

TRICOLORE RALLY BASSO SBANCA IL FRIULI E PASSA IN TESTA ALLA SERIE

AUT. 6.50 € - DE 6.00 € - £ 5.50 €  
FRANCE 5.50 € - SPAIN 5.50 €  
CZECH 7.70 CZK - GR 6.00 CHF

# AUTO SPRI NT

n. 35



Anno LV - Settimanale 30 agosto - 5 settembre 2016

3 Euro (Italy only)



IPP

## AL GP ITALIA DOPO I BOTTI IN BELGIO

Nelle Ardenne vince **Rosberg** ma è polemica dopo il caos alla **prima curva** che ha tolto ogni speranza alla **Ferrari**. È una vigilia rovente quella per **Monza**

## IRRIVERENTE AL MAX

**Verstappen** il ragazzino che non guarda in faccia a nessuno, ora appassiona e divide il **Circus**

# SPATATATRAC



COLOMBO

# Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

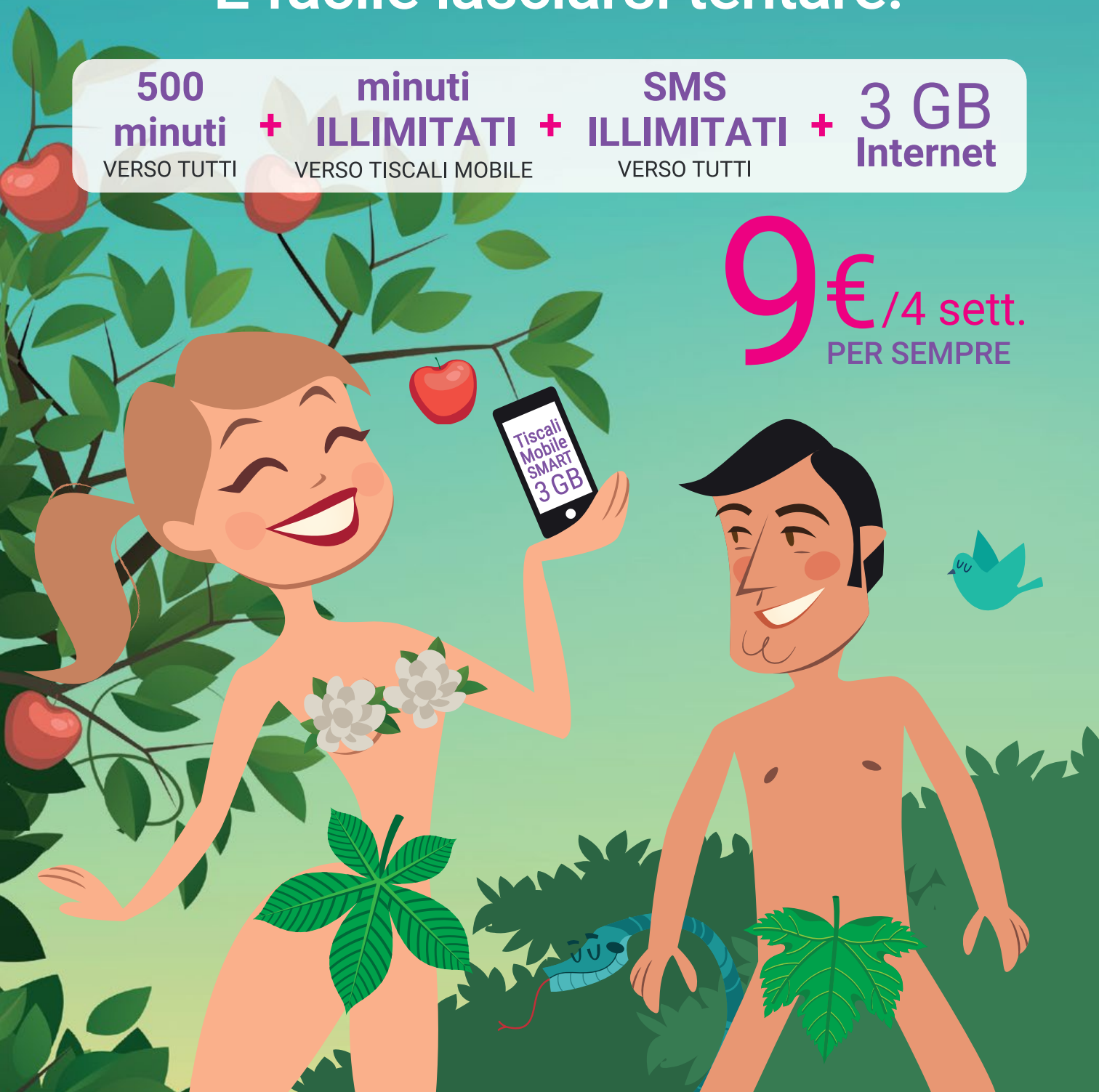
**500  
minuti**  
VERSO TUTTI

**minuti  
ILLIMITATI**  
VERSO TISCALI MOBILE

**SMS  
ILLIMITATI**  
VERSO TUTTI

**3 GB  
Internet**

**9€** /4 sett.  
PER SEMPRE



## Pagine da girare prima di **Monza**

«**C**he cosa bisogna fare adesso? Semplice, dobbiamo girare pagina e guardare a Monza, che è il nostro Gp. E comunque, quello che è accaduto alla prima curva è sotto gli occhi di tutti». Testa bassa e piedi per terra, il team principal della Ferrari Maurizio Arrivabene ai microfoni di Sky guarda oltre il caos che si è scatenato alla Source subito dopo il via di un agitatissimo Gp del Belgio, un'altra corsa che poteva essere e non è stata, un'altra pagina da girare in una stagione di prime curve effimere, crudeli, caotiche. «Ci vediamo a Monza e lì secondo me lavoreremo ancora nel modo giusto», insiste Arrivabene mentre poco dopo Verstappen parla senza omettere alcun particolare della sua vendetta privata conseguenza del triplice aggancio al primo tornante tra lui, Raikkonen e Vettel. Parole che incendiano la vigilia del Gp d'Italia preceduto da un Gp del Belgio vinto da Rosberg davanti a Ricciardo e ad un tenace Hamilton terzo nonostante la partenza dal fondo dello schieramento ma capace di rimontare fino a salire sul podio. Eppure, di tutto questo si parla marginalmente perché quando si tocca l'argomento Verstappen e lo si unisce alla Ferrari tutto sembra quasi passare in secondo piano.

Da Spa si va a Monza portandosi in dote la polemica della prima curva, quasi un luogo tabù per la Ferrari, una ghigliottina per tutte le speranze generate dalle qualifiche a 17 millesimi dalla prima fila. C'era timore per questo round nelle Ardenne, la ripresa dopo le ferie coatte e un avvio di stagione difficile. Ma le Rosse avevano dimostrato consistenza. E invece per la quarta volta di fila il Cavallino è rimasto giù dal podio. Ora si apre la settimana di Monza. E l'attesa si fa sentire. A Spa non c'era Bernie Ecclestone ma dovrebbe essere comunque presente in Brianza, dove Acisport vorrebbe dare l'annuncio per ospitare il Gp d'Italia fino al 2021 e garantirsi una buona porzione di futuro.

Esattamente cinquanta anni fa Ludovico Scarfiotti conquistava la vittoria al Gp di Monza. Era il 1966 e da allora più nessun altro italiano è riuscito a salire sul gradino più alto del podio nel Gp d'Italia. Chissà quanto tempo dovrà passare ancora prima che possa verificarsi un evento del genere: nel frattempo non resta che fare il tifo per Giovinazzi, Ghiotto e Marciello in Gp2 e Fuoco in Gp3 che proprio sulla pista di casa cercano punti fondamentali per il prosieguo delle loro stagioni dopo un week-end vissuto a Spa davvero su altissimi livelli.

### domenicaseria



#### FORMULA UNO

- 6 GP BELGIO MERCEDES GODE DOPPIO
- 10 GP BELGIO SPATATRAC
- 14 GP BELGIO IL TABÙ DELLA PRIMA CURVA
- 18 GP BELGIO GLI ULTIMI FUOCHI
- 20 GP BELGIO OCON PREDESTINATO
- 22 GP BELGIO LE PAGELLE
- 26 GP BELGIO LA TECNICA
- 28 GP BELGIO IL TABELLONE
- 32 GP BELGIO IL PADOCK
- 38 VERSO IL GP MONZA MOMENTI DI GLORIA
- 46 VERSO IL GP MONZA SCARFIOTTI 50 ANNI DOPO

#### VELOCITÀ

- 48 GP2 SERIES SPA
- 50 GP3 SPA
- 52 ELMS LE CASTELLET
- 53 LE GARE DEL WEEK END
- 56 INDYCAR TEXAS

#### RALLY

- 58 MONDIALE DEUTSCHLAND
- 66 TRICOLORE FRIULI-ALPI ORIENTALI
- 72 GROSSI E RECORDATI IL RICORDO
- 76 EUROPEO BARUM

#### RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 36 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 38 CUORE DA CORSA
- 44 INTERVISTA RITROVATA
- 55 PISTASPRINT
- 77 RALLYSPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

# Ecco la **Roborace** da sola in pista

Al termine della seconda giornata di test collettivi della Formula E a Donington, la macchina da corsa a guida autonoma si è mostrata ufficialmente in pubblico. La "DevBot" (così è soprannominata la vettura test) ha la tecnologia per guida autonoma ed un powertrain elettrico montati sul telaio di una Ginetta LmP3, ma poi sarà ben diversa in gara e proprio non avrà cockpit. Ha prima compiuto due giri col pilota a bordo, il quale poi è sceso e la vettura ha completato un giro da sola. Questo per confrontare i dati tra quando guidata da un umano e quando in automatico.







**MERCEDES IMPLACABILE E NICO TORNA A VINCERE**

Dopo quattro affermazioni consecutive di Hamilton, in Belgio Rosberg torna alla vittoria, sopra, e va a 9 punti di distacco da Lewis. A modo suo, a destra, ha fatto centro...



# Mercedes gode doppio

il commento  
del Gp

TUTTI CONTENTI NEL TEAM TEDESCO. ROSBERG VINCE E RESTA IN PARTITA, MENTRE HAMILTON GIUNGE GRAN TERZO CONTENENDO DANNI NELLA GARA PIÙ DIFFICILE

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images,  
Sutton-Images.com

**S**PA - Alla fine, tra motori cambiati a ripetizione come fossero pneumatici, incidenti alla prima curva, un'interruzione con la bandiera rossa e una rimonta prodigiosa iniziata dall'ultima fila e conclusasi al terzo posto, l'unico davvero felice è Lewis Hamilton. Perché con il risultato odierno contiene i danni, mantiene ancora 9 punti di vantaggio su Rosberg, e ora non dovrà più preoccuparsi sino ad Abu Dhabi, per gestire e risparmiare il suo motore. Cosa che invece dovrà fare necessariamente Nico Rosberg se vorrà evitare di incorrere in future penalità. Il pilota tedesco torna alla vittoria, ottiene il sesto successo stagionale, in una giornata per lui abbastanza facile. Due partenze perfette, la prima e quella del restart successiva alla interruzione con la bandiera rossa per ricostruire le barriere al Raidillon danneggiate dal terribile schianto della Renault danneggiata dal danese riporta un taglio alla caviglia, anche se dovrebbe comunque essere al via a Monza.

## L'unica insidia poteva essere Ricciardo

Con Hamilton che partiva dalle retrovie, con le due Ferrari e Verstappen subito ko alla prima curva, per Rosberg l'unico problema, l'unica insidia poteva venire dalla Red Bull di Ricciardo. Pericolo facilmente gestibile visti i limiti di potenza del motore Renault su questo tracciato. Presenza facilmente controllabile, considerando la differenza prestazionale tra le due vetture. Con Rosberg che otteneva il suo giro più veloce in 1'51"746 e Ricciardo che non andava oltre 1'52"461. «Nico è stato bravissimo - ha detto il suo ingegnere Tony Ross - perché nel primo stint, con le gomme medie, ha subito costruito un grande vantaggio». Analisi perfetta, ma che non può prescindere dalla superiorità che la Mercedes ha mostrato anche su questo tracciato. Nonostante le gomme la cui pressione di gonfiaggio troppo elevata, rendessero la guida davvero problematica, e la temperatura esterna troppo calda non fosse

adatta alla scelta fatta sulle mescole. E nonostante alla vigilia, Toto Wolff facesse pretattica dicesse che il Gp lo avrebbero vinto la Red Bull o la Ferrari. «Davvero non ci aspettavamo di essere così veloci», dice Toto Wolff - perché non era chiaro dove queste gomme ci avrebbero portato». Critiche davvero eccessive quelle che Wolff e Hamilton hanno indirizzato alla Pirelli per tutto il weekend. Perché al di là del fatto che le gomme super soft fossero forse inadeguate alle sollecitazioni di questo circuito, a prescindere dalla temperatura esterna, le gomme medie invece hanno offerto un eccellente rendimento. Regolari e costanti, il loro comportamento è stata la condizione base che ha permesso a Rosberg di costruire subito un vantaggio di assoluta tranquillità quando la gara è ripartita. Nonostante in quel momento Ricciardo disponesse invece di gomme soft, più performanti.

### Nico fischiato dai fans di Verstappen

Strano destino quello di Nico Rosberg. Fischiato a Silverstone dai fans di Hamilton, fischiato a Spa dai fans di Verstappen, furiosi per non vedere il loro idolo sul podio. Una vittoria annunciata e scontata, quella di Rosberg, ma che a conti fatti produce poco, visto che Hamilton comunque sul podio c'è finito lo stesso, al terzo posto dietro Ricciardo. Anche per lui in fondo non si è trattato di una gara particolarmente impegnativa, vista la superiorità della sua vettura. L'unico momento di indecisione è stato dopo l'ultimo cambio gomme, quando si è ritrovato di nuovo al quarto posto alle spalle della Force India di Hulkenberg, ancora con le gomme medie. «Forse è stata la scelta sbagliata», ha detto Hamilton via radio. «No è la scelta giusta» lo hanno rassicurato dai box, e infatti pochi giri dopo, la Force India di Hulkenberg è stata "divorata" con facilità. Così, per la prima volta quest'anno il duello ravvicinato tra i due piloti Mercedes non c'è stato, e quasi quasi ne abbiamo sentito la mancanza. Perché di fatto rappresenta l'unico motivo di incertezza di questa stagione.

### La speranza per Monza è tutta sulla Ferrari

A Monza si tornerà al solito copione, Rosberg contro Hamilton, con la speranza di vedere una Ferrari se non davanti almeno vicina. Visto che per la Red Bull sarà il circuito più penalizzante dell'anno, e considerato che su questo tipo di tracciato, il gap tra la Mercedes e la Ferrari dovrebbe essere forse il più contenuto. A Spa la gara condizionata subito dalla collisione alla prima curva tra Verstappen e i due piloti della Ferrari. A parte leggette le diverse interpretazioni di quanto avvenuto al tornante della Source. Su un incidente che di fatto ha eliminato gli unici possibili oppositori alla odierna marcia trionfale di Rosberg.

Verstappen, che si era qualificato con le gomme supersoft, aveva scelto una strategia rischiosa, forse troppo estrema. Tanto che dopo la sosta al primo giro per riparare parzialmente i danni della collisione, è passato subito alle gomme medie. Vettel e Raikkonen invece si erano qualificati con le gomme medie, come Rosberg. Considerando che su questa pista la Ferrari non era poi così lontana dalla Red Bull, un secondo posto sarebbe stato forse alla



### ROSBERG VOLA IN GARA E PURE SUL PODIO

Mentre alla prima curva dietro lui succedeva il parapiglia, in alto, Rosberg s'involtava al comando per non essere più ripreso. Sopra, ecco Nico saltare di gioia sul podio insieme a Ricciardo, a destra, 2° e al compagno e rivale Hamilton, a sinistra, 3°

portata del Cavallino. Invece siamo qui a raccontare l'ennesima gara deludente, la quarta gara consecutiva giù dal podio, e un 6 posto finale di Vettel, persino dietro entrambe le Force India.

### Buoni segnali della Ferrari in chiave Gp d'Italia

Con questi presupposti diventa difficile parlare di gara positiva, eppure in ottica Monza, delle buone cose si sono viste, anche se tutta la gara è stata disputata da Raikkonen e Vettel con delle vetture stropicciate a causa dei danni riportati nella collisione al primo giro. La vettura di Raikkonen ha pure preso fuoco ai box, perché la parte frontale del fondo in carbonio, strisciando per terra, aveva raggiunto la temperatura limite e quando il finlandese si è fermato ai box, non essendo ventilata, ha iniziato a bruciare. Eppure, in termini velocistici e prestazionali, quella vista a Spa avrebbe potuto essere una delle migliori Ferrari dell'anno. Buona la velocità massima di Vettel, 356,4 km/h rispetto a quella di Hamilton a 349,6 km/h o Ricciardo a 333,8 km/h. Il giro più veloce di Vettel, con una vettura dal fondo danneggiato, è stato di 1'52"728, quando



Ricciardo si è spinto sino a 1'52"461. Considerando che alla Ferrari hanno stimato in circa 3 decimi al giro, i danni riportati da Vettel, ecco che i conti - purtroppo solo virtuali - tornano, ed è realistico dire che la Ferrari a Spa poteva valere la Red Bull in termini prestazionali.

Un motivo in più per recarsi a Monza con una certa dose di ottimismo e speranza. Ma il patratrac della prima curva ha avuto conseguenze pesanti anche in termini di classifica. Perché ora Ricciardo occupa il terzo posto con 23 punti di vantaggio su Vettel, e nel campionato Costruttori ora la Red Bull consolida il secondo posto con 22 punti di vantaggio sulla Ferrari.

#### Delusi i quasi 50.000 tifosi olandesi

L'orda di tifosi olandesi - quasi 50.000 - che avevano occupato Spa sperando nel secondo trionfo di Verstappen sono tornati a casa delusi, a testa bassa. Invece il pilota olandese ha dimostrato di essere il solito guerriero, in pista e fuori, rispondendo per le rime alle accuse di Raikkonen e Vettel, e cercando di restituire in pista alla Ferrari nel prosieguo della

corsa, i danni subiti al via. Un comportamento davvero estremo ma che comunque sta riportando in F.1 una spettacolarità, una determinazione e una aggressività che non vedevamo da tempo.

Toto Wolff, che in passato aveva cercato senza riuscirci di mettere sotto contratto Verstappen, ora nel tentativo forse di condizionarlo dice: «“Maximum attack” sembra essere la sua filosofia. Verstappen è un giovane ragazzo che mi piace molto. È arrivato in F.1 senza paura e senza rispetto per nessuno, facendosi largo a gomitate. Il suo modo di fare è quello dei grandi, di Lewis Hamilton o Ayrton Senna. E molti piloti ora ci pensano due volte su come sorpassarlo. Per adesso le varie situazioni hanno confermato che lui è dalla parte del giusto. I Commissari Fia non lo hanno penalizzato, l'unica conseguenza è stata che a ogni briefing dei piloti, lui deve passare dei momenti difficili. magari al prossimo Gp, dovrà affrontare dei momenti ancora più duri nella riunione con i suoi colleghi. Ho solo paura che un giorno la cosa possa finire in maniera pesante contro il muro».

**VERSTAPPEN?  
HO SOLO PAURA  
CHE UN GIORNO LA  
COSA POSSA FINIRE  
IN MODO PESANTE  
CONTRO UN MURO**

**TOTO WOLFF**

”

Prima di lanciare Wehrlein o Bottas, Toto Wolff aveva cercato in mille modi di mettere Verstappen sotto contratto Mercedes. C'era quasi riuscito se non fosse stato per Helmut Marko, che giocando al buio, aveva promesso al padre Jos, il posto di titolare in Red Bull, dopo un solo anno che Max correva in macchina.

#### Max? Il solo che nel 2016 ha battuto le Mercedes

Ora Toto Wolff paragona il giovane olandese a Senna, ma poi ne mette in dubbio la correttezza in pista. Dimenticando che sino ad oggi Verstappen è stato l'unico pilota a battere la Mercedes. Come diciamo da tempo, Verstappen è caratterialmente incondizionabile e inattaccabile. Dal primo giorno che ancora minorenne ha messo piede in F.1, ha sopportato le mille critiche dei suoi colleghi. Molte delle quali rivolte da piloti che il prossimo anno non saranno nemmeno al via perché non considerati più adeguati. A Verstappen non fanno paura gli insulti via radio di Raikkonen, non si fa condizionare dalle spiegazioni sulla dinamica dell'incidente al tornante della Source di Vettel.

Quello che fa in pista, il suo modo di correre e di essere, è il frutto di una predisposizione naturale alla guida, al duello ravvicinato, alla competizione e alla sfida. E di un carattere e di una personalità forgiati anche in condizioni familiari piuttosto difficili. Che il pubblico di Monza gli renda il dovuto onore e rispetto, perché siamo di fronte a un vero campione del volante. Un "Paganini" della F.1 capace di risollevarne l'interesse popolare di una categoria in precedenza in crisi. Perché Verstappen muove le folle, rappresenta un vero fenomeno popolare, come forse solo Ayrton Senna riusciva a fare. ●



#### RICCIARDO VOLEVA IL PODIO E CI È SALITO

Fedele al suo target espresso nel pre-gara, Ricciardo, sopra, ambiva al podio e alla fine è giunto ottimo 2°. Eccolo, sopra, davanti ai pur positivi Hulkenberg e Alonso, rispettivamente 4° e 7°

il caos  
del Gp

# Spatatrac

ALLA PRIMA FRENATA VERSTAPPEN ENTRA DECISISSIMO SU RAIKKONEN, LE FERRARI SI TOCCANO E DIVAMPANO LE POLEMICHE... MA A BEN GUARDARE LA RESPONSABILITÀ VA ASCRITTA A VETTEL

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



**S**PA - I commissari non hanno aperto nemmeno una investigazione, ritenendolo un incidente di gara. L'analisi della dinamica dimostra però che la principale responsabilità per la collisione avvenuta al primo giro al tornante della Source che ha gravemente compromesso la corsa delle due Ferrari e di Verstappen, è soprattutto da ascrivere a Vettel. Che dopo Shanghai entra di nuovo in contatto con Raikkonen. Due volte in 11 Gp è qualche cosa di davvero intollerabile e che dovrebbe indurre il pilota tedesco a rivedere il suo approccio alla gara. Davvero lontanissimo come rendimento rispetto a quando dominava ai tempi della Red Bull. Perché è vero che Verstappen all'interno ha ritardato la frenata, si è quasi "tuffato" dentro la Ferrari di Raikkonen. Ma non ha bloccato nessuna ruota in frenata, comunque pur andando con quasi tutta la vettura sul cordolo interno, la curva

#### **VERSTAPPEN IRRIDUCIBILE QUANTO ESTREMO**

**Max Verstappen prova a incunearsi alla Source all'interno di Raikkonen laddove spazio non ce n'è, mentre Vettel all'esterno non allarga. Kimi si ritrova in un sandwich che alla fine danneggia tutti e tre, lanciando indisturbato in fuga il poleman Rosberg con la Mercedes, che avrà buon gioco per tutta la gara. In basso, Seb allibito per quanto è successo al via**

era riuscito ad impostarla. Anche senza la manovra di Verstappen, anche se la Red Bull non fosse stata presente in quel punto, probabilmente la collisione tra i due ferraristi sarebbe comunque avvenuta. Per la semplice ragione che è stato Vettel ha sterzare "sopra" la vettura di Raikkonen. Un atteggiamento prevaricatore verso il compagno di squadra, considerando che in qualifica il finlandese era stato più veloce e aveva più punti nella classifica di campionato. Probabilmente Vettel si aspettava il Raikkonen arrendevole della prima parte di campionato. Che spesso gli aveva lasciato il passo, che si era sacrificato a livello strategico, per mostrarsi un compagno affidabile e ottenere l'appoggio di Vettel per la riconferma contrattuale. Come poi è avvenuto. Ma Vettel non può pensare di ripetere il rapporto che c'era tra Michael Schumacher e Barrichello. Perché lui non è Schumacher e Raikkonen non è il pilota brasiliano.

#### **Ciascuno dei tre difende le sue ragioni**

Chiaramente ognuno dei tre piloti coinvolti ha la sua versione su quanto accaduto al primo tornante. Dice Vettel: «La mia partenza è stata ottima e sono risalito al secondo posto. Avevo diritto alla traiettoria ma non potevo vedere esattamente dove si trovasse Raikkonen perché ero davanti di mezza macchina, e non potevo vedere Verstappen, perché era sul lato cieco. Non penso che il piano di Verstappen potesse funzionare, pensare di recuperare due posizioni tuffandosi all'interno, ed è stata la ragione per cui Raikkonen non poteva girare. Poi ci siamo toccati tutti e tre e siamo entrati in collisione, perché tre vetture non possono passare affiancate in curva. Avrei dovuto lasciare più spazio al suo interno. Ho lasciato spazio a Raikkonen, ma non abbastanza per fare passare tre vetture affiancate. Verstappen si è tuffato all'interno ma quella traiettoria non poteva funzionare, era impossibile fare la curva senza entrare in contatto. Con Raikkonen a volte ci siamo toccati ma ci rispettiamo. Peccato che due vetture dello stesso colore si siano toccate. Verstappen ha il diritto di criticare ma forse esagera nel volerne fare la storia della gara. Mi piace il suo modo di correre, la sua aggressività ma certi suoi movimenti in fase di frenata non penso sia»



**NON PENSO  
CHE IL PIANO  
DI VERSTAPPEN DI  
RECUPERARE DUE  
POSIZIONI POTESSE  
FUNZIONARE...**

**SEBASTIAN VETTEL**





no corretti. Alla fine non si è comportato in maniera intelligente, perché quando ha combattuto con me, ha finito per perdere più tempo. Ero nettamente più veloce di lui, era chiaro che lo avrei passato. Come è successo il giro successivo».

Raikkonen invece sottolinea: «Difficile stabilire cosa è successo, ma alla fine mi sono ritrovato che non potevo andare da nessuna parte. La collisione ha condizionato il resto della gara. Poi mi sono trovato di nuovo a lottare con Verstappen. Nella prima parte il suo comportamento è stato okay, ma non posso dire la stessa cosa del secondo movimento che ha fatto in cima alla salita. Ho dovuto frenare bruscamente, non si è comportato in modo corretto. Ma deve decidere la Fia. Se non avessi rallentato la cosa sarebbe finita in un grosso incidente. In quel momento il suo unico obiettivo era quello di spingermi fuori dalla pista».

#### Verstappen accusa Vettel

Per ultimo il parere di Max Verstappen: «Tre in una volta! Non stavo nemmeno guardando le ruote, perché vedevo che le due Ferrari mi stavano spremendo progressivamente all'interno. Prima lo ha fatto Raikkonen e poi Vettel. La mia partenza non era stata buona, ma poi ho scelto la traiettoria interna, non ho bloccato le ruote e sarei riuscito facilmente a negoziare la curva se le due Ferrari non mi avessero spremuto all'interno. Poi Vettel ha sterzato sopra di noi. Ha preteso di girare all'esterno di una curva dove c'erano già due vetture affiancate che la stavano percorrendo. Nella collisione la mia vettura è andata distrutta, non è stato solo il problema con il musetto ma anche il fondo si è danneggiato, tanto che dopo ero più lento di 1"5. La mia successiva battaglia con Raikkonen è stata corretta? Dopo la delusione della prima curva, ho difeso la mia posizione in modo ancora più forte. Raikkonen si è lamentato via radio anche in maniera offensiva nei mie confronti ma è un grande bugiardo. Basta vedere come entrambi i piloti della Ferrari si sono comportati alla pri-

#### L'OLANDESE INCATTIVITO

Verstappen è stato spietato quando si è trovato a doversi difendere da Raikkonen, sopra. A destra, Max in una posa irriverente, mentre, sotto, Kimi appare seccato. Nell'altra pagina in basso, il patatrak al via

QUANDO POI L'HO  
ATTACCATO, L'UNICO  
OBIETTIVO  
CHE AVEVA MAX  
ERA DI BUTTARMI  
FUORI PISTA

KIMI RAIKKONEN

”



ma curva. Dopo quel fatto non gli avrei certamente ceduto la posizione facilmente. Io ho protetto la mia posizione. Se a qualcuno non piace come mi comporto, è un suo problema. Visto che il mio comportamento è stato ritenuto perfettamente lecito dai Commissari».

#### Il comportamento vendicativo di Max

Così finisce in uno Spatatrak la solita rivalità rusticana tra le due Ferrari e Max Verstappen. In cima alla salita del Raidillon questa volta l'olandese abbia un po' oltrepassato i limiti, ma non nell'incidente alla prima curva. Così come sia stato troppo ostinato nel difendere la posizione quando si è trovato a lottare con Vettel. Ma lui a conti fatti è stato soprattutto la vittima. Diciamo che la sua corsa è stata rovinata dalla Ferrari e lui dopo ha fatto di tutto per rovinarla al Cavallino.

Ma tra le tre analisi della collisione, quella che fa più acqua, che non regge è quella di Vettel. Perché dire che era al secondo posto quando poi si trovava all'esterno di un tornante da seconda e ammettere che non vedeva sia la vettura di Raikkonen che quella di Verstappen, e pensare pure di avere ragione, è davvero troppo.

A Shanghai Vettel aveva dato la colpa all'incolpevole Kvyat, e con il suo ingresso dissenato aveva cacciato fuori Raikkonen, che "navigava" prudentemente all'esterno. In Belgio ha dato la colpa a Verstappen ma ancora è stato lui a finire contro il suo compagno di squadra, sterzandogli sopra. Il giorno che Sebastian Vettel inizierà ad analizzare i suoi purtroppo numerosi errori con maggiore lucidità, le cose per la Ferrari potranno solo che migliorare. ●

il caos  
del Gp



# Max resta uno di carattere

ORA È NEL MIRINO, MA NON DIMENTICHIAMO CHE IL GIOVANISSIMO TALENTO OLANDESE È IL PILOTA PIÙ SPETTACOLARE DEL MONDIALE

**L'**onda lunga delle polemiche innesca dal caos subito dopo il via al tornante della Source infiamma la vigilia del Gp d'Italia. Oltre l'incidente di gara fanno discutere l'atteggiamento tenuto da Max Verstappen, le sue ostinate difese al limite, il suo provarci sempre e comunque. Ma soprattutto dividono e accendono social e dibattiti le sue dichiarazioni, quel «loro hanno rovinato la mia gara e io ho rovinato la loro» da vendicatore solitario in uno sport do-

ve, se va bene, ci si può fare male. Da stella nascente del mondiale di F.1 capace di vincere il Gp di Spagna al debutto sulla Red Bull, il più giovane vincitore nella storia del Circus coi suoi 18 anni, l'olandese che fa impazzire anche i belgi, è finito nel tritacarne della critica per certi suoi comportamenti quando fino allo scorso Gp veniva considerato il salvatore di un Mondiale monopolio-Mercedes, il «meno male che c'è lui altrimenti ci addormentiamo». Piaccia

o non piaccia l'unica cosa certa è che Verstappen è questo. Prendere o lasciare. È cresciuto con pochi sconti e non è disposto a farli a nessuno. Così non dobbiamo stupirci di fronte alla sua natura da mai domo se di mezzo ci sono le Ferrari. Non è una questione di colori. Ma di carattere che potrà aggiustare ma mai cambiare.

Facile esaltarsi per una sua manovra al limite e un sorpasso da sogno sul compagno di squadra, Ricciardo; oppure se ci prova con Hamilton o Rosberg. Perché non dovrebbe essere lo stesso se di mezzo c'è una Rossa? Il modo di approcciare a una gara da parte del 18enne più veloce del mondo è sempre lo stesso.

Jacques Villeneuve, uno che non ha certo paura di dire quello che pensa, nel post Gp di Spa ai microfoni di Sky è stato chiaro e velonissimo: «Verstappen deve diventare uomo!». Duro e crudo il canadese. Come duro e crudo è stato Max nel mantenere un atteggiamento di sfida rilanciando e rinfocolando la polemica. Poteva risparmiarsi certe frasi uno abituato a tenere giù il piede anche in situazioni estreme? Imparerà col tempo l'arte della diplomazia, forse. Potrà anche usare frasi di circostanza, ma di fronte a una curva difficilmente smetterà di provarci.

Andrea Cordovani



# Il tabù della prima cura

di Cesare Maria Mannucci  
foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

L'ILLUSIONE ROSSA DI VIVERE IL GP IDEALE SVANISCE COL CONTATTO ALLA SOURCE. POI LA RINCORSA PORTA SOLO IL 6° POSTO PER SEB E IL 9° PER KIMI



**S**PA - I tanti calcoli della vigilia, l'illusione di avere affrontato le qualifiche al meglio, di avere scelto le gomme più opportune per le atipiche condizioni climatiche in cui si svolge il Gp del Belgio. La speranza concreta di avere ritrovato parzialmente velocità e competitività, la convinzione di potercela fare, se non contro la Mercedes di Rosberg, almeno contro la Red Bull. Tutto questo si squaglia dopo pochi secondi, nemmeno 300 metri, quando le Ferrari di Raikkonen e Vettel entrano in collisione coinvolgendo anche la Red Bull di Verstappen. Altro che salita del Raidillon, il Gp del Belgio per la Ferrari comincia subito in... salita e punto. Con Raikkonen e Vettel subito ai box al primo giro per fare la conta dei danni e cambiare i rispet-



# va

## IL FATTACCIO HA ROVINATO IL GP PER LA ROSSA

La toccata a tre al tornantino della Source oltre che a Verstappen tarpa le ali a Raikkonen e Vettel, quest'ultimo in primo piano. Sotto, Seb preoccupato per la piega che sta prendendo l'annata

il caso  
del Gp



tivi musetti. Sapendo bene che i danni più profondi interessavano però il fondo e il profilo estrattore. E che quindi l'efficienza aerodinamica era irrimediabilmente compromessa. Finisce male, con Vettel 6° al traguardo dietro le due Force India, e con Raikkonen solo 9°, persino dietro la Williams di Bottas. Come già troppo volte quest'anno, la Ferrari paga in maniera pesante un errore di Sebastian Vettel. Che come a Shanghai mette fuori gioco non solo se stesso ma anche la vettura di Kimi Raikkonen. Già durante le qualifiche, entrambi i ferraristi avevano commesso un paio di errori, che alla fine erano costati la prima fila. Al via Vettel si è comportato come se il Gp del Belgio durasse un solo giro, quando invece il fatto che Hamilton partisse dal fondo,

già quello avrebbe dovuto indurlo ad una partenza più oculata, perché le possibilità di tornare sul podio, erano quasi matematicamente più elevate. Invece nulla. Vettel che doveva essere il leader, che lo scorso anno aveva giocato un ruolo determinante nei tre successi di Sepang, di Budapest e Singapore, ora sembra perso. Ancora una volta in crisi sotto pressione. Quando i risultati non arrivano e il mestiere del pilota può diventare anche piuttosto sgradevole.

### La Rossa si era preparata al meglio

La Ferrari aveva preparato bene questo Gp del Belgio, nonostante in termini di sviluppo motori e sviluppi aerodinamici, si fosse presentata sen-

← za nessuna novità, senza aggiornamenti. In pista ha debuttato, nel nuovo ruolo di capo tecnico, Mattia Binotto. Sapientemente "nascosto" dalla Ferrari, che non lo ha fatto mai parlare, nemmeno per presentarsi ai media. Un clima di "protezione" eccessivo, che in parte aveva interessato prima anche James Allison e che di fatto va contro la stessa tradizione della Ferrari. Quando in momenti diversi, Mauro Forghieri, Harvey Postelthwaite, persino lo stesso John Barnard e Ross Brawn, avevano sempre espresso il loro parere sullo "stato dell'arte" tecnico, della Ferrari ad un Gp. Non sappiamo così come Mattia Binotto avrà interpretato le risultanze tecniche emerse da questo Gp, se sarà rimasto soddisfatto del lavoro in pista della squadra o dei piloti. Anche se lo stesso Arrivabene non ha voluto criticare troppo Verstappen al via, non ha voluto addossargli troppe colpe, forse perché consapevole che il problema stava invece dall'altra parte. Quella esterna.

#### A Monza le Red Bull faranno fatica

Non è andata bene e speriamo che a Monza vada meglio, che almeno un ferrarista riesca a salire sul podio. Visto che le Red Bull avranno i loro problemi a seguire in scia persino le vetture clienti motorizzate Mercedes. «A Spa il ritmo era buono - dice Vettel - logicamente sia la mia vettura che quella di Raikkonen erano danneggiate quindi diventa difficile stabilire l'esatto limite. Ma è stato sufficiente per recuperare molte posizioni dalle retrovie dove eravamo scivolati. In caso di gara normale, avremmo avuto le normali prestazioni per concludere al secondo e terzo posto». Ma cosa intende Vettel per gara normale? Senza l'interruzione con la bandiera rossa successiva all'incidente di Magnussen? Perché quella in realtà ha giocato di fatto a favore della Ferrari, permettendole di azzerare il pesante distacco cronometrico accumulato nella prima parte di gara. Oppure senza la collisione alla prima curva che non ha condizionato solo le successive performance di Vettel e Raikkonen, ma anche della Red Bull di Verstappen.

#### Verstappen subito fuori dai giochi

«La gara di Max è finita in quel momento - ha spiegato Horner - perché la sua vettura era distrutta nel profilo aerodinamico inferiore. Dopo ha lottato con determinazione ma girando 1"5 più piano al giro, non è nemmeno riuscito ad entrare nei punti». Che sia Vettel a dire che senza l'incidente al via, il se-

il caso  
del Gp



#### RAIKKONEN HA FATTO SCINTILLE, MA...

Kimi, il re di Spa, prometteva scintille, anche se in realtà le strisciate seguite alla toccata del via hanno portato a un principio d'incendio ai box, subito domato, al centro.

Sotto, Vettel infila il coriaceo Verstappen, mentre, nell'altra pagina, due ferraristi a 24 carati a dialogo: Arrivabene spiega il suo punto di vista a Binotto, il nuovo capo tecnico

condo posto sarebbe stato alla sua portata, diventa così quasi surreale. Considerando che forte di questa convinzione, avrebbe dovuto avere un approccio più riflessivo e che invece il disastro lo ha combinato lui. Probabilmente Vettel ha visto... Rosso ancora una volta. Cosa che gli accade spesso quando vede il suo compagno di squadra davanti a lui. Come era già successo a Shanghai quest'anno, o come era successo in Turchia con Webber ai tempi della Red Bull.

#### E adesso Monza può valere una stagione

Alla vigilia del Gp d'Italia, di una gara che potrebbe valere una stagione, almeno in termini emotivi, la Ferrari cerca equilibrio, non solo aerodinamico o meccanico, ma anche mentale.

Perché le solite minacce di Sergio Marchionne su un reparto corse ora tutto da ricostruire, non servono a nulla. Creano solo inutile pressione. Chissà se finalmente il Presidente lo capirà. Anche perché in precedenza era stato sempre lui ad invitare tutti a dare un abbraccio simbolico di solidarietà alla Ferrari, visto le difficoltà attuali. Non servono proclami, non servono frasi ad effetto. Il Gp d'Italia bussa alle porte, con il clima perverso, con le solite aspet-



Parla **Arrivabene**

# Segnali positivi in vista di Monza!

**MAURIZIO PRENDE ATTO CHE A SPA IL RISCATTO NON È ARRIVATO MA VEDE IL POTENZIALE PER DISPUTARE UN GRAN GP D'ITALIA**

**D**a Roma tuona Marchionne e minaccia di mandare a casa tutti quelli che non otterranno risultati e che non lavoreranno al meglio, lui compreso. Arrivabene invece resta con i piedi per terra e analizza una gara davvero deludente in termini di risultato finale.

«Prima del via facciamo ovviamente dei briefing, ipotizziamo anche le fasi di partenza. Abbiamo un grafico con due linee: una gialla, che rappresenta una buona partenza, ed una verde che è in pratica lo start ideale. Kimi era perfettamente sulla gialla, e Sebastian tra la verde e la gialla. In una situazione normale avremmo commentato un buon avvio di gara dei nostri due piloti, non so chi sarebbe stato davanti, ma sarebbe stata una buona partenza, ed invece non è stato così. Sebastian, considerando la posizione in cui era

nell'abitacolo, non poteva avere una visione di quello che stava accadendo alla sua destra tra Verstappen e Kimi. Sono dei piloti professionisti ed è quello che devono fare dei piloti di F.1. Devono fare ottime partenze ed evitare di recarsi danno uno con l'altro. Il fatto che restino calmi, freddi e concentrati fa parte del loro lavoro: abbiamo due grandi professionisti».

**- Come valuti il comportamento in gara di Verstappen?**

«Tutti hanno visto la gara, avete sentito i commenti di Kimi via-radio. Questo è quanto. Non è nel nostro stile alzare dei polveroni con i Commissari Fia. Ma durante la corsa dialoghiamo con la direzione gara ogni volta che pensiamo ci siano delle situazioni che meritano di essere analizzate. Poi sta a loro valutare, ma in questo caso non ci sono stati dei provvedimenti».

menti».

**- Oggi forse poteva arrivare un buon risultato ...**

«Guardando dove eravamo ieri, oggi il nostro obiettivo era quello di avere i nostri due piloti sul podio. Ogni pista ha le sue caratteristiche, qui abbiamo reagito bene ai problemi di venerdì. Sabato abbiamo avuto dei buoni riscontri, ed anche oggi in gara, nonostante i danni riportati dalle due monoposto dopo l'incidente al via, la performance che hanno confermato Sebastian e Kimi è stata comunque buona. Voltiamo pagina e ora pensiamo a Monza».

**- Al Gp di Italia ci saranno novità tecniche?**

«Proseguiremo ancora con i nostri sviluppi gradualmente, ma non sappiamo ancora se utilizzeremo o meno i gettoni relativi allo sviluppo della power unit che abbiamo a disposizione. Stiamo lavorando, vedremo. Posso dire che le indicazioni che abbiamo avuto da questo weekend sono state positive, quindi arriveremo a Monza cercando di fare molto bene. Questa è una stagione in cui ovviamente non siamo dove vorremmo essere. Ma il gruppo di lavoro è molto compatto. Sia in pista che in azienda. Abbiamo tante risorse in casa, non abbiamo bisogno di andare a cercare nessuno al di fuori di Maranello, si tratta solo di lavorare con determinazione e concentrazione».



tative della vigilia che solo l'autodromo di Monza e il suo suggestivo scenario riescono a creare. Le Mercedes saranno probabilmente ancora davanti, ma subito dietro la Ferrari ha ancora il potenziale tecnico, umano e professionale per seguirle non troppo da lontano. In passato Monza ha fatto tanto miracoli, chissà, potrebbe farne un altro. Magari sotto forma di un'altra collisione tra Hamilton e Rosberg, che in Italia probabilmente torneranno a correre ravvicinati, senza penalità in griglia a dividerli. Quando questo è successo a Barcellona e in Austria, ad approfittarne è stata la Red Bull, ora invece la Ferrari deve comunque cercare di essere presente. Di sfruttare tutte le occasioni e di non essere lei a buttarle al vento. Come invece è successo a Spa. Una prospettiva possibile, perché le problematiche tecniche che la pista di Monza presenta non sono poi così complesse e il gap spesso incolmabile tra Ferrari e Mercedes, dovrebbe ridursi sensibilmente. A Spa erano in 50.000 gli ultras olandesi, venuti per celebrare il loro idolo Max Verstappen. A loro alla fine è andata male e sono tornati a casa con la coda tra le gambe. Chissà che agli ultras del Cavallino invece non vada meglio! ●



# Gli ultimi fuochi

i gettoni  
del Gp

**A SPA SI SONO MOSSE HONDA E MERCEDES. PER MONZA È ATTESA LA ROSSA CHE HA TRE GETTONI DI SVILUPPO DA SPENDERE. E POTREBBERO BASTARE...**

**S**PA - Sono gli ultimi sforzi per cercare di chiudere al meglio la stagione. Con gli uffici tecnici ormai interamente dedicati alle vetture 2017, gli ultimi sviluppi si concentrano sulle power unit, considerando che il prossimo anno il regolamento resterà quasi immutato in termini di motori. In Belgio sia Honda che Mercedes hanno portato consistenti novità, spendendo rispettivamente 7 e 5 gettoni tra quelli ancora a disposizione. La Renault ha in programma di presentare una power unit sensibilmente aggiornata in Giappone, mentre si attendono ancora i propulsori aggiornati dalla Ferrari con i 3 gettoni rimasti. Che probabilmente debutteranno a Monza. Considerando la rotazione dei motori utilizzati che dovrebbe comunque "costringere" Vettel ad almeno una penalizzazione, per oltrepassare il numero delle 5 unità a disposizione.

## L'esordio del nuovo motore Honda

Il nuovo motore Honda ha debuttato nelle prove libere di venerdì e subito ha ceduto sulla vettura di Alonso dopo nemmeno un giro, evidenziando una perdita d'acqua dall'unità Mgu-H. Un guasto che ha annichilito il pilota spagnolo che per il resto della giornata ha adottato un vecchio propulsore. Sabato, il secondo motore Honda nuovo ha ceduto subito nelle qualifiche, per un calo nella pressione dell'olio. Per questo week-end Alonso ha così utilizzato 4 motori, di cui 3 del tipo aggiornato.

«Più che una rivoluzione, una evoluzione - ha detto Hasegawa - siamo intervenuti sul motore termico per aumentare l'efficienza della combustione e nuovi sono il turbo e il compressore. I due problemi lamentati da Alonso, sulle nuove unità, non sono correlati». Button, invece, ha mostrato il potenziale del nuovo motore Honda qualificandosi al 9° posto, su una pista che sulla carta doveva essere tra le più ostili alla McLaren. È di 336,8 km/h la velocità massima di Button in qualifica contro quella più elevata ottenuta da Vettel, a 342,4 km/h.

## Mercedes anticipa i tempi

La Mercedes avrebbe potuto anche ritardare l'introduzione della nuova power unit a livello prestazionale, ma ha anticipato i tempi per consentire ad Hamilton di "scontare" tutte in una volta con il minimo danno possibile, le penalità per la sostituzione del motore, che lo hanno costretto a partire dal fondo dello schieramento.

In Belgio il pilota inglese, ricorrendo all'artificio regolamentare adottato lo scorso anno dalla McLa-

ren, ha sostituito tre volte la power unit, e ora disporrà di tre unità fresche che saranno sufficienti a finire il campionato senza incorrere in ulteriori penalità. Anche se questo vuole dire che probabilmente dovrà rinunciare ad un motore Mercedes ulteriormente evoluto che potrebbe debuttare in Messico. Perché nel caso dovrebbe scontare un'altra penalità. «Alla Mercedes non si fermano mai con gli sviluppi, qualora arrivasse una power unit ulteriormente aggiornata, forse dovrò farne a meno - ha spiegato Hamilton - Ma è un sacrificio che sono costretto a fare, perché è meglio cambiare i motori tutti in una volta. Per contro ora non mi devo più preoccupare di salvare i motori perché ne avrò tre nuovi a disposizione per finire la stagione. Se invece vuoi rispettare il limite di 5 per tutto il campionato, inevitabilmente nell'ultima gara di vita di ogni propulsore, non puoi mai forzare quanto vorresti, devi risparmiarlo. Io invece adesso posso spingere quanto voglio». Sottolinea Toto Wolff: «Al momento non esiste uno scenario perfetto,

le cose possono cambiare. Se introdurremo un'ulteriore evoluzione della power unit, più potente, la cosa potrebbe andare a detrimento di Hamilton. Ma al momento le soluzioni che abbiamo al banco non sono così più efficienti del motore che abbiamo portato in Belgio, quindi non vedo come il suo campionato potrebbe essere influenzato. Per Hamilton il vantaggio di disporre ora di tre motori freschi è superiore a qualunque possibile svantaggio per un motore ulteriormente aggiornato che potrebbe arrivare». Alla Mercedes hanno calcolato che in termini di facilità di sorpasso il circuito di Spa fosse più agevole rispetto a Monza. Così si è preferito anticipare l'adozione del nuovo motore, proprio per ridurre al minimo gli effetti della penalità ai danni di Hamilton. Che ora dovrà preoccuparsi solo di non prendere altre reprimende disciplinari, avendone già accumulate 2 durante i Gp del Bahrain e della Russia, e in caso di una terza, dovrà scontare una penalità in griglia di 10 posizioni. Quando invece nel 2015 aveva accumulato solo una reprimenda. Gli aggiornamenti introdotti

**ORA NON MI DEVO PIÙ PREOCCUPARE VISTO CHE AVRÒ TRE NUOVI MOTORI PER FINIRE LA STAGIONE**

**LEWIS HAMILTON**

”

LA PRESSE



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





due piloti Red Bull, il limite delle 5 power unit non dovrebbe essere oltrepassato.

**Vettel ha qualche pensiero, a differenza di Kimi**

Vettel ha utilizzato la quarta power unit, che ha già disputato 5 Gp, percorrenza considerata come "massima" a Maranello, mentre alla Mercedes hanno coperto anche 6 Gp con la stessa power unit. Invece non ci sono problemi per Raikkonen, ancora con la terza power unit e che non dovrebbe incorrere in penalità nei restanti 8 Gp.

Per ricapitolare la situazione, con la prima power unit Vettel ha disputato i Gp di Australia e Bahrain. Con la seconda power unit il Gp di Cina. Con la terza power unit i Gp di Russia, Spagna, Monaco, Canada e Baku. Con la quarta power unit i Gp di Austria, Inghilterra, Ungheria, Germania e Belgio. Dato per scontato che Vettel una penalità dovrà comunque pagarla, per lui sarebbe più opportuno anticipare i tempi e fare esordire l'ultima versione aggiornata della power unit già a Monza. Con la successiva sostituzione e relativa penalità da scontare a Austin. Più facile la situazione di Raikkonen. Che può utilizzare ancora due nuove power unit e con la prima impiegata ad inizio stagione, ha effettuato solo i Gp di Australia, Bahrain e Cina. Quindi potrebbe reggere un altro Gp - da impiegare magari a Singapore dove, il motore non è molto sollecitato - per non caricare troppo di km la nuova power unit aggiornata che debutterà a Monza.

**Per la Rossa lo step di Monza potrebbe bastare**

Tre gettoni saranno sufficienti per ridare alla Ferrari lo smalto perduto e ritrovare la competitività necessaria a Monza? Saranno gli ultimi gettoni spendibili per cercare di fare progredire il motore, mentre Mercedes e Renault potranno permettersi il lusso di ulteriori sviluppi nelle rimanenti gare. Tre gettoni però potrebbero anche bastare per colmare il gap, perché la Renault ha dimostrato che il numero di gettoni spesi non è correlato con le prestazioni cronometriche. Un motivo che accresce le aspettative favorevoli della Ferrari in vista del Gp d'Italia.

*Cesare Maria Mannucci*

dalla Mercedes in Belgio non erano disponibili per i team clienti, ma lo saranno appena questi sostituiranno le attuali power unit.

**Alla Ferrari restano tre gettoni da spendere**

Dopo il Gp del Belgio la situazione dei gettoni per lo sviluppo dei motori è la seguente. La Ferrari ha speso 29 gettoni e ne dispone ancora di 3. Stessa situazione per la Honda, mentre la Mercedes dopo gli ultimi aggiornamenti ha speso 26 gettoni e ne ha ancora 6 per futuri aggiornamenti. Incredibile la situazione della Renault, che al momento ha speso solo 11 gettoni e potrà utilizzarne ancora 21 per l'ultima parte di campionato.

Per la Ferrari, invece, la situazione della rotazione delle power unit appare più complessa. Considerando che Rosberg, Verstappen e Ricciardo - per l'olandese c'è solo la perplessità di 5 centraline elettroniche utilizzate, ma con l'attuale potrebbe comunque arrivare sino a Yas Marina - e Hamilton dopo la tripla sostituzione del Belgio, dovrebbero essere tutti a posto. Nel senso che per Rosberg e i

**GRANDI MANOVRE PER HAMILTON**

Sostituita tre volte la power unit, Hamilton, sopra, si è messo al riparo dai problemi... In alto, la McLaren con la Honda "Evo" e, a destra, Jost Capito familiarizza col box, mentre, a lato, Vettel dà un'occhiata al rinnovato propulsore nipponico

# Ocon storia di un predestinato

il debuttante del Gp

**NON TEME IL CONFRONTO CON L'ALTRO "BABY MERCEDES" PASCAL WEHRLEIN ED ALLA FINE CONCLUDE IL GP DEL DEBUTTO. MOSTRANDO GRANDE MATURITÀ**

**S**PA - Il suo primo Gp lo ha concluso al 16° posto ad 1 giro. Dopo il minorente Verstappen, la F1 scopre il diciannovenne Esteban Ocon, che a Spa ha debuttato con la Manor al posto di Rio Haryanto. Un esordio annunciato, quello del giovane pilota francese che quest'anno si divide tra l'impegno nel Dtm e i test con Mercedes e Renault e che potrebbe essere il futuro pilota ufficiale del team Renault nel 2017. Questo sebbene Ocon sia sotto

contratto con la Mercedes, che ha finanziato il suo esordio alla Manor. Considerando che in alternativa il team inglese avrebbe potuto contare su Will Stevens, pronto a pagare 5 milioni di sterline per le rimanenti gare di campionato. La Mercedes ha così voluto mettere Ocon e Wehrlein sullo stesso piano, dare ad entrambi le stesse opportunità, per definire chi potrà

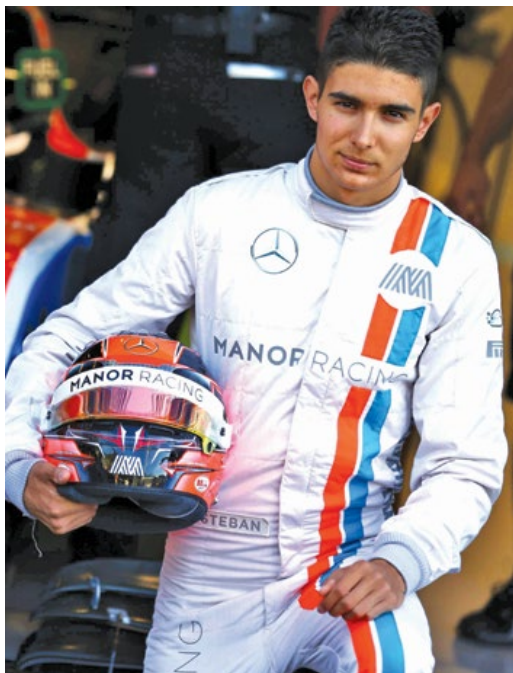
sostituire in un futuro a lungo termine Lewis Hamilton o Nico Rosberg. Quando entrambi i loro contratti arriveranno a scadenza, a fine 2018. «Abbiamo verificato nelle categorie minori - dice Gween Lagrue, responsabile del programma Mercedes giovani piloti - che Ocon risponde sempre al meglio nei momenti di maggior pressione. In tutte le sessioni di test Renault, non ha fatto un errore».

## Campione della Gp3 nel 2015

Ocon è un pilota di grande talento. Nel 2015 ha vinto il campionato di Gp3 con il team Art, nel 2014 il campionato Europeo di F3 con il team Prema, battendo lo stesso Verstappen. Un predestinato al successo, un po' come era accaduto per Fernando Alonso o per Lewis Hamilton quando, già dai tempi dei kart, venivano indicati come futuri campioni del Mondo di F1. Una dinastia di predestinati, come in precedenza era accaduto anche con Alain Prost, Ayrton Senna o Michael Schumacher.

## Esordio sfiorato in Canada

Esteban Ocon in realtà avrebbe potuto debuttare in Formula Uno già al Gp del Canada ma con la Renault, in sostituzione di Jolyon Palmer, dopo i disastri commessi dal pilota inglese sulle strade di



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM

## TUTTI GLI OCCHI SU DI LUI

**Mercedes e Renault hanno puntato su Esteban Ocon, sopra, che a Spa ha debuttato con la Manor, sopra a destra, portandola alla fine del Gp senza commettere errori e centrando un dignitoso 16esimo posto**

COLOMBO



Montecarlo. L'idea era poi rientrata di fronte alla constatazione che non valeva la pena finire in tribunale con la famiglia Palmer - che gli impegni contrattuali li ha rispettati - per fare debuttare Ocon con una vettura piena di problemi come la Rs16.

## La Ferrari non gli dette fiducia

Ocon è al centro degli interessi futuri di Mercedes e Renault ma questa situazione è in realtà la conseguenza dell'errore commesso dalla Ferrari, che



da realizzare, considerando che Ocon non era ancora passato alla Mercedes ma bensì con la Gravity, società di management creata da Gerald Lopez, proprietario della Lotus, che già allora navigava in pessime acque finanziarie. Rilevare Ocon da Gravity sarebbe costato pochi soldi, ora invece Mercedes e Renault considerano d'impostare il loro futuro a lungo termine con il pilota francese. All'epoca il programma Fda aveva sotto contratto per il 2015 Marciello, Fuoco, Stroll e il cinese Zhou. Rinunciare ad uno di questi per legarsi a lungo termine con Ocon sarebbe stato più oculato. Considerando anche il suo travolgente debutto sulla pista di Fiorano.

#### Idee chiare da subito

A Spa, Ocon si è presentato con le idee chiare, senza la formale umiltà che caratterizza molti piloti all'esordio. «L'obiettivo è fare subito dei punti. E spero di ripetere presto i grandi duelli con Verstappen del 2014, dove alla fine avevo vinto io il campionato. Da allora Max è sempre stato il mio riferimento». Nella prima sessione, Ocon è risultato più veloce di Wehrlein di quasi 1". Il pupillo di Toto Wolff però non ci stava a fare la parte del "gioppino" e nelle tre successive sessioni è sempre stato più rapido, imponendosi alla fine nel Q1 con un vantaggio di mezzo secondo su Ocon.

#### Wehrlein "smonta" il rivale

«Il confronto con Ocon - ha dichiarato Wehrlein - si annuncia interessante ma per me non rappresenta un grande cambiamento. Perché voglio essere sempre il più veloce, a prescindere da chi è il mio compagno. In qualifica gli ho rifilato mezzo secondo, questo dovrebbe fare riflettere sul valore di Haryanto. Che, se fosse stato al volante, probabilmente avrebbe fatto segnare più o meno il mio tempo. Molti invece lo sottostimavano».

Parole un po' "acidine" quelle di Wehrlein. Perché Ocon non aveva mai utilizzato le gomme supersoft, in precedenza non ha mai corso in Gp2 ed era comunque al suo primo Gp. La gara ha poi avuto un andamento ben diverso. Con Wehrlein che al primo giro, forse troppo galvanizzato dal confronto con il compagno di squadra, ha tamponato Button e si è subito ritirato, mentre Ocon ha impostato il suo ritmo in modo progressivo. Non ha sbagliato il via, che ora avviene senza ricevere aiuti dai box, ha affrontato le procedure per lui nuove della neutralizzazione e della ripartenza lanciata, ha gestito bene il degrado delle gomme. Ha messo in mostra una buona forma fisica. Trasformando una corsa potenzialmente difficile in una tutto sommato facile. Proprio come ci si aspetta da un predestinato.

Cesare Maria Mannucci

**IN QUALIFICA  
GLI HO RIFILATO  
MEZZO SECONDO,  
IL CHE DOVREBBE  
FAR RIFLETTERE  
SU HARYANTO**  
**PASCAL WEHRLEIN**

per prima avrebbe potuto metterlo sotto contratto. Nell'ottobre del 2014, infatti, come premio per la sua vittoria nell'Euro F3, Ocon aveva provato la Ferrari F10 sulla pista di Fiorano. Al termine della giornata, il pilota francese aveva stabilito il record del circuito! Cosa mai resa pubblica dalla Ferrari, che pur valutando positivamente l'esordio di Ocon - che pochi giorni prima a Valencia aveva provato la Lotus - non aveva fatto troppi sforzi per cercare di metterlo sotto contratto. Operazione in quel momento facile

#### PERCHÉ FERRARI SE LO È LASCIATO SFUGGIRE?

Ocon aveva provato la Ferrari F10 a Fiorano, dopo aver vinto l'Euro F3 nel 2014. Nell'occasione, sotto e a sinistra, il baby francese andò fortissimo ma il Cavallino non lo ingaggiò...

COLOMBO



9

### Lewis Hamilton

Data la superiorità della Mercedes, si potrebbe dire che avrebbe potuto arrivare addirittura secondo.

Ma partendo dalla 21esima posizione, il terzo posto lo soddisfa pienamente e gli permette di rimanere al comando della classifica. Alla fine, la scelta di cambiare tre motori si rivela premiante in ottica di campionato.

8

### Daniel Ricciardo

È bravo ad evitare i guai e gli errori ed a massimizzare il potenziale della sua Red Bull. Che in velocità massima paga un gap di quasi 30 km rispetto alla Mercedes. Anche quando Hamilton rinviene alle sue spalle mantiene il controllo e conclude al secondo posto. Correndo quasi sempre in solitudine.

### Nico Hulkenberg

Bravissimo, il tedesco conclude al quarto posto in una gara memorabile per il suo team. Che supera la Williams e ora occupa il quarto posto nel campionato Costruttori. Nico parte benissimo e nei primi giri occupa addirittura il secondo posto. Che perde quando la gara viene sospesa. Ma sino all'ultimo rappresenta un problema per Hamilton.

7

### Max Verstappen

Nell'incidente al primo giro è solo una vittima, perché senza Vettel, lui la curva sarebbe riuscito a farla. Poi rientra ai box per riparare i danni, che però sono troppo rilevanti. A quel punto inizia una sfida personale e un po' ottusa contro le Ferrari, per cercare di rovinare la gara a Vettel e Raikonen. E parzialmente ci riesce, visto che ad entrambi fa perdere molto tempo.

### Kimi Raikonen

Il nono posto finale certo non lo soddisfa e dopo la collisione al via perde anche un po' di determinazione. Visto che ha i suoi problemi non solo a passare Verstappen ma pure il ben più mite Grosjean. Ma a sua discolpa c'è il fatto che guida una vettura molto danneggiata dalla collisione iniziale.

### Sergio Perez

Forse distratto dal suo futuro contrattuale, il messicano è comunque autore di una buona gara che conclude quinto. Parte bene ma poi per evitare l'incidente alla prima curva gira largo e perde molte posizioni. Che poi recupera con determinazione nelle ultime fasi di gara.

### Fernando Alonso

Corre con la solita intensità e con il nuovo motore Honda e alla fine conclude al settimo posto. Risultato impensabile per la McLaren appena pochi mesi fa su piste così veloci. Con questi punti Woking supera anche Toro Rosso nella classifica Costruttori.

### Valtteri Bottas

Conclude all'ottavo posto, riuscendo a tenere dietro Raikonen negli ultimi giri. Peccato perché al via era risalito al terzo posto ma il sogno finisce quando la gara viene interrotta con la bandiera rossa per l'incidente di Magnussen. Al successivo restart, scivola subito a centro classifica.



GETTY IMAGES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



# 6

## Esteban Ocon

Buono il suo debutto. Non commette errori e si adegua rapidamente alle problematiche per lui nuove che la F1 presenta. Dalla partenza ai pit stop. Termina 16esimo doppiato, comunque davanti a Nasr

## Felipe Massa

Un punticino per il brasiliano, sempre più prossimo ad uscire dalla F1. Per tutto il week-end si lamenta delle gomme, cambia telaio. Negli ultimi giri perde posizioni sotto lo sguardo perplesso di Frank Williams.

## Jenson Button

Parte benissimo ma perde posizioni perché arriva largo alla Source. Poi Wehrlein lo travolge, colpendolo quasi da fermo e costringendolo al ritiro dopo aver mostrato un buon potenziale in qualifica.



## IL TOP DEL GP

### Nico Rosberg

Gara perfetta, non sbaglia nulla e massimizza il potenziale della sua vettura. Subito in testa in entrambe le partenze, tiene sempre Ricciardo a distanza di sicurezza. Per lui poco più di un buon allenamento in vista dell'impegno di Monza.

# 10

### NICO FIRMA LA VENTESIMA

Hulkenberg, sotto, coglie un bel quarto posto. Sopra, Nico Rosberg festeggia con il team la sua ventesima vittoria. Nell'altra pagina Webber beve dalla scarpa di Ricciardo: ogni commento è superfluo...



# 5

## Romain Grosjean

Conclude 13esimo con materiale che ormai da tempo non viene aggiornato perché tutto il team è proiettato al 2017. Lotta a vista con il compagno di squadra, rende la vita dura a Raikkonen per alcuni giri e poi basta.

## Felipe Nasr

Fora una gomma sui detriti dell'incidente alla Source al via e deve rientrare in anticipo per cambiare le gomme. Con il fondo danneggiato però si ritrova a guidare una Sauber... inguidabile e non riesce ad andare oltre il 17 posto, doppiato.

## Daniil Kvyat

Il russo termina 14esimo una gara sempre nelle retrovie. In crisi di potenza per via della power unit Ferrari versione 2015, non pare comunque essere uscito dal tunnel in cui si è cacciato mentalmente.

## Esteban Gutierrez

Il messicano insegue ancora il primo punto. Corre non male, non commette errori, al termine precede Grosjean. Ma non è detto che sarà ancora in F1 il prossimo anno.

# 4

## Jolyon Palmer

Indubbiamente la sospensione della gara con la bandiera rossa non gioca a suo favore, visto che dopo il caos dei primi giri era riuscito a risalire sino al settimo posto. Quando la gara riparte torna nella sua dimensione e conclude al 15esimo posto.

## Carlos Sainz

Si ritira al primo giro per una foratura e il pneumatico delaminato finisce poi per rovinare l'ala e il fondo. Con la Toro Rosso sempre più in crisi di potenza e che ora si fa superare dalla McLaren nel campionato Costruttori.

## Kevin Magnussen

Mentre occupa l'ottavo posto al quinto giro, alle spalle di Palmer perde il controllo al Raidillon sbattendo duro e provocando la sospensione della gara. La Renault si schianta contro le barriere e nell'urto si staccano le protezioni laterali per la testa. Brutta cosa, che la Fia investigherà. Il suo errore è il risultato di un pilota che non è più tranquillo per il futuro e tende sempre ad andare oltre il limite della vettura.

## Sebastian Vettel

Consapevole di disporre di una vettura potenzialmente da secondo posto, butta tutto alle ortiche causando la collisione alla Source dopo il via che coinvolge anche Raikkonen e Verstappen. Poi, con una vettura danneggiata nell'aerodinamica inferiore, si lancia in un buon inseguimento che gli permette di risalire sino al sesto posto.

## Marcus Ericsson

Parte dai box, poi prima accusa problemi con il sistema di raffreddamento poi con il cambio. Dopo 3 giri è già ritirato.

## Pascal Wehrlein

Probabilmente ringalluzzito per aver vinto in qualifica il confronto con Ocon, il tedesco tampona violentemente Button al primo giro e finisce subito ko.



### SAINZ NON FA IL MATADOR

Solo un giro per Carlos Sainz, che fora e continua: la gomma posteriore destra si distrugge, insieme a mezzo retrotreno della Toro Rosso

GETTY IMAGES

follow us   

# TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO  
NAVETTA**



**SERVIZIO  
MENSA**



**220  
POSTI  
LETTO**



**PALESTRA  
ATTEZZATA**



**6 ETTARI DI AREE  
VERDI**



**UNIVERSITA'**  
**NICCOLO' CUSANO**

[WWW.UNICUSANO.IT](http://WWW.UNICUSANO.IT)

NUMERO VERDE  
**800 98 73 73**

IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI  
MARELLI

## A Spa si lav

**Sauber - Avantreno rivisitato**

I nuovi proprietari della Sauber hanno deciso di impiegare risorse economiche per la realizzazione di nuovi pezzi da montare sulla C35. Rivisitazione completa dell'avantreno, muso aggiornato, nuova ala anteriore, nuovi condotti dei freni e deflettori. Questi aggiornamenti si muovono attorno alla nuova ala, giustamente un design da F1 moderna che prevede un'ala a sette profili, che si estende verso la ruota anteriore. Molti dei dettagli più piccoli dell'ala seguono i trend attuali: il piano orizzontale ora ha delle soffiature e complesse alette a cascata. Per permettergli di lavorare assieme alla nuova ala, il muso è stato risagomato ma sembra abbia mantenuto, al di sotto, la vecchia struttura, in modo non sia necessario un nuovo crash test. Per ottenere la nuova forma si è intervenuti sui piloni di sostegno dell'ala, ora più inclinati all'indietro e attorcigliati in modo che fungano da deviatori.

**Mercedes - Zavorra sulle sospensioni**

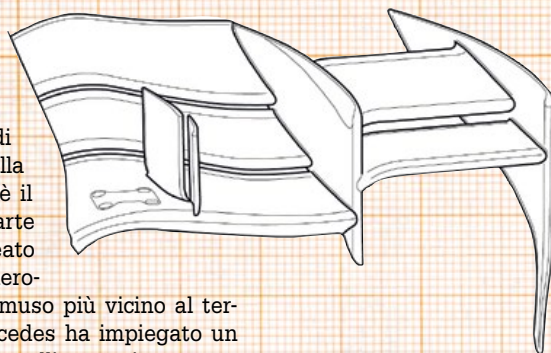
Dall'Ungheria Mercedes utilizza un nuovo pacchetto di sospensioni anteriori tenuto accuratamente nascosto dietro un pannello in fibra di carbonio. Questo pacchetto è denominato elemento Heave, nonostante Mercedes lo chiami Front Gas Spring. La sua funzione è controllare il movimento di sollevamento (heave) della sospensione anteriore, cioè il movimento su/giù della parte anteriore della vettura creato dalla frenata e dal carico aerodinamico che spingono il muso più vicino al terreno. Lo scorso anno Mercedes ha impiegato un pacchetto con una molla metallica a spirale ed una molla a gas collegata idraulicamente ad una molla montata nella pancia laterale. Nelle ultime gare il team ha provato un unico pacchetto ora senza la molla a spirale divenuto il set up 2017. Questo è il terzo set up in meno di un anno in quanto il team sta cercando di recuperare le perdite subite quando fu bandito il Fric.

Questo nuovo pacchetto è più complesso del vecchio e più semplice pacchetto telescopico, il corpo ha un nuovo regolatore e un accumulatore idraulico. Queste variazioni presumibilmente permettono un migliore controllo della molla

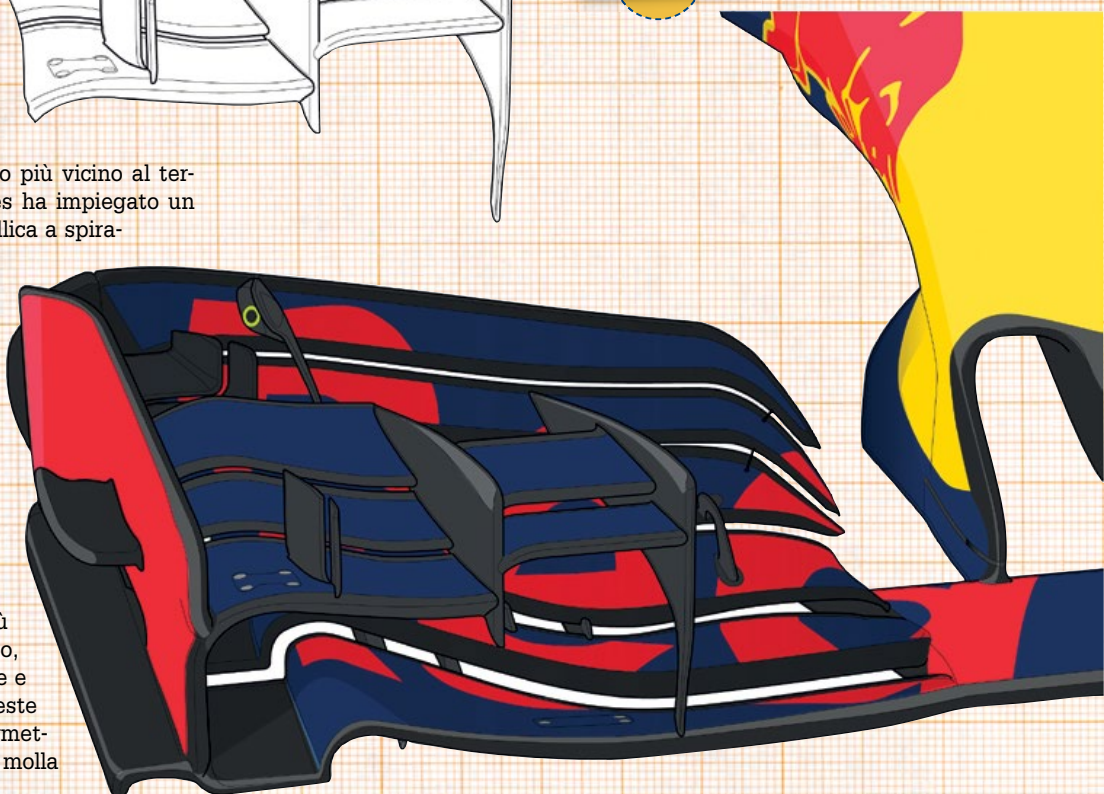
remota nel sidepod. Un miglior controllo del sollevamento permette una più precisa altezza durante la marcia così l'ala anteriore può rimanere più vicina al terreno e contribuire così a ottenere una maggiore deportanza.

**Red Bull - Ali anteriori come Toro Rosso**

Red Bull ha copiato un'idea di Toro Rosso con le sue ali anteriori a cascata. Alcune gare fa la squadra di Faenza aveva introdotto l'ala a cascata che presentava un'aletta aggiuntiva e un deviatore curvo nell'endplate. Ora la Red Bull abbandona la sua abituale mini aletta ed ha aggiunto un'aletta a due elementi abbinata a un deviatore/endplate curvo. Come accade per tutti gli elementi a cascata, la funzione non è quella di una deportanza diretta, ma di poter gestire la scia della gomma anteriore impedendole di disturbare le superfici aerodinamiche posteriori. Possiamo quindi aspettarci che questo nuovo design venga mantenuto anche per le gare future. ●



RED BULL



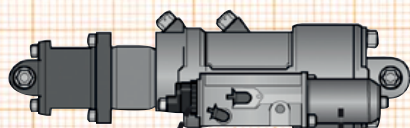
# ora sul muso

MERCEDES, RED BULL E SAUBER  
AL LAVORO SU AERODINAMICA  
E SOSPENSIONI ANTERIORI.  
ECCO TUTTI GLI INTERVENTI

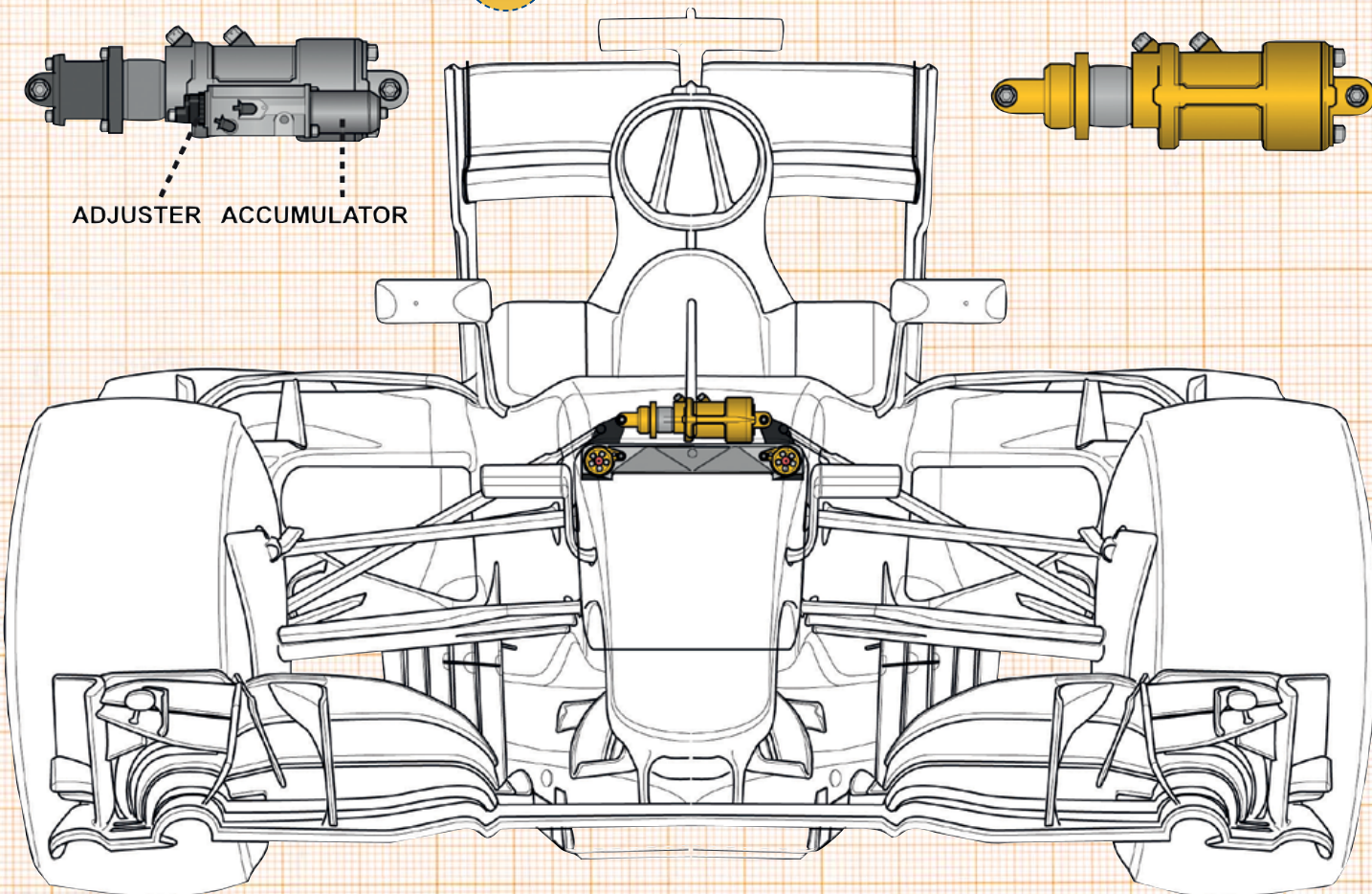
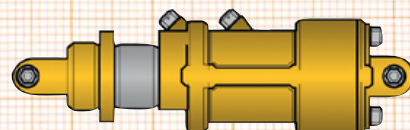
NEW

MERCEDES

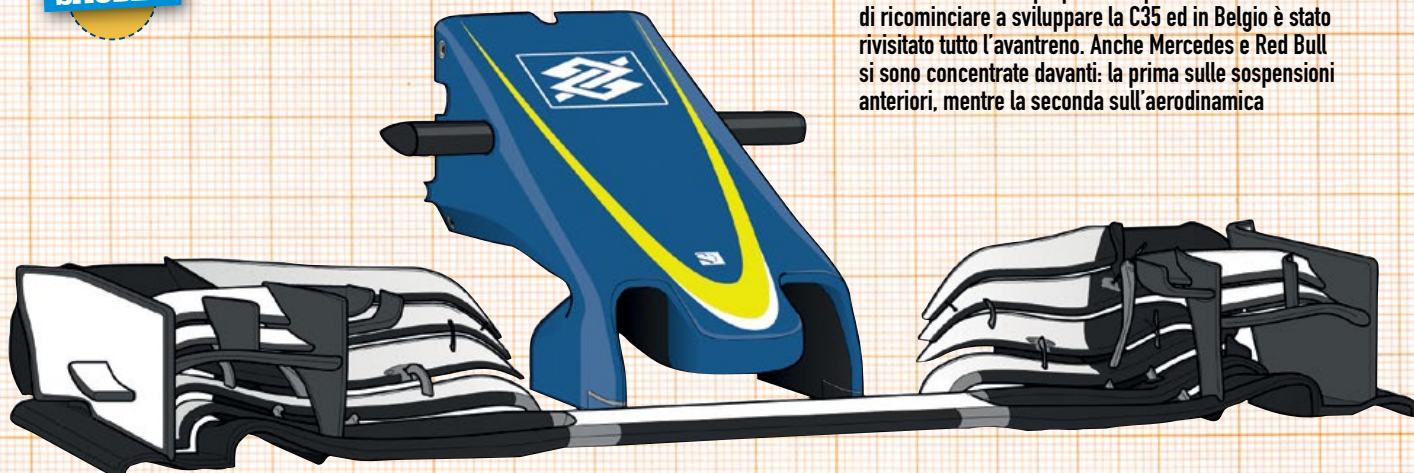
OLD



ADJUSTER ACCUMULATOR



SAUBER



## IN SVIZZERA SI TORNA AD INVESTIRE

L'arrivo della nuova proprietà ha permesso alla Sauber di ricominciare a sviluppare la C35 ed in Belgio è stato rivisitato tutto l'avantreno. Anche Mercedes e Red Bull si sono concentrate davanti: la prima sulle sospensioni anteriori, mentre la seconda sull'aerodinamica

PIT STOP

|            | GIRO | TEMPO    |
|------------|------|----------|
| Verstappen | 1°   | 31"235   |
| Nasr       | 1°   | 26"390   |
| Vettel     | 1°   | 22"403   |
| Raikkonen  | 1°   | 1'27"084 |
| Massa      | 2°   | 22"484   |
| Hülkenberg | 6°   | 23"564   |
| Raikkonen  | 5°   | 23"061   |
| Pérez      | 6°   | 23"783   |
| Grosjean   | 6°   | 23"705   |
| Palmer     | 6°   | 22"698   |
| Ocon       | 6°   | 28"718   |
| Bottas     | 7°   | 22"190   |
| Gutiérrez  | 7°   | 23"486   |
| Verstappen | 16°  | 23"231   |
| Hamilton   | 21°  | 24"343   |
| Kvyat      | 21°  | 23"359   |
| Massa      | 22°  | 22"515   |
| Gutiérrez  | 22°  | 23"561   |
| Palmer     | 22°  | 23"333   |
| Hülkenberg | 23°  | 24"015   |
| Alonso     | 23°  | 22"451   |
| Vettel     | 23°  | 22"762   |
| Bottas     | 23°  | 22"318   |
| Grosjean   | 23°  | 23"107   |
| Nasr (+5") | 23°  | 30"238   |
| Pérez      | 24°  | 22"652   |
| Raikkonen  | 24°  | 23"056   |
| Ocon       | 24°  | 24"208   |
| Ricciardo  | 25°  | 22"531   |
| Rosberg    | 26°  | 22"596   |
| Verstappen | 27°  | 22"727   |
| Hamilton   | 32°  | 22"432   |
| Palmer     | 34°  | 22"578   |
| Kvyat      | 35°  | 23"363   |

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



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

COSÌ AL TRAGUARDO

| POSIZIONE | PUNTI | PILOTA                     | VEETTURA  | GIRO | TEMPO E DISTACCO | MEDIA km/h | GIRO VELOCE | AL GIRO |
|-----------|-------|----------------------------|---|------|------------------|------------|-------------|---------|
| 1°        | 25    | N.Rosberg (Germania)       | Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid | 44   | 1:44"51"058      | 176,279    | 1'51"746    | 11      |
| 2°        | 18    | D.Ricciardo (Australia)    | Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12                  | 44   | a 14"113         | 175,885    | 1'52"461    | 11      |
| 3°        | 15    | L.Hamilton (Gran Bretagna) | Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid | 44   | a 27"634         | 175,508    | 1'51"583    | 40      |
| 4°        | 12    | N.Hülkenberg (Germania)    | Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid      | 44   | a 35"907         | 175,279    | 1'53"530    | 41      |
| 5°        | 10    | S.Pérez (Messico)          | Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid      | 44   | a 40"660         | 175,147    | 1'53"414    | 34      |
| 6°        | 8     | S.Vettel (Germania)        | Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5                  | 44   | a 45"394         | 175,017    | 1'52"728    | 35      |
| 7°        | 6     | F.Alonso (Spagna)          | McLaren MP4-31 - Honda RA616H                   | 44   | a 59"445         | 174,629    | 1'54"484    | 43      |
| 8°        | 4     | V.Bottas (Finlandia)       | Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid          | 44   | a 1'00"151       | 174,610    | 1'54"120    | 31      |
| 9°        | 2     | K.Raikkonen (Finlandia)    | Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5                  | 44   | a 1'01"109       | 174,584    | 1'53"498    | 27      |
| 10°       | 1     | F.Massa (Brasile)          | Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid          | 44   | a 1'05"873       | 174,453    | 1'54"342    | 25      |
| 11°       |       | M.Verstappen (Paesi Bassi) | Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12                  | 44   | a 1'11"138       | 174,308    | 1'53"281    | 32      |
| 12°       |       | E.Gutiérrez (Messico)      | Haas VF-16 - Ferrari 059/5                      | 44   | a 1'13"877       | 174,233    | 1'54"335    | 26      |
| 13°       |       | R.Grosjean (Francia)       | Haas VF-16 - Ferrari 059/5                      | 44   | a 1'16"474       | 174,162    | 1'53"803    | 25      |
| 14°       |       | D.Kvyat (Russia)           | Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4                | 44   | a 1'27"097       | 173,872    | 1'52"081    | 37      |
| 15°       |       | J.Palmer (Gran Bretagna)   | Renault R.S.16 - Renault R.E.16                 | 44   | a 1'33"165       | 173,707    | 1'53"251    | 41      |
| 16°       |       | E.Ocon (Francia)           | Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid            | 43   | a 1 giro         | 171,962    | 1'55"734    | 26      |
| 17°       |       | F.Nasr (Brasile)           | Sauber C35 - Ferrari 059/5                      | 43   | a 1 giro         | 171,930    | 1'56"152    | 31      |

RITIRATI

|  |  |                          |                                      |   |           |         |          |   |
|--|--|--------------------------|--------------------------------------|---|-----------|---------|----------|---|
|  |  | K.Magnussen (Danimarca)  | Renault R.S.16 - Renault R.E.16      | 5 | Testacoda | 206,132 | 1'56"588 | 4 |
|  |  | M.Ericsson (Svezia)      | Sauber C35 - Ferrari 059/5           | 3 | Cambio    | 178,040 | 2'15"255 | 2 |
|  |  | C.Sainz (Spagna)         | Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4     | 1 | Foratura  | 198,029 | -        | - |
|  |  | J.Button (Gran Bretagna) | McLaren MP4-31 - Honda RA616H        | 1 | Incidente | 174,595 | -        | - |
|  |  | P.Wehrlein (Germania)    | Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid | 0 | Incidente | -       | -        | - |

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL TREDICESIMO GRAN PREMIO

| SQUADRA     | PILOTA     | MOTORISTA      | MOTORE TERMICO | TURBO | MGU-H | MGU-K | PACCO BATTERIE | CENTRALINA ELETTRONICA |
|-------------|------------|----------------|----------------|-------|-------|-------|----------------|------------------------|
| MERCEDES    | HAMILTON   | MERCEDES       | 6              | 8     | 8     | 6     | 4              | 4                      |
| MERCEDES    | ROSBERG    | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 3                      |
| FERRARI     | VELTEL     | FERRARI        | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 3                      |
| FERRARI     | RAIKKONEN  | FERRARI        | 3              | 4     | 4     | 5     | 3              | 3                      |
| WILLIAMS    | MASSA      | MERCEDES       | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| WILLIAMS    | BOTTAS     | MERCEDES       | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| RED BULL    | RICCIARDO  | RENAULT        | 3              | 3     | 3     | 3     | 3              | 3                      |
| RED BULL    | VERSTAPPEN | RENAULT        | 3              | 3     | 3     | 3     | 3              | 5                      |
| FORCE INDIA | HULKENBERG | MERCEDES       | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| FORCE INDIA | PEREZ      | MERCEDES       | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| RENAULT     | MAGNUSSEN  | RENAULT        | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 3                      |
| RENAULT     | PALMER     | RENAULT        | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 4                      |
| TORO ROSSO  | KVYAT      | FERRARI (2015) | 4              | 4     | 4     | 3     | 3              | 3                      |
| TORO ROSSO  | SAINZ      | FERRARI (2015) | 4              | 4     | 4     | 3     | 3              | 3                      |
| SAUBER      | ERICSSON   | FERRARI        | 5              | 6     | 4     | 2     | 3              | 3                      |
| SAUBER      | NASR       | FERRARI        | 5              | 4     | 4     | 3     | 3              | 3                      |
| MCLAREN     | ALONSO     | HONDA          | 7              | 7     | 7     | 7     | 6              | 6                      |
| MCLAREN     | BUTTON     | HONDA          | 5              | 5     | 5     | 5     | 5              | 5                      |
| MANOR       | WEHRLIN    | MERCEDES       | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| MANOR       | HARYANTO   | MERCEDES       | 3              | 3     | 3     | 3     | 2              | 2                      |
| HAAS        | GROSJEAN   | FERRARI        | 3              | 4     | 3     | 3     | 3              | 3                      |
| HAAS        | GUTIERREZ  | FERRARI        | 3              | 4     | 3     | 3     | 3              | 3                      |

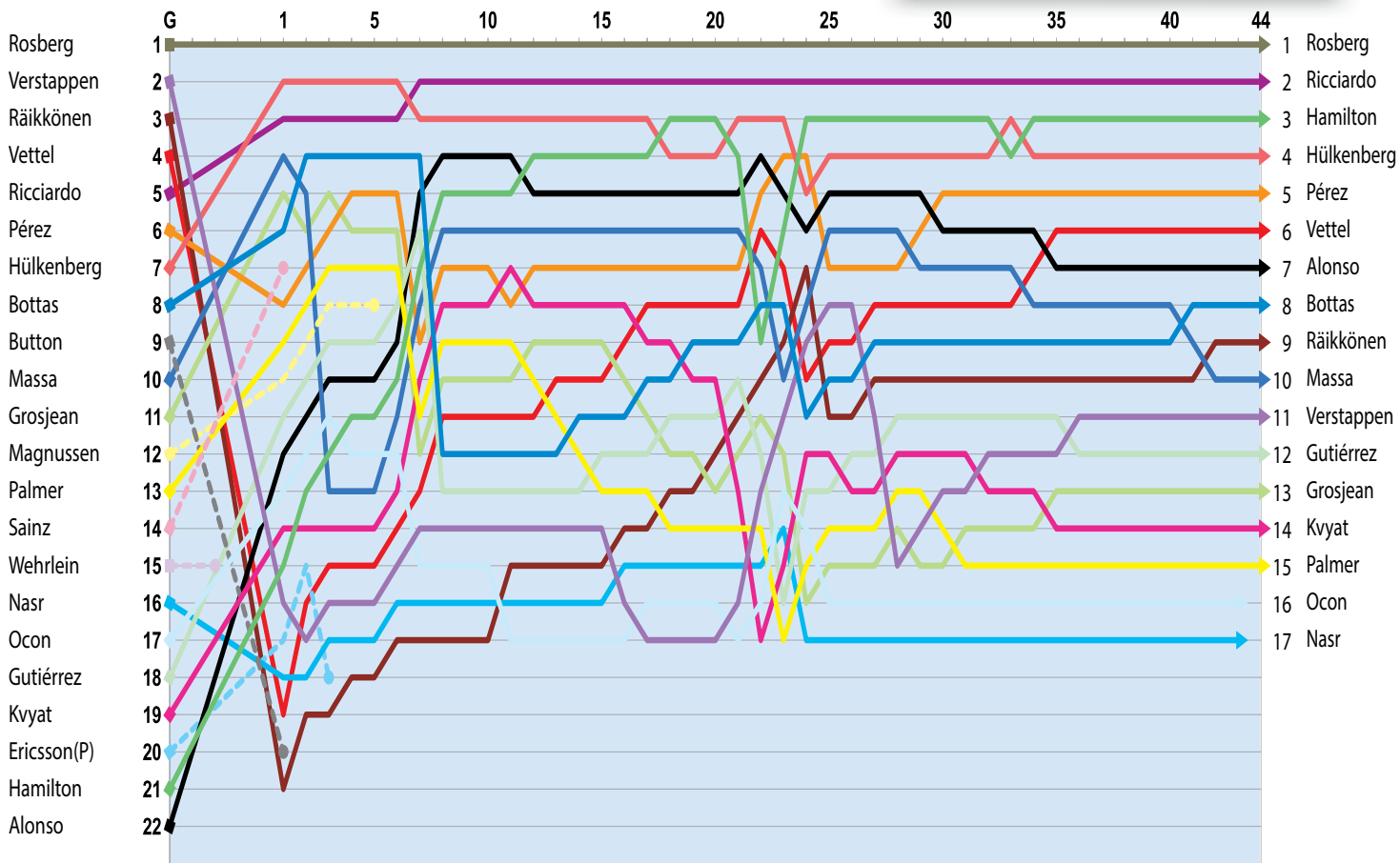
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

BELGIO | 13ª gara del mondiale F1 | 28 agosto 2016 | Circuit National de Francorchamps (7.004 km)  
 | Distanza: 308,052 km | Giri: 44 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ AL RAIDILLON**  
 20 METRI PRIMA DELLA CURVA 4

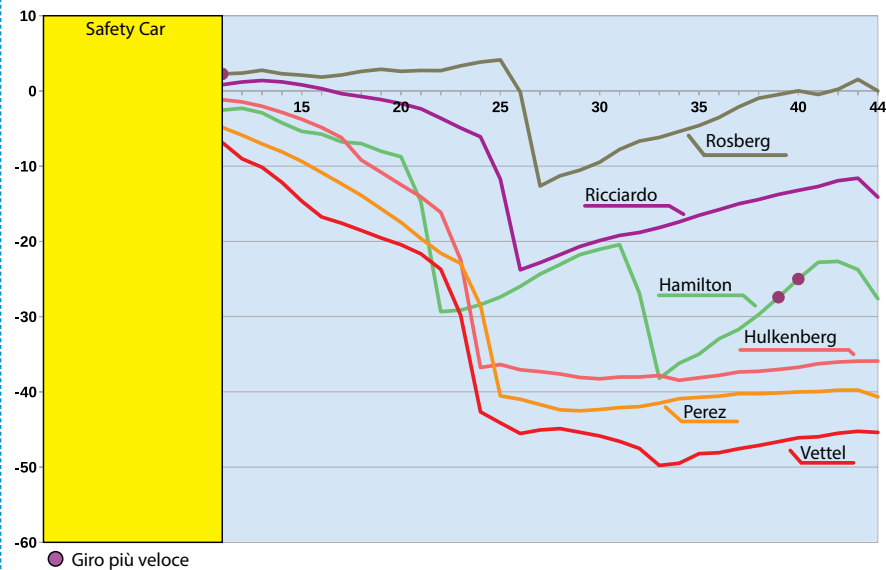
**QUALIFICAZIONI**

|            |       |
|------------|-------|
| Rosberg    | 319,8 |
| Massa      | 318,3 |
| Bottas     | 317,9 |
| Vettel     | 317,9 |
| Ocon       | 317,7 |
| Raikkonen  | 317,3 |
| Hülkenberg | 316,5 |
| Ricciardo  | 316,4 |
| Hamilton   | 316,3 |
| Pérez      | 316,0 |
| Wehrlein   | 315,9 |
| Verstappen | 315,1 |
| Nasr       | 314,5 |
| Ericsson   | 314,1 |
| Gutiérrez  | 313,6 |
| Kvyat      | 312,9 |
| Magnussen  | 312,5 |
| Sainz      | 312,3 |
| Grosjean   | 311,7 |
| Palmer     | 311,5 |
| Button     | 309,7 |
| Alonso     | 194,8 |

**GRAN PREMIO**

|            |       |
|------------|-------|
| Hamilton   | 322,0 |
| Vettel     | 320,5 |
| Verstappen | 320,0 |
| Pérez      | 319,1 |
| Grosjean   | 318,2 |
| Rosberg    | 318,1 |
| Hülkenberg | 316,7 |
| Raikkonen  | 316,7 |
| Kvyat      | 316,4 |
| Ricciardo  | 316,2 |
| Gutiérrez  | 314,3 |
| Massa      | 313,8 |
| Bottas     | 312,9 |
| Alonso     | 311,7 |
| Ocon       | 308,5 |
| Palmer     | 307,4 |
| Sainz      | 300,7 |
| Magnussen  | 299,1 |
| Nasr       | 298,6 |
| Ericsson   | 289,2 |
| Button     | 276,3 |
| Wehrlein   | 261,8 |

**I DISTACCHI**



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

**RECORD PISTA**

**SUL GIRO IN PROVA**

**IMBATTUTO**

J.Trulli (Toyota TF109, 2009)  
1'44"503 media 241,279 km/h

**SUL GIRO IN GARA**

**IMBATTUTO**

S.Vettel (Red Bull RB5 / Renault, 2009)  
1'47"263 media 235,070 km/h

**SULLA DISTANZA**

**IMBATTUTO**

K.Raikkonen (Ferrari F2007, 2007)  
1h20'39"066 media 229,174 km/h

**GIRI IN TESTA**

Rosberg 1°-44°

**PROVE LIBERE**

**VENERDI 26 AGOSTO**

|               | 1ª SESSIONE | 2ª SESSIONE |
|---------------|-------------|-------------|
| 1° Verstappen | 1'49"865    | 1'48"085    |
| 2° Ricciardo  | 1'49"782    | 1'48"341    |
| 3° Rosberg    | 1'48"348    | 1'49"161    |
| 4° Hülkenberg | 1'50"088    | 1'48"657    |
| 5° Vettel     | 1'49"768    | 1'49"023    |
| 6° Hamilton   | 1'49"078    | 1'49"782    |
| 7° Pérez      | 1'49"274    | 1'49"100    |
| 8° Raikkonen  | 1'49"147    | 1'49"244    |
| 9° Grosjean   | 1'50"899    | 1'49"419    |
| 10° Button    | 1'52"407    | 1'49"419    |
| 11° Gutiérrez | 1'50"583    | 1'49"648    |
| 12° Wehrlein  | 1'52"837    | 1'49"716    |
| 13° Alonso    | s.t.        | 1'49"772    |
| 14° Kvyat     | 1'52"308    | 1'49"916    |
| 15° Ericsson  | 1'51"125    | 1'50"083    |
| 16° Bottas    | 1'50"394    | 1'50"151    |
| 17° Massa     | 1'51"122    | 1'50"157    |
| 18° Sainz     | 1'51"424    | 1'50"194    |
| 19° Magnussen | 1'53"053    | 1'50"375    |
| 20° Palmer    | 1'53"089    | 1'50"562    |
| 21° Ocon      | 1'51"787    | 1'50"659    |
| 22° Nasr      | 1'51"768    | 1'50"719    |

**SABATO 27 AGOSTO**

|                | 3ª SESSIONE |
|----------------|-------------|
| 1° Raikkonen   | 1'47"974    |
| 2° Ricciardo   | 1'48"189    |
| 3° Vettel      | 1'48"297    |
| 4° Bottas      | 1'48"504    |
| 5° Hamilton    | 1'48"635    |
| 6° Hülkenberg  | 1'48"739    |
| 7° Rosberg     | 1'48"742    |
| 8° Massa       | 1'48"783    |
| 9° Pérez       | 1'48"915    |
| 10° Grosjean   | 1'49"272    |
| 11° Alonso     | 1'49"453    |
| 12° Gutiérrez  | 1'49"631    |
| 13° Button     | 1'49"665    |
| 14° Magnussen  | 1'49"716    |
| 15° Wehrlein   | 1'49"761    |
| 16° Kvyat      | 1'50"023    |
| 17° Sainz      | 1'50"078    |
| 18° Palmer     | 1'50"241    |
| 19° Nasr       | 1'50"420    |
| 20° Ocon       | 1'50"693    |
| 21° Ericsson   | 1'51"319    |
| 22° Verstappen | s.t.        |

**GRIGLIA**

|          |                                 |                                    |
|----------|---------------------------------|------------------------------------|
| 1ª FILA  | 33 Verstappen Red Bull 1'46"893 | 6 Rosberg Mercedes 1'46"744        |
| 2ª FILA  | 5 Vettel Ferrari 1'47"108       | 7 Raikkonen Ferrari 1'46"910       |
| 3ª FILA  | 11 Perez Force India 1'47"407   | 3 Ricciardo Red Bull 1'47"216      |
| 4ª FILA  | 77 Bottas Williams 1'47"612     | 27 Hulkenberg Force India 1'47"543 |
| 5ª FILA  | 19 Massa Williams 1'48"263      | 22 Button McLaren 1'48"114         |
| 6ª FILA  | 20 Magnussen Renault 1'48"485   | 8 Grosjean Haas 1'48"316           |
| 7ª FILA  | 55 Sainz Toro Rosso 1'49"038    | 30 Palmer Renault 1'48"888         |
| 8ª FILA  | 12 Nasr Sauber 1'48"949         | 94 Wehrlein Manor 1'49"320         |
| 9ª FILA  | 21 Gutierrez Haas 1'48"598(a)   | 31 Ocon Manor 1'49"050             |
| 10ª FILA | 9 Ericsson Sauber 1'49"071(P)   | 26 Kvyat Toro Rosso 1'49"058       |
| 11ª FILA | 14 Alonso McLaren s.t.(c)       | 44 Hamilton Mercedes 1'50"033(b)   |

GETTY IMAGES



**POLE POSITION**

| SABATO 27 AGOSTO                    | QUALIFICHE |          |          | SETTORI |        |        |
|-------------------------------------|------------|----------|----------|---------|--------|--------|
|                                     | 1ª         | 2ª       | 3ª       | 1ª      | 2ª     | 3ª     |
| 1° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid   | 1'48"019   | 1'46"999 | 1'46"744 | 30"240  | 47"824 | 28"680 |
| 2° Verstappen Red Bull RB12         | 1'48"407   | 1'47"163 | 1'46"893 | 30"471  | 47"560 | 28"775 |
| 3° Raikkonen Ferrari SF16-H         | 1'47"912   | 1'47"664 | 1'46"910 | 30"316  | 47"661 | 28"722 |
| 4° Vettel Ferrari SF16-H            | 1'47"802   | 1'47"944 | 1'47"108 | 30"284  | 47"815 | 28"914 |
| 5° Ricciardo Red Bull RB12          | 1'48"407   | 1'48"027 | 1'47"216 | 30"695  | 47"703 | 28"818 |
| 6° Pérez Force India VJM09          | 1'48"106   | 1'47"485 | 1'47"407 | 30"403  | 47"957 | 28"746 |
| 7° Hülkenberg Force India VJM09     | 1'48"080   | 1'47"317 | 1'47"543 | 30"409  | 48"076 | 28"749 |
| 8° Bottas Williams FW38             | 1'48"655   | 1'47"918 | 1'47"612 | 30"464  | 48"203 | 28"930 |
| 9° Button McLaren MP4-31            | 1'48"700   | 1'48"051 | 1'48"114 | 30"860  | 48"040 | 29"151 |
| 10° Massa Williams FW38             | 1'47"738   | 1'47"667 | 1'48"263 | 30"418  | 48"155 | 28"867 |
| 11° Grosjean Haas VF-16             | 1'48"751   | 1'48"316 |          | 30"718  | 48"452 | 29"146 |
| 12° Magnussen Renault R.S.16        | 1'48"800   | 1'48"485 |          | 30"867  | 48"487 | 29"069 |
| 13° Gutiérrez Haas VF-16            | 1'48"748   | 1'48"598 |          | 30"518  | 48"751 | 29"059 |
| 14° Palmer Renault R.S.16           | 1'48"901   | 1'48"888 |          | 30"862  | 48"587 | 29"258 |
| 15° Sainz Toro Rosso STR11          | 1'48"876   | 1'49"038 |          | 30"820  | 48"729 | 29"206 |
| 16° Wehrlein Manor MRT05            | 1'48"554   | 1'49"320 |          | 30"548  | 48"980 | 28"975 |
| 17° Nasr Sauber C35                 | 1'48"949   |          |          | 30"804  | 48"783 | 29"151 |
| 18° Ocon Manor MRT05                | 1'49"050   |          |          | 30"624  | 49"284 | 29"142 |
| 19° Kvyat Toro Rosso STR11          | 1'49"058   |          |          | 30"761  | 48"867 | 29"377 |
| 20° Ericsson Sauber C35             | 1'49"071   |          |          | 30"767  | 48"871 | 29"351 |
| 21° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid | 1'50"033   |          |          | 31"054  | 49"656 | 29"323 |
| 22° Alonso McLaren MP4-31           | s.t.       |          |          | -       | -      | -      |

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





**VUOLE L'OLIMPIQUE!**

## Lopez prova col calcio

Ricordate Gerard Lopez, tra i proprietari di Genii Capital e per cinque anni team principal della Lotus? Dopo aver ceduto il team alla Renault, Lopez sembrava uscito di scena, ma ora torna al centro dell'attenzione per trattare l'acquisto dell'Olimpique Marsiglia, l'unico team francese ad aver vinto la Coppa dei Campioni nel 1993. Lopez però non potrà fare nel calcio quello che aveva fatto con Raikkonen alla Lotus, quando all'ultimo anno aveva smesso di correre perché non pagato. I calciatori infatti possono mettere in mora il proprio club se non ricevono quanto dovuto.

**SCELTI SULLIVAN E GIAFFONE**

## Due piloti commissari!

Composizione inedita quella del collegio dei Commissari Fia in Belgio. Per la prima volta erano presenti due ex piloti, per la precisione il brasiliano Felipe Giaffone e l'americano Danny Sullivan, nella foto. Coadiuvati dal tedesco Gerd Ennser, abituale commissario del Dtm. I maligni hanno ipotizzato i piloti più blasonati non fossero disponibili, perché ancora tutti in ferie.



**PRIMA RIORGANIZZAZIONE A CURA DI MATTIA BINOTTO**

# La Ferrari si ristruttura così

Pur con il limite per il momento di dovere ricorrere a forze e personale interno, Mattia Binotto sta cercando di organizzare i vari dipartimenti tecnici del reparto corse, dopo il divorzio dalla Ferrari di James Allison. In attesa che arrivino altri nomi magari dotati di maggiore esperienza, il dipartimento della ricerca aerodinamica è stato affidato a Enrico Cardile, che proviene dalle vetture Gt, che sarà coadiuvato da David Sanchez, da quattro anni alla Ferrari e in precedenza alla McLaren, mentre Loic Bigois dovrebbe occuparsi della ricerca in galleria del vento. Promozioni avvenute a scapito di Dirk De Beer, che aveva seguito Allison a Maranello dalla Lotus. Altri cambiamenti hanno interessato i reparti produzione, componenti meccaniche, sospensioni e trasmissione. Per una struttura orizzontale che però non ha nulla in comune con quella della McLaren, come detto da altri. Visto che là, Peter Prodromou controlla direttamente il lavoro di Tim Goss, progettista della vettura, in una struttura più verticistica.

**ERA A SPA E DA MONZA RICOPRIRÀ LA VESTE DI CEO DEL TEAM INGLESE**

## Capito al primo assaggio ufficioso

In abiti borghesi, Jost Capito era presente ai box della McLaren. Ufficialmente il suo lavoro alla McLaren inizierà il 1° settembre e il Gp d'Italia sarà il primo come Ceo della squadra inglese. Capito però dovrebbe vedersi poche volte in pista e

Monza potrebbe essere la sua prima e unica apparizione per il 2016. Ron Dennis infatti vuole che il lavoro di Capito si concentri per ora sugli aspetti organizzativi e finanziari, mentre a Eric Boullier resterebbe la totale responsabilità sui campi di gara.



Lente d'ingrandimento

A sinistra, il 64enne Danny Sullivan, ex pilota di F.1 e membro del collegio dei commissari Fia. Sopra, Lewis Hamilton coi suoi amatissimi cani e, a destra, un pollo fan di Verstappen

**A BARCELLONA IL 6-7 SETTEMBRE**

## Ancora test gomme per Seb

Dopo i test di Fiorano con le gomme XL che saranno utilizzate nel 2017, Sebastian Vettel ci ha preso gusto e ha garantito la sua presenza anche per le prossime prove della Ferrari che si terranno a Barcellona il 6 e 7 settembre. Prove che saranno dedicate allo sviluppo delle gomme slick. Insieme a lui potrebbero esserci Vergne oppure lo stesso Raikkonen, che non ha partecipato ai primi test di Fiorano.

**LA WILLIAMS CORRE AI RIPARI**

## Felipe Massa cambia telaio

A Hockenheim aveva definito la sua vettura "inguidabile" dopo la collisione con la Renault di Palmer. Così in Belgio la Williams ha deciso di cambiare il telaio di Massa, ritornando al numero 02, che il brasiliano aveva utilizzato sino al Gp di Austria.

**CAMBIAMENTO DI ROTTA**

## Track limits più flessibili

Per il Gp del Belgio, i Commissari Fia si sono mostrati più tolleranti rispetto al Gp di Ungheria. I sensori elettronici sono stati posizionati sui cordoli del Raidillon e de Blanchimont, ma solo per "monitorare" la situazione, senza valore di prova. In presenza di tagli di pista reiterati i Commissari hanno preferito decidere volta per volta, verificando se ci fossero stati reali vantaggi nei tempi sul giro.





**DIMOSTRANO SENSIBILITÀ NON SOLO FERRARI E PIRELLI**

## F.1 listata a lutto per il terremoto

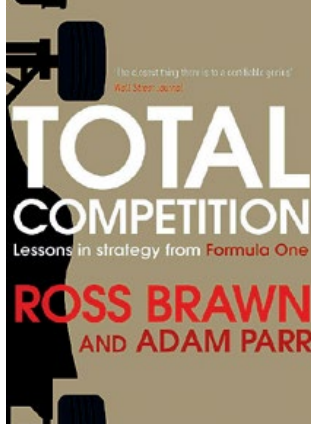
**M**anifestazione di solidarietà di tutto il paddock per le vittime del terremoto che ha colpito l'Italia. Pirelli e Ferrari espongono una bandiera tricolore a lutto e il personale portava al braccio la fascia nera. Anche la Fia ha voluto aderire all'iniziativa e circa 300 fasce nere sono state confezionate giovedì notte, presso un sarto locale.

**CON UNA COPERTURA DI 30 ORE LIVE E TANTE INIZIATIVE**

## Sky in forze per il Gp d'Italia

In occasione del Gp d'Italia d'Italia, su Sky la diretta inizia giovedì 1° settembre, dalle 18.30 alle 19.30 su Sky Sport F1 Hd, con lo speciale #Sfmeets. E la Scuderia Ferrari incontrerà i suoi tifosi in piazza Gae Aulenti, a Milano, con Vettel e Raikkonen dal vivo. Sky trasmetterà l'intero evento sul ca-

nale 207, con la conduzione di Federica Masolin e dedicherà una copertura complessiva di circa 30 ore live, anche sui 5 canali del mosaico interattivo in Alta Definizione, compresa, durante il weekend, anche una lunga chiacchierata tra Jacques Villeneuve e Sebastian Vettel.



**INSIEME CON PARR, EX WILLIAMS**

## Un libro scritto da Ross Brawn

Probabilmente non sarà il libro di confessioni segrete che Ross Brawn avrebbe potuto scrivere, ma comunque è già un ottimo inizio. Insieme ad Adam Parr, ex team manager della Williams, il tecnico inglese ha scritto "Total Competition" opera nella quale analizza tutti gli aspetti relativi al business della F.1, da quelli tecnici a quelli finanziari, amministrativi, i rapporti con Ecclestone e gli altri team. Edito da Simon & Schuster il libro sarà in vendita a partire da novembre, a 17 sterline.

**PER AUMENTARE IL BUDGET**

## Nasr chiede aiuto... in casa!

Nasr ha incontrato Michel Temer, presidente ad interim del Brasile. Entrambi di origini libanesi, Nasr a Temer ha chiesto più aiuto dal governo sulla sponsorizzazione del Banco do Brasil, per andare alla Williams o alla Toro Rosso. Per ora dispone di circa 20 milioni di dollari.



**PROVIENE DA TORO ROSSO**

## Sauber vuole Xevi Pujolar

La Sauber non ha ancora nominato il sostituto del direttore tecnico Mark Smith che ha abbandonato il team alla vigilia del Gp di Australia, ma ora qualche cosa si muove. Con la qualifica di capo degli ingegneri di pista, la Sauber ingaggia Xevi Pujolar, che aveva ricoperto il ruolo di ingegnere di pista di Verstappen alla Toro Rosso. Pujolar sostituisce Tim Malyon.

**QUATTRO TEAM LO PROVANO**

## Halo piace nei test

La Fia ha appena rinviato l'eventuale adozione dell'Halo al 2018, ed ecco che Mercedes, Force India, Toro Rosso e Red Bull, hanno voluto provarlo in pista, fosse solo per un giro. Ufficialmente per vedere come il pilone centrale potesse influenzare la visibilità dei piloti, nei tratti in salita e discesa di Spa. Rosberg ha promosso a pieni voti l'Halo, sostenendo che, anche sulla salita del Raidillon, la visibilità non risulta compromessa.



Test Halo anche per la Mercedes, sopra. A sinistra, militi armati a rafforzare le misure di sicurezza, mentre, al centro, cresce l'attesa per l'impegno Sky al Gp d'Italia



**BEN 50MILA I TIFOSI**

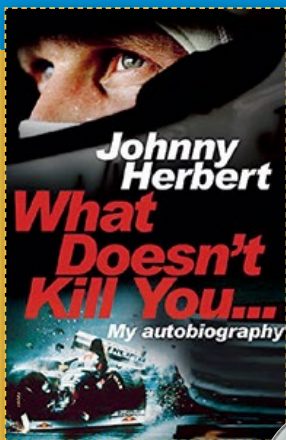
## Olandesi folli per Max

Una vera e propria orda di tifosi olandesi ha invaso il circuito di Spa. Circa 50.000 persone, arrivate dalla vicina Olanda per sostenere Max Verstappen, che hanno contribuito al tutto esaurito, come non si vedeva da tempo. Verstappen ha sfoggiato una nuova livrea del casco, sostituendo la fascia rossa inferiore con il colore arancione. Ormai il colore della "Febbre Verstappen" come viene chiamata su tutti i circuiti. Con il numero 33 esibito con orgoglio, come ai suoi tempi era stato per il 27 di Gilles Villeneuve.

**RICCO DI RETROSCENA**

## Herbert e il suo libro

Si annuncia interessante la biografia scritta da Johnny Herbert, che arriverà in vendita a settembre, col titolo "O quello che non ti uccide...". All'interno l'inglese ha rivelato retroscena su Michael Schumacher, varie personalità incontrate nella sua carriera, e la complessa fase di rieducazione dopo il grave incidente occorsogli quando correva in F.3000.



**ANCHE SE ALLA FORCE INDIA DICONO CHE HA GIÀ FIRMATO**

# Perez irrompe alla Williams

**A**perturbare la trattativa Williams-Button, irrompe Sergio Perez con la forza economica dei suoi numerosi sponsor. Il pilota messicano, sebbene legato da un contratto con la Force India anche per il 2017, vorrebbe cambiare aria, sfruttando il fatto che i suoi sponsor ancora non hanno rinnovato con il team di Vj Malalya. Perez si è offerto alla Williams portando un'eccellente dote di sponsor. Forse per questo motivo, l'ultima offerta economica che la Williams ha proposto a Button, sarebbe stata volutamente troppo bassa per farsi dire di no dal pilota inglese. Per Bob Fernely della Force India, comunque, il problema di perdere Perez semplicemente non si pone, perché il messicano ha già firmato il contratto per il prossimo anno, e alla fine non cambierà nulla. Per quanto riguarda Lance Stroll, il suo corposo programma di test previsto con la vettura 2014, si sarebbe fermato dopo una sessione a Silverstone. Segnale che forse c'è qualche cosa che non va con i suoi sponsor. Bottas invece dovrebbe rimanere alla Williams per altri due anni e l'annuncio potrebbe essere dato in concomitanza del Gp d'Italia.

**IL GRANDE CAPO DELLA F.1 NON È STATO VISTO NEL PADDOCK BELGA**

## Bernie assente tornerà a Monza

In Belgio non c'era Bernie Ecclestone. Cosa strana, visto che le sue ultime assenze ad un Gp risalivano ai tempi del processo Gribowsky. Ecclestone dovrebbe comunque essere presente a Monza, do-

ve probabilmente, sfruttando anche la probabile presenza di Matteo Renzi, l'Acisport vorrebbe dare l'annuncio del rinnovo del contratto per ospitare il Gp d'Italia a Monza sino al 2021.

**UNA GRIGLIA TORMENTATA**

## Mitragliata di penalità!

Oltre alle penalità inflitte ad Alonso ed Hamilton per avere sostituito il motore, altre penalizzazioni sono state inflitte a Ericsson per avere pure lui cambiato la power unit, mentre Gutierrez è stato arretrato di cinque posizioni per avere ostacolato Wehrlein durante le prove libere di sabato. A livello puramente statistico - visto che ora tutte le penalità si scontano in una sola gara, Alonso avrebbe accumulato 60 posizioni di penalità sulla griglia. Il record rimane quello di Jenson Button che nel 2015 in un Gp aveva accumulato addirittura 70 posizioni di penalità. E proprio dopo quell'episodio la Fia decise di cambiare il regolamento, visto che prima le penalità si scontavano su più gare.

**SPODESTATO RICARDO RODRIGUEZ**

## Max in prova, un altro record

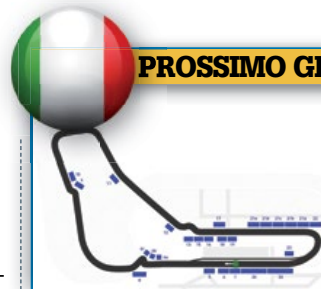
Con il secondo tempo ottenuto in qualifica a Francorchamps, Max Verstappen ottiene un altro record. Diventa infatti il pilota più giovane nella storia della F.1 ad avere preso il via dalla prima fila. Il precedente record apparteneva a Ricardo Rodriguez, che al debutto a Monza nel 1961 con la Ferrari, si era qualificato al secondo posto, al fianco di Von Trips.



A lato, la cover dell'autobiografia di Herbert e, sopra, uno dei tifosi più sorprendenti e inconsueti dell'idolo Max Verstappen

Magnussen, in gara protagonista di uno spettacolare incidente da brivido, a bordo pista poteva contare su tifosi che lo incitavano a rinnovare il contratto...

Lente d'ingrandimento



LA SCELTA ADOTTATA MALGRADO LE PERPLESSITÀ DI MOLTI PILOTI

# Alzata la pressione degli pneumatici

In Belgio la Pirelli ha alzato sensibilmente la pressione minima di gonfiaggio delle gomme: 23,5 psi all'anteriore e 22 psi al posteriore. Decisione tecnica che ha provocato le proteste da parte di molti piloti, che hanno definito la situazione insostenibile. «In tutta la mia carriera non ho mai guidato con gomme dalla pressione così elevata - dice Hamilton - i problemi di blister e surriscaldamento sono enormi».

«È come avere la vettura appoggiata su quattro palloni, zero sensibilità di guida», aggiunge Massa. La Pirelli aveva già informato i team a febbraio, che per il Gp del Belgio la pressione sarebbe stata elevata, per evitare i problemi occorsi nel 2015. Forse però questa volta si è esagerato. Considerando che i miglioramenti cronometrici rispetto al 2015, su ogni pista erano stati quest'anno di circa 2" al giro, questa volta la differenza tra la pole 2015 e 2016 è stata solo di 4 decimi.

GOMME IRROBUSTITE NELLA SPALLA

## Provati set privi di colori identificativi

Durante le prove libere del venerdì, la Pirelli ha fornito due set di gomme supplementari, prive di colori identificativi, sperimentali, per dei test valutativi. Si tratta di gomme più robuste nella spalla, progettate per evitare i problemi con i detriti o con i cordoli, emersi lo scorso anno nel Gp del Belgio con Rosberg e Vettel.

I test saranno ripetuti ora anche nelle prove libere di Monza, poi, se le risultanze saranno positive, la nuova costruzione sarà adottata definitivamente al Gp di Malesia in avanti e verrà mantenuta anche per le gomme più larghe del 2017. La nuova costruzione dovrebbe permettere anche un sensibile abbassamento delle pressioni minime di gonfiaggio.



ECCO SET E MESCOLE PER MONZA

## Così le Pirelli per il Gp d'Italia

Per la prima volta nella stagione, a Monza i piloti di Ferrari e Mercedes avranno fatto una scelta di gomme diverse. A disposizione di Hamilton ci saranno un set di gomme medie, cinque set di gomme soft e sette di gomme supersoft. Rosberg invece disporrà di un set in più di medie e uno in meno di soft.

Situazione analoga in Ferrari, dove Vettel ha preferito un set in più di soft e Raikkonen un set in più di medie. Singolare la scelta della Haas, che ha preferito addirittura nove set di gomme supersoft.

| PILOTA         | WHITE MEDIUM | YELLOW SOFT | RED SUPERSOFT |
|----------------|--------------|-------------|---------------|
| #44 HAMILTON   | 1            | 5           | 7             |
| #6 ROSBERG     | 2            | 4           | 7             |
| #5 VETTEL      | 1            | 5           | 7             |
| #7 RAIKKONEN   | 2            | 4           | 7             |
| #19 MASSA      | 2            | 4           | 7             |
| #77 BOTTAS     | 1            | 5           | 7             |
| #3 RICCIARDO   | 2            | 5           | 6             |
| #33 VERSTAPPEN | 2            | 5           | 6             |
| #27 HULKENBERG | 3            | 2           | 8             |
| #11 PEREZ      | 3            | 3           | 7             |
| #20 MAGNUSSEN  | 1            | 5           | 7             |
| #30 PALMER     | 2            | 4           | 7             |
| #26 KVIAT      | 2            | 4           | 7             |
| #55 SAINZ      | 2            | 4           | 7             |
| #9 ERICSSON    | 2            | 5           | 6             |
| #12 NASR       | 2            | 5           | 6             |
| #14 ALONSO     | 2            | 4           | 7             |
| #22 BUTTON     | 2            | 4           | 7             |
| #94 WEHRLAIN   | 2            | 4           | 7             |
| #31 OCON       | 2            | 4           | 7             |
| #8 GROSJEAN    | 1            | 3           | 9             |
| #21 GUTIERREZ  | 2            | 2           | 9             |



Tifo olandese alle stelle per Max Verstappen, sopra a sinistra, assai arancione pure nelle scarpe, a lato. Eccolo infine con l'olimpionica di eptathlon Nafi Thiam

4 SETTEMBRE

## PARTENZA ALLE ORE 14.00

Monza, Italia  
5793 m / 53 giri / ore 14.00

I PRIMATI

**In prova:** J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1'19"525 media 262,242 km/h  
**In gara:** R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'21"046 media 257,320 km/h  
**Distanza:** M.Schumacher (Ferrari F2003-Ga, 2003) 1H14'19"838 media 247,585 km/h

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

VENERDÌ 2 SETTEMBRE

|            |          |       |
|------------|----------|-------|
| SkySportF1 | libere 1 | 10.00 |
| SkySportF1 | libere 2 | 14.00 |
| RaiSport1  | libere 1 | 10.00 |
| RaiSport1  | libere 2 | 14.00 |

SABATO 3 SETTEMBRE

|            |            |       |
|------------|------------|-------|
| SkySportF1 | libere 3   | 11.00 |
| RaiSport1  | libere 3   | 11.00 |
| SkySportF1 | Qualifiche | 14.00 |
| Rai2       | Qualifiche | 14.00 |

DOMENICA 4 SETTEMBRE

|            |      |       |
|------------|------|-------|
| SkySportF1 | Gara | 14.00 |
| Rai 2      | Gara | 14.00 |

LA GP2 E GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 2 SETTEMBRE

|            |            |       |
|------------|------------|-------|
| SkySportF1 | Gp2 libere | 12.00 |
| SkySportF1 | Gp2 Qual.  | 15.55 |
| SkySportF1 | Gp3 libere | 17.50 |

SABATO 3 SETTEMBRE

|            |            |       |
|------------|------------|-------|
| SkySportF1 | Gp3 Qual.  | 9.45  |
| SkySportF1 | Gp2 Gara-1 | 15.40 |
| SkySportF1 | Gp3 Gara-1 | 17.20 |

DOMENICA 4 SETTEMBRE

|            |            |       |
|------------|------------|-------|
| SkySportF1 | Gp3 Gara-2 | 9.15  |
| SkySportF1 | Gp2 Gara-2 | 10.25 |

IL GP CON



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

# Fosse la **Monza** buona...

**GIRA E RIGIRA, ALLA FERRARI NON NE VA UNA GIUSTA. COSÌ DIVENTA LECITO E PERSINO SACROSANTO IPOTIZZARE CHE IL GIORNO DEL RISCATTO SIA VICINO**

**I fatto è certo:** mai un giorno fortunato. Di quelli in cui ti va di lusso, i guai solo agli altri, una sequenza da perderci la testa. Ferrari, anno 2016: in credito. Ma sì, la macchina non è come doveva essere; ma certo, Vettel ogni tanto mi va in bambola e Kimi pare più rognato di Paperoga. In compenso, una botta di fortuna, mai vista, nemmeno negli infrasettimanali, metti che un meccanico gratti e vinca milioni sette. Così, è lecito, persino sacrosanto, ipotizzare che il giorno giusto, il momento propizio, il colpo gobbo, coincidano con Monza, nel senso del Grand Prix.

Servirà mettere via gli striscioni rossi, visto l'effetto che produce l'abuso di arancione su Verstappen. Calma, piuttosto, profilo basso, la faccia di chi non si aspetta granché, giusto per ingannare 'sto destino grammo. Piuttosto, gufare discretamente, nascosti dagli alberi del parco. In attesa che si verifichi quanto segue, un programmino tanto atteso quanto utile al morale della truppa. Hamilton. Ecco. Lui, che a Monza ambisce, a Monza resta a secco. Fine della benzina nel serbatoio dello scooter, sulla via del circuito. Nessuno sa chi sia, il casco è anonimo come l'abito, un po' meno i due cani al traino. Il fatto è che Gino deve domandare aiuto a dei passanti e i passanti, svegli e brianzoli, lo riconoscono. Qui scatta l'innocuo kidnapping. Il Ginetto viene invitato in un garage di Biassoni e con la scusa di far fare ai suoi cani un selfie insieme a un bassotto a pelo ruvido, viene giù la saracinesca e ciao. Riapertura domenica pomeriggio verso le 17,30, giusto per festeggiare insieme al bassotto l'avvenuto trionfo rosso. Rosberg, invece, a Monza, grippa. Beh, sì: trrrr- sbang. Vuoi che non salti un motore uber alles entro fine stagione?

Ecco, salta all'Ascari, fumata stile Habemus Papam, scene di giubilo di chi stava gufando sino ad un secondo prima, il papa, vestito di rosso, che mi balza al comando. Già perché gli altri, a quel punto, sarebbero fuori gara. Verstappen, più precisamente, sarebbe dentro. In galeraaaaa! Come urlava Giorgio Bracardi a suo tempo. Motivo: un dito nel naso in pieno paddock il sabato pomeriggio, visto dai commissari di gara e subito punito con gli interessi forniti dal senso di colpa che affligge i medesimi per non aver punito Max nemmeno quando ha tentato di cacciare Raikkonen sulla luna, luogo dove peraltro il Kimi si trova da dio. Motivo spiegato nel comunicato Fia: eccesso di maleducazione e assenza di un fazzoletto anche cartaceo.

Poi ci sarebbe da sistemare Ricciardo. Il quale, a differenza degli altri, è dotato di senso dell'umorismo sufficiente per reggere il gioco. Basterebbe invitarlo, sabato sera, in zona Idroscalo, campo dell'Associazione Sportiva Rugby Milano, dove tutti lo aspettano per una partitella con terzo tempo annesso. Giù con le birrette e ciao. Daniel tutto contento, chisseneffrega di Mr. Marko, una pizza, non se ne può più. E poi, una bella festa Ferrari, ci sta, ci sta eccome. Fossero tutti così!

Dunque, ci siamo quasi. I due della Force India non li prendiamo neanche in considerazione perché, va bene tutto, ma qualche avversario da battere può venir buono per salvare le apparenze. Massa farà finta di niente perché sempre stato un signore, Bottas la domenica dorme quasi sempre, mentre Alonso, uno che non ci starebbe mai e poi mai, con il nipote a Monza non batte neanche un chiodino. Doppietta, già che ci siamo. Ferrari prima e seconda, evitando magari di accrocchiarsi alla chicane. Tutti contenti prima di ricominciare le scuole. Perché no?

Tanto il Mondiale lo vincono i crucchi, tanto Gino e Nico lotteranno sino alla fine, tanto la Red Bull ha il suo Newey. Allora: prepararsi. Trovare il garage con il bassotto, per cominciare. Alla partita di rugby ci penso io. Dai! ●

LA PRESSE





**DALL'ARANCIONE  
AL ROSSO VIVO**

Dal colpo d'occhio di Spa, a sinistra, dove il nuovo idolo Max Verstappen è sovrano di tifo e consensi, a quello imminente, più tradizionale e trascinante, in basso, di Monza, dove a prevalere nelle tonalità come sempre è e sarà il Rosso Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

# Gp Italia

## momenti di gloria

RIVIVIAMO GLI ATTIMI PIÙ SIGNIFICATIVI NELLE ULTIME DIECI EDIZIONI DEL GP TRICOLORE, DA SCHUMI ANCORA AL TOP CON LA FERRARI FINO AL DOMINIO CONSOLIDATO DI HAMILTON SU MERCEDES, IN PIENA ERA TURBO-IBRIDA



di Mario Donnini  
foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**ono solo dieci anni e sembra un secolo fa. Gli ultimi due lustri della F.1 a Monza, a ripercorrerli, paiono quasi un film seppiato, eppure rappresentano un passato prossimo ancora caldo e vivo. Sarà l'effetto dell'iperconnessione, il frutto di una civiltà che dimentica e archivia l'attimo subito dopo che è trascorso regalandoci emozioni, fatto sta che il modo più intrigante e onesto di pensare all'importanza e alla godibilità del Gp d'Italia è quello d'andare a ripercorrere i fotogrammi simbolo della sua storia più recente, riscoprendo momenti forti e intensi, che hanno segnato la storia del mondiale, dal 2006 a oggi.

Per esempio per rivivere l'ultimo, struggente guizzo vittorioso di Michael Schumacher in

terra italiana, al volante di una Ferrari. Piuttosto che l'anno dopo, il trionfo di Alonso e della McLaren, a spese di una Ferrari che si vendicherà in Brasile, vincendo il mondiale con Raikkonen.

E poi, nel 2008, quel monologo stupefacente del giovanissimo Vettel al volante della Toro Rosso, sul bagnato. Eppoi la doppietta della BrawnGp, l'ultimo centro della Ferrari a Monza, targato 2010, nonché il duello Schumi-Hamilton del 2011, senza niente in palio, via via fino al successo di Lewis nel 2015, il suo terzo. Perché tutto ciò che accade sull'autodromo è cronaca che in diretta si cristallizza nella storia, introducendoci a un'attesa di imminenti nuovi e indimenticabili capitoli. ●



## 2006

Monza dice ciao per sempre alla favola di Schumi e della Rossa, con un trionfo che strappa più lacrime che applausi. Poi Michael coglierà ancora una vittoria, la 91esima, in Cina, anche se il titolo andrà ancora ad Alonso e alla Renault. La favola del tedesco e del Cavallino che s'esaltarono a vicenda finisce qui, in un mare vermiglio di nostalgia.

## 2007

In un anno delicatissimo e tumultuoso segnato dal duello tra McLaren e Ferrari, Alonso coglie una vittoria pesantissima sull'autodromo brianzolo, davanti all'allora odiato compagno di squadra Hamilton, con Raikkonen che finisce sfiduciato terzo, a quasi mezzo minuto di distacco. Ma "Iceman" alla fine befferà entrambi in Brasile, facendo suo il titolo mondiale...



## 2009

Button e la stupefacente BrawnGp nel mondiale sono in fuga dal Gp iniziale in Australia, ma a Spa hanno vissuto una battuta d'arresto. Ci vuole una reazione secca, per crederci ancora e il colpo di reni BrawnGp arriva a Monza, con la tattica giusta, che permette la doppietta. Barrichello vince davanti a Jenson, che ora sul titolo ci spera davvero e alla fine avrà ragione.



## 2010

Negli Anni '70 spesso Monza era il momento della verità. In un calendario F1 sempre più ampio, il Gp brianzolo può ormai emettere solo verdetti interlocutori e nel 2010 a esaltarsi sono la Ferrari e Alonso, che poi perderanno tutto ad Abu Dhabi. E per la Rossa quello resta a oggi l'ultimo trionfo colto sull'autodromo brianzolo. Sei anni di digiuno che chiedono un riscatto...





# 2008

Tocca al 21enne Vettel scrivere una pagina particolare nella storia della F.1, al volante della Toro Rosso, che due stagioni e mezzo prima si chiamava ancora Minardi. Il giorno della corsa piove e Seb, con l'assetto e il talento giusto, non lascia scampo agli avversari, diretto magistralmente dal muretto box da uno straordinario Ascanelli. Ed è così che il Toro fa strame dei rivali toreri.





## 2011

A volte vincere non è tutto. Alla fine Hamilton (McLaren) sarà quarto e Schumi (Mercedes) solo quinto, in una corsa che va a Vettel su Red Bull. Ma i giri di lotta esaltante tra Lewis e il 42enne Michael passeranno alla storia come uno dei duelli più belli mai visti sull'autodromo monzese, nell'era moderna della Formula Uno.



## 2013

Sebastian Vettel sale un importante gradino verso il quarto titolo mondiale di fila con la Red Bull, cogliendo la seconda vittoria di un'incredibile striscia di nove affermazioni consecutive. Per il tedesco, maestro di Monza, è il terzo centro sull'autodromo.



## 2012

È l'anno del vuoto e delle assenze. Per la prima volta dal 1969 (quando Tino Brambilla girò in prova con la Ferrari, rinunciando al via) un pilota italiano non è di scena nel weekend monzese. E manca pure Grosjean, fermato per intemperanze in eccesso, tanto che sarà sostituito alla Lotus dalla riserva Jerome D'Ambrosio, a sinistra, alla fine anonimo 13esimo.



## 2015

Lewis Hamilton coglie la terza vittoria a Monza, la settima stagionale e la 40esima in carriera, in un anno che gli regalerà il terzo, meritatissimo titolo mondiale, in piena era Mercedes turbo-hybrid. Vettel e la Ferrari, al secondo posto, subiscono 25 secondi di distacco.

## 2014

Nel primo anno dell'era ibrida e del ritorno del turbo, la pista emette il suo verdetto significativo: dominano le Mercedes con Hamilton e Rosberg, seguono le Williams di Massa e Bottas e le Red Bull di Ricciardo e Vettel, quest'ultimo a quasi un minuto. Monza esalta le differenze di potenziale...



Si presenta a Monza primo in classifica

# Prost dice che...

**ALBORETO:** «Prende troppi rischi, spesso è al limite. È più duro lottare con Lauda» - **ZANDVOORT:** «Niki è stato pericoloso, ma sapevo che non mi avrebbe fatto passare» - **MONZA:** «Sarò io a vincere! O almeno, lo spero»

di Cesare Maria Mannucci

**BRANDS HATCH.** Sono ormai quattro anni che Alain Prost corre gli ultimi Gran Premi della stagione con l'ossessione del campionato del mondo. Se in passato molti errori commessi nelle ultime corse furono determinanti nell'economia del risultato finale, quest'anno Prost appare più tranquillo, quasi che la superiorità della McLaren sulla Ferrari, evidenziatasi negli ultimi Gran Premi, abbia contribuito a dare al francese una serenità per lui tutta nuova. Non si è neanche scomposto al termine del Gp d'Olanda quando Lauda si è comportato come nemmeno il miglior Johansson (che ormai corre solo per aiutare Alboreto), avrebbe potuto fare, rischiando oltre il lecito per aggiudicarsi la discussa vittoria. «Michele a Monza, che tempi sta facendo?» era la domanda che Prost ci poneva sempre durante i test di Brands Hatch. In quel momento Johansson si dibatteva tra vecchia e nuova sospensione anteriore, eppure Prost sa che le sette vite della Ferrari possono riuscire in tutto, anche a cambiare l'inguidabile macchina di Zandvoort in una vettura capace di vincere a Monza. Comunque sia, in Italia sarà battaglia grossa, con un Prost forte dei tempi realizzati durante le pre-prove e con un Alboreto consapevole che dal risultato di Monza potrebbe dipendere per la Ferrari, qualcosa di molto più determinante che i semplici nove punti. Sono in gioco molti fattori, che vanno dalla permanenza o no di molti uomini all'interno della squadra, sino alla credibilità sul piano internazionale del pubblico italiano che dovrà fare dimenticare, con una condotta comportamentale il più civile possibile, i sassi e gli insulti indirizzati in un passato certamente non dimenticato sia a James Hunt che ad Alain Prost, rei in quel momento di battersi contro la Ferrari. Prost, da parte sua, si prepara ad affrontare Monza in tutta tranquillità, con la consapevolezza che lo scorso anno ha già affrontato duelli certamente non meno aspri. Del resto, comunque, le sue rivincite quest'anno Alain se le è già prese: René Arnoux, la Renault e Niki Lauda, i suoi grandi nemici, sono usciti dalla F. 1 o sono in procinto di farlo, mentre lui si sta giocando il titolo mondiale, e, per uno giudicato da molti un perdente, non è una soddisfazione da poco.

— Alla vigilia di Monza, quale è il tuo stato d'animo?

«Sono ormai cinque anni che arrivo a giocarmi il titolo nelle ultime battute di campionato, sono

tranquillo perché ormai so come ci si deve comportare in queste situazioni. L'unica cosa a cui si deve pensare è il livello di competitività della propria vettura, e sotto quest'aspetto non dovrei correre alcun rischio».

— Monza '84, Monza '85. Cosa è cambiato? «L'anno scorso arrivai a Monza occupando la seconda posizione, quest'anno sono in testa. A parte questo non è cambiato granché. È diverso sicuramente per gli italiani. Per quanto mi riguarda sono molto più tranquillo. Lottare contro Lauda all'interno della stessa squadra lo scorso anno è stata molto dura. Adesso mi sembra tutto più facile».

— Rispetto alla stagione '84, sembri migliorato. Per adesso non hai commesso nessun errore in corsa. La «lezione» dell'Estoril è forse servita a qualcosa?

«Sicuramente è una questione di esperienza, ma non credo che gli errori che ho commesso nell'84 siano stati determinanti per farmi perdere il campionato. Anche Lauda ne commise, del resto nell'arco di una stagione è impossibile non farne. Riconosco comunque di essere attualmente più calmo e sereno. Lottare contro il proprio compagno di squadra è la cosa più terribile che possa accadere».

— Complessivamente la McLaren è stata la vettura più competitiva nel corso della stagione, tranne in Nord America. Cosa successe a Montréal e Detroit, ed è vero che la squadra si stava per spaccare?

«I problemi non furono tanto nella squadra, quanto piuttosto sulla macchina. A Montréal abbiamo incontrato grandi difficoltà sul piano del consumo; lo scorso anno fu la stessa cosa, ed è una situazione del tutto inspiegabile dal momento che il nostro motore è forse quello che consuma di meno. Sarà per le caratteristiche specifiche del nostro propulsore, ma a Montréal siamo sempre costretti a ridurre sensibilmente la pressione per poter finire la corsa. A Detroit ci sono stati problemi con i freni, ma direi che la squadra ha superato bene quel momento, tanto più che la Ferrari sembrava aver messo le ali ai piedi. Ci siamo seduti attorno ad un tavolo, io, Niki, Dennis e Barnard e abbiamo fatto il punto della situazione. Era la nostra macchina che non andava più, oppure la colpa era delle piste? Le risposte potevano venire solo dai circuiti veloci, e dal Paul Ricard abbiamo capito che la macchina era tornata quella della stagione '84. Tutto si è svolto comunque con estrema tranquillità, senza nessun isterismo o paura immotivata».

«Il pubblico italiano non ce l'ha con me, ma con chi combatte la Ferrari. Io chiedo solo che non mi lancino sassi o bottiglie sulla testa. In Italia o mi amano o mi odiano alla follia»  
(FotoNoris)

— Quest'anno avete mutato radicalmente la sospensione posteriore. Dalla struttura a bilanciere siete passati ai triangoli sovrapposti. Per voi tutto è filato liscio, mentre la Ferrari è dall'inizio dell'anno che è tormentata da un inefficace funzionamento delle sospensioni...

«Non credo che gli attuali problemi della Ferrari siano solo nelle sospensioni. Per me sono più carenti sotto l'aspetto aerodinamico, credo che sia quello il loro vero problema, mentre per il motore hanno fatto dei progressi enormi. Tra Ferrari e McLaren c'è una profonda differenza nella filosofia costruttiva. Quando McLaren presenta una macchina nuova in pista, la vettura è già all'optimum, durante l'anno ha solo bisogno di leggere evoluzioni. Ferrari invece preferisce provare in continuazione nuove soluzioni. Sono due diverse maniere di fare la F.1. Il nostro attuale vantaggio è comunque ascrivibile ad una miglior efficienza aerodinamica».

— Pregi e difetti di Alboreto?

«Per il momento credo che Alboreto sia molto calmo, e in questa situazione è certamente una dote. Il suo difetto, che però potrebbe essere anche una qualità, è che in queste ultime corse sta attaccando moltissimo, prendendo tanti rischi. Per il momento non ha commesso errori, ma è sovente al limite, sia in partenza che nelle fasi di sorpasso. Sia al Nürburgring che in Olanda avrebbe potuto essere coinvolto in un incidente».

— È più duro lottare per il campionato con Alboreto o con Lauda?

«Credo sia stato più duro con Lauda. Niki aveva un terribile desiderio di vincere, lo stesso che comunque credo abbia Alboreto. Della Ferrari, anche se adesso appare in crisi, temo la capacità di ribaltare in brevissimo tempo anche le situazioni che in apparenza sembrano irrisolvibili. Con Lauda sapevo che senza incidenti



## Un'ascesa trascinate

**D**imenticate completamente l'Alain Prost passato alla storia per i quattro campionati del mondo vinti. Il pluriridato in grado di regalare notti e pomeriggi insonni ad Ayrton Senna, tra la

fine degli Anni '80 e l'inizio dei '90. Il pilota francese a 1985 inoltrato era ancora a tutti gli effetti un personaggio in cerca d'autore, favoritissimo e lanciatissimo nella lotta con Michele Alboreto e



meccanici sulla mia vettura ero più veloce, con la Ferrari non sai mai cosa possono inventare. Adesso la mia macchina è più competitiva, ma lo sarà sino ad Adelaide?».

— Per te questo è l'anno delle rivincite. Sia Lauda sia Renault abbandonano a fine stagione la F.1. Cosa pensi di questo ritiro simultaneo, e la cosa ti dà soddisfazione?

«Non amo parlare di rivincite, la cosa non mi dà piacere. Quando me ne andai dalla Renault dissi che con quel tipo di organizzazione non avrebbero mai potuto vincere niente e che presto avrebbero dovuto chiudere, e i fatti mi hanno dato ragione. Per quanto riguarda Lauda avrei preferito averlo ancora come compagno di squadra. Il suo problema è che non ha più la stessa motivazione e che, in torto, crede che la squadra adesso sia dalla mia parte. Lauda non si trova bene con Ron Dennis, e in questa situazione la cosa migliore per lui è abbandonare la F.1».

— Spesso sei stato dipinto come un perdente, perché?

«È molto facile dire questo. Nella mia carriera ho vinto venti Gran Premi. Chi mi dà del perdente dovrebbe come minimo aver vinto di più, e non mi sembra siano poi in tanti. Per vincere un campionato, oltre all'intelligenza ed una buona macchina, occorre anche molta fortuna, e sino ad oggi non posso certo dire di essere stato fortunato. Avrei già potuto essere due volte campione del mondo, e se questo non è successo, non credo sia per colpa mia. È sempre difficile stabilire se un titolo si perde per una uscita di strada, o per un ritiro a causa della rottura del motore o del cambio. Se non avessi il temperamento che ho, se non attaccassi in continuazione non avrei vinto venti Gran Premi, probabilmente ne avrei vinti dieci».

— Con Prost la Renault avrebbe potuto essere

campione del mondo?

«Credo di sì. La cosa fondamentale era cambiare il sistema organizzativo. Hanno voluto gestire il programma Formula Uno, con la stessa mentalità con la quale gestiscono la produzione. Non è certo con persone che provengono dal settore qualità che, messe poi in Formula Uno, si possono vincere dei campionati. Hanno commesso il grande errore psicologico di programmare la vittoria nel campionato del mondo, una cosa del tutto non preventivabile e che sfugge a qualsiasi logica industriale. In F.1 tutti corrono per vincere, ma se questo non succede, non deve essere visto come una tragedia. Ferrari è trent'anni che corre pensando di vincere, tuttavia anche se non ottengono il risultato, continuano per la loro strada. Alla Renault c'erano duecentocinquanta persone, quando ne sarebbero bastate ottanta. Ogni corsa era vissuta come un vero dramma, c'erano troppe pressioni psicologiche da sopportare. Alla McLaren c'è un clima del tutto differente».

— Perché Ron Dennis ti ha sempre preferito a Lauda?

«Non credo che questo sia del tutto vero. Probabilmente rispetto a Lauda sono più "facile da vivere". L'unica cosa che per me conta è avere una vettura competitiva e un rapporto di reciproca fiducia con la propria squadra. Con Lauda forse ci sono stati altri problemi, Niki chiedeva altre cose. Lo scorso anno Ron Dennis sperava fossi io a vincere il campionato del mondo, non come molti hanno detto per ragioni economiche, in quanto alla McLaren i soldi non sono un problema, ma perché voleva aver in squadra due campioni del mondo. Probabilmente pensava anche che io lo meritassi più di Lauda».

— Ripensando alla corsa di Zandvoort, quale era il tuo stato d'animo dopo la corsa. Verso

Lauda cosa provavi, rancore o stupore?

«Ero molto sorpreso perché Lauda ha avuto dei momenti in cui è stato molto duro, al limite del pericoloso. Il problema è stato che negli ultimi giri Niki ha aumentato considerevolmente la pressione di sovralimentazione, un rischio che non ho voluto correre per la paura di rompere il motore. Sapevo che Niki non mi avrebbe mai lasciato passare, in merito a questo non c'era nessun ordine di scuderia, e anche se ci fosse stato, Lauda non lo avrebbe rispettato di certo. Non ero comunque deluso, era una situazione differente da quella di Arnoux alla Renault, nel Gp di Francia del 1982. In quell'occasione Arnoux aveva promesso che mi avrebbe aiutato, invece ciò non accadde. Lì ero deluso perché i patti non erano stati rispettati, ma in Olanda è stata una cosa diversa. Probabilmente se avessi avuto io cinque punti e Lauda cinquanta e in lotta per il campionato mi sarei comportato in maniera differente, aiutando Lauda, ma considerando che alla fine della stagione Niki si ritirerà, è comprensibile che voglia chiudere in bellezza».

— A Monza hai sempre avuto problemi con il pubblico italiano, perché?

«Credo che tutto vada fatto risalire al 1983, quando la Renault volle a tutti i costi farmi proteggere a Monza da dei gorilla, delle guardie del corpo. Una situazione fastidiosa che non piacque a nessuno. In precedenza c'erano state delle polemiche con Arnoux, e in quel momento Arnoux era pilota della Ferrari. Non credo che gli italiani siano cattivi nei miei confronti. È normale che facciano il tifo per la Ferrari, quello che non è normale e che non accetto, è che mi lancino dei sassi o delle bottiglie sulla testa...».

— Hanno fatto questo perché ti chiami Alain Prost, oppure perché lottavi contro la Ferrari? «Sicuramente perché ero in lotta con la Ferrari. Del resto mi sono accorto che con gli italiani le mezze misure non esistono. O mi amano alla follia, oppure mi detestano con tutte le loro forze».

— Quando nell'84 ti hanno preso a sassate, cosa hai pensato?

«Era una cosa che non capivo. Il mio primo istinto sarebbe stato quello di lanciarmi in mezzo alla gente e battermi, era una cosa che non accettavo e non meritavo. Ero più deluso per i sassi che per il ritiro».

— Vivi l'ossessione di diventare campione del mondo?

«Assolutamente. Alla notte dormo tranquillamente, sono felice ugualmente anche senza essere campione del mondo. Anche la sera prima del Gp del Portogallo all'Estoril ero del tutto rilassato. Più ho della pressione intorno a me, e più mi sento tranquillo e sicuro di non commettere errori, l'ho dimostrato lo scorso anno vincendo le due ultime corse. Quando ho sbagliato qualcosa era perché ero forse un po' deconcentrato».

— A Monza chi vince?

«Io, spero proprio di vincere. Stranamente tutte le volte che ho sognato di vincere il campionato del mondo, questo coincideva proprio con la vittoria di Monza. Speriamo sia la volta buona...».

la Ferrari per il titolo mondiale, ma ancora a tutti gli effetti a secco di allori iridati e martoriato nelle quattro stagioni precedenti prima dalla scarsa affidabilità della Renault e poi nel 1984 dal duello perso per mezzo punto con Lauda, compagno di squadra alla McLaren-Tag-Porsche. In pieno 1985 Prost, piaccia o no, era considerato in fatto di titoli un perdentone con tutto ancora da dimostrare.

Ebbene, in questa intervista pre-Monza il campione francese mostra senza falsi pudori un carattere e una determinazione che poi presto lo condurranno al primo titolo iridato, grazie a una McLaren turbo Tag-Porsche dal potenziale terrificante e alla contemporanea crisi di affidabilità e prestazioni della Ferrari. E così Alain completa la sua metamorfosi. Da predato a predatore. ●

# 50 anni dal giorno di Lulù

DA MEZZO SECOLO ESATTO A MONZA NON VINCE UN ITALIANO CON LA FERRARI L'ULTIMO A RIUSCIRCI FU SCARFIOTTI. ECCO COME FECE SUO IL GP EDIZIONE '66

di **Mario Donnini** - foto **Sutton-Images.com**

**M**ezzo secolo esatto è passato dal successo di Lodovico Scarfiotti al Gp d'Italia a Monza 1966, con l'altra Ferrari di Mike Parkes che lo scortò fino al traguardo. Con nell'aria le note della marcia trionfale dell'Aida che chiunque era presente percepiva e evocava all'interno di un personalissimo e allo stesso tempo collettivo momento magico mai dimenticato.

In altre parole, sono trascorsi cinquant'anni dall'ultimo centro di un italiano Ferrarimunito sull'autostrada gremita di pubblico grondante d'entusiasmo orgoglioso e chissà quanti altri ne vivremo prima che l'evento possa ripetersi, manco si trattasse della cometa di Halley.

Solo a ricordargli domenica 4 settembre 1966, l'ingegnere Mauro Forghieri, al tempo timoniere tecnico della Rossa, va subito sul versante umano: «Lodovico era un amico prima ancora che un pilota Ferrari. Un uomo simpatico, al quale piaceva ridere: questo me lo rendeva compatibile e apprezzabile. Poi, certo, sapeva guidare».

Il marchigiano d'origine piemontese era parente stretto di Gianni Agnelli. Non solo. Suo nonno, Lodovico senior, era stato cofondatore e primo presidente Fiat, dal luglio 1899 all'agosto 1908. «Era di buona famiglia, sì, e si avvertiva perché era un vero signore, nel senso classico del termine.

Poi c'è l'aspetto tecnico. Quel giorno Scarfiotti portava in gara lo sperimentale motore 3 valvole che rappresentava un passo avanti per la Ferrari del futuro, perché aveva il pregio della semplicità e poteva essere prodotto utilizzando attrezzature che già avevamo, consentendo notevoli risparmi. Per la Ferrari dell'epoca voleva dire tantissimo».

Per quale motivo fu scelto proprio Scarfiotti per portare in gara l'atteso 3 valvole? In fondo quel giorno per voi erano in gara la punta di diamante Bandini e il pilota collaudatore Parkes: la possibilità di scelta era ampia, no? «Su Bandini c'erano forti pressioni e aspettative, su Scarfiotti no. Nessuno

si attendeva troppo da lui, per questo era l'uomo giusto per quell'importante assaggio. E così fu. Sottolineo anche che quella era una vera squadra, perché era formata da gente assai diversa, come l'altolocato Scarfiotti, l'umile e fortissimo Bandini e il preparato galantuomo Parkes, ma tutti avevano in comune il fatto di anteporre gli interessi della Ferrari ai propri».

Il 1966 fu un anno tormentato per voi, il primo della F.1 con motori aspirati di 3000 cc che all'inizio vi vedeva favoritissimi da Surtees ma poi il sogno si sfaldò col licenziamento dell'inglese nel post-Le Mans, consegnando di fatto il mondiale a Jack Brabham e alla sua monoposto dotata del modesto motore Repco. «Vero. In corso d'opera avemmo anche problemi di gomme - tanto che cambiammo fornitore -, e scioperi. Alla vigilia di Monza c'era bisogno di qualcosa di bello e importante e il trionfo di Scarfiotti incarnò tutto questo. Un segnale di forza e di rinascita per la Ferrari».

L'inizio gara per Scarfiotti fu poco brillante, ma tutti gli atleti protagonisti finirono per uscire ben presto di scena, mentre lui recuperò brillantemente, fino a issarsi in testa, scortato dal fido compagno di squadra Mike Parkes. Ingegnere, ci furono ordini di scuderia? Per caso dal muretto box lei segnalò di mantenere le posizioni, oppure quella

disciplinata parata trionfale tutta tricolore si rivelò spontanea? «Niente ordini di scuderia, lo giuro. Tutto spontaneo. Lo stesso Parkes era un grande signore e un uomo intelligente: preferì proteggere Lodovico fino alla bandiera a scacchi». L'importanza pratica di quella vittoria nella storia Ferrari? «Tanta, tantissima, perché il 3 valvole, ben adattato, fu scelto per equipaggiare l'anno dopo la P4 nel vittorioso mondiale Marche. Monza '66 segnò una svolta e il commendator Ferrari lo ricordava spesso portando quell'impresa come esempio della forza di reazione del Cavallino Rampante».



## UN TRIONFO INATTESO E SCACCIACRISI

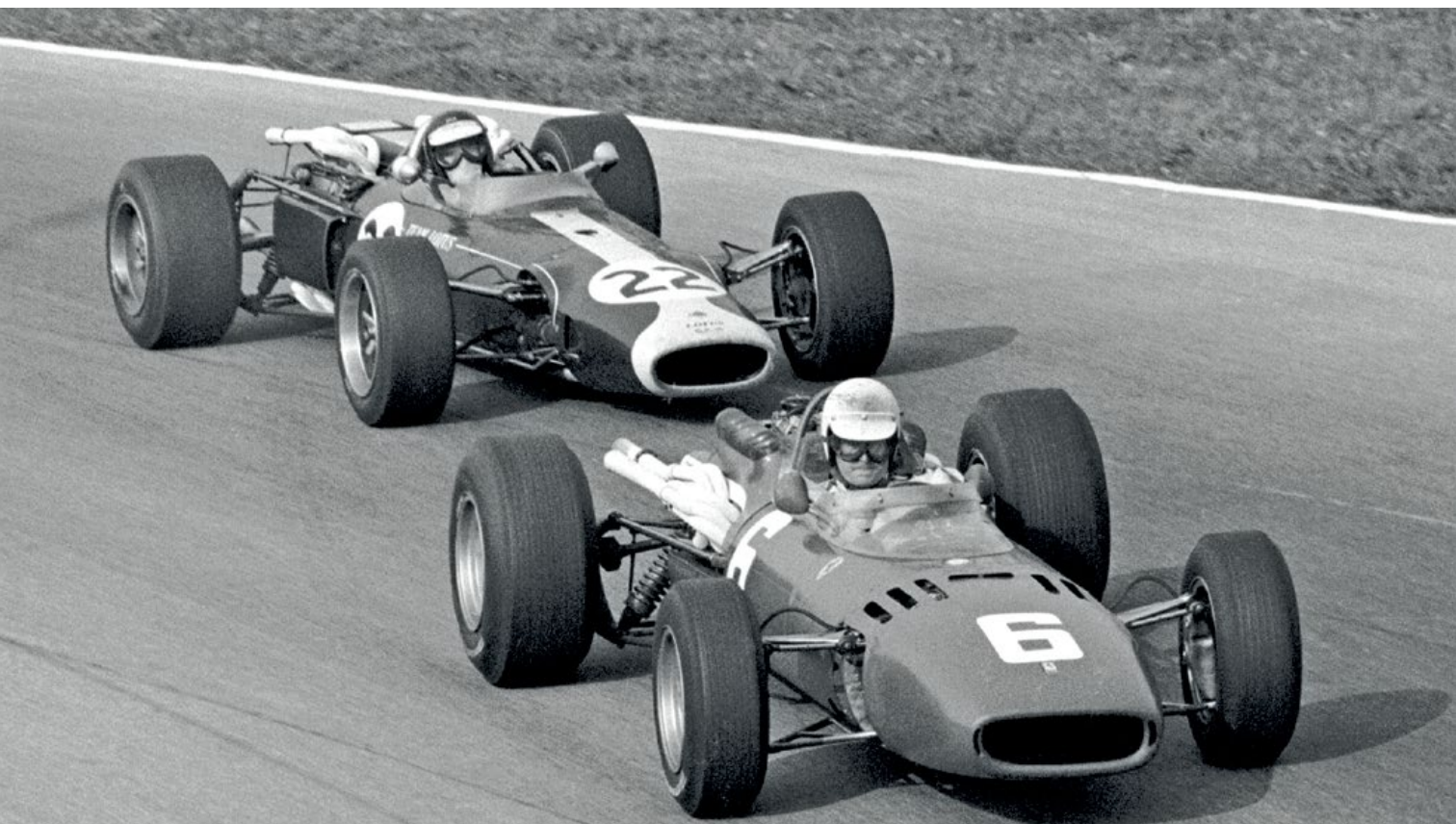
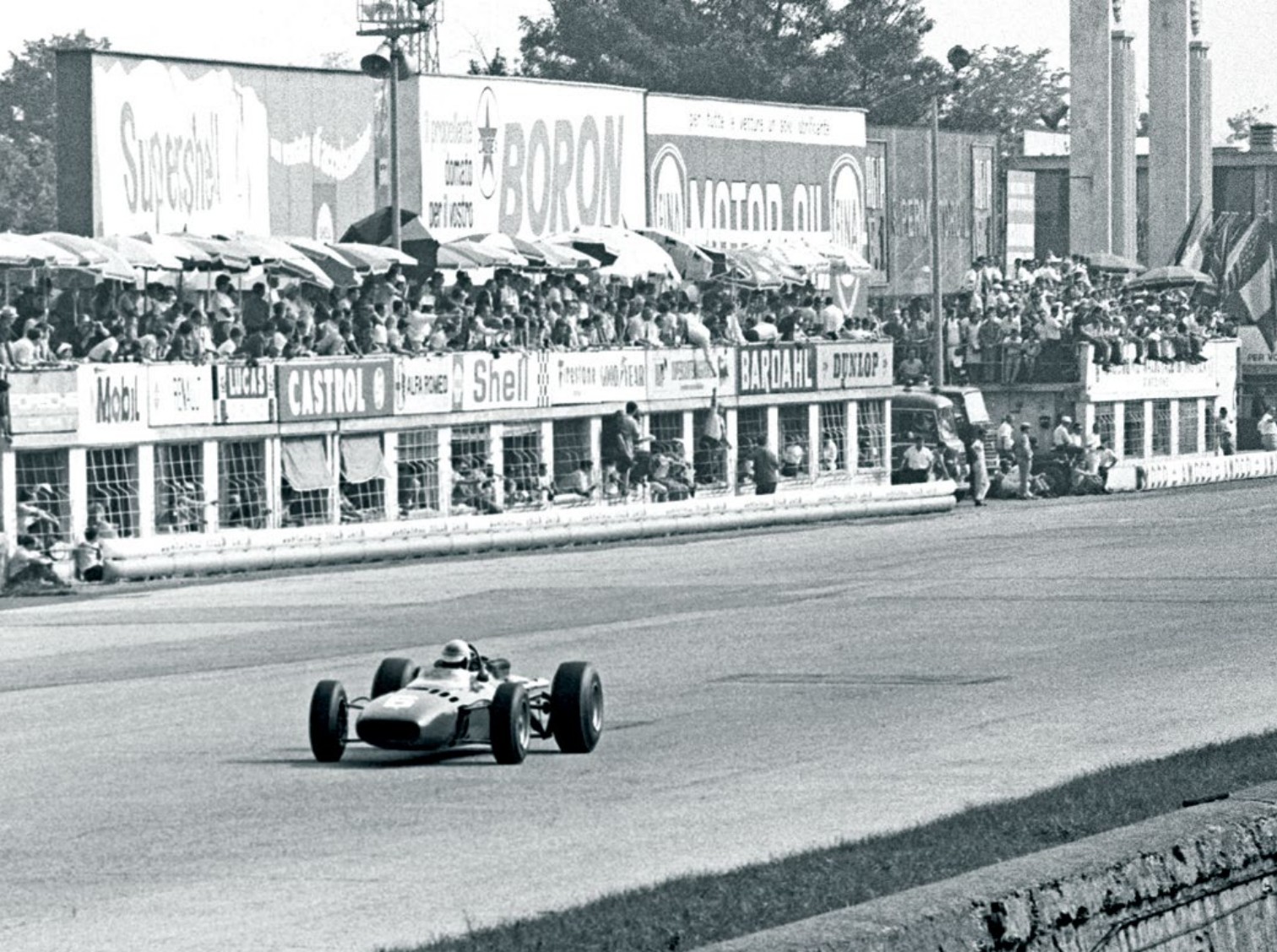
Scarfiotti, a destra, al volante della Ferrari dotata di motore tre valvole fende il rettilineo di Monza 1966. Sotto, è davanti alla Lotus di Clark, poi costretto al ritiro col cambio kappa



QUELLA  
DI SCARFIOTTI  
FU UNA VITTORIA  
RIGENERANTE, CHE  
FERRARI POI CITAVA  
MOLTO SPESSO

MAURO FORGHIERI







# Prema in salsa belga

**I SUCCESSI DI GASLY E GIOVINAZZI LANCIANO LA COPPIA DEL TEAM ITALIANO IN ORBITA. E ORA NELLA SFIDA DI MONZA...**

di [Alessandro Gargantini](#)

**S**PA - Un inatteso passo falso del temutissimo Sergey Sirotkin, dominatore nel precedente appuntamento di Hockenheim, consente al duo della Prema Racing composto da Pierre Gasly e Antonio Giovinazzi di balzare al vertice della graduatoria generale. Un risultato davvero rimarchevole per una squadra al debutto nella serie, che ha nell'italiano un pilota rookie. Sul tracciato delle Ardenne, i due piloti del team veneto sono stati grandi protagonisti, spartendosi le due vittorie. Nella Feature Race, il ventenne di Rouen ha approfittato di un problema alla frizione del compagno di scuderia, che gli aveva soffiato la pole, per portarsi dopo una manciata di giri al comando e dominare la corsa.

Alle spalle del pilota test della Red Bull,

hanno chiuso in tandem i britannici Jordan King e Alex Lynn. Nella Sprint Race, Antonio Giovinazzi si è rifatto con gli interessi, cogliendo il terzo successo stagionale davanti all'ottimo rookie del team Rapax Gustav Malja, che negli ultimi tempi ci ha sorpresi grazie a prestazioni di assolu-

to rilievo. Il biondo svedese è riuscito nella fase centrale della corsa a difendersi dalle minacce di Luca Ghiotto, che sul finale ha ben controllato un arrembante Pierre Gasly. Il francese, che in un

contatto con Oliver Rowland, nel corso del primo giro aveva danneggiato la bandella superiore dell'ala anteriore, si è reso protagonista di un focoso recupero. La quarta posizione consente al pupillo di Helmut Marko di rispondere alla bella vittoria di Giovinazzi, che rimane distanziato di di-

ciassette lunghezze dal compagno di scuderia. Sui saliscendi del tracciato belga i colori italiani sono stati assoluti protagonisti. Oltre ai successi della Prema Racing e del ventiduenne di Martina Franca, va sottolineato l'ottimo lavoro del Team Rapax, che ha ben accudito la crescita di Gustav Malja, portandolo velocemente nella zona podio. Molto positivo anche il bilancio del Team Trident. Luca Ghiotto è stato protagonista di una splendida rincorsa nella manche del sabato, dove ha recuperato dalla quattordicesima posizione sullo schieramento di partenza sino alla settima piazza finale, e di un convincent-

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gasly; 2. King; 3. Lynn.  
Gara-2: 1. Giovinazzi; 2. Malja; 3. Ghiotto.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





te podio il giorno successivo, a conferma dell'ottimo potenziale dell'abbinamento tutto tricolore con la scuderia milanese. Il team lombardo ha dipinto completamente di nero il musetto della vettura del pilota di Arzignano come segno di vicinanza alle persone colpite dal sisma che ha funestato le regioni centrali del nostro Paese. Anche la Prema Racing, ha esposto una banda nera sul frontale della Dallara di Giovinazzi. Tornando ai nostri portacolori, ancora una volta ha dato il massimo Raffaele Marciello, che ha avuto alcuni problemi di degrado sugli pneumatici posteriori, riuscendo comunque a cogliere un quarto e un quinto posto che gli permettono di mantenere la terza posizione in graduatoria generale, pur distanziato di nove punti da Giovinazzi. È sceso al quarto posto Sergey Sirotkin, che non si è più ripreso dopo alcuni errori in qualifica. Il ventenne moscovita ha chiuso al nono posto la prima frazione e si è scontrato con il connazionale Markelov nella seconda. Le gerarchie al vertice della graduatoria generale sono comunque tutt'altro che consolidate, e già nell'appuntamento di settimana prossima a Monza potrebbero arrivare grosse sorprese. ●

#### PODIO TRICOLORE NELLA SPRINT RACE

La gara della domenica a Spa è tutta da festeggiare per gli italiani perché sul podio, in alto, sono saliti il vincitore Antonio Giovinazzi, in alto a sinistra, e Luca Ghiotto terzo, in basso a sinistra, ma anche tutte le tre compagini del nostro paese, con Prema seguita da Rapax e Trident. Quarto e quinto posto per Raffaele Marciello, a destra, mentre un passo falso per Sergey Sirotkin, a destra in basso



## Gasly specialista nel botta e risposta

**NONOSTANTE GIOVINAZZI GLI ABBAIA TOLTO LA GIOIA DELLA POLE POSITION, NON HA PERSO LA CALMA ED HA RISPOSTO VINCENDO LA FEATURE RACE**

**P**ierre Gasly è un ragazzo che sa incassare, sorridere, e subito dopo compiere la mossa giusta, senza farsi prendere dalle emozioni. Era successo dopo il Red Bull Ring, quando un errore in pista sembrava avergli fatto perdere certezze, e invece dalla corsa successiva di Silverstone è tornato più forte di prima. Ed è successo anche sulla pista di Spa. Era lui il re della pole. Senza dubbio, il giro veloce è una delle sue doti più micidiali. Non a caso, i suoi rivali lo chiamano "Mister Pole Position". E quando sul finale delle qualifiche il suo compagno di scuderia Antonio Giovinazzi gli ha rifilato un decimo, mettendolo alle sue spalle, il francese c'è rimasto di sasso. Ma anche questa volta è stato al gioco, si è prestato per le foto di rito per poi riscattarsi con

una corsa perfetta il giorno successivo, una performance che gli è valsa il terzo successo nella Feature Race, la corsa più importante, e un bel passo avanti in graduatoria generale.

Anche questa volta, il ventenne di Rouen non si fa prendere dai festeggiamenti e rimane focalizzato sulla prossima gara. «Questo successo è importante, ma non è fondamentale per la corsa al titolo. Nel precedente appuntamento in Germania Sirotkin ha recuperato in una volta sola quaranta punti, quindi fino alla fine dovremo correre gara per gara, senza fare troppi calcoli. Quel che mi conforta è la qualità della macchina che la Prema Racing mi mette a disposizione: è davvero perfetta e con un mezzo così è più facile spingere!». ●





# Cavallini arrapanti

**LECLERC E FUOCO COMPAGNI IN FDA E ADESSO  
SEMPRE PIÙ RIVALI NELLA CORSA AL TITOLO**

di Alessandro Gargantini

**S**PA - Il verdetto è molto chiaro: sarà Antonio Fuoco il principale antagonista di Charles Leclerc nella corsa al titolo della Gp3 Series. Quando mancano soltanto tre appuntamenti alla fine del campionato, il divario tra i due è di ventidue punti, ma la lotta per il vertice non è affatto chiusa. Sul tracciato delle Ardenne, il pilota monegasco della Art Grand Prix, dopo aver siglato la pole, ha artigliato una incontrastata vittoria nella Feature Race ed un sesto posto, caratterizzato da qualche errore di troppo. Antonio Fuoco ha risposto con una quarta posizione e una vibrante piazza d'onore nella Sprint Race, nella quale il pilota del team Trident ha recuperato tre posizioni rispetto alla piazzola in griglia.

*«In questo fine settimana abbiamo svolto un ottimo lavoro! Ho recuperato la seconda posizione in graduatoria generale e, soprattutto nella Sprint Race, abbiamo mostrato un passo molto convincente - ci ha raccontato ventenne calabrese - Qui abbiamo dato il massimo, ma adesso dobbiamo pensare all'appuntamento di Monza, dove voglio spingere ancora di più per ritrovarmi davanti già in qualifica».*

Alex Albon, che occupava la prima posizione nella classifica di campionato alla vigilia della gara Belga, a causa di un fine settimana storto ora è precipitato al terzo posto. *«Siamo assolutamente in corsa per il titolo, ma non voglio fare calcoli - ha concluso Fuoco - D'ora in poi abbiamo davanti a noi tre finali, che dovrò affrontare una ad una!».*

Sul tracciato immerso nella foresta delle Ardenne si sono messi in mostra anche

Jack Aitken e Jake Dennis, schierati dalla Arden International. Il campione in carica della F.Renault 2.0 europea ha abbinato al primo successo stagionale, ottenuto nella Sprint Race, una quinta posizione. Molto positivo anche il bilancio di Dennis, che ha colto una seconda e una quinta piazza. Il difficile inizio della stagione tiene i due inglesi lontani dalle posizioni più nobili della graduatoria. Nyck de Vries è salito sul gradino più basso del podio nella Feature Race, ma non è riuscito ad andare oltre l'ottava posizione nella corsa del giorno successivo. Il pilota dei Paesi Bassi mantiene comunque il quarto posto in graduatoria generale. Note positive anche per l'italiano Santino Ferrucci, che ha colto domenica il primo podio stagionale. Giuliano Alesi ha preso, giro dopo giro, confidenza su una delle piste più difficili della stagione. Dopo aver faticato in qualifica, il francese ha tirato fuori le unghie nella Feature Race, acciuffando il suo primo punto stagionale.

## Leclerc il ritratto della felicità

Dopo alcuni appuntamenti nei quali aveva avuto problemi con il degrado delle coperture, in Belgio Leclerc sembra aver trovato la ricetta giusta per conciliare performance e pneumatici.

*«Ce l'auguriamo! Anche qui non eravamo partiti col piede giusto. - ha spiegato il capoclassifica della Gp3 - Il venerdì ho fatto una simulazione di gara poco confortante. Abbiamo analizzato tutto ed ho apportato alcuni cambiamenti al mio stile di guida, che questa volta si sono rivelati efficaci. Dopo aver faticato col primo treno di gomme soft, col secondo ho subito ottenuto la pole. Nella Feature Race ho amministrato al meglio i miei rivali, e non sono andato in crisi di gomme come era successo in Germania. Ora il mio rivale principale in graduatoria è diventato Antonio Fuoco: è lui il rivale più pericoloso nella corsa al titolo. Ho un buon vantaggio, ma sarà una partita a scacchi fino alla fine».* ●

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Dennis; 3. De Vries. Gara-2: 1. Aitken; 2. Fuoco; 3. Ferrucci.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## DUE SFIDANTI PER UN TITOLO

Pole position e grande vittoria nella Feature Race per Charles Leclerc, in alto, ma i risultati di Antonio Fuoco, in basso, rendono il calabrese il rivale numero uno del monegasco



# CONTI EDITORE S.r.l.

Sede in Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Capitale sociale Euro 1.550.000,00 i.v. - Iscritta al Registro Imprese di Bologna al n. 00301290375 - Rea 192045  
Società soggetta a direzione e coordinamento di Corriere dello Sport S.r.l.

## Bilancio al 31 dicembre 2015

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

### Stato patrimoniale attivo

|  | 31/12/2015        | 31/12/2014        |
|--|-------------------|-------------------|
| <b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b><br>(di cui già richiamati) |                   |                   |
| <b>B) Immobilizzazioni</b>   |                   |                   |
| <i>I. Immateriali</i>  |                   |                   |
| 2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità                                     | 379.802           | 506.403           |
| 3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno               | 13.068            | 3.628             |
| 4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili                                     | 28.868            | 30.677            |
| 7) Altre   | 115.266           | 127.559           |
|  | 537.024           | 668.267           |
| <i>II. Materiali</i>   |                   |                   |
| 1) Terreni e fabbricati  | 3.176.796         | 3.294.383         |
| 2) Impianti e macchinario  | 35.787            | 43.447            |
| 3) Attrezzature industriali e commerciali  | 5.220             | 9.580             |
| 4) Altri beni  | 77.874            | 87.824            |
| 5) Immobilizzazioni in corso e acconti   | 27.981            | 20.191            |
|  | 3.323.657         | 3.455.425         |
| <i>III. Finanziarie</i>  |                   |                   |
| 1) Partecipazioni in:  |                   |                   |
| d) altre imprese   | 151               | 151               |
| 2) Crediti   |                   |                   |
| d) verso altri   |                   |                   |
| - oltre 12 mesi  | 24.167            | 29.967            |
|  | 24.167            | 29.967            |
|  | 24.318            | 30.118            |
| <b>Totale immobilizzazioni</b>   | <b>3.884.999</b>  | <b>4.153.810</b>  |
| <b>C) Attivo circolante</b>  |                   |                   |
| <i>I. Rimanenze</i>  |                   |                   |
| 1) Materie prime, sussidiarie e di consumo   | 104.924           | 104.924           |
| 4) Prodotti finiti e merci   | 164.996           | 305.254           |
|  | 269.920           | 410.178           |
| <i>II. Crediti</i>   |                   |                   |
| 1) Verso clienti   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 3.855.989         | 1.609.135         |
|  | 3.855.989         | 1.609.135         |
| 3) Verso imprese collegate   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 211.046           | 419.207           |
|  | 211.046           | 419.207           |
| 4) Verso controllanti  |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 1.294.652         | 1.155.161         |
|  | 1.294.652         | 1.155.161         |
| 4-bis) Per crediti tributari   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 251.701           | 118.160           |
| - oltre 12 mesi  |                   | 18.378            |
|  | 251.701           | 136.538           |
| 5) Verso altri   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 1.091.452         | 1.673.872         |
| - oltre 12 mesi  | 20.272            | 20.272            |
|  | 1.111.724         | 1.694.144         |
|  | 6.725.111         | 5.014.185         |
| <i>IV. Disponibilità liquide</i>   |                   |                   |
| 1) Depositi bancari e postali  | 98.770            | 207.257           |
| 3) Denaro e valori in cassa  | 5.595             | 1.061             |
|  | 104.365           | 208.318           |
| <b>Totale attivo circolante</b>  | <b>7.099.396</b>  | <b>5.632.681</b>  |
| <b>D) Ratei e risconti</b>   |                   |                   |
| - vari   | 167.201           | 281.067           |
|  | 167.201           | 281.067           |
| <b>Totale attivo</b>   | <b>11.151.596</b> | <b>10.067.558</b> |

### Stato patrimoniale passivo

|  | 31/12/2015        | 31/12/2014        |
|--|-------------------|-------------------|
| <b>A) Patrimonio netto</b>                                     |                   |                   |
| <i>I. Capitale</i>   |                   |                   |
| 1.550.000  | 1.550.000         |                   |
| <i>III. Riserva di rivalutazione</i>                           |                   |                   |
| 1.565.670  | 1.565.670         |                   |
| <i>IV. Riserva legale</i>                                      |                   |                   |
| 86.729   | 86.729            |                   |
| <i>VII. Altre riserve</i>                                      |                   |                   |
| Differenza da arrotondamento all'unità di Euro                 | —                 | 2                 |
|  | —                 | 2                 |
| <i>VIII. Utili (perdite) portati a nuovo</i>                   |                   |                   |
| (2.752.136)  | (1.800.996)       |                   |
| <i>IX. Perdita d'esercizio</i>                                 |                   |                   |
| (716.123)  | (951.140)         |                   |
| <b>Totale patrimonio netto</b>                                 | <b>(265.860)</b>  | <b>450.263</b>    |
| <b>B) Fondi per rischi e oneri</b>                             |                   |                   |
| 3) Altri   | 737.919           | 718.803           |
| <b>Totale fondi per rischi e oneri</b>                         | <b>737.919</b>    | <b>718.803</b>    |
| <b>C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato</b>      | <b>915.442</b>    | <b>1.225.856</b>  |
| <b>D) Debiti</b>   |                   |                   |
| 4) Debiti verso banche   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 1.223.114         | 447.243           |
|  | 1.223.114         | 447.243           |
| 7) Debiti verso fornitori                                      |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 6.897.866         | 5.178.972         |
|  | 6.897.866         | 5.178.972         |
| 10) Debiti verso imprese collegate                             |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 74.278            | 10.582            |
|  | 74.278            | 10.582            |
| 11) Debiti verso controllanti                                  |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 171.461           | 38.876            |
|  | 171.461           | 38.876            |
| 12) Debiti tributari   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 160.101           | 205.994           |
|  | 160.101           | 205.994           |
| 13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 224.957           | 239.834           |
|  | 224.957           | 239.834           |
| 14) Altri debiti   |                   |                   |
| - entro 12 mesi  | 700.283           | 1.363.619         |
|  | 700.283           | 1.363.619         |
| <b>Totale debiti</b>   | <b>9.452.059</b>  | <b>7.485.120</b>  |
| <b>E) Ratei e risconti</b>                                     |                   |                   |
| - vari   | 312.036           | 187.516           |
|  | 312.036           | 187.516           |
| <b>Totale passivo</b>  | <b>11.151.596</b> | <b>10.067.558</b> |

### Conti d'ordine

|                                 | 31/12/2015 | 31/12/2014       |
|---------------------------------|------------|------------------|
| 2) Impegni assunti dall'impresa | —          | 4.979.598        |
| <b>Totale conti d'ordine</b>    | <b>—</b>   | <b>4.979.598</b> |

### Conto economico

|   | 31/12/2015        | 31/12/2014        |
|---|-------------------|-------------------|
| <b>A) Valore della produzione</b>   |                   |                   |
| 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni                                     | 14.475.409        | 15.949.272        |
| 2) Variazione delle rimanenze di prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti | —                 | 158.922           |
| 5) Altri ricavi e proventi:   |                   |                   |
| - vari  | 298.425           | 72.421            |
| - contributi in conto esercizio   | 10.909            | —                 |
|   | 309.334           | 87.250            |
| <b>Totale valore della produzione</b>   | <b>14.784.743</b> | <b>16.195.444</b> |

### B) Costi della produzione

|   |                   |                    |
|---|-------------------|--------------------|
| 6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci                                  | 3.233.640         | 3.596.290          |
| 7) Per servizi  | 8.211.097         | 8.012.219          |
| 8) Per godimento di beni di terzi   | 97.527            | 125.528            |
| 9) Per il personale   |                   |                    |
| a) Salari e stipendi  | 2.084.588         | 2.675.543          |
| b) Oneri sociali  | 632.152           | 822.409            |
| c) Trattamento di fine rapporto   | 314.558           | 588.112            |
| d) Trattamento di quiescenza e simili   | —                 | —                  |
| e) Altri costi  | 7.801             | 32.194             |
|   | 3.039.099         | 4.118.258          |
| 10) Ammortamenti e svalutazioni   |                   |                    |
| a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali  | 194.292           | 201.544            |
| b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali  | 158.134           | 181.361            |
| c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni  | —                 | —                  |
| d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide | —                 | —                  |
|   | 352.426           | 382.905            |
| 11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci          | 140.258           | 900.778            |
| 12) Accantonamento per rischi   | —                 | —                  |
| 13) Altri accantonamenti  | 492.175           | 274.925            |
| 14) Oneri diversi di gestione   | 158.912           | 131.040            |
| <b>Totale costi della produzione</b>  | <b>15.725.133</b> | <b>17.541.943</b>  |
| <b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>                                  | <b>(940.390)</b>  | <b>(1.346.499)</b> |

### C) Proventi e oneri finanziari

|   |                 |                 |
|---|-----------------|-----------------|
| 16) Altri proventi finanziari:                |                 |                 |
| a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni |                 |                 |
| - altri                                       | 357             | 443             |
| d) proventi diversi dai precedenti:           |                 |                 |
| - altri                                       | 8.448           | 21.584          |
|   | 8.805           | 22.027          |
| 17) Interessi e altri oneri finanziari:       |                 |                 |
| - altri                                       | 28.855          | 70.188          |
|   | 28.855          | 70.188          |
| 17-bis) Utili e Perdite su cambi              | (315)           | (108)           |
| <b>Totale proventi e oneri finanziari</b>     | <b>(20.364)</b> | <b>(48.269)</b> |

### D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | — | — |
|--|---|---|

### E) Proventi e oneri straordinari

|  |                  |                    |
|--|------------------|--------------------|
| 20) Proventi:  |                  |                    |
| - plusvalenze da alienazioni   | —                | —                  |
| - varie  | 45.274           | 37.740             |
|  | 45.274           | 37.740             |
| 21) Oneri:   |                  |                    |
| - minusvalenze da alienazioni  | —                | —                  |
| - varie  | 33.479           | 9.149              |
|  | 33.479           | 9.149              |
| <b>Totale delle partite straordinarie</b>  | <b>11.795</b>    | <b>28.591</b>      |
| <b>Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)</b>                                       | <b>(948.960)</b> | <b>(1.366.177)</b> |
| 22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate               |                  |                    |
| a) Imposte correnti  | —                | 74.902             |
| d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale | 232.837          | 489.939            |
|  | 232.837          | 415.037            |

### 23) Utile (Perdita) dell'esercizio

|  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|
|  | <b>(716.123)</b> | <b>(951.140)</b> |
|--|------------------|------------------|

### PROSPETTO DI DETTAGLIO DELLE VOCI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2015

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

|    |                           |           |    |                                     |            |
|----|---------------------------|-----------|----|-------------------------------------|------------|
| 01 | Vendita di copie          | 9.635.859 | 06 | Abbonamenti                         | 112.192    |
| 02 | Pubblicità                | 4.351.173 | 07 | Pubblicità                          | 185.960    |
| 03 | Diretta                   | 1.785.207 | 08 | Ricavi da vendita e di informazioni | 0          |
| 04 | Tramite concessionaria    | 2.565.966 | 09 | Ricavi da altra attività editoriale | 190.225    |
| 05 | Ricavi da editoria online | 298.152   | 10 | Totale voci 01+02+05+08+09          | 14.475.409 |

# La terza consecutiva



## UN GIRO DI VANTAGGIO SUGLI INSEGUITORI

La Oreca 05 - Nissan della TDS, a sinistra, ha consentito a Beche-Thiriet-Conway di salire sul gradino più alto del podio davanti alla BR 01 - Nissan di Coletti-Wirth-Leal, in basso

## TDS RACING SEMPRE PIÙ INARRESTABILE, CHE A BECHE E THIRIET HA AFFIANCATO MIKE CONWAY E CONTINUA A VINCERE

di **Antonio Caruccio**

**L**E CASTELLET - Una tripletta incredibile quella del team TDS che, dopo Imola e Spielberg, si porta a casa anche la 4 Ore di Le Castellet. Una vittoria scritta sin già dalle qualifiche, quando Mathias Beche aveva segnato la pole position, da cui poi Mike Conway ha potuto condurre la corsa dal via, costruendo un margine confortevole per Pierre Thiriet e Beche, che hanno sempre tenuto al comando l'Oreca05-Nissan numero 46. E proprio di Oreca è parte del merito perché nei due lunghi rettilinei della pista transalpina non ci sono stati rivali per questo equipaggio, che nella regione di Var ha accolto Conway quale sostituto di Rio Hirakawa, impegnato in Giappone nella 1000 chilometri di Suzuka, finita purtroppo per lui in anticipo. TDS conduce ora la classifica a scapito di G-Drive, incappata in un week-end al di sotto delle aspettative, lenti in qualifica, solo noni in griglia e quinti al traguardo. Se non c'è stata battaglia per la vittoria, le altre posizioni del podio sono state più combattute, con SMP Racing che torna in seconda posizione dopo la coppa conquistata nel round inaugurale di Silverstone.

Andres Wirth alla partenza ha subito preso la terza piazza mentre Nicolas Lapierre-

re, con l'Oreca di Dragonspeed teneva la ruota di Conway. Con una gestione strategica ottimale la squadra russa ha capitalizzato con Julian Leal la parte centrale di corsa, sfruttando la Full Course Yellow per rifornire, ma proprio un'incomprensione in fase di rallentamento della FCY ha portato la BR01-Nissan a dover scontare un drive-through negli ultimi dieci minuti, quando alla guida c'era Stefano Coletti. Per fortuna, Henrik Hedman e Ben

Hanley che dividono l'abitacolo del team Dragonspeed con Lapierre, hanno avuto un ritmo più lento del francese al via, permettendo così ad SMP di confermarsi al secondo posto. Soddisfazione anche in casa Eurasia, dove nel corso del Bronze Test di venerdì mattina Pu Jujin ha picchiato duramente contro le barriere, facendo temere il peggio. Prima elitrasmportato in ospedale, il cinese è stato dichiarato fuori pericolo ma non in condizioni di guidare, con la compagine filippina che nella notte ha ricostruito interamente la vettura, permettendo ai soli Tristan Gommendy e Nico Pieter De Bruijn di concludere al quarto posto. Vittoria del team Graff in casa nella LMP3 mentre in GTE l'Aston Martin si è dovuta arrendere ad una doppietta Ferrari, con Andrea Bertolini a guidare il team JMW insieme a Smith e Butcher. ●

### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Thiriet-Beche-Conway;  
2. Coletti-Wirth-Leal; 3. Hedman-Lapierre-Hanley.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





Nel Tcr vittoria per Oriola in Gara-1. In basso, il leader della F.Renault Norris al Ricard

## A Buriram è lotta fra Seat

**TCR SERIES** ORIOLA E NASH SI DIVIDONO I SUCCESSI E LA TESTA DELLA GRADUATORIA CON SOLO 7 PUNTI A SEPARARLI

**F**orse è la svolta decisiva quella che la Tcr International Series ha vissuto nella fornace di Buriram: in terra asiatica, le Seat del team Bamboo hanno inflitto una vera sferzata alla concorrenza: James Nash e Pepe Oriola, con una vittoria a testa, sono ora soli in vetta alla classifica, separati da appena sette punti. A dieci punti, Stefano Comini sembra l'unico in grado di inserirsi nella lotta in famiglia, ma qui il ticinese ha pagato i 30 kg di zavorra che toccavano alle Golf del Leopard Racing, limitando i danni con due quarti posti. Nonostante una ferita al piede che lo ha

portato a saltare il test del venerdì (ma la sera, nella partita di calcio fra piloti e la seconda squadra del Buriram United, lo spagnolo correva e dribblava come nessuno...), Oriola ha conquistato la pole per un millesimo appena su Morbidelli e con una perfetta partenza si è involato verso un comodo successo in gara-1, davanti al compagno Nash e a Morbidelli.

Dominatore del test del ve-

nerdi prima di sbattere violentemente per una gomma difettosa, Nash ha rischiato il ko ancor prima dell'inizio del weekend, ma su una macchina raffazzonata alla meno peggio è stato imperiale in gara 2, superando facilmente Grachev e Borkovic, col serbo vincitore di una furiosa ma bellissima battaglia a sette da mettere in bacheca che ha visto fra i protagonisti anche il giovanissimo locale Kanthadree Kusiri. Solo undicesimo Oriola dopo una foratura, mentre Morbidelli

picchiava forte al primo giro: "Non so proprio cosa sia successo, la macchina mi è schizzata via di colpo,

senza che potessi fare nulla", ammetteva il pesarese.

In progresso prestazionale ma fermata da un surriscaldamento in gara-1 la rientrante Subaru del Top Run con Luigi Ferrara, mentre l'Alfa Giulietta, con il solo Petr Fulin (Michela Ceruti è dovuta rimanere a casa per una colica renale) è stata sempre nella top ten prima di picchiare forte all'ultimo giro di gara-1.

**Alfredo Filippone**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Oriola; 2. Nash; 3. Morbidelli. Gara-2: 1. Nash; 2. Grachev; 3. Borkovic.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## Al Castellet Norris in fuga

**EURO CUP** UNA VITTORIA ED UN SECONDO POSTO PER IL LEADER DELLA CLASSIFICA CHE VOLA A +40

**L**E CASTELLET - Lando Norris incrementa la propria leadership nell'Eurocup di Formula Renault 2.0 a Le Castellet, che ha segnato la riaccensione dei motori dopo un mese e mezzo di pausa estiva dal precedente appuntamento di Spielberg. L'inglese di casa Kaufmann, dopo un errore in qualifica che poteva costargli caro, ha fatto bottino pieno domenica, aggiudicandosi pole position e vittoria, con un margine considerevole sugli avversari. Durante la qualifica 1 però Lando aveva colpito

vece è stato Scott a qualificarsi quinto, bloccato dal traffico, e a vanificare un quarto posto quando, a metà gara, è finito in testacoda chiudendo nono. Primo inseguitore di Norris è così tornato Max Defourny, belga di casa R-Ace GP che ha dato vita ad un entusiasmante duello con Dorian Bocolacci, unico pilota transalpino a festeggiare il podio nella gara di casa con il team Tech 1. Decimo, ma senza punti essendo una wild-card, il polacco di Cram Antoni Ptak, che dopo due gare nel

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Scott; 2. Norris; 3. Palmer. Gara-2: 1. Norris; 2. Defourny; 3. Bocolacci.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

te un cono con l'ala anteriore, rompendola, e venendo costretto ad un cambio muso non preventivato che l'ha visto qualificarsi terzo, mentre il suo avversario Harrison Scott segnava la pole. L'inglese del team AVF diretta dall'ex-pilota Adrian Valles ha anche vinto la gara, in volata su Norris che ha chiuso a soli 152 millesimi, mentre a completare un podio tutto britannico è salito Will Palmer (R-Ace GP) a solo 933 millesimi dalla vetta. Domenica in-

NEC, ha debuttato nella serie continentale. Il punticino lo prende così il russo Alexy Korneev, dell'altra squadra italiana JD Motorsport. Da segnalare il quattordicesimo posto di Alessandro Perullo con Technorace. Norris conduce con 202 punti contro i 162,5 di Defourny ed i 148 di Harrison Scott. Prossimo appuntamento, sempre a contorno della Elms a Spa-Francorchamps in Belgio il 25 settembre.

**Antonio Caruccio**



**MERCEDES AMG GT3 AL TOP**

Vittoria nella Main Race per Baumann e Buhk, in alto, ma Audi risponde con il successo nella Qualifying Race e leadership in campionato per Ide-Mies, in basso

**HUNGARY TRUCK FEST**  
2017. AUGUSZTUS 26-27.



**SILVER CUP**

**Beretta a un passo dal titolo**

Nonostante un weekend complicato, sicuramente il meno proficuo di questa stagione, condizionato da due contatti (entrambi con la Ferrari di Giacomo Piccini e Michal Broniszewski), Michele Beretta e Luca Stolz hanno ipotizzato il titolo della Silver Cup. L'italiano ed il suo compagno di squadra, nella Main Race hanno ottenuto con la Lamborghini Huracán Gt3 il terzo posto di classe, portando il loro vantaggio in classifica a 24 lunghezze nei confronti di Stuart Leonard e Michael Meadows. Con 33 punti in palio nell'ultimo evento di Barcellona, all'equipaggio del Grasser Racing Team sarà sufficiente amministrare.

# Festival teutonico

**AUDI E MERCEDES NETTAMENTE SUPERIORI A TUTTI SI DIVIDONO VITTORIE E QUASI TUTTE LE POSIZIONI NELLA TOP-10**

di **Dario Lucchese** - foto **PhotoSpeedy**

**I**l penultimo appuntamento della Sprint Cup del Blancpain Gt si è trasformato in un festival Audi-Mercedes. Successo tutto teutonico sul circuito dell'Hungaroring, con la Amg-Gt3 al top in classifica (con Felix Rosenqvist) e nella Main Race, che ha visto Dominik Baumann e Maximilian Buhk centrare la loro prima affermazione di questa stagione. Una vittoria che il duo del team Htp Motorsport ha costruito fin dalle fasi iniziali, quando approfittando della bagarre tra la vettura gemella che Tristan Vautier divideva con lo stesso Rosenqvist e le due R8 Lms di Frédéric Vervisch ed Enzo Ide, è balzata al comando per rimanerci poi fino al traguardo. Laurens Vanthoor, che assieme a Vervisch ha concluso secondo, dopo l'arrivo ha dovuto pagare però una penalità di 30" per la manovra pericolosa effettuata nell'uscire dai box dopo i pit-stop. Tirando le somme, a trarne vantaggio è stato così per intero il binomio formato da Christopher Mies e Enzo Ide, che nella Qua-

lifying Race di sabato, proprio grazie ad un cambio perfetto, erano riusciti a balzare davanti a tutti, finendo in seguito primi.

**AL TRAGUARDO**

Main Race: 1. Buhk-Baumann; 2. Ide-Mies. Qualifying Race: 1. Ide-Mies; 2. Vautier-Rosenqvist.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Un weekend quasi perfetto per il binomio del Team Wrt, adesso in testa alla classifica del campionato, anche grazie al fine settimana da dimenticare di Rob Bell e Alvaro Parente, reduci con la McLaren 650

S del team Garage59 dal trionfo del Nürburgring e alla fine solamente diciassettesimi. Nella conclusiva prova di Barcello-

na che si disputerà ad ottobre, è probabile che Ide-Mies si giocheranno pertanto il titolo proprio con Baumann-Buhk. In Ungheria, in ogni caso, la supremazia di Audi e Mercedes è stata schiacciante, confermata anche dal terzo posto dell'altra vettura della Casa dei quattro anelli divisa da René Rast e Will Stevens e dalle Mercedes di Vautier-Rosenqvist e Bernd Schneider-Jules Szymkowiak quarta e quinta. Subito dietro altre tre Audi e infine (nona) la Bentley Continental di Maxime Soulet e Andy Soucek.

Discorso simile per la Qualifying Race, in cui l'ottavo posto della Lamborghini Huracán Gt3 di Mirko Bortolotti e Nicolas Pohler ha interrotto l'egemonia dei due marchi tedeschi. Successo della Audi anche nella Silver Cup, in cui si sono imposti Stuart Leonard e Michael Meadows, appena fuori dalla "top 10", mentre nella classe Pro-Am hanno prevalso ancora le Mercedes, con Jean-Philippe Belloc e Christophe Bourret primi, seguiti dai loro compagni del team Akka Asp, Jean-Luc Beaubelique e Morgan Moullin-Traffort. ●



## SOLIDARIETÀ IN PISTA

Tante le iniziative a favore dei terremotati del centro Italia. Il Gruppo Peroni Race ha deciso di donare i primi 2000 euro di incasso del weekend del Mugello, nominando come referente il fotografo di F.1 Gino Allegritti, che abita ad Amatrice ed è rimasto fortunatamente incolore. Sul circuito toscano verranno inoltre raccolti altri fondi. Lo "slogan" è quello che un pneumatico a testa in meno sarà utile a molti.

## LA SUPER CUP A IMOLA

Il calendario del Trofeo Super Cup si arricchisce di un ulteriore appuntamento. Ad ospitare la serie riservata alle vetture Turismo nel weekend dell'1 e 2 ottobre sarà infatti l'autodromo di Imola. La tappa del Santeramo si svolgerà nel contesto del Gt Tour Oreca.

## WEEKEND MUGELLO

Diverse le novità per il weekend Peroni del Mugello. In Coppa Italia Gt debutterà la Caal Racing, affidando una Ferrari 458 Challenge a Leonardo Baccarelli. Alessandro Nardilli ha confermato la sua presenza nel raggruppamento Turismo con la Seat Leon della Melatini Racing. Rientra invece nella Rs Cup Fabrizio Tablò, che si alternerà con Giandomenico Sposito.

## 3 ORE ENDURANCE

Nella 3H Endurance del Mugello del prossimo fine settimana, il team tedesco Mdc Sports schiererà al via anche una seconda Mercedes Sls Amg Gt3, al cui volante si alterneranno Philipp Zumstein, Mathias Schmitter e Paul Pfefferkorn. Rimangono confermati sull'altra vettura i fratelli Adrian e Manuel Zumstein.

## GT MASTERS

Una vittoria a testa a Zandvoort per Porsche e Audi. Successo per la Casa di Stoccarda in gara-1 con l'equipaggio del Kùs Team75 Bernhard formato da David Jahn e Kevin Estre. Vittoria in gara-2 della R8 Lms di Phillip Geipel e Rahel Frey. In classifica due punti separano i leader Connor De Phillippi-Chris Mies da Daniel Keilwitz-Jules Gounod.



## PORSCHE SUPER CUP, CAIROLI PENALIZZATO

# Jaminet a Spa firma la prima

Prima vittoria nella Porsche Mobil 1 Supercup per Mathieu Jaminet. Il francese del team Martinet by Almeras si è imposto a Spa nel settimo dei nove appuntamenti del calendario, precedendo il leader del campionato Sven Müller ed il tedesco Christian Engelhart. Weekend da protagonista, nel bene e nel male, per Matteo Cairoli. Il comasco del team Fach Auto Tech ha conquistato la sua quarta pole stagionale, ma è stato poi retrocesso di tre posizioni sulla griglia per avere infranto il regime di bandiere gialle nelle libere del venerdì, quando era risultato ancora il più veloce. In gara ha poi concluso terzo, ma ha subito un'ulteriore penalizzazione di un secondo per avere superato Engelhart oltrepassando i limiti della pista.

## NUMERI IN SALITA NEL TRICOLORE PROTOTIPI

# Due Radical Sr4 a Vallelunga

A Vallelunga, nel quinto appuntamento del Campionato Italiano Sport Prototipi in programma questo weekend, l'Autosport Sorrento porterà al debutto stagionale due Radical Sr4 spinte dal propulsore motociclistico Suzuki 1585 cc. Su una di esse farà il proprio rientro nella serie tricolore Miche-

le Esposito. L'altra vettura verrà invece affidata alla 23enne avellinese Ida Petrillo, in arrivo dal karting e al proprio esordio in pista. Una terza barchetta "made in Uk" potrebbe poi essere schierata al Mugello, a metà ottobre. Sempre a Vallelunga, debutterà con una Norma Cn2 Sandro Bettini.

## NEL GT ASIA SI PARLA ANCORA ITALIANO

# Amici-Liberati ok

Grazie al secondo posto conquistato con la Lamborghini Huracán Gt3 nella seconda delle due gare di Shanghai, il binomio formato da Andrea Amici ed Edoardo Liberati si è confermato in testa alla classifica del campionato Gt Asia Series che a ottobre affronterà a Zhejiang l'ultimo appuntamento della stagione. L'equipaggio del team Fff Racing by Acm continua a guidare con nove punti di vantaggio sulla coppia composta dall'altro italiano Davide Rizzo ed Anthony Liu, che in Cina si sono imposti in gara-1 con la Ferrari 488 del team Bbt.



## QUINTARELLI SEMPRE LEADER

# Caldarelli quarto a Suzuka

Andrea Caldarelli ha conquistato il quarto posto assoluto nella 1000 Km di Suzuka, quinto degli otto round del campionato Super Gt. Il pescarese, in coppia con il giapponese Kazuya Oshima sulla Lexus Rc F del team Wako, ha fatto meglio dell'altro italiano Ronnie Quintarelli, sesto assieme a Tsugio Matsuda con la Nissan Gt-R Nismo nei colori della Motul Autech. Il veneto rimane comunque in testa alla classifica, anche se Yuji Tachikawa e Hiroaki Ishiura, primi al traguardo con l'altra Lexus dello Zent Cerumo, sono adesso a soli 11 punti dalla vetta.

## ITALIAN F4. LA NOVITÀ

# Adm al debutto con Auricchio

Esordio eccellente nell'Italian F4 Championship powered by Abarth. A partire dal prossimo appuntamento di Vallelunga, il team Adm Motorsport schiererà infatti una monoposto per il pilota brasiliano Mauro Auricchio. Quello della squadra guidata da Renato Melchiorretto sarà un ritorno in piena regola in una serie tricolore, dopo varie esperienze maturate con successo nella F3000 e nella F3 tedesca. Auricchio, 18 anni, è invece alla sua seconda stagione nella categoria, in cui ha fino ad ora militato nel campionato tedesco con il team di Timo Scheider.

## ADAC F4. TITOLO DA ASSEGNARE

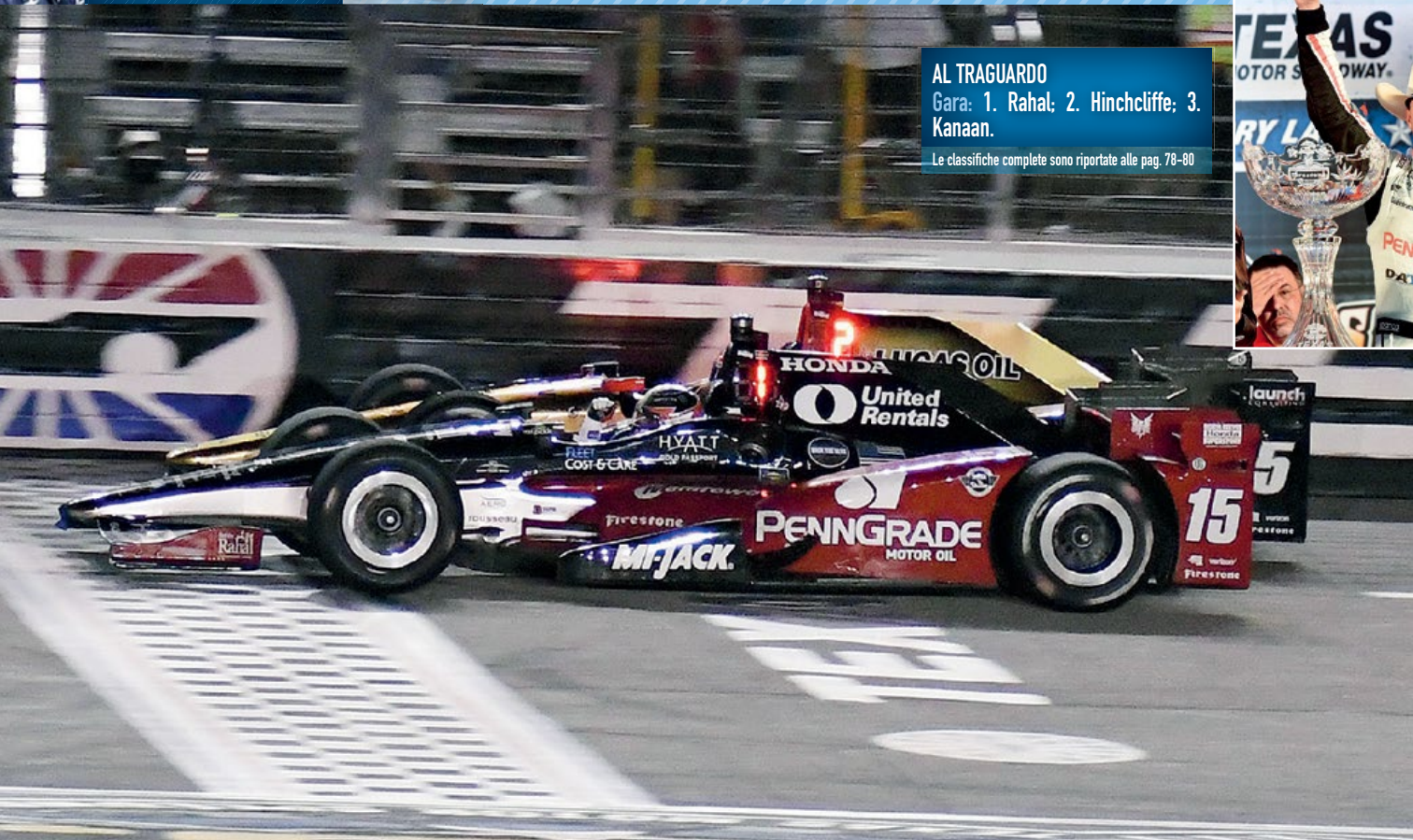
# Duello Mawson-Schumacher

Sarà l'ultimo appuntamento di Hockenheim, in programma a inizio ottobre, ad assegnare il titolo dell'Adac F4. Grazie ai due terzi posti conquistati a Zandvoort, Mick Schumacher è infatti riuscito a rimanere in gioco per la volata conclusiva che vede tuttavia avvantaggiato Joey Mawson. L'australiano del team Van Amersfoort Racing si è imposto in Olanda in gara-1, portando a otto il numero delle sue vittorie e confermandosi leader con 324 punti, 39 in più rispetto a "Schumi jr" che vanta quattro successi con la Prema.

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Rahal; 2. Hinchcliffe; 3. Kanaan.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Graham Rahal lancia lo sprint finale

IL FIGLIO D'ARTE, VINCITORE IN VOLATA PER SOLI 8 MILLESIMI DI SECONDO NEL RECUPERO IN TEXAS, MENTRE INFURIA LA LOTTA TRA PAGENAUD E POWER IN CHIAVE CAMPIONATO

di Marco Cortesi

**L**a straordinaria volata a quattro dell'IndyCar al Texas Motor Speedway, nel recupero del round interrotto dopo 71 giri lo scorso giugno, ha premiato Graham Rahal in un finale al fotofinish, ma ha anche lanciato un confronto che porterà Simon Pagenaud e Will Power a giocarsi il titolo. Sarà una battaglia che, salvo straordinari disastri, vedrà protagoniste solo le due vetture di vertice del team Penske. Due gli appuntamenti rimasti in calendario, a Watkins Glen e (con doppio punteggio) a Sonoma, l'evento che l'anno scorso vide Scott Dixon "soffiare" a Juan Pablo Montoya il titolo a pari punti. Terzo e quarto in campionato ma senza alcuna vittoria a loro nome, Tony Kanaan ed Helio Castroneves saranno di fatto solo comprimari e forse, a dispetto di una chance solo teorica, potrebbe essere Josef Newgarden a creare più scompiglio se il team





di Ed Carpenter riuscirà ad imbrogliare le scelte tecniche. Decisivo, nella rincorsa di Power durata tutto l'anno, è stato il successo di Pocono che gli ha consentito di riportarsi "a tiro" insieme al contemporaneo errore del francese, finito nelle barriere.

Anche se Pagenaud ha riallungato a Fort Worth, 28 punti non sono un margine tale da garantirgli sonni tranquilli. Soprattutto considerando che Power, per impostazione mentale, è molto più portato per il ruolo dell'inseguitore, dell'outsider, che gli toglie dalle spalle quella pressione che spesso gli ha fatto commettere errori decisivi. Pagenaud ha finora avuto una fiducia incrollabile nei propri mezzi. Il botto di Pocono ha lasciato spazio ad una performance degna di nota in Texas, dove con maturità ha abbandonato la lotta di testa quando i rischi sembravano troppo alti. Preziosissima la sua quarta piazza.

Tuttavia, Power ha dei momenti in cui, per la superiorità che mette in campo, può far aprire crepe anche nella corazza più solida. E, dopotutto, a Watkins Glen ha già vinto in passato. Sul tracciato dello stato di New York, il favorito sarà comunque Scott Dixon, che conta su tre affermazioni in carriera e vorrà provare a segnare il punto della bandiera. Dopo il problema tecnico che l'ha subito costretto al ritiro a Road America, il neozelandese ha perso concentrazione. I contatti in Texas e a Mid-Ohio hanno fatto trasparire il nervosismo: serve una soddisfazione, sia dal punto di vista personale che per la squadra, che rimarrà presto orfana del suo sponsor principale. Poche speranze per il gruppo di casa Honda. Se sugli ovali, in particolare quelli veloci, i piloti del fornitore nipponico hanno giocato ad armi pari con i rivali del cravattino, le chance sembrano ora limitate a qualche colpo di genio (o di fortuna) strategico. ●



## Roger Penske re del mercato

**IL BOSS DELLA PENSKE RACING CHIAVE CON LE SUE DECISIONI SU CASTRONEVES E MONTOYA PER LO SVILUPPO DELLE TRATTATIVE**

**O**ltre ad essere protagonista del campionato con due piloti da lui scelti e sostenuti con convinzione, Roger Penske è il perno del mercato per il 2017. Anche quest'anno, Penske continua a raccogliere i risultati della sua decisione di puntare al lungo periodo, scegliendo piloti competenti ma dal punto di vista della carriera ancora "freschi". Con Power e Pagenaud blindati, eventuali colpi di scena dipenderanno dalle motivazioni di Helio Castroneves e Juan Pablo Montoya. Il brasiliano potrebbe decidere di ritirarsi, anche se non sembra probabile, mentre il colombiano è quello che sta incontrando la stagione più complicata, tanto da mettere in dubbio la sua presenza. Da tempo infatti, Penske ha posato gli occhi su Josef Newgarden ed è fuor di dubbio che il venticinquenne del Tennessee sia la scelta migliore per il futuro, viste le ovvie doti di talento e... anagrafiche. Alle giuste condizioni, Montoya potrà trovare posto anche per l'anno prossimo, specie in caso riesca a fare la differenza tra Watkins Glen e Sonoma, ma sarà tutt'altro che la conferma automatica che ad inizio stagione sembrava sicura. D'altro canto, Penske rischia di farsi scappare verso altri lidi uno dei giovani piloti americani più di talento della storia recente. Il fatto che Ryan Hunter-Reay sia in scadenza contrattuale nel 2017 aggiunge poi dubbi al rebus. Cosa deciderà il Capitano? ●



### QUINTO ARRIVO PIU' TIRATO DI SEMPRE IN INDYCAR

Festeggia Graham Rahal, in alto, la vittoria su James Hinchcliffe, a sinistra. Il distacco di 0"0080 tra i due, in alto a sinistra, è il più ridotto di sempre al Texas Motor Speedway ed il quinto della storia dell'Indycar.

Tony Kanaan, in alto a destra, ha chiuso dietro ai due a Fort Worth e davanti a Simon Pagenaud, a destra, che rimane leader del campionato





## AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**  
Vw Polo R Wrc  
3.00'26"7
- 2 Sordo-Marti**  
Hyundai i20 Ng Wrc  
a 20"3
- 3 Neuville-Gilsoul**  
Hyundai i20 Ng Wrc  
a 20"4

La classifica completa è riportata alle pagine 78-80

# Ogier torna a volare

NELLA GARA DELL'ADDIO AI RALLY DI JOST CAPITO, IL CAMPIONE DELLA VW VINCE DOPO SEI MESI DI DIGIUNO E CONFERMA CHE IL RE È SEMPRE LUI

di Marco Giordo - foto Bettiol

**T**RIER - "Heimspiel für den champion". La gara di casa per il campione. Così intitolava la rivista Auto Bild nella guida alla 34ª edizione del Deutschland Rallye, perché nel Panzer Team Volkswagen tutti volevano vincere questa corsa. Da Jost Capito, alla sua gara d'addio, all'ultimo dei meccanici. E i tre piloti della squadra teutonica erano determinati a ripetere la clamorosa tripletta ottenuta lo scorso anno. L'occhio della tigre perché l'avevano soprattutto i tre volte campioni del

mondo Sébastien Ogier e Julien Ingrassia. Tutti e due sempre attenti sin dallo shakedown a curare ogni particolare, sempre molto concentrati, determinati, desiderosi di definire ogni dettaglio. E sempre fiduciosi, anche dopo un inizio di gara molto combattuto, che aveva proiettato Mikkelsen in testa nella prima tappa e per metà della seconda. Si vedeva che Ogier e Ingrassia ci tenevano tutti e due come non mai a tornare alla vittoria, dopo la bellezza di sei sconfitte consecutive e ben sei



## È STATO BELLO, RAGAZZI!

Anche lacrime sul podio per Jost Capito, che ha lasciato la Vw con il ritorno al successo di Seb Ogier - il 35esimo in carriera - davanti a Sordo e Neuville

mesi di astinenza. E la vittoria è arrivata, grazie ad una corsa perfetta, coronata dal capolavoro dei due scratch sulla prova lunga 40 km di Panzerplatte, vinta entrambe le volte alla grande, alla media di 105 kmh e rifilando complessivamente nei due passaggi ben 26"6 a Mikkelsen. Il vantaggio necessario per mettere in cassaforte la vittoria. E a Trier, l'antica Augusta Treverorum, capitale della Gallia Belgica, la città che ha regalato anche i natali ad un personaggio storico come Karl Marx, alla

fine Sébastien Ogier e Julien Ingrassia sono riusciti nella loro impresa, ottenendo il 35° successo iridato della loro straordinaria carriera. Il successo più sofferto da quando corrono in Volkswagen, un successo cui tenevano tantissimo perché primeggiare sugli asfalti delle valli della Mosella voleva soprattutto dire ringraziare nel modo migliore il team manager più vincente della recente storia del mondiale. Quel Jost Capito che alla fine del 2011 convinse entrambi a firmare per la Casa di Wolfsburg dopo la burrascosa fine del rapporto con Citroën e la firma "quasi" messa con M-Sport. Un team manager che li ha sempre motivati alla perfezione in queste quattro stagioni, facendoli diventare in poco tempo due icone di questa specialità.

*«Voglio dedicare questa vittoria a Jost Capito, glielo avevo promesso e ci sono riuscito – ha commentato raggianti Ogier alla fine –. È stato davvero un grande capo e meritava di vincere anche la sua ultima gara con noi. Finalmente, dopo sei mesi, anch'io sono tornato al successo! Sono contento anche perché questo è un ottimo risultato per*

*il campionato. Ora ho portato a 59 i punti di vantaggio su Mikkelsen. Devo dire che in questa gara è stata davvero eccitante, oltre alla lotta contro il mio compagno di squadra, quella nel finale con Dani Sordo e Thierry Neuville. Ho dovuto davvero dare il massimo».*

**DEDICO QUESTA  
VITTORIA  
A JOST CAPITO.  
VOLEVO VINCERE  
LA SUA ULTIMA  
GARA CON NOI**

**SÉBASTIEN OGIER**

”

#### Ogier iridato in Corsica?

Il terzo successo di Ogier in Germania, il secondo consecutivo per lui con la Volkswagen, è stato anche quello del riscatto per la squadra teutonica, che s'è aggiudicata ben 10 delle 17 speciali disputate. Il Deutschland Rallye ha dunque ribadito la superiorità della Polo sull'asfalto e sarebbe potuta andare meglio se Jari-Matti Latvala non si fosse dovuto fermare subito con il cambio bloccato. La corsa ha poi nuovamente evidenziato i progressi della Hyundai i20 New Generation sull'asfalto, con Sordo e Neuville che da grandi specialisti di questa corsa si sono messi in evidenza. Peccato siano mancate invece all'appello le Citroën Ds3 Wrc: la Casa di Satory ha disertato la gara e l'assenza di Meeke e Breen si è fatta notare. In ombra completa questa volta le Fiesta Wrc della M-Sport. Malcolm Wilson sperava molto in Camilli, che però lo ha tradito uscendo di strada già nella prima prova, mentre Ostberg ha colto un sesto posto che sa di minestra riscaldata... Ora la curiosità è - saltato il Rally di Cina di cui leggete a parte - vedere tra un mese se in una gara-icona come il Tour de Corse Ogier riuscirà a ripetere l'impresa ottenuta in Germania. Una gara, quella sugli asfalti dell'Ile de Beauté che il pilota di Gap non ha ancora vinto e dove invece, se le cose girassero per il verso giusto, potrebbe già laurearsi campione del mondo per la quarta volta consecutiva. ●



## Adesso Wilson punta su Bertelli

**IL MANAGER DI M-SPORT RITIENE L'ITALIANO ADATTO A PILOTARE LE NUOVE WRC PLUS. E STRIZZA L'OCCHIO AL "SUO" ELFYN EVANS**

**«A** mio avviso le nuove Wrc Plus possono essere guidate da piloti come Bertelli, Henning Solberg, Al Qassimi e Prokop. Sono driver che hanno acquisito un'importante esperienza sulle attua-

li Wrc che quindi sanno bene come vanno guidate queste vetture e a cosa si va incontro. Per la sicurezza bisogna, piuttosto, aver timore dei giovani inesperti: quelli si che sono davvero difficili da gestire». Co-

si Malcolm Wilson, che ha fornito un'importante assist a Lorenzo Bertelli, l'unico pilota italiano che corre oggi con una Wrc. Nonostante la magra figura rimediata da Ostberg e Camilli, in Germania il fon-





**SONO CONTENTO  
DI RESTARE  
IN HYUNDAI  
L'OBIETTIVO  
È ESSERE AL TOP  
CON CONTINUITÀ**

**DANI SORDO**



**LOTTA FRA GALLETI ALLA COREANA**

Davvero un'inezia ha separato Sordo, nella foto, da Neuville, in basso: il belga è l'unico dei top driver Hyundai a non aver ancora rinnovato... In basso a sinistra Eric Camilli, uscito di strada già nella prima prova

datore dell'M-Sport era decisamente su di giri. «Sono felice per Elfyn Evans - ha spiegato Wilson - che ha vinto l'Ulster Rally a Londonderry e si è aggiudicato il campionato britannico esattamente 20 anni dopo suo padre Gwyndaf. Una bella soddisfazione per lui e per la nostra Fiesta R5. Adesso Elfyn tornerà nel Mondiale, in Corsica, per lottare per il titolo del Wrc2». Infine, l'ex-pilota e team manager ha parlato dello sviluppo della nuova Fiesta Wrc Plus, che ha egli stesso provato. «La vettura è già più veloce dell'attuale Fiesta Wrc - ha rivelato -. Mi è subito piaciuta soprattutto perché la maggiore potenza di cui dispone si sente parecchio. In questi giorni abbiamo in programma nuovi test sulla terra, nel sud della Francia ed in Catalogna». ●

# Sordo beffa Neuville e firma

**LO SPAGNOLO BATTE IL BELGA PER UN DECIMO DI SECONDO E IL TEAM ANNUNCIA LA SUA CONFERMA FINO AL 2018. HYUNDAI IN CRESCITA**

**D**ani Sordo era euforico alla fine della seconda tappa, dopo aver passato il compagno di squadra Neuville per soli 4 decimi di secondo, salendo così al terzo posto. E lo era ancor di più domenica mattina dopo che

a Dhronal, firmando lo scratch, era salito addirittura al secondo posto, sbarazzandosi così anche di Mikkelsen. Senza concedere niente, Sordo ha dato la zampata finale nella power stage, sigillando una gara stupenda con

la piazza d'onore strappata per un piccolissimo decimo di secondo all'esterrefatto Neuville. Un risultato sensazionale per la Hyundai, che ha portato due i20 New Generation sul podio: «Ero davvero carino a Panzerplatte e poi



la speciale di Dhronal è la mia preferita di questa gara - ha commentato Sordo -. Quella con Neuville e Mikkelsen è stata una lotta davvero appassionante, alla fine ce l'ho fatta, ottenendo un secondo posto che vale quasi quanto una vittoria». E la conferma in Hyundai, per lo spagnolo, non s'è fatta davvero attendere, con l'ufficializzazione del contratto biennale 2017-2018 giunta poche ore dopo la conclusione del rally. Un po' deluso, ma solo un po', Thierry Neuville, che voleva chiudere in seconda posizione dopo una gara esaltante. Il pilota belga - l'unico a non aver ancora firmato per la Hyundai - alla fine era comunque sorridente, forse per l'arrivo di Yves Matton a Trier, il sabato mattina, nonostante la Citroën non fosse impegnata ufficialmente in questa gara... ●

# L'Acropoli è pronto al rientro!

**DOPO L'ANNULLAMENTO DELLA CINA LA GARA-MITO GRECA POTREBBE TORNARE NEL MONDIALE. E LA SARDEGNA È VICINA AL RINNOVO**

**D**opo la "bomba" dell'annullamento del Rally di Cina per cause di forza maggiore - larghe parti del percorso distrutte dal maltempo - un'altra clamorosa

sorpresa è venuta fuori a Trier: la Grecia ha firmato un pre accordo con la Wrc Promoter per il ritorno dell'Acropoli in quel Mondiale dal quale manca dal 2013, quando a vincere fu Latvala con la Vw Polo R Wrc! Gli organizzatori ellenici hanno trovato la copertura economica con società priva-

te, in primis la Chipita - un'industria alimentare che produce le patatine Lays per l'Est europeo - e poi la compagnia di navigazione Seajet. Un pezzo, importante, di storia del rallismo sta dunque per tornare nel posto che gli compete, a conferma che se si vuole, la strada giusta può essere trovata, persino



da un Paese in grave difficoltà economica qual'è appunto la Grecia.

Nella bozza di calendario 2017 - la cui prima stesura sarà approvata dalla Wrc Commission a Ginevra, mercoledì 31 agosto, per poi essere ratificata nel Consiglio Mondiale di Parigi il 28 settembre - i federali vogliono che le gare rimangano 13, mentre Wrc Promoter insiste per aumentarle a 14. Ed

il suo capo, Oliver Ciesla, vuole confermare la Cina nella bozza 2017 nonostante l'annullamento della edizione 2016 proprio alla vigilia del Deutschland Rallye. Da parte della Fia, invece, Jarmo Mahonen spinge per 13 gare non facendo mistero circa la possibilità che la Polonia potrebbe saltare. La più seria candidata a prenderne il suo posto è proprio l'Acropoli, che ha pro-



All'inizio Andreas Mikkelsen andava davvero come un... caccia. Poi è scivolato in quarta posizione, complici problemi ai freni posteriori della sua Polo R Wrc, come si vede nella foto in alto...

## Panzerplatte come Woodstock

**LA SPECIALE DA 40 KM NEL CAMPO MILITARE DI BAUMHOLDER RACCOGLIE SEMPRE PIÙ PUBBLICO. MA DOPO IL CRASH DI LEFEBVRE I DUBBI AUMENTANO**

**È qui la festa!** Lo spettacolo è sempre assicurato al campo militare di Baumholder, dove quest'anno per la gioia del grande pubblico presente si sono disputate ben cinque prove speciali. Tre passaggi sul crono corto di Arena Panzerplatte di soli 2,87 km e due passaggi su Panzerplatte Lang, la mitica speciale che quest'anno misurava ben 40,80 km come sempre tutta ricavata su un mix di strade asfaltate e cementate del celebre campo militare, caratterizzata dalla bellezza di 96 incroci. E più di altre volte a Baumholder si è visto il pienone delle grandi occasioni, con decine di migliaia di spettato-

ri assiepati sulle due speciali ad assistere allo show dei piloti del mondiale. Per organizzare la speciale, il direttore di corsa Alfred Rommelfanger aveva dislocato un totale di 500 commissari (!) ed il colpo d'occhio nell'Arena Panzerplatte era veramente da non perdere. Un mega schermo trasmetteva la speciale in diretta con le riprese dall'elicottero ed una trasmissione esclusiva a circuito chiuso per i presenti. Davvero un happening da non perdere per gli appassionati di tutta Europa, che hanno pagato ben 80 euro il Rally Pass per assistere a questa corsa. Alla vigilia della gara è stato reso noto che la sede



del Deutschland tornerà, dopo oltre 10 anni, a Bostalsee, 60 km a sud-ovest di Trier che dal 2005 ospitava parco assistenza e quartier generale del rally. Sembra infine che nel 2017 ci saranno 4 nuove speciali ricavate in quella zona, speciali che sostituiranno le classiche prove sui vigneti della Mosella che davano a questa gara una fisionomia davvero unica. ●

TROVI PIÙ  
RIVISTE  
GRATIS

[HTTP://SOEK.IN](http://soek.in)

posto una gara con sede a Lamia. Si fa intanto più concreta la conferma della Sardegna, dal momento che la giunta regionale sarda sta per deliberare il finanziamento richiesto dall'Acì per continuare con il rally mondiale sull'isola dei quattro mori sino al 2018. Ricapitolando, sinora di certo nel calendario 2017 c'è che la stagione inizierà a Montecarlo per terminare in Australia, confermata come ultima prova di campionato. Il 31 agosto saranno ufficializzate le date delle prime tre prove, vale a dire Montecarlo (18-22 gennaio), Svezia (inizio

febbraio) e Messico (inizio marzo). Si continuerà poi con l'Argentina (fine aprile-inizio maggio) per proseguire con il Portogallo (fine maggio) e, a metà giugno, la Sardegna. Resta da discutere l'ipotetica conferma della Polonia o la collocazione in calendario di una nuova prova (Grecia come detto) a inizio luglio. Poi, a fine luglio, si proseguirebbe con la Finlandia, seguita dalla Germania. Resta da confermare la collocazione della Cina a settembre seguita da Corsica, Catalogna e Galles come quest'anno, con gran finale in Australia. ●



#### LA RAGAZZA ITALIANA APPOGGIATA DA RED BULL

## Tamara Molinaro continua a crescere

**U**n week-end a contatto con gli eroi del Mondiale non capita tutti i giorni e per la 18enne Tamara Molinaro fare l'apripista in Germania è stato indimenticabile. La ragazza italiana del programma giovani Red Bull era al Deutschland con una Opel Adam R2 ed al suo fianco l'esperta Ilka Minor, dando seguito alle analoghe esperienze. Il programma Red Bull per la crescita di Tamara, che è sotto contratto anche con la Opel sino al prossimo anno, vede coinvolto in prima persona Raimund Baumschlager e il suo Brr Team, da sempre vicino a Volkswagen e Skoda. Baumschlager ha allestito l'Adam R2 per Tamara ed è lui che indicherà quando sarà giunto il momento di far debuttare in gara a tutti gli effetti la quasi 19enne pilotessa italiana. ●



# Léfèbvre-Moreau che paura!

**CRASH A 167 KM/H PER L'EQUIPAGGIO CON LA DS3 WRC PH SPORT. E SORGONO DUBBI SULL'ECESSIVA VELOCITÀ DI CERTE SPECIALI**

**S**icurezza sotto i riflettori in Germania dopo il terrificante incidente di Stéphane Léfèbvre e Gabin Moreau, usciti di strada a 167 kmh (!) al km 12,4 della decima speciale, la mitica Panzerplatte di cui leggete sotto. Léfèbvre ha chiuso troppo la traiettoria in una curva a sinistra, urtando con la parte anteriore della Citroën Ds3 Wrc della PH Sport gli "hilkensteins", i new jersey cementati presenti a bordo strada lungo quello che è un percorso di addestramento per pesanti mezzi militari... La vettura dei due francesi ha perso aderenza ed è partita per la tangente, andando ad urtare gli alberi e finendo praticamente distrutta, con il motore addirittura staccato dal telaio! La prova è stata ovviamente sospesa e l'equipaggio portato in elicottero all'ospedale di Trier. Sia Léfèbvre che Moreau sono stati dichiarati subito fuori pericolo ma sono state riscontrate però ad entrambi lesioni multiple. Per Léfèbvre, con il bacino fratturato e lesioni ai polmoni, la stagione è finita. Moreau è stato operato alla caviglia sinistra per ridurre una frattura e accusa altre fratture, al piede e alla mano sinistra e alla tibia destra. In più, ha una clavicola fuori posto e alcune costole incrinata. Non è poco, davvero, ma viste le immagini della vettura c'è da dire che poteva andare molto peggio. Al momento dell'incidente Léfèbvre era sesto e si era appena aggiudicato l'ottava speciale, l'Arena Panzerplatte di soli 2,87 km. Il 24enne transalpino seguito da Citroën partecipava in veste privata alla gara; dove s'era classificato 10° assoluto l'anno scorso con una Ds3 Wrc e dove, due anni fa, aveva vinto tra gli Junior con una Ds3 R3T. Da segnalare che proprio a Panzerplatte in passato non sono mancate le violente uscite di strada, fra le quali quelle di Petter Solberg e Francois Duval, mentre tre anni fa morirono al volante di una storica, una Triumph Tr7, gli olandesi Rob De Vos e Marcel Benning. A loro fu fatale una pietra colpita nella parte veloce del crono che arriva al salto di Gina. ●

#### IN OSPEDALE A TRIER

Stéphane Léfèbvre riceve la visita di Jean-Paul Chiaroni. Per lui e il suo navigatore, Gabin Moreau, la stagione è con ogni probabilità finita ma poteva andare peggio... A fianco, Tamara Molinaro, apripista con l'Opel Adam R2





**GIOVANI IN CERCA DI GLORIA**  
Andolfi, a fianco, e Tempestini (in basso sul podio con Bernacchini) sono i giovani italiani più in evidenza nel Mondiale. Sotto a destra la Skoda del rientrante Rendina

## Così al traguardo

Gara 9 del Mondiale Piloti e Costruttori Trier (D), 18-21 agosto 2016

|     | EQUIPAGGIO         | VEETTURA           | NAZ.    | TEMPO        |
|-----|--------------------|--------------------|---------|--------------|
| 1°  | Ogier-Ingrassia    | Vw Polo R Wrc      | F-F     | in 3.00'26"7 |
| 2°  | Sordo-Marti        | Hyundai i20 Ng Wrc | E-E     | a 20"3       |
| 3°  | Neuville-Gilsoul   | Hyundai i20 NG Wrc | B-B     | a 2'0"4      |
| 4°  | Mikkelsen-Jäger    | Vw Polo R Wrc      | N-N     | a 27"2       |
| 5°  | Paddon-Kennard     | Hyundai i20 Wrc    | NZ-NZ   | a 3'34"8     |
| 6°  | Ostberg-Floene     | Ford Fiesta Wrc    | N-N     | a 4'31"2     |
| 7°  | Lappi-Ferm         | Skoda Fabia R5     | FIN-FIN | a 8'36"8     |
| 8°  | Tidemand-Andersson | Skoda Fabia R5     | S-S     | a 8'52"5     |
| 9°  | Kopecky-Dresler    | Skoda Fabia R5     | CZ-CZ   | a 9'44"2     |
| 10° | Kremer-Winkelhofer | Skoda Fabia R5     | D-D     | a 10'10"6    |

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**PROVE SPECIALI VINTE:** Ogier 7 su 18 (1 annullata), Neuville 5, Mikkelsen 2, Sordo, Latvala e Léfèbvre 1.

**RALLY LEADER:** Ogier ps 1, Mikkelsen da ps 2 a ps 7, Ogier ps 8, Mikkelsen ps 9, Ogier da ps 10 a ps 18.

**POWER STAGE:** 1. Neuville in 7'54"9, 2. Latvala a 2"5; 3. Ogier a 2"6.

**I PRINCIPALI RITIRI:** Léfèbvre ps 10 (uscita di strada), Rendina ps 16 (uscita di strada)

## Mondiale Piloti

|              | MONTECARLO 21-24/1 | SVEZIA 12-14/2 | MESSICO 8-6/3 | ARGENTINA 21-24/4 | PORTOGALLO 19-22/5 | SARDEGNA 9-12/6 | POLONIA 30/6-3/7 | FINLANDIA 28-31/7 | GERMANIA 18-21/8 | CINA 8-11/9 ANNULLATO | CORSICA 29/9-2/10 | SPAGNA 13-16/10 | GALLES 27-30/10 | AUSTRALIA 17-20/11 | TOTALE PUNTI |
|--------------|--------------------|----------------|---------------|-------------------|--------------------|-----------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------------|-------------------|-----------------|-----------------|--------------------|--------------|
| 1° Ogier     | 25+3               | 25+3           | 18+3          | 18+1              | 15+3               | 15+3            | 8+3              | -                 | 25+1             | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 169          |
| 2° Mikkelsen | 18+1               | 12+2           | -             | 15                | 18+1               | -               | 25               | 6                 | 12               | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 110          |
| 3° Paddon    | -                  | 18             | 10+1          | 25+3              | -                  | -               | 15               | 10+2              | 10               | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 94           |
| Neuville     | 15                 | -              | 8             | -                 | 8                  | -               | 25               | 12+1              | 12+3             | 15+3                  | -                 | -               | -               | -                  | 94           |
| 5° Latvala   | -                  | -              | 25+2          | -                 | 8+2                | 18+1            | 10+2             | 18+1              | 0+2              | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 89           |
| 6° Sordo     | 8+2                | 8              | 12            | 12+2              | 12                 | 12              | -                | -                 | 18               | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 86           |
| 7° Ostberg   | 12                 | 15             | 15            | 10                | 6                  | -               | 4                | 8                 | 8                | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 78           |
| 8° Tanak     | 6                  | 10             | 8             | -                 | -                  | 10              | 18               | -                 | -                | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 52           |
| 9° Meeke     | -                  | 0+1            | -             | -                 | 25                 | -               | -                | 25                | -                | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 51           |
| 10° Breen    | -                  | 4              | -             | -                 | -                  | -               | 6                | 15                | -                | -                     | -                 | -               | -               | -                  | 25           |

## Mondiale Costruttori

|               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |     |
|---------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|---|---|-----|
| 1° Volkswagen | 25 | 29 | 43 | 20 | 28 | 33 | 18 | 31 | 29 | - | - | - | - | - | 256 |
| 2° Hyundai    | 25 | 24 | 12 | 20 | 15 | 12 | 27 | 33 | 33 | - | - | - | - | - | 201 |
| 3° M-Sport    | 12 | 15 | 19 | 16 | 20 | 8  | 10 | 12 | 10 | - | - | - | - | - | 122 |
| 4° Vw Mot.II  | 18 | 12 | -  | 15 | 25 | 4  | 25 | 10 | 12 | - | - | - | - | - | 121 |

# Tempestini vede il titolo

IL VENETO È STATO IN TESTA DALL'INIZIO ALLA FINE. ORA IL MONDIALE JUNIOR S'AVVICINA

**S**imone Tempestini vola con pieno merito verso il titolo Junior 2016. Il veneto, navigato dall'esperto Giovanni Bernacchini, in Germania è stato sempre in testa, gestendo con intelligenza il suo vantaggio sugli avversari. In particolare sullo slovacco Koci, sul quale ha poi definitivamente allungato a Panzerplatte. Una gara davvero incisiva la sua, nella quale ha saputo portare a casa il massimo risultando e approfittare di un errore commesso subito al pronti-via da Ole Christian Veiby. Il norvegese è infatti finito fuori nella prima speciale, perdendo ben 12 minuti. Così ha finito solo settimo ed ora è staccato di ben 27 punti da Tempestini... «Sono davvero contento - ha detto all'arrivo "Tempesta Junior" - perché non è stata una gara facile. Ho dovuto correre sempre con la testa, tenendo un ritmo molto alto per tutta la gara senza mai esagerare. Solo alla fine della seconda tappa mi sono divertito, a Panzerplatte. Questi punti sono molto importanti perché consolidano la leadership nel campionato Junior e mi portano in testa anche al Wrc3. Adesso prepariamoci per la prossima avventura, il Tour de Corse».

**JWRC**  
Gara: 1. Tempestini-Bernacchini in 3.21'12"4; 2. Koci-Kostka a 38"9; 3. Folb-Le Floch a 2'12"8; 4. Martel-Lemoine a 3'05"; 5. Dubert-Coria a 6'17"1; 6. Al Mutawaa-McAuley a 11'38"1; 7. Veiby-Skjaermoen a 1.12'15"9 (tutti su Citroën Ds3 R3T Max).  
Campionato: 1. Tempestini 93 punti; 2. Veiby 56; 3. Folb 48; 4. Dubert 44; 5. Koci 42; 6. Martel 40.



# Team Italia all'arrembaggio

GARA D'ATTACCO PER I GIOVANI DELL'ACI, CON ANDOLFI 22ESIMO E DE TOMMASO 26ESIMO. ORA LA CATALUNYA

**V**edere Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso all'opera in Germania era davvero un piacere. Stile di guida pulito per Andolfi, più aggressivo per De Tommaso, i due piloti

di Acì Team Italia hanno stupito tutti nella prima tappa ricavata sugli asfalti dei vigneti della Mosella. Chiudendo 3° e 4° nel Wrc3, con le Peugeot 208 R2, davanti a piloti che disponevano di vetture R3, con 80 cavalli in più. Poi alcuni problemi per entrambi nella scelta delle gomme e ai freni ed un inconveniente alla boccia dello sterzo per De Tommaso li hanno rallentati ma alla fine il risultato è arrivato: Andolfi ha chiuso 22° assoluto e 4° di Wrc3; mentre De Tommaso è arrivato 28° e 6° di Wrc3. Le ultime gare, la Germania in particolare, hanno evidenziato che per i due nostri ragazzi è arrivato il momento di mostra-

re cosa sanno fare con vetture più potenti delle R2 che stanno utilizzando dal Portogallo 2015. Hanno bisogno entrambi di fare quanto prima un salto di qualità, per continuare la loro valorizzazione.

Claudio Bortoletto era soddisfatto alla fine della gara. «Il Deutschland - ha commentato il diesse di Acì Team Italia - è unico nel suo genere, per le strade sulle quali si corre e per gli scherzi del meteo, visto che le condizioni cambiano velocemente. Entrambi i ragazzi hanno fornito, al loro esordio in un contesto così atipico ed impegnativo, prestazioni velocistiche di rilievo. Abbiamo ottenuto un ottimo risultato nel Wrc3, con Andolfi ottimo quarto e De Tommaso sesto: non dimentichiamo che corriamo con delle vetture R2, meno potenti delle R3. Quella di correre in Germania è stata una scelta davvero costruttiva. Ora pensiamo già alla Catalunya, dove tra due mesi correremo l'ultima prova della nostra stagione nel Wrc3». ●

## WRC3

Gara: 1. Tempestini-Bernacchini in 3.21'12"4; 2. Koci-Kostka a 38"9; 3. Folb-Le Floch a 2'12"8; 4. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 Vti R2) a 2'16"7; 5. Martel-Lemoine a 3'05"; 6. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 Vti R2) a 3'38"6; 7. Burri-Levratti (Renault Clio R3T) a 5'26" (tutti gli altri su Citroën Ds3 R3T Max).

Campionato: 1. Tempestini 93 punti; 2. Fabre 79; 3. Veiby 69; 4. Andolfi 66; 5. De Tommaso 54; 6. Koci e Folb 48.

VITTORIA DEL FINLANDESE DAVANTI AI COMPAGNI TIDEMAND, KOPECKY E KREMER

## Lappi guida la parata Skoda

**TRIER** - Secondo successo consecutivo nel Wrc2 per Esapekka Lappi, che ha bissato la vittoria in Finlandia in una gara che ha esaltato le Skoda Fabia R5 e dove Armin Kremer, grazie ad un'azzeccata scelta di gomme consigliatagli da Terenzio Testoni, è stato leader nelle battute iniziali. Stavolta invece, quella vecchia volpe di Jan Kopecky non ce l'ha fatta a vincere come dodici mesi fa da queste parti: una foratura nel secondo passaggio su Moseland è costata cara al bravo pilota della Repubblica Ceca, che ha comunque chiuso secondo. «Sono orgoglioso di questo risultato - ha detto Lappi - questa è in assoluto la miglior gara su asfalto che ho disputato. Dopo un avvio in salita, la vittoria è arrivata insieme ad una doppietta delle Skoda ufficiali; che sarebbe in realtà una tripletta perché Tidemand - terzo - non era iscritto al Wrc2».

Da segnalare dietro ai piloti Skoda saliti sul podio, l'ottima prestazione di due figli d'arte. Il quarto posto è andato infatti al belga Ghislain De Mevius, mentre al quinto ha concluso il promettente Pierre Louis Loubet. Sarà da seguire, tra un mese, Loubet Junior nella gara di casa, in Corsica. Al Tour tornerà in azio-

ne anche il leader della serie, Elfyn Evans, che tiene molto a vincere questo titolo dopo quello britannico appena conquistato esattamente vent'anni dopo papà Gwyndaf.

## WRC2

Gara: 1. Lappi-Ferm in 3.09"03"5; 2. Kopecky-Dressler a 1'07"4; 3. Kremer-Winklhofer a 1'33"8; 4. De Mevius-Jalet a 2'36"1; 5. Loubet-Landais (Citroën Ds3 R5) a 3'42" (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato: 1. Evans 95 punti; 2. Suninen 93; 3. Lappi 82; 4. Fuchs 59; 5. Kremer 55; 6. Tidemand 49; 7. Ptaszek 42.



## NEUVILLE JUNIOR

Poca fortuna in Germania per Yannick Neuville (sopra) fratello minore di Thierry: è uscito di strada sulla sua Fabia S2000, ritirandosi, nella sesta speciale. Oliver Solberg, figlio di Henning, ha finito 49° e 5° nel DMack.

## D MACK A PRYCE

Il 23enne gallese Osian Pryce ha vinto la quarta prova della Drive D Mack Cup davanti a Max Vatanen e Jon Armstrong. Ora Pryce guida la serie con 98 punti, seguito da Vatanen a quota 84, ed i due si contenderanno in Catalogna, il premio di due gare nel 2017 su Fiesta R5.

## RENDINA KO

Sfortunato rientro nel Mondiale per Max Rendina, uscito di strada nella quarta speciale perdendo 10'. Poi, il romano ha avuto una toccata nella tappa finale ed a quel punto ha deciso di ritirarsi perché la sua Skoda Fabia R5 era fuori assetto. L'altro equipaggio italiano in gara, Sangermani-Berisonzi (Mitsubishi Lancer Evo9), ha chiuso in 58ª posizione.

## TROFEO OPEL ADAM

Il Trofeo Opel Adam riscuote sempre più consenso in Germania ed al volante della vettura tedesca si è visto in azione sulle speciali della prima tappa anche il giornalista tedesco Reiner Kuhn, uscito poi di strada. La vittoria è andata a Marijan Griebel, che si è aggiudicato anche la classe R4 davanti a Julius Tannert su un'Adam anche lui. I due hanno chiuso in 19esima e 20esima posizione.

## SOSPESA COL DUBBIO

Il direttore di corsa ha sospeso dopo la partenza di Camilli la penultima speciale - Dhrontal - perché c'erano diversi spettatori collocati in zone pericolose. È stato così attribuito a tutti il tempo di Camilli, che è rimasto sorpreso dalla decisione. A suo avviso non c'erano infatti spettatori fuori posto, come dimostra il tempo da lui segnato, 9'36"5, di quasi 20" più veloce di quello fatto segnare nel primo passaggio.

**CIVIDALE DEL FRIULI** - Sorride sornione e guarda lontano. Misura le parole perché, tanto, dopo due giorni in cui hanno parlato soprattutto i numeri servono a poco. Giandomenico Basso ha appena finito di prendere a sberle il resto della truppa e prima di bagnare con la vittoria si lascia andare senza eccessi: «*Dopo aver vinto la prima tappa speravo proprio di ripetermi, per tenere aperto il più a lungo possibile questo bellissimo campionato*». Ha fatto molto di più "Giando": dominando per due giorni sui caldissimi asfalti friulani, il pilota della Brc ha passato sia Scandola che Andreucci in classifica e ora, in vista della volata finale, guarda tutti dall'alto. Per poco, certo, ma è ormai chiaro che questo Tricolore, nell'epoca delle virgole e dei coefficienti, si consegnerà al suo prossimo padrone per pochi spiccioli. Da quando è salito sulla Fiesta a benzina e da quando si è trovato in squadra un compagno veloce e capace di stimolarlo come Simone Campedelli, il veneto s'è trasformato, diventando un animale da vittoria imprendibile. Veloce e scaltro, tanto da impiegare le Pirelli il primo giorno e le Michelin il secondo, scegliendo dunque di volta in volta le "scarpe" migliori.

E dietro? Che succede ad Andreucci, secondo il sabato e addirittura quarto la domenica? Il campionissimo non fa bottino pieno, in termini di punti, dalla seconda tappa del Sanremo. È vero che ha vin-

## CON LA VITTORIA IN FRIULI IL PILOTA DELLA BRC PASSA IN TESTA AL TRICOLORE. ANCORA UNA GRANDE PROVA PER CAMPEDELLI SULLA FIESTA A GPL. IN DIFFICOLTÀ ANDREUCCI E SCANDOLA

di Daniele Sgorbini  
foto Bettiol

to l'assoluta in Liguria e ha poi trionfato nella centesima Targa Florio, ma nell'economia del campionato contano le posizioni nelle singole tappe, non le vittorie assolute. Che sulla terra gli toccasse scontare la posizione di partenza era chiaro, ma sull'asfalto del Friuli ci si aspettava qualcosa di più. E invece, prima ancora di iniziare a fare a botte col cronometro, l'equipaggio più decorato d'Italia già giocava in difesa: «*Se ieri mi avessero chiesto di firmare per il secondo posto a sei secondi da Basso lo avrei fatto subito*», diceva Anna Andreucci alla fine della prima tappa, evidenziando uno stato d'animo mai visto prima. Di certo qualcosa non funziona più come un tempo e la crisi pare essere soprattutto tecnica, visto che Andreucci ha persino scelto di rinunciare agli ultimi aggiornamenti di Peugeot Sport, che di fatto sono stati rimandati in attesa di migliorie, come spieghiamo in dettaglio. Se Andreucci soffre, Umberto Scandola e la Skoda certo non ridono. Il veronese ha commesso un errore che potrebbe costargli carissimo nell'economia del Tricolore: «*Le chicane dove ho sbattuto potevano tradire facilmente, visto che la prima aveva un ingresso abbastanza largo ma quella a seguire chiudeva di colpo. Però tutti gli altri sono passati e io no, quindi evidentemente ho commesso un errore*». Onesto come sempre, Scandola non cerca scuse. Ma il secondo zero nel suo score, dopo quello



# Il sor **Basso**

## UN'ACCOPIATA VINCENTE

Basso in azione con la Ford Fiesta R5 della Brc e sorridente insieme a Simone Campedelli, che è andato fortissimo anche sull'asfalto con la vettura a Gpl ereditata proprio dal veneto



### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) in 1.40'14"8; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 19"; 3. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 23"5.

1. Tappa: 1. Basso-Granai in 44'53"5; 2. Andreucci-Andreussi a 6"4; 3. Campedelli-Fappani a 22"2.

2. Tappa: 1. Basso-Granai in 55'21"3; 2. Campedelli-Fappani a 1"3; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 9".

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

rimediato con una toccata simile a Sanremo, ora lo obbliga a non sbagliare più nulla, visto che per lui gli scarti a disposizione sono già terminati. I numeri dicono che lo scudetto è ancora possibile, soprattutto se si considera il coefficiente 1,5 dell'ultima gara, ma la pressione con cui dovrà correre il pilota della Skoda sarà maggiore rispetto a quella da sopportare per i suoi avversari diretti. In più, sia lui che Andreucci devono adesso fare i conti anche con Campedelli, che da scudiero di Basso si è trasformato in fante da prima linea: al debutto su asfalto con la Fiesta a Gpl, il romagnolo ha impressionato, riuscendo a essere pure più veloce di Andreucci e Scandola (e di Basso in un paio d'occasioni nella seconda tappa), in una gara tirata allo spasimo dal primo all'ultimo metro. Anche questa volta non ha sbagliato nulla Simone, anche questa volta ha dimostrato che chi gli ha dato fiducia ha senza dubbio puntato sul cavallo giusto. ●

IL TOSCANO HA DUBBI SUL SERVOSTERZO

Niente "Evo" per Andreucci

Ci ha provato in ogni modo, a farsi piacere la versione evo della sua vettura, ma alla fine Paolo Andreucci ha deciso di fare un passo indietro e di presentarsi in Friuli con la Peugeot 208 T16 senza gli ultimi aggiornamenti omologati nei mesi scorsi. Sotto accusa, in particolare, il nuovo servosterzo che in alcune circostanze tenderebbe ad indurirsi all'improvviso, causando non pochi problemi alla guida. In Peugeot Sport minimizzano ma sembra che proprio questo problema sia all'origine dell'uscita di "Ucci" a San Marino, tanto che il pilota toscano è intenzionato a non utilizzare più i nuovi particolari sino a quando non verranno migliorati. La rinuncia al nuovo servosterzo, però, ha anche altre implicazioni collaterali, visto che l'evoluzione fa parte di un pacchetto globale e se non la si utilizza è impossibile ad esempio impiegare anche alcune parti del nuovo sistema di raffreddamento...

C'ERA ANCHE IL PRINCIPE

Sopra, Campedelli, ottimo secondo nella seconda tappa e terzo alla fine. A destra la Peugeot di Perico. Sotto a destra il principe Von Thurn un Taxis, sesto con la Skoda Fabia R5. Andreucci, sotto, secondo ma non soddisfatto





# Ford in testa ma lo sa?

**ISCRITTA DA UN TEAM PRIVATO, LA CASA AMERICANA PUÒ VINCERE IL CIR SENZA ESSERE IMPEGNATA DIRETTAMENTE**

**I** numeri non lasciano spazio a dubbi e raccontano una storia che a inizio anno quasi nessuno avrebbe immaginato: Ford in testa al Cir Costruttori, davanti a Peugeot e Skoda! Un primato conquistato a San Marino e consolidato al Rally del Friuli. Una leadership che fa sensazione, visto che il marchio dell'Ovale Blu è stato iscritto alla serie da Valentino Giorgi, che ha fatto correre Stefano Baccega nella prima parte della stagione sulla Fiesta della Erreffe gommata Hankook ma che non è presente in forma ufficiale nel Cir, a differenza di Peugeot Italia e

di Skoda Italia, che nonostante gli investimenti diretti ora si trovano a inseguire. E dire che a inizio stagione i vertici della Casa francese si erano coperti le spalle, chiedendo – e ottenendo – alla Federazione di escludere la Fiesta a Gpl della Brc dai punti per il Marche, visto che la vettura a gas è un esemplare unico realizzato dalla squadra di Cherasco, con omologazione nazionale, e non può essere considerata come le altre Ford R5. Poi però gli equilibri sono cambiati, quando Simone Campedelli è approdato alla Brc “ereditando” da Basso la vettura a Gpl: il ve-

neto è salito su quella a benzina schierata dal team e ha iniziato a marcare punti pesantissimi per Ford nella classifica Costruttori. I risultati delle ultime gare hanno fatto il resto e il ribaltone al vertice si è compiuto. In più, Ford può contare anche sui punti portati da Simone Tempestini, che essendo un Under contribuisce alla causa, mentre Peugeot e Skoda non hanno piloti giovani capaci di aiutare i loro capitani. Lo scorso anno la Peugeot aveva offerto a Tassone la possibilità di salire sulla 208 T16, anche se la sua gara finì anzitempo. Questa volta non ha fatto lo stesso con Testa – libero perché lo Junior saltava un turno – mentre Tassone non ha graffiato con la 208 Pa Racing. ●



## **85 PER DE CECCO**

Rally del Friuli valido per il Campionato Regionale affollato con i suoi 52 partenti. Claudio De Cecco e Alberto Barigelli, sulla Peugeot 208 T16, hanno vinto la gara limitata alla prima tappa, firmando così l'85esimo successo del pilota friulano, che ha battuto Bravi-Bertoldi e Cukurova-Bostanci.

## **PROVA CANCELLATA**

Annullata l'ultima speciale della prima tappa (Plan dal Jof) a causa di un problema tecnico a un'ambulanza in servizio. Un inconveniente che di fatto ha causato un taglio del 20% sul totale cronometrato del giorno uno, ridotto così a 60 km...

## **MITROPA CUP**

Successo nella classifica della Mitropa Cup per Hermann Gassner (Mitsubishi Lancer R4) che ha preceduto Premrl-Oslaj (Citroën DS3) ed Egginger-Egginger (Lancer N4).

## **IL PRINCIPE VA FORTE**

Albert Von Thurn und Taxis, dopo aver corso a San Marino, si è presentato anche in Friuli con la Skoda Fabia R5 della Wevers Sport. Il nobile teutonico ha chiuso sesto ma soprattutto ha dichiarato il suo amore per il Cir e ora vuol farlo tutto!

## **FEDERIGHI**

Doppia vittoria nella sfida al femminile per Corinne Federighi. Che nella prima tappa ha battuto Bea Calvi per appena mezzo secondo!

## **ORANGE 1 PER IL SISMA**

L'idea ha iniziato a prendere forma in Friuli, dove Simone Campedelli si è presentato con una livrea che ricordava i 40 anni dal terremoto del '76. Gli eventi recenti hanno poi spinto il team Orange 1 a fare qualcosa di concreto per portare un aiuto alle popolazioni del Centro Italia ed è allo studio una manifestazione per raccogliere fondi.

## **DUE ESCLUSI**

Zanon-Rappoldi (Clio S1600) sono stati esclusi per non conformità del carburante, mentre Lesa-Andrian (Peugeot 106) per irregolarità al paraurti.



### PROTAGONISTI VECCHI E NUOVI

A fianco, "Pedro" e Baldaccini lanciati verso il successo tra le storiche. In basso Lorenzo Coppe, incredibilmente ma meritatamente primo nel Trofeo Suzuki per il Cir

# La legge di Pedro

IL BRESCIANO DOMINA ANCHE SULLE STRADE DEL FRIULI E SI CONFERMA RE DELLE STORICHE CON LA LANCIA 037

**F**ra le impegnative caratteristiche del percorso ed il caldo poco amico di vetture non più di primo pelo, il Rally del Friuli Venezia Giulia poteva essere ed è stato un vero rischiatutto per i protagonisti di Europeo e Tricolore ma è finito come spesso succede: con il successo di "Pedro" e Baldaccini con la Lancia Rally, capaci di piazzare due scratch nel momento giusto e soprattutto di non sbagliare mai nulla. Preso il comando alla seconda speciale, l'equipaggio della KSport non lo ha più mollato, nonostante il serrato inseguimento di Lucio Da Zanche e Daniele De Luis (Porsche), firmatari di 4 migliori tempi, che però hanno pagato pesantemente i 17" persi sulla Plan dal Jof: per loro alla fine il secondo posto, a 11"6 dai vincitori, ma anche la vittoria nel 2° Raggruppamento davanti allo svedese Jensen. Terzo posto per la Lancia Rally di Bianchini e quarto, sempre con una 037, per Gigi Battistolli e Fabrizia Pons, stavolta meno convincenti del consueto. Capitolo a parte per Domenico Guagliardo e la sua Porsche. Il pilota-preparatore siciliano è stato costretto a fermarsi dopo la brevissima speciale del venerdì sera ed è tornato in scena giusto per la gloria la domenica, dove ha vinto tutte e tre le speciali disputate facendo sempre una decina di secondi meglio del rivale più vicino (a rotazione Bianchini, Da Zanche e "Pedro") ad indicazione e rimpianto di quello che avrebbe potuto essere. Nel 3° Raggruppamento successo per Pagella-Brea (Porsche) sulla Alfetta Gtv di Bucci-Neri e, nel 1° Raggruppamento, vittoria a Parisi-D'Angelo (Porsche 911) davanti alla Lotus Elan dell'inglese Sheldon. (g.c.)



## Vallino resta in... mutande

IL LIGURE SQUALIFICATO PERCHÉ SORPRESO SENZA I PANTALONI DEL SOTTOTUTA IGNIFUGO. LUCARELLI ROMPE E VINCE COPPE

**F**ine della prova speciale di Trivio: i commissari fermano tutti gli equipaggi, per controllare l'abbigliamento ignifugo e Claudio Vallino, in quel momento in testa fra le Suzuki, viene trovato senza indosso i pantaloni del sottotuta, riposti nel vano portaoggetti. Al successivo riordino gli viene ritirata la tabella marcia e spedito seduto stante a casa: «Soffro parecchio il caldo - spiega Vallino - e li avevo tolti per evitare il rischio di un colpo di calore. Li ho rimessi ma non mi hanno dato modo di finire la gara, togliendomi anche la possibilità di interporre appello. E pensare che a livello internazionale nemmeno sono obbligatori, essendo la tuta a fare testo protezione». Fallo ammesso, sanzione probabilmente esagerata. Così il Trofeo Suzuki del Tricolore è sembrato finire lì, incoronando anticipatamente (e meritatamente) campione il leader Jacopo Lucarelli che sino a quel momento aveva braccato il rivale da vicinissimo, con Lorenzo Coppe terzo alle sue spalle. Invece no. Perché proprio sulla prova conclusiva, Lucarelli rompeva un semiasse e si fermava, consegnando il successo a Coppe davanti a Stefano Martinelli e Saresera! Ora si va a Roma per la gara conclusiva, con Lucarelli favoritissimo per il titolo ma con Coppe e Vallino ancora aritmeticamente in gioco per via degli scarti. Certo, per scalzare Jacopo dal trono ci vorrà un cataclisma. Ma dopo quanto accaduto ad Udine val la pena di aspettare prima di anticipare un verdetto scontato. (g.c.)

# Humar beffa Gasperetti

LO SLOVENO BATTE IL TOSCANO PER POCCHI SECONDI NELLA SECONDA TAPPA. E CANZIAN DOMINA NELLA SERIE RISERVATA ALLA TWINGO R1



**T**anti spunti d'interesse dal Trofeo Renault Clio R3T Top, che ha incrociato destini e obiettivi di equipaggi in lotta per traguardi diversi ma i cui esiti hanno influenzato pesantemente quelli degli avversari. Sul piatto la leadership del Tricolore 2 Ruote Motrici e quella del Trofeo Clio, che in Friuli ha proposto due new entry velocissimi e capaci di spargliare il mazzo: lo sloveno Humar ed il nostro Gasperetti. Nel Tricolore si morde le mani Ivan Ferarrotti: il reggiano, che corre con la "vecchia" Clio R3C aspirata, ci teneva a far bene per compiere un passo decisivo verso il titolo ma il primo giorno è rimasto quasi a bocca asciutta dopo una foratura e una toccata che lo hanno spedito in fondo alla classifica. L'indomani si è rimesso in gioco senza far troppo caso ai tatticismi e dopo un

duello sul filo dei decimi con Luca Panzani ha vinto in modo autorevole la seconda giornata tra le tuttoavanti. Per Panzani una trasferta a due facce: da una parte la soddisfazione

per aver recuperato punti importanti per il Tricolore, nonostante sia stato costretto a salire sulla quarta vettura diversa nel corso della stagione (!), dall'altra la consapevolezza

za di essersi dovuto arrendere - limitatamente al Trofeo - a Humar e Gasperetti, che sui caldissimi asfalto dell'estremo Nord Est hanno fatto davvero un'altra gara, spartendosi i successi di giornata: il sabato è stato Gasperetti a fare festa, mentre il giorno dopo il pilota sloveno ha avuto la meglio sul nostro per neppure tre secondi.

## Canzian senza rivali

A vincere è abituato da tempo, anche se sinora Riccardo Canzian lo aveva fatto con le storiche. Cammino particolare, quello del giovanissimo oltrepadano, che ha iniziato la sua carriera sportiva con le "vecchiette" - recentemente ha anche colto il suo primo successo assoluto con una Porsche 911 al 4 Regioni - e che ora ha deciso di mettersi in gioco nel Tricolore nel contesto del Trofeo Renault Twingo R1. Dove ha saltato la prima gara ma dove, appena arrivato, ha subito dettato legge, riuscendo a essere veloce sin dal primo metro, senza commettere alcun errore. Peccato per il confronto mancato con Emanuele Rosso, rallentato il primo giorno dalla rottura del pedale dell'acceleratore e fermato l'indomani da una doppia foratura. Spazio così per l'altra coppia esordiente nel Trofeo, quella in rosa formata da Deborah Sartori e Giancarla Guzzi, sul secondo gradino del podio in entrambe le giornate. ●

## CANZIAN OK ANCHE IN TWINGO

Il giovane Canzian, sotto, è passato dalle storiche alle moderne e vince con la Twingo R1. Sopra, lo sloveno Humar, al vertice nel Clio R3T Top



# Vi sia lieve la terra

GIUSEPPE GROSSI E GIOVANNI RECORDATI CI HANNO LASCIATO. LI SALUTIAMO CON UN RICORDO DELLE LORO IMPRESE IN QUEI RALLY, SOPRATTUTTO STERRATI, CHE AMAVANO VISCERALMENTE

di [Sergio Remondino](#) - fotografie [Bettiol](#) e [Photo4](#)

**I**l rallismo italiano che non s'era ancora asciugato le lacrime per l'addio a Franco "Speedy" Perazio ha perso altri due suoi esponenti di rilievo. A pochi giorni di distanza ci hanno lasciato Giovanni Recordati e Giuseppe "Pucci" Grossi, due appassionati veri, due figure per certi versi complementari ma in realtà piuttosto lontane fra di loro. Anche se accomunate dal viscerale amore per questo sport. Un amore al quale hanno dedicato tempo, energie, attenzioni. Più sottotraccia Recordati - presidente dell'importante gruppo farmaceutico di famiglia - sempre sotto le luci dei riflettori "Pucci" Grossi, andato al di là della sua lunghissima e significativa carriera di pilota che l'ha portato ai margini del professionismo. La malattia, lunga e dolorosa per Recordati, fulminante per Grossi, ce li ha portati via con un doppio colpo di quelli che lasciano senza parole. Qui li ricordiamo per i ralisti che erano. E che la terra, quella dei controsterzi che tanto amavano, sia lieve per loro. ●



## ALLE RADICI DELLA PASSIONE

"Pucci" Grossi, sopra e a destra con la Peugeot 206 Wrc, e Giovanni Recordati, a sinistra e al volante della Toyota Corolla Wrc, sotto, ci hanno lasciato a metà agosto



# L'albergatore che spingeva forte

**GIUSEPPE GROSSI ROMAGNOLO PUROSANGUE, "PUCCI" NON SI È MAI TIRATO INDIETRO. TANTOMENO QUANDO I RIVALI ERANO AL TOP**

**I**l rumore della Delta 16V sale alto nel cielo ed insegue l'anima di Giuseppe Grossi, salita lassù da poche ore. Fuori dalla chiesa di Santa Maria Ausiliatrice a Rimini, i suoi navigatori, i tanti rallyisti e gli amici venuti

a dare l'ultimo saluto a "Pucci" faticano a trattenere le lacrime. L'acceleratore della Delta lo sta spingendo Angelo, mentre al suo fianco Michela cerca di sorridere. I figli dell'albergatore da rally più veloce del

mondo fanno stringere il cuore nella loro sofferenza e mostrano quanto loro padre ha saputo farsi amare. Così come una famiglia è stata per lui quella del rallismo tricolore, che è stato il suo mondo per quasi 40 an-

ni. Sino al giorno in cui il suo cuore generoso ha cessato di funzionare. Come una wastegate che sfiatava o un differenziale che non trasferiva più la coppia motrice alle ruote.

Una storia lunga davvero quella di "Pucci" nei rally, seguita al motocross giovanile ed iniziata a 22 anni con la Simca Rally e "Ciccio Billi" alle note, sugli sterrati di San Marino e dintorni. Da allora, era il '79, di gomme e benzina Grossi ne ha consumate in quantità, per disputa-

re non meno di 160 rally, vincere sette campionati (sei Trofeo Terra ed un Irc) e scrivere tante pagine di storia. Come quella volta alla Targa Florio, nell'87, quando con la Bmw M3 di Volta e Gianfranco Di Genaro alle note si permise di mettere dietro tutti. A cominciare dal mostro sacro Dario Cerrato con la Lancia Delta ufficiale. Un sogno durato sino a quando le Pirelli giuste sparirono "misteriosamente"... Arrivò secondo, quella volta, Grossi, a 13" da Cerrato. Un ri-



sultato incredibilmente ripetuto - secondo a 13" da Cerrato - due anni dopo. Quella volta anche Grossi aveva la Lancia Delta. E proprio sulla mitica vettura torinese "Pucci" ha costruito gran parte della sua carriera, vincendo due volte il Trofeo Terra, nel '93 e '94, con Antonio Borri, e tanto altro. Poi venne il tempo delle giapponesi e con le Toyota altre vittorie, molte. A cominciare da quelle nel Trofeo Terra 1995 - ancora con Borri, nell'anno in cui venne un quinto posto assoluto nel Sanremo iridato 2 litri - e nel Trt 1997 con Massimo Sacchetti. I suoi navigatori sono stati figure chiave nella storia di Grossi, e lo hanno ribadito venendo quasi tutti a portargli l'estremo saluto, ma uno in particolare ha significato moltissimo: Alessandro Pavesi. Con l'elegante pierre milanese s'è stabilita una vera simbiosi, un rapporto che è andato oltre il pur importante fatto sportivo. E la cosa bella è che i due si sono conosciuti grazie a Sara Clerici, l'ottima rallista poi divenuta moglie di Grossi... Lui e Pavesi insieme hanno vinto due titoli Terra, nel 2005 e 2006 con la Peugeot 206 Wrc, ed il campionato tutto asfalto Irc nel 2008. A conferma che "Pucci" non andava forte "solo" sulla terra. Sempre con Pavesi al suo fianco, Grossi ha colto la sua ultima vittoria assoluta: alla Ronde Balcone delle Marche nel 2011, prima e unica gara con la Citroën Xsara Wrc. «Come pilota - ricorda Pavesi - "Pucci" mi rimarrà per sempre impresso per la sua incredibile attenzione ai dettagli, al limite del ma-

niacale, su tutte le parti della vettura. Che lui trasformava fino a farla diventare una macchina da "ufficiali" piuttosto che da semplici appassionati della domenica. Ricordo che si accorse di una differenza di 2 millimetri nella scocca della Ford Focus Wrc che usavamo nel 2002-2003. Dopo la sua cura, in tempi recenti, la Mitsubishi R4 di Bianchi era come trasformata: un'altra vettura! "Pucci" aveva la capacità di sviluppare un'auto, di farla crescere ad alti livelli». Che tipo di persona era? «"Pucci" era una persona progettuale: aveva sempre qualcosa da proporre, qualche

idea da portare avanti. Penso a quanto si diede da fare per il passaggio della Mille Miglia nella sua Rimini ma anche ai progetti che stava portando avanti, anche con la Federazione. Le parole più belle le ha dette il Presidente dell'Acis Sticchi Damiani: "Ci mancherà il suo entusiasmo unito alla sua grande esperienza". È vero, è proprio così. Si metteva in gioco su tutto. Lo sport gli serviva come conferma. Per lui, per la persona con la quale negli ultimi 20 anni ho trascorso gran parte del mio tempo, la vita era quella ancora da realizzare. E con la sua morte, se n'è andata anche una



## GIUSEPPE GROSSI

6-4-1957 20-8-2016

**I navigatori:** Tony Ricci, Alfredo Zanca, ("Ciccio Billi"), Maurizio Tura, Franco Parri, Maurizio Amadori, Gianfranco Di Gennaro, Alessandro Mari, Antonio Borri, Massimo Sacchetti, Massimo Chiapponi, Guido D'Amore, Simona Girelli, Alessandro Pavesi

**Le auto:** Simca Rallye, Ford Escort Rs, Alfetta Gtv6, Fiat Ritmo 75, Bmw M3, Mercedes 190, Lancia 037, Lancia Delta 4Wd, 8V, 16V e Hf; Toyota Celica St185 e St205; Ford Escort Cosworth Wrc, Subaru Impreza Wrc, Toyota Corolla Wrc, Ford Focus Wrc, Fiat Punto S1600 e Grande Punto S2000, Peugeot 206 Wrc, Subaru Impreza STi Gr.N, Mitsubishi Lancer Gr.N, Citroën Xsara Wrc

**I titoli:** Trofeo Terra 1993, 1994, 1995, 1997, 2005, 2006; Irc 2008



## LE IMPRESE DI "PUCCI"

Grossi, sopra con Pavesi, in alto sulla Subaru STi, ha vinto 6 titoli Terra. A destra è al volante della Volvo S60 "numero 0" al Rally d'Italia 2016. A sinistra, al centro, è con Di Gennaro alla Targa '87

# Il Presidente che giocava duro

**GIOVANNI RECORDATI** VOLEVA SOLO GARE LUNGHE, MASSACRANTI, PREFERIBILMENTE SU TERRA. POI TORNAVA A CONDURRE L'AZIENDA

**A**veva un solo, piccolo, vezzo: nei massacranti trasferimenti delle lunghe gare iridate Anni 80-90, qualche volta cedeva il volante ad un meccanico e lo riprendeva poco prima del controllo orario di start piessè. Una piccola concessione al suo status di capitano d'industria, che Giovanni Recordati si face-

va non tanto per rimarcare il suo ruolo quanto per conservare più a lungo le energie. Sì, perché pur avendo corso molto e - quasi per scelta filosofica - sempre in gare lunghe, dure e pure, non è che fosse troppo allenato. Anzi. Arrivava alle gare sfiato dagli incarichi e dalle responsabilità derivanti dall'essere prima

pedina di rilievo e poi addirittura presidente di uno dei più grandi gruppi farmaceutici. Un'azienda - fondata nel 1926 a Correggio dal nonno farmacista - di quelle che il mondo ci invidia. E dove, si fa volentieri, ci sarebbe un esemplare di tutte le Ferrari prodotte negli ultimi trent'anni. Vetur-

re che il Commendatore in persona faceva recapitare ai Recordati, direttamente in azienda. A Giovanni piacevano le gare dure. Ha disputato 10 Sanremo; 6 Montecarlo; 8 Portogallo; 8 Acropoli e poi Tour de Corse, Rac, 1000 Laghi, Cipro, Halkidiki, Costa Smeralda e via... sterrando. L'ultima sua partecipazione iridata è stata nel 2005, in Sardegna, con la Toyota Corolla Wrc ed il fidatissimo Freddy Delorme, cantiniere dell'Hotel de Paris a Montecarlo che lo ha affiancato in numerose gare. Giunsero 26esimi ma non era quello che contava... Poi, negli ultimi anni, Recordati s'era dedicato agli storici con una Porsche 911 Gruppo 4, disputando più volte il Sanremo. Umile ed introverso quanto appassionato, era un vero signore. «Una volta all'Halkidiki - racconta Marco Verdelli, uno di quelli che hanno fatto al suo fianco le epiche gare iridate del tempo che fu - per stanchezza non lessi una circolare informativa e "pagai" addirittura 10' d'anticipo ad un c.o. Non s'arrabbiò e disse: "non importa, sono cose che capitano"....». ●



## LE MARATONE DI GIOVANNI

Sopra, Recordati al Montecarlo '88 con la Lancia Delta 4Wd Gruppo N e Freddy Delorme al suo fianco. A destra, l'imprenditore e gentleman driver lombardo con la Lancia Delta Hf e Marco Verdelli all'Acropoli, una delle sue gare preferite. Sotto a destra, in un recente rally storico con la Porsche 911 Gruppo 4



## GIOVANNI RECORDATI

10-12-1949-15-8-2016  
I navigatori: Massimo Soffritti, Nelson Zivian, Francesco Mion, Cristina Larcher, Marco Di Marco, Marco Verdelli, Maurizio Barone, Freddy Delorme

Le auto: Opel Ascona e Manta 400; Lancia Delta 4Wd, 8V, 16V e Hf; Mitsubishi Carisma, Toyota Celica St205, Toyota Corolla Wrc, Porsche 911 Sc e Rsr Gr.4



### IL ROSSO E IL NERO

La nuova livrea della Skoda ufficiale ha portato bene a Kopecky. In basso il nostro Scattolon, protagonista nell'Erc2 con la Mitsubishi



### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Kopecky-Dresler (Skoda Fabia R5); 2. Kostka-Kucera (Skoda Fabia R5); 3. Cerny-Cernehorsky (Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# Kopecky fila via

**IL PILOTA DELLA SKODA CONQUISTA UNA VITTORIA ANNUNCIATA. LUKYANUK SBAGLIA E PER KAJETANOWICZ È QUASI EUROPEO-BIS**

di **Gianni Cogni**

**N**el Barum dove sul filo di lana Kajetan Kajetanowicz ha quasi portato a casa il secondo titolo continentale consecutivo, il successo è andato a Jan Kopecky, come stava scritto sull'albo d'oro ancor prima del via ma non con la superiorità che gli si poteva accreditare alla vigilia. Il pilota ufficiale Skoda, che vanta un pedigree prezioso come quello di un animale di razza e lungo come un elenco telefonico, sulle strade di casa ha dovuto sudare le proverbiali sette camicie per stare davanti ad Alexey Lukyanuk. Un vero asso, il pilota russo, quando il suo talento non scivola in azzardi vari, come quello che gli è costato tutto quanto di buono fatto vedere (e le ultime speranze di titolo) sull'ultima prova speciale, quando stava tentando di recuperare i 4"6 che lo separavano dal leader. Toccata, danneggiamento dello sterzo e 10' di ritardo. Al primo contatto con le

strade céche, Lukyanuk ha fatto mirabile, permettendosi anche di condurre la gara e chiudere la prima tappa con appena mezzo secondo di ritardo da Kopecky. Ovviamente dopo aver anche messo in ambascia Kajetan Kajetanowicz, che al Barum era arrivato con la malcelata convinzione di poter chiudere qui i conti per confermare campione d'Europa. Invece, tradito dal motore dopo appena tre prove (quando era terzo a 13" da Kopecky ed a 10" da Lukyanuk), il polacco ha dovuto affidarsi ai miracoli dei suoi meccanici per potersi ripresentare al via della seconda tappa per acciuffare qualche prezioso punto di giornata, quasi decisivo se Lukyanuk si fosse ritirato. Ed Alexey gli ha fatto il regalo sulla prova speciale conclusiva: ora a Kajto mancano due piccoli punti per la riconferma, ormai scontata. Di sicuro, i due di vertice ed il campione polacco hanno travolto tutti gli altri. E sono finiti a far da comprimari gente del calibro di Bryan Bouffier - tradito dal motore a tre prove dal termine quando era sul podio con la sua Citroën Ds3 - ed altri idoli locali, Kostka, Cerny, Valousek, nell'ordine dietro a Kopecky. Deludente il terzo potenziale aspirante al titolo Europeo, il giovane Ralfs Sirmacis, stavolta naufragato: sempre nelle retrovie e poi ritirato per uscita di strada come Tarabus.

### Scattolon ok, Rox pure

Con cinque piloti al via, l'Italia è tornata a farsi viva nell'Europeo. Il meglio lo ha ottenuto Giacomo Scattolon, che ha avuto di nuovo ragione di Thomas Erdi ed ha rafforzato con la sua Mitsubishi il secondo posto stagionale nella graduatoria di Erc2. Luca Rossetti, chiamato a lucidare gli ottoni della enigmatica Toyota Gt86, ha spremuto quanto ha potuto dalla trazione posteriore giapponese. Per 18" al friulano non è riuscita l'impresa di imporla nella classe Rc3, finendo alle spalle della Citroën Ds3 di Martin Koci.

Qualche soddisfazione anche per Andrea Polato, con la Nissan Micra. Unico deluso il recordman di partecipazioni alla gara, l'intramontabile Marco Caviglioli, che ha dovuto alzare bandiera bianca per un guasto dopo la speciale spettacolo del venerdì sera ed è rientrato in gara la domenica ma senza più chance di piazzamento.

### Erc Junior: ipoteca Ingram

Nonostante fosse leader dell'Europeo Junior, Chris Ingram non aveva ancora alcuna vittoria al suo attivo. È arrivata al Barum, nel momento e nel modo più importante: ad una gara dal termine e in corrispondenza del ritiro del suo compagno di squadra ed unico avversario rimasto nella corsa al titolo, Marijan Griebel. Che con i punti del successo parziale nella seconda tappa, quando ha potuto rientrare, e quelli del quinto posto finale conserva ancora una piccolissima possibilità di ribaltare tutto nella conclusiva prova, in Lettonia. ●



## ROMA SOLIDALE

Significativa iniziativa degli organizzatori del Rally Roma a favore delle popolazioni colpite dal sisma che ha devastato il centro Italia la scorsa settimana: per ogni equipaggio iscritto verranno infatti devoluti 25 euro, che saliranno a 50 per ogni stand espositivo allestito nel Villaggio Motori.

## DUE SPECIALI ALL'EUR

Raddoppia la prova speciale spettacolo all'Eur: quella che ormai da tradizione rappresentava l'antipasto del Rally di Roma Capitale, quest'anno andrà in scena sia venerdì 23 settembre alle 18, dando di fatto il via alla gara, sia sabato 24 alle 17, a conclusione della prima tappa della gara del Cir.

## PISTOIA CAMBIA

Rinnovamento in vista per il Rally di Pistoia valido per la Coppa Italia. La gara toscana, in programma l'8 e 9 ottobre, partirà nel pomeriggio di sabato da Casalguidi, per affrontare le prime quattro prove, con due passaggi sulla Montalbano e sulla Gello. Il giorno dopo, via alle 8.30, con altre quattro speciali, Casore e Montevettolini, da ripetere. Riordini a Pistoia, Quarrata e Monsummano Terme. Arrivo a Casalguidi.

## PADDON AL LEGEND

Ha voluto fortemente esserci di nuovo. Così Hayden Paddon tornerà a Rallylegend (6/9 ottobre), dopo il grande feeling nato lo scorso anno. Il pilota ufficiale Hyundai nel Mondiale darà spettacolo tra le Legend Stars con la i20 Wrc del team Hmi. Per info: [www.rallylegend.com](http://www.rallylegend.com)

## SARDEGNA STORICA

Il 1° Rally Internazionale Storico della Sardegna prenderà il via il 18 ottobre da Palau con il prologo di La Prugnola e sarà composto da 3 tappe su sterrato (Palau-Castelsardo, Castelsardo-Su Gologone, Su Gologone-Palau) in programma il 19, 20 e 21 ottobre, mentre la tappa finale di sabato 22 a La Maddalena sarà su asfalto. In totale saranno 20 le speciali in programma per complessivi 315 km.



LO SPAGNOLO L'HA PROVATA E NE È DAVVERO ENTUSIASTA

## Sordo felice per la i20 Plus

Que bestia!!! Increíbles sensaciones! Questo il - colorito - commento pubblicato sulla sua pagina Facebook da Dani Sordo dopo il primo test sulla nuova Hyundai i20 Wrc Plus (sopra). Il pilota spagnolo che ha appena rinnovato il contratto con il team coreano per altri due anni (2017 e 2018) appare davvero entusiasta sulle prestazioni della Hyundai Wrc del futuro ma sicuramente, a fargli esprimere giudizi così entusiastici, oltre al rinnovo contrattuale, avrà contribuito il bel secondo posto conquistato al Deutschland per appena 1 decimo sul compagno di squadra Neuville...

## GRANDE COMMEMORAZIONE PER 50 ANNI DI MOTORSPORT

### Vw festeggia a Berlino

La Volkswagen festeggerà a Berlino mercoledì 7 settembre il 50esimo anniversario dell'esordio nel motorsport, evento al quale parteciperà anche l'ex-pilota di F.1 Hans Joachim Stuck che nel '78 partecipò al Rally di Montecarlo al volante di una Golf. Sarà questa l'ultima esibizione pubblica di Jost Capito - passato alla McLaren

- nel ruolo di "Motorsport Direktor". Ruolo in cui si vocifera sempre più dovrebbe essere sostituito da un team manager tedesco, al quale verranno affiancati il belga Sven Smeets come responsabile della gestione sportiva e l'ingegnere Francois Xavier Demaison in qualità di massimo responsabile tecnico.

## AFFIDATE A SARRAZIN, ABBRING ED AL NOSTRO ANDOLFI

### Tre i20 R5 al Tour

Come anticipato tre mesi fa da Autosprint, Fabio Andolfi esordirà al Tour de Corse (29 settembre-2 ottobre) al volante della nuova Hyundai i20 R5 che dovrebbe essere omologata a inizio settembre. E sono addirittura tre le R5 della Casa coreana iscritte alla celebre prova che si disputa sugli asfatti dell'isola di Napoleone, dove saranno della partita anche Kevin Abbring e Stephane Sarrazin, con una vettura quest'ultimo schierata dalla First. Il programma di Andolfi sarà gestito da Hyundai Motorsport Italia e supportato da Acì Team Italia e Pirelli.

## QUESTA SETTIMANA CON MEEKE Citroën 2017 test in Liguria

La casa francese ha scelto le strade del Rally di Sanremo per i prossimi test con la Wrc Plus per il 2017. La Citroën è impegnata infatti da martedì 30 agosto fino a venerdì 2 settembre con la nuova vettura, affidata a Kris Meeke. Le strade sulle quali verrà testata sono quelle nella zona di San Bernardo di Conio, Colle San Bartolomeo ed Aquila d'Arroschia.

## ROMA SOSTITUISCE CECCANO

### Cambia la Coppa Italia

A seguito della rinuncia di Ceccano è stata assegnata anche la validità per la Coppa al Rally di Roma Capitale, nonostante la gara riserva in origine fosse il Rally di Pico. Definita poi la nuova data del Lanterna, che si diputerà il 29 e 30 ottobre.

## GRANDE SFIDA NELL'ULTIMA

### Valli Cuneesi volata Irc

Luca Rossetti si presenta nel ruolo di favorito al 22° Rally Valli Cuneesi, ultima puntata dell'Irc, in programma nel week-end. Pronti a giocarsi le ultime chance Alex Re, Elwis Chentre, Rudy Michelini, Manuel Sossella e Felice Re. Getta la spugna Corrado Fontana dopo due ritiri. Partenza a Dronero, venerdì 2 dalle 17, arrivo dalle 16 di sabato 3.

## A ROMA CON TRAVAGLIA

### Debutta la Baleno R1

Suzuki Italia schiererà al Rally di Roma la Baleno R1 ad omologazione nazionale che nel 2017 dovrebbe entrare a far parte dei modelli ammessi ai due monomarca. A condurla sarà Renato Travaglia, con a fianco Massimo Nalli, appassionato direttore generale di Suzuki Italia. La Baleno ha un 3 cilindri ad iniezione diretta da 1 litro con turbocompressore che eroga di serie 110 cavalli (in versione rally dovrebbe avviarsi alle potenze della Swift 1.6, intorno ai 140 Cv. Contenuto in 980 Kg il peso della Baleno 5 porte di serie.

# Leclassefiche

## VELOCITÀ

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| GP2                 | SPA FRANCORCHAMPS   |
| GP3                 | SPA FRANCORCHAMPS   |
| ELMS                | LE CASTELLET        |
| FRENAULT 2.0        | LE CASTELLET        |
| TCR SERIES          | BURIRAM             |
| BLANCPAIN GT SPRINT | HUNGARORING         |
| PORSCHE SUPERCUP    | SPA FRANCORCHAMPS   |
| INDYCAR             | FORT WORTH          |
| INDYCAR             | POCONO              |
| SUPER GT            | SUZUKA              |
| SUPER GT            | FUJI                |
| WTCC                | RIO HONDO           |
| IMSA                | ELKHART LAKE        |
| DTM                 | MOSCA               |
| WRC                 | TRIER               |
| CIR                 | CIVIDALE DEL FRUILI |
| ERC                 | ZLIN                |
| ERC                 | RZESZOW             |

## VELOCITÀ

### GP2

Resoconto della gara a pag. 48  
Spa (Bel), 27-28 agosto 2016

**Gara-1:** 1. Gasy 25 giri in 53'00"853 alla media di 198,032 km/h; 2. King a 11'262; 3. Lynn a 15'519; 4. Marciello a 19'163; 5. Markelov a 20'723; 6. Giovinazzi a 24'616; 7. Ghiotto a 28'703; 8. Malja a 32'404; 9. Sirotkin a 35'778; 10. Rowland a 36'489; 11. Matsushita a 36'620; 12. Canamasas a 36'819; 13. Latifi a 41'909; 14. Pic a 46'297; 15. Eriksson a 47'842; 16. Evans a 51'263; 17. de Jong a 58'821; 18. Gelael a 1'10'120; 19. Jeffri a 1'11'915; 20. Armand a 1'35'380.

**Giro più veloce:** il 22° di Matsushita in 2'00"976 alla media di 208,424 km/h.

**Gara-2:** 1. Giovinazzi 18 giri in 36'48"422 alla media di 205,310 km/h; 2. Malja a 2'359; 3. Ghiotto a 3'921; 4. Gasy a 4'479; 5. Marciello a 6'634; 6. Lynn a 9'045; 7. King a 10'458; 8. Rowland a 13'133; 9. Sirotkin a 15'557; 10. Canamasas a 16'274; 11. Nato a 17'011; 12. Latifi a 18'821; 13. Matsushita a 20'170; 14. Evans a 20'713; 15. Kirchner a 24'657; 16. de Jong a 25'989; 17. Jeffri a 31'645; 18. Gelael a 34'203; 19. Armand a 43'500; 20. Eriksson a 1'26'962; 21. Markelov a 1 giro; 22. Pic a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 2° di Giovinazzi in 2'01"329 alla media di 207,818 km/h.

**Campionato:** 1. Gasy p.146; 2. Giovinazzi 129; 3. Marciello 120; 4. Sirotkin 115; 5. Rowland 101.

### GP3

Resoconto della gara a pag. 50  
Spa (Bel), 27-28 agosto 2016

**Gara-1:** 1. Leclerc 17 giri in 40'06"695 alla media di 177'919 km/h; 2. Dennis a 2'305; 3. De Vries a 15'402; 4. Fuoco a 19'427; 5. Aitken a 19'837; 6. Schothorst a 21'419; 7. Ferrucci

a 24'337; 8. Isaakyan a 28'856; 9. Albon a 30'076; 10. Alesi a 31'045; 11. Joerg a 39'185; 12. Calderon a 41'121; 13. Janosz a 42'364; 14. Palou a 48'122; 15. Tunjo a 59'185; 16. Tereschenko a 1'12'750; 17. Nandy a 1'15'690; 18. Stuvik a 4 giri; 19. Kari a 13 giri; 20. Fukuzumi a 16 giri; 21. Hughes a 17 giri; 22. Parry a 17 giri; 23. Maini a 17 giri.

**Giro più veloce:** Leclerc in 2'09"918 alla media di 194,079 km/h.

**Gara-2:** 1. Aitken 13 giri in 31'56"599 alla media di 170,792 km/h; 2. Fuoco a 1'769; 3. Ferrucci a 5'820; 4. Isaakyan a 7'207; 5. Dennis a 7'708; 6. Leclerc a 8'436; 7. Schothorst a 9'345; 8. De Vries a 9'851; 9. Janosz a 11'614; 10. Albon a 12'363; 11. Palou a 14'531; 12. Maini a 15'372; 13. Alesi a 15'919; 14. Nandy a 16'579; 15. Kari a 17'591; 16. Fukuzumi a 23'275; 17. Stuvik a 1 giro; 18. Joerg a 5 giri; 19. Parry a 8 giri; 20. Hughes a 8 giri; 21. Tereschenko a 11 giri; 22. Calderon a 12 giri.

**Giro più veloce:** Aitken in 2'09"435 alla media di 194,803 km/h.

**Campionato:** 1. Leclerc 161 punti; 2. Fuoco 139; 3. Albon 125; 4. De Vries 81; 5. Parry 70.

## ELMS

Resoconto della gara a pag. 52  
Le Castellet (Fra), 27-28 agosto 2016

**Assoluta:** 1. Thieriet-Beche-Conway (Oreca05-Nissan) 124 giri in 4,00'58"207; 2. Coletti-Wirth-Leal (BR01-Nissan) a 1 giro; 3. Hedman-Lapierre-Hanley (Oreca05-Nissan) a 1 giro; 4. DeBrujin-Gommendy (Oreca05-Nissan) a 1 giro; 5. Dolan-Tincknell-VanDerGarde (Gibson 015S-Nissan) a 1 giro; 6. Rojas-Canal-Berthon (LigierJSP2-Nissan) a 1 giro; 7. Roda-Pizzitola-Hirschi (LigierJSP2-Nissan) a 2 giri; 8. Doyle-Coleman-Ceccon (Ore-

ca03R-Nissan) a 3 giri; 9. Krohn-Jonsson-Pla (LigierJSP2-Nissan) a 3 giri; 10. Lafargue-Lafargue-Enjalbert (LigierJSP2-Judd) a 3 giri; 11. Barthez-Buret-Chatin (LigierJSP2-Nissan) a 3 giri; 12. Trouillet-Petit-Guibbert a 7 giri; 13. Hallyday-Lunardi-Droux a 7 giri; 14. Brundle-Guasch-England a 7 giri; 15. Lahaye-Heriau-Lahaye a 8 giri; 16. Woodward-Kaiser-Swift a 8 giri; 17. Taittinger-Striebig-Roussel (Morgan-Nissan) a 8 giri; 18. Moore-Hanson a 8 giri; 19. Smiechowski-Petersen a 8 giri; 20. Smith-Butcher-Bertonlini (Ferrari458) a 9 giri; 21. Laursen-Mac-Jensen (Ferrari458) a 9 giri; 22. Howard-Turner-Macdowall (Aston Martin Vantage) a 9 giri; 23. Dromedari-Breukers a 9 giri; 24. Talkanitsa Sr&Jr-PierGuidi (Ferrari458) a 9 giri; 25. Debard-Moineault-Gachet a 9 giri; 26. Lacorte-Sernagiotto a 9 giri; 27. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari458) a 9 giri; 28. Hedlund-Henzler-Seefried (Porsche991) a 9 giri; 29. Patterson-Bell-Boyd a 10 giri; 30. Merlin-Maris a 11 giri; 31. Piat-Clement-Borga a 12 giri; 32. Jackson-Costa-Hartshore a 13 giri; Nicolet-Nicolet a 19 giri (gli altri su LigierJSP3-Nissan).

**Giro più veloce:** Conway in 1'49"548 alla media di 190,3 km/h

## FRENAULT 2.0

Resoconto della gara a pag. 53  
Paul Ricard (Fra), 27-28 agosto 2016

**Gara-1:** 1. Scott 13 giri in 27'32"714 alla media di 165,4 Km/h; 2. Norris a 0'152; 3. Palmer a 0'933; 4. Defourny a 1'509; 5. Bocolacci a 8'289; 6. Fenestraz a 10'126; 7. Shwartzman a 12'033; 8. Habsburg a 14'500; 9. Falchero a 16'232; 10. Ptak a 19'238; 11. Korneev a 20'596; 12. Chaves a 24'741; 13. Allen a 32'215; 14. Perullo a 33'227; 15. Aubry a 55'911; 16. Cordeel a 1'04'620.

**Giro più veloce:** Norris in 2'06"321 alla media di 166,5 Km/h

**Gara-2:** 1. Norris 13 giri in 27'19"257 alla media di 166,8km/h; 2. Defourny a 4'050; 3. Bocolacci a 4'350; 4. Aubry a 7'149; 5. Fenestraz a 8'362; 6. Habsburg a 8'842; 7. Daruvala a 9'521; 8. De Sadeleer a 11'889; 9. Scott a 12'580; 10. Palmer a 12'999; 11. Shwartzman a 13'822; 12. Falchero a 16'137; 13. Korneev a 17'997; 14. Baptista a 20'157; 15. Allen a 24'217; 16. Troitskiy a 24'850; 17. Chaves a 26'960; 18. Cordeel a 29'410; 19. Ptak a 33'873; 20. Hutchison a 39'449; 21. Perullo a 1 giro.

**Giro più veloce:** Norris 2'05"627 alla media di 167,4 Km/h

**Il campionato:** 1. Norris 202 punti; 2. Defourny 162; 3. Scott 148; 4. Bocolacci 133; 5. Fenestraz 62,5.

## TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 53  
Buriram (Tha), 27-28 agosto 2016

**Gara-1:** 1. Oriola 14 giri in 24'32"596 alla media di 155,861 km/h; 2. Nash a 1'280; 3. Morbidelli (Honda Civic) a 2'410; 4. Comini (Vw Golf) a 6'633; 5. Vernay (Vw Golf) a 7'467; 6. Kusiri (Honda Civic) a 11'551; 7. Borkovic a 14'115; 8. Tassi a 20'302; 9. Afanasiev a 22'446; 10. Kajaia (Vw Golf) a 23'892; 11. Ittiritpong (Honda Civic) a 26'081; 12. Sathienthirakul (Vw Golf) a 27'340; 13. Mies a 38'790; 14. Galiana (Honda Civic) a 44'808; 15. Jian Honq (Honda Civic) a 52'168; 16. Hanjitka-

sen a 52'444; 17. Laaksonen a 53'234; 18. Bulbon a 58'293; 19. Supaphongs a 1'23'558; 20. Grechev (Honda Civic) a 11 giri (gli altri su Seat Léon).

**Giro più veloce:** Morbidelli in 1'44"528 alla media di 156,842 km/h.

**Gara-2:** 1. Nash 16 giri in 30'31"095 alla media di 143,253 km/h; 2. Grechev (Honda Civic) a 7'272; 3. Borkovic (Seat Léon) a 11'332; 4. Comini (Vw Golf) a 12'122; 5. Kajaia (Vw Golf) a 15'181; 6. Tassi a 18'516; 7. Afanasiev a 18'753; 8. Vernay (Vw Golf) a 19'870; 9. Kusiri (Honda Civic) a 20'208; 10. Homola a 20'538; 11. Oriola a 23'276; 12. Mies a 27'736; 13. Lemvard a 33'520; 14. Laaksonen a 34'406; 15. Supaphongs a 39'62; 16. Jian Honq (Honda Civic) a 46'479; 17. Bulbon a 55'815 (gli altri su Seat Léon).

**Giro più veloce:** Nash in 1'44"251 alla media di 157,258 km/h.

**Il campionato:** 1. Nash 204 punti; 2. Oriola 197; 3. Comini 194; 4. Vernay 163; 5. Morbidelli 150.

## BLANCPAIN GT SPRINT

Resoconto della gara a pag. 54  
Budapest (Ung), 27-28 agosto 2016

**Main Race:** 1. Buhk-Baumann 32 giri in 1h00'48"211, alla media di 138,2 km/h; 2. Ide-Mies (Audi R8 Lms) a 5'991; 3. Rast-Stevens (Audi R8 Lms) a 16'520; 4. Vautier-Rosenqvist a 16'881; 5. Schneider-Szymkowiak a 23'341; 6. Parisy-Haase (Audi R8 Lms) a 28'326; 7. D. Vanthoor-Frijns (Audi R8 Lms) a 32'619; 8. Vervisch-L. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 35'440; 9. Soulet-Soucek (Bentley Continental Gt3) a 36'581; 10. Kane-Abril (Bentley Continental Gt3) a 38'669; 11. Leonard-Meadows (Audi R8 Lms) a 40'481 (1. Silver); 12. Jaafar-Schmid a 42'242; 13. Sims-Eng (Bmw M6 Gt3) a 47'290; 14. Pohler-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 53'254; 15. Dusseldorp-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 54'177; 16. Monti-Sandström (Audi R8) a 56'499; 17. Bell-Parente (McLaren 650 S) a 57'708; 18. Ordonez-Buncombe (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'04'282; 19. Sanchez-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'07'212; 20. Stolz-Beretta (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'10'421; 21. Stippler-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 1'13'951; 22. Bourret-Belloc a 1'19'903 (1. Pro-Am); 23. Beaubelique-Moullin-Traffort a 1'22'534; 24. Earle-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 1'42'138 (1. Am); 25. Perera-Stockinger (Audi R8 Lms) a 1'45'116; 26. Sdanewitsch-Mastronardi (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 27. Parrow-Hook (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 28. Baptista-Jimenez (Audi R8 Lms) a 3 giri; 29. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

**Giro più veloce:** il 15° di Mies in 1'42"887, alla media di 153,2 km/h.

**Qualifying Race:** 1. Ide-Mies (Audi R8 Lms) 33 giri in 1h01'08"078, alla media di 141,9 km/h; 2. Vautier-Rosenqvist a 0'603; 3. Vervisch-L. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 2'935; 4. Buhk-Baumann a 3'299; 5. Schneider-Szymkowiak a 6'575; 6. Parisy-Haase (Audi R8 Lms) a 22'476; 7. Stippler-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 22'625; 8. Pohler-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 31'483; 9. Moller Madsen-Picariello (Audi R8 Lms) a 32'077 (1. Silver); 10. Rast-Stevens (Audi R8 Lms) a 34'513; 11. D.

Vanthoor-Frijns (Audi R8 Lms) a 35'081; 12. Leonard-Meadows (Audi R8 Lms) a 43'145; 13. Rosina-Mapelli (Lamborghini Huracán Gt3) a 50'485; 14. Kane-Abril (Bentley Continental Gt3) a 51'311; 15. Baptista-Jimenez (Audi R8 Lms) a 51'842; 16. Soulet-Soucek (Bentley Continental Gt3) a 54'326; 17. Bell-Parente (McLaren 650 S) a 55'332; 18. Dusseldorp-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 55'902; 19. Ordonez-Buncombe (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'03'524; 20. Sims-Eng (Bmw M6 Gt3) a 1'04'050; 21. Mul-Van Splunteren (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'23'119; 22. Jaafar-Schmid a 1'26'202; 23. Sanchez-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'26'211; 24. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 1'26'502 (1. Pro-Am); 25. Perera-Stockinger (Audi R8 Lms) a 1'26'685; 26. Stolz-Beretta (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'38'068; 27. Plowman-Ledogar (McLaren 650 S) a 1'38'730; 28. Bourret-Belloc a 1 giro; 29. Sdanewitsch-Mastronardi (Ferrari 458 Italia) a 1 giro (1. Am); 30. Parrow-Hook (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 31. Earle-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 32. Beaubelique-Moullin-Traffort a 8 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

**Giro più veloce:** il 15° di Vervisch in 1'42"940, alla media di 153,2 km/h.

**Il campionato:** 1. Ide-Mies 79 punti; 2. Baumann-Buhk 62; 3. Schneider-Szymkowiak 59; 4. Bell-Parente 56; 5. L. Vanthoor-Vervisch 46.

## PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 55  
Spa (Bel), 27-28 agosto 2016

**Gara:** 1. Jaminet 11 giri in 28'20"865; 2. Müller a 1'118; 3. Englhart a 3'437; 4. Cairoli a 3'560; 5. Ammermüller a 5'142; 6. Lukas a 9'147; 7. Bachler a 13'902; 8. Ten Voorde a 19'304; 9. Frijns a 22'880; 10. Ashkanani a 23'718; 11. Massot a 24'270; 12. Lindland a 24'773; 13. Skoog-Pearce a 25'773; 14. Cullen a 28'274; 15. Vervisch a 28'648; 16. Piron a 29'113; 17. Palette a 30'650; 18. Wartique a 31'986; 19. Bauer a 36'273; 20. Glorieux a 41'173; 21. Fredricsson a 42'896; 22. Solier a 1'03'475; 23. Langer a 1'05'011; 24. Pantzar a 1'23'531; 25. Creel a 1'28'710; 26. Rees a 3 giri.

**Giro più veloce:** Jaminet in 2'27"340.

## INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 56  
Fort Worth (Usa), 27 agosto 2016

**Gara:** 1. Rahal 248 giri in 2h29'24"8886, alla media di 233,196 km/h; 2. Hinichcliffe a 0'0080; 3. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 0'0903; 4. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 0'4773; 5. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 9'3424; 6. Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 7. Munoz a 1 giro; 8. Power (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 9. Montoya (Dallara DW12-Chevy) a 2 giri; 10. Bourdas (Dallara DW12-Chevy) a 2 giri; 11. Rossi a 2 giri; 12. Andretti a 3 giri; 13. Hunter-Reay a 3 giri; 14. Chaves a 3 giri; 15. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 5 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

**Giro più veloce:** il 119° di Dixon in 24'37'979, alla media di 345,769 km/h.

**Il campionato:** 1. Pagenaud 529 punti; 2. Power 501; 3. Kanaan 416; 4. Castroneves 415; 5. Newgarden 406.

# Schothorst va al comando

Cambio della guardia nel Renault Sport Trophy a Le Castellet, per il terzo appuntamento. Sia nella Pro che nell'Am ci sono stati importanti cambiamenti che potrebbero condizionare il campionato. In seno a Marc VDS c'è stato l'avvicendamento tra gli Amatori di Fran Rueda ai danni di Fabian Schiller, con quest'ultimo speronato a metà gara da Blomstedt, che si è aggiudicato il primo successo. Il tedesco, leader sia della corsa che della generale, è dovuto sfilare sesto, promosso quinto solo dopo la squalifica di Jelle Beelen. Rueda lascia la Francia con la leadership e due podi. Schothorst invece si prende la seconda vittoria della stagione nella corsa Pro, dopo essere andato a podio col padre Jeroen nell'Endurance, al secondo posto. Fuori Korjus per problemi al cambio, l'olandese è balzato in vetta alla generale inseguito da Fumanelli (91 a 71).

**Antonio Caruccio**

## RENAULT SPORT TROPHY

Le Castellet (F),  
27-28 agosto 2016

**Endurance:** 1. Sathienthirakul-Rueda 34 giri in 1.13'19"444 alla media di 162,5 Km/h; 2. P&J Schothorst a 3'088; 3. Verschuur-Ramos a 10'191; 4. Martins-Hamon 4'443; 5. Pastorelli-Beelen a 37'952; 6. Fjorbach-Andresne a 47'898; 7. Fumanelli-"Due" a 49'545; 8. Bonifacio-Mendez a 55'838; 9. Owens-Blomstedt a 1 giro; 10. Panciatici-Duqueine a 2 giri.

**Giro più veloce:** Schothorst in 2'03"924 alla media di 169,7 Km/h.

**Am:** 1. Blomstedt 13 giri in 27'10"473 alla media di 167,7 Km/h; 2. Rueda a 0'454; 3. Ramos a 3'734; 4. Hamon a 13'852; 5. Schiller a 18'760; 6. Schothorst a 34'329; 7. Menderz a 36'395; 8. Jorda a 38'350; 9. Andersen a 52'087;

10. "Due" a 53'713; 11. Roda a 54'547; 12. Duqueine a 54'924.

**Giro più veloce:** Fabian Schiller in 2'04"111 alla media di 172,1 Km/h.

**Pro:** Schothorst 14 giri in 29'00"401 alla media di 169,2 Km/h; 2. Fumanelli a 8'179; 3. Panciatici a 10'147; 4. Bonifacio a 13'960; 5. Owens a 14'783; 6. Martins a 15'902; 7. Capitano a 25'071; 8. Kuppens a 31'955; 9. Grogor a 32'884; 10. Pastorelli a 47'728; 11. Fjordbach a 52'467.

**Giro più veloce:** Pieter Schothorst in 2'03"447 alla media di 170,4 Km/h.

**Campionato - Endurance:** 1. Schiller & Palttala 65 punti; 2. Blomstedt 57; 4. Korjus 55; 5. Ramos 43. **Am:** 1. Rueda 111 punti; 2. Schiller 103; 3. Blomstedt 87; 4. Ramos 61; 5. Mendez 58. **Pro:** 1. Schothorst 91; 2. Fumanelli 71; 3. Korjus 68; 4. Palttala 63; 5. Williamson 43.

6. Nojiri-Matsuura (Honda NSX) a 36"730; 7. Tachikawa-Ishuira a 45"837; 8. Hirate-Kovalainen a 49"017; 9. Oshima-Caldarelli a 55"310; 10. Kunimoto-Sekiguchi a 1'32221; 11. Bagueette-D.Nakajima (Honda NSX) a 2 giri; 12. Rossier-Hirakawa a 7 giri (gli altri su Lexus RCF).

**Giro più veloce:** de Oliveira in 1'30"687 alla media di 181,137 Km/h.

## WTCC

Rio Honda (Arg), 7 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Chilton 13 giri in 23'08'487 alla media di 161,538 Km/h; 2. Huff (Honda Civic) a 0"792; 3. Muller a 1"384; 4. Monteiro (Honda Civic) a 2'471; 5. López a 7'646; 6. Michelisz (Honda Civic) a 9'897; 7. Coronel (Chevrolet Cruze) a 11'528; 8. Bennani a 13'150; 9. Thompson (Chevrolet Cruze) a 15'333; 10. Filippi (Chevrolet Cruze) a 17'352; 11. Bjork (Volvo S60) a 17'476; 12. Demoustier a 17'742; 13. Catsburg (Lada Vesta) a 18"875; 14. Tarquini (Lada Vesta) a 19"024; 15. Nagy (Honda Civic) a 36"180; 16. Dahlgren (Volvo S60) a 1 giro (gli altri su Citroen C-Elysee).

**Giro più veloce:** López in 1'45"994 alla media di 163,231 Km/h.

**Gara-2:** 1. López 14 giri in 24'52"898 alla media di 161,830 Km/h; 2. Coronel a 2"032; 3. Huff (Honda Civic) a 2"583; 4. Monteiro (Honda Civic) a 3"956; 5. Muller a 4"305; 6. Guerrieri (Chevrolet Cruze) a 8"740; 7. Bennani a 9"126; 8. Michelisz (Honda Civic) a 11"649; 9. Chilton a 12"659; 10. Filippi (Chevrolet Cruze) a 14"693; 11. Thompson (Chevrolet Cruze) a 18"103; 12. Catsburg (Lada Vesta) a 18"523; 13. Tarquini (Lada Vesta) a 20"205; 14. Bjork (Volvo S60) a 20"827; 15. Demoustier a 24"046; 16. Dahlgren (Volvo S60) a 24"931; 17. Nagy (Honda Civic) a 37"987 (gli altri su Citroen C-Elysee).

**Giro più veloce:** Lopez 1'45"899 alla media di 163,378 Km/h.

**Il campionato:** 1. Lopez 284 punti; 2. Monteiro 167; 3. Muller 160; 4. Huff 158; 5. Bennani 144; 6. Michelisz 143; 7. Catsburg 139; 8. Chilton 130; 9. Tarquini 104; 10. Coronel 102

## IMSA

Elkhart Lake (Usa), 7 luglio 2016

**Gara:** 1. Cameron-Curran (Coyote-Corvette) 73 giri in 2.40'56"808 alla media di 177,288 Km/h; 2. Fittipaldi-Barbosa (Coyote-Corvette) a 0"626; 3. R.Taylor-J.Taylor (Dallara-Corvette) a 1"460; 4. Pew-Negri (Ligier JSP2-Honda) a 18"283; 5. Bomarito-Nunez (Lola-Mazda) a 22"114; 6. Dalziel-Goossens (Coyote-Corvette) a 34'499; 7. Alon-Kimber-Smith (Oreca FLM09) a 1 giro; 8. Bennett-Braun (Oreca FLM09) a 1 giro; 9. French-Marcelli (Oreca FLM09) a 1 giro; 10. Gutierrez-Yacamán (Oreca FLM09) a 1 giro; 11. McMurry-Junqueira (Oreca FLM09) a 1 giro; 12. Legge-Rayhall (DeltaWing DW13-AER) a 1 giro; 13. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 3 giri; 14. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 3 giri; 15. Lühr-J.Edwards (Bmw M6) a 3 giri; 16. Bamber-Makowiecki (Porsche 991) a 3 giri; 17. Fischella-Vilander (Ferrari 488) a 3 giri; 18. Garcia-Magnussen (Corvette C7.R) a 3 giri; 19. Pilet-Tandy (Porsche 991) a 3 giri; 20. Auberlen-Werner (Bmw M6) a 4 giri; 21. Keating-

J.Bleekemolen (Dodge Viper) a 4 giri; 22. Lindsey-Bergmeister (Porsche 991) a 4 giri; 23. Nielsen-Balzan (Ferrari 458) a 4 giri; 24. Potter-Lally (Porsche 991) a 4 giri; 25. Davis-Liddell (Audi R8) a 4 giri; 26. Bell-Aschenbach (Audi R8) a 4 giri; 27. Curtis-Klingmann (Bmw M6) a 4 giri; 28. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan) a 4 giri; 29. Marsal-Palattala (Bmw M6) a 4 giri; 30. Skeen-Knox (Dodge Viper) a 4 giri; 31. MacNeil-Mueller (Porsche 911) a 4 giri; 32. Farnbacher Riberas (Porsche 911) a 4 giri; 33. MacNeil-Jeanette (Porsche 911) a 4 giri; 34. Pumpelly-C.Lewis (Lamborghini Huracan) a 5 giri; 35. Hand-D.Müller (Ford GT) a 6 giri; 36. Popov-van der Zande (Oreca FLM09) a 7 giri; 37. Goikhberg-Simpson (Oreca FLM09) a 7 giri; 38. Yount-Mowlem (Oreca FLM09) a 8 giri; 39. Shirazuoli-Persiani (Lamborghini Huracan) a 29 giri; 40. Bradley-Kvamme (Oreca FLM09) a 48 giri; 41. Joel-Miller-T.Long (Lola-Mazda) a 67 giri.

**Giro più veloce:** Nunez in 1'55"458 alla media di 203,127 Km/h.

**Campionato - Prototype:** 1. Barbosa-Fittipaldi 253; 2. Cameron-Curran 252; 3. Taylor-Taylor 242. **Prototype Challenge:** 1. Popov-Van der Zande 293; 2. Kimber-Smith-Alon 286; 3. Goikhberg-Simpson 260. **Gt Daytona:** 1. Balzan-Nielsen 243; 2. Lally-Potter 228; 3. Bleekemolen-Keating 222. **Gt Le Mans:** 1. Gavin-Milner 264; 2. Westbrook-Briscoe 251; 3. Magnussen-Garcia 223; 4. Fischella-Vilander 220.

## DTM

Mosca (Rus), 21 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Wickens 22 giri in 42'29"196 alla media di 122,130 Km/h; 2. Di Resta a 10"955; 3. Paffett 12"293; 4. Götz a 25'270; 5. Ekström (Audi RS5) a 25'874; 6. Martin (BMW M4) a 27"243;

7. Green (Audi RS5) a 27"752; 8. Mortara (Audi RS5) a 30"108; 9. Scheider (Audi RS5) a 31"671; 10. Rosenqvist a 32"848; 11. Glock (BMW M4) a 35"243; 12. Tambay (Audi RS5) a 36"197; 13. Müller (Audi RS5) a 38"287; 14. Farfus (BMW M4) a 42"822; 15. Spengler (BMW M4) a 44"030; 16. Rockenfeller (Audi RS5) a 44"781; 17. Molina (Audi RS5) a 46"951; 18. Auer a 49"944; 19. Wittmann (BMW M4) a 50"288; 20. Félix da Costa (BMW M4) a 51"313; 21. Tomczyk (BMW M4) a 59"926; 22. Blomqvist (BMW M4) a 1'02"697; 23. Victoris a 1'07"259; 24. Juncadella a 1'10"016 (gli altri su Mercedes C63).

**Giro più veloce:** Juncadella in 1'48"220 alla media di 130,766 Km/h.

**Gara-2:** 1. Wittmann (BMW M4) 40 giri in 1'02'03"216 alla media di 152,036 Km/h; 2. Blomqvist (BMW M4) a 4"123; 3. Spengler (BMW M4) a 18"119; 4. Farfus (BMW M4) a 24"650; 5. Wickens a 38"818; 6. Mortara (Audi RS5) a 38"885; 7. Müller (Audi RS5) a 39"158; 8. Tambay (Audi RS5) a 41"193; 9. Ekström (Audi RS5) a 41"223; 10. Auer a 42"138; 11. Molina (Audi RS5) a 42"245; 12. Juncadella a 42"562; 13. Scheider (Audi RS5) a 42"641; 14. Victoris a 46"076; 15. Rockenfeller (Audi RS5) a 47"432; 16. Götz a 48"338; 17. Martin (BMW M4) a 51"310; 18. Paffett a 52"078; 19. da Costa (BMW M4) a 55"563; 20. Rosenqvist a 57"979; 21. Green (Audi RS5) a 1'01"627; 22. Tomczyk (BMW M4) a 1'04"772; 23. Di Resta a 1'27"467\* (gli altri su Mercedes C63).  
\* Penalizzato di 30"

**Giro più veloce:** Müller in 1'30"269 alla media di 156,771 Km/h.

**Il campionato:** 1. Wittmann 130 punti; 2. Wickens 118; 3. Green 104; 4. Mortara 100; 5. Di Resta 92; 6. Blomqvist 71; 7. Martin 71; 8. Ekstrom 70; 9. Muller 68; 10. Paffett 67.

## INDYCAR

Pocono (Usa), 22 luglio 2016

**Gara:** 1. Power (Dallara DW12-Chevy) 200 giri in 2.46'28"9856 alla media di 290,001 Km/h; 2. Aleshin a 1"1459; 3. Hunter-Reay a 5"9076; 4. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 7"0750; 5. Bourdais (Dallara DW12-Chevy) a 7"5285; 6. Dixon (Dallara DW12-Chevy) a 7"8896; 7. Munoz a 11"5938; 8. Montoya (Dallara DW12-Chevy) a 13"4345; 9. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 13"7988; 10. Hinchcliffe a 14"2235; 11. Rahal a 14"3471; 12. Andretti a 16"3334; 13. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 17"1907; 14. Hawksworth a 18"5585; 15. Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 16. Daly a 2 giri; 17. Mann a 3 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

**Giro più veloce:** Power in 41"1901 alla media di 351,640 Km/h.

## SUPER GT

Suzuka (Gia), 28 agosto 2016

**Gara:** 1. Tachikawa-Ishuira 141 giri in 5.45'34"230 alla media di 174,426 Km/h; 2. Ito-Cassidy a 1"242; 3. Motoyama-Takaboshi

(Nissan GTR) a 1'15"104; 4. Caldarelli-Oshima a 1'31"514; 5. Sekiguchi-Kunimoto a 1'48"254; 6. Quintarelli-Matsuda (Nissan GTR) a 1 giro; 7. Yamamoto-Izawa (Honda NSX) a 1 giro; 8. Kovalainen-Hirate a 1 giro; 9. Matsuura-Nojiri (Honda NSX) a 2 giri; 10. Tsukakoshi-Kogure (Honda NSX) a 2 giri; 11. Nakajima-Baguet (Honda NSX) a 2 giri; 12. Sasaki-Yanagida (Nissan GTR) a 4 giri (gli altri su Lexus RCF).

**Giro più veloce:** Sasaki in 1'50"924 alla media di 188,464 Km/h.

**Il campionato:** 1. Quintarelli-Matsuda 56 punti; 2. Tachikawa-Ishuira 45; 3. Kovalainen-Hirate 41; 4. Ito-Cassidy 35; 5. Caldarelli-Oshima 35.

## SUPER GT

Fuji (Gia), 7 luglio 2016

**Gara:** 1. De Oliveira-Yasuda (Nissan GT-R) 66 giri in 1.51'53"223 alla media di 161,497 Km/h; 2. Tsukakoshi-Kogure (Honda NSX) a 24"424; 3. Izawa-Yamamoto (Honda NSX) a 28"650; 4. Quintarelli-Matsuda (Nissan GT-R) a 28"940; 5. Ito-Cassidy a 30"831;



CONTI EDITORE

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

**Registro** 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: 06.93.38.79.68  
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it  
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.  
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi per l'intero 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**  
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. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.  
Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.  
Tutti gli articoli contenuti in Auto Sprint 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

# Leclassefiche

## RALLY WRC

### Rally Deutschland

Resoconto della gara a pag. 58  
Trier (Ger), 18-21 agosto 2016

**Assoluta:** 1. Ogier-Ingrossa (Volkswagen Polo R WRC) in 3:00'26"7; 2. Sordo-Marti (Hyundai i20 WRC) a 20"3; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 20"4; 4. Mikkelsen-Jæger (Volkswagen Polo R WRC) a 27"2; 5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) a 3'34"8; 6. Ostberg-Floene (Ford Fiesta RS WRC) a 4'31"2; 7. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 8'36"8; 8. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 8'52"5; 9. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia R5) a 9'44"2; 10. Kremer-Winkelhofer (Škoda Fabia R5) a 10'10"6; 11. de Mevius-Jalet (Škoda Fabia R5) a 11'12"9; 12. Loubet-Landais (Citroën DS3 R5) a 12'18"8; 13. ten Brinke-Thierie (Škoda Fabia R5 (SP1 32E) a 14'47"6; 14. Suárez-Carrera (Peugeot 208 T16) a 15'04"5; 15. Turán-Zsiros (Ford Fiesta R5) a 17'10"2; 16. Ptaszek-Szczepaniak (Peugeot 208 T16) a 19'07"3; 17. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R3T Max) a 20'45"7; 18. Koci-Kostka (Citroën DS3 R3T Max) a 21'24"6; 19. Griebel-Kopczyk (Opel Adam R2) a 21'35"7; 20. Tannert-Thielen (Opel Adam R2) a 22'22"5; 21. Folb-Le Floch (Citroën DS3 R3T Max) a 22'58"5; 22. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 VTI) a 23'02"4; 23. Tanák-Möldner (Ford Fiesta RS WRC) a 23'13"4; 24. Al-Kuwari-Duffy (Škoda Fabia R5) a 23'19"5; 25. van Eldik-Scholthalbers (Škoda Fabia R5) a 23'35"1; 26. Martel-Lemoine (Citroën DS3 R3T Max) a 23'50"7; 27. van der Marell-Gillis (Opel Adam R2) a 24'17"9; 28. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 VTI) a 24'24"3; 29. Boland-Morrissey (Ford Fiesta R5) a 25'29"0; 30. Bonato-Giraudet (Citroën DS3 R5) a 26'06"3; 31. Burri-Levratti (Renault Clio R5) a 26'11"7; 32. Dubert-Coria (Citroën DS3 R3T Max) a 27'02"8; 33.

Gassner-Thannhäuser (Mitsubishi Lancer Evo X) a 27'03"3; 34. Riebensahm-Zenz (Peugeot 208 T16) a 27'04"0; 35. Kreim-Christian (Škoda Fabia R5) a 27'16"0; 36. Schwinn-Griebel (Mitsubishi Lancer Evo X) a 27'43"4; 37. Serderidis-Miclotte (Citroën DS3 R5) a 28'18"3; 38. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R2T) a 28'45"6; 39. Rujbr-Rimalová (Renault Clio RS R3T) a 29'10"3; 40. Vatanen-Vilmot (Ford Fiesta R2T) a 29'35"9; 41. Armstrong-O'Sullivan (Ford Fiesta R2T) a 31'16"2; 42. Al-Mutawaa-McAuley (Citroën DS3 R3T Max) a 32'23"8; 43. Wallenwein-Hofmann (Škoda Fabia R5) a 32'24"8; 44. Vukosovic-Groux (Ford Fiesta R5) a 33'25"8; 45. Egginger-Egginger (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 34'39"3; 46. Kreuter-Solbach-Schmidt (Citroën DS3 R3T Max) a 34'44"1; 47. Ciaman-de la Hays (Ford Fiesta R2T) a 34'54"5; 48. Latvala-Anttila (Volkswagen Polo R WRC) a 36'33"3; 49. Solberg-Barth (Ford Fiesta R2T) a 37'04"2; 50. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS WRC) a 38'30"0; 51. Gropp-Hildebrandt (Citroën DS3 R3T Max) a 38'41"0; 52. Vossen-Smeets (Mitsubishi Lancer Evo X) a 39'10"8; 53. Bakkenes-Verbaeten (Mitsubishi Lancer Evo X) a 40'20"3; 54. Poulsen-Fredriksen (Škoda Fabia R5) a 40'52"3; 55.

Jetter-Rauber (Subaru Impreza WRX STI) a 43'57"4; 56. Just-Stein (Citroën DS3) a 44'25"2; 57. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 44'25"2; 58. Sangermani-Berisonzi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 46'01"5; 59. van Deijne-Verchuur (Renault Clio RS R3T) a 49'57"7; 60. Hohlheimer-Schneider (Renault Twingo RS R2 Evo) a 50'38"5; 61. Berfa-Augustin (Peugeot 208 VTI) a 52'04"5; 62. Hoendervangers-Schillemans (Mitsubishi Lancer Evo X) a 56'13"7; 63. Greensmith-Gelsomino (Ford Fiesta R2T) a 56'48"8; 64. Herrmann-Hoff (BMW 120D) a 1.00'26"7; 65. Ecker-Neubrech (Honda Civic Type-R R3) a 1.19'48"8; 66. van Ballegoijen-Findhammer (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.22'21"5; 67. Veiby-Skjærmoen (Citroën DS3 R3T Max) a 1.33'01"6.

### TAPPE

**1. giornata:** 1. Mikkelsen in 59'42"6; 2. Ogier a 4"3; 3. Neuville a 5"9; 4. Sordo a 12"7; 5. Tanak a 55"4.

**2. giornata:** 1. Ogier in 2.25'10"5; 2. Mikkelsen a 33"4; 3. Sordo a 37"0; 4. Neuville a 37"4; 5. Paddon a 3'33"9.

### LE PROVE SPECIALI

**PS1 Mittelmosel (22,0 km):** 1. Ogier in 13'04"8; 2. Mikkelsen a 1"9; 3. Neuville a 5"5; 4. Sordo a 12"2; 5. Tanak a 13"9. **PS2 Moselland (22,38):** 1. Neuville in 14'32"7; 2. Sordo, Mikkelsen a 0"9; 4. Ogier a 9"6; 5. Lefebvre a 12"1. **PS3 Mittelmosel 2:** 1. Mikkelsen in 12'57"6; 2. Neuville a 2"5; 3. Ogier a 4"6; 4. Sordo a 6"; 5. Tanak a 15"8. **PS4 Moselland 2:** 1. Ogier in 14'17"3; 2. Sordo a 1"7; 3. Neuville a 4"4; 4. Mikkelsen a 6"7; 5. Lefebvre a 14"9. **PS5 Ollmuth (8,21):** 1. Ogier in 4'40"3; 2. Mikkelsen a 0"4; 3. Sordo a 1"8; 4. Neuville a 3"4; 5. Tanak a 5"9.

**PS6 Freisen-Westrich (14,73):** 1. Mikkelsen in 9'02"3; 2. Ogier a 1"5; 3. Sordo a 3"8; 4. Tanak a 5"5; 5. Neuville a 6"4. **PS7 Bosenberg (14,45):** 1. Ogier in 7'42"6; 2. Latvala a 0"9; 3. Tanak a 2"1; 4. Neuville a 4"4; 5. Mikkelsen a 5"6.

**PS8 Arena Panzerplatte (2,87):** 1. Lefebvre in 1'48"2; 2. Latvala a 0"8; 3. Sordo a 0"9; 4. Tanak a 1"1; 5. Ogier a 1"3. **PS9 Arena Panzerplatte 2:** 1. Latvala in 1'46"4; 2. Lefebvre a 0"5; 3. Neuville a 1"5; 4. Mikkelsen a 1"6; 5. Tanak a 1"9. **PS10 Panzerplatte Lang (40,80):** 1. Ogier in 23'09"8; 2. Sordo 10"5; 3. Neuville a 11"7; 4. Mikkelsen a 13"5; 5. Paddon a 35"1. **PS11 Freisen-Westrich 2:** 1. Ogier in 9'01"1; 2. Sordo a 4"2; 3. Neuville a 5"2; 4. Mikkelsen a 6"7; 5. Latvala a 7"6. **PS12 Bosenberg 2:** 1. Neuville in 7'42"9; 2. Mikkelsen a 1"7; 3. Ogier a 1"8; 4. Sordo a 2"7; 5. Latvala a 4"5.

**PS13 Arena Panzerplatte 3:** 1. Neuville in 1'48"0; 2. Latvala a 0"3; 3. Sordo a 0"4; 4. Ogier a 1"6; 5. Mikkelsen, Paddon a 2"1. **PS14 Panzerplatte Lang 2:** 1. Ogier in 23'14"0; 2. Sordo a 4"7; 3. Neuville a 8"8; 4. Mikkelsen a 13"1; 5. Paddon a 25". **PS15 Dhronal (14,79):** 1. Sordo in 9'27"6; 2. Neuville a 2"7; 3. Mikkelsen a 6"1; 4. Paddon a 10"1; 5. Tanak a 14"5.

**PS16 Saueralt (14,84):** 1. Neuville in 7'57"5; 2. Sordo a 0"4; 3. Mikkelsen a 2"; 4. Ogier a 2"2; 5. Paddon a 4"6. **PS17 Dhronal 2:** tempo imposto a tutti di 9'36"5. **PS18 Saueralt 2 (Power Stage):** 1. Neuville in 7'54"9; 2. Latvala a 2"5; 3. Ogier, Sordo a 2"6; 5. Mikkelsen a 5"4.

## CIR

### 52° Rally Friuli

Resoconto della gara a pag. 66  
Cividale (Ud), 26-28 agosto 2016

**Assoluta:** 1. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) in 1:40'14.8; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) a 19.0; 3. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta R5 Gpl) a 23.5; 4. Bosca-Aresca (Ford Fiesta R5) a 1'54.2; 5. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 3'49.0; 6. Von Thurn Und Taxis-Degandt (Škoda Fabia R5) a 5'38.4; 7. Tempestini-Bernacchini (Ford Fiesta R5) a 6'32.1; 8. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio) a 9'17.3; 9. Humar-Cevc (Renault Clio) a 9'34.4; 10. Gassner-Thannhäuser (Mitsubishi Lancer Evo X R4) a 10'18.4.

### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Venica-Venica (Peugeot 205 Rallye) in 2:05'37.

**Classe 1600:** 1. Zinutti-Zinutti (Peugeot 106 1600 GT) in 2:02'38"1.

**Classe 2000:** 1. Zrinski-Stupar (BMW 318) in 1:58'41.3.

**Super 1600:** 1. Maiani-Budoia (Renault Clio S1600) in 1:57'57.8.

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Glessi-Chiuch (Peugeot 106 Rallye) in 2:01'00.3; 2. Bassutti-De Felice (Peugeot 106 S16) a 9'54.2.

**Classe 2000:** 1. Buiatti-Visintini (Honda Civic) in 1:56'16"7.

**Classe oltre 2000:** 1. Novak-Car (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1:51'14.1; 2. Egginger-Egginger (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'37.9; 3. Peljhan-Lazar (Mitsubishi Lancer Evo X) a 5'55.2; 4. Kainz-Steininger (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 6'14.5.

### GRUPPO R

**R1A1N:** 1. Canzian-Nobili (Renault Twingo) in 2:10'06.8; 2. Sartori-Guzzi (Renault Twingo) a 12'58.8.

**R1B:** 1. Coppe-Poloni (Suzuki Swift) in 2:00'48.9; 2. Martinelli-Gonella (Suzuki Swift) a 14.7; 3. Saresera-Rocca (Suzuki Swift) a 1'56.9; 4. Epis-Ialungo (Suzuki Swift) a 2'30.4; 5. Meggiarin-Gallotti (Suzuki Swift) a 11'47.4.

**R2B:** 1. Turk-Lazar (Peugeot 208) in 1:51'02.5; 2. Pollara-Princiotto (Peugeot 208) a 6.3; 3. Vineis-Rodi (Peugeot 208) a 1'45.5; 4. Prodan-Rastegorac (Peugeot 208) a 3'59.0; 5. Calvi-Marchetti (Peugeot 208) a 5'45.4; 6. Pfeffer-Rock (Peugeot 208) a 6'15.3.

**R3C:** 1. Benvenuti-Torielli (Renault Clio) in 1:52'38.3; 2. Federighi-Manfredi (Renault Clio) a 2'29.5; 3. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio) a 11'52.8.

**R3T:** 1. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio) in 1:49'32.1; 2. Humar-Cevc (Renault Clio) a 17.1; 3. Panzani-Baldacci (Renault Clio) a 1'01.2; 4. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) a 2'33.2; 5. Premrl-Oslaj (Citroën DS3) a 2'42.5.

**R4:** 1. Gassner-Thannhäuser (Mitsubishi Lancer Evo X R4) in 1:50'33.

**R5:** 1. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) in 1:40'14.8; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) a 19.0; 3. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta R5 Gpl) a 23.5; 4. Bosca-Aresca (Ford Fiesta R5) a 1'54.2; 5. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 3'49.0; 6. Von Thurn Und Taxis-Degandt (Škoda Fabia R5) a 5'38.4; 7. Tempestini-Bernacchini (Ford Fiesta R5) a 6'32.1; 8. Cudiz-Codomaz (Peugeot 208 T16 R5) a 11'26.4.

**Il campionato - Piloti:** 1. Basso 69,75 punti; Andreucci 67,5; Scandola 61; Campedelli 40,5; 5. Tempestini 26. **Junior:** 1. Testa 68,75 punti; 2. Pollara 58,75; 3. Calvi 34,5; 4. Bernardi 33; 5. Casella 28. **2Rm:** 1. Ferrarotti 85 punti; 2. Panzani 76,75; 3. Testa

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

3-4 settembre

GP ITALIA

14° round Mondiale F1 a Monza

www.autosprint.it

GP2 SERIES

8° round a Monza

www.gp2series.com

GP3 SERIES

6° round a Monza

www.gp3series.com

INDYCAR

15° round a Watkins Glen

www.indycar.com

NASCAR

Sprint Cup a Darlington

www.nascar.com

WEC

5° round a Città del Messico

www.fiawec.com

WTCC

9° round a Motegi

www.fiawtcc.com

COPPA ITALIA

6° round a Mugello

www.gruppoperonice.it

BLUE FRANCE

5° round a Mugello

www.gruppoperonice.it

RS CUP

4° round a Mugello

www.gruppoperonice.it

LOTUS CUP

5° round a Mugello

www.lotuscup.it

3 ORE ENDURANCE

4° round a Mugello

www.gruppoperonice.it

MITJET SERIES

5° round a Mugello

www.mqcorse.it

ALFA RACE

5° round a Mugello

www.gruppoperonice.it

BMW OPEN CUP

6° round a Mugello

www.gruppoperonice.it

SALITE

3-4 settembre

ILIRSKA BISTRICA

Cem - Bisterza

www.ghd-ilirskabistrica.com

VELOCITÀ

1-4 settembre

RALLY VALLI CUNEESE

Irc e Coppa Italia - Dronero

www.sportrallyteam.it

RALLY PIETRA DI BAGNOLO

Nazionale - Dronero

www.sportrallyteam.it

RALLY DI REGGELLO

Campionato regionale - Reggello

www.rallyreggello.it

RALLY DI PICO

Campionato regionale - Pico

www.rallydipico.com

54; 4. Gilardoni 44,75; 5. Pisani 32. **Costruttori:** 1. Ford 94,25; 2. Peugeot 75; 3. Škoda 62. **TRA:** 1. Perico 36 punti; 2. Tempestini 34,5; 3. Campedelli 26. **Costruttori 2Rm:** 1. Renault 26,75 punti; 2. Peugeot 6.

**Campionato - Assoluta:** 1. Kaje-tanowicz 165 punti; 2. Lukyanuk 89; 3. Sirmacis 79. **Erc Junior:** 1. Ingram 122 punti; 2. Griebel 111; 3. Pieniazek 760. **Erc2:** 1. Chuchala 194 punti; 2. Scattolon 142; 3. Erdi 96. **Erc3:** 1. Ingram 146 punti; 2. Griebel 118; 3. Bostanci e Gyzazin 93. **Femmine:** 1. Stratieva, Rodriguez, Tejpar e Munnings 3 punti.

## ERC

### Barum Rally

Resoconto della gara a pag. 76  
Zlín (Cz), 26-28 agosto 2016

**Assoluta:** 1. Kopecký-Dresler in 2:07'34"7; 2. Kostka-Kucera a 2'34"0; 3. Černý-Cernohorský a 2'41"9; 4. Valoušek-Havelková a 3'47"7; 5. Kreim-Christian a 5'16"1; 6. Vlček-Žáková (Ford Fiesta R5) a 5'17"9; 7. Štajf-Rajnoha a 5'43"3; 8. Jaksč-Elhová (Škoda Fabia S2000) a 6'00"5; 9. Cherain-Cuvelier (Ford Fiesta R5) a 6'40"4; 10. Odložilík-Tureček (Ford Fiesta R5) a 7'02"; 11. Botka-Szeles (Citroën DS3

R5) a 8'01"7; 12. Thusták-Vybíral a 8'33"5; 13. Tomášik-Baran (Subaru Impreza WRC) a 9'08"; 14. Majercák-Vejacková (Ford Fiesta R5) a 9'28"8; 15. Szeja-Szeja (Subaru Impreza STI) a 9'52"8; 16. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5) a 10'28"7; 17. Ružicka-Novák (Škoda Fabia S2000) a 11'25"7; 18. Koci-Kostka (Citroën DS3 R3T) a 12'34"1; 19. Brežič-Omelka (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 12'37"7; 20. Ingram-Edmondson (Opel Adam R2) a 13'20"4; 21. Scattolon-Zanini (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 13'32"0; 22. Rossetti-Mori (Toyota GT86 CS-R3) a 13'38"2 (gli altri su Škoda Fabia R5).

## ERC

### 25° Rally Rzeszow

Rzeszow (Pol), 4-6 agosto 2016

**Assoluta:** 1. Kajetanowicz-Baran in 2:01'37"1; 2. Bouffier-Pan-seri (Citroën DS3 R5) a 46"0; 3. Grzyb-Hundla a 3'37"6; 4. Habaj-Wos a 4'04"1; 5. Brzezinski-Gerber a 4'19"4; 6. Kasperczyk-Syty a 5'06"1; 7. Chuchala-Dymurski (Subaru Impreza STI) a 5'19"7; 8. Koitun-Pleskot a 6'22"7; 9. Jeets-Toom (Škoda Fabia R5) a 6'42"9; 10. Thusták-Vybíral (Škoda Fabia R5) a 9'46" (gli altri su Ford Fiesta R5).

# SPORT NETWORK S.r.l.

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

## Bilancio al 31 dicembre 2015

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

| Stato patrimoniale attivo                                  |  | 31/12/2015        | 31/12/2014        | Conto economico   |  | 31/12/2015 | 31/12/2014 |
|--|--|-------------------|-------------------|---|--|------------|------------|
| <b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>  |  |                   |                   | <b>A) Valore della produzione</b>   |  |            |            |
| <b>B) Immobilizzazioni</b>                                 |  |                   |                   | 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni 30.224.917 28.312.220   |  |            |            |
| <i>I. Immateriali</i>                                      |  |                   |                   | 5) Altri ricavi e proventi 5.450.739 5.091.383  |  |            |            |
| 3) Diritti di brevetto industriale                         |  | 153.072           | 184.293           | <b>Totale valore della produzione</b>   |  |            |            |
| 4) Concessioni, licenze, marchi                            |  | 1.885             | 2.145             | <b>35.675.656 33.403.603</b>  |  |            |            |
| 7) Altre   |  | 17.742            | 23.536            | <b>B) Costi della produzione</b>  |  |            |            |
|  |  | <b>172.699</b>    | <b>209.974</b>    | 7) Per servizi (29.418.862) (27.748.344)  |  |            |            |
| <i>II. Materiali</i>                                       |  |                   |                   | 8) Per godimento di beni di terzi (580.240) (580.720)   |  |            |            |
| 2) Impianti e macchinari                                   |  | 96.900            | 149.756           | 9) Per il personale   |  |            |            |
| 3) Attrezzature industriali e commerciali                  |  | 355               | 567               | a) Salari e stipendi (3.265.164) (3.160.378)  |  |            |            |
| 4) Altre   |  | 33.671            | 35.533            | b) Oneri sociali (990.588) (993.967)  |  |            |            |
|  |  | <b>130.926</b>    | <b>185.856</b>    | c) Trattamento di fine rapporto (219.492) (215.240)   |  |            |            |
| <b>Totale immobilizzazioni</b>                             |  |                   |                   | e) Altri costi (117.576) (373.923)  |  |            |            |
|  |  | <b>303.625</b>    | <b>395.830</b>    | 10) Ammortamenti e svalutazioni   |  |            |            |
| <b>C) Attivo circolante</b>                                |  |                   |                   | a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali (244.490) (354.414)  |  |            |            |
| <i>II. Crediti</i>   |  |                   |                   | b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali (67.865) (54.751)  |  |            |            |
| 1) Verso clienti   |  |                   |                   | c) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide (395.797) (190.185) |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 21.528.370        | 19.261.121        | 12) Accantonamenti per rischi (68.900) (58.831)   |  |            |            |
|  |  |                   | 19.261.121        | 14) Oneri diversi di gestione (78.221) (70.766)   |  |            |            |
| 4) Verso controllanti                                      |  | 0                 | 652.260           | <b>Totale costi della produzione</b>  |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 0                 | 652.260           | <b>(35.447.195) (33.801.519)</b>  |  |            |            |
| 4-bis) Per crediti tributari                               |  | 197.851           | 151.263           | <b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>  |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 197.851           | 151.263           | <b>228.461 (397.916)</b>  |  |            |            |
| 5) Verso altri   |  | 60.171            | 56.440            | <b>C) Proventi e oneri finanziari</b>   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 60.171            | 56.440            | <b>31/12/2015 31/12/2014</b>  |  |            |            |
|  |  | <b>21.786.392</b> | <b>20.121.084</b> | 16) Altri proventi finanziari:  |  |            |            |
| <i>IV. Disponibilità liquide</i>                           |  |                   |                   | - altri 31.125 25.545   |  |            |            |
| 1) Depositi bancari e postali                              |  | 0                 | 3.198.798         | 17) Interessi ed altri oneri finanziari:  |  |            |            |
| 3) Denaro e valori in cassa                                |  | 16.116            | 12.814            | - altri (80.460) (35.479)   |  |            |            |
|  |  | <b>16.116</b>     | <b>3.211.612</b>  | 17-bis) Utili e Perdite su cambi (206) 1.319  |  |            |            |
| <b>Totale attivo circolante</b>                            |  |                   |                   | <b>Totale proventi e oneri finanziari</b>   |  |            |            |
|  |  | <b>21.802.508</b> | <b>23.332.696</b> | <b>(49.541) (8.615)</b>   |  |            |            |
| <b>D) Ratei e risconti</b>                                 |  |                   |                   | <b>E) Proventi e oneri straordinari</b>   |  |            |            |
| - vari   |  | 105.253           | 88.963            | 20) Proventi:   |  |            |            |
|  |  | <b>105.253</b>    | <b>88.963</b>     | - varie 0 531   |  |            |            |
| <b>Totale attivo</b>                                       |  |                   |                   | 20) Oneri:  |  |            |            |
|  |  | <b>22.211.386</b> | <b>23.817.489</b> | - varie (2.920) 0   |  |            |            |
| <b>Stato patrimoniale passivo</b>                          |  |                   |                   | <b>Totale delle partite straordinarie</b>   |  |            |            |
|  |  | <b>31/12/2015</b> | <b>31/12/2014</b> | <b>(2.920) 531</b>  |  |            |            |
| <b>A) Patrimonio netto</b>                                 |  |                   |                   | <b>Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)</b>  |  |            |            |
| I. Capitale  |  | 415.000           | 415.000           | <b>176.000 (406.000)</b>  |  |            |            |
| IV. Riserva legale   |  | 83.000            | 83.000            | 22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate                                      |  |            |            |
| VIII. Utili (perdite) portati a nuovo                      |  | 15.929            | 7.279.929         | a) Imposte correnti (152.000) 142.000   |  |            |            |
| IX. Utile (Perdita) d'esercizio                            |  | 24.000            | (264.000)         | <b>23) Utile (Perdite) dell'esercizio</b>   |  |            |            |
|  |  | <b>537.929</b>    | <b>7.513.929</b>  | <b>24.000 (264.000)</b>   |  |            |            |
| <b>B) Fondi per rischi e oneri</b>                         |  |                   |                   |   |  |            |            |
| 1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili    |  | 496.927           | 447.179           |   |  |            |            |
| 2) Fondi per imposte, anche differite                      |  | 129.683           | 129.683           |   |  |            |            |
|  |  | <b>626.610</b>    | <b>576.862</b>    |   |  |            |            |
| <b>C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato</b>  |  |                   |                   |   |  |            |            |
|  |  | <b>963.600</b>    | <b>1.011.395</b>  |   |  |            |            |
| <b>D) Debiti</b>   |  |                   |                   |   |  |            |            |
| 4) Debiti vs banche per c/c negativi                       |  | 4.513.036         | 0                 |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 4.513.036         | 0                 |   |  |            |            |
| 6) Acconti   |  | 294.940           | 282.855           |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 294.940           | 282.855           |   |  |            |            |
| 7) Debiti verso fornitori                                  |  | 13.715.531        | 12.757.607        |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 13.715.531        | 12.757.607        |   |  |            |            |
| 11) Debiti vs controllanti                                 |  | 69.297            | 0                 |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 69.297            | 0                 |   |  |            |            |
| 12) Debiti tributari                                       |  | 204.306           | 170.267           |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 204.306           | 170.267           |   |  |            |            |
| 13) Debiti verso ist. di previdenza e di sicurezza sociale |  | 358.420           | 445.955           |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 358.420           | 445.955           |   |  |            |            |
| 14) Altri debiti   |  | 775.576           | 1.058.619         |   |  |            |            |
| - entro 12 mesi  |  | 775.576           | 1.058.619         |   |  |            |            |
| <b>Totale debiti</b>                                       |  |                   |                   |   |  |            |            |
|  |  | <b>19.931.106</b> | <b>14.715.303</b> |   |  |            |            |
| <b>E) Ratei e risconti</b>                                 |  |                   |                   |   |  |            |            |
| - vari   |  | 152.141           | 0                 |   |  |            |            |
|  |  | <b>152.141</b>    | <b>0</b>          |   |  |            |            |
| <b>Totale passivo</b>                                      |  |                   |                   |   |  |            |            |
|  |  | <b>22.211.386</b> | <b>23.817.489</b> |   |  |            |            |

### ELENCO DELLE TESTATE DELLE QUALI ESISTE L'ESCLUSIVA DELLA PUBBLICITÀ AL 31/12/2015

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

Corriere dello Sport – Stadio, Tuttosport, Autosprint, Motosprint, Auto,  
Guerin Sportivo, In Moto, AM Automese, <Cotto e Mangiato1>,  
Sport & Style, Il Tempo, Mistero, Il Segreto

SPORT NETWORK S.r.l.

Bilancio al 31/12/2015

Antonio Fuoco ha provato la Ferrari F.1 ed è una delle più interessanti speranze del vivaio tricolore

PESA L'ASSENZA DEI NOSTRI PILOTI DAI GP

## Avanti italiani!



fotografie GETTY IMAGES

Da anni ogni volta che ci approssimiamo al Gp d'Italia vengo assalito da un'amarezza particolare. Sono ormai cinque stagioni che un italiano non prende parte a un Gp di F.1: credo si tratti di un digiuno incredibile, senza precenti e anche un tantino umiliante per una nazione che alla F.1 ha dato così tanto, in termini di interesse, ma anche di guida e tecnologia. Mi consola tuttavia pensare che spingono, nelle formula propedeutiche ai Gp, ragazzi validissimi come Giovinazzi, Marciello, Ghiotto e Fuoco, per non dire di Filippi che complessivamente nella sua carriera meritava chance migliori. Questo mi lascia pensare e sperare che prima o poi, senz'altro meglio prima, questa odiosissima assenza tricolore dalle scene della massima formula verrà colmata in maniera dignitosa.

**Marco Incerti, Firenze**

Nessuno avrebbe potuto immaginare che la stagione 2011 sarebbe diventata uno storico spartiacque per l'automobilismo italiano, che dalle presenze finali di Jarno Trulli e Vitanonio Liuzzi in poi non ha più avuto l'onore di vedere uno dei nostri al via di un Gp.

Ad aggravare le cose pesa poi l'altra statistica terribile, quella che deve risalire addirittura al 1953 l'ultimo mondiale vinto da un campione tricolore, Alberto Ascari. Una cosa è certa: la crisi economica globale ha avuto conseguenze devastanti nel nostro paese, peraltro an-

cora alla ricerca di una decente ripresa, ha tarpato le ali indirettamente alle possibilità di propiziare nuovi ingressi, anche dalla porta di servizio - leggi in un team minore e a pagamento - di un pilota italiano in F.1. Come lei giustamente dice, recenti segnali di grande merito non mancano, da parte dei nostri esponenti più giovani e validi. Il cammino verso l'arrivo in F.1 di qualcuno di loro pa-

re tutt'altro che facile, ma il potenziale medio effettivo del vivaio è assai interessante. Non ci resta che sperare su di loro, sottolineando quanto è emozionante vedere Antonio Fuoco sulla Ferrari sia pure solo per dei test, nei quali il giovane esponente della Ferrari Driver Academy ha già dimostrato che la scuola tricolore merita chance e fiducia per il prosieguo della sua carriera.

### CORDOGLIO PER LA SCOMPARSA DEL NEOZELANDESE

## Amon nel cuore

Leggendo Autosprint ho scoperto che Chris Amon ci ha lasciati e mi è scesa una lacrima. Avevo appena 8 anni, era il 1967, e lui è stato il primo pilota per cui ho tifato, sperando che alla fine riuscisse a vincere quel Gran Premio che gli è sempre mancato. Ma lo ricordo anche come partner, sulla mitica Ferrari P4, di Lorenzo Bandini, col quale ha condiviso le più belle vittorie ottenute dalla creatura di Mauro Forghieri, la 24 Ore di Daytona, con lo stupendo arrivo in parata sotto la scritta Daytona Usa e la 1000 km di Monza sul percorso da 10 km comprendente l'anello di alta velocità, la mitica sopraelevata.

Ma ha anche condiviso il giorno più triste, quello dell'incidente di Montecarlo. Solo qualche settimana fa, a Fioriopoli, ho toccato con mano la P4 n° 23 prima a Daytona. Ora è rimasta solo lei. Altri tempi, altre corse, un altro mondo. Ciao Chris e grazie per quanto hai dato a tutti noi.

**Maurizio Lazzeretti, Calenzano (Firenze)**



# AUTO SPRINT

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Alberto Sabbatini**  
[a.sabbatini@autosprint.it](mailto:a.sabbatini@autosprint.it)

Vice direttore  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
051.62.27.220

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
051.62.27.227

Segreteria  
[segreteria\\_as@autosprint.it](mailto:segreteria_as@autosprint.it)  
051.6227111

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**  
**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images.com,**  
**Massimo Bettiol,**  
**Getty Images, Oliver**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**  
Tecnica: **Craig Scarborough**  
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,**  
**Gianni Cogni, Massimo Costa,**  
**Beppe Donazzan, Alfredo Filippone,**  
**Alessandro Gargantini, Marco Giordo,**  
**Martin Holmes, Fiammetta La**  
**Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese,**  
**Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,**  
**Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco**  
**Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio**  
**Volitini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlini**

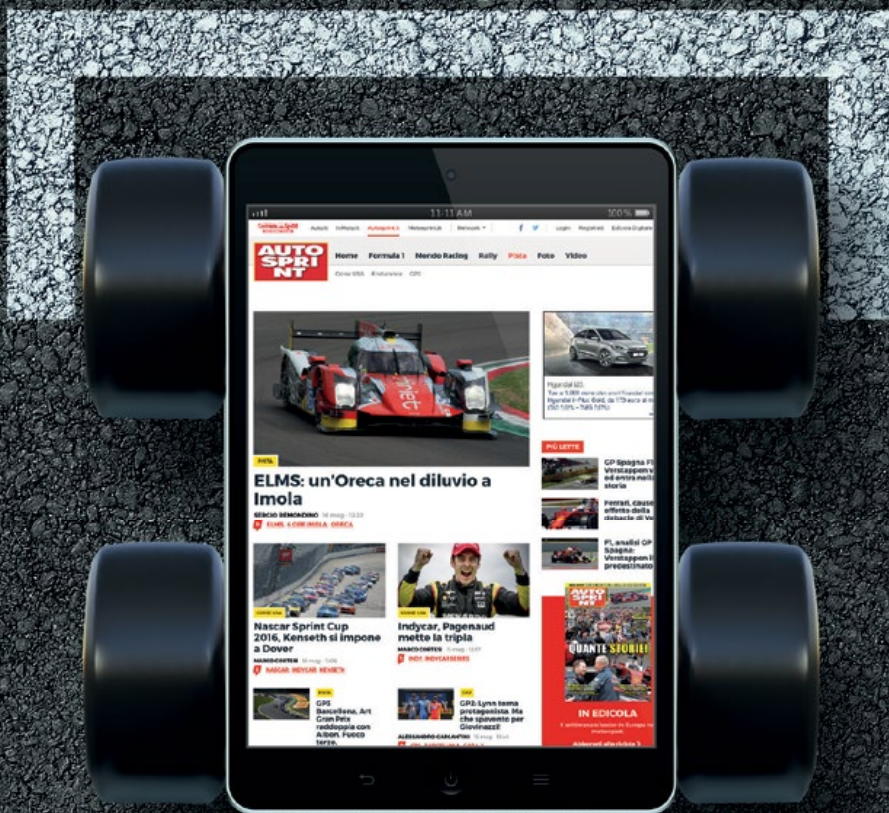
Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti,  
Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta,  
Francesco Candido, Agnes Carlier,  
Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti,  
Andrew Cotton, Sara Ferranti,  
Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo,  
Mario Lastretti, David Legangneux,  
Gianluca Lioce, Gianni Mancini,  
Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO SPRINT** **INMOTO**  
**AM** **GUEFFRÉ SPORTRIVIO** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

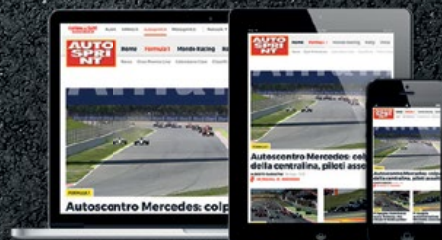


## **AUTOSPRINT.IT IL PRIMO A DARTI LE NEWS SULLE GARE.**

Autosprint.it, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di gare automobilistiche, si rinnova. L'unico sito in grado di offrirti:

- Navigazione più veloce ed intuitiva.
- Sezione Live con aggiornamenti in tempo reale.
- Rubrica dedicata alla Formula 1.
- Contenuti multimediali.
- Anteprime e news.

Vieni a scoprire il restyling della versione online del settimanale Autosprint.





Automobile Club d'Italia

# Automobile Club d'Italia vi dà il benvenuto al **FORMULA 1 GRAN PREMIO HEINEKEN D'ITALIA 2016**

AUTODROMO  
NAZIONALE  
MONZA



2|3|4  
**SETTEMBRE**  
**2016**

**ACQUISTA ORA SU**  
**[www.monzanel.it](http://www.monzanel.it)**  
Tel. 039/2482239

Acitour Lombardia:  
C.so Venezia, 43 - 20121 Milano  
Tel. 02/7745266 - 02/7745209  
Fax 02/7745359  
[acitravel@acitourmi.it](mailto:acitravel@acitourmi.it)