

MONDIALE ENDURANCE ALLA 6 ORE DI SPA TOYOTA E FERRARI FANNO DOPPIETTA

AUT. 6/00 - BE. 6/00 - L. 5/00 -
M. C. C. 027424195.810 - P. E. C. 027424195.810
CA. 67.770 CH. - CA. 8.000 CH. - CA. 9.900

AUTO SPRI NT

n. 19

Anno LVI Settimanale 9-15 maggio 2017

3 Euro (Italy only)



Periodico Sped. in A.P. - D.L. 352/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c.1, D.08 Bologna

**POSTER-STORY
IN REGALO**



La storia
dei Gp di F.1
da collezionare



GETTY IMAGES

VERSO GP SPAGNA

RAPPORTI DI COPPIA

In un **Mondiale F.1** che sbarca a **Montmelò** dopo **4 round** giocati sull'equilibrio, la **sfida tra compagni** di squadra rappresenta la **chiave di volta** nella **caccia al titolo**

Esplode
la passione

/// NAPOLI MOTORSHOW



19-20-21 MAGGIO

MOSTRA D'OLTREMARE



Con il Patrocinio di:



Partner Media:



Partner di contenuti:



Area tematica:



Prevendita su:



www.napolimotorshow.it



Powered by
Supercar



Mondiale F.1 e le variabili impazzite

«**P**rima o poi le cose potrebbero complicarsi in pista e se dovessimo ritrovarci in lotta per il campionato dovremo parlare meno e combattere di più». Occhi di ghiaccio e idee chiare, Valtteri Bottas viaggia sull'onda lunga del successo in Russia e ora che il Mondiale dei Nuovi Mostri sbarca sulla pista di Montmeló, riaffiorano nella memoria tante delle considerazioni già finite nel cestino dei rifiuti, assieme a tutte le altre cose non previste nei lunghi mesi invernali. Chi l'avrebbe detto che il finlandese potesse parlare in questi termini alla vigilia del quinto round della stagione iridata di F.1 al culmine di un duello Mercedes-Ferrari giocato finora sul livello di un equilibrio bello e avvincente? Forse soltanto Toto Wolff il capo e mentore del ragazzo di Nastola soffiato alla Williams dopo la fuga con la vittoria di Nico Rosberg, che fin dal momento della firma aveva avvertito di fare molta attenzione al nuovo biondino compagno di squadra di Lewis Hamilton. Che adesso oltre che a rincorrere il suo nuovo rivale Sebastian Vettel, sorprendente leader nel Mondiale Piloti con 13 lunghezze di vantaggio sul tre volte iridato della Mercedes, deve anche guardarsi dalla concorrenza

interna di un Bottas, vera variabile impazzita dopo la conquista del primo Gp di F.1 della carriera. Il trionfo di Valtteri ha ispirato anche il nostro servizio di copertina legato ai rapporti di coppia tra compagni di squadra dopo il poker di Gp disputati. Un'analisi team per team che porta alla luce situazioni non scontate.

E non c'è niente di scontato neanche nella Grande Sfida che attende Fernando Alonso in vista della 500 Miglia di Indianapolis. La discesa in campo del fenomeno di Oviedo è uno spot meraviglioso per tutto il Motorsport. Quel Motorsport che si appresta adesso a celebrare i 35 anni dalla scomparsa di Gilles Villeneuve. Era l'8 maggio del 1982 e fece piangere tutti gli appassionati. Autosprint dedicherà prossimamente uno speciale al funambolo canadese che debuttò in F.1 40 anni fa a bordo di una McLaren al Gp di Silverstone il 16 luglio del 1977...

Già, i favolosi Anni Settanta. Quelli della Grande Epopea Lancia e Fiat nei rally iridati. I primi Grandi Successi firmati da Cesare Fiorio, un nome un mito che adesso sta combattendo in un letto d'ospedale. Tieni duro, grande capo: tu sai come si fa a vincere. ●

FORMULA UNO

- 10 VERSO GP SPAGNA LÀ DOVE TUTTO È INIZIATO
- 14 VERSO GP SPAGNA KIMI ANCORA MANCA
- 16 VERSO GP SPAGNA RAPPORTI DI COPPIA
- 30 VERSO GP SPAGNA LA PROVA DELLA VERITÀ
- 32 VERSO GP SPAGNA I GUAI RED BULL
- 34 MINARDI VINCE NEL PADDOCK E IN PISTA

VELOCITÀ

- 36 INDYAVOLATO EFFETTO ALONSO
- 42 GP3 SERIES VENTI DI SFIDA
- 44 WEC 6 ORE DI SPA
- 50 ELMS AL VIA A MONZA
- 64 DTM HOCKENHEIM
- 66 BLANCPAIN GT SPRINT BRANDS HATCH
- 69 TCRSERIES SPA
- 70 F4 TRICOLORE ADRIA
- 72 TRC ITALY ADRIA
- 74 ACCORSI DA CORSA
- 77 CEM RAMPA DI LANCIO FAGGIOLI

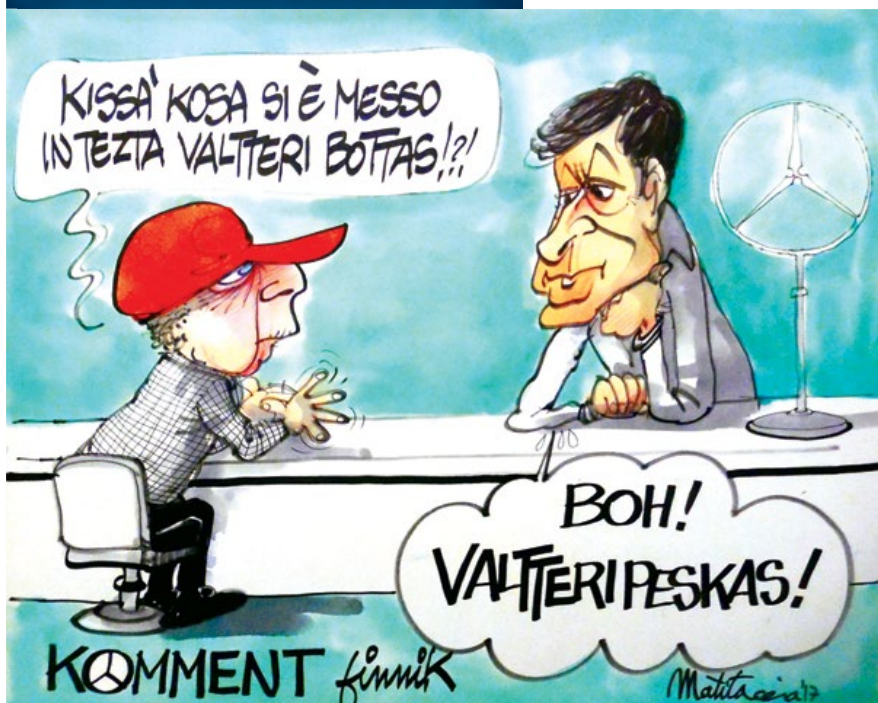
RALLY

- 52 MONDIALE HYUNDAI FORTE OVUNQUE
- 56 ADDIO TIMO MAKINEN

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 IL FLOBERT
- 24 CUORE DA CORSA
- 40 BASTIAN CONTRARIO
- 63 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 79 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

domenicaserre



SCATTO FISSO



Caro **Lorenzo**, sono passati 50 anni

Mezzo secolo dalla scomparsa di Lorenzo Bandini. Terribile. Chi ha un'età per rimembrare quella tragedia sobbalzerà di fronte all'incedere del tempo, ma resterà fermo nell'inscalfibilità del ricordo, dell'emozione e dell'affetto che il pilota italiano della Ferrari seppe suscitare. Per come viveva, correva e, purtroppo, anche per il modo agghiacciante con cui è terminata la sua esistenza, il 10 maggio 1967 a Montecarlo. Furono le ustioni riportate nell'incendio seguito al crash della sua Ferrari 312 - che aveva impattato all'uscita della chicane, nella sezione portuale del tracciato cittadino - a rapire per sempre Lorenzo e il suo bel sogno. Aveva appena 31 anni e stava partecipando al suo 42esimo Gp, con una vittoria, una pole e due giri più veloci nel ruolino. Non sarà mai dimenticato.







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

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



IL FASCINO DELL'IMPREVISTO

L'inattesa fuga
per la vittoria di Bottas
culminata con la meritata
bandiera a scacchi presa
con un pizzico di vantaggio
sulla Ferrari di Vettel.

il podio con
l'immane Putin
e la familiarità ancora
una volta mostrata
dal leader russo
al pur giubilato
Ecclestone
sono i leit
motiv del
Gran Premio
di Russia

Insalata



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Hotel e treni

La cartolina del Gran Premio è quella che ritrae il presidente russo Vladimir Putin nella stanzetta dove sostano i piloti prima di salire sul podio. Con Raikkonen girato da una parte, Bottas dall'altra e Vettel impegnato a pensare alle sue cose. Poi entrano Putin e altri soggetti in sospenso tra nomenclatura e servizi segreti, tutti in cerca di un contatto con quei ragazzotti che sono lì, con le tute madide di sudore. E che cosa dice Putin? «Avete visto quanta gente sulle tribune? Un successo, tutti gli hotel sono pieni». Assenso generale dinanzi a una dichiarazione da extraterrestre, come se il presidente neppure avesse visto la gara. Ci mancava solo che aggiungesse che in Russia i treni sono in orario e ci saremmo ritrovati indietro di mezzo secolo...

Cerimoniale

Il momento clou del Gp di Russia è stato quando Putin si è finalmente presentato in tribuna, a gara largamente iniziata. Conoscendolo, si è avuta la preoccupazione che facesse ripetere la partenza, subito scongiurata dal suo entourage. Ma è stato bello il cerimoniale, con Putin che, come prima cosa, ha dato la mano a Bernie Ecclestone, ribadendo chi, secondo lui, è il vero padrone della F.1. Poi si è rivolto a Chase Carey come se fosse stato uno sconosciuto incontrato per caso. E per tutto il resto della giornata, Putin ha avuto come interlocutore solo Bernie. Alla faccia degli americani che si sono comprati i Gp e che Vladi ha bellamente ignorato.

IL FASCINO UN PO' SURREALE DI SOCHI, TRA I COMMENTI DI PUTIN CHE DIMOSTRA DI ADORARE BERNIE E I PROCLAMI DI BOTTAS IL QUALE SVELA DI PUNTARE ALL'IRIDE



russsa

Piano

A proposito di Bernie Ecclestone: viene invitato da un tot di vecchi amici potenti, ovunque si disputa un Gp. Il fatto è che a questo punto, servirebbe un Piano B. Giusto per godersi un gran finale, lontano da ciò che ama ma che qualche fastidio gli procura ogni volta che mette piede in un paddock.

Comunicazioni

Bisogna fare una petizione. Quella di poter ascoltare liberamente tutte le comunicazioni dei piloti via radio. Perché ne uscirebbe un teatrino surreale, a metà tra Ionesco e Jannacci. Già adesso c'è da divertirsi con i pochi spezzoni, filtrati come il Braulio, che ci fanno ascoltare. Con Raikkonen che non si capacita di come Bottas sia in testa. O le fantascientifiche comunicazioni tra Hamilton e i suoi uomini. «Vai piano, le temperature sono alte». «Ricevuto». E subito dopo ecco il giro più veloce, sino a quel momento, di Lewis. «Non ce la faccio ad andare più di così», aggiunge a un certo punto Ginetto. E infatti compie un passaggio in cui va più forte di Vettel e Bottas, in lotta per la vittoria. Dialoghi di altre dimensioni.

Ultrà

I tifosi di Raikkonen sono davvero irriducibili. Guai a toccare Kimi. Per loro, trattasi (ancora) di un fenomeno velocistico incompreso e maltrattato da osservatori parziali e incattiviti. Gli argomenti per aggredire chiunque si permetta una critica al Findus sono sempre gli stessi: la Ferrari ha fatto la macchina per Vettel; la Ferrari fa strategia a favore solo di Vettel; le prestazioni di Seb e Kimi sono equivalenti... e via di questo passo. Indicare la classifica del Mondiale non serve e nulla. Domandare quale quizzo clamoroso di Kimi può essere citato ripassando la storia recente è inutile. Raikkonen è il più forte di tutti. Chi non lo capisce è fazioso, malvagio e incompetente.

Band

Va maluccio questo campionato per Palmer. Uno strafalcione via l'altro, mentre Hulkenberg fa la sua porca figura in qualifica e in gara quasi tutti i weekend. Pare che la Renault abbia chiesto agli eredi di Keith Emerson e Greg Lake (entrambi scomparsi) di trovare un modo per riformare la celebre Band, anche con dei sosia, tirando dietro Palmer, appunto. Invece di prenderle, comincerebbe a suonarle anche lui, povero disgraziato. Con sollievo massimo del team.

Misteri

Alonso che guarda, senza vederlo, il video della gara, è l'emblema della situazione McLaren-Honda attuale. Che si cerca di mascherare con la notizia di Fernando che va alla 500 Miglia di Indianapolis. Con una macchina che si chiama McLaren-Honda! Una clamorosa presa in giro. O una azzardata trovata di marketing. Perché tutti i telai di Indy sono marchiati Dallara e non esiste una McLaren fatta apposta per la gara. E poi in mezzo a tutto questo casino, arriva l'annuncio che la Sauber adotterà motori Honda nel 2018, al posto dei propulsori Fer-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





rari. Una comunicazione che non eccita nessuno e manda - ulteriormente - in depressione gli svizzeri, che già sono ai primi posti nella classifica dei suicidi nel mondo. Come direbbe Raikkonen: "Bwoah..."

Record

La Red Bull sta tentando di battere il record più clamoroso del 2017. Rendere Verstappen innocuo come un Ericsson qualunque. In Russia è andata in scena una prova generale, con Max completamente tagliato fuori da ogni discorso interessante. Correva laggiù, in una landa desolata, senza dare nell'occhio. Se andiamo avanti così, Verstappen, ambizioso e nervosetto com'è, annuncerà la sua partecipazione alla 24 di Le Mans, giusto per tirarsi su il morale. È stato visto infatti confabulare a lungo con Alonso per capire come si fa a trovare una via di fuga quando il morale caracolla.

Presenze

Ci sono gli alieni, questo è chiaro, noi ne abbiamo conosciuti un paio che per non farsi sgamare fanno i rapper. Sono tra noi, tangibili, basta un'occhiata per inquadrali. Alcuni girovagano nei box, al servizio dei piloti. Li potete vedere nelle salette delle premiazioni, col casco del loro driver tra le mani. Oppure sugli schieramenti di partenza che agguistano la visiera. O intenti a mettere il microfono per registrare le nullità che i piloti dicono ai giornalisti. Li chiamano a volte trainer, a volte pr, a volte manager. Forse bravi, ma sempre inutili in certi momenti. Eppure iper-presenzialisti, perché gli alieni sono anche un po' narcisi...



UN GRAN PREMIO RICCO DI SPUNTI
Sopra, Mario Isola della Pirelli, a sinistra il colpo d'occhio a Sochi e, al centro, le Force India di Perez e Ocon con la Red Bull nel mirino. Quindi Alonso malinconicamente out nel giro di ricognizione e i monti innevati a far da corona al Gran Premio di Russia, con la Ferrari di Raikkonen in primo piano

Isola

Mario Isola, responsabile della Pirelli nelle corse, ruolo non certo da poco, è una persona gentile, educata, di ottime maniere. Che non si tira mai indietro, anche se sarebbe ora, dinanzi alle domande impossibili che gli riservano a metà gara: «Ma quanti altri giri può fare Hamilton con le Ultrasoft?». Oppure: «Vettel può arrivare alla fine con le Supersoft?». E lui, che come un medico è legato al segreto professionale, deve fare i salti mortali per rispondere senza dire nulla e quindi si aggrappa a frasi tipo «Bisogna vedere come si evolve l'asfalto», oppure «Dipende dall'assetto che tizio ha», o, ancora «Dobbiamo capire quanto incide il carico della sua vettura e la strategia che decidono ai box». Povero Mario, talvolta preferirebbe trovarsi all'Isola...dei Famosi.

Tre

La Gp3 debutterà in Spagna. Noi abbiamo già scelto il nostro beniamino. Trattasi di Giuliano Alesi, figlio di Jean e di Kumiko Goto. Motivo: raramente capita di incontrare un ragazzo così educato, dedicato, pacato. Il che è clamoroso considerato il suo papà, un pilota tutto fuoco. Quindi, siccome vogliamo bene a entrambi, siamo pronti a fare il tifo. Forza Giuliano!

Anniversario

Il Ferrari Club Vedano al Lambro, ha festeggiato i suoi 50 anni di vita. Un primato assoluto. Al pranzo, celebrato poco fuori Milano, hanno partecipato tanti amici, a cominciare dal fenomenale Tino Brambilla, in gran forma nonostante volo automobilistico sulla Serravalle. Ospite d'onore il giovane Charles Leclerc, talento della Gp2 e della Ferrari Academy. Carino, gentilissimo, pronto a far festa insieme con i soci del club. Chissà se resterà così e per quanto. Basterebbe tenerlo lontano dai suoi prossimi colleghi.

Ambizioso

«Sì, come obbiettivo ho il mondiale», ha detto Bottas guardando nel vuoto, dopo la vittoria di Sochi. Incredibile ma ti pare che anche questo qui voglia il titolo? Ma come si permette? Se sino a ieri era in un team di serie B e si prendeva un giro a gara? E poi, dopo che quel rompiscatole di Rosberg si è fatto da parte, possibile che arrivi un altro con ambizioni campate in aria e sogni abnormi da realizzare? Basta, la Mercedes mi ha stufato! Considerazioni che di sicuro sta facendo Hamilton in questo momento. Gliel'abbiamo lette nel pensiero, ma la telepatia non si può (ancora) mettere tra virgolette. ●

VERS
GP
SPAGNA

di Andrea Cordovani

Barcellona là dove tutto è

LA F1 TORNA ALLE ORIGINI DEL MONDIALE 2017, PROPRIO SULLA PISTA CHE PER PRIMA, NEI TEST, RIVELÒ LE QUALITÀ DELLA NUOVA ROSSA. CHE È PRONTA A STUPIRE ANCORA

Santander



a iniziato

MERCEDES PRESA A TENAGLIA?

Sopra, Bottas a Sochi dopo l'arrivo vittorioso, circondato dalle Rosse di Vettel e Raikkonen, che promettono lotta dura alle Stelle d'Argento anche nel Gp di Spagna

Riecco la Catalunya, là dove tutto è iniziato, le origini del Mondiale 2017. I Nuovi Mostri tornano a Montmelò su quella pista che li ha tenuti a battesimo nei test invernali. Il primo avamposto di una stagione che doveva essere in un modo e che invece ha iniziato a essere in un altro, regalando sorprese ed equilibrio. Si riparte dal 2 a 2 Ferrari-Mercedes, con la Casa della Stella davanti di un solo punto al Cavallino nel Costruttori e Sebastian Vettel al comando nel Mondiale Piloti. Riecco la Catalunya, tra Barcellona e Tarragona, la pista di decollo di un campionato giocato soprattutto in fabbrica che per il quinto round della stagione promette ancora di non essere scontato e banale. Ha spiegato subito dopo il Gp di Sochi, Niki Lauda: «La Ferrari è chiaramente davanti. Dobbiamo analizzare esattamente cosa non funziona e fare le mosse giuste per Barcellona, perché tutte le squadre porteranno degli aggiornamenti. Noi abbiamo una macchina troppo pesante, dobbiamo migliorare l'aerodinamica e, soprattutto, dobbiamo capire perché, le nuove Pirelli non funzionano bene come sulla Rossa». Ha puntualizzato il presidente della Ferrari, Sergio Marchionne: «In F.1 abbiamo fatto dei progressi significativi. Siamo saliti sul podio in tutti e quattro i Gp finora disputati ne abbiamo portato a casa due vittorie. Abbiamo fatto un recupero miracoloso rispetto alla stagione 2016, che ci ha permesso di riportare la Ferrari sui valori che le competono e di ricoprire un ruolo di candidata al titolo che fa paura ai più, inclusi i nostri colleghi di Stoccarda. Dobbiamo tenere la testa bassa, dopo gli ultimi dieci anni che abbiamo passato non dobbiamo mollare, anzi, non dobbiamo sottovalutare la concorrenza, soprattutto la Mercedes, è un avversario formidabile da rispettare per quello che ha fatto negli ultimi anni e sarà certamente un rivale difficile da battere, per noi già rappresentare una sfida di pari livello con loro è un grande successo».

Già, finora il Mondiale 2017 s'è giocato sul filo di un grandissimo equilibrio. Ma adesso la Formula Uno è in piena età dello sviluppo. Barcellona da sempre è il circuito deputato per mettere in pista tante novità. Ce ne saranno diverse anche sulla Ferrari, non tutte visibili. Tornano alla mente le parole di Mattia Binotto alla vigilia della stagione: «La vera sfida in F.1 è sempre quella: non essere bravi ma essere i migliori; bisogna arrivare prima degli altri nello sviluppo, cercare di portare più innovazione e più prestazione prima degli altri».

«Se a novembre 2016 mi aveste chiesto quale era l'unica squadra che avrebbe potuto battere la Mercedes, vi avrei detto la Red Bull: questo perché in alcune gare dell'anno scorso, hanno fatto un ottimo lavoro e il loro motore è migliorato. Invece la Red Bull non ha fatto la macchina giusta e la Ferrari sì». L'ha spiegato di recente Felipe Massa, l'ex del Cavallino che ha poi sottolineato: «Penso che la Ferrari stia facendo qual-



LA PRESSE

«...cosa che nessuno si aspettava quest'anno. È veramente bello e dimostra che anche avere Adrian Newey in squadra non significa per forza che sarai il migliore di tutti. Penso che se si mettono le persone a lavorare insieme in diverse aree, anche se non hanno nomi altisonanti possono fare un buon lavoro».

Riecco la Catalunya, con la sua pista tosta, la stessa che l'anno scorso ha visto la prima (e finora) unica vittoria di Max Verstappen. Quel giorno le due Ferrari salirono sul podio, dopo il patatrac Rosberg-Hamilton, e fu l'inizio della fine. L'ultima vittoria in Spagna per la Rossa è datata 2013 e fu firmata da Alonso. Seppur a testa bassa e coi piedi per terra, il Cavallino ha voglia di tornare a galoppare davanti a tutti proprio a Montmelò. Là dove tutto è iniziato. ●



LA PRESSE

TANTI EX FORMULA UNO RIUNITI AL MINARDI D

La F.1 dei Nuovi Mostri? Ne abbiamo parlato al Minardi Day con alcuni ex. Ecco i loro pareri.

Emanuele Pirro, ex test driver McLaren e pilota ufficiale Benetton e Dallara tra '89 e '92: «In qualsiasi competizione agonistica, il non sapere fino all'ultimo chi vincerà, rappresenta un elemento fondamentale. È bello vedere, inoltre, che in questa F.1 c'è spa-



zio per piloti che, finora, magari sono stati giudicati immeritamente delle seconde guide. Non sono favorevole all'escalation della velocità, perché lo show non è direttamente proporzionale ad essa. Anzi, l'aumento progressivo delle velocità espresse da ingegneri e regolamenti, nel corso della storia, ha portato a realizzare piste più impersonali, con lo scopo di rallentar-

le. Tuttavia le monoposto 2017 sono più fisiche e brutali, stancano maggiormente i piloti e questo è positivo. Qualsiasi sport deve trasmettere al pubblico la sensazione che lo pratica e la sta mettendo tutta, sia dal punto di vista dell'abilità e della destrezza, sia dal punto di vista dello sforzo fisico».

Gabriele Tarquini, in F.1 dall'87 al '92 e nel '95: «Gli ultimi 3 anni sono stati un'egemonia Mercedes e a seguire interamente un Gp erano più che altro gli appassionati incalliti di questo sport. Ora in-

vece abbiamo 4 vetture che possono vincere e quindi la competizione è più spettacolare ed emozionante per tutti i tifosi. Le F.1 ora sono più gradevoli da vedere, ma permettono anche ai piloti di spingere di più: non si registrano cali di prestazione dovuti alle gomme e ai consumi, che negli ul-



timi anni erano un limite importante per lo show, ora sono sotto controllo. Purtroppo Red Bull ora è lontano dal vertice, ma sarebbe davvero bello vedere Ricciardo e Verstappen risalire la china. Intendiamoci, Vettel ed Hamilton sono sempre al top, ma anche Raikkonen lo vedo sul pezzo, forse ci ha solo messo un po' più di tempo a digerire la vettura rispetto al compagno. Bottas è un pilota ancora da scoprire e non dimentichiamoci che Sochi è una pista su cui è sempre andato forte. Quest'anno sarà

Berger: «Ferrari quanto sei forte!»

L'EX DEL CAVALLINO SPIEGA: «PENSO PROPRIO CHE QUEST'ANNO CI SIANO BUONE CHANCES PER SEB E LA ROSSA DI VINCERE IL TITOLO»



Sopra, Gerhard Berger, attualmente a capo del board dell'Itr la società che organizza il Dtm. Nell'altra pagina: Hamilton contro Vettel; i due superfavoriti alla conquista del titolo

Il Mondiale di F.1 approda al Montmelò, un tracciato molto completo e, dal punto di vista tecnico, quasi spietato. Una pista che mostra in maniera genuina i punti di forza e le lacune delle monoposto. Ed il Circus farà tappa in terra catalana con una situazione di assoluto equilibrio, con Mercedes e Ferrari distanziate di un solo punto nel Costruttori e con Sebastian Vettel a fare la lepre un quella riservate ai Piloti. 2 vittorie e 2 secondi posti. Ed un potenziale ancora da esplorare per quel che concerne i limiti assoluti della sua monoposto. Il tedesco a Sochi se l'è giocata fino alla fine, la vittoria era alla portata ed è sfuggita per un dettaglio, la partenza, che alla fine è pesato tantissimo. Ma i 13 punti di vantaggio su Hamilton parlano chiaro: fino a questo punto è stato lui il primo della classe, quello che ha compiuto il percorso più pulito. Tra i due, ora è spuntato Bottas, a minare le certezze del britannico, a toccare con mano un traguardo che alcuni vedevano ancora distante dalle sue possibilità. La geometria non è un reato, e questa triangolazione promette toni incan-

CONOSCO MOLTO BENE VETTEL: QUANDO FIUTA DAVANTI A SE UNA PREDIA NON SE LA FA SCAPPARE

GERHARD BERGER

”

descenti nel Gp di Spagna. Ne abbiamo parlato con Gerhard Berger, uno che come pochi ha l'esperienza per leggere questo particolare momento e dare il suo punto di vista. Sull'esplosione della Ferrari, sulla cattiveria agonistica di Vettel e sulle paturnie che Bottas rischia di far venire a Hamilton. «Sono davvero contento che la Ferrari abbia fatto un lavoro fantastico nei mesi invernali e si sia presentata al top della competitività quest'anno. È incredibile quanto la Casa di Maranello sia forte quest'anno e non posso che fare i complimenti a chi ha reso possibile questa crescita. Questa Ferrari al vertice è davvero una realtà». Berger, che ora sta lavorando alacremente per rafforzare la piattaforma del Dtm, ha le idee molto chiare anche sul potenziale di Vettel e su quello che il tedesco ci potrà far vedere nelle prossime corse. «Conosco Sebastian molto bene dai miei tempi in F.1. È un ragazzo che ho seguito da vicino, con un'incredibile fiuto per la vittoria. Quando fiuta davanti a se una preda non se la fa scappare. E ora che "sente" che la Ferrari può lottare per il titolo sarà, ancora più affamato e determinato! Penso proprio che quest'anno ci siano buone chances per Seb e per la Rossa di vincere il titolo». Quanto a Hamilton, Berger non pensa che Bottas possa più di tanto incidere sulla sua resa in pista: «Valtteri è un gran

pilota e sono contento abbia vinto la sua prima gara. Se lo meritava davvero. Nelle ultime due corse è stato davvero molto bravo. Ma Hamilton è un talento incredibile e tornerà presto a prescindere dalle performance del finlandese».

Alessandro Gargantini

AY PROMUOVONO IL CIRCUS DEI NUOVI MOSTRI

una Mondiale deciso dai dettagli: Hamilton e Vettel se la giocheranno anche con l'aiuto dei compagni di squadra, ogni singolo punto sarà determinante per la conquista del titolo e vedremo, probabilmente, dei giochi di squadra che non accadevano da tempo».

Gabriele Tredozzi, ingegnere e direttore tecnico Minardi dal 2001 al 2005, ha posto l'attenzione sul diverso uti-

lizzo riservato al Drs dopo il cambiamento regolamentare: «Con le attuali condizioni, il Drs non produce l'effetto di agevolare i sorpassi, date le macchine con gomme più larghe e la riduzione della velocità massima che si genera.

Lo scorso anno abbiamo avuto tanti sorpassi, ma si diceva che la F.1 era noiosa.

Dunque accettiamo questo

cambio regolamentare che ha portato buoni risultati. Personalmente avrei spinto un po' meno sull'aerodinamica beneficiando il grip meccanico».



Gian Carlo Minardi: «Approvo il cambiamento radicale ed organizzativo che abbiamo avuto in Formula

Uno quest'anno. Mercedes è senza dubbio la scuderia da battere, ma se messa sotto pressione, ha dimostrato di poter commettere errori. La stagione per Ferrari è partita benissimo e se suoneranno un po' la carica a Raikkonen, il team di Maranello potrà ambire al titolo Costruttori. Vedo una massima serie molto competitiva ed estremamente interessante. Tra i primi quattro protagonisti c'è un duello sui tempi sul giro che non vedevamo da tanti anni. Anche nelle retrovie, seppur con tanti pro-

blemi, i piloti riescono a dire maggiormente la loro. La F.1 è complicata, difficile da gestire, ma è sempre la massima espressione del motorsport». Gian Carlo ha concluso il suo intervento spendendo due parole sull'imminente Gp di Spagna: «Il tracciato di Catalunya sarà un bel test, un campo dove si potrà intravedere qualcosa in termini di cambiamenti, soprattutto dal punto di vista degli sviluppi. Si vocifera, inoltre, di una nuova Red Bull dopo il Canada. Vedremo...».

Alessandro Bucci



di Carlo Vanzini Sky F.1

Celo, celo, celo, manca... Bastano queste semplici parole per innescare ricordi d'infanzia, adolescenza o, perché no, ricordi recenti, di un tempo passato ad attaccare figurine.

Ancor di più e qualcuno adesso penserà, "ah è vero", quando non c'erano solo i calciatori protagonisti delle raccolte, ma anche gli altri sportivi, gli eroi della Formula Uno compresi...

Già bei tempi, ma cosa ne sanno i Duemila? (Cit. Gabri Ponte, eh che livello culturale sfoderò?)

Allora era un classico, proviamo ad applicarlo oggi, al campionato: Vettel celo, (Australia e Bahrain), Hamilton, anche se ogni tanto si scolla, celo (Cina), Bottas, anche se è sorprendente averlo trovato co-



Raikkonen ancora manca

PER IL CIRCUS È UN ANNO STUPENDO, ECCO, DICIAMO DI COLOR FUCSIA, IN F.1 SIMBOLO NOBILE DELLA MIGLIOR PRESTAZIONE MA PER ORA LATITA L'ACUTO DEL SECONDO PILOTA DELLA ROSSA

sì in fretta, celo (Russia) e Kimi? Manca! Se scaviamo bene nei risultati, ci accorgiamo che Raikkonen, in una stagione fucsia, colore simbolo, in F.1, della miglior prestazione assoluta e ormai tormentone Sky, anche solo quando chiedo "scusi dove è il bagno", mi sento rispondere "di là, fucsia", beh dicevamo, senza divagare troppo sui colori, vediamo che Kimi fucsia, almeno in parte, lo è.

Alla voce giri veloci 2017, in gara, è in testa con Hamilton, 2 a 2, e nella classifica di tutti i tempi addirittura è secondo solo a Schumacher, 77 a 45.

Questo cosa vuol dire e che c'entra con celo, celo, celo manca?

Che il piede, a tratti, "celo" ha ancora, ma "manca" di continuità.

È difficile pensare che nella stagione dei -2 ai 40 anni, che in effetti suona peggio che dire 38, ma da più l'idea, possa ritrovare l'iceman mood, ossia giri a martello, in fotocopia, al millesimo e quindi trovare quell'insieme di cose che gli consentano di essere o tornare a essere il migliore

e di essere fucsia anche sotto la bandiera a scacchi la domenica. Nella testa, come tutti quelli che non si inchinano (tutti!!!) al passare degli anni, sicuramente "celo" ha, ma nei fatti, quando si tira la riga, manca. O troppo sottosterzo o il treno di gomme che non va o la strategia diversa da Vettel o la dormitina al via..

Non a caso la classifica del mondiale vede tre piloti, in fuga, racchiusi in 23 punti. Basta una vittoria e di fatto anche il terzo, Bottas, potrebbe diventare leader mentre lui, Kimi, è già con un Gran Premio e mezzo di ritardo da Vettel.

In Spagna, dove è andato 5 volte a podio e dove ha vinto 2, sfiorando la terza un anno fa, sorpreso solo dal successo più fucsia di tutti i tempi, di Verstappen, sarà il momento verità, Kimi celo o manca? Vince anche lui o no?

Vabbè, ma chi se ne... dicono i ferraristi d'oggi, è sufficiente avere Vettel in testa e Raikkonen ad aiutarlo, il resto conta poco. Sì, vero, ma per lo spettacolo di un mondiale molto aperto e molto fucsia, giocato

sui centimetri, millesimi e dettagli, un suo successo sarebbe il massimo. Lo riavremo in corsa, 10 anni dopo l'unico titolo vinto e per di più a noi amanti del celo, celo, celo, manca, non piace avere troppe doppie. Riguardando ai mondiali, ti accorgi infatti che per trovare tre piloti in 25 punti, bisogna andare al 2012, ma poi guardi bene e ti accorgi che nelle prime quattro gare di 5 anni fa, avevano vinto quattro piloti diversi, di quattro scuderie diverse, Vettel-RedBull, Alonso-Ferrari, Hamilton-McLaren e Rosberg ai primi vagiti veri della neonata Mercedes. A fine stagione erano 8 i piloti ad aver vinto almeno una gara. Ecco non pretendiamo sì tanta grazia, perché Lewis contro Seb è già qualcosa che vale Federer contro Nadal, ma se proprio dobbiamo osare chiedere qualcosa in più, a questo campionato, ci piacerebbe riavere almeno i magnifici 4, come nel 2007. Quattro piloti e due scuderie in lotta per il titolo, fino alla fine o a ridosso della fine. Bottas con la bella vittoria in Russia, ma anche o soprattutto con le due qualifiche consecutive chiuse davanti a sua maestà della pole, Hamilton, si è messo in corsa, "manca" Kimi.

Certo se proprio, proprio, potessimo scegliere di aprire la bustina con le figurine che ci mancano a completare l'album, non ci dispiacerebbe trovare anche un Verstappen e un Ricciardo. Vengono i brivi-



PROSSIMO GP



14 MAGGIO

GP SPAGNA VIA ALLE 14.00 DIRETTA SKY E DIFFERITA RAI

Circuito Catalunya, Barcellona
4655 m / 66 giri / ore 14,00

I PRIMATI

In prova: R. Barrichello (Brawn Gp Bgp001/Mercedes, 2009)

1'19"954, media 209,595 km/h

In gara: K. Raikkonen (Ferrari F2008, 2008) 1'21"670, media 205,191 km/h

Distanza: F. Massa (Ferrari F2007, 2007) 1H31'36"230, media 198,102 km/h

LA PRESSE

di a pensare a cosa sarebbe se anche loro fossero vicini. Vediamo, magari riescono a spremere la lattina e a tornare ad essere frizzanti.

In tutto questo c'è anche un campionato parallelo che si corre nel paddock, quello dei sedili 2018. La situazione è tutt'altro che fluida, anzi è bella fucchia.

Bottas ha un solo anno, Vettel è in scadenza e a quel sedile Mercedes, quando d'inverno faceva freddo e si intristiva per le giornate grigie e la polvere sui trofei mondiali ormai datati, ci ha sicuramente pensato, poi ha conosciuto Gina e le "donne" si sa, fanno cambiare idea in un lampo. Hamilton sa, da grande rockstar qual è, che non può non salire sul palco, un giorno, vestito di rosso. Verstappen, papà, spinge perché il tempo vola e anche se il figlio ha ancora i brufoli, se non trova un top team o Red Bull non si riscopre grande, rischia, siamo certi di no, ma rischia di restare un mago senza bacchetta mentre Ricciardo è a rischio perdita sorriso!

Anche qui Kimi manca. Già lui non può fare altro che fare il suo, dovesse andare più forte di così, tanto di guadagnato, dovesse andare così e non far mancare punti costruttori alla squadra, andrebbe bene per una riconferma. In fondo lui manca, ma di fatto, pensandoci bene, è l'unico che, alla voce "serenità", non può che dire, cello! :) ●



SUTTON-IMAGES.COM

IL GP, LA F.2 E LA GP3 SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI

VENERDÌ 12 MAGGIO

| | | |
|------------|-------------|-------|
| SkySportF1 | libere 1 | 10.00 |
| SkySportF1 | libere 2 | 14.00 |
| RaiSport | libere 1 | 14.30 |
| RaiSport | libere 2 | 19.00 |
| SkySportF1 | F.2 Qualif. | 15.55 |

SABATO 13 MAGGIO

| | | |
|------------|-------------|-------|
| SkySportF1 | Gp3 Qualif. | 9.45 |
| SkySportF1 | libere 3 | 11.00 |
| RaiSport | libere 3 | 15.30 |
| SkySportF1 | Qualifiche | 14.00 |
| Rai2 | Qualifiche | 17.55 |
| SkySportF1 | F.2 Gara-1 | 15.40 |
| SkySportF1 | Gp3 Gara-1 | 17.20 |

DOMENICA 14 MAGGIO

| | | |
|------------|--------------|-------|
| SkySportF1 | Gp3 Gara-2 | 9.15 |
| SkySportF1 | F.2 Gara-2 | 10.25 |
| SkySportF1 | Gara | 14.00 |
| SkySportF1 | Gara replica | 17.00 |
| SkySportF1 | Gara sint. | 20.30 |
| | | 23.00 |
| Rai2 | Gara | 21.00 |

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 12 a domenica 14 maggio su www.autosprint.it e su [twitter @autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



VERSO GP SPAGNA

di Alessandro Bucci

fotografie COLOMBO, GETTY IMAGES, SUTTON-IMAGES.COM

I primi quattro Gp 2017 hanno messo in vetrina un Mondiale di F.1 molto combattuto e ricco di spunti risvegliando la passione di tanti appassionati stanchi di una Formula-Drs senza vere lotte tra scuderie, stradominata dalla Mercedes e vivacizzata "solamente" dalla rivalità tra Lewis Hamilton e Nico Rosberg. I confronti casalinghi all'interno dei 'big three' sembrano suggerire, almeno per ora, delle gerarchie abbastanza definite, con Hamilton e Vettel accompagnati dagli 'scudieri' Raikkonen e Bottas (sebbene il numero 77 abbia tirato fuori gli artigli a Sochi) e con un Max Verstappen capace di tener testa a Daniel Ricciardo, dopo



Rapporti di coppia

averlo sofferto un po' nel 2016 in termini di costanza nei risultati. Per quanto concerne la lotta per la 4^a e 5^a piazza nel Costruttori, c'è una Williams che corre con un solo pilota: Felipe Massa in modalità 'chioccia' nei confronti del debuttante Lance Stroll, mentre Force India può contare su un'accoppiata di piloti eterogenea e frizzante, con Sergio Pérez nel ruolo di mattatore e con un Esteban Ocon che ha dimostrato una bella crescita e non ha affatto sfigurato nei confronti del più esperto compagno messicano. Discorso diverso invece per Toro Rosso, con Carlos Sainz più competitivo rispetto a Daniil Kvyat, anche se il duello tra i due non presenta un

VALTERI SUBITO IN FUGA PER LA VITTORIA

Sotto, Bottas davanti a tutti a Sochi subito dopo il via. Il finlandese che avrebbe dovuto essere solo un onesto gregario, scattato dalla seconda fila, ha prima passato tutti e poi si è lanciato a conquistare la vittoria del primo Gp della carriera

gap così elevato come le fredde statistiche vorrebbero suggerire. Anche Nico Hulkenberg in Renault è nettamente più competitivo rispetto al desolante compagno di squadra Jolyon Palmer. Esistono infine situazioni non propriamente delineabili, come l'altalenante situazione in Sauber (Marcus Ericsson che si è visto alternare come compagno di squadra Pascal Wehrlein e Antonio Giovinazzi) e i duelli casalinghi tra Romain Grosjean-Kevin Magnussen e Fernando Alonso-Stoffel Vandoorne, falcidiati dai numerosi ritiri incontrati nei 4 Gp finora disputati. Ma andiamo a scoprire quali sono i reali rapporti di coppia... ●



ALLA VIGILIA DEL QUINTO ROUND DEL MONDIALE SI INIZIANO A DELINEARE I REALI VALORI: ECCO CHI SVETTA FRA I COMPAGNI DI SQUADRA E CHI DEVE GUARDARSI ALLE SPALLE COME HAMILTON, PER IL QUALE BOTTAS PUÒ DIVENTARE UN PERICOLO E ANCHE UN POSSIBILE ALLEATO DI VETTEL NELLA CORSA AL TITOLO

MERCEDES

Adesso Valtteri spaventa Lewis

Il sorprendente guizzo di Valtteri Bottas nel Gp di Russia ha sorpreso molti. Neanche due settimane fa tutti bollandano il numero 77 come probabile scudiero dichiarato del 3 volte iridato Lewis Hamilton, ma ecco che il finlandese ha dimostrato di poter dire qualcosa in più del previsto. Che Valtteri sia un buon pilota non si scopre certo ora che indossa la divisa Mercedes, ma è indubbio che non ci si aspettava un exploit di questo calibro da parte sua, scattato dalla 2ª fila come un leone ed in grado di reggere alla pressione di Vettel nel finale di gara. È chiaro, adesso, che se Hamilton va in "black out" (come in Russia), Bottas è in grado di approfittarne e di sbaragliare gli avversari, senza contare che è già stato autore di una bella pole in Bahrain, approfittando, anche in quel caso, di un piccolo errore di Lewis. Se durante la pausa invernale la coppia di piloti aveva rimediato qualche frizione, il dipanarsi della stagione ha visto una situazione più tranquilla, con tanto di chiarimento pubblico a Sochi in merito ai discussi team orders impartiti dal team ai suoi alfiere nella tribolata corsa di Sakhir, dove il finlandese è stato costretto a cedere per 2 volte la posizione ad Hamilton in virtù di un passo gara non competitivo quanto quello del compagno di squadra. Tra Hamilton e Bottas sembra esserci un rapporto molto professionale in seno al team, fatto di scambi di complimenti reciproci e sano realismo, pur tenendo conto dei rispettivi caratteri dei due piloti, praticamente agli antipodi.

Da una parte infatti c'è una sorta di rock star moderna, pilota dal talento smisurato e dalla personalità variegata ed artistica, dall'altra ecco invece un placido ragazzo scandinavo, buon pilota, tutto concentrato sul lavoro, molto discreto e riservato. Si vedono le divergenze caratteriali tra i due driver anche solo da come festeggiano i successi: mentre Lewis coinvolge il rivale Vettel tra baci e abbracci, mettendo giustamente in risalto quella che può essere una bella battaglia tra campioni per il titolo, il finlandese ha festeggiato il primo successo in F.1 si con gioia, ma contenendosi molto. Dopo 4 round Hamilton ha collezionato 73 punti, 16 in più rispetto al 2016, seguito a 10 lunghezze da Bottas.

Questo bottino, fatto di prestazioni e costanza, ha fatto sì che il team da battere si sia riportato in vetta alla classifica Costruttori, inseguito a una sola lunghezza dalla Ferrari, rinata dalle proprie ceneri come l'araba fenice. A Bottas, se proprio si vuole rimproverare qualcosa, si può tirare in ballo la gara di Shanghai, dove il numero 77 ha faticato e non poco in gara, beccandosi quasi 49" dal battistrada e vincitore Hamilton. Non c'è dubbio che la coppia di piloti Mercedes possa regalare ulteriori colpi di scena, con Bottas che potrebbe diventare ago della bilancia nella sfida Hamilton-Vettel.



COPPIE DEI CAMPIONI

A sinistra Bottas, che grazie alla vittoria in Russia ha riportato la Mercedes in vetta ai Costruttori. Sotto, le Rosse di Vettel e Raikkonen: Seb è finora sempre salito sul podio vincendo 2 Gp, mentre Kimi incostante è riuscito ad andare a podio solo a Sochi



MERCEDES

3-1

QUALIFICA
HAMILTON-BOTTAS

3-1

GARA
HAMILTON-BOTTAS



FERRARI

4-0

QUALIFICA
VETTEL-RAIKKONEN

4-0

GARA
VETTEL-RAIKKONEN



FERRARI

Seb bello carico Kimi intermittente

Se ci fermassimo alla sola analisi statistica del confronto in qualifica e in gara tra i due alfieri Ferrari, verrebbe da dire che, il Cavallino Rampante, può già definire tranquillamente le gerarchie interne. Diciamo invece che, per fortuna, la realtà è un po' più complessa. Sebbene i primi 4 atti della stagione ci abbiano consegnato una fotografia per certi versi nitida, con Vettel nella parte del guerriero indomito e Räikkönen in quella dello scudiero un po' mansueto, è opportuno ricordare che Iceman ha realizzato il giro record della gara in ben due occasioni, Australia e Russia, vantando il maggior numero di terzi posti ogni epoca (33 grazie alla terza piazza rimediata a Sochi) e il record di Gp consecutivi conclusi a punti (27), primati che la dicono lunga sulla costanza del controverso finlandese, qualità che permettono di incamerare punti preziosi per il campionato Costruttori. Le prime 4 gare 2017 sembrano suggerire un quadro diverso, con Kimi alle prese con una mancanza cronica di passo, 'svegliandosi' solo a sprazzi nell'economia di gara, oltre a non brillare in qualifica. I distacchi rimediati in gara nei primi tre round da Iceman nei confronti di Seb sono impietosi: oltre 22" a Melbourne e Sakhir e più di 42" a Shanghai. A Sochi, in tal senso, si è registrato un modesto miglioramento, con 11" a dividere Seb da Iceman. Vettel finora non ha sbagliato un colpo, guadagnando tre prime file (inclusa una pole), 4 podi alternando sempre la vittoria al 2° posto.

Vettel, attualmente in testa al Mondiale Piloti con 86 punti (13 in più di Hamilton e 37 in più sul compagno di squadra) è apparso molto veloce, determinato e carico di energia in tutte e 4 le gare disputate, calandosi perfettamente nella parte del trasciatore. La scuderia di Maranello, attualmente 2ª nella classifica Costruttori, può contare sull'affidabilità della SF70H e sulla costanza dei suoi alfieri, ma urge un Räikkönen più reattivo. Non sarebbe certo la prima volta che Kimi si sveglia improvvisamente dal torpore imponendo ritmi infernali agli avversari e compiendo gesta straordinarie, soprattutto sulle piste a lui congeniali.

RED BULL

RB13 un vero rebus per Max e Daniel

Sulla RB13 motorizzata Renault non molto affidabile e non in grado di insidiare per ora Mercedes e Ferrari, Daniel Ricciardo e Max Verstappen stanno faticando a mettersi in luce. Le statistiche regalano una situazione speculare, con l'australiano più efficace in qualifica (errore di Melbourne a parte) e l'olandese più forte in gara, ma anche in questo caso la situazione è un pelo più complessa di quello che potrebbero suggerire i numeri. Innanzitutto va detto che Ricciardo è stato costretto 2 volte al ritiro: in Australia al 30° giro per un problema alla power-unit ed in Russia al 5° passaggio per un gua-

RED BULL

3-1

QUALIFICA
RICCIARDO-VERSTAPPEN

3-1

GARA
RICCIARDO-VERSTAPPEN

sto al freno posteriore destro. Anche il rendimento di Verstappen è stato minato da un guasto all'impianto frenante a Sakhir, confermando una situazione più drammatica del previsto in termini di affidabilità dopo i test invernali. Il numero 33, tuttavia, ha firmato una gara capolavoro in Cina, risalendo dalla 16ª fino alla 3ª a suon di sorpassi e duelli mozzafiato, confermando ancora una volta di poter dire qualcosa in più rispetto agli altri. Attualmente i piloti Red Bull occupano la 5ª e la 6ª posizione del campionato Piloti, con Max che ha incamerato 35 punti a fronte dei 22 di Daniel. Verstappen sembra aver maturato una maggior costanza sul ritmo di gara rispetto al 2016, anche se molto lavoro va fatto ancora sul lato caratteriale.

In qualifica, il figlio di Jos soffre ancora il più navigato compagno australiano, sebbene le prestazioni dei due, in Bahrain e Russia, dove c'è stato un reale duello sul tempo, è stata divisa da nemmeno due decimi. Ricciardo è apparso un po' opaco in gara rispetto ai ritmi cui aveva abituato nelle precedenti stagioni in Red Bull, ma ciò è dovuto a qualche noia tecnica di troppo sulla RB13. L'affidabilità della power-unit Renault giocherà un ruolo determinante, mentre Helmut Marko non ha mancato occasione per mettere bene in evidenza le colpe della Casa francese nei risultati sotto le aspettative collezionati finora.

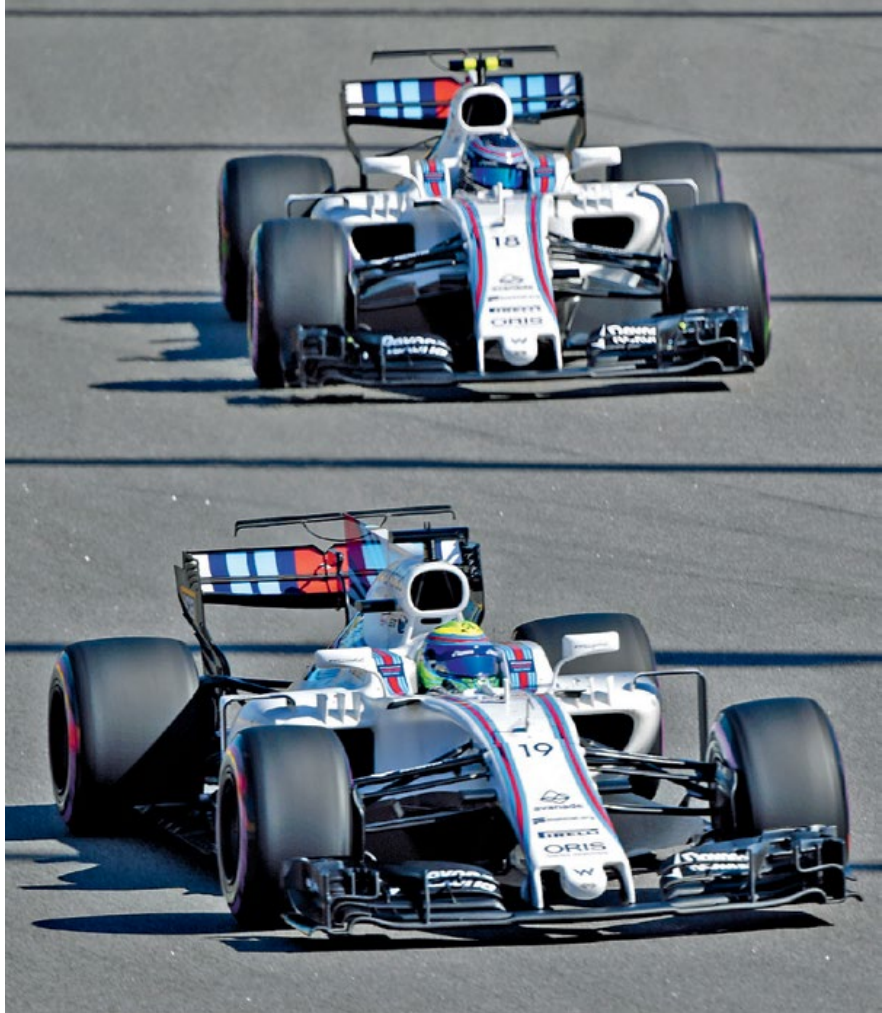
FORCE INDIA



Perez-Ocon coppia consistente

L'accoppiata Sergio Perez-Esteban Ocon si profila come una delle più interessanti del 2017, soprattutto dal punto di vista tecnico ed in termini di risultati conseguiti. Entrambi, finora, hanno potuto contare su una VJM10 motorizzata Mercedes molto affidabile e in grado di lottare ancora per la 4ª piazza finale. "Checo" proviene da una stagione molto positiva (due podi e 7ª nella classifica Piloti 2016) e per ora ha regolarmente battuto il più giovane compagno, fatta eccezione per un calo di rendimento nelle qualifiche del Bahrain.

Il messicano, sin dal primo Gp della stagione, ha dimostrato grande grinta nei sorpassi ed un'ottima capacità di gestione del week-end di gara, ritagliandosi sempre di più un ruolo da prima guida in seno alla squadra.

Ocon ha confermato di essere un pilota veloce, regolare e competitivo, mantenendo il buon trend messo in mostra nei 9 Gp corsi con la Manor nel 2017. A Sochi, Esteban, si è inoltre schiodato dalla 10ª piazza, concludendo 7º, ma restando pur sempre l'ombra di Perez. I grossi guai occorsi al team principal Vijay Mallya non contribuiscono di certo alla serenità del clima in squadra, ma non c'è dubbio che conferisca alla scuderia indiana un'aura quantomeno suggestiva, dati anche gli enormi sforzi profusi dal team che hanno consentito a Force India di diventare la 4ª forza credibile del Mondiale. Comunque evolverà la situazione, questa vispa e frizzante coppia di piloti è da tenere d'occhio e può solo continuare a crescere e migliorarsi.



| | | |
|---|---|---|
|  | FORCE INDIA 3-1 QUALIFICA PEREZ-OCON |  |
| | 4-0 GARA PEREZ-OCON | |

LE DUE FORCE INDIA SEMPRE A PUNTI

Nei 4 Gp finora disputati Perez e Ocon con la Force India sono andati sempre a punti. Sopra, Massa l'unico a marcare punti in casa Williams. Sopra a destra, duello in casa Toro Rosso mentre sullo sfondo c'è il crash Grosjean-Palmer che li ha tolti di mezzo a Sochi





WILLIAMS

4-0

QUALIFICA
MASSA-STROLL

4-0

GARA
MASSA-STROLL



WILLIAMS

Massa a punti 3 volte Stroll fatica da deb

Situazione agli estremi opposti per i piloti Williams dopo 4 Gp, con Lance Stroll in evidente difficoltà ed un Felipe Massa rinato e che ha concluso nella zona punti in ben tre occasioni, mentre il giovanissimo debuttante canadese è andato incontro a tre ritiri consecutivi, collezionando solo un 11° posto in Russia e non riuscendo mai ad imporsi nei confronti del più esperto compagno di squadra. La guida molto spesso nervosa di Stroll, unita ai suoi frequenti errori in pista, hanno finito con il mettere molto in discussione il suo talento. Tra sfortuna, errori ed un difficile adattamento ai mostri 2017, il rookie ha finora rimediato sonore bastonate da Massa, pronto a tutto fuorché alla pensione. L'ex pilota Ferrari ha colto due importanti sestì posti tra Australia e Bahrain, oltre al più deludente, ma non meno importante nono piazzamento di Sochi, tenendo in piedi praticamente da solo il team di Grove, attualmente 5° nella classifica Costruttori con 18 punti nel carriera.



TORO ROSSO

1-3

QUALIFICA
SAINZ-KVYAT

3-1

GARA
SAINZ-KVYAT



TORO ROSSO

Sainz marcia in più rispetto a Kvyat

Osservando i numeri che scaturiscono dai raffronti in termini di piazzamenti tra qualifica e gara, si potrebbe dire che, tra Sainz e Kvyat, esiste una specie di equilibrio per cui lo spagnolo soffre il russo in qualifica mentre in gara i ruoli si invertono. In realtà, Carlos, continua ad avere una marcia in più rispetto a Daniil. Al sabato, infatti, il n° 55 è stato frenato da problemi tecnici in Bahrain nel Q1, ma quando le condizioni sono alla pari, non c'è storia. Gli 11 punti conquistati da Sainz grazie a 3 piazzamenti a punti nelle prime 4 gare disputate, eccezion fatta per la corsa da dimenticare in Bahrain, dove è letteralmente entrato con la sua Toro Rosso nella FW40 di Stroll in uscita dai box, la dicono lunga sulla maggior aggressività e consistenza del madrilenio nei confronti di Kvyat, a punti solo nel Gp d'Australia. Se il russo riuscirà a maturare una maggior costanza nei risultati ed a ritrovare gli attributi che ha messo in mostra in più di un'occasione nella sua carriera, allora Toro Rosso potrà, con l'aiuto dell'affidabilità, ambire anche a quel 5° posto dichiarato come obiettivo dopo i test invernali.



HAAS

2-2

QUALIFICA
GROSJEAN-MAGNUSSEN

1-2

GARA
GROSJEAN-MAGNUSSEN



HAAS

Grosjean in difficoltà Magnussen pure

Il 2017 è iniziato tra diverse difficoltà per l'inedita coppia formata da Romain Grosjean e Kevin Magnussen, con un doppio ritiro nel Gp d'Australia ed un totale di 4 ritiri complessivi per il team Usa. L'inaffidabilità della VF-17 motorizzata Ferrari, in particolare per quanto riguarda l'impianto frenan-

te (con il team che ha effettuato un test a Sochi impiegando i freni della Carbon Industrie, poi immediatamente sostituiti dopo la giornata di venerdì ripristinando quelli della Brembo), non consente a Romain e Kevin di guidare con la giusta serenità e competitività, anche se il francese ex Lotus continua ad avere una marcia in più rispetto a Magnussen in termini di agonismo, grinta ed approccio in gara, commettendo però, talvolta, anche degli errori evitabili, come l'entrata in curva un po' superficiale a Sochi, rimanendo coinvolto in un contatto con Palmer che è costato caro. Un elemento che balza all'occhio, tuttavia, è l'altalena nelle prestazioni tra i due alfieri Haas, con distacchi considerevoli in qualifica, in una sorta di scambio dei ruoli che attualmente crea una situazione di pareggio, avendo oltretutto conquistato entrambi un'ottava piazza come miglior bottino personale.

RENAULT


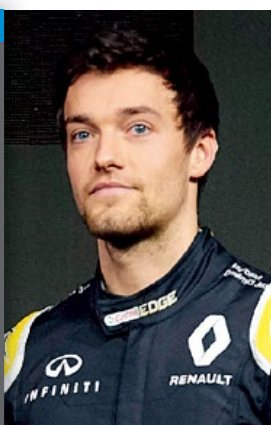
Hulk scomodo paragone per Palmer

Il confronto tra Nico Hulkenberg e Jolyon Palmer è impietoso. Il vincitore 2015 della 24 Ore di Le Mans, nonostante una RS17 scarsamente competitiva, è riuscito a migliorare il proprio rendimento dopo un avvio negativo a Melbourne, ottenendo per ben 2 volte la 7ª piazza in qualifica tra Cina e Bahrain, arrivando a conquistare i primi punti stagionali a Sakhir e Sochi, rispettivamente un 9º ed un 8º posto. Sostanzialmente non pervenuto invece Palmer che, oltre ad avere un profilo ed uno stile di guida abbastanza anonimo, non è mai entrato in zona punti ed è stato costretto al ritiro 2 volte, in Australia per guai ai freni ed in Russia per un crash con Grosjean nelle primissime fasi di gara. Così viene spontaneo definire l'avvio di Hulkenberg come un cappotto nei confronti del sempre meno quotato Jolyon. Resta sempre il dispiacere di vedere il tedesco ex Force India impantanato in situazioni che non possono consentirgli di mettere in luce il suo potenziale tecnico ed agonistico, con le sirene dei top team sempre più lontane dal numero 27.

SAUBER

Il solito Ericsson in attesa di Wehrlein

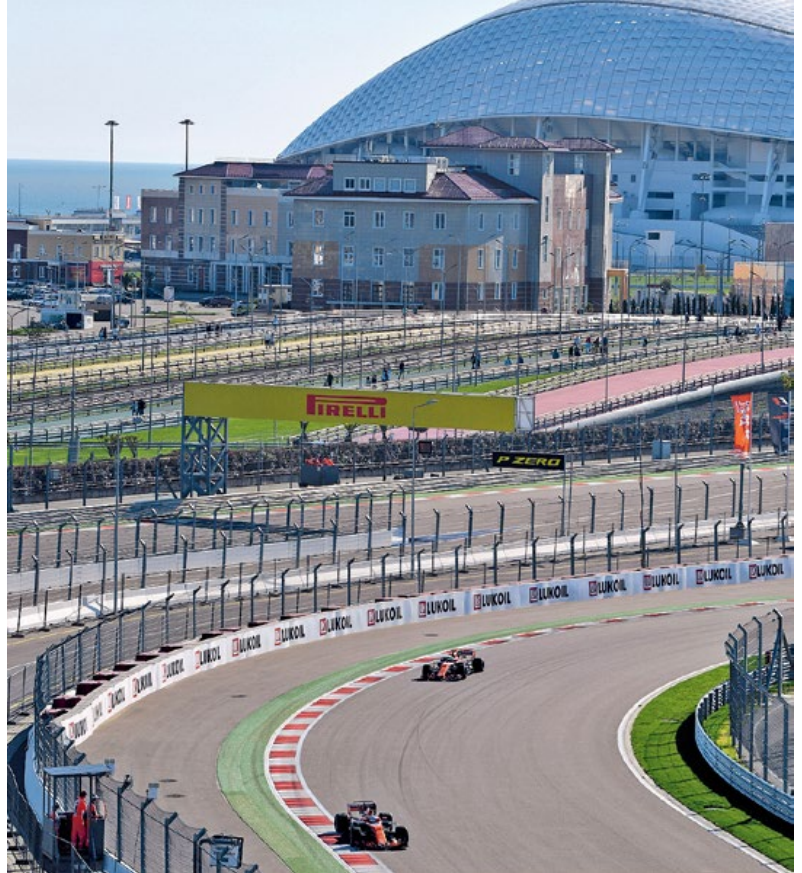
Il team elvetico è andato incontro ad un inizio di stagione abbastanza travagliato, in seguito all'infornuto rimediato da Pascal Wehrlein alla Race of Champions. Così nei primi due round Sauber ha schierato Antonio Giovinazzi, comportatosi egregiamente in Australia con una qualifica molto dignitosa (considerando il pochissimo preavviso fornito al test driver Ferrari) e disputando una gara ancora migliore, che lo ha visto 12º sotto la bandiera a scacchi seppur a 2 giri dal vincitore Vettel. Dalle stelle alle stalle in Cina invece, dove il 3º pilota Ferrari, nonostante fosse già passato al Q2, ha cercato la zampata per migliorare il suo tempo, rimediando invece un incidente all'ultima curva, episodio che

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>RENAULT</p> <p>4-0</p> <p>QUALIFICA HULKENBERG-PALMER</p> <p>4-0</p> <p>GARA HULKENBERG-PALMER</p> |  |
|---|---|---|



| | | |
|---|--|---|
|  | <p>SAUBER</p> <p>1-1</p> <p>QUALIFICA GIOVINAZZI-ERICSSON</p> <p>1-1</p> <p>GARA GIOVINAZZI-ERICSSON</p> |  |
|---|--|---|

| | | |
|---|--|---|
|  | <p>2-0</p> <p>QUALIFICA WEHRLEIN-ERICSSON</p> <p>1-1</p> <p>GARA WEHRLEIN-ERICSSON</p> |  |
|---|--|---|



lo ha penalizzato in gara mettendogli maggior pressione addosso e portandolo a sbattere nuovamente praticamente nello stesso punto. Buona la prima, male la seconda, purtroppo al momento è mancata la terza. Quanto al compagno Ericsson, lo svedese sta mantenendo un rendimento simile a quello cui aveva abituato nelle precedenti stagioni in Sauber, senza troppe infamie e lodi. I problemi idraulici sulla C36 a Melbourne e quelli al cambio in Bahrain hanno senza dubbio ostacolato il suo rendimento, ma Marcus ha colto negli altri due round la 15ª posizione, ben lontano dalla zona punti. In conclusione, va detto che Pascal Wehrlein ha portato una ventata di cauto ottimismo, avendo concluso la corsa di Sakhir in 11ª posizione (sebbene ad un giro di ritardo dal vincitore Vettel) ed avendo dimostrato, nelle due occasioni avute finora, prestazioni non malvagie soprattutto in qualifica.

McLAREN Alonso e Vandoorne ostaggi della Honda

Che la situazione in casa McLaren sia tragica, non lo scopriamo certo oggi. La pressoché totale inaffidabilità dei propulsori Honda rende sostanzialmente impossibile un bilancio completo tra compagni di squadra dopo i primi 4 Gp della stagione e questo, per certi versi, la dice già molto lunga sulla gravità del presente che investe i talentuosi piloti McLaren e tutte le parti chiamate in causa. Senza dubbio, Alonso ha dimostrato una maggior competitività in qualifica ed in gara rispetto a Vandoorne, portando spesso il mezzo oltre ai suoi (numerosi) limiti, ma stiamo pur sempre parlando di un 2 volte iridato costretto a tirare ruotate ad avversari nelle retrovie. Scene, per certi versi, sconsolanti più che entusias-

**McLAREN
SUL FONDO**
Sempre sul fondo, la McLaren sta vivendo uno dei momenti più terribili della sua storia. Sopra a sinistra, Hulkenberg unica punta Renault. Nell'altra pagina il botto di Giovinazzi in Cina proprio mentre stava transitando Ericsson

smanti e viste ormai troppe volte dal 2015 ad oggi. Il veterano Fernando Alonso, reduce da 4 ritiri consecutivi (seppur classificato 14° in Bahrain per aver alzato bandiera bianca a tre giri dalla fine), ora può consolarsi con l'avventura alla 500 Miglia di Indianapolis. A sostituire il numero 14, nemmeno partito a Sochi a causa degli annosi problemi alla power-unit Honda (ricordiamo che Vandoorne ha già montato la quinta unità sulla sua MCL32 incorrendo nelle famigerate ed insensate penalità), ci penserà Jenson Button, già vincitore sul tracciato del Principato.

Tra i due piloti ufficiali McLaren, il più penalizzato è senza dubbio il debuttante Stoffel Vandoorne, autore di una bella prova in Bahrain lo scorso anno (quando fu chiamato a rimpiazzare proprio l'infortunato Alonso, vittima di un terribile incidente a Melbourne con Gutierrez), ma impossibilitato a dimostrare il suo potenziale su una MCL32 non pervenuta. All'ex campione Gp2 2015 non resta che stringere i denti, sperando in autentico miracolo da qui al termine della stagione. ●

| | | |
|--|---|--|
| | McLAREN | |
| | 4-0 QUALIFICA ALONSO-VANDOORNE | |
| | 2-1 GARA ALONSO-VANDOORNE | |

CUORE DA CORSA



**BRUTTI SCHERZI
TRA COMPAGNI DI COLORI**

Sopra, Hakkinen tamponato da Coulthard in Austria 1999 mentre passa Irvine che quell'anno rischiò di vincere il mondiale con Schumi infortunato. Nella foto grande, Bottas esulta dopo il trionfo in Russia, con Hamilton quasi perplesso. In alto a destra, le W07 di Lewis e Nico Rosberg dopo la collisione in Spagna, lo scorso anno



Mansueti mannari

COM'È ARCINOTO, IN F.1 NON V'È PEGGIOR RIVALE DEL COMPAGNO DI SQUADRA. EPPURE STAVOLTA CI SPINGIAMO A ESAMINARE UNA CATEGORIA ANCORA PIÙ INSIDIOSA: QUELLA DEL TEAM MATE RITENUTO TRANQUILLO E INOFFENSIVO, MA POI ALLA RESA DEI CONTI CAPACISSIMO DI DIMOSTRARSÌ IN PISTA UN OSSO DAVVERO DURO. L'ESEMPIO PIÙ RECENTE È QUELLO DI BOTTAS ALLA MERCEDES

OCCHIO AL COMPAGNO DI SQUADRA RITENUTO MOSCIO E ABBORDABILE CERTE VOLTE RISERVA SORPRESE AGGHIACCIANTI, COME BOTTAS CON HAMILTON. E MICA SOLO LUI...

di **Mario Donnini**

Non esiste sottovalutazione più pericolosa di quella che in F.1 un pilota affermato può operare nei confronti del compagno di squadra ritenuto comodo e mansueto. Il quale, oltre a restare il peggior rivale - secondo un adagio antico trito e ritrito ma pure sempreverde e immancabilmente vero -, è anche colui che il più delle volte dispone dello stesso materiale, di eguali informazioni tecniche, del paradossale sfavore del pronostico sfavorevole, di motivazioni di rivale aggiuntive e, il che non guasta, di niente da perdere.

Il caso che vede Lewis Hamilton sbalordito contemplatore delle mirabili imprese compiute a parità di macchina sia in prova che in gara da Valtteri Bottas - ingaggiato last minute per tappare il buco lasciato alla Mercedes dalla rinuncia di Nico Rosberg -, è solo l'ultimo di una serie di strani eventi che nella Formula Uno moderna vedono l'ultimo arrivato in grado a sorpresa di creare problemi inaspettati a quello che dovrebbe essere il suo certificatissimo e imbattibile capitano.

Fenomeni tipici del Circus post-eroico

Cominciamo col dire che certe cosine anomale e strabilianti possono succedere soprattutto perché la F.1 moderna è sideralmente diversa dai Gran Premi degli anni ruggenti. Quando la vera, grande, immensa differenza, a parità di macchina o meno, la faceva l'Uomo.

Tazio Nuvolari vince il Gp di Germania 1935 sbragliando Mercedes e Auto Union al volante di un'Alfa Romeo bell'e andata, ma si corre sul vecchio Nurburgring, dove il manico spostava e sposta mezzo minuto al giro.

E anche nella F.1 degli Anni '50, '60 e '70 c'è poco da sorprendersi, perché sulla vecchia Spa, a Monza col curvone, nell'inferno di Montecarlo, alla Bosch dell'Osterreicherung o tra i rail del Glen il più bravo ti mangia il cervello e, anche se hai la macchina uguale alla sua, solo a cercare di restargli in scia ti giocheresti la pelle, con buone possibilità di lasciarcela.

Già alla fine degli Anni '70 l'equilibrio delle forze oggettivamente in gioco inizia a cambiare, proprio mentre Lauda sorprende il mondo teorizzando - con Enzo Ferrari pronto a dargli ragione - che il rapporto d'incidenza nelle prestazioni tra uomo e macchina è ormai fifty-fifty, 50 e 50. In altri termini, un campionissimo se la sua macchina vale zero resta desolatamente a metà strada nella corsa verso il successo.





È la monoposto che fa il pilota

I vecchi tempi son solo ricordi. Senza macchina giusta non vai da nessuna parte. Anche se bottarelle alla Nuvolari episodicamente ne capiteranno, profumando la storia di leggenda.

Gilles con la Ferrari turbo che vince a Montecarlo e Jarama 1981, Senna che quasi sbanca Monaco 1984 con la Toleman nell'uragano nonché Donington 1993 su una McLaren che rispetto alla Williams regina di Prost sembra la donna delle pulizie, o Schumi al primo centro Rosso in Spagna 1996 dando 4" al giro a tutti con una Ferrari ancora tutt'altro che rinata, ecco, sì, chiaro, restano per sempre messaggi elettrizzanti, i quali raccontano al mondo che ci son giorni in cui certi campioni dotati di dna impastato a emozioni, talento e magia possono far cose liberamente tratte dal libro delle favole tanto da sceneggiare una realtà cristallizzatasi subito in poesia.

Ma al di là delle meravigliose eccezioni, tonitranti squarci nell'empireo della straordinarietà, la realtà comincia a prendere stradacce ben diverse e a illustrare una regoletta che fa cascare le palle degli occhi solo a cercare di memorizzarla.

Quale? Questa. In F.1 se tra le mani non hai il ferro giusto, levati dalla testa di far belle figure.

Gli inconvenienti della F.1 post-eroica

Quando, in pieno 1997, nella F.1 normalizzata del dopo Senna, giustamente divenuta sicura, quindi post tragica, ma ahimé pure post eroica, e anche un pochino - diciamolo - postelegrafonica, il campione del mondo sua maestà Damon Hill si ritrova a dividere la stessa identica macchina, l'esotica Arrows-Yamaha, con l'onesto Diniz, principe regnante dei piloti paganti, sul più sciapetto e tranquillo dei tracciati - l'inoffensivo e kartisticheggiante Magny-Cours -, nelle qualifiche del prestigioso Gp di Francia succede una cosina che dovrebbe far riflettere. Al termine della sessione che forma la griglia, Pedro Paulo rifila a Damon tre decimi sul giro secco e gli parte beffardamente davanti, toh.

Nel posto giusto e al momento giusto, chi paga per correre può perfino sverniciare quello che nella classifica a punti risulta essere il più bravo al mondo e in piena carica. Becca su.

Perché su tracciati facili e con monoposto sempre dal volto più umano, la differenza, il delta tra i guardiani della galassia e gli onesti mestieranti può diventare, se non un'opinione, a tratti quasi un'impalpabile quanto imprevedibile alitata di cronometro, ecco. Tutta 'sta pappardella lunga lunga per dire e motivare che a volte i mansueti possono tramutarsi in mannari perché meno il bosco è buio e cattivo e più il lupo fa fatica a mangiare Cappuccetto Rosso. Che, in queste condizioni, quando meno te l'aspetti, la bestia se la pappa lei. E al giorno d'oggi a complicare il tutto i pochi lupi girano con abitini rossastri e le apparenti bambinette mangiabili sfoggiano sugli stinchi tre dita di pelo lupestre.

Nessuno è più difficile d'un compagno facile

Comunque, gira, gira, il compagno di squadra è come l'altro pugile sul ring. Quello facile facile, compiacente e pronto a farti da bistecca mica esiste,



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



L'INTELLIGENTE GESTIONE DI STEWART ALLA TYRRELL COL FORTISSIMO CEVERT

Sopra, Cevert su Tyrrell davanti a Regazzoni (Brm) e al compagno Stewart in Argentina 1973, che doveva essere l'anno del passaggio delle consegne tra Jackie e Francois, poi perito al Glen. Al centro, Peterson e Andretti nel 1978, sotto, Rebaque in Argentina 1981





anche se sei campionissimo e di rivali ne hai già mangiati a monticelli.

L'immenso Jackie Stewart ci mise due secondi a capire che con Francois Cevert era meglio andar d'accordo. Gestendo con immensa intelligente e classe la coabitazione alla Tyrrell che in pieno 1973 culminò con una sorta d'indolore passaggio di consegne. In vista d'un futuro immediato che avrebbe visto il tre volte iridato scozzese deciso a mollare le corse dopo aver fatto da chioccia al leggiadro e velocissimo parigino, erede designato al trono se la sorte e i rail della esse al Glen purtroppo non avessero deciso diversamente.

D'altra parte anche nell'ancora tosto 1975 sul terribile Montjuich poteva capitare che in un top team come la McLaren Emerson Fittipaldi marcasse visita fin dalle prove, ritirandosi dopo tre voltate in gara perché il gioco era troppo pericoloso, mentre l'insospettabile compagno Jochen Mass andava addirittura a trionfare, complice l'interruzione della corsa funestata dal tragico crash di Stommelen. Mario Andretti ha sempre detto di rispettare ma non temere Ronnie Peterson all'interno della Lotus, perché le capacità di "Piedone" di mettere a punto la macchina e di gestirla lo rendevano di fatto superiore a suo dire al velocissimo svedese. Fatto sta che nel 1978 per evitare guai un contratto di

ferro gli dava i galloni da capitano, confinando il riluttante Superswede al ruolo di fedele guardaspalle. È anche vero che certe volte le carte bollate non bastano. Nella Williams d'inizio Anni '80 Jones è ultracerto di fare a pezzi il neoarrivato e vecchiotto Reutemann, che però dopo un anno di serena convivenza, culminato col mondiale vinto da Alan, a inizio 1981 nella pioggia del Gp del Brasile si ammutina, beffeggiando l'australiano che umiliato si vendicherà di lui col beneplacito del team, fino a godere platealmente del mondiale perso dall'argentino a Las Vegas. In questo caso ciascuno dei

compagni ha sottovalutato danni e problemi che gli avrebbe causato l'altro. Pari e patta, insomma.



Bernie, team manager ambivalente

Quando era boss Brabham, Ecclestone visse due fasi. La prima, nella quale metteva l'uno contro l'altro i suoi due piloti per spremergli il massimo. Quindi la seconda, la fase evoluta, dal 1980 in poi, quando preferiva mettere in macchina un secondo più pagante che pagato. Così era più facile vedere in Brabham Zunino, Rebaque e Hesnault piuttosto che Patrese e Fabi.

Malgrado ciò, in Argentina 1981 Rebaque fece la gara della vita e si issò incredibilmente in seconda piazza dietro al caposquadra Piquet, fino a che il suo motore fece bizzie elettriche. Il messicano aveva scelto il propulsore davanti a Herbie Blash due sere prima, tipo testa o croce. Prese quello sbagliato. Avesse beccato il Cosworth giusto, finito a Nelson, Rebaque avrebbe vinto il Gp Argentina dando



JONES E REUTEMANN NEL 1981 CREANO UN DERBY DEVASTANTE

Sotto, Reuteman e Jones con Patrese in mezzo in Brasile 1981. A lato, Jones vincente e felice a Las Vegas per il tracollo del compagno... Sopra, Lauda e Watson nel 1978 e, in alto, Schumi e Barrichello in Austria 2002





luogo a una tra le più grandi sorprese nella storia dell'automobilismo mondiale.

Wattie, secondo ma fino a un certo punto

Il grande Marcello Sabbatini a fine 1977 indicava John Watson come il pilota più sfortunato del pianeta Terra, perché da lì a poco avrebbe dovuto far da secondo a Lauda alla Brabham, considerando che il Niki dei tempi d'oro era un compagno praticamente invivibile oltre che immenso in pista. Eppure Wattie nella convivenza con Niki, proseguita in fase due nel biennio 1982-1983 alla McLaren, non hai mai sfigurato. Anzi, a parità di macchina l'unico a sfiorare il mondiale fu proprio il pilota dell'Ulster, quando nel 1982 fu battuto all'ultimo tuffo da Keke Rosberg nel finale di Las Vegas.

Il compagno agonisticamente devitalizzato

Certe cose Ayrton Senna le fiuta e le capisce fin da uomo appena fatto. E così, quando comincia a farsi strada in un top team come la Lotus, appena giubilato il coriaceo Elio De Angelis, impone da contratto d'averne un secondo simil ragazzo da cambusa, del tutto atto a non crearli pensieri.

È in tal guisa che arriva tutto giulivo il nobilissimo visconte di Dumfries nel 1986 e l'anno dopo eccoti la mascotte Honda Satoru Nakajima, leggendario e osannato in Giappone, ma invero meno devastante assai se messo a bordo della gialla Lotus turbo. La lezioncina anni dopo la capisce pure Prost, reduce da annacci d'indimenticabili schiassate con Senna medesimo, tanto che nel 1993, alla soglia dei quaranta, il francese soffia politicamente la Williams al brasiliano grazie ai buoni uffici Renault e si regala l'ultimo guilty pleasure con un'iridata stagione di commiato avendo al fianco il quasi rookie Hill, apparentemente comodissimo. Damon è tester promosso a titolare, detto non a caso "Capitan Zero" non solo per l'inconsueto numero di gara che porta sul musetto. Ma a conti fatti il figlio di Graham si dimostra più montone che agnello, dopo alcune incertezze iniziali, provando di poter tenere un passo non troppo dissimile da quello di Alain. Tanto che, non fosse finito con una ruota sfortunatamente kappào a Hockenheim, gli avrebbe reso meno glabra la strada verso il felice commiato mondiale. Eppure, divenuto caposquadra Williams, Damon pagherà a sua volta dazio, rischiando di prenderle dal deb neocompagno Jacques Villeneuve in Australia 1996 - quando Jacques fino a pochi giri dalla fine rischia di vincere all'esordio eguagliando Baghetti, salvo poi rallentare e perdere.

Schumi assapora l'ispido Brundle

Adesso non molti lo ricordano, ma nel 1992 il lantiatissimo giovane astro Michael Schumacher, alla prima stagione completa in F.1, si ritrova in squadra l'ignorantissimo Martin Brundle, 33enne pupillo e pilota feticcio del tosto Tom Walkinshaw, neopartner di Briatore alla Benetton. Schumi è un angelo in ascesa, Brundle un vecchio arnese ma bravo e per niente arrendendevole, anche se in prova sul giro secco le prende sempre. Ma a Imola, nel Gp di San Marino, al tedesco viene recapitata la prima supposta poco oliata. In gara Brundle gli sta davanti



ALLA RED BULL VETTEL DIGERISCE WEBBER

Sopra, a Abu Dhabi 2010 il sacrificato Webber con Vettel. Sotto, Senna nel 1986 con Warr, team principal della Lotus, e Dumfries, quindi, in basso, eccolo nel 1987, insieme a Nakajima e a una bionda

sereno, fino a che il tedesco nel tentativo di becarlo dopo 20 giri se ne va malinconicamente in testacoda. Attenzione, Schumi è mille volte più forte di Martin, il quale però certi giorni... levate, pure se te chiami Michael. Tanto che Brundle tiene fuori dal podio l'asso tedesco a Silverstone e lo precede a Monza, dove i due son secondo e terzo, arrivandogli davanti anche a Estoril. Morale della favola, già da Monza Briatore fa sapere che il contratto di Brundle non verrà rinnovato. Finirà alla Ligier, de-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





TEAM MATE TUTT'ALTRO CHE ARRENDEVOLI

A lato, Prost con Alesi (Ferrari) e il compagno Hill alla Williams nel 1993. Sopra, il team Benetton nel 1992 a Kyalami con Briatore e Walkinshaw in ambientazione esotica. In alto, Brundle davanti al team mate Schumi nel Gp d'Ungheria di quella stagione, che li vide più volte in lizza tra di loro

stinata tra l'altro a essere poi controllata da papà Walkinshaw. Nel 2009 Briatore farà sapere che fu un errore non confermare Brundle in Benetton, perché avrebbe potuto fare ottime cose. Peccato che al grande Schumi non piacesse più averlo attorno...

Convivenze diventate sgradevoli

D'altra parte statisticamente le storie dei coinquilini di Schumi cominciano bene e finiscono con un ciao non entusiasta. Intendiamoci, come capacità, carisma e velocità Michael sovrasta tutti, però alla fine l'atmosfera si surriscalda, perché basta poco per fare ombra. Così Irvine che gli sta davanti in prova in Australia 1996 viene subito imbrigliato e infine giubilato a fine 1999, dopo che ha sfiorato l'iride con Michael infortunato a metà stagione. Barrichello dopo il Gp Austria 2002 regalato contro voglia a Schumi dura altri tre anni, ma mastica tanto amaro. Amaro quanto Webber alla Red Bull col talento di casa Vettel, che gli soffia il mondiale a Abu Dhabi 2010 con l'australiano devastato da una tattica suicida. E che dire del 2007 alla McLaren, dove Alonso dovrebbe far strame del rookie Hamilton invece si ritrova in squadra una pseudovittima mannara che quasi lo mangia, costringendolo a fare i bagagli e a tornare alla Renault per l'anno dopo.

Sorprese dietro l'angolo

Brutta storia, i compagni ritenuti tranquilli. Nel 2013 Hamilton arriva alla Mercedes pensando che Rosberg gestibile, anche se Nico in pista nel confronto diretto ha fatto sorprendentemente meglio del rientrante Schumi. Ebbene, nella prima stagione di convivenza Lewis vince una gara e Nico due. Poi l'inglese fa suoi due mondiali consecutivi nell'era turbo-ibrida, ma alla terza canta il gallo, con Nico che lo beffa e scappa per sempre. Basta, F1. Ma per il moro non sono finite le preoccupazioni, perché, rigettata la soluzione di prendere un top driver pagando penali folli, la Mercedes gli affianca l'apparentemente commestibile Bottas. Il quale zitto zitto ha tre vantaggi: è velocissimo, ha il dirigente del team Toto Wolff per manager e vanta potenzialità e caratteristiche intrinseche di fatto sconosciute allo stesso Hamilton. Il quale subisce il finnico, sorprendentemente in pole in Bahrain, davanti a lui in qualifica a Sochi e pure in gara, nettamente, con Valtteri sconcertante trionfatore. Nella F1 moderna i compagni di squadra ritenuti erroneamente facili continuano a mettere le ali. Passano gli anni e i campionissimi devono stare sempre più attenti ai mansueti mannari. ●



DAMONS VS JACQUES E NANDO IN GUERRA CON LEWIS

A lato, Alonso e Hamilton in una rarissima immagine serena in quel 2007 vissuto da nemici alla McLaren. Sopra a sinistra, Villeneuve davanti a Hill in Ungheria 1996



di Giorgio Ferro

La prova della verità

BARCELONA PER LA F.1 È UN VERO PIANO DI RISCONTRO PER LO SVILUPPO SE LA ROSSA SI DIMOSTRERÀ FORTE, ANCHE IN PROVA, IL 2017 LE SORRIDERÀ

È il circuito dove anche quest'anno sono stati effettuati gli unici test invernali. Di fatto è il tracciato dove le F.1 girano di più durante l'anno. La pista di Montmelò a Barcellona è quindi più che nota e lì c'è poco da scoprire da parte di tecnici e piloti. È anche il circuito in cui solitamente le squadre portano i primi pacchetti di sviluppo dopo le trasferte asiatiche e così sarà anche quest'anno. E quindi, come tutti gli anni, il Gp di Barcellona costituirà una prima prova della verità. Una conferma per qualcuno, nel bene e nel male, o magari una svolta per riprendere la strada della competitività smarrita nelle gare d'esordio.

La Ferrari ha fatto il maggior passo in avanti

Se diamo uno sguardo alle classifiche attuali e le confrontiamo con quelle di 12 mesi fa, sempre dopo i primi 4 Gp, notiamo come la Ferrari sia quella che ha fatto il passo avanti più lungo. Non avevamo certo bisogno di conferme, ma quei 59 punti in più nella Classifica Costruttori rappresentano un miglioramento del 78% che da un anno all'altro non è roba da poco, pur considerando le grandi novità regolamentari. La curiosità, riguardo alla Rossa, è che i 59 punti raccolti in più sono in massima parte merito di Vettel (+53) perché rispetto a un anno fa Raikkonen ha solo 6 punti in più.

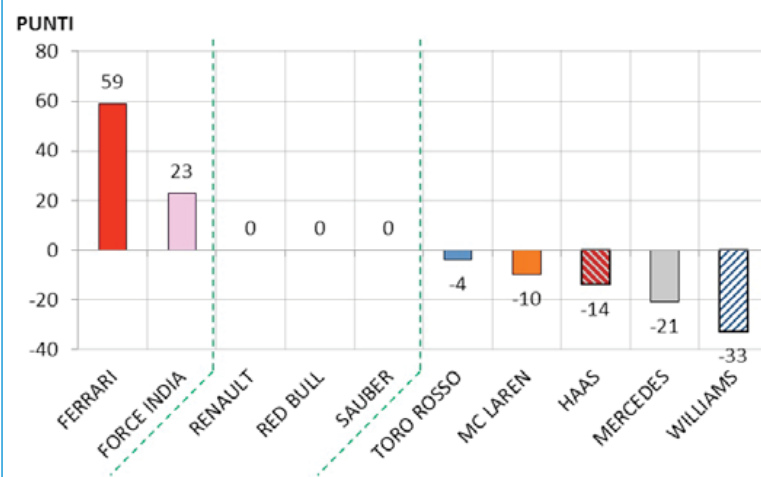
Per la Ferrari la prova della verità del Montmelò è, banalmente, la conferma di avere tutti i diritti di poter alloggiare stabilmente ai piani alti in questo Mondiale 2017. Dopo aver messo in pista una vettura sana e competitiva, c'è da dimostrare di essere in grado di tenere un buon passo anche negli sviluppi progressivi durante la stagione, rintuzzando gli attacchi degli avversari. Qualità che nelle ultime stagioni era venuta a mancare dalle parti di Maranello, facendo via via calare il livello delle performance e perdendo, gara dopo gara, la scia dei migliori.

Sarà però una prova della verità anche per la Mercedes. Anche se nel loro salvadanaio mancano 21 punti non si può certo dire che quello delle Freccie d'Argento sia un inizio di stagione insufficiente. Semmai è piuttosto il sequel naturale di un triennio prodigioso con una superiorità obiettivamente

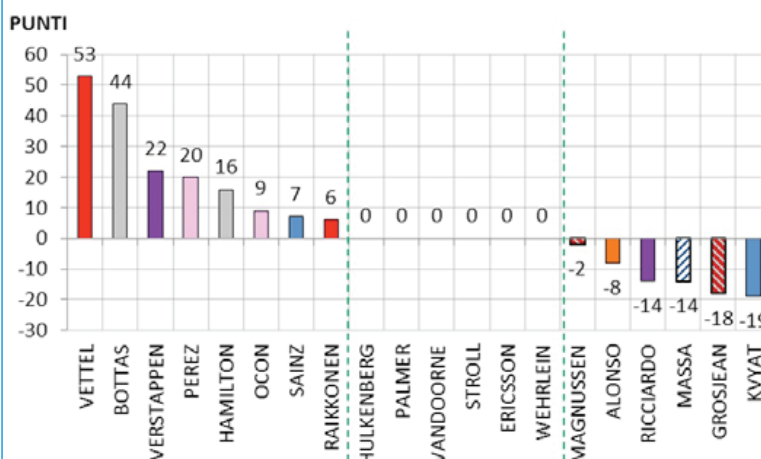


LA PRESSE

CLASSIFICA COSTRUTTORI 2017 VS 2016 DOPO 4 GARE



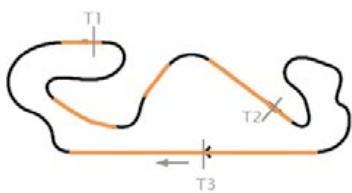
CLASSIFICA PILOTI 2017 VS 2016 DOPO 4 GARE



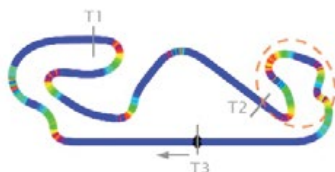


CIRCUITO BARCELONA INFOGRAFICHE

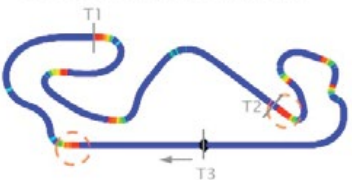
DOVE CONTA L'EFFICIENZA IN RETTILINEO



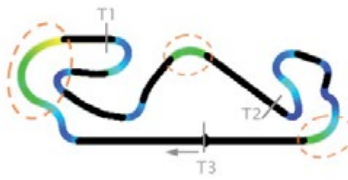
DOVE CONTA LA MOTRICITA'



DOVE E' POSSIBILE SORPASSARE



DOVE CONTA IL CARICO AERODINAMICO



Montmelò è un tracciato completo

Ma che circuito è quello catalano? Il tracciato del Montmelò è un circuito completo, in cui vanno forte le vetture ottimizzate da tutti i punti di vista, telaistico, aerodinamico e motoristico. È suddiviso in tre settori che, se si vuole essere sinteticamente grossolani, esaltano principalmente tre caratteristiche diverse della vettura. Il primo significa soprattutto efficienza (aerodinamica e in rettilineo), il secondo guidabilità nel veloce (ovvero carico aerodinamico ben bilanciato tra gli assi) e il terzo omogeneità di percorrenza delle curve lente e motricità (quindi bilanciamento meccanico e, in parte, ancora il carico aerodinamico).

Nelle qualifiche dell'anno scorso le Mercedes diedero una dimostrazione di forza impressionante dominando in tutti i settori del tracciato. Le Ferrari si difesero discretamente (almeno Raikkonen) dal punto di vista aerodinamico nella parte centrale, ma naufragarono dal punto di vista del set-up meccanico nell'ultimo settore. Là dove le Mercedes andavano sui binari, i due ferraristi erano alle prese con continue correzioni di sterzo per rimanere in traiettoria, a causa di una cronica mancanza di grip. E pagarono ben 6 decimi solo nell'ultimo settore con una prestazione miseramente appiattita su quella di Williams e Force India, dietro anche alla McLaren di Alonso. Così le Rosse non si fecero trovare pronte al momento della *débaucle* Mercedes, sprecando una delle poche occasioni del 2016. Tuttavia, da quello che abbiamo visto in questo inizio di stagione, la SF70H è tutto un altro film, soprattutto in quei frangenti dove la precisione della traiettoria è fondamentale. Se sarà così anche in Spagna, allora ci saranno buone possibilità per superare quella prova della verità accennata all'inizio, a cominciare dal mettere insieme una buona qualifica con entrambe le vetture. Anche perché al Montmelò non è che ci siano molte opportunità per sorpassare per cui, se le mescole portate da Pirelli non consentiranno di giocare su strategie molto diverse, non c'è attendersi molta vivacità. Ed allora sarà fondamentale partire davanti... ●

difficile da mantenere. Ecco allora che in casa Mercedes devono capire se l'erosione di quasi tutto il vantaggio di dodici mesi fa (degli 81 punti sulla Ferrari ne è rimasto 1) è esclusivamente merito di una Rossa stellare o se piuttosto c'è qualcosa da sistemare anche sulla W08. L'annunciata introduzione di alcune pesanti modifiche sulle sospensioni dimostra che a Brackley qualche dubbio ce l'hanno e forse sta proprio lì la ragione delle difficoltà incontrate finora nella ricerca di quell'equilibrio perfetto a cui ci avevano abituati nelle ultime stagioni.

Ma a Barcellona la prova della verità più importante ce l'avrà la Red Bull, partita decisamente male rispetto alle aspettative di tutti gli addetti ai lavori, soprattutto in considerazione delle notevoli competenze tecniche nell'interpretazione del nuovo layout regolamentare. Sono già un'ottantina i punti di distacco dal vertice della Classifica Costruttori anche se poi, a ben vedere, la Red Bull ha gli stessi punti di un anno fa quando era partita ugualmente

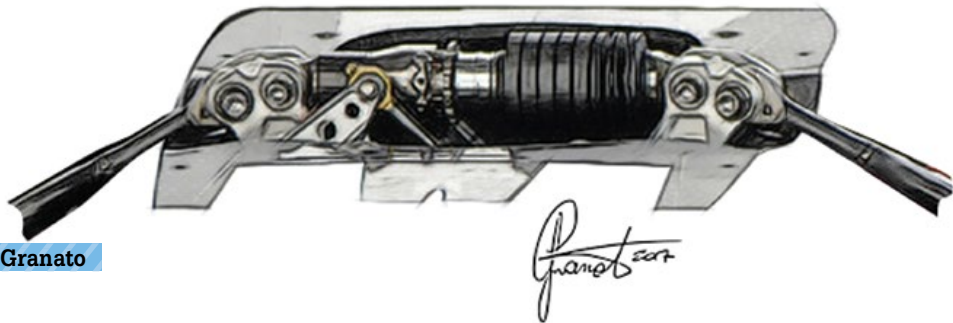
PER LA RED BULL E L'ULTIMO TRENO

Se vuole rientrare in lizza per il mondiale, in una pista che l'ha vista tante volte protagonista la Red Bull, sopra con Verstappen, vincitore a Barcellona nella passata stagione, non può perdere anche questa occasione...



VERSO
GP SPAGNA

di Antonio Granato



Red Bull COI SUOI GUAI

L'ASSETTO PICCHIATO ERA IL VERO FIORE ALL'OCCHIELLO DELLE CREATURE DI NEWEY, MA ORA LE COSE NON STANNO PIÙ COSÌ

La Red Bull era il team da cui ci si attendevano i maggiori progressi per la stagione 2017 ma al contrario dopo le prime quattro gare è apparsa in difficoltà e, per il momento, senza rilevanti accenni di recupero. Il nuovo regolamento tecnico, entrato in vigore quest'anno, faceva credere a molti che avrebbe fornito a Newey la chance di recuperare il gap con Mercedes

e Ferrari, giocando tutto sul piano aerodinamico e contando sul recupero di potenza della Power Unit Renault. Così invece non è stato. Se da una parte l'unità francese è apparsa ancora in difficoltà, anche dal punto aerodinamico e telaistico ci sono dei problemi importanti da risolvere sulla monoposto.

La sua arma più efficace, il famoso effetto

rake, non sta funzionando come dovrebbe. Un assetto particolarmente picchiato (con l'anteriore molto basso e un posteriore molto alto) permette di ricreare, di fatto, una sorta di diffusore che si sviluppa per l'intera lunghezza del fondo vettura aumentando, quindi, le dimensioni del diffusore stesso nonché la sua efficacia.

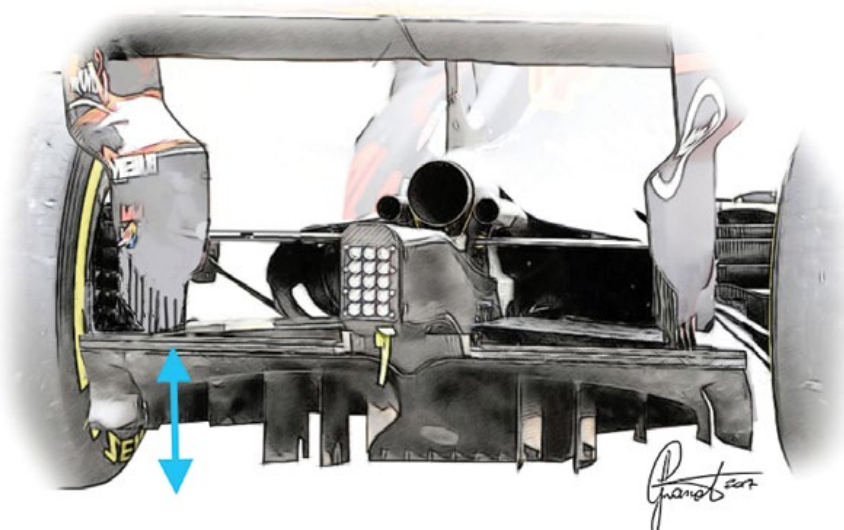
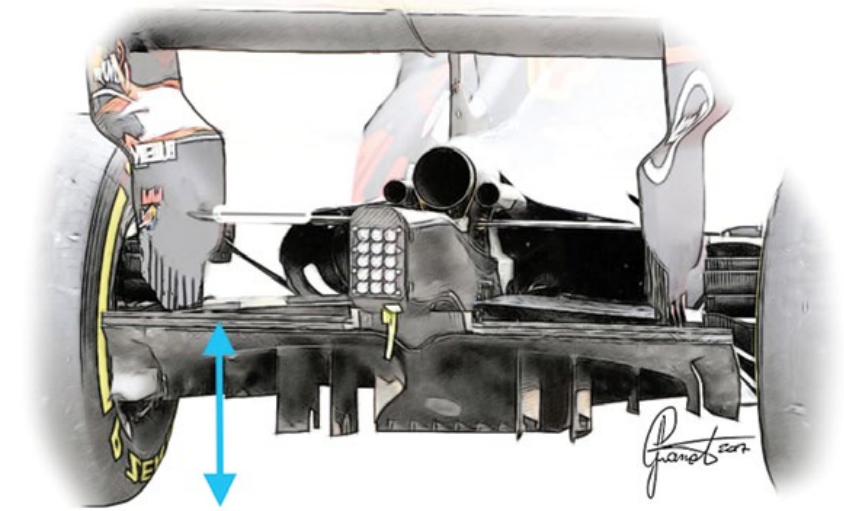
Tutto questo però sulla monoposto progettata da Adrian Newey sembra non funzionare nel modo che ci si sarebbe aspettato. Una delle caratteristiche più importanti dell'assetto rake adottato dalla Red Bull in tutti questi anni, era la capacità di cambiare l'angolo d'inclinazione della vettura rispetto al piano stradale di riferimento nei diversi momenti del giro. Il posteriore, infatti, rimaneva molto alto nelle curve medio-lente, per essere il più efficiente possibile e generare il maggior carico ottenibile, per abbassarsi poi, sotto l'effetto del carico aerodinamico, nei rettilinei.

Nelle immagini sotto la differenza di altezza del posteriore di una vettura dotata di un assetto rake sensibile alle velocità.

Questo permette, alle alte velocità, di guadagnare un abbassamento del drag grazie, sia alla diminuzione dell'angolo d'assetto, sia alla conseguente riduzione dell'angolo d'incidenza dell'ala posteriore, (diminuendo l'altezza del posteriore, l'incidenza alare cambia "scaricando" di qualche grado l'ala).

La Red Bull sembrerebbe in difficoltà nel replicare questo comportamento che sulla RB12 del 2016 avveniva senza problemi a dimostrazione di quanto in questa Formula 1 attuale, una modifica sulle dimensioni delle vetture, che poteva sembrare semplice e poco invasiva, possa stravolgere gli equilibri ideali delle vetture e mettere in difficoltà progettisti ed aerodinamici. Diversa la situazione all'anteriore dove invece, la tanto incriminata sospensione anteriore non sembra aver subito interventi particolari. La sospensione appare del tutto simile a quella che era installata sulla RB12 e non mostra cambiamenti che potrebbero far pensare ad interventi (post reclamo Ferrari) su di essa.

Si tratta sempre di una sospensione con un terzo elemento a molla con tazze "belleville". I leverismi e i link meccanici appaiono uguali senza alcuna modifica e si può quindi credere che in Red Bull abbiano optato per un'adozione quasi totale del vecchio schema sospensivo. ●





**CHI SI ESTRANEA DALLA LOTTA...
LA SEGUE SU FIGHT NETWORK ITALIA**

IL VERO FIGHT LO VEDI SOLO DA NOI.

Fight Network Italia, il primo canale completamente dedicato agli sport da combattimento.

Seguici su www.fightnetworkitalia.it  facebook.com/fightnetworkitalia

**SKY | FIGHT
804 | NETWORK
ITALIA**

WATCH. JOIN. LIVE.

Minardi vince nel e pure in pista

**PATRON GIAN CARLO DOMA ALLA GRANDE IL MALTEMPO
PORTANDO OLTRE 5000 FANS E GUIDANDO LA SUA 192-LAMBO!**

di **Mario Donnini**

IMOLA - Gian Carlo Minardi di battaglie ne ha vinte tante e sempre con passione, talento e tigna, ma stavolta, alla soglia dei settant'anni, s'è superato, mettendosi a duellare a modo suo perfino contro il meteo cinico e baro. Già che c'era, conseguendo due vittorie semplicemente memorabili, entrambi sul circuito Enzo e Dino Ferrari, sabato e domenica 6-7 maggio. La prima, riportando ancora una volta la gente - tifosi, appassionati e soprattutto le famiglie e tanti giovani -, per due giornate sul circuito del Santerno, malgrado un'acquaccia mai stufa di cadere e un cielo imbronciato e per niente generoso.

La seconda, cavandosi una voglia poetica davanti a decine di piloti e tecnici che l'hanno accompagnato in tutta la carriera, riuscendo per la prima volta a percorrere un giro al volante di una sua creatura.

Gian Carlo corona il sogno

«Io in pista sul bagnato? Mai!», ma poi... La storia nella storia di questo freddo e umido Historic Minardi Day, per certi versi comunque caldissimo, è proprio in questa sfida scherzosa che Gian Carlo aveva lanciato nella tarda mattinata di sabato, quando, in una pit-lane gremita come nei giorni migliori, aveva provato a avviare una delle sue belve, per questo battesimo del fuoco atteso sette decadi: «E niente, mi è andata male. Mi avevano detto di partire in seconda, gli ho dato retta ma la macchina s'è spenta, non volendone sapere più di ripartire. Eh - commenta Gian Carlo -, mica poteva finire così, sono un testone, io, e la figura del giorno prima non mi andava giù. Sì, è vero, avevo giurato che sul bagnato non avrei mai guidato una mia F.1, ma ormai era diventata una sfida personale, così sono andato avanti, perfino con le slick sotto la pioggia! E domenica mattina alle 11.32 ho fatto a modo mio, mi sono avviato in prima marcia e la Minardi 192-Lamborghini del collezionista olandese Frits Van Eerd ha filato a meraviglia. Credo di aver segnato il record della pista di Imola come giro più lento con



una vettura da corsa - scherza Gian Carlo - ma è stato un regalo bellissimo e emozionante. A 70 anni ho realizzato un sogno, rimandato per troppo tempo».

Fantastico. E al termine del giro patron Gian Carlo è stato portato in trionfo dai suoi, perché anche in questo weekend intenso ma difficile alla fine il boss ce l'ha fatta alla grande. In pista oltre venticinque monoposti di F.1, in pratica tutta la storia della Casa faentina ma anche Ferrarari 643, 312 B3 e Spazzaneve, Tecno, Dallara, Fondmetal, Arrows A1, Osella, Wolf Wr7, più Minardi F.2, March, Ralt e Grd F.3,



Gt e prototipi, tra i quali la Lavaggi dell'omonimo pilota, una Chevron e una Lotus.

Una platea di piloti da antologia

E poi i piloti, primo fra tutti il simbolo felice della storia Minardi, antica e bellissima, Pierluigi Martini e quindi Luca Badoer «Sono un ospite, ma il prossimo anno sarebbe bello poterci tornare con tuta e casco», Gaston Mazzacane, venuto dall'Argentina: «Un sogno tornare a Imola e a guidare una F.1. Ho le medesime sensazioni di allora. Complimenti a tutta la famiglia Minardi. Un evento sensazionale»,

paddock



UN'ALTRA REUNION MEMORABILE

Sopra, i piloti del Minardi Day. A lato, la Ferrari 312 B3 e, da sinistra, in senso antiorario, Allievi, Zermiani e Palazzoli, Fuoco a colloquio con Gazzè e Gian Carlo in mezzo a Nannini, Badoer, Moreno e Lavaggi e nell'abitacolo. Pirro sorride e, infine, patron Gian Carlo, a destra, al suo primo giro in F.1, a quasi 70 anni...



Roberto "Pupo" Moreno, più gli entusiasti Alessandro Nannini: «Amo Gian Carlo. Ho corso con lui per 7 anni. E mi sono già prenotato per l'edizione 2018», Emanuele Pirro: «Ho atteso oltre mezzo secolo per guidare una Minardi, ma ne è valsa la pena», Gianni Guidi, Andrea Montermini, Gabriele Tarquini - il più bravo tra i driver nel... torneo di golf, il venerdì, prima della cena sociale -, quindi Nicola Larini, Riccardo Patrese, Alex Caffi, in pista con una Ferrari 312 B3 ex Clay Regazzoni: «Ho guidato senza pensare a quanto costa fare un danno a un gioiello simile», Nanni

Galli tornato al volante della Tecno e poi Luis-Perez Sala, Giovanni Lavaggi, Fulvio Maria Ballabio, Bruno Giacomelli e Siegfried Stohr, oltre ai giovani Antonio Fuoco e Guan Yu Zhou della Ferrari Drivers Academy, scortati dal gran maestro Massimo Rivola. Della Ferrari erano presenti, la domenica, anche Simone Resta, artefice della Rossa in testa al mondiale con Vettel e il tecnico Riccardo Adams, che di Seb è l'uomo al muretto.

Personaggi a go-go

Non finisce qui, perché il paddock, invaso

dagli appassionati era un paradiso di storia della F.1, con la presenza di tecnici quali Luca Marmorini e Gabriele Treddi, lo storico meccanico della Ferrari Pietro Corradini, lo specialista Massimo Pollini, oltre a Gianfranco Palazzoli, Ezio Zermiani, Pino Allievi e "Matitaccia" al secolo Giorgio Serra, nonché un'altra eterna colonna di Autosprint, il fotografo Angelo Orsi.

E poi che dire del cantautore romano Max Gazzè, il quale, oltre a sfornare i simulatori per due giorni filati guidando peraltro molto bene, il sabato sera s'è esibito in uno stoico e apprezzato concerto sotto la pioggia. «E tra i tanti concerti fatti, di questo conserverò la simpatia di Gian Carlo Minardi che, in un'atmosfera surreale, si muoveva a ritmo di musica sotto l'ombrello» - ha commentato divertito Max.

«Sono davvero contento - gli fa eco patron Gian Carlo - perché nonostante il tempo non ci abbia assistito, sono stati oltre cinquemila gli appassionati che hanno preso parte a questa seconda edizione dell'Historic Minardi Day. Un segnale che quando si parla di F.1, storica e non, il circuito di Imola evoca emozioni che vivono per sempre nell'anima di chi ama questo sport. In questi due giorni ho visto tante famiglie e molti giovani in giro per il paddock. E quando mi chiedono di fare una foto insieme, sono io che ringrazio loro, altroché. Perché della loro presenza vado molto orgoglioso. E quando sento i rappresentanti della Scuderia del Portello e del Registro Alfa Romeo dirmi che questo è un evento unico nel mondo del Motorsport, quasi mi commuovo. Perché riavvicinare gli sportivi ai loro idoli e i piloti alle loro monoposto in una cornice come Imola, vivendo momenti bellissimi tutti insieme, è una cosa stupenda, che fa bene alle corse e anche al cuore». L'Historic Minardi Day si conferma sulla strada giusta, dimostrando d'avere un bel presente e un luminoso futuro. ●



Fernando Alonso c'è. Il pilota spagnolo è sceso in pista per la prima volta sul catino di Indianapolis nella giornata di mercoledì 3 maggio: un primo assaggio di quella che sarà la sua nuova, grande avventura in una delle gare più difficili e probanti al mondo. Dopo l'annuncio che ha sorpreso tutti e dato entusiasmo ed impulso ad un'intera categoria oltre che, probabilmente, all'intero motorsport, è arrivato uno dei tanti momenti della verità che il campione dovrà affrontare nel suo percorso di avvicinamento alla 500 Miglia. L'occasione è stata speciale, creata e pensata attorno a lui non senza qualche mormorio delle altre squadre, che hanno visto il giorno di prove in esclusiva come un possibile vantaggio strategico in termini di raccolta dati. L'eccezionalità della situazione non è però mai stata in discussione e anche il più fiero contendente non ha potuto ignorare l'importanza del momento, confermata anche dal battage mediati-

3 MAGGIO 2017
DATA DA RICORDARE
Mercoledì 3 maggio 2017:
una data da ricordare per
la Indycar col primo test
effettuato nel catino
dell'Indiana da Fernando
Alonso sulla Dallara-Honda
gestita dall'Andretti
Autosport con la livrea che
rievoca la McLaren-
Offenhauser con la quale
per due volte negli Anni 70
Johnny Rutherford aveva
conquistato il successo

co. Dalle ore di diretta televisiva impiegate, fino al live timing e ai tanti campioni che si sono prestati come commentatori e opinionisti, in primis Mario Andretti, arrivato in fretta e furia con un volo notturno pur di non farsi scappare l'evento.

Colori storici e... vincenti

Da sottolineare anche la presentazione dei colori ufficiali con cui la Dallara-Honda gestita dall'Andretti Autosport si mostrerà al mondo. Come aveva annunciato Mario Andretti ad As, si tratta di una livrea che replica le McLaren-Offenhauser con cui, nel 1974 e 1976, Johnny Rutherford aveva conquistato il successo. Colore arancio papaya, da sempre marchio di fabbrica di Woking, e scritte blu. Speciale anche il casco, un Bell (guardacaso, lo stesso marchio usato da Rutherford) che riprende i colori tipici di Alonso in salsa retrò, con un risultato spettacolare e - si spera - di buon auspicio.

Indy avolato

È INIZIATA LA MARCIA DI AVVICINAMENTO DI FERNANDO ALLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS. L'EFFETTO-ALONSO È UN GRANDE SPOT PER TUTTO IL MOTORSPORT

di [Marco Cortesi](#)



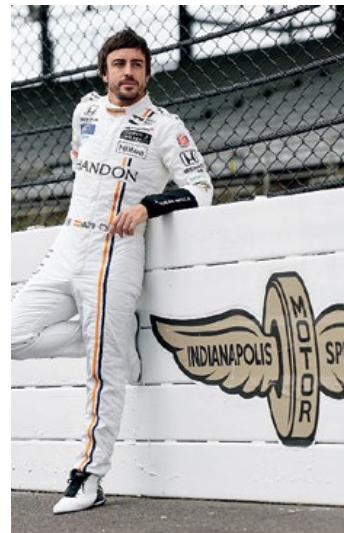
Un approccio iniziato da lontano

Ad aiutare Alonso nella sua prima transizione, oltre a Michael, Mario e Marco Andretti (quest'ultimo ha effettuato il primo shakedown della vettura), anche Gil De Ferran. L'ex campione Cart e vincitore di Indianapolis è stato scelto come coach in virtù della sua grande esperienza, nonché degli stretti rapporti con il ramo americano della Honda, mentre si è visto in pista anche Alex Rossi, in grado di trionfare in modo rocambolesco nell'Indy 500 2016, da rookie con pochissima esperienza sugli ovali.

A gestire la vettura, Eric Bretzman, ingegnere strappato nell'inverno a Chip Ganassi, mentre il ruolo di capo meccanico è stato assunto da Dave Popielarz, esperto anche nel crescere giovani piloti grazie ai trascorsi nelle categorie addestrative. «Col team ci eravamo già scambiati tantissime informazioni nelle ultime settimane via e-mail e non solo - ha spiegato Alonso - Ciò mi ha permesso di

arrivare a Indy conoscendo già buona parte delle procedure e delle caratteristiche della vettura. Michael mi ha costantemente aiutato con tutta la sua esperienza, ed è qualcosa di unico. Marco ha messo a punto la vettura prevedendo come mi sarei sentito una volta al volante. Con Gil De Ferran abbiamo anche effettuato del lavoro di set-up per quanto riguarda il motore e, in generale, abbiamo analizzato tanti degli aspetti che mi sarei trovato ad affrontare».

Se è vero che l'Andretti Autosport ultimamente non ha avuto troppa fortuna, con 4 problemi al motore nel round di Long Beach e 3 vetture danneggiate in gara a Phoenix, per Indy si tornerà alla configurazione che nelle passate edizioni ha portato risultati straordinari. Ci saranno motori nuovi e telai dedicati, nelle migliori condizioni. Oltre ad un gruppo costruito a tavolino per conformarsi alle necessità di Alonso.



Gomme, carburante e via

Pronti? Via. Dopo aver provato al simulatore, che è sempre difficile, se non impossibile, da correlare con una realtà non ancora conosciuta, non c'è stato molto tempo per farsi domande. Visto come funziona il mondo delle gare Indy, forse non ce n'è nemmeno stato bisogno. «Qui è tutto più corsaiolo, più immediato. Ti chiedono se sei pronto. Mettono il carburante, le gomme, accendi e vai. In F1 servono sei minuti solo per far partire la vettura. C'è da controllare e ricontrattare tutto». Aiutato da un set-up "accomodante" con un buon carico aerodinamico, Alonso ha passato in scioltezza gli step del Rookie Orientation Program, che richiedono al pilota di incrementare progressivamente la propria media. Il tutto andando sin dai primissimi passaggi flat-out, col 100% dell'acceleratore. Arrivare poi a superare le 220 miglia orarie di media, come era prevedibile, non è stato un problema. Oltre che a livello di downforce, anche in termini di traiettorie è stato scelto un approccio conservativo, lontano dai guai (e dalle barriere) e con tanta attenzione alla linea bianca sul bordo interno, col leggero cambio di pendenza che può trarre in inganno anche i più esperti.

Nando: «Quella del traffico è la sfida più grande»

Ora inizierà il difficile. Prima di tutto occorrerà togliere downforce e arrivare ai limiti estremi della Dallara DW12, con le impostazioni negative dell'ala usate in qualifica e la vettura che "galleggia" da una parte all'altra della pista. Per Alonso, su 110 passaggi completati la miglior media è stata di 358.156 kmh, molto lontana dai riscontri non solo delle prove ufficiali - che si disputano con una maggiore potenza - ma anche delle sessioni di libere. Ci sarà anche la sfida più complicata, quella del gruppo, che richiede di adattare la visione strategica in un'interazione costante con gli altri piloti. Sapere dove si è, e dove sono gli altri, con una precisione maggiore di quanto avviene sugli stradali. «Ci sono diversi aspetti per cui non sono pronto. Quella del traffico sarà la sfida più grande. Questo test è stato necessario per saggiare il feeling con la pista e con la vettura, ma per quanto riguarda il traffico dovremo procedere passo dopo passo. Anche l'assetto sarà fondamentale. A Indy si effettuano modifiche continue, sia dal volante, mentre si corre, sia ai box. Al momento non sono in grado di sentire la macchina, le reazioni a tutti questi aggiustamenti: non sono io che sto guidando, è lei che mi porta in giro».

Parola d'ordine: familiarizzare

L'obiettivo iniziale era quello di passare l'esame preliminare e completare un piccolo programma di lavoro, essere sicuri di gettare le fondamenta e che tutto fosse a posto in termini di sensazioni generali. Dopo il Rookie Orientation, Alonso ha velocemente chiuso il piano pensato per lui alla vigilia e ha continuato, inanellando oltre 100 giri. Si è dedicato a run più lunghi, sempre ad un passo calmierato e con carico maggiorato, provando anche qualche entrata ai box in piena velocità: una situazione critica che richiede, con gomme di diametro diverso, di scendere dal banking e frenare fino al limite di velocità. Inoltre, c'è stata la familiarizzazione con le princi-



pali modifiche di assetto, con barre e weight jacker regolabili dall'abitacolo nelle varie situazioni di corsa. C'è stato spazio anche per tentare di riprodurre le procedure di safety-car, e per sperimentare le prime gocce d'acqua, che rappresentano sempre una variabile importante a certe velocità. Uniche "casualties", per dirla all'americana, due ignari uccelli colpiti in pieno dalla vettura...

Già in modalità lavorativa

Il bilancio? Sicuramente positivo da quello che si è potuto vedere e dalle sensazioni di Alonso. «Al momento, l'obiettivo è quello di godermi una grande esperienza. L'Indy 500 è qualcosa di imperdibile. Una delle gare più importanti al mondo, e solo il fatto di essere uno dei 33 piloti in griglia è già di per sé straordinario. Tuttavia, quando chiudi la visiera non ti piace mai essere secondo, come sempre nello sport. Quando sarà il momento, dovremo fare del nostro meglio». Saranno tante le cose da imparare già nei prossimi giorni, con un'importante mole di dati da analizzare (più per il pilota che per la squadra) e da correlare in maniera diversa rispetto alle abitudini della F1. Le differenze, filosofiche e tecniche, sono tante, a partire dal concept stesso. «A Indianapolis c'è molto poco carico, molta poca resistenza all'aria, si viaggia spesso in gruppo pensando sempre al traffico, alle scie, a come migliorare la propria posizione. In F1 è un po' più una lotta contro il cronometro, una sfida con te stesso per trovare i limiti della vettura in condizioni che sono quasi sempre perfette, ideali. Forse qui manca un po' il





110 PASSAGGI: MIGLIOR

MEDIA 358.156 KM/H

Per Alonso su 110 passaggi completati a Indianapolis la miglior media è stata di 358.156 kmh, molto lontana dai riscontri delle prove ufficiali, che si disputano con una maggiore potenza, ma anche delle libere

concetto che hai in F1 di avere sempre tutto sotto controllo. Ogni singolo millimetro. È più dipendente dall'input del pilota, nelle varie fasi della curva come nei run».

Da non sottovalutare anche la componente storica e di pubblico: le tribune piene, la grandiosità dell'evento, gli oltre cent'anni di storia. Aspetti che Alonso vorrà sicuramente godersi, anche se la concentrazione ha già preso il sopravvento sul lato emozionale. «Finora è stato tutto come me l'aspettavo. Ciò che cambia dopo il primo test è la concezione della gara. Prima ero semplicemente entusiasta di correre, ora sono molto più focalizzato sul lato lavorativo. Molti mi hanno chiesto delle mie sensazioni ma in realtà non posso rispondere. Sono emozionato, sicuramente. Ma sono già concentrato nel parlare con gli ingegneri di ciò che abbiamo testato. C'è molto da fare per preparare la vettura, e tutto il resto è passato in secondo piano».

Indy riporta il sorriso in McLaren

Chissà se, dopo la delusione di Sochi, l'esperienza di Indy porterà un po' più di serenità anche alla squadra di Formula Uno. Conclude Fernando: «Mentre cerchiamo di trovare una soluzione al più presto possibile, l'idea della Indy 500 ha messo il sorriso a tutti nel team. Anche in Russia, mentre mi stavo preparando alla gara con gli ingegneri, lo stratega della McLaren è arrivato da me con dei fogli dicendomi di studiarli. Erano i dati delle soste ai box nelle ultime 10 edizioni di Indy. Questo dimostra come tutti in McLaren siano entusiasti...». ●



Servia: «Alonso serve pazienza»

IL CATALANO HA GIÀ CORSO NOVE VOLTE A INDIANAPOLIS E SPIEGA COSA BISOGNA FARE PER NAVIGARE BENE NEL CATINO DELL'INDIANA

Oriol Servia è "emigrato" oltre oceano da quasi vent'anni. Veterano delle gare Usa, spagnolo è la persona adatta per commentare il debutto di Alonso nella serie. «Quando è arrivata la notizia dell'arrivo di Alonso a Indy mi sono svegliato ed avevo 60 messaggi dai media spagnoli sul telefono! Ho sperato fossero per parlare di me, invece erano tutti per lui. Credo sia una grande novità, la più entusiasmante degli ultimi trent'anni nel motorsport. Alonso è un leone quando è in gara. Aver scelto di affrontare questa sfida, visto anche quanto è meno conosciuta in Europa, e affrontare tutti quei rischi, senza sapere se potrà essere competitivo o meno, dimostra una volta di più quanto è un pilota coraggioso».

- Quante possibilità avrà per conquistare il Borg-Warner Trophy?

«Indianapolis è la gara più difficile da vincere. Per le 500 miglia, le 7-8 soste ai box, per le 33 vetture che cercano di vincere... quindi un sacco di fattori che devono allinearsi per permetterti di primeggiare. Ma, allo stesso tempo, è una gara che un pilota che non partecipa al campionato può vincere. Perché avrà almeno una decina di giorni completi di test, quindi tanto tempo per imparare a conoscere bene

macchina e pista. Non so nella prima giornata, ma già dalla seconda un pilota del suo calibro si sentirà a casa nell'abitacolo della Dallara Dw12. E l'unica cosa che dovrà imparare è muoversi nel traffico».

- Si sente così tanto?

«In F1 può succedere che tu ti trovi per tutta la gara dietro una sola vettura. A Indy avrà attorno altre 32 auto per 4 ore. Si va a velocità molto alte e le turbolenze aerodinamiche hanno una parte molto attiva nel gioco, quindi non è solo quello davanti ad influenzare la tua gara, ma tutte le 3, 4 o 5 vetture che ti precedono. Dovrà imparare nelle prove a guardare più avanti del solito, e di come questo agisce sulla sua vettura, sulle gomme nuove ed anche su quelle usate. Sappiamo bene che Fernando ha tanto talento ed è un grande campione, quindi non ho alcun dubbio che andrà forte ed avrà anche lui le sue chance per vincere come tanti altri».

- Sarebbe un grande modo per rivitalizzare la sua stagione...

«Penso che già lo scorso anno lui abbia rimpianto l'aver abbandonato la Ferrari, e in questo lo sta facendo di sicuro. Ma almeno ha la possibilità di correre la 500 Miglia, che io ho avuto la fortuna di fare 9 volte. È qualcosa che crea dipendenza. Sono sicu-

ro che l'amerà, e sono pronto a scommettere che non sarà la sua unica partecipazione».

- Tu come vivi questa notizia?

«Per me è una opportunità straordinaria, visto che sono un suo tifoso. Sono 7 anni più vecchio di lui, quindi non abbiamo mai corso assieme. Lui è il primo spagnolo ad aver vinto il Mondiale di F1, ed è per me una grande opportunità il poterlo sfidare. Soprattutto alla 500 Miglia e nella stagione in cui credo di avere il miglior pacchetto di sempre per vincerla, ora che sono con la Rahal. Sono stati il miglior squadra Honda nelle ultime due annate, e il mio ingegnere di macchina era da Andretti un anno fa con Alexander Rossi, che ha vinto. Credo che entrambi abbiamo delle grandi possibilità, e spero di ritrovarci all'ultimo giro a lottare per la vittoria».

- Quale il migliore consiglio che puoi dargli?

«Seguirmi per tutte le 500 Miglia! Battute a parte, in F1 vinci o comunque ti giochi tante possibilità in partenza, in cui lui è molto capace. A Indianapolis l'unica cosa che puoi fare allo start è andare a sbattere. Deve avere pazienza, perché la gara è molto lunga e sono gli ultimi venti giri che contano. Ma sono sicuro che lo sappia».

Fulvio Cavicchi



di Mario Donnini

BASTIAN CONTRARIO

Con Nando torna il brivido

IL TRIONFO MEDIATICO DI ALONSO A INDY DIMOSTRA QUANTO I FANS RISPETTINO LA SUA SFIDA AL PERICOLO

Mercoledì 3 maggio il rookie test di Alonso a Indy, regalato in diretta streaming, ha sbancato mediaticamente, ottenendo oltre 2,1 milioni di contatti. Divisi tra 950.000 boys nel canale Facebook e 1,2 milioni tramite Youtube, con folate da 70mila spettatori in simultanea.

Di più: i social sono impazziti, facendo registrare una polarizzazione d'interesse tipica del grande evento, con una partecipazione improntata all'adesione e al plauso per ciò che stava accadendo.

E, di fatto, a Indy stava accadendo ben poco, perché Fernando s'è limitato a percorrere serie di giri a velocità crescente, superando il rookie orientation program in un primo cauto ma non timido assaggio di ciò che l'atterrerà in questo maggio. Che si rivelerà senz'altro il mese più intenso in tutta la sua tutt'altro che noiosa vita.

Però, di fronte a una risposta così plebiscitaria, con scettici, haters e troll in percentuali da albumina, è il caso di porsi domande e intravedere risposte.

E allora forza. Su, perché mai la sfida lanciata da Fernando alla Indy 500 e alla Triple Crown - diretta a sommare trionfi comprendenti mondiale F.1, 500 Miglia e 24 Ore di Le Mans - sta suscitando così tanto entusiasmo in tutto il mondo del Motorsport? Cosa spinge milioni di persone a non perdersi le gesta di un pilota financo se gira da solo su un immenso ovale deserto a velocità ottime per lui, ma che in assoluto equivalgono a

quelle degli ultimi qualificati, nel moschissimo Carburetion Day? E, nondimeno, chi sta facendo impazzire, Alonso, gli americani o soprattutto i tifosi dei Gp?

Be', che un campione della F.1 iperfigheta e salutistica accetti la sfida tosta e ignorantissima della Indy 500 mentre ancora è fresco e competitivo, è un'immensa notizia capace d'arrapare senza redenzione l'automobilismo tutto, per primi i delusi dalla F.1. In fondo siamo reduci da tre annate di monomarca Mercedes più pallose di una riunione del dopolavoro di scacchi-

sti subacquei. Stagionacce che hanno sacralizzato quale pilota più forte e blasonato della F.1 recente - tra quelli in servizio - un Lewis Hamilton, il quale, al di là dei Gp, agogna a partecipare alla fashion week milanese o tutt'al più a eventi infarciti di celebrities, per agghindarsi tipo gangsta rapper o pronipote di J-Ax. Affidandosi a un trendy coach che gli prepara i vestitini sul lettino o gli manda l'elenco via WattsApp delle cosine da mettere la mattina dopo, non

trascurando cremine, ciondoli e beretti storti. Misticizzando tra tatuaggi motivazionali e un'intensità spirituale tutta da decifrare, stupendamente profonda e magari anche no.

Cioè, intendiamoci, Lewis Hamilton è un grandissimo pilota e come uomo ha il sacrosanto diritto di piacere e piacersi come cavolo vuole e ritiene più opportuno.

Però lo stesso diritto di scelta poi lo hanno

pure i duri e i puri del Motorsport. Un po' disorientati e tristi di fronte a una civiltà di divi della F.1 - di cui Lewis è solo il simbolo più yeah - che mediamente si esprime un po' tutta tramite interviste fintarelle e plastificate, bassette mediatiche, look elevato a ragione di vita e ricette paravegane, pronta a indignarsi perché una via di fuga s'estende solo per 9 km quadrati e non 10 e a chiamare le curve di Monza con frigidissimi numeri invece che coi sacri nomi.

Ecco, di fronte a una miseria simile arriva uno come Alonso, annuncia che gli interessa sbancare Indy e Le Mans per eguagliare Graham Hill e ecco che ti si rapre un mondo. Il tuo, il nostro mondo. Non quello delle cremine e delle fashion week, dei tillkekartodromi notturni per mungere miliardi. Macché.

Quello di uno Sport, anzi dello Sport, uno degli ultimi estremi rimasti al mondo. Lo Sport imbevuto sacralmente di Leggenda e Pericolo. Perché a unificare Indy e Le Mans, oltre che il sogno di gloria, c'è un'altra cosina: il muro. Quello che cinge il megacatino e l'altro che occhieggia le LmP1 alla Nouvelle Portion del circuito della Sarthe, presso le Esse Porsche, e pure il rail che s'incocchia a 90 gradi puntando la piega sinistrorsa d'Indianapolis - curva che la classica francese dedica a quella americana, strizzandole l'occhio.

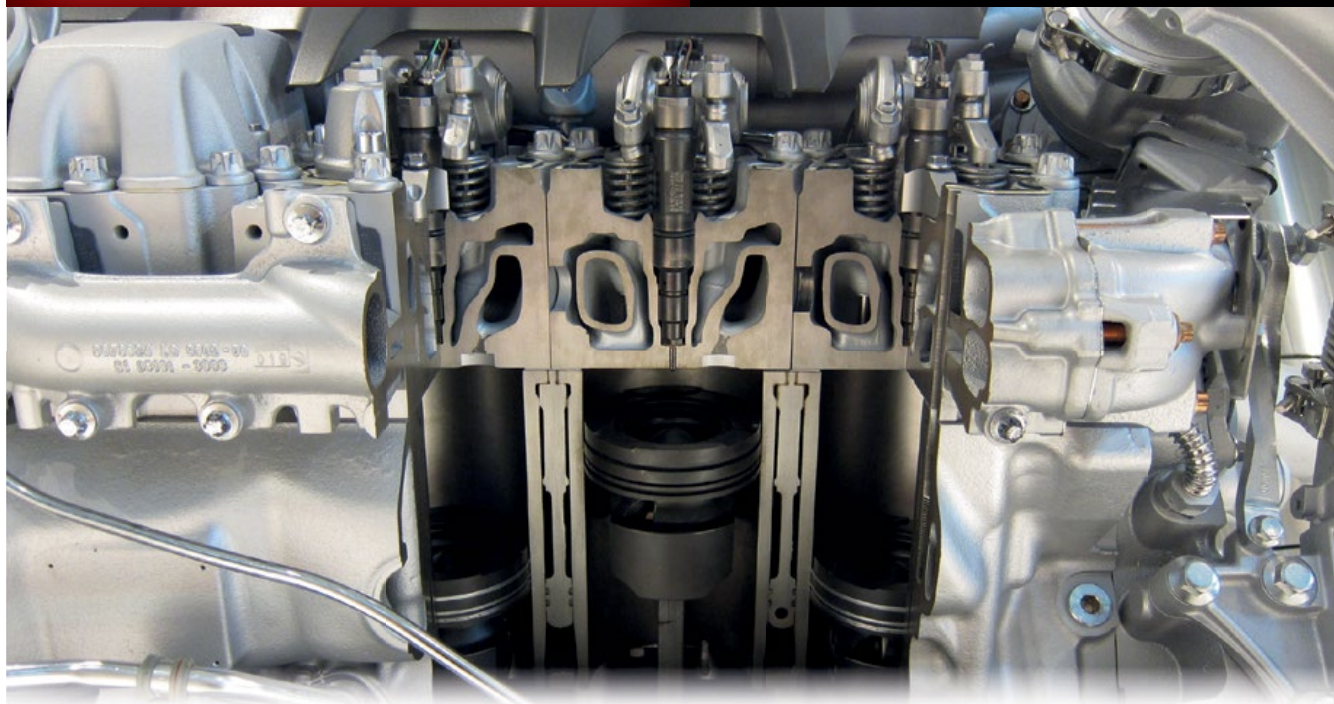
Sì, Alonso sta piacendo a tanti, a miriadi di tifosi, soprattutto non suoi, perché mostra il coraggio di tuffarsi in una sfida che è l'unica e l'ultima delle corse laddove il rischio è massimo e l'imperativo è vincere. Come ai vecchi tempi. Riscoprendo simultaneamente le radici culturali più antiche e spietate del Motorsport e, con esse, l'adrenalina ancestrale e selvaggia dell'automobilismo dei tempi eroici, piazzando un calcio nel deretano a quello finto.

Per questo la gente sta impazzendo per Fernando. Perfino chi fino a ieri lo sentiva indifferente o odioso. Perché, ancor più che lui stesso, è grande e immenso ciò che sta tentando di fare.

E se e quando altri piloti del Circus azzarderanno lo stesso, ci saranno gli stessi applausi pure per loro, Hamilton compreso. Anzi, Lewis per primo. E non importa cosa combinerà Alonso. Da mercoledì 3 maggio, l'automobilismo eroico ha già vinto, tornando magnetico e vivo. Cacciando non uno, ma addirittura più sogni - F.1, Indianapolis e Le Mans -, in un meraviglioso inseguimento onirico multiforme, Fernando sta colorando la grandezza dell'impresa tentata anche d'un che di struggentemente e dolcemente artistico.

Non a caso Pierpaolo Pasolini, nella prima scena del film "Il fiore delle mille e una notte", ricordava che "La verità non sta in un sogno solo, ma in molti sogni". ●





La potenza passa dall'elettroiniettore

Il downsizing e le rigide normative anti-inquinamento hanno richiesto lo sviluppo di un componente innovativo. L'analisi dell'Unicusano Lab

In questo articolo parleremo di uno dei componenti che ha rappresentato una significativa innovazione nello sviluppo dei motori a combustione interna nel recente passato, l'elettroiniettore. Tale componente è responsabile di iniettare la quantità di combustibile necessaria per lo sviluppo del processo di combustione, che abbiamo già visto essere determinante per l'erogazione della potenza. In passato, soprattutto nei motori a due tempi, si utilizzava un carburatore Venturi ad azionamento meccanico. La scarsa controllabilità e la bassa ripetibilità delle iniezioni portarono a sviluppare lo stesso componente attuato elettricamente che però, in maniera inferiore, soffriva degli stessi difetti del suo predecessore meccanico. Il definitivo passaggio ai motori a quattro tempi, l'aumento delle velocità medie dei motori a seguito del downsizing e le sempre più stringenti normative anti-inquinamento hanno richiesto lo

sviluppo di un componente che garantisca elevata precisione e ripetibilità nel processo di iniezione. Diverse aziende nel mondo hanno quindi sviluppato l'elettroiniettore che funziona grazie a un complesso gioco di forze e che viene attuato grazie a un segnale elettrico inviato al solenoide di controllo (ecco il motivo per cui viene chiamato elettroiniettore). Questo componente permette di regolare con precisione la massa di combustibile iniettata anche a elevate velocità di rotazione e ad altissime pressioni di iniezione (si pensi che nel common rail di seconda generazione si arriva a circa 2000bar). In maniera molto semplificata la parte terminale dell'elettroiniettore è costituita da un ugello forato (chiamato nozzle) all'interno del quale si trova uno spillo (chiamato nozzle needle). Quando lo spillo è in posizione di battuta sull'ugello non si ha fuoriuscita di combustibile, mentre, quando lo spillo si alza, a seguito

del comando elettrico, il combustibile in pressione fuoriesce dai microfori realizzati sulla sezione di uscita dell'ugello. Grazie a questi fori si ha l'atomizzazione del combustibile, ovvero la polverizzazione dello stesso in gocce piccolissime, così da favorirne il miscelamento con l'aria circostante. Tale componente può essere utilizzato sia nei sistemi a iniezione indiretta, dove il combustibile viene iniettato nei condotti di aspirazione a monte della camera di combustione, che in quelli a iniezione diretta, ove il combustibile viene iniettato direttamente nel cilindro e quindi nella camera di combustione. Come si può intuire lo sviluppo di questo componente ha rappresentato nel recente passato un punto di svolta per poter garantire performance e rispetto delle emissioni inquinanti.

Gp3 Series

venti di sfida

RIPARTE IL CAMPIONATO SEMPRE PIÙ STRATEGICO NEL PERCORSO DI CRESCITA. UNA VENTINA LE VETTURE IN LIZZA E 2 ITALIANI A CACCIA DI SOGNI

di [Alessandro Gargantini](#) e [Massimo Costa](#)

Come ormai da tradizione, sarà Montmelò ad ospitare la prova d'esordio della Gp3 Series. Il prossimo week end si troveranno ai banchi di partenza una ventina di vetture, con una lieve flessione rispetto al recente passato a causa dell'abbandono del team dei fratelli Koiranen. Nessun dramma visto che il trend è linea con quello della sorella maggiore, la neonata F.2, che ha perso qualche unità ma gode ugualmente di un invidiabile stato di salute. Questo è solo uno dei numerosissimi punti di contatto tra le due serie, che promettono spettacolo sul tecnico tracciato catalano nel fine settimana del Gp. A lasciare il segno nella prima uscita della categoria maggiore è stato proprio il campione in carica della Gp3, Charles Leclerc, che in un batter d'occhio ha messo in riga i suoi rivali con i modi del veterano. E non solo il 19enne monegasco del Ferrari Driver Academy ha cavalcato la cresta dell'onda. Super protagonisti sono stati anche il suo compagno nel programma junior della Casa di Maranello Antonio Fuoco, il thailandese di Londra Alex Albon ed un velocissimo Nyck de Vries, sugli scudi sia in prova che in gara. Le imprese dei 4 rookies promossi alla serie maggiore rinfor-

zano il concetto di grande continuità tra le due categorie, sia in termini di gestione delle gomme Pirelli che di ambientazione, costantemente a fianco alla F.1.

Team Art favorito, ma Trident ci crede

Saranno una ventina i protagonisti di questa stagione. Fin troppo semplice inserire nel novero dei favoriti al titolo i 4 galletti della Art Grand Prix, che nelle ultime due stagioni ha laureato campioni Esteban Ocon e Charles Leclerc. Le qualità dei britannici George Russell e Jack Aitken sono al di fuori di ogni sospetto, anche se l'ex compagno di Giovinazzi da Trevor Carlin pare avere qualche arma in più. Sempre nella squadra con sede alle porte di Parigi, il nipponico Nirei Fukuzumi è atteso alla consacrazione, mentre Anthoine Hubert, ex Fia F.3, potrebbe essere la sorpresa. Vera spina nel fianco delle ultime due stagioni della Art è stato il Team Trident, che dopo Luca Ghiotto e Antonio Fuoco punta a mantenere il suo ruolo soprattutto con il provenzale Dorian Boccolacci e Giuliano Alesi, al secondo anno con la scuderia milanese. La squadra ha mostrato un buon potenziale nei test pre-stagio-



NEL CONFRONTO
CON I MIEI NUOVI
COMPAGNI SONO
ANDATO BENE
E I PILOTI ART NON
SONO LONTANO

LEONARDO PULCINI

”

GIOVANI A CACCIA DI UN FUTURO D'AUTORE

Dopo aver vinto il titolo nell'EuroFormula Open, Leonardo Pulcini prova a mettersi in evidenza anche in Gp3. Identico l'obiettivo di Alessio Lorandi, in basso a destra e Giuliano Alesi, sopra: il figlio d'arte è al 2° anno nella serie

UNA SFIDA LUNGA 8 ROUND

| | |
|----------------|---------------|
| 13-14 maggio | Barcellona |
| 8-9 luglio | Red Bull Ring |
| 15-16 luglio | Silverstone |
| 29-30 luglio | Hungaroring |
| 27-28 agosto | Spa |
| 2-3 settembre | Monza |
| 7-8 ottobre | Jerez |
| 25-26 novembre | Abu Dhabi |





nali, dominando la sessione disputata a Montmelò con il ragazzo nato a Cannes, primo nelle graduatorie sia dei tempi veloci assoluti che durante il long run. Il poker di vetture della scuderia italiana sarà completato da Kevin Joerg e Ryan Tveter. «Nelle giornate dei test il nostro staff tecnico ha lavorato accuratamente con i piloti, traendo ottime informazioni e riuscendo a consentire ai nostri allievi di porsi con costanza nelle primissime posizioni in tutte le sessioni disputate - ha spiegato il team manager Giacomo Ricci - La Gp3 è una categoria chiave negli step di crescita di un pilota e gli ottimi risultati che stanno raccogliendo i piloti diplomati di questa serie ne è una importante testimonianza. Sono certo che anche nel 2017 potremo dare continuità all'ottima tradizione Trident nella serie».

**ART, ARDEN
E TRIDENT SONO
RIVALI FORTISSIMI:
VOGLIO INSERIRMI
TRA LORO COME HO
FATTO NEI TEST**

ALESSIO LORANDI



Oui Pulcini: «Voglio stare nella top5»

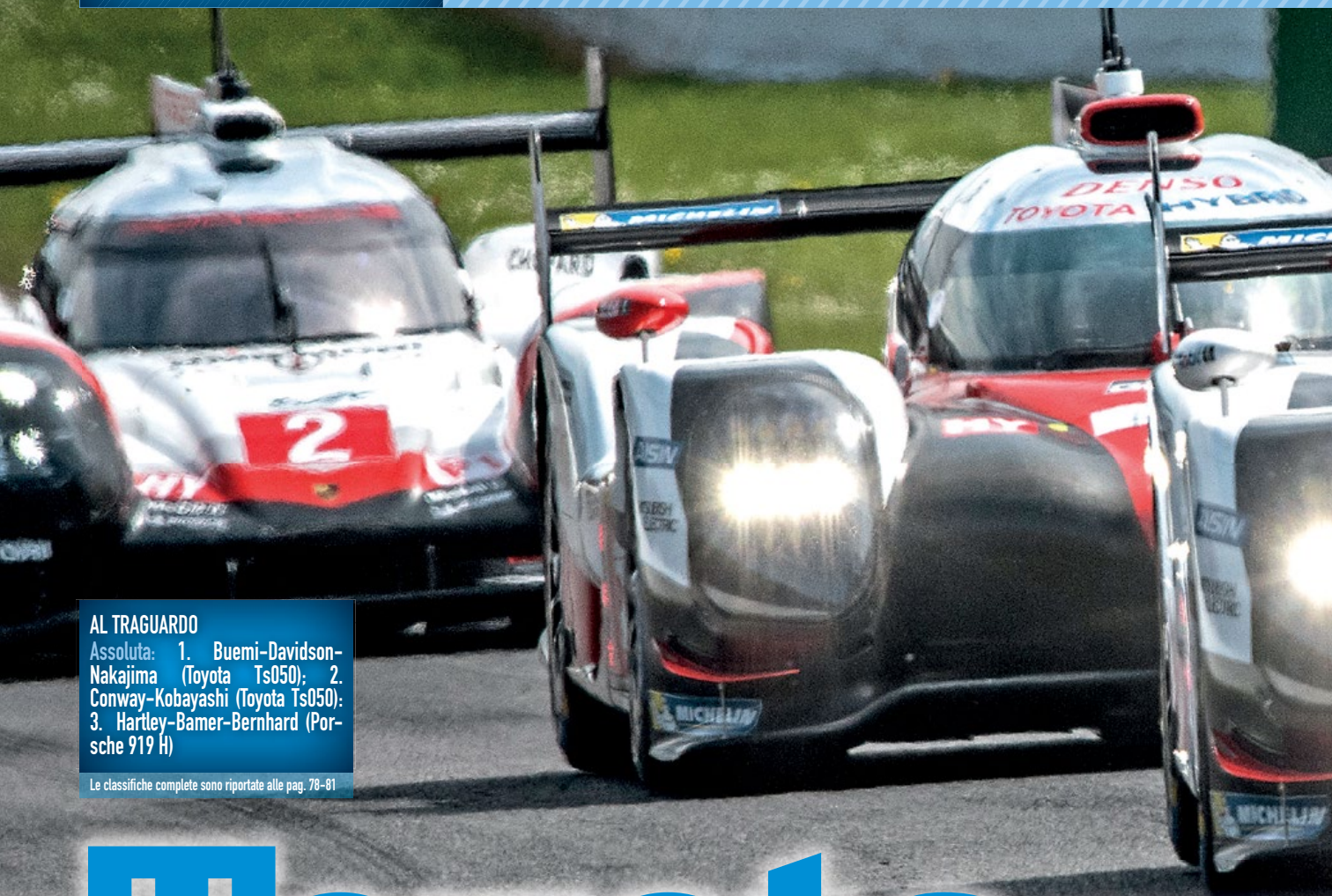
«Dopo i primi test di Estoril e Montmelò - spiega Leonardo Pulcini, da sempre amorevolmente seguito dall'ex pilota Enrico Toccacelo - ero un po' preoccupato perché non avevo ancora trovato molta confidenza con le gomme, con gli assetti. Ma lavorando sodo con il mio ingegnere Sean McGill, piano piano abbiamo messo le cose a posto. Ho trovato un ottimo passo gara e poi ho fatto il miglior tempo nel giorno finale dei test. Nel confronto con i miei compagni sono andato bene e i piloti Art non sono lontano. Sono contento perché ho lasciato Valencia con la consapevolezza di aver ritrovato quelle sen-

zioni di guida che avevo lo scorso anno nella Euroformula Open. Per me è anche la prima volta in un team britannico. All'inizio non nascondo che mi sentivo un po' come un topo in mezzo ai gatti. Ma col tempo il ghiaccio si è sciolto, mi sento più padrone della lingua inglese dopo che l'anno scorso parlavo spagnolo nel team Campos, ed ora mi sento a casa avendo un buon rapporto con tutti i componenti della Arden. A brevissimo mi trasferirò anche vicino al team. L'obiettivo? Vorrei cercare di stare costantemente tra i primi cinque e perché no, provare a vincere qualche gara».

Qui Lorandi: «Cercherò di giocarmela!»

«Sono stati sei giorni di duro lavoro i test collettivi pre-campionato - spiega Alessio Lorandi - Abbiamo fatto prove di ogni tipo per cercare di trovare il miglior bilanciamento della vettura in ogni condizione di gara e di qualifica. Ho cercato di imparare al meglio l'utilizzo delle gomme, che non è certo facile, e alla fine posso dire che il passo gara era ottimale. Anche la simulazione qualifica, dopo qualche difficoltà iniziale, l'abbiamo sistemata e spero di proseguire su questa strada a Montmelò per il primo round. Con i ragazzi del team Jenzer mi sono trovato bene, c'è un bel clima all'interno del box, e con il mio ingegnere Umberto Visintini si è instaurato un bel rapporto di fiducia reciproca. Sono soddisfatto perché nel percorso di quei sei giorni sono costantemente migliorato. Il campionato non sarà certo facile con rivali fortissimi quali Art, Arden e Trident, ma cercherò di giocarmela inserendomi tra di loro come accaduto nei test».





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota Ts050); 2. Conway-Kobayashi (Toyota Ts050); 3. Hartley-Bamber-Bernhard (Porsche 919 H)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Toyota che doppietta!

LA CASA GIAPPONESE PIAZZA DUE VETTURE DAVANTI ALLA PORSCHE. CHE RECRIMINA PER UN RISULTATO SACRIFICATO IN FUNZIONE DELLA 24 ORE DI LE MANS. ANCHE TROPPO

di [Cesare Maria Mannucci](#)

SPA-FRANCORCHAMPS - A volte i numeri non tornano. La Porsche 919 H sembra riprendersi dalla sonante sconfitta di Silverstone. Conquista la pole con Lotterer-Jani, ottiene il giro più veloce in gara con Hartley in 1'57"638, eppure al traguardo è ancora la Toyota che domina e che conquista una netta doppietta. Trionfano Buemi-Davidson-Nakajima, che ripetono così il successo di Silverstone e che precedono l'altra TS050 affidata a Conway-Kobayashi. Che corrono in due dopo l'indisponibilità di Jose Maria Lopez (caso di cui leggete a parte). E che si attaccano alla sfortuna per avere rifornito in regime di corsa libera quando po-

co dopo, con la gara interamente neutralizzata con la safety car, tocca alla Toyota di Buemi rifornire. Creando così i presupposti per la vittoria. Solo terza e distanziata di 33" la prima Porsche di 919 H di Hartley-Bamber-Bernhard. Che lamentano una foratura a metà gara e un contatto di Hartley nelle fasi finali contro l'Oreca di Dumas, che costringe il neozelandese ad anticipare l'ultima sosta per far cambiare il cofano anteriore, danneggiato nella collisione. Ma anche senza questi episodi, difficilmente la Porsche avrebbe potuto vincere. Perché la configurazione aerodinamica a bassa deportanza, la stessa adottata a Silverstone e mantenuta



per preparare al meglio la 24 Ore di Le Mans, non sembra adattarsi alla perfezione alle caratteristiche di Spa. E si ripercuote sull'usura delle gomme, ancora una volta più marcata sulla 919 H piuttosto che sulla Toyota TS050. Però i numeri ancora non sembrano spiegare la situazione. La Toyota sfrutta in gara il vantaggio numerico della terza vettura, con la TS050 di Lapierre-Sarrazin-Kunimoto regolata invece, così come le Porsche, in configurazione a bassa deportanza. Questa vettura conclude al 5° posto, distanziata di 2 giri, causa soprattutto lo scarso rendimento di Yuji Kunimoto. Il campione della Superformula, al debutto a Spa e su una vet-

BEL LAVORO RAGAZZI
Siete primi, bel lavoro. Questo dice il cartello che il box Toyota ha esposto per salutare il trionfo dell'equipaggio Buemi-Davidson-Nakajima davanti ai compagni di squadra Conway e Kobayashi

DUBBI SUL DIFFUSORE POSTERIORE

Porsche accusa la Toyota

La Porsche ha inviato una richiesta di chiarimento alla Fia in merito all'interpretazione del diffusore posteriore della Toyota, che secondo la Casa di Stoccarda non sarebbe conforme al regolamento. Nonostante la TS050 sia stata omologata in questa configurazione. Spiega Pascal Vasselon, direttore tecnico Toyota: «Nessuno ci ha detto nulla e la vettura è perfettamente regolare. Nell'ultimo anno, il processo di omologazione è cambiato e tutto viene fatto con grande anticipo. Le discussioni sulla TS050 sono iniziate a luglio 2016. Tanto che adesso già stiamo discutendo le caratteristiche della vettura 2018. Con questo sistema, Fia e Aco non possono certo accorgersi di una soluzione contestabile all'ultimo momento. In passato è successo che venisse concessa un'omologazione con riserva, dando al Costruttore tre settimane di tempo per modificare una soluzione eventualmente contestata. Ma ora non è più il caso».

tura della classe LmP1, si rivela lentissimo, quasi imbarazzante nel confronto con i suoi più esperti compagni. Tanto che ora alla Toyota si interrogano se sarà in grado di correre a Le Mans senza condizionare troppo il ritmo di gara. Però, alcuni numeri non tornano. Analizzando le velocità massime in qualifica, senza il fattore delle scie, Kunimoto ottiene la punta più elevata a 313,2 km/h precedendo la Toyota di Davidson, regolata in configurazione ad alta deportanza, che registra 312,3 km, e la Porsche di Tandy, rilevata a 308,7 km/h. Il confronto tra le due Toyota regolate aerodinamicamente in maniera così diversa, dimostra una differenza minima, meno di 1 km di velocità. Anche la stessa differenza rispetto alla Porsche è decisamente meno ampia rispetto a Silverstone.

Eppure parliamo di configurazioni aerodinamiche completamente diverse, che dovrebbero generare variazioni in termini di velocità massima ben più elevata, così come in termini di usura gomme. Che sulle due Toyota regolate in maniera così diversa, in realtà non si è vista.

Quando l'Audi presentava la terza vettura a Spa in configurazione Le Mans, si trattava davvero di una simulazione in ottica della maratona francese. Con l'adozione anche degli stessi rapporti, degli stessi assetti e altezze richieste sul circuito della Sarthe. Ora invece parliamo di differenze minime, ingiustificabili considerando la differenza in kg di deportanza che caratterizzerebbero le due configurazioni aerodinamiche. Segnale che forse c'è dell'altro, riconducibile anche alla power unit. Che sulla Toyota sarebbe ora più risparmiosa, più efficace e più potente rispetto a quella della Porsche. Se a Silverstone la casa di Stoccarda era contenta per il secondo posto finale, questa volta la batosta è stata più difficile da digerire. I contrattempi che hanno colpito la vettura di Hartley-Bamber-Bernhard sono stati di fatto marginali, così come i distacchi generati tra chi ha rifornito in regime di corsa libera o di neutralizzazione, che si sono compensati tra Toyota e Porsche. Forse c'è dell'altro. Che alla Porsche cercheranno di scoprire nella prossima simulazione in vista della 24 Ore di Le Mans, che terrà sul circuito di Aragon.

GT CON LA ROSSA VINCENTE

Doppietta Ferrari e Rigon sorride

La Ferrari 488 torna alla vittoria con Davide Rigon e Sam Bird, che al termine precedono dopo una lunga lotta, esasperata e potenzialmente fraticida, l'altra vettura, quella di Pierguidi-Calado. In virtù di questa doppietta, la Ferrari sale al comando della campionato Costruttori con 72 punti davanti ai 65 della Ford. Oggi terza al traguardo con l'equipaggio Mucke-Pla-Johnson.

Era dalla 6 ore del Nurburgring dello scorso anno che la Ferrari non saliva sul gradino più alto del podio. La modifica al Bop decisa dopo la gara di Silverstone ha contribuito indubbiamente a ridurre il gap tra Ferrari e Ford.

Alla vettura americana sono stati tolti 4 litri di ben-



LOTTA FRA CAVALLINI

Rigon e Bird, sopra da sinistra, hanno avuto la meglio sui compagni di squadra Pierguidi e Calado dopo una lotta a tratti senza esclusione di colpi fra le due Ferrari 488, in alto

zina, alla Ferrari invece ne è stato concesso 1 in più. Una differenza complessiva di 5 litri che su una pista così lunga ha contribuito a riportare la Ford allo stesso livello di Ferrari e Porsche. La Ferrari vista a Spa ha mostrato però un volto nuovo, inedito, che ha entusiasmato. Abituati a gerarchie e posizioni consolidate, con la vettura di Gimmi Bruni mediamente sempre davanti e più incisiva, questa volta è stato bello vedere le due 488 sfidarsi in maniera ravvicinata e anche oltre. Considerando che Pierguidi e Bird sono pure entrati in collisione e tutte le successive fasi di gara, sono state "amministrate" non sempre in maniera facile dai box. Che ha impartito l'ordine a Sam Bird di lasciare passare Pierguidi quando era rinvenuto furiosamente dopo essere stato "spinto" nella via di fuga dal suo compagno di squadra. E che nelle ultime fasi ha invitato Calado a desistere dall'attaccare Bird, nonostante dispo-



nesse di due gomme nuove. Alla fine, le due Ferrari hanno concluso distanziate di 1 giro una gara che in realtà le ha viste combattere in maniera esasperata per quasi 6 ore.

Davide Rigon torna al successo e questo farà certamente bene al suo morale ma da sottolineare è anche la determinazione di Pierguidi, che ha corso in maniera ossessiva e sempre all'attacco. Prima nel sorpasso ai danni della Ford di Pla al Raidillon, percorso dalle due vetture quasi affiancate, in una situazione di grande pericolo. Poi quando furioso per essere stato tamponato da Bird, ha subito rimontato il distacco che lo divideva dal suo compagno di squadra. Una Ferrari all'attacco, finalmente a due punte, come deve essere per cercare di vincere un titolo iridato così complesso. Le diverse strategie adottate, con il doppio stint effettuato in momenti diversi, hanno decretato il risultato finale tra le

FORD SCONFITTE

Questa volta le Ford Gt, sopra, hanno dovuto inchinarsi alle Ferrari nella lotta per la supremazia in classe Gte. In alto, la Toyota di Sarrazin-Kunimoto-Lapierre resiste con una staccata a ruote fumanti all'attacco della Porsche ma chiude al 5° posto

due Ferrari. Per il prosieguo del campionato non sarà facile gestire la rivalità davvero rusticana che sembra ora contrapporre i due equipaggi della Ferrari. Ma è meglio avere problemi del genere piuttosto che puntare tutto su una sola vettura e un solo equipaggio. Filosofia che per anni ha caratterizzato l'impegno della Ferrari nella classe Gte.

Una gara dominata dalla Ferrari 488, che ha lasciato le briciole alla Ford, mentre l'altra Gt americana, quella di Derani-Priaux-Tincknell, è stata attardata da problemi elettronici.

Con le Aston Martin relegate nelle retrovie, anche perché le gomme Dunlop erano nettamente in crisi rispetto alle Michelin, continua a creare perplessità il rendimento in corsa della nuova Porsche. Lietz-Makowiecki hanno terminato al 5° posto, distanziate di 2 giri dalla Ferrari. Un abisso difficile da spiegare, anche perché alla Porsche sostengono di non aver avuto problemi di strategia o meccanici. Tranne una eccessiva usura delle gomme che continua ad affliggere la nuova 911 a motore centrale sin dal debutto. Eppure, rispetto a Silverstone, alla Porsche erano stati concessi 3 litri di benzina in più, che considerando quelli tolti alla Ford determinavano una differenza di 7 litri tra le due vetture. Un'enormità che, a conti fatti, non avrebbe determinato nessun cambiamento. Così la realtà viene a galla. La Ferrari di Rigon ottiene il giro più veloce in gara in 2'17"370 mentre la Porsche di Christensen si spinge sino a 2'17"045. Oltre 3 decimi a favore della Porsche anche se in realtà alla fine le due vetture sono distaccate di 2 giri a favore della Ferrari. La Porsche così ha affrontato la gara di Spa in maniera decisamente sottotono nel tentativo di ottenere un Bop a lei più favorevole per Le Mans. Equivalenza tecnica che sarà comunicata la prossima settimana. Un tentativo di nascondersi però esagerato e maldestro, che ha finito per produrre quasi l'effetto opposto. Perché a conti fatti, il risultato della gara di Spa è stato sacrificato dalla Porsche in ottica Le Mans e i tecnici della Fia hanno finito per maturare la convinzione di esser stati presi in giro. In maniera questa volta troppo evidente. ●

FURBETTI LMP2

Il sensibile incremento prestazionale della nuova classe LmP2 ha portato alcuni team ad adottare soluzioni irregolari per essere competitivi. I Commissari così hanno preso con le mani nel sacco i team Tockwith Motorsport e TDS, che utilizzavano sulle loro Ligier ed Oreca un sensore laser per controllare e correggere l'altezza del fondo dal suolo.

RISERVE LE MANS

Porsche e Toyota hanno nominato il pilota di riserva per la 24 Ore di Le Mans. La Porsche ha scelto Marc Lieb, che nonostante le sue nuove funzioni manageriali quest'anno ha corso alla 12 Ore di Bathurst. La Toyota ha scelto Ryo Hirakawa, che a Le Mans ha già gareggiato lo scorso anno in LmP2.

ICKX TORNA A CORRERE

Per lui sarà una specie di festa, da condividere con tutti i suoi figli, ma si tratterà di una corsa vera. Jackie Ickx tornerà al volante, nella tradizionale 25 Ore di Spa che si disputa con vetture VW Fun Cup. Il campione belga correrà insieme ai suoi 5 figli: Larissa, Vanina, Romain, Clement e Joy.

HENN ADDIO

Mentre si correva a Spa, in Florida moriva all'età di 86 anni Preston Henn. Pilota gentleman, nel 1983 vinse la 24 Ore di Daytona con una Porsche 935 in coppia con Foyt, Wollek e Ballot-Lena. Risultato ripetuto nel 1985 come proprietario del team, quando a vincere furono Foyt-Wollek-Unser Sr-Boutsen su una Porsche 962. Preston Henn vanta anche 5 partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans, molte con la Ferrari 512 B. Grande collezionista di Ferrari, Henn partecipava al programma FXX. Recentemente era tornato agli onori della cronaca quando aveva citato in giudizio la Ferrari sostenendo che la sua reputazione di collezionista era stata danneggiata, perché non inserito nella lista dei compratori della LaFerrari aperta.

UNA SITUAZIONE DIFFICILE

José-Maria Lopez attraversa un momento non facile: a Spa non ha corso per i postumi dell'incidente a Silverstone e la Toyota vuole garanzie sul suo stato di forma



Mistero Lopez

DOPO L'INCIDENTE A SILVERSTONE L'ARGENTINO È STATO MESSO A RIPOSO. ORA DOVRÀ CONVINCERE NEI PROSSIMI TEST. IN PROGRAMMA A SPA...

A avrebbe dovuto regolarmente correre a Spa, invece all'ultimo momento Jose Maria Lopez ha dato forfait per i postumi del violento incidente a Silverstone. Assenza strana e sospetta, perché poche ore dopo il suo incidente, il pilota argentino era stato sottoposto a risonanza magnetica che non aveva palesato nessuna frattura. Al momento dell'urto, sulla vettura di Lopez s'era accesa la spia che rileva la violenza dell'impatto e che impone un preciso protocollo medico da seguire, stabilito dalla Fia. Ed erano stati gli stessi medici federali a prescrivere al pilota della Toyota un breve periodo di riposo, dichiarandolo pronto per Spa. Ora invece la Casa giapponese fa sapere che successivi esami radiologici, effettuati a Colonia, avrebbero evidenziato la frattura di due vertebre. Lopez così sarebbe stato costretto al riposo e dovrebbe tornare al volante nei prossimi test di Spa, prima della giornata ufficiale di prove a Le Mans. Alla Toyota spiegano che nel 2015, quando Nakajima si infortunò alle vertebre, proprio a Spa, fu sottoposto ad una serie di infiltrazioni per accelerare il processo di recupero, mentre per Lopez si tratterebbe solo di riposo. Spiegazione però poco convincente, visto che dopo Silverstone la presenza di Lopez a Spa era data per certa. In

realtà la sua assenza potrebbe essere spiegabile per altre ragioni. Il suo errore a Silverstone, la sua mancanza di esperienza sulle LmP1 e nel Wec, potrebbe essere un fattore di rischio troppo elevato per la Toyota a Le Mans, dove l'argentino non ha mai corso. Quest'anno la Toyota disporrà di tre vetture in gara, potendo sfruttare il vantaggio numerico rispetto alla Porsche. Vale la pena vanificare questa situazione usando un pilota dall'esperienza così limitata e che a Silverstone, al debutto, ha subito commesso un grave errore di guida?

Lopez è stato scelto dalla Toyota dopo una serie di test selettivi, che avevano visto la presenza anche di Vergne, Sutil e Beche. Alla fine, il più veloce sarebbe risultato l'argentino ma per correre con una vettura così complessa come una LmP1 Hybrid la prestazione cronometrica sul giro non è il parametro fondamentale. Pascal Vasselon, abitualmente piuttosto esigente con i suoi piloti, si è sempre detto entusiasta di Lopez. Ma la sua assenza a Spa potrebbe nascondere motivi più complessi. Con Nicolas Lapierre, che è tornato al volante della Toyota a Spa e sarà sulla terza vettura anche a Le Mans, che in seguito potrebbe ereditare il posto del pilota argentino nelle successive gare del Wec. ●





GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

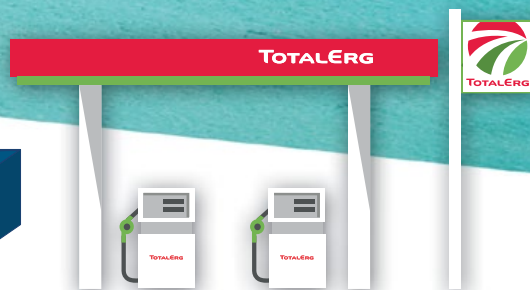


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIU' TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.




**VILLORBA-DALLARA
VOGLIA DI CRESCERE**

Sulla Dallara della Villorba Corse, Lacorte-Sernagiotto e Belicchi vogliono crescere ancora dopo il 6° posto al debutto nella prima sfida di Silverstone

Elms all'italiana

FUNDARO

NEL PROSSIMO WEEK END A MONZA C'È IL 2° ROUND DELLA SERIE. LACORTE-SERNAGIOTTO-BELICCHI PUNTANO IN ALTO

L'endurance torna a Monza e saranno ben 36 le vetture attese al via della 4 Ore Elms, secondo appuntamento della stagione. La serie europea, che ha preso il via a Silverstone, vive un buon momento e sarà interessante assistere ad un evento assente sul calendario dell'Autodromo Nazionale dal 2008, quando si corse l'ultima 1000 km. Le carte sono in regola per poter ripetere il successo di pubblico riscosso a fine marzo, quando nella settimana dei test svolti sulla pista monzese, divisa tra Elms e Wec, gli appassionati riempirono paddock e tribune anche nelle giornate infrasettimanali.

Dodici saranno i prototipi LmP2 che si giocheranno la vittoria assoluta, con cinque Ligier, quattro Oreca e tre Dallara. Tra gli

equipaggi al via, un occhio di riguardo va riservato ai nostri portacolori Roberto Lacorte, Giorgio Sernagiotto ed Andrea Belicchi, sulla Dallara della Villorba Corse. La formazione tricolore si è ben comportata al debutto, raccogliendo un incoraggiante 6° posto al termine di un weekend particolarmente travagliato, che li ha visti partire dal fondo dello schieramento: «Durante le prove abbiamo accusato la rottura dell'alternatore - ha spiegato Roberto Lacorte - problema dovuto al suo punto di installazione. Dopo Silverstone è stato modificato ed il guaio sembra risolto. Abbiamo anche lavorato molto con i tecnici della Cosworth, per cercare di ottimizzare la gestione software di cambio e trasmissione. Abbiamo inoltre rinforzato l'organico della squadra, accogliendo tra noi l'ingegner Roberto Trevisan, tecnico di grandissima esperienza, maturata con Dallara in Indycar e come storico punto di riferimento di Alex Zanardi in Bmw. Fin dal primo briefing abbiamo capito il suo altissimo livello di preparazione. Si occuperà della gestione della performance pura e sarà una presenza fissa al muretto box. Monza rappresenta un appuntamento fondamentale, nei test di marzo avevamo ottenuto buoni riscontri, con l'apporto di Trevisan contiamo di fare un ulteriore

salto di qualità. Questa è anche l'ultima gara prima della 24 Ore di Le Mans, l'appuntamento clou della stagione».

Il potenziale che può esprimere la nuova Dallara è già stato mostrato dalla vettura del High Class Racing, sul podio a Silverstone dopo una gara giudiziosa, ma di certo in Inghilterra è emersa la grande competitività di Ligier e Oreca, separate al traguardo di appena sei secondi, al termine di un duello deciso solo dal sorpasso finale di Albuquerque su Hirakawa. A Monza United Autosport e G-Drive rinnovano la sfida ed a loro si aggiungerà di certo la Oreca del Dragonspeed, capace di grandi exploit in particolare con Nicolas Lapierre. Attesa anche la prova dalla Ligier Algarve Pro Racing, con il nostro Andrea Roda in equipaggio con McMurtry e Pizzitola.

La categoria LmP3 sarà la più numerosa, con ben 17 vetture al via, con sole due Norma a contrastare il monopolio Ligier. Interessante vedere i progressi fatti del Team Oregon, atteso ad un riscatto dopo il problematico debutto, così come ci si aspetta una prova d'orgoglio dai nostri Mondini e Uboldi.

In Gte è auspicabile un ritorno su livelli da primato da parte dei nostri Bertolini-Roda-Roda, afflitti a Silverstone da problemi vari alla loro Ferrari 488 ed una conferma da parte di Matteo Cairoli, ottimo 2° al debutto con la Porsche del Dempsey Proton.

Diego Fundaro



TOTALERG

Presenta:

IN VIAGGIO PER LA SCUOLA



Non mancare all'appello!

In viaggio per la scuola è la nuova iniziativa di TotalErg, dedicata ai possessori di carta fedeltà Box Più. Grazie ai punti scuola raccolti ad ogni rifornimento potrai decidere a quale scuola far avere gratuitamente materiali didattici, ludici ed informatici selezionati in un catalogo dedicato. Scegli l'Istituto che vuoi sostenere e...passa parola...più siamo e più possibilità diamo alle scuole di ottenere materiali utili per la loro attività quotidiana. Per maggiori informazioni e modalità di partecipazione chiedi al tuo gestore TotalErg o consulta il regolamento completo sul sito www.totalerg.it.

Box Più® è la nuova operazione a premi di TotalErg, valida dal 01/05/2017 al 30/04/2018 nei punti vendita che espongono il relativo materiale pubblicitario. Consulta il regolamento completo sul sito www.totalerg.it.



**DA GIORNALI FRESCHI
A NOVITÀ DI MUSICA**

SOLO SU

AVXHOME.IN



**USA LA RICERCA SUL NOSTRO SITO
E TROVI LE SUE RIVISTE PREFERITE**

SOEK.IN

UNISCITI A NOI SU

FACEBOOK



I 10 RALLY IRIDATI COI DISTACCHI PIÙ RIDOTTI

Queste le 10 gare con i distacchi più ridotti nella storia del campionato del mondo rally, da notare che per ben 4 volte appare il Rally di Argentina e per 3 volte il Nuova Zelanda

| | RALLY | PILOTI | DIST. |
|-----|--------------------|-------------------|-------|
| 1. | Giordania 2011 | Ogier-Latvala | 0"2 |
| 2. | Nuova Zelanda 2007 | Gronholm-Loeb | 0"3 |
| 3. | Argentina 2017 | Neuville-Evans | 0"7 |
| 4. | Portogallo 1998 | Mc Rae-Sainz | 2"1 |
| 5. | Argentina 1999 | Kankkunen-Burns | 2"4 |
| | Nuova Zelanda | Latvala-Ogier | 2"4 |
| | Argentina 2011 | Loeb-Hirvonen | 2"4 |
| 6. | Australia 2000 | Gronholm-Burns | 2"7 |
| 7. | Catalunya 2015 | Mikkelsen-Latvala | 3"1 |
| 8. | Germania 2003 | Loeb-Gronholm | 3"6 |
| | Finlandia 2014 | Latvala-Ogier | 3"6 |
| 9. | Sanremo 1976 | Waldegaard-Munari | 4"0 |
| | Argentina 2002 | Sainz-Solberg | 4"0 |
| 10. | Nuova Zelanda 1998 | Sainz-Auriol | 4"1 |



I20 WRC PLUS SPEZZA L'EQUILIBRIO

Dopo aver messo tutti alle spalle sulle 10mila curve della Corsica, Neuville si è imposto anche sui duri sterrati argentini grazie a una rimonta incredibile e un distacco di 0"7. Sotto a destra, il team principal Michel Nandan

Hyundai forte ovunque

IL TEAM PRINCIPAL NANDAN RACCONTA: «LA I20 WRC PLUS VELOCE SU OGNI TIPO DI TERRENO. MA IL BELLO VIENE ADESSO». ECCO I PIANI DI BATTAGLIA

di Marco Giordo



Alla fine del Rally d'Argentina Michel Nandan era felice come una Pasqua. Il team principal della Hyundai sapeva in cuor suo all'inizio dell'ultima tappa che le possibilità di vincere la "carrera argentina" c'erano, ma erano poche. Di certo non avrebbe mai pensato che Neuville ce la facesse per un soffio, per soli 7 decimi, in quella che è diventata la terza gara iridata con il distacco più risicato in 45 anni di storia del campionato del mondo. Un successo al fotofinish...

«È stato un finale incredibile e la cosa che mi ha colpito di più - ha commentato a caldo il team manager della squadra coreana - è che Thierry non ha mai mollato. Ci ha creduto sempre e alla fine ha avuto ragione. Perché quando la vettura è a posto, lui si diverte e offre il meglio di sé. Quella compiuta in Argentina è stata un'impresa eccezionale, tant'è che ad un certo punto sembrava essere davvero in simbiosi con la vettura. Pareva fossero un tutt'uno. E poi è rimasto sempre calmo e fiducioso, un valore aggiunto, questo, sempre fondamentale. E così che è arrivata questa seconda vittoria consecutiva, una vittoria molto più importante di quello che potrebbe sembrare, perché ha dimostrato che Neuville è cresciuto molto nella testa. Perché ora sa che può vincere dappertutto. È maturato, mentalmente ha fatto un passo in avanti molto importante».

- Adesso viene il bello, visto che inizia la stagione europea con tante prove sullo sterrato...

**SIAMO L'UNICO
TEAM AD AVER
GIÀ VINTO 2 GARE
QUEST'ANNO.
CREDETEMI: CE NE
SARANNO ALTRE**

MICHEL NANDAN

”

«Abbiamo fatto vedere che la i20 Wrc Plus va bene su qualsiasi tipo di terreno. Ora che torniamo in Europa abbiamo le idee ancor più chiare sulle qualità della nostra vettura. Perché saranno gare diverse dal Messico, dove si correva in altitudine, e soprattutto dall'Argentina, che sappiamo essere la prova più dura dell'intero campionato.

In Portogallo troveremo

un terreno più scivoloso dove scaricare i cavalli e questo sarà problematico. Dobbiamo migliorare il grip, per poter scaricare al meglio la potenza di cui dispongono le nuove Wrc Plus».

- Farete ulteriori test per affinare la vettura?

«In Portogallo abbiamo già provato a lungo prima dell'Argentina, i piloti si sono trovati bene e hanno già deliberato il loro set up in vista della gara, che affrontiamo fiduciosi. Ora invece andremo in Sardegna per mettere a punto la vettura per la corsa che si disputerà a inizio giugno. Devo dire che negli ultimi due anni in Sardegna abbiamo fatto molto bene, finendo secondi con Paddon nel 2015 e vincendo con Neuville l'anno scorso, ma non dobbiamo sottovalutare il problema del caldo che è da sempre una caratteristica di quel rally, insieme alla polvere. Dobbiamo mettere a punto la nuova i20 Plus su quel tipo di terreno. Vi assicuro che faremo il massimo per vincere di nuovo in Italia anche quest'anno.»



← Come vede invece le due insidiose trasferte in Polonia e Finlandia?

«A differenza degli altri team, noi non abbiamo mai provato da quelle parti con la nuova macchina. Non conosciamo bene, quindi, il comportamento della i20 Plus soprattutto sui salti. La preparazione di queste due gare, Polonia e Finlandia, sarà davvero molto importante. Abbiamo già pianificato una serie di test ad hoc in giugno in previsione del prossimo appuntamento in terra polacca».

- Dopo cinque gare questo campionato si sta delineando come una lunga volata tra Ogier e Neuville e tra M-Sport e Hyundai, con Latvala e la Toyota in veste di outsider. Lei che cosa ne pensa?

«Abbiamo visto che la Toyota ha vinto in Svezia e che Latvala sta continuando a far bene, facendo segnare buoni tempi scratch e raccogliendo molti punti in ogni gara, tant'è che è secondo nel mondiale Piloti. È vero però che noi siamo in bagarre con la Ford, che si sta rivelando il nostro principale avversario, anche perché loro come noi schierano tre vetture. In Argentina si sono dimostrati davvero forti, piazzando tre loro vetture tra le prime quattro, un motivo in più per considerarli il team da battere. Da parte nostra siamo contenti di essere stati l'unico team ad aver vinto due gare in questa stagione e, credetemi, tra un po' arriveranno altre vittorie». ●



Il sogno di Evans di conquistare la prima vittoria iridata della carriera è sfumato a un amen dalla fine del Rally d'Argentina ma il gallese figlio d'arte ha dimostrato di poter raggiungere l'obbiettivo. Ci riproverà!



D Mack-Evans sintonia perfetta

PARLA IL TECNICO FIORENZO BRIVIO: «SONO SICURO CHE CON ELFYN MOLTO PRESTO ARRIVERÀ LA NOSTRA PRIMA VITTORIA IRIDATA»

È un fiume in piena alla fine del Rally d'Argentina Fiorenzo Brivio (nella foto sotto a sinistra), il 55enne tecnico milanese della D Mack, uno che di gomme da rally ne mastica davvero perché lavora ai massimi livelli sin dagli Anni '80 quando giovincello entrò in Pirelli. Poi, nel 2015, il passaggio alla D Mack, dove la stagione passa-

ta, grazie al prodotto da lui elaborato, Tanak ha sfiorato la vittoria in Polonia. Ora un altro successo sfumato al fotofinish...

«Purtroppo Evans la gara l'ha persa nella penultima ps, la classicissima tra Mina Clavero e Giulio Cesare. Quando gli si è accesa la spia del motore Elfyn ha dovuto alzare per precauzione il piede lasciando 6",

ciò è 1" al km. Poi, urtando un ponte, ha lasciato per strada un altro ulteriore secondo: sarebbe bastato quello per vincere comunque. Però, per me è stato decisivo quell'inconveniente al motore che ha permesso in pratica a Neuville di giocarsi la power stage alla pari».

- La vittoria però è sempre a tiro: quando arriverà?

«Quest'anno abbiamo Evans come pilota e vista la perfetta sintonia con cui lavoriamo con lui sono sicuro che molto presto arriverà la prima vittoria iridata. Ci siamo vicini. Abbiamo dimostrato, col nuovo "compound" GS62 che ha esordito in Messico, di avere una gomma morbida sulla terza che grazie alla sua struttura lavora bene sulle prove veloci. Come quelle di Argentina e Polonia, dove conta il grip della mescola. È stata una scelta da noi fortemente voluta, quella di fare un pneumatico di questo tipo: con questa struttura dovremmo andare bene anche in Portogallo e Finlandia. Due gare molto simili ad Argentina e Polonia anche come temperature, visto che le GS62 hanno dimostrato di lavorare bene nell'intervallo che va dai 10° ai 25°. Le cose invece saran-

no per noi meno semplici in Sardegna, visto il caldo ed il fondo molto più duro, dove il nostro pneumatico soffre un po' di più».

- Il morale è alto alla D Mack, in primis quello del boss Dick Cormack...

«È stato un week end incredibile che ci ha lasciato l'amaro in bocca. Volevamo vincere! Ma vedrete che ci rifaremo presto e siamo già pronti per batterci per la vittoria in Portogallo. Sappiamo d'averne stavolta la gomma giusta per vincere». E, nonostante la delusione per l'occasione sprecata in Argentina, ci crede anche Elfyn Evans. Che spiega: «Il Rally d'Argentina 2017 è stata una pietra miliare della mia carriera. Adesso so che posso battermi per la vittoria questa esperienza, pur sfortunata, in Argentina mi sarà utile in futuro. Ne sono certo». ●



La vostra passione, sempre più in alto.



COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra con quello delle montagne più belle del mondo. Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure, a chi vuole portare la propria passione sempre più in alto. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Unica.

Quest'anno la Coppa d'Oro delle Dolomiti celebra il suo settantesimo anniversario. Esserci significa essere dentro la storia.

2017

20 | 23 luglio CORTINA D'AMPEZZO



Iscrizioni online: www.coppadorodelledolomiti.it
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



SPORT



di Sergio Remondino

Con la scomparsa di Timo Makinen se ne va anche un pezzo, nemmeno tanto piccolo, della leggenda dei finlandesi volanti. Il caposcuola che ha aperto la via, quello che per primo - insieme a Rauno Aaltonen - è andato a correre all'estero, esportando l'inimitabile spettacolo delle derapate controllate, delle decine di metri d'intraversate necessarie a far perdere velocità alla macchina ma senza rallentarla troppo. O non rallentandola affatto ma, più arditamente, facendola rimbalzare da una curva all'altra. Uno stile imparato fra le conifere del grande nord, sulla terra e sul ghiaccio, cominciando a guidare ad un'età alla quale i bambini del resto del mondo vanno sì e no in bicicletta. E Timo Makinen ha fatto proprio così, nell'azienda di famiglia, imparando in fretta a maneggiare volante e pedali e andare di controsterzo mentre consegnava pacchi di giornali in tutta la Finlandia. Tanto che nel '59, poco più che ventenne, era già capace di concludere terzo di classe al 1000 Laghi, con una Triumph Tr3. Logico che qualcuno lo notasse. Era solo questione di tempo. E quel qualcuno era nientemeno che Stuart Turner, il leggendario manager che rese grandi le piccole Mini Cooper puntando molto proprio sui Flying Finns, i finlandesi volanti. E decise di puntare davvero, Turner, su questo taciturno ragazzotto scandinavo che nel '62, al debutto a Montecarlo con una Mini dell'importatore finlandese aveva dato del filo da torcere perfino a Pat Moss, allora già una regina dei rally.



foto grafie McKLEIN

Addio pioniere dei flying finns

SE N'È ANDATO ALLA SOGLIA DEGLI 80 ANNI, TIMO MAKINEN. UNO DEI PRIMI FINLANDESI VOLANTI, INIMITABILE MAESTRO DI CONTROSTERZI E DERAPATE

La prestazione valse a Timo una guida per il Rac dello stesso anno. Dove, insieme a quello di Aaltonen, il suo piazzamento portò alla Bmc la Coppa per squadre, allora riconoscimento importantissimo. Era fatta, da lì iniziò tutto. Arrivò il contratto con la squadra diretta da Turner, che mentre sviluppava le Mini schierava anche le potenti Austin Healey, spider mosse da un poderoso 6 cilindri di 3 litri che sembravano tutto meno che vetture da rally. Eppure Timo ne portò una al 13esimo posto a Montecarlo nel '63, primo fra le Gt, e poi addirittura al quinto posto al Rac di fine anno. Ma la Bmc stava ormai puntando tutto sulla Mini e lì doveva nascere la vera carriera di Timo Makinen, con la scatoletta disegnata da Sir Alec Issigonis. Con la quale, dai e dai, conquistò la prima vittoria di risonanza internazionale, al Tulip Rally, nel '64. Poi, all'inizio della stagione 1965, la vittoria in una delle

edizioni più dure del Rally di Montecarlo ed il definitivo ingresso nel ristretto novero dei top driver. Una vittoria vera, ottenuta con la piccola Mini che, seppur iscritta tra le Gt per via del motore portato a "ben" 1275cc di cilindrata e 100 cv di potenza, non era nemmeno lontanamente paragonabile all'avversaria che aveva battuto: la Porsche 904 del campione europeo Eugen Bohringer! Il ghiaccio era rotto, Timo era un top driver e la conferma venne al 1000 Laghi, la gara di casa, vinta per la prima di quattro volte, tre delle quali consecutivamente fino al '67 con la Mini. Un '65 da incorniciare, concluso con un secondo posto al Rac ancora con la Healey dietro alla Mini di Aaltonen, per un trionfo tutto targato Bmc. Ed il '66 avrebbe visto l'immediato bis di Timo a Montecarlo se non fosse stato per la squalifica inventata dai francesi ai danni delle vetture britanniche. Ma quel "Monte",



UN LUNGO SODALIZIO CON HENRY LIDDON

Timo Makinen, la Ford Escort ed Henry Liddon (a sinistra): un terzetto che ha conquistato tre vittorie al Rac e una al 1000 Laghi (la quarta per l'asso finlandese)



andato pretestuosamente alla Citroën di un Pauli Toivonen che non voleva nemmeno ritirare la coppa, resterà per sempre suo. Le storie, anche le più belle, finiscono e con l'uscita di scena della Mini, ormai alle soglie degli anni 70, per Makinen s'apre una nuova fase. Con la Ford, nella squadra costruita per l'Ovale Blu dal "solito" Stuart Turner. Ed è proprio con l'Escort Tc a trazione posteriore che lo stile di Timo Makinen si sublima, raggiungendo la piena maturità con la quarta vittoria al 1000 Laghi, nel 1973, anno di istituzione del Mondiale, e soprattutto con i tre successi consecutivi al Rac, il terribile rally a percorso segreto nelle foreste del Regno Unito di cui Makinen è signore incontrastato dal '73 al '75, anche grazie al grande sodalizio stabilito con Henry Liddon.

Per le sue caratteristiche di pilota "solido", Makinen si costruisce una carriera anche nelle maratone africane, vincendo due volte il Costa d'Avorio (nel '74 e nel '76) con le grosse e indistruttibili Peugeot 504 berlina e V6 Coupé, e trionfando nel '78, ormai a 40 anni, nella pazzesca Vuelta a la America del Sud. Una competizione unica, lunga 14 giorni e con un percorso lungo oltre 28mila chilometri (!), che il Flying Finn domina con la Mercedes 450 Sl e con Jean Todt al suo fianco. Una grande carriera, quella di Timo Makinen, pioniere del rallyismo moderno che sapeva andare fortissimo anche sul bagnato. Unico rammarico non aver ottenuto risultati importanti con la Fiat 131 Abarth, con la quale disputa quattro rally iridati nella stagione 1977 collezionando tre ritiri e tante delusioni. ●

MINI E FORD ESCORT LE SUE REGINE

Sopra e a destra, Timo Makinen in azione con la Ford Escort rispettivamente al Rac e al 1000 Laghi e, in alto, lanciato verso il trionfo al Montecarlo '65 con la Mini Cooper: con queste due vetture il finlandese ha costruito la sua leggenda.

Sotto a destra, Makinen in azione con la Fiat 131 Abarth: quattro gare nel '77 e solo delusioni



Accademia Albertini

ARIA NUOVA IN CAMPIONATO, CON IL GIOVANE BRESCIANO CHE VINCE DAVANTI A MIELE ED AI SOLITI PROTAGONISTI DELLA SERIE RISERVATA ALLE WRC

di Gianni Cogni

PORTOFERRAIO - Signori si cambia. Nel nuovo CiWrc irrompono alla grande Stefano Albertini e Simone Miele e d'incanto la logica del recente passato della gara (Paolo Porro vincitore 2016, Corrado Fontana delle due edizioni precedenti) e del campionato (Marco Signor campione in carica) si devono mettere in fila nell'ordine alle loro spalle. Soprattutto il meritato trionfatore bresciano è parso un gradino su tutti: altrimenti non si vincono una dopo l'altra le prime quattro prove speciali sull'asciutto e non si completa l'opera con un altro scratch finale dopo aver gestito la parte di gara condizionata dalla pioggia, ballerina e imprevedibile. Già, la pioggia, la variabile impazzita che ha fatto tremare i primi e dato un bello scossone a più di una classifica – specie quella delle R5 – maturata in un venerdì giocato per buona parte alla luce dei fari.

Al vertice, a parte lo scambio fra Fontana e Porro sul gradino inferiore del podio, nulla di sostanziale è cambiato, eccezion fatta per Totò Riolo, risalito sino al sesto posto davanti al debuttante (in Wrc) Giuseppe Testa, anche se il siciliano deve fare il mea culpa per l'iniziale foratura che lo aveva fatto precipitare al 17esimo posto. Seppure, chi più chi meno, i delusi qualche attenuante ce l'hanno. A cominciare da Signor, al debutto all'Elba e quasi debuttante con la Fiesta, per continuare con "Pedro", all'esordio vero con la Hyundai Wrc dopo i trionfi con le Lancia storiche e condizionato da scelte sot-

to la pioggia che lo hanno relegato fuori dalla top ten dopo un inizio nel quale era buon sesto. Si ha la netta impressione che l'irruzione ai vertici dei primi due rischi di non essere episodica: con beneficio di verifica al prossimo 1000 Miglia quando la rosa degli aspiranti si amplierà ancora. Da ricordare nelle prestazioni e da dimenticare nell'epilogo la gara di Andrea Carella, dominatore con la Peugeot 208 fra le 2 Ruote Motrici fino all'uscita di strada proprio sul fine prova della penultima speciale, quando era nei primi 20 assoluti. Il suo posto lo ha ereditato Lorenzo Grani, che per tutta la gara ha cercato

di restare in scia al piacentino e intanto si era già lasciato alle spalle anche le R3 presenti.

Da copertina la gara di Simone Rivia, vincitore nella Suzuki Rally Cup. L'anno scorso ci volle l'ultima prova speciale per assegnare al parmense la vittoria nel monomarca giapponese all'Elba, per un solo secondo su Peloso. Stavolta gli sono bastate tre prove, poi è sceso letteralmente il buio per Peloso – rimasto del tutto senza fari e raggiunto in prova dal rivale – mentre la sospensione della speciale successiva per un incidente ha smorzato gli ardori del giovane Giorgio Cogni che nella notte era sembrato in gara di limare i 14" di ritardo da Rivia. L'indomani, invece, per Rivia è stato facile gestire il vantaggio, visto che Cogni ha fatto le sue stesse scelte (sbagliate) di gomme e chi ci ha azzeccato, cioè Peloso e Pellè, erano ormai troppo distanti. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc); 2. Miele-Castiglioni (Citroën Ds3 Wrc); 3. Porro-Cargnelutti (Ford Focus Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



foto: BETTIOL

L'ISOLA DEI GIOVANI

Stefano Albertini, sopra, ha vinto bene all'Elba davanti a Simone Miele, sotto. In basso a sinistra, Albertini e Fappani festeggiano il trionfo nella prova d'apertura del CiWrc. Sotto a destra, Simone Rivia, vincitore fra la Suzuki Swift





Gasperetti svetta fra le R5

ALLA FINE DI UNA LOTTA ENTUSIASMANTE HA RAGIONE DI MICHELINI E VINCE AL DEBUTTO CON UNA VETTURA 4X4

Gara dalle mille facce quella farà il nutrito ed agguerrito gruppo delle R5 che aveva in Rudy Michelini il naturale favorito ed in Federico Gasperetti, re delle tuttoavanti per la prima volta al volante di una 4x4, la vera grande incognita.

Immediatamente fuori strada e fuori causa Bergantino, si cominciava con un bellissimo dominio iniziale delle Peugeot 208 T16 di Antonio Forato - poi vanificato da una uscita di strada nella quale il veneto ha strappato una ruota - e del

sempre efficacissimo locale Francesco Bettini. Viceversa, a faticare di più erano proprio gli attesi Michelini e Gasperetti, oltre ad un Baccega che forava sulla speciale d'apertura e poi pagava ritardo al c.o. per una riparazione. A brillare nella notte erano un super Roveta (Skoda), autore addirittura dello scratch assoluto nella prova spettacolo (!), ma anche Bondioni (Skoda) e il rimontante Oriella (Ds3). Ma con la pioggia dell'indomani si rimescolava di nuovo tutto ed alla fine a vincere era il bravissimo Gasperetti su un rinfrancato Michelini, con Bettini terzo. ●



PERICO A BRESCIA

Guest star al prossimo Millemiglia con ambizioni di vittoria sarà Alessandro Perico, che si schiererà con la Ford Fiesta Wrc PA Racing.

SPETTACOLO... INFINITO

Non finiva più la prova spettacolo dentro Portoferraio, causa la scelta di non avere più di una vettura per volta sul tracciato: iniziata poco dopo le 10 fra tanto pubblico è finita all'una di notte pressoché nel deserto!

SCANDOLA

All'Elba c'era anche Umberto Scandola, sia per seguire la vettura del proprio team che per fare un giro sulle prove speciali in chiave futura, visto che all'Elba fanno più di un pensiero al ritorno nel Cir.

MIELE BIGOMMA

Simone Miele è stato autore di una gara d'eccellenza e non ha lasciato nulla d'intentato per vincere, compreso alternare le gomme Pirelli e quelle Michelin.

TESTA A SCUOLA

Gara soprattutto da apprendista per il campione italiano Junior Giuseppe Testa, al debutto con la Fiesta Wrc. Comunque non ha rinunciato ad imporsi fra gli Under 25.

BETTINI L'ELBANO

Anche quest'anno la palma del miglior pilota elbano è andata a Francesco Bettini che ha preceduto di 51" Volpi, anche lui con una R5.

LIBRO ELBA 50

I cinquant'anni di rally dell'Elba, nato nel 1968 quando fu vinto da Arnaldo Cavallari in coppia con Dante Salvay, è stato celebrato in un bel volume firmato da Claudio Olivelli e Mauro Parra. Info e acquisti su rallyelba@acilivorno.it.

IL RICORDO DI CASELLI

Un bellissimo striscione che campeggiava sul lato principale della prova spettacolo ha ricordato ancora una volta il più amato dei piloti elbani, Claudio Caselli prematuramente scomparso nel 2010.



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Lukyanuk-Arnavot (Ford Fiesta R5); 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5); 3. Magalhaes-Magalhaes (Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Lukyanuk ha colto alle Canarie quel successo sfuggitogli alle Azzorre ed ora fa più di un pensiero al titolo continentale

Lukyanuk rasa tutti a zero

GARA DA INCORNICIARE PER IL PILOTA RUSSO, CHE VINCE DIECI PROVE SU DODICI E SI CANDIDA PER IL SUCCESSO NELL'EUROPEO

Che la sfortuna stia nei capelli? Lukyanuk ne era talmente convinto che dopo le recenti sfortune si è addirittura rasato a zero. Per "tagliarla via". Ed il russo con la Ford Fiesta R5 stavolta la missione l'ha portata sino in fondo, salendo sul gradino più alto del podio nel Rally delle Isole Canarie, seconda gara dell'Europeo 2017, evitando di ripetere il ritiro beffa in vista del traguardo che aveva pesantemente segnato il debutto stagionale alle Azzorre. Un successo inequivocabile, quello di Lukyanuk, che ha fatto sue 10 delle 12 prove ed è stato al comando dall'inizio alla fine. E con a tratti un solo grande rivale: il campione in carica Kajetan Kajetanowicz, altro deluso del rally d'apertura. Accomunati da vettura e pneumatici (Pirelli) i due piloti dell'est che fra acuti e svarioni hanno dominato le ultime due edizioni del campionato europeo hanno confermato di essere ancora gli uomini da battere nonostante la schiera sempre più

ricca e numerosa di avversari. Alla faccia delle 25 vetture R5 al via, dell'arrivo nella serie di un cliente autorevole come Bryan Bouffier (alla fine solo nono), della conferma di Bruno Magalhaes come insidiosissi-

mo terzo incomodo (ultimo occupante del podio e sempre leader stagionale dopo la vittoria portoghese) e della presenza degli immancabili locali di grande consistenza come Luis Monzon. Nemmeno la coppia di spagnoli "gallonati" Peugeot ha potuto intralciare la marcia dei due leader, anche se fra loro Jose Lopez si è confermato più efficace di Suarez (qui alle prese anche con problemi al motore) e si è portato a casa il successo fra gli Under 28 ed un non disprezzabile sesto posto finale dietro alla Hyundai di Ivan Ares ed alla Fiesta di Monzon.

Di certo a rendere l'impegno più difficile ci ha pensato anche la nebbia, che facendo capolino in più di una occasione ha aumentato i rischi per i piloti ed in alcune prove ha contribuito ad affollare l'elenco dei ritirati, come nella quarta speciale della gara dove sono stati ben 5 a finire ko, compreso Jan Cerny che era fra i favoriti.

Rendina kappào

Poca fortuna per Max Rendina al debutto nell'europeo. Il pilota romano ha dovuto fare i conti anche con problemi ai freni e dopo aver chiuso la prima tappa a metà classifica si è dovuto ritirare in avvio di seconda tappa dopo una foratura. Meno brillante che alle Azzorre ma comunque proficuo Marijan Griebel che con la Fabia gommata Pirelli ha ottenuto il terzo posto alle spalle del rookie francese Sylvain Michel e si è confermato leader fra gli Under 28. Mentre altri due "pirelliani" l'ungherese Tomas Erdi (Mitsubishi Lancer) e lo spagnolo Francisco Cima (Renault Clio) sino imposti rispettivamente fra le Erc2 e le Erc3.

Da segnalare infine che, dopo il positivo debutto alle Azzorre, Zelindo Melegari e Maurizio Barone hanno dovuto rinunciare alla trasferta spagnola per l'indisponibilità della vettura. Budget permettendo contano di tornare in campo all'Acropoli.

Gianni Cogni

LA MOLINARO BATTE DI NUOVO LA MUNNINGS

Tamara convince ancora

Fra i giovani di nuovo solo le briciole per chi non fa parte dello Junior Team Opel, che ha dominato la gara lasciando a Karel Kupec (Peugeot 208) gli spiccioli. Anche stavolta l'ha spuntata l'inglese Chris Ingram, con un margine di soli 20" sul compagno di colori Jari Huttunen dopo un replay delle vicende delle Azzorre ad eccezione del finale: allora il finlandese si ritirò sull'ultima prova. Dallo Junior Under 27 e dalla Opel arrivano anche le notizie migliori per i colori italiani, grazie al buon piazzamento di Tamara Molinaro, che ha nuovamente - e nettamente - battuto la rivale Munnings con la Peugeot pur dovendo cedere il successo in rosa alla locale Emma Falcon con la più potente Ds3 R3T. Con questo risultato la giovanissima lombarda ha rafforzato il suo primato nella classifica in rosa del Erc e migliorato quella nella graduatoria dello Junior dove ora è quarta.

Forza Cesare tieni duro!

La paura, le tenebre, poi finalmente un raggio di luce. Una caduta, dai contorni ancora tutti da definire, con l'amata bici da corsa e per Cesare Fiorio è iniziata la gara più dura della sua carriera. Mercoledì della scorsa settimana, a pochi chilometri dal suo buen retiro, la stupenda Masseria Camarda nel Salento, la luce s'è spenta per Re Cesare, che adesso è in un letto d'ospedale, in lotta come sempre nella sua vita di condottiero. Anche se questa volta è ancora più difficile di tutte le altre, perché 77 anni non sono pochi ed il quadro clinico è critico. Ma Cesare è un uomo forte, tenace, ha voglia di vivere e di lottare ancora. Accanto a se ha l'affetto dei figli, Alex, Cristiano e Giorgia, e di tutti gli appassionati di corse.

Sono stati giorni di pura angoscia per la famiglia come per tutta l'Italia da corsa ma alla fine, nella serata di domenica 7, la svolta clamorosa: il grande Cesare s'è svegliato! Proprio quando tutti intorno a lui cominciavano ad indulgere al pessimismo, Fiorio ha iniziato a cercare di togliersi il respiratore, ed ha anche parlato! Ha chiesto «Sono a Roma?» e quando gli hanno detto che è a Brindisi ha risposto «Voglio andare a casa». Poche parole, dette alla presenza del figlio Cristiano, ma sufficienti ad aprire uno spiraglio. Non solo. Sollecitato in videochiamata da Alex, Cesare ha riconosciuto anche lui. Un grande sollievo, perché esisteva fortissimo il timore di un danno assonale al cervello, in seguito alla caduta. Per fortuna a questo punto tale ipotesi si allontana. Anche perché, qualche giorno prima, alla domanda «Chi è meglio tra Mansell e Prost?», fatta ovviamente per cercare di riportarlo al periodo più esaltante della sua carriera, quando fu direttore sportivo della Ferrari e gestì la rivalità tra i due assi del Cavallino, Fiorio aveva già avuto qualche reazione. Restano dubbi sulla dinamica dell'in-

UN INCIDENTE IN BICI E LA LOTTA PER LA VITA. POI LA NOTIZIA DI UN PRIMO RECUPERO. FACCIAMO TUTTI IL TIFO PER LUI

cidente, avvenuto nel tardo pomeriggio di mercoledì 3 sulla strada che porta da Ceglie Messapica a San Michele Salentino. Una dinamica in base alla quale non s'è potuto capire se Fiorio (che indossava il caschetto da ciclista) è caduto da solo o se è stato urtato, come farebbero supporre le ferite sul fianco sinistro. Gli esami hanno comunque escluso ischemie o problemi fisici che potrebbero aver innescato la caduta. Dunque? Mistero. Ma per il momento non è questo che conta. Due mesi fa Fiorio aveva detto, a noi di Autosprint, "Te-

nete duro". Sembrava quasi un'esortazione ad uno dei tanti piloti che i ha guidato a tanti trionfi. Questa volta però l'incitamento lo facciamo noi a lui. Forza Cesare, tieni duro.

Sergio Remondino

E SEMPRE UN COMBATTENTE

Cesare Fiorio, 77 anni, è in ospedale a Brindisi dopo una grave caduta in bicicletta. Sotto, il manager torinese con Mansell ai tempi della Ferrari



Pierino fa la peste

VITTORIA DI LONGHI NELLA PRIMA EDIZIONE DELLA SFIDA DEI CAMPIONI A VERONA CON LANCIA DI IERI E ABARTH DI OGGI

VERONA - Buona la prima. Successo di pubblico, spettacolo e divertimento ne "La Sfida dei Campioni" che è andata in scena a Verona Legend Cars, su un tracciato di 1,5 km ricavato da un'area asfaltata di 15mila metri quadrati. Erano in lizza ben 7 titoli mondiali, prima che una febbriattola relegasse Juha Kankkunen all'ingrato ruolo di spettatore, suo malgrado. Gli iridati Miki Biasion (grande artefice della manifestazione) e Markku Alén hanno incrociato le ruote con Francois Delecour, Piero Liatti, "Lucky" Battistolli, il giovane talento rampante Fabio Andolfi e Piero Longhi, chiamato in extremis a sostituire Alex Fiorio rimasto al capezzale del padre ricoverato in ospedale. Prove libere condizionate dalla pioggia e qualifiche rinviate all'indomani. Ma l'atmosfera in pista si è rivelata subito gaudente nell'allegro teatrino dell'arte del traverso su Abarth 124 e 695, Lancia Delta Integrale e Lancia Rally 037. Delecour al solito spiritato, Alén con un sorriso per tutti, Andolfi fiero di recitare in simile compagnia. Domenica da Legend. Pacche sulle spalle, battutine, scambi d'impressioni e cortesie. Ma con il volante in mano è stata sfida vera, nessuno ha voluto tirarsi indietro. Tutti contro tutti a parità

di macchina nelle quattro manche. Abarth 695 Rally. La piccola dello "Scorpione" è un giochino nuovo per i vecchi marpioni. Miglior tempo di Delecour in 2'44"12, Andolfi a 0"22, Longhi a 0"39 ma autore del miglior giro in 54"06. Lancia Delta Integrale. Una in livrea Totip, l'altra in muta bianca. È Longhi a mettere in riga: 2'39"97, miglior tempo assoluto di gara e miglior giro in 53"01. Liatti a 1"02, Delecour a 1"15. Andolfi si è girato risultando il più lento. Lancia Rally 037. Quello che non ti aspetti è di vedere il più giovane primo con la signora più vecchia: Andolfi fa 2'46"73 e miglior giro in 54"65, Liatti è a 0"9, Delecour a 0"25. Abarth 124 Rally. Logico attendersi duello al fotofinish Delecour e Andolfi, alfieri Abarth. Invece graffia ancora l'ispiratissimo Longhi in 2'41"46, miglior giro 53"54. Staccati Liatti, a 2"82, e Delecour, a 3"02. Classifica finale determinata assegnando 3, 2, e 1 punto ai primi tre di ogni manche e usando i tempi sul giro con le Abarth 124 Rally in caso di parità. Sul podio festa grande per la vittoria che va a Longhi (7 punti), davanti a Liatti e Delecour (6) nell'ordine. Andolfi (5) ha chiuso davanti ad Alén e Biasion, buon auspicio per la sua campagna iridata.

Carlo Ragogna



TUTTI INSIEME APPASSIONATAMENTE

Pierino Longhi in posa con la coppa del vincitore, sopra, e insieme al gruppo di campioni che si sono sfidati a Verona Legend Cars con Lancia Rally (in basso) e Delta Integrale e con le Abarth 695 e 124



FELICE DI ESSERE TRA I BIG

Andolfi entusiasta

«Una bellissima esperienza, un'emozione unica. Ringrazio Miki Biasion per l'opportunità di avermi messo assieme a tanti campioni assoluti». È raggianti Fabio Andolfi, il giovane talento di Acisport che rappresenta la scommessa italiana nel Mondiale. «Provare le vetture che hanno fatto la storia dei rally aiuta a capire la differenza tra passato e presente – sottolineo il driver savonese – e guidare 037 e Delta era un sogno che avevo fin da bambino». Hai sentito un po' di pressione nel confronto con i vecchi marpioni? «Direi di no, nel contesto della Fiera è stato disegnato un circuito fatto apposta per lo spettacolo e il divertimento del pubblico ma anche di noi piloti. Poi, certo, ogni volta che sali in macchina provi comunque a dare il massimo e guardi il cronometro». Adesso ti aspetta il Portogallo. «Nel Wrc non sarà più un gioco e bisognerà fare davvero sul serio».



BACCANI-VENEROSI

Due vittorie su due per Alessandro Baccani e Paolo Venerosi, che a Imola hanno dominato la propria classe in entrambe le gare con la Porsche 997 Gt3 R, nell'appuntamento inaugurale del Campionato Italiano Gran Turismo. L'equipaggio del team Ebimotors, punterà a riconfermare la propria leadership nel secondo round di Misano a inizio giugno.

BMW 318 SERIES AL VIA

L'autodromo di Magione terrà a battesimo, il primo fine settimana di giugno, il nuovo monarca Bmw 318 Racing Series. Protagoniste le Bmw 318i E46 allestite con il supporto tecnico del team umbro Caal Racing. Tra le prime conferme quelle di Colacino Corse, Ad Motorsport e A Team. Cinque gli appuntamenti, con le altre prove in programma il 22 luglio, 17 settembre, 22 ottobre e 12 novembre.

OLSEN DUE VOLTE

Doppio successo a Hockenheim, nel primo appuntamento della Carrera Cup Deutschland, per Dennis Olsen. Il norvegese del team Konrad Motorsport ha preceduto nell'ordine, in entrambe le gare in programma, il tedesco Michael Ammermüller (Huber Racing) e l'austriaco Christopher Zöchling (Mrs).

TROFEO SUPER CUP

Il primo appuntamento del Trofeo Super Cup, ha avuto a Imola protagonista Lucio Cosimo Giofrè, in pole con la Renault Mégane Trophy e poi davanti a tutti in gara-2, dopo che a compromettere per lui la prima gara del weekend era stato un doppiato che gli si era girato davanti. Gara-1 è andata alla 997 Gt3 Cup di Massimo Regni. Secondo posto per l'altra Porsche di Mario Cagliani. Terza assoluta e prima fra le Turismo la Seat di Davide Pigozzi. In gara-2 Giofrè ha preceduto al traguardo ancora Cagliani, con il terzo posto occupato questa volta dalla Leon di Matteo Bergonzini.



TOYOTA E PORSCHE NON SONO INTERESSATE A FERNANDO

Alonso, il no dei big del Wec

La prospettiva a medio termine della disponibilità di Alonso per correre a Le Mans, non sembra eccitare più di tanto le squadre di Toyota e Porsche. Considerando che la casa di Stoccarda dovrebbe schierare solo due vetture anche il prossimo anno. «È una prospettiva che non abbiamo preso in considerazione - dice Andreas Seidl team principal della Porsche - perché avremo solo due vetture e non vedo il bisogno di modificare gli equipaggi. Siamo molto felici dei nostri attuali 6 piloti, con i quali abbiamo rapporti a lungo termine, non abbiamo posti disponibili. La cosa era fattibile nel 2015 con la terza vettura, ne abbiamo parlato ma non si è fatto nulla. Ma ora sarebbe impossibile da parte nostra». Disco rosso anche alla Toyota, dove il team manager Rob Leupen spiega: «Ipotesi difficile, perché dovremmo bilanciare gli equipaggi. Non è una priorità di Toyota assumere un pilota dal grande nome, non ci interessa. Certo, se Alonso si offrisse alla Toyota parleremmo con lui, ma non siamo per nulla interessati alla prospettiva di averlo su una delle nostre vetture a Le Mans». (c.m.m.)

IL CEO DI LIBERTY MEDIA A MILANO PER IL GP D'ITALIA

Carey in visita

Chase Carey, il Ceo di Liberty Media, la società che ha acquisito la Formula Uno, ha incontrato la scorsa settimana a Milano sia il presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani, che il presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, oltre a varie personalità dello sport e della politica. Tra questi Ivan Capelli, presidente dell'Ac Milano, ed il sindaco della città Giuseppe Sala. La visita di Carey rientra tra gli incontri istituzionali avviati in vista del prossimo Gran Premio d'Italia, per il quale si stanno pianificando anche una serie di iniziative collaterali.



LAMBORGHINI SUPER TROFEO

Nord America, apre Antinucci

L'italo-americano Richard Antinucci ha inaugurato a Austin, la stagione 2017 del Lamborghini Super Trofeo Nord America centrando il successo in entrambe le gare. Ottimo il debutto del padovano Riccardo Agostini, subito 2° in equipaggio con Hindman e poi autore di un 4° posto. Terzo in gara-2 Edoardo Piscopo, in coppia con Proto. Un miglior settimo posto per l'altro rookie Michele Beretta, con lo stesso team di Agostini.

GT4 EUROPEAN SERIES

A Brands Hatch dominio Ginetta

A Brands Hatch dominio tutto inglese della Ginetta G55 di Hibbert e Robertson, che si è imposta in entrambe le gare del 2° round della Gt4 European Series Northern Cup. Migliore equipaggio tricolore è stato quello della Villorba Corse formato da Paolo Meloni e Massimiliano Tresoldi, penalizzati in gara-1 da un drive-through per un'irregolarità nel corso del pit-stop e di fatto privati del terzo posto assoluto, quindi undicesimi in gara-2 con la Maserati Mc Granturismo alle spalle della Porsche Cayman del figlio d'arte Freddie Hunt e di Chase Owen.

TERZA LA FERRARI DI PRAHA

Alla Porsche la 24H del Ricard

Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer hanno portato al successo la Porsche 991 Gt3 R del team Herberth Motorsport nella 24 Ore del Paul Ricard, 4° atto della 24H Endurance Series. Un successo perentorio, quello della vettura tedesca, dopo che nelle qualifiche a centrare la terza pole consecutiva era stato Matteo Malucelli con la Ferrari 488 Gt3 della Scuderia Praha. L'italiano ha poi concluso la gara terzo, alternandosi al volante con Eddie Cheever III ed i due cechi Jiří Pisárik e Josef Král. Secondo posto per la Audi R8 Lms divisa da Adrian Amstutz, Patrick Kujala, Martin Kodric e Connor de Philippis.

Esordio diviso per 2

NELLA PRIMA 2017 DI UNA SERIE SEMPRE PIÙ IN SALUTE SONO ANDATI SUBITO A SEGNO AUER E GREEN. ECCO COME

di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - Lucas Auer e Jamie Green sono stati i grandi protagonisti dell'esordio stagionale del Dtm, che nonostante le avverse condizioni di tempo ha richiamato sugli spalti del Motodrom circa 80mila spettatori. Mentre l'alfiere austriaco della Mercedes si è scatenato nella prima giornata sull'asciutto, nella manche conclusiva il britannico si è esaltato sul bagnato, dando lezioni di guida a tutti e neutralizzando senza colpo ferire una penalizzazione di 5" dovuta ad un'infrazione nella fase di restart che ha seguito l'intervento della safety car.

Mentre tutti alzavano il piede per evitare di finire fuori pista, l'Audi del Team Rosberg rifilava anche 2" al giro al resto del gruppo. Nonostante l'incredibile impresa di Green, al vertice della graduatoria generale Lucas Auer può godere di un vantaggio di 14 punti sul rivale, potendo contare sulla 4ª posizione ottenuta in gara-2. Quanto a Green, la sua prima corsa è stata guastata da un tamponamento rifilato a Engel che gli è costato

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Auer; 2. Glock; 3. Rockenfeller. Gara-2: 1. Green; 2. Paffett; 3. Wittmann.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

un drive-through e ingenti danni alla sua vettura. È apparso in gran spolvero anche Gary Paffett, ottimo 2° nella 2ª manche e appaiato al connazionale Green in campionato.

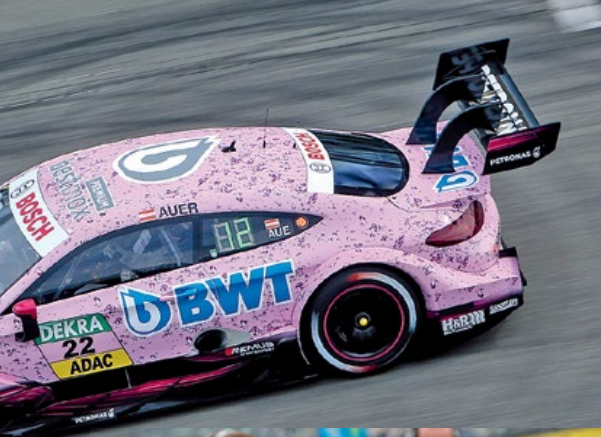
Hockenheim ha evidenziato che il livello di competitività tra le tre Case impegnate nella serie è molto allineato e che saranno soprattutto i dettagli e le valutazioni strategiche nella scelta dei piloti su cui puntare a fare la differenza. Se Mercedes e Audi si sono spartite le vittorie, la Bmw festeggia un ottimo Timo Glock, che sul finale della prima manche ha costretto Lucas Auer a fare le barricate per difendere il primato. Il campione in carica Marco Wittmann si è ripreso nella seconda manche, danzando sotto la pioggia e risalendo dall'ultima fila fino al terzo posto.

Osservate speciali erano le varie novità regolamentari. Non c'è stato l'atteso drastico decadimento termico dei nuovi pneumatici Hankook, che andranno rivalutati su piste più probanti lato gomme e con temperature più elevate. Testimonianza dello scarso decadimento sono stati i lunghissimi stint di Mike Rockenfeller, ottimo terzo il sabato, e Mattias

LUCAS VA IN TESTA AL CAMPIONATO

Ha iniziato subito col piede giusto Lucas Auer che grazie alla vittoria in gara-1 e alla quarta piazza nella seconda sfida guida ora la classifica della serie





Mortara critico con se stesso

EDO VEDE IL BICCHIERE MEZZO VUOTO E ANALIZZA: «HO FATTO UN PO' FATICA NEI SORPASSI. DEVO CAPIRE LA MERCEDES»

Sei anni di Dtm con Audi ed un titolo sfuggito per quattro punti lasciano il segno. E tornare sulla pista sulla quale soltanto qualche mese fa una perentoria vittoria non era bastata a mettere le mani sull'ambito trofeo riservato ai "Meister" era forse il modo più appropriato per iniziare un nuovo capitolo della storia della sua storia nel Dtm. Edoardo Mortara si è presentato per la prima volta a Hockenheim da uomo Mercedes, riuscendo subito a tenere il ritmo dei migliori tra i smalzati alfieri della Casa della Stella. Terzo in qualifica e a pochi decimi dal podio nella prima manche possono sicuramente rappresentare un buon esordio, se si valuta il risultato soltanto sotto l'aspetto numerico. Entrando invece nei dettagli, qualcosa non ha soddisfatto appieno il ventinovenne italiano. «Sì, è vero, il risultato

non è da buttare. Ma se penso che il mio compagno di squadra, Lucas Auer, ha colto sia la pole che la vittoria, il bicchiere lo vedo mezzo vuoto. Devo essere un po' critico con me stesso. - ha spiegato in tutta franchezza il pilota della Hwa - Ho fatto un po' fatica nei sorpassi. All'inizio mi ha un po' rallentato Timo Glock, che era più veloce sul dritto. Non si è visto in questa gara il degrado delle gomme che ci aspettavamo, vedremo nelle prossime gare. Il passaggio da Audi a Mercedes non l'ho ancora assimilato al cento per cento. Faccio ancora molta fatica a guidare questa macchina e devo lavorare per trovare il set-up giusto con le nuove gomme ed il diverso degrado». Nella seconda manche, un testacoda con le slick ha fatto precipitare Edo, buon quarto in qualifica, al di fuori della zona punti. ●



Ekstroem, tra i più abili a interpretare le caratteristiche degli nuovi pneumatici. Hanno creato invece un po' d'imbarazzo ai box le limitazioni del numero di meccanici nel corso dei pit-stop. Lucas Auer, tenuto fermo in corsia box senza motivo per preziosi secondi, ha rischiato di perdere il vantaggio accumulato nelle prime fasi della prima frazione. L'abolizione delle termocoperte ha creato situazioni anomale dopo il pit-stop, costringendo i piloti in uscita a "remare" con evidenti problemi di tenuta. Tra le novità inserite quest'anno nella serie è piaciuto anche il restart stile Indy dopo la fase di safety-car la domenica, con tutte le vetture che sono ripartite fianco a fianco.

GREEN SI ESALTA SUL BAGNATO

Dopo il successo di Auer in gara-1 davanti a Glock e Rockenfeller, a lato, nella seconda sfida, si è esaltato sul bagnato Green, sopra a sinistra, che ha messo tutti alle sue spalle ad iniziare da Paffett, sopra

Berger, «Italia e Alfa Romeo nel Dtm: un sogno»

Hockenheim è stata anche la prima per Gerhard Berger, chiamato a capo dell'Itr per consolidare la piattaforma del Dtm. E l'ex pilota della Ferrari e della Benetton sembra aver le idee molto chiare per farlo: «Il Dtm è già un'ottima piattaforma, abbiamo portato un paio di novità regolamentari ed ora vogliamo crescere in Europa - ha spiegato il nuovo boss della serie - Certamente auspico il ritorno dell'Italia nel calendario. Infine, avere l'Alfa Romeo a bordo sarebbe davvero un sogno. Bisogna soltanto convincerla!». Nel paddock di Hockenheim si è parlato anche di una manifestazione d'interesse della Lexus. Vedremo: se son rose.. ●

Huracan spazza via tutti

**DOPPIO SUCCESSO PER LA LAMBORGHINI DI BORTOLOTTI E ENGELHART:
UN TRIONFO INDISCUTIBILE PER IL BINOMIO DI GRASSER RACING TEAM**

di **Dario Lucchese**

A distanza di 15 giorni dalla vittoria ottenuta a Monza nella Blancpain Gt Endurance Cup, la Lamborghini ha dominato a Brands Hatch il secondo appuntamento della serie Sprint. Un successo mai messo in discussione per il binomio del Grasser Racing Team formato da Mirko Bortolotti e Christian Engelhart, che sul circuito brianzolo avevano siglato la prima vittoria insieme ad Andrea Caldarelli. Dalla pole ottenuta dal pilota trentino al termine delle qualifiche alla vittoria di gara-1, fino all'epilogo trionfale nella Main Race: quello dell'equipaggio italo-austriaco è stato un weekend a dir poco perfetto.

Dopo i primi tre round, Bortolotti e Engelhart guidano la classifica assoluta ed occupano il secondo posto nella Sprint Cup, ad appena tre lunghezze da Maximilian Buhk e Franck Perera, dominatori del primo appuntamento di Misano con la Mercedes della Htp Motorsport. A Silverstone, il prossimo fine settimana, le Huracán dovrebbero tornare ad avere un restrittore da 38, contro quello di un millimetro più largo concessogli a partire proprio da Monza. Ma a fare la vera differenza è stata una vettura ormai competitiva al cento per cento, il lavoro della squadra ed i piloti. Bortolotti "in primis", visto che in prova ha rifilato mezzo secondo alla Audi R8 Lms di Christopher Mies. Anche se l'italiano non è affatto nuovo ad imprese del genere ed in gara, sia lui che il suo compagno di squadra hanno guidato in maniera impeccabile. Di sicuro l'accoppiata con l'altro "factory driver" Engelhart è quella vincente. «Non è stato facile, ma più facile del solito», ha commentato Bortolotti. Il riferimento è alla seconda gara di domenica, quando l'altra "Lambo" del Grasser Racing Team condotta da Ezequiel Perez Companc ha occupato durante tutta la fase iniziale la seconda posizione, tenendo dietro la Mercedes di Alex Serralles e le Bmw della Rowe Racing, poi vittime di varie vicissitudini. Un problema alla ripartenza dopo il pit-stop, quando l'argentino era stato appena rilevato al volante da Norbert Siedler, ha messo però fine alla possibilità di ottenere una doppietta. Invece il podio è stato completato dalle Audi Wrt, in fondo mai così in luce quest'anno prima di adesso.

A chiudere secondi sono stati Stuart Leonard e Robin Frijns. Il terzo posto è andato all'equipaggio composto da Markus Winkelhock e Will Stevens, che si sono potuti riscattare dal fine settimana ne-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Engelhart-Bortolotti; 2. Leonard Frijns; 3. Winkelhock-Stevens. Gara-2: 1. Bortolotti-Engelhart; 2. Palltala-Krohn; 3. Perez Companc-Siedler.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

DOPPIA FIRMA DELLA LAMBO

Sopra, davanti a tutti e in alto a far festa sul podio: Engelhart e Bortolotti hanno messo una doppia importante firma nella sfida di Brands Hatch. A fianco Fumanelli. Nell'altra pagina Venturini e Mapelli e Marciello: gli italiani si sono messi sotto ai riflettori

ro di Misano, quando l'inglese era stato protagonista della carambola che aveva caratterizzato il primo giro della Qualifying Race. Migliore delle Mercedes al traguardo è stata quella divisa da Jules Szymkowiak e Fabian Schiller, quarti assoluti e primi nella Silver Cup. Quinta la Bmw di Jesse Krohn e Markus Palltala. Poi l'altra Audi di Marcel Fässler e Dries Vanthoor e settima la Amg-Gt3 di Buhk-Perera.

In difficoltà a questo giro le Bentley. La migliore nella Main Race è risultata quella di Vincent Abril e Steven Kane, con quest'ultimo che in gara-1 era stato penalizzato da un contatto al via e poi dalla conseguente foratura che lo aveva anche portato a compiere un testacoda prima del pit-stop. ●





fotografie FOTOSPEEDY



I NOSTRI SOTTO AI RIFLETTORI

Italiani grandi protagonisti

Italiani protagonisti a Brands Hatch. Oltre a Mirko Bortolotti, sul circuito inglese a fare bene è stato anche Raffaele Marciello, che dopo la bella prova di Misano in cui aveva concluso terzo in gara-1, ha conquistato l'ottavo posto nella Main Race con la Mercedes del team Akka Asp divisa con Michael Meadows. Marco Mapelli e Giovanni Venturini hanno portato a casa un miglior nono piazzamento ottenuto con la Lamborghini della Attempto nella Qualifying Race. Una nota di merito va anche a David Fumanelli, secondo nella Silver Cup assieme a Lewis Williamson sulla seconda McLaren 650 S del team Strakka al traguardo e primo nella stessa classe nella gara di qualifica. Sempre nella Silver Cup a mettersi in luce è stato anche Lorenzo Casè. Il pavese, che a Misano aveva concluso il weekend al primo giro della gara disputatasi sabato in notturna, coinvolto incolpevolmente nel maxi incidente del primo giro, ha portato al traguardo in terza posizione la Ferrari 488 Gt3 della Af Corse divisa con l'inglese Phil Quaife. Vittoria Ferrari, infine, nella Pro-Am con l'equipaggio del team Rinaldi Racing formato da Alexander Mattschull e Daniel Keilwitz.



Sopra a tutti c'è **Celis**

V8 3.5 CON UNA VITTORIA E UN TERZO POSTO IL MESSICANO DIVENTA NUOVO LEADER DELLA SERIE

Quattro gare, tre vincitori diversi per tre team differenti. Non male questo avvio di stagione della World Series che conta appena 12 piloti, ma non si fa mancare le emozioni. Se a Silverstone Pietro Fittipaldi del team Lotus aveva schiantato la concorrenza con due vittorie e due pole, nel tempio di Spa il brasiliano nipote di nonno Emerson è stato costretto ad inseguire. In gara 1 per essersi piantato in partenza quando era in prima fila (secondo tempo), nella seconda corsa per aver spento il motore nel momento del pit-stop quando era al comando dopo aver segnato la pole in qualifica 2. Risultati finali: ottavo e sesto. Peccato per lui, ma buon per il campionato che vede balzare in cima alla classifica generale un ispirato Alfonso Celis.

Il messicano del team Fortec ha vinto tranquillamente la prima gara dopo essere partito dalla pole ed ha concluso terzo la seconda frazione. Sommando i punti, Celis sale a quota 63 contro i 62 punti di Fittipaldi. La Force India, di cui Alfonso è tester, non ha mancato di inviare via twitter i complimenti al

proprio pilota appena tagliato il traguardo di gara-1. Per Celis, al terzo anno nella serie, è la prima vittoria. Successo a Spa anche per Matevos Isaakyan della Smp by Avf. Ritirato per noia tecnica in gara-1, il russo, che era in seconda fila, ha approfittato del pit-stop errato di Fittipaldi per prendere la prima posizione dopo il cambio gomme. Per lui, la seconda vittoria in WS 3.5 dopo quella di Jerez gara-2 2016. Weekend

sotto le aspettative per Egor Orudzhev di Smp by Avf, terzo e settimo. Si mangerà le dita il russo per aver

sprecato un weekend che poteva proiettarlo al comando della classifica generale, nella quale è terzo con 57 punti davanti a René Binder. L'austriaco non ha graffiato in gara-1, sesto, ma si è preso il secondo posto nella corsa finale. In crescita, dopo una sfortunata Silverstone, Roy Nissany con la italiana Rp l'israeliano ha corso forte in gara-1 concludendo secondo, poi quarto in gara-2 e quinto in campionato precedente Isaakyan. La serie sarà in pista già questo fine settimana a Monza a fianco della Elms.

Massimo Costa

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Celis; 2. Nissany; 3. Orudzhev. Gara-2: 1. Isaakyan; 2. Binder; 3. Celis.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Dominio della **Lexus**

SUPER GT LE NUOVE LC500 MONOPOLIZZANO LA SCENA. CALDARELLI (CON OSHIMA) È 2°

Dominio Lexus, ma con una luce in fondo al tunnel. Questo il responso del secondo appuntamento del Super Gt giapponese al Fuji. La gara, disputata eccezionalmente al giovedì grazie alle celebrazioni della Golden Week (una serie di feste nazionali in successione), ha visto le nuove LC500 dominare il podio così come già accaduto ad Okayama. Se il duo composto da Yuji Tachikawa e Hiroaki Ishiura ha condotto tutta la gara dalla pole position, grandi protagonisti sono stati gli italiani. Andrea Caldarelli si è avvicinato alla leadership in campionato con un secondo posto insieme a Kazuya Oshima. Tanta la caparbietà del pescarese nonostante la zavorra maturata nel round di apertura. Caldarelli si è messo in luce con grande aggressività nel secondo stint, mentre Ronnie Quintarelli ha compiuto un vero e proprio miracolo insieme a Tsugio Matsuda. Il veronese è stato l'unico pilota al di fuori dal pacchetto

Lexus ad esprimersi su livelli di primo piano, con le Honda e le altre Nissan ancora disperse. In qualifica si è assicurato una prima fila a sorpresa, lottando poi nelle zone alte della classifica sin dal via. Sulla distanza, il passo è calato ma la Nissan GT-R del team Nismo ha concluso in quarta posizione, a pochi secondi dal podio.

Ad aiutare Quintarelli e Matsuda è stato anche un clamoroso

contatto tra la Lexus di condotta da Daisuke Ito, sostituito per l'occasione di Kazuki N-

kajima accanto a James Rossiter, e quella di Kovalainen-Hirate. Alla fine, i campioni in carica hanno terminato settimi dietro alla migliore delle Honda, quella di Naoki Yamamoto e Takuya Izawa, staccata di quasi un minuto. Il terzo gradino del podio è andato a Ryo Hirakawa e Nick Cassidy, ancora leader della graduatoria dopo il successo di Okayama, anche se ormai con un solo punto di vantaggio su Caldarelli e Oshima.

Marco Cortesi

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Tachikawa-Ishiura (Lexus LC500); 2. Oshima-Caldarelli (Lexus LC500).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Dopo il 2° round 2017 andato in scena a Spa, Alfonso Celis è passato al comando della World Series. In alto le Lexus regine in Giappone



Supersfida Vw-Audi

COMINI COGLIE LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE E SI FA SOTTO AL LEADER VERNAY CHE S'AGGIUDICA GARA-2. È UN DUELLO TOTALE

SPA - Non ci ha messo molto la Tcr a delineare quello che potrebbe essere il trend portante della stagione: un duello fra Stefano Comini e Jean-Karl Vernay, amici-nemici sin dallo scorso anno, che è anche duello fra Audi e Vw, figlie rivali di un'unica super-potenza tedesca, e fra Comtoyout e Leopard Racing, le rispettive scuderie, che hanno un denominatore comune: il Team Wrt belga, che gestisce l'assistenza tecnica di Leopard e una cui costola dissidente ha creato il nuovissimo Comtoyout che ha ripescato

in extremis Comini, salvandolo dalla disoccupazione, e assicurato una presenza di rilievo all'Audi nella serie. Al di là degli abbracci nel paddock, la rivalità fra le due scuderie è grande e fornisce una bella story board alla stagione. A Spa Comini e Vernay hanno sferrato una bella zampata. Il ticinese si è sbizzarrito sul saliscendi nelle Ardenne, firmando pole («*ma non sono riuscito a fare l'Eau Rouge in pieno, scusatemi...*») e vincendo senza troppi patemi gara-1, nonostante una partenza non felicissima, riparata in appena 2 giri. Da

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Comini; 2. Lessennes; 3. Tassi. Gara-2: 1. Vernay; 2. Huff; 3. Comini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Alla Source, al via di gara-2, Tom Coronel ha innescato una gigantesca carambola. Sopra, il ticinese Stefano Comini che si è imposto con l'Audi al termine di gara-1



canto suo, il francese, in testa al campionato sin dall'inizio grazie alla sua regolarità, ha atteso questo palco nobile («*che a me non piace troppo, contrariamente alla maggioranza dei miei colleghi*»), per cogliere il primo centro in gara-2, abbellendolo col doppio sorpasso a Mondron e Huff, alla fine delle Combes, che gli ha permesso di involarsi verso il successo. Ovviamente, l'inglese, che qui debuttava come suo compagno in Leopard, non gli ha offerto molta resistenza, e ha tenuto alla perfezione il ruolo di spalla. Con Vernay 4° in gara-1 e Comini invece terzo in gara-2, i due sono ora in vetta alla graduatoria, separati da 25 punti in favore di Vernay. A Spa, dietro ai primissimi, hanno brillato i locali (soprattutto Lessennes, 2° in gara-1) e si sono viste belle battaglie. A far casino ci ha pensato Tom Coronel, guest star con un'Honda Boutsen, che alla Source, al via di gara-2, ha provocato uno strike che ha fatto fuori anche Oriola, Valente, Potty e qualche altro. Weekend di sofferenza per gli italiani, fra cui il migliore è stato Giacomo Altoè, che ha portato a casa un punto in gara-2 bruciando al fotofinish Borkovic. Morbidelli, in crisi di assetto, e Colciago, appesantito dalla zavorra rimediata, hanno navigato nelle retrovie (e si sono pure toccati in gara 2), mentre le Alfa di Kajaia e Borkovic hanno anch'esse pagato cara la zavorra, anche se Kajaia, costretto in gara-1 a partire ultimo per il cambio del motore dopo il Bahrain, ha colto un bel 7° posto in gara-2 dopo aver battagliato parecchio.

Salire o scendere: punti di vista

Due settimane fa, alla vigilia della gara di Monza, il Wtcc annunciava l'arrivo sull'ex-Lada di Kevin Gleason, l'americano rivelatosi nella Tcr, parlando di «un'ascesa nel Mondiale» dopo aver «militato nelle categorie inferiori», come la Tcr. Questa, tempo dieci giorni, annunciava l'arrivo in pianta stabile nella serie di Rob Huff, uno dei pochi campioni del mondo attualmente in attività, e di Tom Coronel come guest star a Spa. Non erano gli unici ex-Wtcc, visto che in Belgio hanno ritrovato vecchi compagni di classe come Nash, Oriola o Valente. In attesa di Tarquini e, probabilmente, di altri. A Spa (dove la Tcr ha messo in griglia 24 macchine, cioè 8 in più di quelle attuali nel Wtcc, di sei brand diversi) si aggirava pure Norbi Michelisz, in abiti civili, per seguire il team ungherese di cui è co-titolare, ed erano in servizio un certo numero di ingegneri e tecnici tuttora in attività nel Wtcc. E non pareva che tutti questi personaggi di lignaggio «mondiale» avessero deciso di autodegradarsi collettivamente e in pubblico, anzi tutt'altro.

Alfredo Filippone

Colombo davanti a tutti

PER LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA DELLA SERIE UN ITALIANO È BATTISTRADA CIOÈ LORENZO COLOMBO. OK ANCHE LEONARDO LORANDI, A SEGNO IN GARA-2

di Massimo Costa

ADRIA - La notizia più importante che emerge dal secondo appuntamento della F4 disputata ad Adria è che la serie sta avendo una impronta tutta italiana. Per la prima volta nella sua storia iniziata nel 2014, c'è un pilota tricolore davanti a tutti. Si chiama Lorenzo Colombo, ha 16 anni ed è alla seconda stagione nella categoria. Schierato dal team Bhaitech, il ragazzo di Legnano sul circuito veneto si è preso tre pole e ha vinto la sua prima corsa in monoposto piazzando il colpo vincente in gara 3. Sommando il punteggio preso con la vittoria a quello della seconda posizione guadagnata nella bagnatissima prima frazione, Colombo è balzato a 91 punti, recriminando non poco per il ritiro in gara 2 subito quando era al comando per una botta alla curva 3 ricevuta da Marcus Armstrong. Altrimenti, il bottino in cassaforte sarebbe ora ben maggiore. Due le lunghezze di vantaggio su Job Van Uitert, grande protagonista per il team Jenzer con una vittoria strepitosa sotto la pioggia e due secondi posti, e sei il margine sul compagno di squadra Sebastian Fernandez, in crisi ad Adria dopo la clamorosa tripletta di Misano. Colombo sta quindi rompendo uno schema che nel tricolore F4 pareva acquisito: porte aperte agli stranieri. Che avevano trovato terreno fertile nel 2014 con Stroll, nel 2015 con Aron dominatore su Zhou e nel 2016 con Siebert che se l'era giocata con Schumacher e Guzman. Era anche dal primo anno della F4 che un italiano non si imponeva in una corsa. A salire sul gradino più alto del podio furono Andrea Russo, Mattia Drudi e Andrea Fontana. Poi, più nulla. A interrompere il digiuno ci ha pensato nella seconda gara di Adria il rookie Leonardo Lorandi. Il 16enne della Bhaitech, approdato in F4 direttamente dal karting, ha approfittato del contatto tra Colombo e Armstrong per infilarsi in prima posizione e non mollarla più fino al traguardo nonostante la pressione di Van Uitert. Colombo e Lorandi, dunque, hanno fatto risuonare l'inno italiano il cui disco era ormai avvolto dalle ragnatele. Il ruolino di marcia di Colombo è di quelli importanti. Su sei gare, un quarto e tre secondi posti, poi la vittoria di domenica scorsa. Quello che piace del figlio d'arte (il padre Giuseppe ha vinto diversi titoli nell'italiano Fuoristrada) è che tra Misano ed Adria non sbaglia (quasi) mai: unico neo le partenze fallite nelle prime due corse in Romagna. Cosa poi risolta. Lorandi, invece, è sicuramente una bella sor-



EGEMONIA TRICOLE

Sopra, Leonardo Lorandi fa festa dopo aver vinto gara-2. Sotto, Lorenzo Colombo, al top in gara-3 e leader della serie

presa. Si era già intuito nei test pre stagione che il fratello di Alessio (questo fine settimana impegnato nella prima prova Gp3 a Barcellona), stava maturando in fretta, chilometro dopo chilometro. Ma di vederlo già vincente dopo appena cinque corse, pochi potevano prevederlo, soprattutto dopo Misano dove in gara-2 e 3 aveva commesso alcuni errori. Fat-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Uitert; 2. Colombo; 3. Armstrong. Gara-2: 1. Lorandi; 2. Uitert; 3. Zendeli. Gara-3: 1. Colombo; 2. Uitert; 3. Armstrong.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



to un reset mentale, Lorandi a Adria ha offerto un weekend di grande maturità con buone prove libere, due ottime qualifiche (terzo e quarto) e tre corse intense e concrete. In tutto questo, c'è la Bhaitech assurda con prepotenza a squadra da battere: sei pole su sei (con Fernandez e Colombo), cinque vittorie su sei gare con tre diversi piloti. ●

LORANDI? LA SORPRESONA!

Sopra, Lorandi all'interno
sfila Van Uitert (al top in
gara-1), e, sotto, Colombo
che festeggia il successo
in gara-3 e la leadership



INTERESSANTI E SORPRENDENTI SVILUPPI

Futuro F.3 nel mirino Fia

Nel paddock di Adria si è parlato del futuro. Non della F.4, che gode di buona salute anche se ad Adria c'è stata una flessione con venti macchine iscritte delle ventotto viste a Misano, ma di quello che potrebbe avvenire già nel 2018 o al più tardi nel 2019. Si sono già svolte nelle settimane scorse, e altre se ne faranno a breve, riunioni presso la Fia per discutere regolamenti tecnici e sportivi riguardanti la F.3. È infatti intenzione della Federazione di dar vita non a dei campionati nazionali, ma a due serie divise per fasce: nord Europa e sud Europa. L'idea è quella di utilizzare i telai Tatuus F.4 maggiorati, come già si sta verificando in Gran Bretagna. Il prodotto del costruttore italiano è molto gradito nel mondo (è recente l'invasione negli Usa) e queste nuove vetture di F.3 potrebbero rappresentare l'ideale sbocco per i tanti piloti che usciti dalla F.4 (italiana, spagnola, inglese, tedesca, sovietica) non hanno il budget (o non trovano posto) nel Fia F.3, che pure attraversa un periodo di incertezza con appena cinque squadre iscritte. Fia F.3 che, tra l'altro, subirà anch'esso a breve un profondo restyling con l'inserimento nei weekend F.1-F.2 al posto della GP3, passaggio previsto per il 2019.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Scalvini; 2. Giacon J.; 3. Baldan. Gara-2: 1. Scalvini; 2. Giacon J.; 3. Baldan

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Scalvini fa subito il bis

DOPPIA VITTORIA PER ERIK CON LA HONDA CIVIC CHE PER DUE VOLTE SI PIAZZA DAVANTI A GIACON E BALDAN. LA NUOVA TCR ITALY HA VISTO AL VIA 13 AUTO

di **Fiammetta La Guidara**

ADRIA - La nuova serie tricolore Tcr Italy ha preso il via da Adria con 13 vetture al via, alle quali si sono aggiunte tre Peugeot 308 della classe Tct, una delle quali con l'attore Stefano Accorsi al via. Assente il campione in carica Roberto Colciago, che quest'anno continua il suo impegno con Honda nella serie internazionale, il suo team si conferma comunque il dominatore della serie, mettendo a segno una doppietta con Eric Scalvini, capace di vincere sia il sabato sul bagnato che la domenica sull'asciutto, piazzandosi in entrambe le occasioni davanti alla Opel di Jonathan Giacon e alla Seat Leon di Nicola Baldan.

Gara-1 si disputa sotto una pioggia torrenziale, che però non impaurisce Eric Scalvini: al 3° giro il bresciano si porta al comando al volante della Honda Civic della MM Motorsport ai danni di Jonathan Giacon, che è autore di un "lungo" sulla Opel Astra, alle prese con problemi alla ventola antiappannamento. In terza posizione si piazza subito Nicola

**ERIK SCALVINATO
FA IL VUOTO**

Sopra, Erik Scalvini che ha preso il via del Turismo Tricolore a passo di carica conquistando due sonanti vittorie davanti alle Opel di Giacon e alla Seat di Baldan. Nell'altra pagina in alto Zucchi, vincitore di gara-1 in Tcs e sotto a destra Liana che si è aggiudicato gara-2



Baldan, che conduce una gara accorta, senza prendere rischi, ragionando già in ottica campionato. Le prime tre posizioni si cristallizzano fino alla bandiera rossa, che interviene a due giri dalla fine, per le condizioni difficili della pista. Alle loro spalle si piazzano Silvano Bolzoni e Raimondo Ricci, che però saranno penalizzati di 25". A ereditare la quarta posizione è l'Audi di Max Mugello, con la Leon di Argenti a completare la top 5. Da segnalare il ritiro della Golf di Massimiliano Gagliano. Stefano Accorsi si piazza 3° nella classe Tct alle spalle di Francesco Neri, sulla vettura giornalisti di Arduini Corse. Alla partenza di gara-2, sull'asciutto, il poleman Giacon stalla e Scalvini s'invola al comando, con Baldan pronto ad acciuffare la seconda posizione, che manterrà fino a tre giri dalla bandiera a scacchi, quando Giacon riuscirà ad avere la meglio dopo uno spettacolare confronto ravvicinato. Baldan non replica e decide di accontentarsi della terza piazza. *«Su questa pista non sono riuscito a sfruttare la Leon - commenta - Ma sono fiducioso per il campionato».* Andrea Argenti chiude quarto davanti alla Golf Massimiliano Gagliano, con Vincenzo e Giuseppe Montalbano - padre e figlio - sestì davanti ad un Daniele Cappellari capace di rimontare dall'undicesima casella in griglia con una Leon provata per la prima volta nelle prove libere. Peccato per il contatto di Mugelli con Kralev: l'Audi del toscano finisce nella ghiaia: rientrato, finirà quindicesimo. Nella Tct vittoria per Adriano Bernazzani davanti a Massimo Arduini e Giovanni Lopes.

Eric Scalvini ha siglato una doppietta difficile, perché conquistata in condizioni completamente opposte: sotto il diluvio il sabato, sull'asciutto l'indomani. Un ritorno ai vertici della classifica dopo un anno difficile vissuto nella Carrera Cup, dove aveva concluso la stagione anzitempo, decidendo di non correre gli ultimi due round. Protagonista due anni fa della Leon Cup, ora è tornato ai vertici, pur avendo pochi chilometri sulla Honda del team MM Motorsport. E il buongiorno si vede dal mattino: dopo le prime prove a Franciacorta, Scalvini aveva siglato già una doppietta nelle gare di Coppa Italia del Mugello alle quali aveva preso parte come test.

«Un weekend fantastico, non potevo chiedere di meglio - commenta il ventiduenne bresciano alla fine di gara-2 - Oggi ho azzeccato la partenza e poi ho cercato di allungare il più possibile, perché in certi casi non ti sembra di aver mai fatto abbastanza. Anche se nelle prossime gare anche se saremo più pesanti per via della zavorra, daremo il massimo». ●



Zucchi e Liana firmano la prima

TCS LA SERIE ANIMATA DA BEN 15 LEON CUPRA STATION WAGON È STATA SUBITO ALTAMENTE SPETTACOLARE. ECCO COM'È ANDATA

ADRIA - Il campionato italiano Tcs, riservato alle vetture turismo più vicine alla serie, da quest'anno ha dignità di griglia autonoma. Al via 15 Leon Cupra ST che fanno parte dell'omonima Cup ma concorrono anche per il campionato italiano e soltanto altre due vetture: la Honda Civic di Fabio Fabiani e Renato Gaiofatto e la Seat Ibiza di Massimo Squarcialupi. Due i turni di qualifica, per determinare le griglie di partenza di altrettante gare. Il nuovo format di gara prevede partenza lanciata e due gare da 38 minuti più un giro. Al primo via, è proprio Matteo Zucchi a prendere il comando, incalzato da Altoè, che percorre-

rà anche qualche giro in testa per poi cedere nuovamente la posizione al bresciano, rientrando nella categoria turismo dopo qualche stagione al volante delle Gt. Dopo la sosta obbligatoria, Zucchi riprende velocemente la leadership davanti a Altoè e Vescovi e la classifica si cristallizza, con la quarta posizione del toscano Pelatti davanti ad Alessandra Brena e al debuttan-

te Nicola Sciaquato, proveniente direttamente dal mondo dei kart. Undicesima posizione per Rachele Somaschini, al via sulla vettura stampa.

In gara-2 Matteo Zucchi parte dal fondo dello schieramento per non aver partecipato al secondo turno di qualifiche e inizia subito una rimonta che lo porterà a concludere in sesta posizione. A cogliere la vittoria è il giovanissimo Nicolò Liana, che lo scorso anno aveva debuttato ancora minorenni nelle ruote

coperte nella Seat Ibiza Cup in coppia con Matteo Greco. Ma per quasi tutta la gara ad alternarsi al comando sono stati l'esperto Alberto Vescovi e

Alessandra Brena, con Giovanni Altoè in terza posizione. Dopo la sosta obbligatoria Liana percorre alcuni giri in testa e duella con la Brena e Vescovi. A quattro giri dalla fine il contatto fra la Brena e Vescovi causa l'uscita di scena di quest'ultimo e la squalifica della giovane bergamasca, con Paolo Palanti e il russo Vladimir Cherevan. Quarto Alberto Rodio davanti a Giovanni Altoè.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zucchi; 2. Altoè; 3. Vescovi. Gara-2: 1. Liana; 2. Palanti; 3. Cherevan.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Accorsi da corsa

TUTTO SUL DEBUTTO DELL'ATTORE BOLOGNESE SULLA PISTA DI ADRIA:
«DISPUTARE UNA CORSA SUL BAGNATO È STATA UNA FORTE ESPERIENZA

di **Fulvio Cavicchi**

Stefano Accorsi ha rotto gli indugi e ad Adria ha debuttato da pilota: «Mi dicevano che correre sul bagnato è un grande fortuna, e posso dire che fare la gara sotto la pioggia scrosciante è stata una forte esperienza, ma tutti i parametri che avevo messo insieme nei test sono saltati. Essere arrivato alla fine è stata già una grande emozione. Soprattutto nel momento in cui mi sono girato alla curva cieca mi si stava girando completamente la macchina, è rimasta in pista accesa e sono riuscito a ripartire... Li proprio ridevo da solo...». Nella prima gara della stagione 2017 del tricolore Turismo, il bolognese ha debuttato in pista dopo solo alcune giornate di test.

- Ma che cosa ha fatto scattare la molla, la voglia di passare dal set di Veloce Come Il Vento alla pista?

«Le macchine mi sono sempre piaciute, da emilia-

no la meccanica mi ha sempre ispirato. Al mare in estate avevo un cugino meccanico che passava il tempo a disegnarmi bielle e pistoni sulla sabbia e spiegarmi come funzionava un motore. Persone che amano auto e moto nelle nostre zone ce ne sono tante, ma mi era rimasta come passione solo sulla carta. Con "Veloce Come Il Vento" sono potuto andare realmente in pista. Prima di iniziare con le riprese ci siamo visti con Massimo Arduini per capire cosa si prova a guidare in pista. E già in quella occasione la voglia si era accesa. Poi per il film abbiamo iniziato a frequentare i paddock per alcuni mesi. Finite le riprese è rimasto il desiderio, e siamo andati al Circuito Tazio Nuvolari di Pavia a guidare la Peugeot 308 Tcs. Ci siamo divertiti, e da lì è nata l'idea, un po' folle, di iscriverci al campionato».

- Dopo, com'è proseguita l'avventura?

«Abbiamo iniziato a girare in pista, ed è un grande privilegio avere tutta una squadra a tua disposizione, una macchina da gara, un istruttore come Massimo. Una esperienza davvero eccezionale per imparare a guidare».

- Quindi, cosa c'era da imparare?

«Che la prima cosa da fare quando si arriva in pista è andare dalla macchina, dirlle "Ciao" e darle un bacino! Sembra una banalità, ma non lo è affatto. Perché bisogna creare un rapporto in qualche modo intimo con la macchina. Poi abbiamo iniziato a girare, i tempi si sono pian piano abbassati, e ora siamo passati dall'iniziale "Ma chi me

lo ha fatto fare?!?" all'attuale voglia di salire ed entrare in pista appena vedo la macchina».

- Com'è stato indossare la tuta?

«Quanto la metti la prima volta, ti domandi se sarai in grado di usarla con un briciolo d'onore. Adesso me la sento proprio bene, questa Sparco è iperleggera e fantastica, unica cosa è che gli mancano le tasche e tutte le volte al bar mi tocca farmi offrire da Massimo Arduini!».

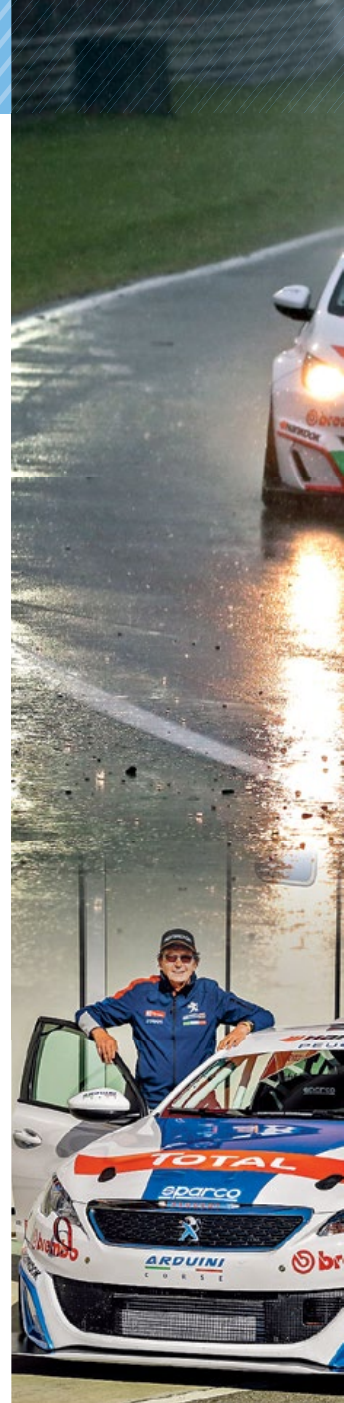
- E Massimo com'è stato come istruttore?

«Fin dall'inizio è stato molto chiaro, ha spiegato subito che sarebbe stato esigente con me. Non mi pare abbia avuto dei riguardi, quando c'è stato qualcosa da dirmi non l'ha mai tenuta per se. Il primo giorno ad-

LA PRIMA COSA DA
FARE QUANDO SI
ARRIVA IN PISTA
È ANDARE DALLA
MACCHINA, DIRLE
CIAO E BACIARLA

STEFANO ACCORSI

”





GUIDANDO SOTTO LA PIOGGIA

Subito a podio Stefano Accorsi nel suo debutto da pilota. L'attore bolognese ha chiuso sul podio gara-1 nella Tcr. Adesso disputerà altre due gare nella serie, anche se lui spera di farne di più. Tornerà in pista tra un mese a Misano e si augura che le condizioni atmosferiche siano un po' più clementi



TCR ITALY TOURING CAR
ANO TURISMO TCS
AT LEON CUP - FERRARI



dirittura mi ha fatto fare le flessioni perché avevo sette minuti di ritardo! Ma se guardiamo i tempi, questi sono sempre migliorati, segno che il suo insegnamento e la sua esigenza sono stati sempre costanti».

- Bastavano soli tre giorni di test, per andare in gara?

«Con Massimo ci intendiamo molto bene, oltre al piacere di guidare la macchina c'è anche il piacere di stare insieme. Quindi in vista di questo weekend ad Adria mi ha fatto piacere essere con lui in squadra, abbiamo un grande rapporto di fiducia e stima reciproca. Ho potuto lanciarmi in questa esperienza perché ci sono Massimo e Peugeot. Mi sento in un contesto molto familiare e rassicurante, che ha consentito di fare questa prova "estrema", non essendo mai stato in competizione in pista prima».

- Quale è stata la cosa più difficile da imparare?

«La guida in pista è completamente diversa da co-

me siamo abituati: di solito cerchi di modulare la frenata, dare il gas dolcemente... qui si va al limite del mezzo, se ci si arriva, e sicuramente ai propri limiti. Devi staccare il più tardi possibile, dare un bel colpo di freno, da modulare in un modo completamente diverso, e anche l'uso del gas è differente in uscita. Quindi è un usare la macchina il più vicino possibile alle sue potenzialità, in base alle caratteristiche della pista. Insomma bisogna dimenticarsi quello che si sa dalla guida di tutti i giorni e rieducarsi ad un altro modo di guidare».

- Quando nuovamente in pista?

«Per ora la mia stagione è di tre gare. Dopo questa di debutto ad Adria, sarò sicuramente al volante tra un mese a Misano, poi a Vallelunga a settembre. Questo perché devo incastrarle con le riprese, e ci sono motivi assicurativi e contrattuali che mi bloccano. Quindi tre tappe sono sicure, io spero se ne riescano a fare di più». ●

Pajuranta fa doppietta

TROFEO ABARTH IL FINLANDESE CONQUISTA DUE VITTORIE DAVANTI A BARBERINI E DARBOM

ADRIA - Secondo round del Trofeo Abarth Selenia all'insegna della Finlandia. A una settimana dalla vittoria di Bottas in Formula Uno, Juuso Pajuranta ha dominato nel weekend conquistando pole position e due successi nelle due gare in programma sul tortuoso circuito di Adria. Per completare l'en plein gli è mancato solo il giro veloce in gara-2, fatto registrare dal campione in carica, Cosimo Barberini, che ha ottenuto due volte la piazza d'onore. Terzo posto in entrambe le corse per lo svedese

Jpakim Darbom, ma le due classifiche-fotocopia non devono far pensare a due gare monotone, visto che i colpi di scena non sono mai mancati. In gara-1 la pole era di Pajuranta, affiancato in prima da Cosimo Barberini. Al via Darbom superava subito Barberini, mentre Pajuranta prendeva un buon vantaggio, approfittando anche del duello per la piazza d'onore, che vedeva l'italiano avere ragione dello svedese.

se. I primi tre proseguivano la corsa mantenendo le posizioni, mentre alle loro spalle era accesa la lotta per posizioni di rincalzo. Il giovanissimo turco Eroldu e Biagio Caruso andavano in testacoda, favorendo così il quarto posto di Franco Caruso, primo tra i Gentleman. In gara-2, con le prime 8 posizioni invertite della prima corsa a fare da griglia di partenza, l'avvio era molto concitato, con una bagarre che coinvol-

geva nella prima curva una decina di vetture, con un grande scompiglio e rivoluzione delle classifiche.

L'uscita di pista del leader Mabbellini faceva entrare la safety car, ma Eroldu e Barberini non si accorgevano subito delle bandiere gialle e venivano penalizzati da un drive through, pena inflitta anche a Darbom per i fatti della prima curva. Dalla penalizzazione i tre riuscivano comunque a rimontare, mentre Pajuranta andava a vincere in solitaria, precedendo proprio i tre penalizzati.

Roberto Valentini

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



RIGATO

Leon mostra gli artigli

SEAT CUPRA CUP IL MONOMARCA SCATTA SUBITO COL PIEDE GIUSTO PER GRECO-TORELLI E GURRIERI

ADRIA - La terza stagione della Leon Cupra Cup ha preso il via ad Adria con un nuovo regolamento, che prevede la partenza lanciata, la durata di 48 minuti più un giro per due frazioni di gara e il cambio pilota a partire dal ventesimo minuto.

La partenza di gara-1 viene rinviata di quasi un'ora perché la macchina pulitrice della pista ha avuto un guasto e un'importante perdita d'olio ha sporcato la pista, costringendo gli addetti ai lavori a spargere copiosamente il filler. Par-

partenza che inverte le prime otto posizioni all'arrivo della prima frazione di gara, a prendere il via dalla pole è Raffaele Gurrieri: il siciliano, già più volte protagonista del podio lo scorso anno, ha sempre mantenuto la testa della gara, andando a conquistare la sua prima vittoria. Seconda posizione per l'equipaggio di Torelli e Volpato. Podio per il milanese Massimiliano Gagliano, che ha affrontato un doppio impegno nel weekend, schierandosi anche nel Tcr con la Golf. Bella rimonta per

Marco Pellegrini, quarto dopo essere partito dalla tredicesima casella, per via del ritiro in gara-1. Ottima gara anche per la romana Carlotta Fedeli, ultima al via, ma sesta al traguardo alle spalle di un grintoso Franco Fumi. Ritiro per Peter Wyhinny, che è stato in terza posizione nelle prime fasi di gara ma si è ritirato dopo un contatto con Tramontozzi. La rivincita è fissata per il 3 e 4 giugno sul circuito di Misano.

Marco Pellegrini, quarto dopo essere partito dalla tredicesima casella, per via del ritiro in gara-1. Ottima gara anche per la romana Carlotta Fedeli, ultima al via, ma sesta al traguardo alle spalle di un grintoso Franco Fumi. Ritiro per Peter Wyhinny, che è stato in terza posizione nelle prime fasi di gara ma si è ritirato dopo un contatto con Tramontozzi. La rivincita è fissata per il 3 e 4 giugno sul circuito di Misano.

Fiammetta La Guidara

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Greco-Torelli; 2. Biraghi; 3. Volpato. Gara-2: 1. Gurrieri; 2. Greco-Torelli; 2. Gagliano.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Il finlandese Pajuranta è stato il mattatore del Trofeo Abarth nel quale ha conquistato due vittorie. In alto le sfide della Seat Leon Cupra Cup dove i successi se li sono spartiti Greco-Torelli (in gara-1) e Gurrieri

Rampa di lancio Faggioli

NELLA CELEBRA SALITA PORTOGHESE SIMONE FAGGIOLI LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE E VA SULL' 1 A 1 NELLA SFIDA CON MERLI PER L'EUROPEO

In casa Norma si erano drizzate le orecchie dopo che al Rechberg Simone Faggioli aveva faticato non poco per restare in scia di uno scatenato Christian Merli sull'Osella Fa30 Evo ancora più "evo" e col nuovo motore Fortech. Così la M20 Fc Zytek del campione europeo in carica è rimasta "ai box" durante la tricolore Reventino e alla Rampa da Falperra, 2ª del Cem, si è ripresentata in forma smagliante. Così come lo stesso pilota fiorentino, che ha puntualmente risposto al rivale, vincitore in Austria, mentre, con temperature più consone al periodo, le Pirelli rispondevano ad Avon. In questo inizio stagionale caratterizzato da un promettente equilibrio, in Portogallo Faggioli ha presto chiarito i propositi in prova e già nella prima salita di gara ha segnato il nuovo record dei 5,2 km del tracciato in 1'48"686, facendo 7 decimi meglio del 2015 e poi replicando in 1'49"099. Hat-trick servito e palla al centro, insomma, mentre Merli e l'Osella hanno confermato competitività ma sono rimasti un po' al di sotto rispetto agli standard che il Rechberg aveva lasciato presagire, probabilmente pagando di più la relativa esperienza su un tracciato insidioso e veloce, dove tra l'altro è saltata la terza manche di prove al sabato per il troppo olio e lo sporco rimasto dopo alcuni ritiri.

Il duello tutto italiano continua dunque incontrastato in Europa, ma stavolta salta la tripletta "azzurra" con Paride Macario. In gara era praticamente all'esordio, visto che lo scorso anno i protagonisti del Cem avevano dato forfait per le condizioni pressoché impraticabili a seguito di burrascosi rovesci, ma sulla Fa30 Zytek il bresciano era 3° dopo la prima salita in un bel duello col rientrante transalpino Sebastien Petit su Norma. Si è dovuto poi arrendere nella cronoscalata finale, dove è scivolato al 5° posto. Ma una tripletta tricolore non è comunque mancata, grazie al dominio incontrastato in gruppo Cn. Dopo il successo di Marco Capucci al Rechberg, in Portogallo ha risposto Andrea Bormolini, che sull'Osella Pa20 ex dello zio Fausto rispolverata quest'anno ha riscattato la prova austriaca, dove per un guaio al posteriore che aveva danneggiato anche ala e aerodinamica era stato costretto al ritiro. E per la gioia di Mameli, podio completato dalle Pa21 dello stesso Capucci e di Crespi.

Gianluca Marchese



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli; 2. Merli; 3. Petit.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

fotografie FERREIRA



L'ITALIA VINCE SEMPRE NEL VECCHIO CONTINENTE

Sopra Faggioli, vincitore della Rampa di Falperra ha pareggiato i conti con Merli primo in Austria ma in Portogallo giunto alle spalle del fiorentino. A lato, in azione Macario giunto 5°

SI SONO PERSI TANTI PROTAGONISTI

Divisione 1 ora è crisi

Nel Cem è del tutto cambiato il panorama della Divisione 1, che perde diversi protagonisti, a iniziare dal campione in carica Nikola Miljkovic, ora in pista, e da Antonino "O Play" Migliuolo, in bilico tra prototipi e Turismo per ora in quota a gare italiane. In Gruppo A la scaduta omologazione Fia delle Mitsubishi Lancer Evo VIII ha poi condizionato le scelte e "costretto" chi è rimasto a passare alle Subaru Impreza Sti, che infatti dominano a Falperra come al Rechberg. Le Mitsu "resistono" in Gruppo N, ma entrambe le categorie in Portogallo non hanno raggiunto il numero di partenti che assegna punteggio pieno. In questo deprimente scenario, l'inaspettata controtendenza arriva dal gruppo Gt, il cui livello lascia però ancora a desiderare.

Le classifiche

VELOCITÀ

WEC

Resoconto della gara a pag. 44
Spa (Bel), 6 maggio 2017

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050) 173 giri in 6'00"11.490 alla media di 201,838 km/h; 2. Conway-Kobayashi (Toyota TS050) a 2 giri; 3. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919) a 35'283; 4. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919) a 1'25'438; 5. Sarrazin-Kunimoto-Lapierre (Toyota TS050) a 2 giri; 6. Webb-Kraihamer-Rossiter (CLM P1-01) a 12 giri; 7. Rusinov-Thiriet-Lynn (Oreca 07) a 13 giri; 8. Canal Prost Senna (Oreca 07) a 13 giri; 9. Tung Jarvis-Laurent (Oreca 07) a 13 giri; 10. Beche Heinemeier Hansson-Piquet Jr (Oreca 07) a 14 giri; 11. Dumas-Menezes-Rao (Alpine A470) a 14 giri; 12. Ragues-Negrão-Panciatici (Alpine A470) a 15 giri; 13. Graves-Hirschi Vergne (Oreca 07) a 15 giri; 14. Gonzalez-Trummer-Petrov (Oreca 07) a 15 giri; 15. Perodo-Hanley-Collard (Oreca 07) a 15 giri; 16. Cheng-Brundel-Gommesdy (Oreca 07) a 17 giri; 17. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 22 giri; 18. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488) a 23 giri; 19. Mücke-Plajon Johnson (Ford GT) a 23 giri; 20. Priaulx-Tincknell Derani (Ford GT) a 23 giri; 21. Lietz-Makowiecki (Porsche 911) a 24 giri; 22. Christensen-Estre (Porsche 911) a 24 giri; 23. Turner-Adam-Serra (Aston Martin Vantage) a 25 giri; 24. Thim-Sørensen-Stanaway (Aston Martin Vantage) a 25 giri; 25. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 27 giri; 26. Ried-Carioli-Dienst (Porsche 911) a 27 giri; 27. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488 GTE) a 28 giri; 28. Flohr-Castellacci-Molina (Ferrari 488 GTE) a 29 giri.

Giro più veloce: Hartley in 1'57"638 alla media di 214,335 km/h.

Assoluta: 1. Davidson-Nakajima-Buemi 50 punti; 2. Hartley-Bamber-Bernhard 33 punti; 3. Jani-Tandy-Lotterer 28 punti; 4. Kobayashi-Conway 15 punti; 5. Tung-Jarvis-Laurent, Senna-Canal-Prost, Lapierre 16. **Case:** 1. Toyota 69,5 punti; 2. Porsche 61. **Gt:** 1. Priaulx-Tincknell-Derani 38 punti; 2. Rigon-Bird, Pier Guidi-Calado 36; 4. Johnson-Plamucke 27; 5. Makowiecki-Lietz 25. **Case:** 1. Ferrari 72 punti; 2. Ford 65; 3. Porsche 34; 4. Aston Martin 24.

Giro più veloce: James Rossiter in 1'30"480 alla media di 181,55 km/h.

Il campionato: 1. Hiraoka-Cassidy 31 punti; 2. Oshima-Caldarelli 30; 3. Tachikawa-Ishura 29; 4. Kovalainen-Hirate; 5. Rossiter, Matsuda-Quintarelli 12.

Giro più veloce: Green in 1'33"614 alla media di 175,897 km/h.

Campionato: 1. Auer 40 punti; 2. Green 26; 3. Paffett 26; 4. Glock 25; 5. Rockenfeller 21; 6. Wittmann 16; 7. Mortara 130.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 69
Spa (Bel), 5-6 maggio 2017

Gara-1: 1. Comini (Audi RS3) 9 giri in 23'07"903 alla media di 163,503 km/h; 2. Lessennes (Honda Civic) a 3'547; 3. Tassi (Honda Civic) a 8'343; 4. Vernay (Vw Golf) a 8'764; 5. Vervisch (Audi RS3) a 9'063; 6. Huff (Vw Golf) a 9'325; 7. Mondron (Vw Golf) a 9'619; 8. Coronel (Honda Civic) a 10'550; 9. Oriola a 11'790; 10. Cortals (Opel Astra) a 12'075; 11. Nash a 13'133; 12. Morbidelli (Vw Golf) a 13'552; 13. Altoè (Vw Golf) a 14'611; 14. Ficza a 14'611; 15. Valente a 16'397; 16. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 17'184; 17. Potty (Vw Golf) a 19'149; 18. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 19'450; 19. Mondron a 21'315; 20. Colciago (Honda Civic) a 25'797; 21. Moller (Honda Civic) a 32'529;

22. Ende a 36'992; 23. Paulsen a 1 giro; 24. Homola (Opel Astra) a 1 giro (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Comini in 2'32"101 alla media di 165,771 km/h.

Gara-2: 1. Vernay (Vw Golf) 9 giri in 23'13"917 alla media di 162,797 km/h; 2. Huff (Vw Golf) a 0'720; 3. Comini (Audi RS3) a 2'325; 4. Mondron (Vw Golf) a 3'888; 5. Lessennes (Honda Civic) a 4'907; 6. Vervisch (Audi RS3) a 5'909; 7. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 11'790; 8. Nash a 12'398; 9. Tassi (Honda Civic) a 13'116; 10. Altoè (Vw Golf) a 13'817; 11. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 13'834; 12. Mondron a 16'594; 13. Colciago (Honda Civic) a 22'418; 14. Ficza a 22'845; 15. Morbidelli (Vw Golf) a 23'224; 16. Potty (Vw Golf) a 26'455; 17. Ende a 35'207 (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Comini in 2'32"593 alla media di 165,237 km/h.

Campionato: 1. Vernay 91 punti; 2. Comini 66; 3. Tassi 53; 4. Borkovic 51; 5. Colciago 50.

FORMULA V8 3.5

Resoconto della gara a pag. 68
Spa (Bel), 5-6 maggio 2017

Gara: 1. Celis (Fortec) 21 giri in 43'10"639 alla media di 204,387 km/h; 2. Nissany (RP Motorsport) a 2'929; 3. Orudzhev (SMP by AVF) a 24'857; 4. Menchaca (Fortec) a 34'230; 5. Kanamaru (RP Motorsport) a 40'360; 6. Binder (Lotus) a 41'993; 7. Fioravanti (RP Motorsport) a 42'331; 8. Fittipaldi (Lotus) a 49'342; 9. Mason (Martin) a 59'602.

Giro più veloce: Nissany in 2'02"369 alla media di 206,049 km/h.

Gara-2: 1. Isaakyan (SMP by AVF) 21 giri in 43'49"000 alla media di 201,405 km/h; 2. Binder (Lotus) a 3'009; 3. Celis (Fortec) a 5'715; 4. Nissany (RP Motorsport) a 8'550; 5. Menchaca (Fortec) a 13'064; 6. Fittipaldi (Lotus) a 21'767; 7. Orudzhev (SMP by AVF) a 27'639; 8. Kanamaru (RP Motorsport) a 31'944; 9. Mason (Martin) a 33'611; 10. Fioravanti (RP Motorsport) a 34'184; 11. Tereschenko (Martin) a 1'03'502; 12. Cipriani (Barone Rampante) a 1'57'838.

Giro più veloce: Isaakyan in 2'02"842 alla media di 205,255 km/h.

Il campionato: 1. Celis 63 punti; 2. Fittipaldi 62; 3. Orudzhev 57; 4. Binder 48; 5. Nissany 45.

IMSA

Austin (Usa), 6 maggio 2017

Assoluta: 1. Taylor-Taylor (Cadillac DPi) 73 giri in 2.41'14"508 alla media di 148,636 km/h; 2. Cameron-Curran (Cadillac DPi) a 18'855; 3. Barbosa-Fittipaldi (Cadillac DPi) a 19'818; 4. Goikhberg-Simpson (Oreca LMP2) a 27'393; 5. Brown-van Overbeek (Nissan DPi) a 1 giro; 6. French-O'Ward (Oreca FLM09) a 1 giro; 7. Magnusson-Garcia (Corvette C7.R) a 2 giri; 8. Auberlen-Sims (BMW M6 GTLM) a 2 giri; 9. Wilson-Boulle (Oreca FLM09) a 2 giri; 10. Edwards-Tomczyk (BMW M6 GTLM) a 2 giri; 11. Pilet-Werner (Porsche 911 RSR) a 2 giri; 12. Mueller-Hand (Ford GT) a 3 giri; 13. Keating-Bleekemolen a 4 giri; 14. Nielsen-Balzan (Ferrari 488 GT3) a 4 giri; 15. Vautier-Habul a 4 giri;

16. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan GT3) a 4 giri; 17. Curtis-Klingmann (BMW M6 GT3) a 4 giri; 18. MacNeil-Jeanette a 4 giri; 19. Morad-Jaminet (Porsche 911) a 4 giri; 20. Lindsey-Bergmeister (Porsche 911) a 4 giri; 21. Pruett-Karam (Lexus RCF GT3) a 4 giri; 22. Aschenbach-Davis (Audi R8 LMS GT3) a 4 giri; 23. Segal-Negri Jr. (Acura NSX GT3) a 4 giri; 24. Knox-Skeen a 4 giri; 25. Alon-Hawkinsworth (Lexus RCF GT3) a 4 giri; 26. Bennett-Braun (Porsche 911 GT3 R) a 4 giri; 27. Lally-Legge (Acura NSX GT3) a 4 giri; 28. Sharp-Dalziel (Nissan DPi) a 5 giri; 29. Chase-Gottschalk (Porsche 911) a 5 giri; 30. Goossens-Van Der Zande (Multimatic/Riley LMP2) a 10 giri; 31. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 10 giri; 32. Yount-Rice (Oreca FLM09) a 21 giri; 33. Long-Miller (Mazda DPi) a 21 giri; 34. Gutierrez-Bazonomi (Ligier LMP2) a 30 giri; 35. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 32 giri; 36. Nunez-Bomarito (Mazda DPi) a 46 giri; 37. Mul-Lewis (Lamborghini Huracan GT3) a 51 giri; 38. Vanthoor-Henzler (Porsche 911 RSR) a 63 giri; 39. Fisichella-Vilander (Ferrari 488 GTE) a 72 giri (gli altri su Mercedes-AMG GT3).

Giro più veloce: J.Taylor in 1'57"198 alla media di 168,077 km/h.

SUPER GT

Resoconto della gara a pag. 68
Fuji (Jap), 3-4 maggio 2017

Gara: 1. Tachikawa-Ishura 110 giri in 2h52'28"925, alla media di 174,60 km/h; 2. Oshima-Caldarelli a 4'797; 3. Hiraoka-Cassidy a 25'196; 4. Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) a 31'792; 5. Ito-Rossiter a 33'567; 6. Yamamoto-Izawa (Honda NSX) a 35'071; 7. Kovalainen-Hirate a 51'376; 8. Tsukakoshi-Kogure (Honda NSX) a 55'931; 9. Nojiri-Kobayashi (Honda NSX) a 1'11'115; 10. Sekiguchi-Kunimoto a 1 giro; 11. Motoyama-Chiyo (Nissan GT-R) a 1 giro; 12. Sasaki-De Oliveira (Nissan GT-R) a 2 giri; 13. Baguette-Matsuura (Honda NSX) a 4 giri; 14. Yasuda-Mardenborough (Nissan GT-R) a 9 giri (gli altri su Lexus LC500).

Giro più veloce: James Rossiter in 1'30"480 alla media di 181,55 km/h.

Il campionato: 1. Hiraoka-Cassidy 31 punti; 2. Oshima-Caldarelli 30; 3. Tachikawa-Ishura 29; 4. Kovalainen-Hirate; 5. Rossiter, Matsuda-Quintarelli 12.

DTM

Resoconto della gara a pag. 64
Hockenheim (Ger), 6-7 maggio 2017

Gara-1: 1. Auer 36 giri in 57'23"598 alla media di 172,166 km/h; 2. Glock (Bmw M4) a 1'942; 3. Rockenfeller (Audi RS5) a 3'351; 4. Mortara a 3'984; 5. Ekstroem (Audi RS5) a 4'275; 6. Rast (Audi RS5) a 5'855; 7. Paffett a 6'956; 8. Di Resta a 13'648; 9. Mueller (Audi RS5) a 17'510; 10. Wittmann (Bmw M4) a 19'190; 11. Martin (Bmw M4) a 20'800; 12. Spengler (Bmw M4) a 21'504; 13. Farnus (Bmw M4) a 25'351; 14. Duval (Audi RS5) a 34'343; 15. Wickens a 43'948; 16. Blomqvist (Bmw M4) a 44'956; 17. Engel a 51'525; 18. Green (Audi RS5) a 1'02'944 (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Ekstroem in 1'33"201 alla media di 176,676 km/h.

Gara-2: 1. Green (Audi RS5) 32 giri in 56'53'254 alla media di 154,376 km/h; 2. Paffett a 4'936; 3. Wittmann (Bmw M4) a 8'191;

Dovesicorre

VELOCITÀ

13-14 maggio

GP DI SPAGNA

5° round F1 a Montmelò

www.autosprint.it

FORMULA 2

2° round a Montmelò

www.fiaformula2.com

GP3

1° round a Montmelò

www.gp3series.com

INDYCAR

5° round a Indianapolis (stradale)

www.indycar.com

INDY LIGHTS

5° round a Indianapolis (stradale)

www.indylights.com

NASCAR

Sprint Cup a Kansas City

www.nascar.com

FORMULA V8 3.5

2° round a Monza

www.worldseriesv8.com

ELMS

2° round a Monza

www.europeanlemansseries.com

FORMULA E

5° round a Montecarlo

www.fiaformulae.com

WTCC

3° round a Budapest

www.fiawtcc.it

BLANCPAIN ENRRURANCE

2° round a Silverstone

www.blancpain.com

EUROCUP RENAULT

2° round a Silverstone

www.renaultsport.com

LAMBO SUPERTROFEO EUROPA

2° round a Silverstone

www.squadracorse.lamborghini.com

COPPA ITALIA

round ad Adria

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

2° round ad Adria

www.gruppoperonirace.it

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

2° round ad Adria

www.gruppoperonirace.it

VELOCITÀ

12-14 maggio

RALLY ADRIATICO

Italiano Rally e Terra - Senigallia

www.rallyadriatico.it

RALLY CITTÀ DI VARALLO

Regionale Piston Cup - Varallo

www.psarally.com

4. Auer a 16'985; 5. Mueller (Audi RS5) a 26'959; 6. Di Resta a 27'426; 7. Rockenfeller (Audi RS5) a 31'315; 8. Glock (Bmw M4) a 1'06'250; 9. Spengler (Bmw M4) a 1'08'538; 10. Engel a 1'12'117; 11. Ekstroem (Audi RS5) a 1'12'944; 12. Mortara a 1'48'238; 13. Blomqvist (Bmw M4) a 1 giro; 14. Farnus (Bmw M4) a 20 giri; 15. Duval (Audi RS5) a 25 giri; 16. Rast (Audi RS5 DTM Rosberg) a 28 giri; 17. Martin (Bmw M4) a 29 giri; 18. Wickens a 32 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Green in 1'33"614 alla media di 175,897 km/h.

Campionato: 1. Auer 40 punti; 2. Green 26; 3. Paffett 26; 4. Glock 25; 5. Rockenfeller 21; 6. Wittmann 16; 7. Mortara 130.

BLANCPAIN GT SPRINT

Resoconto della gara a pag. 66
Brands Hatch (Gb), 6-7 maggio '17

Main Race: 1. Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracan GT3) 41 giri; 2. Leonard Frijns (Audi R8 Lms) a 18'974; 3. Winkelhock-Stevens (Audi R8 Lms) a 24'955; 4. Szymkowiak-Schiller a 25'306 (1. Silver Cup); 5. Palltala-Krohn (Bmw M6 Gt3) a 25'909; 6. Fässler-D. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 26'343; 7. Buhk-Perera a 26'754; 8. Meadows-Marciello a 27'742; 9. Monti-Haase (Audi R8 Lms) a 30'931; 10. Schothorst-Dennis (Audi R8 Lms) a 31'616; 11. Barnicoat-Parente (McLaren 650 S Gt3) a 32'019; 12. Fumanelli-Williamson (McLaren 650 S Gt3) a 32'484; 13. Ablrik-Lycaam (Bentley Continental Gt3) a 40'404; 14. Venturini-Mapelli (Lamborghini Huracan GT3) a 41'082; 15. Ide-Mies (Audi R8 Lms) a 41'733; 16. Crestani-Yacamán (Lamborghini Huracan GT3) a 54'644; 17. Mattschull-

Keilwitz (Ferrari 488 Gt3) a 54'929 (1. Pro-Am); 18. Soucek-Soulet (Bentley Continental Gt3) a 56'570; 19. Casé-Ouaife (Ferrari 488 Gt3) a 1'02'896; 20. Bhirombhakdi-Van Dam (Ferrari 488 Gt3) a 1'04'212; 21. Watson-Bell (McLaren 650 S Gt3) a 1'05'492; 22. Eriksson-Baumann a 1'06'248; 23. Beaubelique-Gounon a 1'06'730; 24. Bourret-Belloc a 1 giro; 25. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 26. Van Splunteren-Pohler (Lamborghini Huracan GT3) a 11 giri; 27. Serralles-Juncadella a 12 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

Qualifying Race: 1. Bortolotti-Engelhart (Lamborghini Huracan GT3) 40 giri; 2. Palltala-Krohn (Bmw M6 Gt3) a 3'752; 3. Perez Compagnon-Siedler (Lamborghini Huracan GT3) a 4'744; 4. Serralles-Juncadella a 5'113; 5. Da Costa-Eng (Bmw M6 Gt3) a 5'859; 6. Barnicoat-Parente (McLaren 650 S Gt3) a 6'865; 7. Leonard-Frijns (Audi R8 Lms) a 9'221; 8. Meadows-Marciello a 9'465; 9. Venturini-Mapelli (Lamborghini Huracan GT3) a 10'669; 10. Ceccon-Stippler (Audi R8 Lms) a 11'189; 11. Winkelhock-Stevens (Audi R8 Lms) a 11'566; 12. Schmid-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 12'518; 13. Schothorst-Dennis (Audi R8 Lms) a 13'323; 14. Fumanelli-Williamson (McLaren 650 S Gt3) a 13'794 (1. Silver Cup); 15. Watson-Bell (McLaren 650 S Gt3) a 15'057; 16. Szymkowiak-Schiller a 15'321; 17. Eriksson-Baumann a 20'306; 18. Fässler-D. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 20'834; 19. Mattschull-Keilwitz (Ferrari 488 Gt3) a 21'394 (1. Pro-Am); 20. Ablrik-Kane (Bentley Continental Gt3) a 22'453; 21. Crestani-Yacamán (Lamborghini Huracan GT3) a 24'452; 22. Beaubelique-Gounon

a 37"047; 23. Buhk-Perera a 38"748; 24. Soucek-Soulet (Benetton Continental Gt3) a 54"191; 25. Casè-Quaife (Ferrari 488 Gt3) a 1'07"332; 26. Bhirombhakdi-Van Dam (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 27. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 7 giri; 28. Bourret-Belloc a 12 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 70
Adria (Ro), 6-7 maggio 2017

Gara-1: 1. Van Uitert 19 giri 30"46"375; 2. Colombo a 5"480; 3. Armstrong a 9"918; 4. Maini a 17"456; 5. Lorandi a 24"177; 6. Fittipaldi a 26"238; 7. Floerschs a 28"693; 8. Rodriguez a 29"462; 9. Carrara a 43"030; 10. Bianchi a 44"373; 11. Malvestiti a 44"904; 12. Zendeli a 45"723; 13. Branquinho a 58"482; 14. Fernandez a 1'02"073; 15. Ghiretti a 1'28"589; 16. Grosso a 1'34"374; 17. Venditti a 1 giro; 18. Dell'Accio a 1 giro.

Giro più veloce: Van Uitert 1'29"813

Gara-2: 1. Lorandi 22 giri 29"23"557; 2. Van Uitert 1"498; 3. Zendeli a 2"310; 4. Festante a 6"414; 5. Fernandez a 6"704; 6. Petrov a 8"131; 7. Fittipaldi a 8"957; 8. Maini a 13"527; 9. Floerschs a 14"372; 10. Rodriguez a 17"738; 11. Malvestiti a 19"715; 12. Carrara a 20"510; 13. Branquinho a 21"406; 14. Dell'Accio a 47"526; 15. Grosso a 47"831; 16. Bianchi a 51"026; 17. Venditti a 1'00"849; 18. Ghiretti a 1 giro.

Giro più veloce: Fittipaldi 1'15"857

Gara-3: 1. Colombo 24 giri 30"22"525; 2. Van Uitert a 2"433; 3. Armstrong a 3"331; 4. Zendeli a 9"783; 5. Floerschs a 10"525; 6. Lorandi a 11"251; 7. Maini a 17"235; 8. Rodriguez a 23"836; 9. Branquinho a 24"115; 10. Malvestiti a 25"222; 11. Fittipaldi a 25"560; 12. Festante a 26"342; 13. Carrara a 28"051; 14. Bianchi a 31"874; 15. Grosso a 48"982; 16. Venditti a 1'07"240; 17. Ghiretti a 1 giro; 18. Dell'Accio a 1 giro; 19. Petrov a 1 giro.

Giro più veloce: Lorandi 1'15"439

Il campionato: 1. Colombo 91 punti; 2. Van Uitert 89; 2. Fernandez 85; 4. Armstrong 55; 5. Lorandi 45.

TCR ITALIAN SERIES

Resoconto della gara a pag. 72
Adria (Ro), 6-7 maggio 2017

Gara-1: 1. Scalvini (Honda Civic) 11 giri in 19'49"268; 2. Giaccon J. (Opel Astra) a 3"766; 3. Baldan a 4"617; 4. Mugelli (Audi Rs3) a 4"6705; 5. Argenti a 27"477; 6. Nardilli (Honda Civic) a 33"801; 7. Cappellari (Seat Leon Racer) a 37"171; 8. Bolzoni a 39"141; 9. Neri (Peugeot 308) a 41"199; 10. Ricci (Peugeot 308) a 41"807; 11. Montalbano (Seat Leon Racer) a 41"933; 12. Accorsi (Peugeot 308) a 1 giro; 13. Gagliano (Vw Golf) a 5 giri; 14. Thellung a 7 giri; 15. Plamen (Audi Rs3) penalizzato 10 posizioni (gli altri su Seat Leon Tcr).

Giro più veloce: Scalvini in 1'36"879 alla media di 100,400 km/h.

Gara-2: 1. Scalvini (Honda Civic) 20 giri in 27'35"131; 2. Giaccon J. (Opel Astra) a 3"758; 3. Baldan a 5"919; 4. Argenti a 47"145; 5. Gagliano (Vw Golf) a 48"898; 6. Montalbano V.-Montalbano G. (Seat Leon Racer) a 1'00"854; 7. Cappellari (Seat Leon Racer) a 1'02"887; 8. Piccin-Nardilli (Honda Civic) a 1'11"478; 9. Zin-Thellung a 1'11"804; 10. Chini-

Nataloni (Seat Leon Racer) a 1'16"666; 11. Bernazzani-Ricci (Peugeot 308) a 1'19"954; 12. Arduini-Accorsi (Peugeot 308) a 1'39"136; 13. Giaccon D.-Bolzoni a 1 giro; 14. Lopes-Neri (Peugeot 308) a 1 giro; 15. Mugelli (Audi Rs3) a 3 giri; 16. Plamen-Plamen (Audi Rs3) a 15 giri (gli altri su Seat Leon Tcr).

Giro più veloce: Giaccon J. in 1'21"994 alla media di 118,630 km/h.

Assoluta: 1. Scalvini 41 punti; 2. Giaccon J. 33; 3. Baldan 24; 4. Argenti 15; 5. Mugelli, Gagliano, Piccin, Nardilli, Cappellari 8.

TC5

Resoconto della gara a pag. 73
Adria (Ro), 6-7 maggio 2017

Gara-1: 1. Zucchi 24 giri in 41"10"906; 2. Altoè a 1"501; 3. Vescovi a 24"908; 4. Pelatti a 27"472; 5. Brena a 32"263; 6. Sciaguato N-Sciaguato G. a 33"498; 7. Squarcialupi; 8. Liana a 38"832; 9. Casillo-Zappia a 39"034; 10. Covini-Mauriello a 49"447; 11. Samsonov-Cherevan a 53"989; 12. Somaschini-Terraneo a 1'28"608; 13. Palanti a 1'38"973; 14. Torresani-Rodio a 1 giro; 15. Fabiani-Galofatto a 1 giro; 16. Guida a 2 giri; 17. Gnutti a 6 giri.

Giro più veloce: Zucchi in 1'35"590 alla media di 101,750 km/h.

Gara-2: 1. Liana 25 giri in 39"55"840; 2. Palanti a 1"734; 3. Cherevan a 2"019; 4. Rodio a 2"847; 5. Altoè a 3"353; 6. Zucchi a 4"347; 7. Pelatti a 6"373; 8. Mauriello a 6"877; 9. Gnutti a 1'05"054; 10. Guida a 1'16"168; 11. Zappia a 1 giro; 12. Squarcialupi a 1 giro; 13. Galofatto a 2 giri; 14. Vescovi a 3 giri; 15. Terraneo a 3 giri; 16. Sciaguato a 15 giri.

Giro più veloce: Altoè in 1'25"333 alla media di 113,990 km/h.

Campionato: 1. Zucchi 29 punti; 2. Altoè 25; 3. Liana 24; 4. Vescovi 17; 5. Palanti 16.

SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 76
Adria (Ro), 6-7 maggio 2017

Gara-1: 1. Greco-Torelli 33 giri in 50'29"754; 2. Biraghi a 5"316; 3. Volpato a 9"098; 4. Caiola a 26"732; 5. Tramontozzi-Pegoraro a 43"117; 6. Whyhinny a 44"189; 7. Gagliano a 49"292; 8. Gurrieri a 50"817; 9. Paolino a 56"004; 10. Guerra-Bettera a 56"796; 11. Maffei a 1'18"823; 12. Fumi a 3 giri; 13. Pellegrini a 4 giri; 14. Fedeli a 24 giri.

Giro più veloce: Greco in 1'25"149 alla media di 114,230 km/h.

Gara-2: 1. Gurrieri 35 giri in 50'03"602; 2. Torelli-Greco a 4"493; 3. Gagliano 14"928; 4. Pellegrini a 15"425; 5. Fumi a 22"614; 6. Fedeli a 23"733; 7. Biraghi a 37"639; 8. Pegoraro-Tramontozzi a 46"061; 9. Masseini a 1 giro; 10. Cipolla a 1 giro; 11. Tarantino a 2 giri; 12. Bettera a 3 giri; 13. Paolino a 11 giri; 14. Whyhinny a 13 giri.

Giro più veloce: Gurrieri in 1'22"662 alla media di 117,670 km/h.

Campionato: 1. Torelli-Greco 39 punti; 2. Gurrieri 23; 3. Biraghi 20; 4. Gagliano 26; 5. Volpato 15.

TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 76
Adria (Ro), 6-7 maggio 2017

Gara: 1. Pajuranta 19 giri in 27'47"634"; 2. Barberini a 6"102"; 3. Darbom a 7"405"; 4. F. Caruso a 40"669"; 5. B. Caruso a 44"285";

SPORT



LO STAFF DELLA SNP, si complimenta con i suoi quattro portabandiera del programma Sn3: Enzo Orifici (50 Baby), Simone Ragusa (60 Baby), Christian Iarrera (60 Mini) e Gabriele Bannò (60 Free), per aver concluso nel migliore dei modi, la 15^a stagione della Selezione Nazionale Piloti. Da inoltre, il benvenuto, ad Andrea Castro, che si aggiungerà ai 4 campioncini nella prossima edizione. Info: selezione nazionale@alice.it

RIVISTE

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

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

VENDO RACCOLTA di circa 350 VHS di tutti i Gran Premi di Formula 1 (compresi prove e pre-gara) disputati dal 1984 al 2006. Vendo anche pezzi singoli. Tel. 320-1124106.



CONTI EDITORE

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

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via 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 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPIITRXXX).

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

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



Leclassifiche

6. Eroldu a 44'691"; 7. Campoli a 55'600"; 8. Mabellini a 55'946"; 9. "BOGA" a 1.03'264"; 10. Meneghello (Abarth 595 OT) a 1 giro; 11. Rossi (Abarth 595 OT) a 2 giri; 12. Storti (Abarth 595 OT) a 6 giri; 13. "Fisherman" a 9 giri. Tutti gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione.

Giro più veloce: Pajuranta in 1'26"891, media 111,94 km/h.

Gara-2: 1. Pajuranta 18 giri in 1.27'178"; 2. Barberini a 13'489"; 3. Darbom a 20'157"; 4. Eroldu a 30'536"; 5. Caruso F. 34'964"; 6. Campoli a 36'354"; 7. Caruso B. a 42'202"; 8. "Fisherman" a 53'846"; 9. Meneghello (Abarth 595 OT) a 1 giro; 10. Rossi (Abarth 595 OT) a 1 giro. Tutti gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione.

Giro più veloce: Barberini 1.26"906, media 111,92.

Classifica Trofeo Abarth Selenia: 1. Barberini 80 punti; 2. Pajuranta 67; 3. Darbom 59; 4. Eroldu 48; 5. F. Caruso 40.

SUPER CUP

Resoconto della gara sullo scorso AS Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Regni (Porsche 996 Gt3 Cup) 11 giri in 22'58"595, alla media di 141,011 km/h; 2.

Cagliani (Porsche 997 Cup) a 0"715; 3. Pigozzi (Seat Leon) a 15"375; 4. Bergonzini (Seat Leon Cup) a 15"596; 5. Guastamacchia (Lotus Elise) a 50"459; 6. Formenton (Bmw 320 Wtcc) a 57"074; 7. Valli (Bmw 320 Wtcc) a 57"741; 8. Martini (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1'05"167; 9. Destro (Bmw 320i E36) a 1'12"914; 10. Nebuloni (Porsche Cayman) a 1'18"693; 11. L. Del Castello (Bmw M3) a 1'20"754; 12. Valentini (Seat Leon Sc) a 1'21"060; 13. Mazza (Renault Clio Cup 1.6 turbo) a 1'33"667; 14. Falessi (Renault Clio Rs Cup) a 1'42"913; 15. Ricca (Renault Clio Rs Cup) a 1'43"111; 16. Pucciarelli (Alfa Romeo 147) a 2'03"882; 17. Vuolo (Bmw M3 3.2) a 2'06"174; 18. Giani (Bmw M3 E36) a 1 giro; 19. Mirandola (Renault Clio Rs Cup) a 1 giro; 20. Bellucci (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 21. Accorsi (Honda Civic) a 1 giro; 22. Fusilli (Opel Astra) a 1 giro; 23. Cruciani (Citroën Saxo) a 1 giro; 24. Missiroli (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro; 25. Martinelli (Renault Clio Rs Cup) a 1 giro; 26. Bossi (Bmw 318 E46) a 1 giro; 27. Caprioni (Citroën Saxo) a 1 giro; 28. Amendolagine a 1 giro; 29. Bonifazi (Citroën Saxo) a 1 giro; 30. Socco a 1 giro; 31. Di Ferdinando a 1 giro; 32. Rogari a 2 giri; 33. Fa-

bris a 2 giri; 34. Grasso (Seat Ibiza Diesel) a 2 giri; 35. Giorfè (Renault Mégane Trophy) a 3 giri; 36. Berton (Opel Astra Op) a 4 giri; 37. Romagnoli (Alfa Romeo 156) a 4 giri (gli altri su Peugeot 106).

Giro più veloce: il 4° di Regni in 1'54"458, alla media di 154,401 km/h.

Gara-2: 1. Giorfè (Renault Mégane Trophy) 13 giri in 26'44"098, alla media di 143,221 km/h; 2. Cagliani (Porsche 997 Cup) a 0"180; 3. Bergonzini (Seat Leon Cup) a 9"672; 4. R. Fumagalli (Bmw M3) a 14"44; 5. Guastamacchia (Lotus Elise R-R) a 21"526; 6. Martini (Porsche 997 Gt3 Cup) a 30"586; 7. Regni (Porsche 997 Gt3 Cup) a 33"458; 8. Formenton (Bmw 320 Wtcc) a 34"505; 9. Destro (Bmw 320i E36) a 54"804; 10. Cettou (Bmw 320 Wtcc) a 57"397; 11. L. Del Castello (Bmw M3) a 1'03"842; 12. Valentini (Seat Leon Sc) a 1'14"133; 13. Mazza (Renault Clio Cup 1.6 turbo) a 1'25"370; 14. Borzini (Alfa Romeo 147) a 1'32"532; 15. Mirandola a 1'36"476; 16. Ricca a 1'49"962; 17. Bellucci (Alfa Romeo 147) a 2'04"730; 18. Leone (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro; 19. Martinelli a 1 giro; 20. Bommartini (Honda Civic) a 1 giro; 21. Dragani (Bmw M3 E36) a 1 giro; 22. Massaro a 1 giro; 23. Nebuloni (Porsche Cayman) a 1 giro; 24. Cruciani (Citroën Saxo) a 1 giro; 25. Vuolo (Bmw M3 3.2) a 1 giro; 26. Fusilli (Opel Astra) a 1 giro; 27. Bossi (Bmw 318 E46) a 1 giro; 28. Lancellotti (Opel Astra Op) a 2 giri; 29. Amendolagine (Peugeot 106 1.3) a 2 giri; 30. Di Ferdinando (Peugeot 106) a 2 giri; 31. Socco (Peugeot 106 1.3) a 2 giri; 32. Grasso (Seat Ibiza Diesel) a 2 giri; 33. Fabris (Peugeot 106) a 2 giri; 34. Caprioni (Citroën Saxo) a 2 giri; 35. Bonifazi (Citroën Saxo) a 2 giri; 36. Kravets (Ford Fiesta 1.6) a 3 giri (gli altri Renault Clio Rs Cup).

Giro più veloce: il 10° di Cagliani in 1'53"421, alla media di 155,812 km/h.

Euroformula Open
Resoconto della gara sullo scorso AS Estoril (Por), 29-30 aprile 2017
Gara-1: 1. Scott 20 giri in 35'31"577 alla media di 141,259 km/h; 2. Vaidyanathan a 1'368; 3. Iorio a 12"731; 4. Fittje a 19"502; 5. Meroño a 27"932; 6. Florescu a 28"295; 7. Hahn a 35"877; 8. Laurini a 41"018; 9. Cobián a 43"887; 10. Karkosik a 1'23"095; 11. Shlom a 1'29"308; 12. De Francesco a 4 giri.

Giro più veloce: Vaidyanathan in 1'34"669 alla media di 159,030 km/h.

Gara-2: 1. Scott 20 giri in 32'53"058 alla media di 152,608 km/h; 2. Troitskiy a 11"467; 3. Vivacqua a 14"164; 4. Fittje a 16"409; 5. De Francesco a 17"330; 6. Laaksonen a 18"089; 7. Florescu a 19"971; 8. Reddy a 23"783; 9. Iorio a 24"048; 10. Vaidyanathan a 24"280; 11. Hahn a 34"966; 12. Meroño a 36"195; 13. Cardoso a 39"535; 14. Ayyad a 51"891; 15. Cobián a 1 giro.

Giro più veloce: Scott in 1'34"124 alla media di 159,951 km/h.

Campionato: 1. Scott 52 punti; 2. Fittje 24; 3. Vaidyanathan 20; 4. Troitskiy 19; 5. Iorio 17.

WTCC

Resoconto della gara sullo scorso AS Monza (Mb), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Chilton 9 giri in 17'17"330 alla media di 180,938 km/h; 2. Huff a 0"329; 3. Monteiro (Honda Civic) a 2"630; 5. Guerrieri (Chevrolet Rml Cruze) a 6"899; 4. Björk (Volvo S60) a

7"793; 6. Coronel (Chevrolet Rml Cruze) a 11"100; 7. Filippi a 12"928; 8. Catsburg (Volvo S60) a 18"067; 9. Gleason (Lada Vesta) a 18"449; 10. Nagy (Honda Civic) a 19"200; 11. Ehrlicher (Lada Vesta) a 20"207 (gli altri su Citroën C-Elysee).

Giro più veloce: il 2° di Björk in 1'53"976, alla media di 182,9 km/h.

Gara-2: 1. Björk (Volvo S60), 12 giri in 23'51"974 alla media di 174,764 km/h; 2. Monteiro (Honda Civic) a 2"174; 3. Huff a 2"779; 4. Catsburg (Volvo S60) a 3"269; 5. Girolami (Volvo S60) a 6"180; 6. Michelisz (Honda Civic) a 6"181; 7. Bennani a 9"582; 8. Guerrieri (Chevrolet Rml Cruze) a 11"877; 10. Filippi a 12"077; 11. Coronel (Chevrolet Rml Cruze) a 12"836; 12. Panis (Honda Civic) a 16"637; 13. Gleason (Lada Vesta) a 19"306 (gli altri su Citroën C-Elysee).

Giro più veloce: il 3° di Björk in 1'53"381, alla media di 183,9 km/h.

La classifica: 1. Monteiro 38 punti; 2. Michelisz 31; 3. Bennani 28; 4. Guerrieri 25; 5. Björk 24.

Costruttori: 1. Honda e Volvo 79 punti; 3. Citroën 46; 4. Chevrolet 33.

RALLY WRC

Rally Argentina
Resoconto della gara sullo scorso AS Vila Carlos Paz (Arg), 27-30 aprile 2017

Absoluta: 1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) in 3.38'10"6; 2. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 0"7; 3. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 29"9; 4. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 1'24"7; 5. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 1'48"1; 6. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Coupe WRC) a 7'42"7; 7. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 11'16"9; 8. Sordo-Martí (Hyundai i20 Coupe WRC) a 14'44"1; 9. Östberg-Floene (Ford Fiesta WRC) a 15'11"3; 10. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 17'32"1; 11. Alonso-Mercadal (Škoda Fabia R5) a 27'43"4; 12. Guerra jr.-Cue (Škoda Fabia R5) a 1.00'37"6; 13. Saba-Mussano (Škoda Fabia R5) a 1.07'46"7; 14. Ptaszek-Szczepaniak (Škoda Fabia R5) a 1.09'59"6; 15. Breen-Martin (Citroën C3 WRC) a 1.22'01"5; 16. Frisiero-Agnese (Ford Fiesta MR) a 1.47'04"9; 17. Castro-Sisterna (Ford Fiesta Kinetic) a 2.58'24"4; 18. Biondi-Salgado (Ford Ka) a 3.43'12"1.

TAPPE

1. giornata: 1. Evans in 1.24'55"4; 2. Östberg a 55"7; 3. Neuville a 1'00"7; 4. Ogier a 1'06"7; 5. Tanak a 1'11"3.
2. giornata: 1. Evans in 2.53'45"7; 2. Neuville a 11"5; 3. Tanak a 26"8; 4. Ogier a 49"9; 5. Latvala a 1'24"6.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Ciudad de Cordoba (1,75 km): 1. Ogier in 1'53"8; 2. Evans, Sordo a 0"9; 4. Neuville a 1"6; 5. Latvala a 2"1; 6. Östberg a 2"4; 7. Paddon a 2"5; 8. Meeke a 2"7.

PS2 S.Agustin-Villa General Belgrano (19,95): 1. Evans in 12'42"3; 2. Meeke a 4"6; 3. Sordo a 6"9; 4. Latvala a 12"; 5. Neuville a 14"4; 6. Östberg a 15"3; 7. Ogier a 17"9; 8. Breen a 19"8.

PS3 Amboy-S.Monica (20,44): 1. Evans in 10'18"8; 2. Meeke a 2"3; 3. Tanak a 2"7; 4. Ogier a 7"1; 5. Östberg a 7"2; 6. Latvala a 7"6; 7. Paddon a 8"8; 8. Neuville a 10".

PS4 S.Rosa-S.Agustin (23,85): 1. Evans in 13'44"8; 2. Latvala a 2"8;

3. Tanak a 5"6; 4. Östberg a 8"2; 5. Sordo a 9"1; 6. Ogier a 11"6; 7. Paddon a 12"4; 8. Neuville a 22"9.

PS5 Fernet Branca (6,04): 1. Evans in 4'43"5; 2. Neuville a 2"2; 3. Östberg a 3"4; 4. Sordo a 4"1; 5. Ogier a 6"; 6. Tanak a 6"4; 7. Latvala a 6"5; 8. Paddon a 8".

PS6 S.Agustin-Villa General Belgrano 2: 1. Evans in 12'35"9; 2. Neuville a 8"7; 3. Östberg a 12"; 4. Sordo a 12"9; 5. Ogier a 16"5; 6. Tanak a 19"3; 7. Paddon a 19"6; 8. Latvala a 23"8.

PS7 Amboy-S.Monica 2: 1. Evans, Paddon in 10'21"1; 3. Östberg a 0"1; 4. Tanak a 0"3; 5. Neuville a 0"6; 6. Ogier a 2"4; 7. Latvala a 3"; 8. Sordo a 4"8.

PS8 S.Rosa-S.Agustin 2: 1. Paddon in 13'39"0; 2. Evans a 4"; 3. Neuville a 7"1; 4. Sordo a 9"; 5. Östberg a 9"1; 6. Ogier a 10"6; 7. Tanak a 13"7; 8. Hänninen a 17"6.

PS9 Fernet Branca 2: 1. Neuville in 4'49"4; 2. Latvala a 0"3; 3. Ogier a 1"4; 4. Evans a 1"9; 5. Sordo a 2"3; 6. Tanak a 4"1; 7. Östberg a 4"8; 8. Paddon a 6"3.

PS10 Tanti-Villa Bustos (20,80): 1. Evans in 11'00"2; 2. Neuville a 0"8; 3. Meeke a 2"1; 4. Tanak a 2"7; 5. Latvala a 5"5; 6. Ogier a 5"8; 7. Paddon a 8"3; 8. Östberg a 8"6.

PS11 Los Gigantes-Cantera El Condor (38,68): 1. Meeke in 20'11"6; 2. Neuville a 0"6; 3. Tanak a 1"5; 4. Paddon a 4"5; 5. Ogier a 5"7; 6. Evans a 6"2; 7. Latvala a 7"4; 8. Östberg a 7"8.

PS12 Boca del Arroyo-Bajo del Pungo (20,52): 1. Meeke in 13'18"2; 2. Östberg a 1"1; 3. Tanak a 1"8; 4. Neuville a 2"2; 5. Latvala a 3"1; 6. Paddon a 7"7; 7. Ogier a 13"6; 8. Evans a 14".

PS13 Tanti-Villa Bustos 2: 1. Tanak in 10'47"9; 2. Ogier a 1"2; 3. Meeke a 1"8; 4. Evans a 3"2; 5. Neuville a 4"6; 6. Latvala a 5"4; 7. Paddon a 9"4; 8. Östberg a 11"9.

PS14 Los Gigantes-Cantera El Condor 2: 1. Tanak, Neuville in 1'45"5; 3. Paddon a 2"; 4. Ogier a 2"7; 5. Latvala a 12"3; 6. Evans a 15"1; 7. Sordo a 26"7; 8. Bertelli a 1"13"3.

PS15 Boca del Arroyo-Bajo del Pungo 2: 1. Neuville in 12'59"5; 2. Tanak a 6"9; 3. Paddon a 10"4; 4. Ogier a 11"6; 5. Latvala a 18"4; 6. Evans a 18"9; 7. Sordo a 25"4; 8. Hänninen a 1'09"8.

PS16 El Condor-Copina (16,32): 1. Tanak in 13'07"0; 2. Neuville a 1"3; 3. Evans a 3"8; 4. Breen a 4"2; 5. Ogier a 7"1; 6. Sordo a 10"; 7. Latvala a 10"3; 8. Östberg a 13"4.

PS17 Mina Clavero-Giulio Cesare (22,64): 1. Neuville in 18'05"0; 2. Evans a 8"4; 3. Breen a 11"7; 4. Tanak a 13"2; 5. Latvala a 17"6; 6. Östberg a 23"8; 7. Sordo a 34"8; 8. Ogier a 36"3.

PS18 El Condor (16,32) (Power Stage): 1. Neuville in 13'00"1; 2. Evans a 1"3; 3. Tanak a 2"7; 4. Ogier a 4"2; 5. Latvala a 8"4; 6. Breen a 15"1; 7. Östberg a 19"2; 8. Hänninen a 27"9.

GIWRC

Rally Isola d'Elba
Resoconto della gara a pag. 58 xxxxxxxx, 6-7 maggio 2017

Absoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc) in 1.19'57"9; 2. Miele-Castiglioni (Citroën Ds3 Wrc) a 19"; 3. Porro-Cargnelli (Ford Focus Wrc) a 40"9; 4. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc) a 52"1; 5. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc) a 1'33"3; 6. Riolo-Floris (Ford Fiesta Wrc) a 1'58"6; 7. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta Wrc) a 2'16"6; 8. Gasperetti-Ferrari (Ford Fiesta R5) a 2'18"6; 9. Michelini-Perna (Ford Fiesta R5) a 2'29"3; 10. Bettini-Acri (Peugeot 208 R5)

TER TRANSILVANIA

Basso buono alla prima

Netta vittoria per Giandomenico Basso e Lorenzo Granai al Transilvania Rally, gara inaugurale della nuova serie europea Ter. Il migliore dei battesimi, per Basso, con la Hyundai i20 R5 della Brc, la nuova vettura del veneto campione d'Italia 2016. Eccellente anche la gara di Luca Rossetti ed Eleonora Mori, che hanno portato alla vittoria fra le 2 Ruote Motrici ed al sesto posto assoluto la Toyota Gt86 R3. Perfetto nella gestione della gara, Basso nelle prime prove ha badato soprattutto a fare conoscenza con la sua nuova vettura, lasciando alle Ford Fiesta del belga Bernd Casier e del rumeno Bogdan Marisca il primato. Già dalla prova di chiusura della prima tappa, però, il veneto della Brc è balzato al comando, infilando una sequenza di 8 scratch consecutivi e chiudendo la gara con 1'21" su Marisca e 1'30" su Casier. Prossimo appuntamento del ter il prestigioso Rally di Ypres in programma in Belgio a fine giugno. (g.c.)



a 2'46"5.

GRUPPO A

Classe A5: 1. Fornio-Vinci (Peugeot 205 Rallye) in 1.52'43"4.

Classe A6: 1. Mondin-Bertasini Haianes (Citroen Saxo) in 1.44'54"7; 2. Bennati-Bennati (Peugeot 106) a 3'26"3.

Classe A8: 1. Miele-Beltrame (Bmw M3) in 1.27'30"7

Classe K10: 1. Ibaa-De Pinto (Peugeot 106 Rallye) in 1.45'31"6

Classe S1600: 1. Testa-Chionsini (Renault Clio) in 1.35'44"3.

Classe S2000: 1. Erbetta-Magrin (Peugeot 207) in 1.26'10"6; 2. Santini-Gabelloni (Abarth Grande Punto) a 1'32"3.

Classe WRC: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta) in 1.19'57"9; 2. Miele-Castiglioni (Citroen Ds3) a 1'9"; 3. Porro-Cargnelutti (Ford Focus) a 40"9; 4. Fontana-Arena (Hyundai i20) a 52"1; 5. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) a 1'33"3; 6. Riolo-Floris (Ford Fiesta) a 1'58"6; 7. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta) a 2'16"6; 8. "Pedro"-Baldaccini (Hyundai i20) a 3'43"7; 9. Mannoni-Zanella (Ford Fiesta) a 6'35"4.

GRUPPO N

Classe N0: 1. Pierulivo-Pierulivo (Fiat Seicento) in 1.54'21"7.

Classe N1: 1. Catalini-Rossi (Peugeot 106 Rallye) in 1.37'36"7; 2. Martorella-Cerri (Rover MG 105 ZR) a 11'18"1.

Classe N2: 1. Angilletta-Berni (Peugeot 106 Rallye) in 1.34'05"1; 2. Coppola-Alfieri (Peugeot 106 Rallye) a 1'18"3; 3. Pierulivo-Orzati (Citroen Saxo VTS) a 8'14"3.

Classe N3: 1. Caselli-Fauci in 1.36'34"4; 2. Anselmi-Dondoli a 14"7; 3. Gonzo-Pintarelli a 12'45"6 (tutti su Renault Clio RS)

Classe N4: 1. Soppa-Marchiori (Mitsubishi Lancer) in 1.27'11"2.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Rivia-Maini in 1.35'06"3; 2. Cogni-Tumaini a 43"9; 3. Pelle-Luraschi a 59"2; 4. Peloso-Iguera a 2'15"; 5. Pollaro-Bertonasco a 8'18"1 (tutti su Suzuki Swift).

Classe R2B: 1. Grani-Lombardi in 1.27'02"2; 2. Saesera-Tauffer a 2'18"; 3. Oldani-Calori a 3'49"4; 4. Valenti-Pierulivo (Citroen C2 R2) a 4'00"4; 5. Rigali-D'Alessandro a 14'17"8 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Benvenuti-Torielli in 1.28'52"5; 2. Galullo-Montauti a 1'06"7; 3. Bottoni-Ramacciotti a 2'09"9; 4. Fiorentini-Maifredini a 5'39"3; 5. Sorci-Alicervi a 9'03"9; 6. Lovato-Mosele a 17'13"6 (tutti su Renault Clio).

Classe R5: 1. Gasperetti-Ferrari (Ford Fiesta) in 1.22'16"5; 2. Michelini-Perna (Ford Fiesta) a 10"7; 3. Bettini-Acri (Peugeot 208) a 27"9; 4. Roveta-Gonella (Skoda Fabia) a 30"1; 5. Oriella-Tomasini (Citroen Ds3) a 1'51"3; 6. Bondioni-Ungaro (Skoda Fabia) a 2'09"8; 7. Volpi-Maffoni (Ford Fiesta) a 3'21"4; 8. Baccega-Oberti (Ford Fiesta) a 3'39"; 9. Gamba-Maggio (Peugeot 208) a 5'23".

GRUPPO R1 NAZIONALE

Classe R1TN: 1. Serena-Zoia (Mini Cooper) in 1.33'55"9; 2. Paleari-Garavaglia (Mini Cooper) a 55"6.

RACING START

Classe R5T16: 1. Nolfi-Zago (Mini Cooper) in 2.00'11"6.



Rally delle Canarie

Resoconto della gara a pag. 60

Las Palmas (Spa), 6-7 maggio 2017

Assoluta: 1. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5) in 2.05'51"8; 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5); a 57"2; 3. Magalhães-Magalhães (Skoda Fabia R5) a 1:03"6; 4. Ares-Pintor (Hyundai i20 R5) a 1'15"4; 5. Monzón-

Deniz (Ford Fiesta R5) a 1'28"7; 6. López-Rozada (Peugeot 208 T16) a 1'33"8; 7. Garcia-Gonzalez (Ford Fiesta R5) a 1'41"4; 8. Michel-Degout (Skoda Fabia R5) a 1'43"7; 9. Bouffier-Giraudet (Ford Fiesta R5) a 2'23"2; 10. Griebel-Kopczyk (Skoda Fabia R5) a 2'37"1.

Assoluta: 1. Magalhaes 63 punti; 2. Lukyanuk 46; 3. Kajetanowicz 35; 4. Lopez e Griebel 27.

COPPA ITALIA 4° ZONA

24° Rally di Casarano

Casarano (Le), 29-30 aprile 2017

Assoluta: 1. Rizzello-Sorano (Ford Fiesta WRC) in 46'26"3; 2. D'Alto-Liburdi (Ford Fiesta R5) a 2'38"8; 3. Timo M.-Invidia (Skoda Fabia R5) a 3'18"7; 4. Laganà-Giovenale (Ford Fiesta R5) a 4'39"9; 5. D'Amico C.-D'Amico F. (Lancia Delta HF A8) a 5'21"7; 6. Mascia-Caroli (Renault Clio S1600) a 5'28"5; 7. Garzia-Coluccia (Peugeot 106 K10) a 5'29"0; 8. Albano-Coccia (Peugeot 306 Maxi K11) a 5'48"0; 9. Martina-Memmi (Renault Clio RS Light N3) a 6'24"2; 10. Adamuccio-Milello (Peugeot 106 K10) a 6'31"3.

A5: 1. Ferilli-Bonaiti in 58'43"2; 2. Sarcinella-Casarano a 2'45"9

3. Protopapa-Ruberto (Peugeot 205 Gti 1.6) a 7'26"1; 4. Apollonio-Tundo (Mg Rover Zr 105) a 12'03"3 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

A6: 1. Branca-Legittimo (Peugeot 106 16V) in 57'21"0.

A7: 1. Forte-Ventruto (Renault Clio RS) in 55'33"4.

A8: 1. D'Amico C.-D'Amico F. (Lancia Delta HF) in 51'48"0.

K10: 1. Garzia-Coluccia in 51'55"3; 2. Adamuccio-Milello a 1'02"3 (tutti su Peugeot 106).

K11: 1. Albano-Coccia (Peugeot 306 Maxi) in 52'14"3.

S1600: 1. Mascia-Caroli in 51'54"8; 2. Timo D.-Cicognini a 3'48"5; 3. De Maria-Margiotta (Citroen C2) a 4'18"6 (tutti gli altri su Renault Clio).

WRC: 1. Rizzello-Sorano (Ford Fiesta) in 46'26"3;

N2: 1. Martina G.-Cataldi in 55'03"2; 2. Mele-Mele a 5'21"0; 3. Cavallera-Coletta a 7'23"1; 4. Licchelli-Passaseo (Peugeot 106) a 9'51"1 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

N3: 1. Martina E.-Memmi (Renault Clio RS Light) in 52'50"5; 2. Lucrezio-Tabacchino a 24"9; 3. Serafini-Ferilli a 57"9; 4. Stefanorizzello a 1'47"1; 5. Primoceri-Ciullo (Renault Clio Williams) a 2'04"8; 6. La Ferla-Piccinno a 3'35"5; 7. Vitali-De Maggi (Opel Astra GSI) a 6'16"2; 8. Stilla-Stilla (Renault Clio RS) a 6'56"0 (tutti gli altri su Renault Clio RS).

N4: 1. Troiano-Cotrufo in 55'27"9; 2. Rotondo-Barla a 53"2 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo IX).

R2B: 1. Raduano-Ascalone (Suzuki Swift) in 55'55"4.

R5: 1. D'Alto-Liburdi in 49'05"1; 2. Timo M.-Invidia (Skoda Fabia) a 39"9; 3. Laganà-Giovenale a 2'01"1 (tutti gli altri su Ford Fiesta).

R1TN: 1. Giangreco-Mergola (Peugeot 207 RC) in 1:04'43"9

RS16: 1. Torre-Barbera (Citroen C2 VTS) in 59'18"3.

RS20: 1. Pisacane-Potera (Peugeot 206 Rc) in 58'04"2; 2. Monaco-Monaco (Renault Clio R5) a 6'52"6.

21° Reventino

Resoconto della gara sullo scorso AS

Lamezia Terme (CZ), 30 aprile 2017

Assoluta: 1. Scola (Osella Fa30

Zytek) in 5'48"10; 2. Magliona (Norma M20 Fc Zytek) a 5"59; 3. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) a 11"33; 4. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 20"55; 5. Peruggini (Ferrari 458) a 51"64; 6. Iacoangeli (Bmw Z4) a 57"08; 7. Sbrolini (Lancia Delta Evo) a 57"08; 8. Leogrande (Wolf Gb08 F1) a 1'01"84; 9. Carini (Osella Pa21 Evo Honda) a 1'11"31; 10. Micoli (Renault 5 Gtt) a 1'12"02.

Gara-1: 1. Lombardi (Osella Pa 21 Evo Honda) in 2'51"11; 2. Ligato a 0"04; 3. Scola a 5"89; 4. Magliona a 8"27; 5. Rea (Ligier Js49 Mugen) a 10"65; 6. Peruggini a 12"41; 7. Iacoangeli a 14"34; 8. Merli a 17"51; 9. Cannavo (Lamborghini Gallardo) a 18"17; 10. Carini a 18"85.

Gara-2: 1. Merli in 2'50"81; 2. Scola a 0"40; Magliona a 2"21; 4. Leogrande a 25"12; 5. Ligato a 26"40; 6. Degasperri (Lola Dome) a 34"47; 7. Sbrolini a 37"99; 8. Peruggini a 45"12; 9. Iaquina (Osella Pa21 Evo) a 46"50; 10. Iacoangeli a 48"63.

Classifica dei gruppi. Rs: 1. Scappa (Mini Cooper) in 7'24"52; 2. Liuzzi (Mini Cooper) a 21"87; 3. Lisi (Honda Civic) a 22"72.

Rs+: 1. Savoia (Mini Cooper) in 7'42"33; 2. Cicalese (Honda Civic) a 1'5"1; 3. Romano (Renault Clio) a 5"43.

G.N.: 1. Erichetti (Peugeot 106) in 7'39"09; 2. Geremia (Honda Civic) a 5"05; 3. Fichera (Citroen Saxo) a 5"87.

Gr.A: 1. D'Amico (Renault Clio) in 7'12"68; 2. Guzzetta (Peugeot 106) a 5"57; 3. Parlato (Honda Civic) a 23"74.

Gt: 1. Peruggini (Ferrari 458 Gt3) in 6'39"74; 2. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) a 44"16.

E1: 1. Sbrolini in 6'45"40; 2. Micoli a 14"72; 3. Chirico (Peugeot 106) a 16"37.

E2Sh: 1. Iacoangeli in 6'45"18; 2. Tancredi (Bmw 320) a 22"71.

Cn: 1. Ligato in 6'08"65; 2. Carini a 50"76; 3. Iaquina a 1'14"61.

E2Sc: 1. Magliona in 5'52"69; 2. Rubino (Elia Avrio St09) a 22"20; 3. Pace (Radical Prospert) a 47"12.

E2Ss: 1. Scola in 5'48"10; 2. Merli a 11"33; 3. Leogrande a 1'01"84.

CEM

38° Rampa da Falperra

Resoconto della gara a pag. 77

Braga (Por), 7 maggio 2017

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 3'37"785; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) a 2"608; 3. Petit (Norma M20 Fc Mugen) a 7"660; 4. Vilarino (Norma M20 Fe) a 14"193; 5. Macario (Osella Fa30 Zytek) a 17"528; 6. Bormolini F. (Reynard K02 Cosworth) a 24"063; 7. Ramalho (Osella Pa21 Evo Honda) a 25"393; 8. Napione (Reynard K02) a 39"507; 9. Trnka (Ligier Js53 Evo II Honda) a 40"830; 10. Bormolini A. (Osella Pa20) a 41"166.

Classifica dei gruppi. G.N.: 1. Vavrinec in 5'02"820; 2. Coelho Saraiva a 8"610 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo IX).

Gr.A: 1. Vojacek (Subaru Impreza Sti) in 5'11"839; 2. Guimaraes (Peugeot 206Rc) a 9"374.

Gt: 1. Correia (Nissan Gt-R Gt3) in 4'35"892; 2. Schmitter Frey (Lamborghini Gallardo Gt3) a 6"390; 3. "Tessitore" (Porsche 997 Gt3 Cup) a 7"117.

E2Sh: 1. Vitver (Audi Tr-R Dtm) in 4'24"037; 2. Lopez-Fombona (Lamborghini Huracan) a 2"044; 3. Los (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 2"862.

Cn: 1. Bormolini A. (Osella Pa21) in 4'18"951; 2. Capucci (Osella Pa21) a 7"460; 3. Crespi (Osella Pa21) a 7"835.

E2Ss: 1. Faggioli in 3'37"785; 2. Petit a 7"660; 3. Vilarino a 14"193.

E2Ss: 1. Merli in 3'40"393; 2. Macario a 14"920; 3. Bormolini F. a 21"455.

RALLY COPPA ITALIA

CASARANO

Rizzello vince e convince

È il salentino Francesco Rizzello, su Ford Fiesta WRC, il dominatore del Rally Città di Casarano, gara di apertura della Coppa Italia Rally Quarta Zona. Il ruffanese, sul cui sedilo di destra è ritornato per l'occasione il casaranese Fernando Sorano, ha imposto il suo ritmo sin dai primi metri della gara che aveva già vinto altre cinque volte. Nella serata di sabato ha fatto sue le prime due Prove Speciali: quella "spettacolo" sul tracciato della Pista Salentina di Ugento e la "corta" "Madonna del Casale". La musica non è cambiata domenica con Rizzello che si è aggiudicato tutte e cinque le ps sulle sei in programma (la Ps 6 è stata annullata, ndr), tenendo più o meno sempre lo stesso passo. Seconda posizione assoluta per D'Alto-Liburdi (Ford Fiesta R5-Casarano Rally Team), protagonisti di una gara accorta e regolare. Il duo campano-laziale è stato terzo il sabato ma poi, la domenica, si è installato in seconda posizione mantenendola fino alla fine. Ottimo terzo posto per Marco Timo al debutto, insieme ad Invidia, su Skoda Fabia R5 (Casarano Rally Team). Il 25enne leccese di Taviano ha veleggiato, per tutta la gara, tra la seconda e la quarta posizione. Unico neo un testa-coda nella Ps 5, la ripetizione della "Palombara" (Ps 6), che gli ha fatto perdere un bel po' di secondi. Quarta posizione per Franco Laganà in coppia con Giovenale su Ford Fiesta R5 (New Jolly Motors). Il barese era al debutto con quest'auto e rientrava in gara dopo due anni di stop. I fratelli casaranesi D'Amico, quinti assoluti, che con la loro Lancia Delta HF (Casarano Rally Team) in livrea "Martini Racing" hanno fatto respirare il profumo del passato. La mitica torinese è stata particolarmente apprezzata dal pubblico che l'ha "coccolata" per tutta la gara. Nota a parte per Primiceri-Planteira su Skoda Fabia R5: i portacolori della Casarano Rally Team, quarti nella generale dopo quattro Ps, erano riusciti a risalire di una posizione al termine della Ps 5, la ripetizione di "Palombara". Subito dopo, però, per decisione dei commissari sportivi, venivano esclusi dalla manifestazione per non essersi fermati allo start della Ps 6 "Torre Vado" per l'iscrizione del tempo sulla tabella di marcia. Per gli amanti della statistica il "Rally Città di Casarano" si è confermato essere, ancora una volta, una gara selettiva. Infatti, su 61 iscritti e 60 verificati, sono giunti al termine in 37. Ben 23 gli equipaggi ritirati.

Gianluca Eremita

D'ANGELO





Valteri Bottas
complimentato
dal team subito
dopo il trionfo
a Sochi

SUTTON-IMAGES.COM

TANTE E VARIE LE REAZIONI AL TRIONFO DI VALTERI A SOCHI

Bottas a sorpresa!

Vedi Bottas che ti fa. Indovina una partenza a razzo e, divorando le due Ferrari, (quelle di quest'anno, non quelle dell'anno scorso), mette una seria ipoteca su un Gran Premio che Hamilton avrebbe senz'altro perso contro Vettel e forse anche contro Kimi. Viene ora da riflettere: cosa avrebbe fatto Rosberg con questa Mercedes? Già, Nico Rosberg. Certo il Mondiale è lungo e difficile e la lotta sarà serrata fra Mercedes, Ferrari e chissà anche Red Bull. I giornalisti sprecheranno i classici fiumi d'inchiostro cercando di entrare nei meandri tecnici e psicologici di questo Gp di Russia, ma è l'umile Bottas che fa riflettere. Deve far riflettere. La macchina conta. Molto. Eh sì, a parte l'ovvio pensiero verso l'Alonso che oggi (pur pagato profumatamente) guida - per il terzo anno di fila - un aborto di motore, lo vogliamo tenere in considerazione, chissà, un Hulkenberg? Vuoi vedere cosa avrebbe fatto ieri con questa Stella d'Argento e nei due anni trascorsi, col Missile d'Argento? E Giovinazzi? beh! Qui stiamo azzardando una scommessa rischiando di bruciare il ragazzo di Martina Franca che avrebbe meritato di disputare una intera stagione nel team Haas, per ambire realmente al sedile Rosso già nel 2018. Ma sai che titoli sui mass media, se una simile impresa l'avesse azzeccata (su Mercedes o Ferrari), Giovi?

Giovanni Bonarrigo

Confrontando attentamente l'on board di Vettel con quello di Bottas al via, appare piuttosto evidente che il primo ha avuto un attimo di esitazione mentre il finlandese schizza via alla grande. Direi quindi che Bottas ha tratto vantaggio da una miglior partenza, esattamente come fecero le Ferrari sulle Mercedes l'anno scorso in Australia. Ciò non toglie che tutto il complesso powertrain Mercedes sia sempre il punto di riferimento per tutti.

Cla67

Ho rivisto il Gp, ed in particolare ho rivisto 30 volte la partenza, anche al rallenty. Partenza che ha deciso il Gp. Tutto si è deciso allo start, subito dopo c'è un lunghissimo rettilineo, ed in quel punto Bottas ha scatenato tutti i cavalli del suo formidabile motore Mercedes, ha fulminato in accelerazione le due Ferrari, praticamente le ha superate come fossero due birilli ed il Gp è finito lì. Poiché dopo è stato impossibile risuperarlo nemmeno al pit stop, poiché ha sempre mantenuto quella manciata di secondi di vantaggio che a patto di non fare errori gli hanno permesso di vincere il Gp. Quali insegnamenti da trarre? La Ferrari è migliorata, ma i tedeschi non stanno con le mani in mano, dalla loro parte troppi soldi e troppa tecnologia, stanno lavorando molto sul motore in

particolare, approfittando del regolamento che dà libertà di sviluppo. In questo momento il motore Ferrari è ancora molto inferiore al Mercedes in accelerazione e probabilmente anche nei consumi, poiché vedendo e rivedendo la partenza ho avuto l'impressione che le Mercedes partissero con meno benzina. Sicuramente quest'anno Vettel potrà cercare di lottare per il mondiale, ma non sarà una passeggiata, saranno lacrime e sangue, poiché un campionato di Formula Uno non è un campionato di calcio, è un campionato tecnologico e di risorse.

Michele

Sochi? Gara totalmente inutile, in cui non ho visto un sorpasso che fosse uno. Dopo pochi metri il finale era già scritto e l'avvicinamento finale è stato solo finto perché era chiaro che una volta che Vettel aveva raggiunto Bottas, non l'avrebbe mai passato. In tutta questa inutilità, si distingue il finlandese azzeccando l'unico momento ancora lasciato in mano ai piloti e gestendo poi la gara in modo impeccabile (tranne il piccolo brivido in frenata). Tanto di cappello a Valteri che tanto zerbino non mi pare essere e che si è veramente meritato la coppa. Si distingue Hamilton che probabilmente correva con la calamita "non correre, pensa a noi" attaccata sul cruscotto. Ho visto due macchine sostanzialmente equivalenti, tanto che ogni minimo episodio può essere decisivo. E vorrei tanto aver visto l'ultimo Gp di Sochi, sapendo perfettamente che purtroppo ce ne sarà ancora una lunga serie. Peccato...

gdecarli

Veramente bravissimo Bottas. Quanto agli altri: sempre più forte il sospetto che l'obbligo di rinunciare alle furbate aggira-divieto-fric (aggiustamento idraulico semiautomatico delle sospensioni) sia stato una botta sensazionale alla competitività di Mercedes e Red Bull. Altra evidenza della maggior forza della nuova gestione Scuderia Ferrari: qui si reagisce immediatamente e come si deve (interpellanza alla Direzione Gara di gennaio), non si lasciano andare le cose alla buona de Dios.

RD350

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Beppe Donazzan**, **Alfredo Filippone**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordano**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Arturo Rizzoli**, **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, Alessandro Biagi,
Silvana Burgaretta, Francesco
Candido, Agnes Carlier, Adriano
Cimarosti, Eraldo Guglielmetti,
Andrea Ialongo, Mario Lastretti,
David Legangneux,
Gianluca Lioce, Gianni Mancini,
Gabriele Michi, Maurizio Rigato,
Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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




**EUROPEAN
LE MANS
SERIES
WEEK-END**

13, 14 MAGGIO 2017
AUTODROMO NAZIONALE
MONZA



→ INGRESSO: 10 EURO

ACQUISTA ORA IL TUO BIGLIETTO SU
WWW.MONZANET.IT

 **REBELLION**
SWISS EXCLUSIVE TIMEPIECES





NON SI CORRE PER PARTECIPARE.



Entusiasmo, energia e passione.

Questo è il MINI Challenge, l'adrenalino campionato monomarca ufficiale MINI, che nella prima tappa di Imola ha regalato un grande spettacolo. Una sfida che ha portato al traguardo soltanto i primi tra i primi.

Il prossimo appuntamento è al Misano World Circuit Marco Simoncelli nel weekend del 3 e 4 giugno. Ti aspettiamo!

Risultati primo weekend di gara, Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola:

Vincitore Gara 1 MINI John Cooper Works Challenge Pro:

Gianluca Calcagni e L'Automobile by Progetto E20

Vincitore Gara 2 MINI John Cooper Works Challenge Pro:

Filippo Maria Zanin e L'Automobile by Progetto E20

Vincitore Gara 1 e Gara 2 MINI John Cooper Works Challenge Lite:

Gabriele Giorgi e Autoè & Autoeur by CAAL Racing



SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU MINI.IT/CHALLENGE

Thanks to: **DMAX** MINI ACCESSORIES  XBOX MINI FINANCIAL SERVICES  GENART

Technical support:       

Consumi MINI John Cooper Works versione stradale ciclo misto (litri/100 km): da 5,7 a 6,3. Emissioni CO₂ (g/km): da 133 a 147.

POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F1

MAGIC MOMENT

GP BARCELLONA

SPAGNA

DI MARIO DONNINI

LA MERCEDES
DI HAMILTON GUIDA
IL GRUPPO AL VIA DEL GP
DI SPAGNA 2014





VERSTAPPEN AL TOP NEL 2006, MALDONADO TRIONFATORE NEL 2012 E, SOPRA A DESTRA, AYRTON E NIGEL NEL 1991

Eppure, se la F1 d'oggi deve avere un simbolo, esso è proprio il tracciato di Montmeló. Dotato di un rettilineo generoso vanta poi un andamento tormentato, piatto, tanto da sembrare una specie di lettera E maiscola, cicciona e momentaneamente sdraiata sulla schiena per un totale di 4,6 km.

Eppure una monoposto che va forte qui poi va bene ovunque. Perché Barcellona è l'exemplum attendibile della F1, il milite noto della battaglia totale, la cartina tornasole e pure - v'avisso, sto per piazzare una battuta atroce -, tornapioggia, perché qui sotto il diluvio nel 1996 Schumi spiegò al mondo che con la Ferrari avrebbe colto di fine prepotenza la prima di 72 vittorie Rosse, quand'anche il suo ferro al tempo non valesse granché.

Insomma, anche se non è mai stata decisiva per l'assegnazione di un titolo, a Barcellona di cose importanti ne son capitate diverse. Prodezze capaci di lasciare il segno. Come il secondo posto di Schumi medesimo nel 1994 col cambio della Benetton a suo dire ormai quasi monomarcia, piuttosto che i tre centri consecutivi di Hakkinen dal 1998 al 2000, mentre Michael lotta al coltello col fratello Ralf.

Poi l'anno dopo il Gp di Barcellona diventa capitale mondiale della sfiga, quando Hakkinen rompe in vista del traguardo e si fuma il poker senza colpa alcuna, regalando la vittoria a Schumi.

E che festa nel 2006, quando Alonso diventa il primo spagnolo a vincere il Gp di casa. Poi pure robe agghiaccianti, tipo il crash di Kovalainen in gara nel 2008, uscito a 240 km/h per un guaio a una ruota della sua McLaren e schiantatosi contro le barriere passando da 130 km/h a zero in pochi millimetri, intontito ma miracolosamente illeso.

Quindi, scorrendo random il resto, un colpo di scena fantastico col meritato ma inatteso trionfo di Maldonado alla gara della vita su Williams nel 2012, il successone indimenticabile di Alonso su Ferrari l'anno dopo e la carambola fratricida tra le Mercedes di Hamilton e Rosberg che nel 2016 spalanca la porta all'entrata favolosa di baby Max Verstappen tra i piloti vincitori in un Gp, da neomaggiore, alla prima gara in Red Bull. E non s'ometta di riflettere sul fatto che Barcellona è uno di quei posti in cui è possibile confrontare le prestazioni delle F1 con le MotoGp, con un vantaggio in favore delle prime di, ehm, 24 secondi al giro.

In poche parole, a dispetto della posizione in calendario, molto spesso a Montmeló capitano cosucce semplicemente indimenticabili. Oh yes, un imprinting caldo e quasi materno. Per cui pure stavolta state liberi, attenti nonché belli puntuali all'ora di partenza per seguire la faccenda. E buon divertimento.

PIERO A BARCELLONA 5° CON LA MINARDI NEL 1994

MARTINI PILOTA DA TOP FIVE

Tra i primi e più profondi conoscitori del tracciato di Barcellona spicca Piero Martini, classe 1961, 119 Gp disputati in F1 dal 1985 al 1995, diviso tra la Minardi, di cui è fedelissimo pilota simbolo, e la Scuderia Italia per la quale ha corso nel 1992. Un anno prima, ai tempi della Minardi a motore Ferrari,

Piero scopre il nuovissimo tracciato spagnolo, appunto inaugurato per la F1 nel 1991. «E ho subito una bella impressione - racconta il pilota romagnolo - perché lo trovo bello, molto guidato, di nuova generazione, con l'asfalto praticamente perfetto e privo di sconnesioni sgradevoli o bump. Le curve a largo raggio non mancano e la pista

dà uno stress fisico tosto, visto che si subisce molta forza centrifuga ma la prevalenza della piacevolezza è data dal fatto che la sede stradale è piatta come un biliardo. E francamente come è ora non mi piace molto».

Cioè? «Voglio dire che non sono d'accordo con l'apposizione della variante che di fatto ha snaturato l'ultimo curvone d'immissione al rettilineo principale. Ai miei tempi era il punto più critico, quello che decideva se il tuo crono era competitivo o no. Ora la chicane ha rovinato tutto».

In effetti il problema non era tanto il curvone finale quanto la barriera esterna a imbuto, che in caso di uscita diventava pericolosissima, vedi i crash di Montermini in prova nel terribile 1994 e quattro anni dopo del canadese Bertrand Godin in F3000, che distrusse una monoposto della Durango, rischiando grosso... «Sì, era un vero cul de sac. Era giusto levarsi il pensiero, però peccato per la pista, perché per il resto si tratta di un tracciato divertente anche per il pubblico in quanto consente visuali ampie e interessanti. Oltretutto è pure disegnato in modo da consentire sorpassi, con un rettilineo bello lungo. Poi, ovvio, negli anni è divenuto un punto di riferimento per i test precampionato, potendo contare sul clima mite e su una conformazione che riassume l'intera tipologia di curve del mondiale. Per questo fare un buon tempo a Barcellona è indicativo e benaugurante per il prosieguo della stagione».

Sul tracciato spagnolo sei giunto sesto nel 1992 con la Scuderia Italia-Bms e gran quinto due anni dopo al volante della Minardi-Cosworth. «Mi sono sempre trovato bene, a Barcellona. Con la Scuderia Italia ho disputato una bella corsa in condizioni di bagnato, mentre con la Minardi ho un bellissimo ricordo di una gara tutta di rimonta, con diversi sorpassi che hanno reso il mio quinto posto finale ancora più divertente. Quell'anno la macchina era sostanzialmente buona e mi ricordo andava molto bene proprio a



Barcellona e a Magny-Cours, tanto che anche in Francia sono riuscito a giungere quinto. Traguardi non ottenuti mica a caso, perché sentivamo di avere chance e correvamo cercando il risultato. Comunque i miei aneddoti più spassosi riguardano in realtà il weekend del primo Gp di F1 disputato a Barcellona, nel 1991».

Raccontati, allora.

«Anzitutto corriamo per la prima volta il quasi a fine stagione - non nella prima parte come ora -, e subito dopo la gara portoghese all'Estoril, dove mi ero piazzato gran quarto con la Minardi a motore Ferrari. E tanto per cominciare trovai che sulla nuova pista il propulsore andava incredibilmente male, tanto che lo dissi sbalordito all'ingegnere Rino Cugnetto, responsabile delle unità Ferrari a noi far-

nite, ma lui non mi seppe dire nulla e strinse molto indicativamente le spalle. In poche parole, la Casa di Maranello, preoccupata dalla nostra garona precedente, voleva evitare confronti imbarazzanti, dandoci una calmatina in Spagna... Giuro, è la verità. In ogni caso ero felicissimo, perché forse nessuno sa che in quel primo weekend tridecimo di Barcellona lo diventai segretamente pilota Ferrari. Infatti Gian Carlo Minardi mi cercava disperatamente in ogni dove perché le prove stavano per cominciare e lo latitavo. In realtà ero al primo piano nell'edificio principale del paddock a firmare in gran segreto per Maranello, alla presenza di Piero Ferrari e dell'avvocato Peter. Ovvio, era tutta una cosa off limits, inconfessabile, tanto che a Minardi, quando mi ritrovò, dissi che m'ero isolato da ore vittima di una devastante diarrea... Balla totale, bugia assurda sulla quale, ripensandoci, ancora oggi ci ridiamo su. Poi le cose seguirono il loro corso e io in realtà per il 1992 fui dirottato dalla Ferrari alla Scuderia Italia che montava proprio i motori del Cavallino. Fatto sta che tra bel risultato, sogni raggiunti di firme in Ferrari e gran tempi nei test, alla fine io di Barcellona conservo un ricordo stupendo».

PIERO MARTINI CON LA MINARDI DEL 1994, OTTIMO QUINTO A BARCELLONA DOPO UNA GARA TUTTA DI RIMONTA



POSTER STORY

F.1

AUTO SPRI NT

MAGIC MOMENT GP BARCELLONA SPAGNA

DI MARIO DONNINI

LA MERCEDES
DI HAMILTON GUIDA
IL GRUPPO AL VIA DEL GP
DI SPAGNA 2014



TUTTO INIZIA NEL 1991 COL DUELLO MANSELL-SENNA

TERRA DI FATTI CHE LASCIANO IL SEGNO



HARD CRASH: ALONSO, SOPRA, NEI TEST 2015. SOTTO, MONTERMINI IN QUALIFICA NEL 2004 E KOVALAINEN NEL GP 2008



Simboli. La F1 vive di simboli impastati d'emozioni. In fondo di statistiche e fattarelli ne abbiamo le tasche piene, la nostra memoria romantico-emoiva d'appassionati recidivi e inveterati funziona come quella delle papere: la prima cosa che muovendosi ci colpisce davvero, diventa la mamma di tutto. Montmeló, primo pomeriggio di domenica 29 settembre 1991. Una McLaren e una Williams fendono il rettilineo principale appaiate e in un mare di scintille. La prima ha Ayrton Senna incistato nell'abitacolo, la seconda nientemeno che Nigel Mansell. Non è un semplice duello di corsa, questo, ma un confronto simbolo, dal quale dipenderanno poi tante cose. Compresa la storia del circuito di Catalogna, che entra subito nel mito. Come e perché? Sentite cosa mi disse Mansell a Kyalami, quindici anni dopo, rievocando i momenti magici di Montmeló 1991: «Fu il punto di svolta della mia carriera, non mi dire che te lo sei perso... Be', per me, da quel giorno in poi, non fu più la stessa cosa. E lo dico in senso positivo. Quel pomeriggio affiancai Ayrton e ci sfiorammo con le ruote a una velocità molto ragionevolmente - o forse dovrei dire irragionevolmente - superiore ai trecento all'ora

e ebbi la forza mentale di tenere giù il piede. No fear, nessuna paura, acceleratore schiacciato a vita persa, sia quel che sia. Punto e basta. Furono pochi secondi ma niente e nessuno m'avrebbe convinto a mollare. Funzionò. Vinsi la corsa e battei Senna. A fine gara Ayrton venne da me arrabbiatissimo e me ne disse quattro. Era davvero fuori di sé. Ma al nostro successivo incontro si mostrò sorprendentemente cambiato. Fu non dico amichevole ma molto più aperto nei miei confronti. Allora realizzai due cose. Il grande campione a Barcellona aveva capito che ero uno che meritava rispetto. Punto secondo, Ayrton su quel rettilineo fottutamente infinito si mise in testa che da allora Mansell non avrebbe più mollato. Mai. La storia era cambiata. E mi cominciai a temere». Wow, brividi. Dai, parlandone in modo più terrestre e terragno, Barcellona rappresenta il volto equo e sostenibile della F1 dell'era moderna e dal volto umano. Qualcosa di diverso dai peggiori tilkodromi e allo stesso tempo niente a che vedere coi fasti ruggenti e drammatici delle altre tre location rombanti del passato tipiche dei Grand Prix nella città spagnola, vedi Villafranca, Pedralbes e Montjuich.

L'ALBO D'ORO DEL GP

| ANNO | CIRCUITO | PILOTA | VETTURA |
|------|-----------|--------------------|----------|
| 1991 | Catalogna | Nigel Mansell | Williams |
| 1992 | Catalogna | Nigel Mansell | Williams |
| 1993 | Catalogna | Alain Prost | Williams |
| 1994 | Catalogna | Damon Hill | Williams |
| 1995 | Catalogna | Michael Schumacher | Benetton |
| 1996 | Catalogna | Michael Schumacher | Ferrari |
| 1997 | Catalogna | Jacques Villeneuve | Williams |
| 1998 | Catalogna | Mika Hakkinen | McLaren |
| 1999 | Catalogna | Mika Hakkinen | McLaren |
| 2000 | Catalogna | Mika Hakkinen | McLaren |
| 2001 | Catalogna | Michael Schumacher | Ferrari |
| 2002 | Catalogna | Michael Schumacher | Ferrari |
| 2003 | Catalogna | Michael Schumacher | Ferrari |
| 2004 | Catalogna | Michael Schumacher | Ferrari |
| 2005 | Catalogna | Kimi Raikkonen | McLaren |
| 2006 | Catalogna | Fernando Alonso | Renault |
| 2007 | Catalogna | Felipe Massa | Ferrari |
| 2008 | Catalogna | Kimi Raikkonen | Ferrari |
| 2009 | Catalogna | Jenson Button | Brawn |
| 2010 | Catalogna | Mark Webber | Red Bull |
| 2011 | Catalogna | Sebastian Vettel | Red Bull |
| 2012 | Catalogna | Pastor Maldonado | Williams |
| 2013 | Catalogna | Fernando Alonso | Ferrari |
| 2014 | Catalogna | Lewis Hamilton | Mercedes |
| 2015 | Catalogna | Nico Rosberg | Mercedes |
| 2016 | Catalogna | Max Verstappen | Red Bull |



CIRCUITO
CATALUNYA
4655 METRI



F.1
MAGIC
MOMENT
GP BARCELONA
SPAGNA



I PRIMATI

IN PROVA: R. Barrichello (Brawn Gp Bgp001/Mercedes, 2009)
1'19"954, media 209,595 km/h
IN GARA: K. Raikkonen (Ferrari F2008, 2008) 1'21"670 Media 205,191 km/h
DISTANZA: F. Massa (Ferrari F2007, 2007) 1h31'36"230 Media 198,102 km/h

**AUTO
SPRINT**

SCHUMI, QUI CON
VILLENEUVE
SU WILLIAMS, NELLA
MITICA GARA VINTA
A BARCELONA 1996
SOTTO IL DILUVIO:
IL SUO PRIMO CENTRO
CON LA FERRARI



IN CATALUNYA MICHAEL REGNA CON SEI CENTRI
**SCHUMI SOVRANO
INCONTRASTATO**



RAIKKONEN ATTENDE DI USCIRE PER LE QUALIFICAZIONI: SIAMO AL SABATO DEL GP DI SPAGNA 2016

Di dubbi proprio non ce ne sono. Con l'asciutto o meno, sotto sole, pioggia o vento, a Barcellona nessun pilota ha mai vinto e convinto quanto Michael Schumacher, che può vantare all'attivo ben sei affermazioni nell'arco vittorioso racchiuso in dieci annate, ossia dal 1995 al 2004. In effetti l'efficacia pura di Schumi sul tracciato di Montmeló è legata a momenti leggendari della sua carriera, in particolare all'apice dell'era Benetton e alla prima affermazione assoluta al volante di una Ferrari, quando ridicolizzò i rivali a suon di giri per altri insostenibili sotto la pioggia, quattro-cinque secondo più veloci rispetto a quelli dei più immediati inseguitori.

Niente male anche lo score di Mika Hakkinen, con tre centri, davanti a Mansell bi-vittorioso insieme a altri due campioni stagionali ma ancora in attività, quali Fernando Alonso e Kimi Raikkonen. Stranamente, due spietati cacciatori

di successo e pluri-iridati quali Seb Vettel e Lewis Hamilton sul tracciato della Catalunya possono vantare soltanto un centro a testa, il primo nel 2011 con la Red Bull e il secondo nel 2014 su Mercedes. Tra i piloti in attività, da sottolineare il successo di Massa su Ferrari nel fatato (per Kimi e la Rossa) 2007 e soprattutto del neo-teenager Max Verstappen lo scorso anno al volante della Red Bull che lo aveva appena ingaggiato al posto di Kyvyat.

Andando a contare i successi tra i team, la Ferrari brilla nettamente davanti alle rivali con ben otto affermazioni totali, cinque delle quali con Schumi e una a testa appunto per Massa, Raikkonen e Alonso. A quota sei è la Williams davanti alla McLaren ferma con quattro trionfi, alla Red Bull con tre e alla Mercedes a due, vedi Hamilton nel 2014 e Rosberg nel 2015, entrambi protagonisti lo scorso anno di una quasi immediata e clamorosa carambola harakiri.

SCHUMI CON... L'ALTRO RE JUAN-CARLOS NEL 2001, ALONSO DOPO IL TRIONFO 2013 E HAKKINEN TRE VOLTE VINCITORE



Foto: G. SUTTON/ANSA/GETTY IMAGES.COM