Lo spettacolo del Rally di Sanremo in piazza del Campo a Siena in una cornice davvero da favola

ALBO D'ORO

ANNO	DENOMINAZIONE	SEDE	VINCITORI	NAZ.	VETTURA
1970	Sanremo-Sestriere Rally d'Italia	Sanremo-Sestriere	Thérier-Callewaert	FRA	Alpine Renault A100
1971	Sanremo-Sestriere Rally d'Italia	Sanremo-Sestriere	Andersson-Nash	SWE	Alpine Renault A100
1972	Rallye Sanremo	Sanremo	Ballestrieri-Bernacchini	ITA	Lancia Fulvia 1600 Coupè HF
1973	Rallye Sanremo	Sanremo	Thérier-Jaubert	FRA	Alpine Renault A100 1800
1974	Rallye Sanremo	Sanremo	Munari-Mannucci	ITA	Lancia Stratos HF
1975	Rallye Sanremo	Sanremo	Waldegaard-Thorszelius	SWE	Lancia Stratos HF
1976	Rallye Sanremo	Sanremo	Waldegaard-Thorszelius	SWE	Lancia Stratos HF
1977	Rallye Sanremo	Sanremo	Andruet-Delferier	FRA	Fiat 131 Abarth
1978	Rallye Sanremo	Sanremo	Alen-Kivimaki	FIN	Lancia Stratos HF
1979	Rallye Sanremo	Sanremo	"Tony"-Mannini	ITA	Lancia Stratos HF
1980	Rallye Sanremo	Sanremo	Rohrl-Geistdorfer	DEU	Fiat 131 Abarth
1981	Rallye Sanremo	Sanremo	Mouton-Pons	FRA-ITA	Audi Quattro
1982	Rallye Sanremo	Sanremo	Blomqvist-Cederberg	SWE	Audi Quattro
1983	Rallye Sanremo	Sanremo	Alen-Kivimaki	FIN	Lancia 037
1984	Rallye Sanremo	Sanremo	Vatanen-Harryman	FIN	Peugeot 205 turbo 16
1985	Rallye Sanremo	Sanremo	Rohrl-Geistdorfer	DEU	Audi Quattro Sport E2
1986	Rallye Sanremo	Sanremo	Alen-Kivimaki	FIN	Lancia Delta S4
1987	Rallye Sanremo	Sanremo	Biasion-Siviero	ITA	Lancia Delta HF 4WD
1988	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Biasion-Siviero	ITA	Lancia Delta Integrale
1989	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Biasion-Siviero	ITA	Lancia Delta Integrale 16v
1990	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Auriol-Occelli	FRA	Lancia Delta Integrale 16v
1991	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Auriol-Occelli	FRA	Lancia Delta Integrale 16v
1992	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Aghini-Farnocchia	ITA	Lancia Delta HF Integrale
1993	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Cunico-Evangelisti	ITA	Ford Escort RS Cosworth
1994	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Auriol-Occelli	FRA	Toyota Celica Turbo 4wd
1995	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Liatti-Alessandrini	ITA	Subaru Impreza Wrc
1996	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	McRae-Ringer	GBR	Subaru Impreza 555 Wrc
1997	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	McRae-Ringer	GBR	Subaru Impreza S3 Wrc
1998	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Makinen-Mannisenmaki	FIN	Mitsubishi Lancer Evo V
1999	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Makinen-Mannisenmaki	FIN	Mitsubishi Lancer Evo VI
2000	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Panizzi-Panizzi	FRA	Peugeot 206 Wrc
2001	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Panizzi-Panizzi	FRA	Peugeot 206 Wrc
2002	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Panizzi-Panizzi	FRA	Peugeot 206 Wrc
2003	Rallye Sanremo - Rallye Italia	Sanremo	Loeb-Elena	FRA-MCO	Citroen Xsara Wrc
2004	Rally Italia - Sardinia	Olbia	Solberg-Mills	NOR-GBR	Subaru Impreza S10 Wrc
2005	Rally Italia - Sardinia	Olbia	Loeb-Elena	FRA-MCO	Citroen Xsara Wrc
2006	Rally d'Italia - Sardegna	Olbia	Loeb-Elena	FRA-MCO	Citroen Xsara Wrc
2007	Rally d'Italia - Sardegna	Olbia	Gronholm-Rautiainen	FIN	Ford Focus RS Wrc
2008	Rally d'Italia - Sardegna	Olbia	Loeb-Elena	FRA-MCO	Citroen C4 Wrc
2009	Rally d'Italia - Sardegna	Olbia	Latvala-Anttila	FIN	Ford Focus RS Wrc
2010	Rally d'Italia - Sardegna	Olbia	Hanninen-Markkula	FIN	Skoda Fabia S2000
2011	Rally Italia Sardegna	Olbia	Loeb-Elena	FRA-MCO	Citroen DS3 Wrc
2012	Rally Italia Sardegna	Olbia	Hirvonen-Lehtinen	FIN	Citroen DS3 Wrc
2013	Rally Italia Sardegna	Olbia	Ogier-Ingrassia	FRA	Volkswagen Polo R Wrc
2014	Rally Italia Sardegna	Alghero	Ogier-Ingrassia	FRA	Volkswagen Polo R Wrc
2015	Rally Italia Sardegna	Alghero	Ogier-Ingrassia	FRA	Volkswagen Polo R Wrc
2016	Rally Italia Sardegna	Alghero	Neuville-Gilsoul	BEL	Hyundai NG i20 Wrc
2017	Rally Italia Sardegna	Alghero	Tanak-Jarveoja	EST	Ford Fiesta WRC
2018	Rally Italia Sardegna	Alghero	Neuville-Gilsoul	BEL	Hyundai NG i20 Wrc

VALIDITÀ	DATA SVOLGIMENTO	SUPERFICIE	PARTENTI/ARRIVATI	KM PS
Campionato internazionale Costruttori	4 - 8 marzo	Terra/neve	109/15	269,00
Campionato internazionale Costruttori	14 - 17 marzo	Terra/neve	86/20	249,90
Campionato internazionale Costruttori	22 - 25 ottobre	Asfalto/terra	69/13	318,00
Campionato del Mondo	10 - 13 ottobre	Asfalto/terra	107/36	369,30
Campionato del Mondo	2 - 5 ottobre	Asfalto	106/33	408,40
Campionato del Mondo	1 - 4 ottobre	Asfalto	118/33	798,30
Campionato del Mondo	6 - 9 ottobre	Asfalto	133/40	780,00
Campionato del Mondo	4 - 8 ottobre	Asfalto	133/38	867,35
Campionato del Mondo	3 - 7 ottobre	Asfalto	122/44	893,80
Campionato del Mondo	1 - 7 ottobre	Asfalto/terra	67/26	1077,05
Campionato del Mondo	6 - 11 ottobre	Asfalto/terra	77/19	800,60
Campionato del Mondo	5 - 10 ottobre	Asfalto/terra	64/26	751,06
Campionato del Mondo	3 - 9 ottobre	Asfalto/terra	90/27	735,44
Campionato del Mondo	2 - 7 ottobre	Asfalto/terra	97/36	775,89
Campionato del Mondo	30 settembre - 5 ottobre	Asfalto/terra	100/35	807,69
Campionato del Mondo	29 settembre - 4 ottobre	Asfalto/terra	98/33	696,90
Campionato del Mondo	13 - 17 ottobre	Asfalto/terra	118/38	488,43
Campionato del Mondo	12 - 15 ottobre	Asfalto/terra	125/55	561,11
Campionato del Mondo	10 - 14 ottobre	Asfalto/terra	124/55	564,96
Campionato del Mondo	8 - 12 ottobre	Asfalto/terra	107/34	544,20
Campionato del Mondo	14 - 18 ottobre	Asfalto/terra	104/47	614,95
Campionato del Mondo	13 - 17 ottobre	Asfalto/terra	87/40	572,57
Campionato del Mondo	11 - 15 ottobre	Asfalto/terra	101/41	527,48
Campionato del Mondo	11 - 13 ottobre	Asfalto	120/56	548,90
Campionato del Mondo	9 - 13 ottobre	Asfalto/terra	92/40	526,03
Campionato del Mondo 2 Litri	8 - 12 ottobre	Asfalto/terra	70/36	463,48
Campionato del Mondo	13 - 16 ottobre	Asfalto/terra	93/47	413,32
Campionato del Mondo	12 - 15 ottobre	Asfalto	125/67	396,21
Campionato del Mondo	12 - 14 ottobre	Asfalto	153/76	400,30
Campionato del Mondo	11 - 13 ottobre	Asfalto	119/55	384,88
Campionato del Mondo	19 - 22 ottobre	Asfalto	115/62	382,79
Campionato del Mondo	4 - 7 ottobre	Asfalto	73/37	368,12
Campionato del Mondo	19 - 22 settembre	Asfalto	53/35	385,84
Campionato del Mondo	3 - 5 ottobre	Asfalto	54/36	387,36
Campionato del Mondo	1 - 3 ottobre	Terra	67/29	383,23
Campionato del Mondo	29 aprile - 1 maggio	Terra	66/42	349,08
Campionato del Mondo	19 - 21 maggio	Terra	79/60	344,90
Campionato del Mondo	18 - 20 maggio	Terra	82/67	342,86
Campionato del Mondo	16 - 18 maggio	Terra	57/38	344,73
Campionato del Mondo	21 - 24 maggio	Terra	59/37	347,12
IRC	4 - 6 giugno	Terra	43/21	218,70
Campionato del Mondo	5 - 8 maggio	Terra	63/40	339,70
Campionato del Mondo	18 - 21 ottobre	Terra	41/32	306,04
Campionato del Mondo	20 - 22 giugno	Terra	51/36	304,50
Campionato del Mondo	4 - 8 giugno	Terra	52/38	364,54
Campionato del Mondo	11 - 14 giugno	Terra	53/41	394,63
Campionato del Mondo	9 - 12 giugno	Terra	45/32	322,82
Campionato del Mondo	8 - 11 giugno	Terra	54/41	312,66
Campionato del Mondo	7 - 10 giugno	Terra	45/34	314,36

LE STATISTICHE

VIT.	PILOTI	ANNI
5	Loeb-Elena	2003 2005 2006 2008 2011
3	Ogier-Ingrassia	2013 2014 2015
3	Auriol-Occelli	1990 1991 1994
3	Panizzi-Panizzi	2000 2001 2002
3	Biasion-Siviero	1987 1988 1989
3	Alen-Kivimaki	1978 1983 1986
2	Neuville-Gilsoul	2016 2018
2	Makinen-Mannisenmaki	1998 1999
2	McRae-Ringer	1996 1997
2	Rohrl-Geistdorfer	1980 1985
2	Waldegaard-Thorszelius	1975 1976
1	Gronholm-Rautiainen	2007
1	Hanninen-Markkula	2010
1	Hirvonen-Lehtinen	2012
1	Latvala-Anttila	2009
1	Solberg-Mills	2004
1	Tanak-Jarveoja	2017
1	Liatti-Alessandrini	1995
1	Cunico-Evangelisti	1993
1	Aghini-Farnocchia	1992
1	Vatanen-Harryman	1984
1	Blomqvist-Cederberg	1982
1	Mouton-Pons	1981
1	Tony-Mannini	1979
1	Andruet-Delferier	1977
1	Munari-Mannucci	1974
1	Thérier-Jaubert	1973
1	Ballestrieri-Bernacchini	1972
1	Thérier-Callewaert	1970
1	Andersson-Nash	1971

COSTRUTTORE	VITTORIE TOTALI	MODELLO	VITTORIE PER MODELLO	ANNI
Lancia	14	Stratos HF	5	1974-1975-1976-1978-1979
		Delta Integrale 16V	3	1989-1990-1991
		Fulvia 1600 Coupè HF	1	1972
		037	1	1983
		Delta S4	1	1986
		Delta HF 4WD	1	1987
Citroen	6	Delta Integrale	1	1988
		Delta HF Integrale	1	1992
		Xsara WRC	3	2003-2005-2006
		DS3 WRC	2	2011-2012
Ford	4	C4 WRC	1	2008
		Focus RS WRC	2	2007-2009
		Escort RS Cosworth	1	1993
Subaru	4	Fiesta WRC	1	2017
		Impreza	1	1995
		Impreza 555 WRC	1	1996
Peugeot	4	S3 WRC	1	1997
		S10 WRC	1	2004
		206 WRC	3	2000-2001-2002
Audi	3	205 turbo 16	1	1984
		Audi Quattro	2	1981-1982
Alpine Renault	3	Audi Quattro Sport E2	1	1985
		A110	2	1970-1971
Volkswagen	3	A110 1800	1	1973
		Polo R WRC	3	2013-2014-2015
Fiat	2	131 Abarth	2	1977-1980
		Lancer EVO V	1	1998
Mitsubishi	2	Lancer EVO VI	1	1999
		Hyundai	2	2016-2018
Skoda	1	NG i20 WRC	1	2010
Toyota	1	Fabia S2000	1	2010
		Celica turbo 4WD	1	1994

VITTORIE	NAZIONE	ANNI
18	Francia	1970-1973-1977-1981-1990-1991-1994-2000-2001-2002-2003-2005-2006-2008-2011-2013-2014-2015
10	Finlandia	1978-1983-1984-1986-1998-1999-2007-2009-2010-2012
9	Italia	1972-1974-1979-1987-1988-1989-1992-1993-1995
4	Svezia	1971-1975-1976-1982
2	Regno Unito	1996-1997
2	Belgio	2016-2018
2	Germania	1980-1985
1	Estonia	2017
1	Norvegia	2004

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl
esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati
personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui
al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore
Srl - Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo contieditore@legaimail.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRINT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**

