

**CIVM PRIMO SCUDETTO IN CARRIERA PER CHRISTIAN MERLI**

# AUTO SPRI NT

n. 41

Anno LVII Settimanale 9-15 ottobre 2018

3 Euro (Italy only)



## IN EDICOLA

Da martedì  
**2 ottobre** un nuovo  
**As Collection**  
dedicato ai rally



## MONDIALE RALLY

**Ogier** firma  
l'impresa  
in **Galles**  
e si rilancia  
nella corsa  
iridata



GETTY IMAGES

# CAVALLINO MANCANTE

## GP GIAPPONE

**Lewis Hamilton** a un passo  
dal 5° titolo iridato e **Rossa** giù  
dal podio, smarrita, senza lucidità,  
vittima dei suoi **troppi errori**.  
Un altro sogno che svanisce  
e una **Ferrari** che ora fa discutere



COLOMBO

AUT6,50 € - BE 6,00 €  
MC, COTÉ D'AZUR 6,00 € - PPE CONT. 5,50 € - E 5,50 €  
CHIC 7,70 CHF - CH 8,00 CHF - USA 9,50 \$

# IL DOMANI TI ASPETTA. OGGI.



**NUOVA FIAT 500X.**

**ANCORA PIÙ TECNOLOGICA, ANCORA PIÙ SORPRENDENTE.**



Goditi il mondo di oggi, con la tecnologia di domani. Nuova generazione di motori benzina FireFly più potenti e più efficienti, sistemi evoluti di sicurezza e assistenza alla guida, connettività avanzata, proiettori full LED con il 20% in più di visibilità e nuovo design. È arrivata la nuova 500X.

**Consumo di carburante ciclo misto Gamma Nuova 500X (l/100 km): 7.0 – 4.2; emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): 159 – 111.** Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione riferito al ciclo NEDC di cui al Regolamento (UE) 2017/1152-1153, aggiornati alla data del 30 settembre 2018; valori più aggiornati saranno disponibili presso la concessionaria ufficiale Fiat selezionata. I valori sono indicati a fini comparativi e potrebbero non riflettere i valori effettivi.





# Niente fiori, ma opere di penne

**Gp del Giappone**, Suzuka. Il Mondiale di Formula Uno 2018 è finito. Ne da il triste annuncio il popolo ferrarista che fino in fondo ha rincorso un sogno sempre più effimero che ora sembra piuttosto un altro brutto incubo. Niente fiori, ma opere di penne, adesso, per spiegare il perché e il percome da una parte il Nero (ha vinto facile) e dall'altra la Rossa (ha perso male). Non resterebbe che andare in pace, ma non sembra il caso dopo un weekend che ha lasciato nel paddock alcuni lavori in corso e una Ferrari vittima dei troppi errori che hanno fatto girare l'ago della bilancia verso quella Mercedes che non ha mai mollato di un centimetro neanche nei momenti di difficoltà quando Toto Wolff sbatteva i pugni sul tavolo per le vittorie altrui. Come certi amori estivi, anche quello del Cavallino è finito al ritorno dalle vacanze. La sverniciata di Vettel a Hamilton sul Kimmell a Spa è rimasta l'ultimo sbaffo rosso di una stagione poi virata all'argento vivo, vegeto, letale.

Il Mondiale di F1 2018 è finito, anche se mancano ancora 4 Gp prima dei titoli di coda che visti, adesso, sembrano solo stazioni di una via Crucis dove spiare colpe ed errori che hanno contrassegnato cinque settimane orribili, difficili, incredibili che hanno in pratica chiuso i giochi e aperto la discussione in casa Ferrari. Con il team principal Maurizio Arrivabene che ha tuonato dentro e fuori dallo spogliatoio non risparmiando parole di fuoco alla squadra dopo una qualifica che ha gettato le Rosse definitivamente fuori combattimento per il bersaglio grosso. Giù dal podio e con un Seb Vettel sempre più falloso e sempre meno sereno...

«Dopo quanto successo in qualifica, sia la squadra che i piloti hanno reagito bene.

*Il podio sarebbe stato alla nostra portata, purtroppo i danni riportati da entrambe le vetture nei contatti in gara hanno condizionato il risultato finale. A prescindere da una situazione di classifica molto difficile, affronteremo le prossime gare decisi a dare il massimo, mantenendo concentrazione e determinazione»,* ha detto a fine gara Iron Mauri, prima di rientrare a Maranello e dopo una sfuriata che non può non lasciare il segno.

Per una stagione che, almeno per quanto riguarda la lotta ai titoli iridati si chiude, ce n'è un'altra nella quale i giochi sono sempre più aperti. È la grande bellezza del Mondiale Rally che dopo il Galles diventa ancor più affascinante e vietato ai deboli di cuore. Con una vittoria straordinaria, Sebastien Ogier ha spezzato il suo digiuno e s'è rilanciato alla grande a caccia del sesto titolo iridato approfittando degli errori dei suoi rivali Tanak e Neuville. Così quando mancano due round alla fine del campionato 2018 c'è una storia ancora tutta da scrivere e un pilota (Ogier) che nei momenti topici difficilmente fallisce e molto spesso fa la differenza... Quella differenza che quest'anno Christian Merli ha fatto nelle salite. Due titoli in un sola stagione, dove anni di secondi posti e bocconi amari. Così dopo l'Europeo, il trentino si cuce sulla tuta anche lo scudetto tricolore per un 2018 da applausi e che sa di rivincita. Ora per rendere ancora più indimenticabile questa annata di successo c'è nel prossimo week end a Gubbio il Fia Masters, vere olimpiadi della specialità. Sono trentotto gli italiani in lizza per la conquista del primato e c'è anche Merli nel pacchetto di mischia a lottare per portare in Italia questa finalissima tra i migliori specialisti europei che va in scena ogni due anni. ●

## FORMULA UNO

- 14** GP GIAPPONE SOVRANO PRIVO DI VERI RIVALI
- 20** GP GIAPPONE MAURIZIO STAVOLTA SBOTTA
- 21** GP GIAPPONE VOCI FERRARISTE
- 22** GP GIAPPONE FERRARI FUORI ROTTA
- 24** GP GIAPPONE VERSTAPPEN LA METTE GIÙ DURA
- 26** GP GIAPPONE OSCAR
- 30** GP GIAPPONE HAAS A DUE VOLTI
- 31** GP GIAPPONE RENAULT IN DIFFICOLTÀ
- 32** GP GIAPPONE PINK MOLTO POWER
- 33** GP GIAPPONE TODT: ORDINI SCOMODI
- 34** GP GIAPPONE LEWIS KING POLE
- 36** GP GIAPPONE GP VISTO CON MINARDI
- 38** GP GIAPPONE LA TECNICA

## VELOCITÀ

- 64** WTCR AUDI ALLA RISCOSSA
- 66** PORSCHE FESTIVAL QUARESMINI È CAMPIONE
- 68** GT ITALIA LAMBO TORNA IN VETTA
- 70** TCR CUPRA PRIMO STORICO TITOLO
- 71** SEAT LEON PELATTI TITOLO COL BRIVIDO
- 74** CIVM MERLI CHE GODURIA!
- 76** FIA MASTERS OLIMPIADE DELLE SALITE

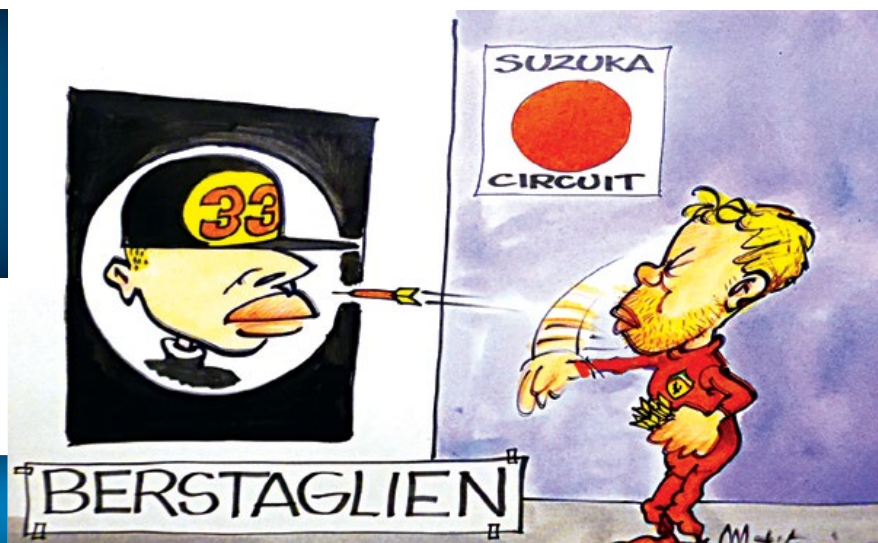
## RALLY

- 48** WRC GALLES OGIER È UNA ROCCIA
- 56** RALLY EFFETTO LEGEND

## RUBRICHE

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

DOMENICA SERRA



# GP

## GIAPPONE

### GAS A TAVOLETTA



di Pino Allievi

GETTY IMAGES



# Leader massimo

**SI COMINCIA A SCARSEGGIARE D'AGGETTIVI  
E PERIFRASI PER DESCRIVERE LE IMPRESE DI LEWIS,  
PER LA QUINTA VOLTA RE IN GIAPPONE. CHE STILE:  
LUI NON SBAGLIA PIÙ E MAI SI LAMENTA**

**C'**è bisogno di aggiungere qualcosa? Ho la sensazione di scrivere cose inutili, superflue, dopo quello che Hamilton ha mostrato a tutto il mondo nei tre giorni del Gp del Giappone. Forse bisognerebbe avere il coraggio di lasciare questo spazio in bianco, semplicemente mettendo il nome "Lewis Hamilton" al centro della pagina, non troppo in grande. Sarebbe sufficiente. Quando ci sono campioni di tale portata, le parole non sono mai abbastanza. Parlano i fatti, che sono stati come al solito straordinari e hanno accresciuto – e mi pareva già questo difficile – la reputazione di un pilota che oramai va considerato senza riserve tra i più grandi di sempre. Il paragone con Ayrton Senna è abbastanza calzante, benché io sia sempre refrattario a confronti fra piloti di epoche diverse. Diciamo che per completezza i due sono assimilabili, riferendomi alla velocità sull'asciutto, alla sensibilità sul bagnato, al "fiuto" della competizione sia nel corpo-a-corpo sia a distanza. E poi il senso di appartenenza alla squadra, che tuttavia mi pare più accentuato in Hamilton.

Sia sabato sia domenica, Lewis ha voluto porre l'attenzione su un tema: «*È sotto pressione che la Mercedes fa la differenza*». Un argomento molto delicato, difficile, troppo trascurato nelle alchimie delle cronache dei Gran Premi. Ma la reazione che Hamilton e la Mercedes – insieme – hanno mostrato dopo un Gp del Belgio che pareva la svolta per un finale Ferrari tutto in discesa, è stata fuori dall'ordinario. Infatti, da quel momento, proprio la Ferrari ha cominciato a perdere e la Mercedes a vincere. Hamilton ha dato un contributo determinante, Bottas è entrato nel ruolo per cui si era meritato la conferma, ma la squadra di Brackley (o di Stoccarda, non

so mai come sia meglio definirla) ha messo in campo bravura e sangue freddo nel rilanciare la sfida sul piano tecnico, con una serie di novità nascoste – l'inedita sospensione posteriore è stata cruciale – che Lewis ha saputo sfruttare e capitalizzare. La cosa che più mi ha stupito è come la Mercedes abbia disputato una prima arte di stagione in evidenti difficoltà, se solo penso alla resa di Hamilton in Australia, all'insufficiente recupero in Bahrain dopo



**LA MIGLIOR  
PRODEZZA 2018  
HAMMER  
L'HA FATTA  
TACENDO  
QUANDO LE  
COSE STAVANO  
METTENDOSI  
POCO BENE**

aver avuto la penalizzazione per la sostituzione del cambio, alle difficoltà di Lewis in Cina. O ancora alla gara scialba di Hamilton in Canada, non certo per colpa sua ma di una vettura plafonata. E vogliamo parlare del ritiro in Austria per un misterioso calo di pressione della benzina?

Un pilota come Alonso – o lo stesso Vettel – avrebbe perso le staffe, si sarebbe lamentato magari pubblicamente di una carenza di competitività. Hamilton no. Muto. Sempre pronto a guardare avanti, ai piccoli progressi che in quei momenti erano invisibili o inesistenti, mentre la Ferrari guadagnava trazione, carico aerodinamico, velocità in curva, precisione di guida. Poi il dominio in Ungheria, che era parso una sorpresa, ma subito dopo era seguita la battuta d'arresto di Spa-Francorchamps. Dopo di che il mondiale ha preso la direzione della Mercedes e/o di Lewis Hamilton. Con la Ferrari pasticciona, Vettel pure, e Hamilton puntuale come un orologio a macinare successi: decisamente suoi in tanti casi, ma anche del team.

Aver tenuto i nervi saldi quando non tutto filava liscio è stato il presupposto per una risalita che, a me per primo, pareva impossibile. So che sto per dire una banalità colossale, ma alla fine è emersa la precisione tedesca, piattaforma ideale sulla quale

Lewis ha dipinto le sue prodezze. Vincere per la quinta volta su una pista come Suzuka non è una impresa comune. Il tracciato è difficile, pieno di insidie (Vettel, che ha visto un "buco" per un sorpasso dove invece lo spazio non c'era), non ultima quella del meteo mutevole. Incertezze che esaltano i campioni come Hamilton, il quale sabato si è messo facilmente in tasca la pole position e domenica ha salutato i rivali dopo i primi metri, togliendosi da possibili contatti ravvicinati. Vettel gli ha agevolato la situazione e Hamilton dopo pochi giri aveva un sorriso largo così, per cui la sua è stata una vittoria sin troppo facile, in cui ha forzato il ritmo solamente negli ultimi dieci passaggi, quando Verstappen si stava facendo sotto.

Sino a quel momento Lewis aveva dormicchiato tranquillo, in una noiosa attesa della bandiera a scacchi. Zero pressione, zero usura delle gomme, zero allarmi meccanici, solo l'incubo di rumorini e comportamenti strani che erano nel suo cervello, non nella realtà cruda della telemetria non registrava. Incredibile.

Alla fine, la solita dichiarazione che poteva risparmiarsi, in fotocopia con i momenti successivi alle altre sue nove affermazioni: «*Che bello spuntarla su un circuito impegnativo come Suzuka! Mi chiedo perché non costruiscano anche altrove impianti così, ce ne sarebbe bisogno*». Poi le sensazioni: «*Ho una felicità dentro che non riesco a descrivere*».

E forse avrebbe voluto aggiungere di come fosse incredulo per i mancati fastidi che poteva procurargli la Ferrari. Perché quella partenza a razzo di Vettel non era solo frutto di gomme più tenere, ma anche di una Ferrari che prometteva tanto e che non gli avrebbe reso la vita facile, fosse andata avanti con quel ritmo. Ma la mancanza di tenuta mentale di Vettel è stata poi decisiva, dall'8° giro in poi, per dargli tranquillità e serenità.

Come tutte le persone intelligenti, Hamilton non pensa ancora al mondiale, che è a due passi: «*Voglio continuare a fare un gradino per volta, a vedere che cosa combino una gara dopo l'altra, adesso è troppo presto per parlare*». Ma il suo vantaggio è enorme e non vedo che cosa potrebbe mai strappargli dalle mani il quinto, meritatissimo, titolo.

Di questo Hamilton mi piace tutto, specialmente la disciplina che ha messo nell'affrontare le difficoltà di un campionato non facile, insieme col ruolo di guida di una Mercedes che altrimenti non sarebbe riuscita a spuntarla.

A 33 anni, Lewis è diventato un vero leader e ha fatto la differenza. Insisto, mi ripeto: è l'uomo che manca alla Ferrari, le conseguenze si vedono... ●

# GP

## GIAPPONE

### FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

# Ferrari in piena crisi

VETTEL IN SERIE NERA E QUASI KAPPAO IN PIEDI, LA SQUADRA FA ERRORI FUORI DALLA NORMA: ECCO COSA SUCCEDDE DENTRO IL TEAM IN CADUTA LIBERA DOPO LE BELLE PROVE FORNITE NEL 2018

#### VETTEL CON LA SCHIENA UN PO' CHINA...

No, così le cose non vanno bene. Tra errori in prova del team e eccessi di irruenza in gara, Vettel esce da Suzuka deludente e deluso sesto

SUTTON-IMAGES.COM

AUTO  
SPORT  
NI



”  
**ANCHE  
ARRIVABENE  
SEMBRA  
CAMBIATO.  
DAL SILENZIO  
COMPOSTO  
DI PRIMA  
AI FIUMI  
DI PAROLE  
DI OGGI**

**L'**immagine che sta offrendo la Ferrari in questo sconcertante finale di stagione è assai scomposta. Qualcosa che rovina una annata di primissimo ordine sino a ieri, che distribuisce amarezze dentro e fuori il team, che emana preoccupazione tra chi osserva e patisce ormai ogni domenica. Intanto, abbiamo a che fare con il caso-Vettel. Non si tratta più di qualche episodio sparso lungo un intero campionato ma di una costante. Errori in sequenza, addirittura due in due giorni, in Giappone, identici nella genesi. Come se Sebastian fosse ormai incapace di gestire e trattare i momenti più critici. Un crollo - suo e ripetuto - che ha amplificato l'errore strategico del team il sabato (peraltro tamponato da Raikkonen con il quarto tempo) secondo procedura reiterata; un errore da foga la domenica peraltro in un momento propizio, visto che Vettel era riuscito a guadagnare il quarto posto partendo ottavo. Macché: sorpasso avventato su Verstappen in un punto ostico, ennesimo testacoda, gara saltata. Mentre Hamilton volava con la consueta eleganza a più 67 punti. Il che significa conto chiuso, al netto della matematica.

Che succede a questo ragazzo peraltro capace di domeniche brillantissime? Non è chiaro. E forse abbiamo a che fare con una solitudine non curata, non supportata. Di certo amplificata dal vertice Ferrari.

Già, anche qui, uno sconcerto. L'atteggiamento di Maurizio Arrivabene, con tutto il rispetto, pare incomprensibile. Dopo mesi di silenzi, siamo ad una valanga di parole. Dopo una serie di battute all'insegna del "si corre, si vince e si perde tutti insieme", siamo ad una raffica di accuse interne, nei confronti dei propri uomini. Riferimenti costanti (più o meno velati, più o meno strategicamente distribuiti alla stampa) ad una macchina che non va, che non ha carico (come è possibile? Questa macchina ha vinto a Spa, stava dominando in Germania...), ad una struttura tecnica affannata. Dentro una stagione in cui la Ferrari ha messo in pista una vettura vincente in una quantità notevolissima di appuntamenti. Perché creare palesemente una frattura interna? Non si capisce, se non guardando indietro, forse, al tempo di Sergio Marchionne, molto sintonizzato sul gruppo gestito da Mattia Binotto. Un gruppo che, peraltro, ha prodotto risultati eccellenti. Non solo: Arrivabene ha attaccato i suoi uomini al muretto dopo l'errore in qualifica a Suzuka, ha parlato di un gruppo giovane ben sapendo che il gruppo a cui si riferiva, giovane non è affatto. Per poi elogiare i piloti alla fine di una gara caratterizzata proprio da un nuovo grave errore del suo pilota di punta. Una figura che Arrivabene non ha mai criticato apertamente (anche se vanno addebitati a Vettel soprattutto i punti di ritardo in classifica) ma che certo Vettel non rassicura offrendogli l'immagine di una compagine spaccata, non efficace, non compatta. Insomma, non siamo alle prese semplicemente con una sconfitta ma con un panorama gravemente scheggiato. Perché c'è un campione in piena crisi da mesi; perché sembra che il team principal della Ferrari non apprezzi, non stimi, non abbia alcuna intenzione di tutelare chi le Ferrari progetta e porta in pista; chi gestisce le strategie. Il che, torniamo a dire, non può che acuire i disagi di Sebastian. La domanda è: a che pro tutto questo? Come possiamo pensare che la Ferrari di domani galoppi in un clima simile? La compattezza ribadita sotto la presidenza Marchionne è saltata. Forse non c'è mai stata. Ed ora pare che la distribuzione delle responsabilità, somigli ad un gioco al massacro mortificante, dominato da incomprensibili invidie o desideri di rivalsa. Debolezza, dunque. In piazza. Davanti ad una platea improvvisamente depressa e disorientata. ●



# 5 settimane dell'incubo

**S**abato sera, 6 ottobre, ero a cena con Piero Ferrari. Il figlio del Drake batteva all'asta, per contribuire al finanziamento della ricerca contro la distrofia muscolare, una bellissima macchina di Maranello, la F12 Tour de France, il gioiello più amato da Sergio Marchionne (l'ha comprata un distinto signore britannico, per la modica cifra di 865mila euro).

Piero non aveva voglia di dedicarsi alla Formula Uno. Forse intuiva cosa si nascondeva dietro l'angolo giapponese. Mi ha detto una cosa semplice, però meritevole di essere citata: «*Non bisogna mai avere paura di studiare il passato, ad esempio non è un caso che nell'era più bella della nostra storia in F1 ci fosse una simbiosi perfetta tra i vertici del reparto corse...*».

Immagino che il signor Ferrari avesse in mente Jean Todt e Ross Brawn. Immagino avesse in mente anche un dato soltanto in apparenza statistico. Sapete, pure i ricordi diventano maggiorenni! L'8 ottobre del 2000, diciotto anni fa, proprio nel tempio di Suzuka, un certo Michael Schumacher mise fine ad un digiuno iridato durato la bruttezza di ventuno stagioni.

Ebbene, per quanto non ancora aritmeticamente, siamo già a dodici. Anni. Una nuova traversata nel deserto. Dodici lunghi spesi a recriminare, a rimpiangere, ad inseguire spiegazioni. Perché, come asseriva un noto ingegnere prestato alla pallavolo, chi vince festeggia. E chi perde spiega. Ma chi ci spiegherà le Cinque Settimane dell'incubo?

Tra l'1 settembre, trionfale sabato tutto Rosso in quel di Monza, e il 7 ottobre, domenica della ormai certa consacrazione iridata di Lewis Hamilton a Suzuka, ci stanno appunto cinque settimane, giorno più giorno meno. 5 come i titoli mondiali di Hamilton. Onore al merito del formidabile Re Nero, mai così perfetto, pronto ad eguagliare Fangio e prossimo a lanciarsi all'inseguimento delle Sette Bellezze di Schumi.

Però, chi ce le spiega le cinque settimane in cui la Ferrari ha dissipato speranze e abbandonato sogni? Perché dall'euforia siamo passati, repentinamente, alla più sconsolante rassegnazione?

Autunno più triste, per il Cavallino, io non riesco davvero ad immaginare! Mettiamo da parte il risultato giapponese, esasperato dalle collisioni con l'Indiavolato Verstappen, il giovanotto vede Rosso

**CHI VINCE  
FESTEGGIA,  
CHI PERDE SPIEGA.  
MA RIMANE  
UN MISTERO COSA  
È SUCCESSO TRA  
IL 1° SETTEMBRE  
E IL 7 OTTOBRE.  
QUANDO  
LA FERRARI  
HA DISSIPATO  
SPERANZE E  
ABBANDONATO  
SOGNI?**

GETTY IMAGES

### CLIMA

### INCANDESCENTE

**Un altro Gp condizionato dagli errori in casa Ferrari con le Rosse che hanno chiuso giù dal podio in un clima che si è fatto incandescente all'interno del Reparto Corse. A lato, Mattia Binotto**

e ti infilza come un torero. Sì, d'accordo, senza guai figli almeno in parte dell'olandese, il podio era garantito. E non mi interessa lo scontato processo a Vettel, ormai è una moda dipingerlo come un fuori di testa...

Ma le Mercedes, come ha detto uno addolorato Seb, sarebbero comunque state imprevedibili. Il Nero viaggiava con il gomito di fuori, mancava solo che Bottas gli portasse cappuccino e cornetto. Dunque, da qui debbo partire, con la mia analisi. Sarò banale e sarò pedante. Come è possibile che in cinque settimane, dicevo, il mondo e il mondiale della Ferrari si siano rovesciati, dileguati, azzerati? Problemi di sviluppo? Crescita esponenziale del grande avversario? O qualcos'altro ancora, un mostruoso complotto ideato da cospiratori orrendi, Sassi-Allison-Tombazis-Bonciani-Todt? Si ride per



” ALLA FERRARI SERVE ARRIVABENE E SERVE BINOTTO. MA UN AUTUNNO COSÌ È UNA MORTIFICAZIONE CHE CHI AMA LA SIGNORA IN ROSSO NON MERITA



non piangere, eh. Seriamente. Vorrei una risposta. La aspetto sulle radici delle settimane che hanno trasformato il sogno in incubo. Elkann e Camilleri, i successori di Sergio Marchionne, faranno bene a cercare le agognate spiegazioni. Io non dirò che il declino improvviso è una conseguenza della tragica scomparsa del manager con il pullover. Non sarebbe rispettoso e inoltre certi discorsi, l'ho già detto, non mi piacciono. Ma ci sono coincidenze inquietanti, purtroppo.

Dovranno essere bravi, allora, il presidente e l'amministratore delegato, a pretendere massima coesione ai vertici del reparto corse. Senza compattezza non si va da nessuna parte. È una frase fatta? Sì, è una frase fatta ideata da un Rimba come me. Ecco. La Ferrari migliore di sempre, quella del Dream Team schumacheriano, poggiava sulla perfet-

LA PRESSE



ta simbiosi tra Jean Todt, il team principal, e Ross Brawn, il direttore tecnico. I casini si risolvevano in famiglia. Gli stracci volavano, oh se volevano. Però Ross al primo discorso al team disse: d'ora in poi nessuno venga a dire che perdiamo per colpa del motore o del telaio o dell'aerodinamica. Era il gennaio del 1997.

Oggi ci sono Maurizio Arrivabene e Mattia Binotto. Cambiano le persone, cambiano i tempi, cambiano le situazioni, ci mancherebbe. Ma non deve subire mutamenti lo spirito di collaborazione. Alla Ferrari serve Arrivabene e serve Binotto. Se vanno d'accordo, si capisce. Se non funziona la chimica tra loro, chi può provveda.

Lo so che rischio di essere noioso, anzi, sicuramente lo sono. Perché un autunno così è una mortificazione che chi ama la Signora in Rosso non merita. ●



**SUZUKA** - Ecco quello che non ti aspetti, in una stagione così intensa, ossia che a quattro gare dalla fine ci sono già le probabilità, per altro ampissime, per Hamilton, per chiudere i conti mondiali con così largo anticipo. Impensabile il 22 luglio verso le 17, quando Vettel guidava da leader il Gran Premio di casa. In quel momento con 21 punti di vantaggio su Hamilton. Poi l'acqua, l'errore e il muro e d'incanto si è ritrovato a -17...

Il Belgio ha riportato vigore e forza, ma poi il calvario, si è capito, era solo all'inizio. Da quel 52° giro in corso Hamilton ha vinto 6 gare su 7 guadagnando 168 punti mentre Vettel ne ha fatti 93, doppiato! La resa, anche matematica, è vicina, ma ancora una volta ci ritroviamo come quando hai il boccone in bocca e ancora tanta acquolina, come un anno fa, prima di Singapore ed ecco che ti tolgono il piatto da sotto e ti dicono "mangi l'anno prossimo". Un altro anno ancora dunque e sono 12 dal titolo di Raikkonen.

In Giappone, la Ferrari, già all'ultimissima occasione per rendere il finale meno scontato, ha azzardato in qualifica e in gara. Azzardi che hanno acceso discussioni, polemiche e domande, soprattutto quello del sabato. Titoli di giornali a evidenziare crisi e fratture. La positività o la negatività vanno anche di pari passo con i risultati e ovviamente per quanto scritto sopra non può che subentrare la seconda. Serve adesso vedere compattezza e/o chiarezza nei ruoli e nelle scelte future, serve anche vedere, come succede in altri sport, la società, nei suoi vertici, farsi vedere, per dimostrare che anche se le cose vanno male c'è unità di intenti. Il lavoro sulla monoposto 2019 è già avanzato, l'arrivo di Leclerc porta comunque quell'aria di novità quando tutto sembra stagnante, ma serve già da Austin vedere una grande reazione a livello di prestazioni. Vettel che ha sbagliato in qualifica ed è andato troppo presto ad attaccare Verstappen, seppur continuo a non essere così convinto che la chiusura di Verstappen, in termini di regolamento, sia stata pulita, ha avuto parole da team player difendendo la scelta di azzardare le gomme intermedie quando sembrava dovesse piovere, della serie si vince e si perde tutti insieme. Ha bisogno anche lui di un week end magico, ne ha bisogno tutto il team per allontanare le nuvole della tempesta ed evitare scrosci interni che, sia chiaro, non possono non esserci, ma che devono portare al miglioramento. Lo diceva Arrivabene domenica, meglio parlarsi che non stare zitti, appunto meglio chiarirsi che non rischiare che esternamente si abbia l'impressione di una divisione. La macchina non è bollita, lo ha dimostrato il doppio giro veloce fatto da Vettel nel finale e chissà forse con il sorpasso su Verstappen saremmo qui a raccontare un'altra domenica e un altro finale di mondiale. Siamo tornati ad avere troppi se e troppi ma con i quali si vince ben poco. Se proviamo, sempre con il senno di poi, comodamente seduti



# Hamilton è quasi fatta

LA RESA DEI CONTI TRA LEWIS E SEB VETTEL  
E TRA LA MERCEDES E LA FERRARI È ASSAI VICINA.  
ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ E IN QUALE CONTESTO

GETTY IMAGES

su una sedia, a fare un'analisi dal 52° giro del Gp di Germania avremmo: gli errori di Vettel (Germania-Italia-Giappone?), di strategia (Singapore-Giappone), di pit stop (Ungheria), la variabile meteo (Germania e Ungheria e se vogliamo anche Giappone), la superiorità tecnica Mercedes (Singapore, Russia e forse Giappone), la strategia Mercedes con Bottas (Ungheria, Italia e Russia), la grandezza del rivale (Germania, Ungheria, Italia, Singapore, Russia e Giappone) e, seppur non quantificabili sulla

## ANALISI COMPARATA

### DOPO 10 GARE (dopo GBR)

Vettel 171 + 8 (4 vittorie 4 pole)

Hamilton 163 (3 vittorie 4 pole)

Ferrari 287 + 20 (4 vittorie 4 pole)

Mercedes 267 (3 vittorie 5 pole)

### ULTIME 7 GARE

Vettel 93 punti - 67 (1 vittoria 1 pole)

Hamilton 168 punti (6 vittorie 4 pole)

Ferrari 173 - 98 (1 vittoria 2 pole)

Mercedes 271 (6 vittorie 5 pole)



”ORMAI PER LA FERRARI SIAMO AL SECONDO DIGIUNO IRIDATO PIÙ GRANDE, DOPO QUELLO CHE SEPARÒ DAL 1979 AL 2000 SCHECKTER DA SCHUMACHER



prestazione, i fattori ambientali, non dimenticando, ovvio, la scomparsa del presidente Marchionne e la scelta, giusta, di annunciare l'addio a Raikkonen e il benvenuto a Leclerc, mentre in Mercedes proprio alla vigilia del Gran Premio di Germania hanno puntato sulla stabilità rinnovando e blindando i servizi di Bottas. Al netto delle discussioni interne che sono l'anima del successo, guai se non ci fossero, sempre citando le parole del team principal Maurizio Arrivabene, serve una sterzata che dia l'i-

### VERSTAPPEN, ELEMENTO PERTURBATORE

Verstappen, qui davanti alle Ferrari di Vettel e Raikkonen, a Suzuka è stato protagonista di una splendida gara, con contatti con entrambe le Rosse e il terzo posto finale

dea che il 2019 sarà un anno diverso perché l'attesa mondiale salirà a 12 anni, l'attesa più grande dopo quella 1979 - 2000. A proposito di 2000 i più ottimisti possono iniziare a pensare che Schumacher vinse il titolo al quinto anno in Ferrari, quando a Schumacher fu affiancato un nuovo compagno di squadra (Barrichello). Vettel sarà al quinto anno con un nuovo compagno di squadra, ma se ci si attacca a questo vuol dire che non si sa più a che santo votarsi... ●

**GP****GIAPPONE****BASTIAN CONTRARIO**

di Mario Donniini

# Bernie il cross over lo avrebbe fatto

**I**l guaio di questa F.1? La staticità. Il marmoreo immobilismo quasi preconciliare, pur essendo la disciplina sportiva più rutilante, frenetica e veloce del mondo. Cioè il proporre sempre le stesse domande e fornire ormai costantemente ogni volta eguali e salmodianti risposte, come all'interno di un rosario laico e stracco.

Questa Mercedes è battibile? Forse. Ma alla fin fine anche no.

Hamilton è il miglior pilota della F.1 di oggi? Gira, gira, anche sì.

E Vettel? Per ora ha quattro titoli iridati in saccoccia come Hammer, ma vale lo stesso o di meno? Lo stesso, stando al vissuto recente, direi proprio di no.

Poi si va a capo, passa un anno e si ricomincia. Stessa solfa.

Ecco, ha davvero senso tutto ciò?

Una considerazione piuttosto decisiva e tranchant verrebbe tutte le volte, non frequentissime, in cui per il paddock si rivede in giro Bernie Ecclestone.

Su, che si dica chiaro chiaro: nella "sua" F.1 uno stallone del genere lo avrebbe superato alla grande. Perché nel corso del suo regno infinito, il ruolo che s'era ritagliato non era solo quello di padre, padrino e padrone, ma anche di soggettista e sceneggiatore di tutte le svolte narrative in pista. Bernie a metà Anni '90 per avere uno show ideale e attraente non poteva permettersi la Ferrari moscia e così propiziò come un deus ex machina o Steven Spielberg in un suo film l'arrivo di tutta una serie d'attori blockbuster e d'effetti speciali da urlo che resero la Rossa di nuovo legendaria e al top per anni, minimo cinque. Ecco, in questa F.1 un Bernie Ecclestone non c'è più, sennò, interventista com'era e com'è, stavolta avrebbe senz'altro propiziato con tempismo - stracciando contratti in essere e muovendo mari e monti -, la

**LA SFIDA PIÙ ARRAPANTE DEL SECOLO? PRENDI HAMILTON E GLI DAI LA FERRARI, MENTRE VETTEL LO METTI BELLO BELLO SULLA MERCEDES. E IL 2019 DIVENTEREBBE STRAPPACUORE**

sola mossa che avrebbe reso il mondiale 2019 il più arrapante di tutti.

Quale? Questa: Sebastian Vettel alla Mercedes e Lewis Hamilton alla Ferrari.

Stesso ballo, ma scambiamoci ballerine, poi vediamo chi si muove meglio, a parità di musica. Con Bernie, creativo, furbo, senza pace, vulcanico e geniale, tutto ciò, statene sicuri, sarebbe successo.

Invece con i Liberty Media boys, immobili, immobilisti e lenti peggio del perdono, tutto questo ce lo possiamo scordare.

Niente Vettel su Mercedes contro Hamilton su Ferrari.

Vedi, Bernie? Da questo punto di vista manchi e ci manchi.

Perché con te i biglietti erano cari, certi gloriosi teatri d'asfalto rovinati, asettici, brutti e sciatti, il panorama spremuto tutto a tuo uso e consumo, la mungitura di chiunque esasperata e a tuo vantaggio, ma la qualità dello show e la distribuzione di parti agli attori brillavano ogni volta per essere semplicemente perfette.

Tante cose sono cambiate, sì. Bernie Ecclestone ospite al Gp di Russia dice: «La Ferrari è troppo italiana. Come ho già dichiarato di recente, è come se la Casa italiana fosse tornata ai vecchi tempi».

Bella questa.

Si riferisce alla dieta durata dal 1979 di Scheckter al 2000 di Schumi, limitan-

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**BERNIE SPESSO NEL CIRCUS**  
Ecclestone si è rivisto in azione a Sochi, dove ha visto la gara in compagnia di Vladimir Putin e di Ross Brawn, uomo di Liberty Media. A destra, Hamilton e Vettel

**” ECCLESTONE HA AVUTO DIFETTI TERRIBILI, MA, TRA I TANTI, UN IMMENSO PREGIO. QUELLO D'ESSERE SCENEGGIATORE DI UNA F.1 SEMPRE ALIENA ALL'IMMIBILISMO**

do l'analisi al mondiale piloti, sennò tra i Costruttori durò dal 1983 al 1999, fino all'inizio del nuovo ciclo Montezemolo-Schumacher-Todt-Brawn-Byrne.

Ecclestone aggiunge: «Al tempo ci adoperammo affinché Todt passasse alla Ferrari per mettere a posto le cose e gestire una rinascita, quindi così facendo la Casa non era troppo italiana e Michael era il punto di riferimento e il fulcro, quindi tutto era diverso da oggi. E sinceramente credo che manchi questo tipo di assetto, al presente».

Peccato che l'analisi presti il fianco a considerazioni ben diverse.

Al tempo della lunga e grande crisi la Rossa correva con mezzi superati e inaffidabili, dibattendosi in una crisi tecnica e gestionale senza precedenti.

La Ferrari dell'anno di grazia 2018, invece, con la Sf71H ha a disposizione se non la migliore monoposto del Circus, questo no, non più e non sempre, senz'altro una grande protagonista che nella prima parte della stagione, diciamo fino al Gp di Germania, è stata in superiorità relativa nei confronti della Mercedes W09. Se un organico di F1 partorisce una monoposto del genere, automaticamente va al di sopra di qualsiasi sospetto. La Ferrari orizzontale, fortemente voluta dal compianto Marchionne privilegiando la rivendicata e prevalente italianità, nella sua più intima essenza ha un punto di vanto e d'orgoglio, non certo di debolezza.

Non è il Tricolore l'anello debole della catena, anche se l'infallibilità è un miraggio. Paradossalmente, a ben guardare, il problema della Ferrari 2018 è esattamente il

contrario di quello individuato da Bernie: il solo non italiano messo nella posizione più strategica di tutte, ossia, appunto, l'indiscussa prima guida Sebastian Vettel, che con una sfilza d'errori a ripetizione, Suku-ka compresa, aventi per duplice epicentro la vittoria buttata alle ortiche in Germania e lo svarione della Roggia, a Monza, ma con scosse d'assessamento ben più ampie e durature, s'è rivelato il vero anello debole della catena Ferrari.

E considerando che anche l'anno prossimo non muterà nulla o quasi, se Seb non si scuote telluricamente e stabilmente dal torpore da knock down, rischia di diventare non un problema, ma IL problema della Ferrari stessa.

Se a parità di macchina Seb le prende da Lewis, che senso ha andare avanti così? Quindi, o Vettel dà segnali forti e rassicuranti oppure i piani futuri della Rossa andranno affrontati con ben più crudo realismo.

Ma non è certo l'italianità a dover finire nell'occhio dell'ipotetico ciclone di turno. Dirò di più. La coppia di piloti Vettel-Raikkonen non vale a oggi l'armata Mercedes Hamilton-Bottas. E meno male che dal 2019 partirà la fiducia Rossa a Leclerc. Andando oltre, la provocazione ulteriore che si può scherzosamente rispedire come un pacco giocosamente dialettico a Ecclestone dice una cosa ancor più sideralmente opposta da quella da lui sostenuta. Non è la Ferrari di Arrivabene o di un ipotizzabile e futuribile Binotto a esser debole perché troppo italiana, ma la Mercedes a essere fortissima perché molto, moltissimo financo Tricolore, ispirata e nobilitata

da tanti boys proveniente dal Belpaese. In un ciclo tecnico non solo dominato e caratterizzato dalla responsabilità progettuale di Aldo Costa - ormai riconvertito nel ruolo di supercollaboratore esterno decentrato -, ma anche dalla presenza argentata di decine di ragazzi italiani, tecnici valentissimi che contribuiscono ogni giorno a caricare e oliare le gioiose macchine da guerra di Brackley e Brixworth, all'interno di una Mercedes che a ben guardare non ha poi così tantissimo di tedesco. Eccellenze italianissime nel passato recente certificate, presentate e indicate proprio su Autosprint.

Quindi, in questo momento, restando all'interno del gioco e del vezzo ludico - ma Pulcinella scherzando scherzando dice la verità -, a Bernie Ecclestone va risposto che proprio lui ha due grandissimi torti. Uno piccolo piccolo, l'altro grande grande. Quello minuscolo sta nell'aver esternato a Sochi concetti opinabili, ma pazienza.

Il torto immenso, invece, è quello di non aver lasciato un erede così lesto, preciso e bravo al timone della F.1 tanto da muovere le pedine quanto e come lui sa.

Perché un campionato 2019 con Hamilton piazzato alla Ferrari pronto a sfidare Vettel messo su una Mercedes sarebbe stato il più emozionante degli ultimi decenni e destinato a essere proclamato dall'Unesco patrimonio dell'umanità.

Ma così non sarà, forse né domani né mai. Perché in questa F.1 si continua a trattare e parlare di Mgu-h, carichi aerodinamici, criticità d'assetto e pippe mentali del genere, saltando a piè pari i veri snodi narrativi che esalterebbero il mondo. Manca il pragmatismo, la spregiudicatezza, l'interventismo e la potenza autorevole dell'uomo solo al comando. In una parola, non v'è più nulla dell'aura benedetta e maledetta che fu di Bernie Ecclestone.

Colui che nei secoli dei secoli ha fatto le cose più belle e più ripugnanti della F.1, le più geniali e le più opinabili, sublimando, stravolgendo, cambiando, impoverendo e arricchendo uomini e tracciati, contenuti tecnici e agonistici, comportandosi da fallibilissimo dio in terra, alla Julio Iglesias nella dolce melodia di "Sono un pirata, sono un signore". Ma garantendo puntualmente una caratteristica non sempre positiva ma complessivamente salvifica: il cambiamento, la correzione di rotta immediata, sempre all'ordine del giorno. La dinamicità contrapposta alla staticità.

Non è un rimpianto, una nostalgia, ma una semplice, secca e amara constatazione. Alla F.1 e a chi la guida l'auspicio sentito di fare di più e parlare di meno.

E a te, caro Bernie, fin d'ora, auguri calorosissimi per i tuoi stupendi 88 anni, che compirai il 28 ottobre. ●



GP

GIAPPONE

IL COMMENTO



di Alberto Sabbatini

# Sovrano

privo di veri rivali

SULLA SUA PISTA PREFERITA, SUZUKA, HAMILTON METTE A SEGNO L'EN PLEIN IN UN WEEKEND IN CUI SI DIMOSTRA INCONTENIBILE SIA IN QUALIFICA CHE IN PROVA. E ORA È PRONTA LA FESTA...

COLOMBO





**S**apete qual è la cosa che ha stupito di più Lewis Hamilton in queste ultime gare? Cosa sia mai successo alla grande rivale Ferrari da agosto in poi per lasciargli via libera in modo così incontenibile. Lo ha ammesso lui stesso in un attimo di pausa della sua grande gioia. Con il quarto successo consecutivo Lewis ha messo ormai le mani sul titolo iridato. La sua striscia di successi è impressionante: 6 vittorie nelle ultime 7 corse contro uno solo di Vettel. 168 punti conquistati in due mesi e mezzo compreso il mese di vacanza (!) contro i soli 93 di Vettel. Certo, due vittorie a Hamilton sono arrivate con "l'aiutino" (Vettel che esce di pista in Germania e Bottas che gli cede il primo posto in Russia) ma le altre le ha conquistate di forza sul campo. E nobilitate con una sequenza di pole position da record.

#### **Zero avversari**

Una progressione schiacciante quella di Hamilton che ha avuto il suo culmine a Suzuka. La sua pista preferita, quella che con il suo andamento ritmico è capace di esaltare come nessun altro circuito il suo talento e la sua guida. La superiorità di Hamilton in Giappone è stata ancor più netta perché non ha avuto praticamente avversari in gara. Vettel si era già quasi autoeliminato in prova per quell'errore tattico dei box Ferrari di mandarlo in qualifica con le intermedie su asciutto; Bottas aveva ricevuto l'ordine di restargli dietro; Verstappen era troppo poco veloce in rettilineo per rappresenta-

 FIA Formula 1 World Championship™

#### **DÀ L'IMMAGINE DELLA POTENTE SERENITÀ**

Lewis Hamilton accanto alla W09 come un fantino imbattibile insieme al suo cavallo di razza. Tra Hammer e la Mercedes il sodalizio è ormai tale da avviarsi a riscrivere i libri di storia

re un reale pericolo, Ricciardo partiva troppo indietro e Raikkonen aveva la macchina danneggiata fin dai primi giri.

Per cui, correndo senza grossi patemi d'animo, la curiosità maggiore di Hamilton alla fine non era scoprire dove potrà festeggiare la matematica certezza del suo quinto titolo mondiale, se nell'amata Austin o in Messico. Ma lo stesso che assilla da tempo la mente di tutti i tifosi italiani. Ovvero: cos'è accaduto nell'ultimo mese di corse a Vettel e alla Ferrari per vederli annaspire con l'acqua alla gola e poi affondare progressivamente? Hamilton stesso se lo chiede. Si interrogava anche a Suzuka nel dopogara. *«Io non so cosa sia successo a loro - ha confessato - Fino a metà stagione erano fortissimi, ma anche dopo. A Monza erano ancora forti. Poi da Singapore in poi hanno cominciato a perdere il passo e ad accodarsi. Non è che abbiano soltanto perso performance, ma il fatto è che la loro prestazione non appariva più brutale come prima. Non me lo spiego. Non ho una risposta. Dovrebbero saperlo loro...».*

Hamilton non finge quando fa capire che in fondo gli dispiace. Come un bambino cui hanno tolto il compagno di giochi. A Lewis piaceva duellare ruota a ruota contro Vettel e la Ferrari. Ci provava gusto. Si esaltava nel testa a testa, trovava nuovi stimoli e nuove motivazioni nel lottare finalmente contro un avversario diverso dal compagno di squadra. Gli è servito durante l'anno un confronto duro e spietato come quello contro Vettel per tirare fuori il meglio di se stesso e per migliorarsi come pilota. E ora gli manca. Perché correre contro il cronometro non appaga i corridori come lui, che si nutrono del divertimento di lottare all'ultima staccata. E poi in palio c'era il non platonico prestigio di diventare il nuovo Fangio. L'uomo dai cinque titoli mondiali. Lui o Vettel, entrambi fermi a quota quattro. Fino a metà stagione l'incertezza era forte. Invece l'inaspettata e progressiva crisi della Rossa ha stupito Lewis prima di tanti altri.

### La crisi Ferrari

Ma come spiegare ad Hamilton che l'improvvisa debacle Ferrari è frutto di attriti e contrasti interni a Maranello che finora erano stati tenuti nascosti, ma che a Suzuka sono esplosi pubblicamente e nella peggiore maniera? La sconfitta patita in Giappone - solo un 5° e 6° posto, nemmeno uno striminzito podio - anche se la macchina paradossalmente ha mostrato segni di ritrovata competitività, è solo l'ultimo esempio di una situazione di disagio che si trascina da tempo. Quest'ultima sconfitta in particolare è per buona parte figlia dell'aggressività di Verstappen in corsa ma soprattutto del pasticcio tattico accaduto nelle qualifiche. Quando Vettel e Raikkonen sono stati spediti in pista a cercare l'assalto alla pole con le gomme intermedie in Q3 mentre l'asfalto era praticamente asciutto. Sperando in uno spruzzo d'acqua che non è arrivato. Ma a sua volta quel disastro è la conseguenza di una serie di sbandamenti decisionali dovuti ai contrasti interni che a Suzuka sono emersi in tutta la loro drammaticità. E che da tempo minano la forza dello squadrone Ferrari.

Sofferamoci soprattutto sugli episodi delle pro-



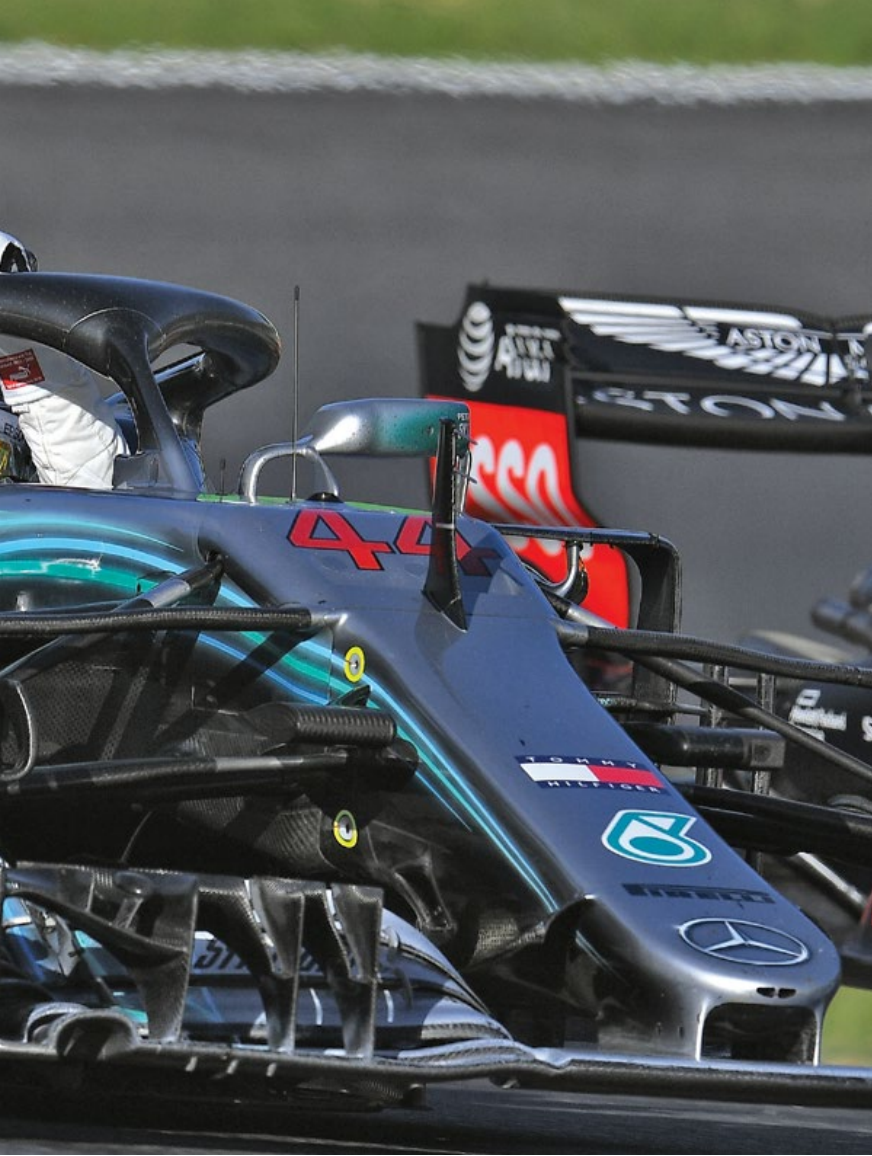
### MERCEDES IN FESTA. SEB TRISTE

A lato, Hamilton in azione da dominatore e, sotto, in festa sul podio con Bottas, secondo e il capomeccanico del team Matt Deane. Nell'altra pagina, un delusissimo Vettel, solo sesto alla fine

fotografie GETTY IMAGES







LA PRESSE



ve perché più sintomatici della mancanza di armonia che regna a Maranello. Dopo gli errori tattici in prova, Vettel aveva cercato di tamponare le polemiche spartendo la colpa fra sé e il team con parole misurate: «*Ci sembrava un rischio da prendere. Poi si è visto che era una scelta sbagliata. Ma non conta chi l'ha deciso, perché è stata una scelta condivisa: io ero d'accordo e l'abbiamo presa tutti insieme*». Un atteggiamento ammirevole perché si è comportato da uomo-squadra, da aziendalista che non cerca capri espiatori. Pensate che differenza di atteggiamento rispetto a quanto avrebbe fatto per esempio Alonso!

Ma poi sul più bello sono arrivate le bordate di Arrivabene - il "j'accuse" a una parte della squadra - a darci brutalmente lo specchio di una situazione ben grave. Un giudizio pesante sull'episodio definito «*Un errore inaccettabile*». E poi parole taglienti come rasoio quelle di Maurizio: «*È stata una decisione presa con coscienza, e questo è anche peggio. Quando sei l'unico a pensare a una scelta (quella di uscire con le intermedie, ndr) vuol dire che o sei molto furbo o non lo sei affatto*». E poi quel distinguo un po' sfacciato: «*Io ci metto la faccia davanti a queste figure, però...*». Come dire che non vuole sempre essere ritenuto lui il responsabile di scelte che non gli vanno giù.

E allora qui bisogna cominciare a interpretare fra le righe le parole veementi di Arrivabene e il comportamento dei piloti. Per tentare di capire cosa sia successo dentro la Ferrari per far precipitare le cose in questi due mesi.

### Manca un pistaiolo

La frase che più ha colpito, fra le critiche avanzate da Arrivabene, è la mancanza di esperienza nel gruppo degli ingegneri. E il riferimento all'assenza di un "pistaiolo" in squadra. Cosa intendeva dire? Faceva forse l'identikit del tipo di specialista che secondo lui manca al muretto Ferrari. Un personaggio dotato di senso pratico e buona esperienza; non un ingegnere che si affidi ai numeri ma uno che abbia vissuto il mondo delle corse e nel momento di una scelta concitata utilizzi il buon senso e un po' di "fiuto" che proviene dall'esperienza. E non si basi invece solo sulla fredda analisi dei dati al computer. Parafrasando: uno che abbia l'intuizione di guardare il cielo e mettere la mano fuori dal garage per vedere se sta piovendo invece di guardare sullo schermo del computer il movimento delle nubi su MeteoFrance. Un peccato di presunzione in cui, in verità, gli ipertecnocrati della F1 cadono spesso. E non soltanto i ferraristi.

Quando Arrivabene ha pronunciato quello sfogo molti si sono chiesti: invece di criticare dopo, perché allora non ha messo il veto a quella scelta tattica? La risposta è semplice: il team principal non si occupa di tattiche e di strategie, tantomeno di assetti. Supervisiona il lavoro della squadra ma non entra nel merito delle decisioni tecniche perché non è il suo campo. E nemmeno se ne intende. Non è l'allenatore della squadra di calcio, semmai ne è il general manager. Però sceglie gli uomini che ricoprono i vari ruoli, decide gli obiettivi, questo sì. Interpretando le parole di Arrivabene, quindi, pare

← evidente che alcune delle sue critiche facciano riferimento ai tecnici che siedono al muretto. Uno in particolare, pur senza citarlo per nome: il direttore tecnico, Mattia Binotto. L'artefice della nuova organizzazione tecnica Ferrari nata qualche anno fa. La famosa struttura "orizzontale" con meno gerarchie che permette l'apporto più creativo di molti tecnici al progetto complessivo. A Binotto che fa capo a tutta la struttura tecnica e anche quella degli uomini al box: ingegneri e tattici di gara. Mentre Arrivabene è il team principal e le sue responsabilità sono al di sopra. Si sa che Binotto era tenuto in grande considerazione da Sergio Marchionne che gli aveva affidato ruoli via via di maggior responsabilità dopo l'allontanamento di Allison. Invece voci interne dicono che fra Arrivabene e Binotto i rapporti si siano da tempo raffreddati. La morte di Marchionne potrebbe aver acuito la tensione dentro la squadra? Probabile. Le vicende di questi ultimi due mesi possono essere il risultato di una certa sbandamento che si è creato a Maranello da quando è venuto meno un punto di riferimento come Marchionne? Probabile anche questo. La Ferrari non è soltanto l'avanguardia tecnologica dell'Italia nelle corse e nel mondo; ma è anche un team formato da uomini. Che lottano per mete ambiziosissime. E come spesso accade, quando l'obiettivo è ambizioso nascono rivalità, tensioni, divergenze e polemiche. A Maranello non sono mai mancate, fin dall'epoca di Enzo Ferrari. È storia che all'interno del reparto corse siano nate fazioni e partiti-ombra spesso in contrasto con i capi del team. Col risultato che la squadra non sempre ha lavorato nella stessa direzione. Gli unici momenti in cui le tensioni non sono divampate li abbiamo vissuti all'epoca in cui c'era un uomo forte al comando, un capo supremo: Cesare Fiorio nei primi anni del dopo-Ferrari, poi Jean Todt negli anni di Schumacher e recentemente Marchionne. Ora che Sergio è scomparso, Arrivabene ha probabilmente il suo daffare per allineare la barra del timone e riportare la squadra a spingere in un'unica direzione. Strano però che dopo l'erroraccio delle prove, la polemica Arrivabene l'abbia sollevata pubblicamente, invece che lavare i panni sporchi in famiglia, come si suol dire. Intanto già si profilano cambi di ruolo al muretto: da Jock Clear che dovrebbe passare ad occuparsi di Leclerc invece che dirigere le operazioni al box, al debutto in quel ruolo del nuovo assunto ex Fia, il francese Laurent Mekies. Solo un normale avvicendamento?

## Il guastafeste Verstappen

Le polemiche interne ferrariiste hanno fatto passare in secondo piano un aspetto importante. La SF71H ha ritrovato un'inattesa competitività a Suzuka. Come ha fatto notare Hamilton, era da Singapore che la Ferrari s'era smarrita. Ora si è capito che il problema non era dovuto al calo di potenza elettrica per via del doppio sensore imposto dalla Fia come diceva maliziosamente una voce, quanto a problemi di assetto e bilanciamento aerodinamico. Gli aggiornamenti portati dopo l'estate avevano squilibrato la Ferrari che invece di diventare più veloce aveva cominciato a mangiare le gomme e degradarle. Un lavoro di fine messa a punto a Suzuka ha per-



GETTY IMAGES

## L'ALTRO CONTATTO CON VERSTAPPEN

Un preoccupato Arrivabene segue le vicissitudini di Vettel e Raikkonen, sopra, e in alto, a seguito del contatto con Verstappen all'ingresso della Spoon. Nell'altra pagina, a destra, Hamilton nell'immediato dopo gara, festeggia al settimo cielo, sotto, dopo la sua quinta affermazione nel Gp del Giappone, quattro volte a Suzuka e una al Fuji



SUTTON-IMAGES.COM

COLOMBO





LA PRESSE

messo di ritrovare finalmente l'equilibrio. Anche se è tardi in chiave iridata. In gara i tempi, almeno da parte di Vettel e nonostante l'aerodinamica danneggiata, sono usciti fuori. E le gomme hanno tenuto bene. Se non ci fosse stato il guastafeste Verstappen, Seb avrebbe potuto contrastare a Bottas il secondo posto finale nonostante la partenza indietro in griglia.

Ma Verstappen è stato anche il vero guastafeste del Gp: ha buttato fuori pista Raikkonen danneggiandolo e ha compromesso la corsa di Vettel favorendo il suo testacoda. Nel caso di Raikkonen l'olandese è colpevole senza dubbio: ha tagliato la chicane e poi, rientrando in pista, con astuta malizia gli ha chiuso ogni varco. Si vede che è cresciuto alla dura scuola del karting dove queste manovre scorrette si imparano fin da bambini. Per il testacoda di Vettel invece ha poca responsabilità: è un incidente di gara. È Seb che gli è piombato addosso come un falco a "la va o la spacca" sfruttando un varco minuscolo che Max aveva lasciato aperto. Solo che Vettel, come in altre occasioni, è stato troppo precipitoso. Ha voluto strafare e l'ha pagato col testacoda che l'ha fatto ripartire da ultimo. Doveva immaginare che Verstappen in quel frangente e in quella curva avrebbe fatto le spalle larghe: lo fa sempre! È un altro degli innumerevoli errori di Vettel quest'anno che gli sono costati finora la bellezza di 79 punti iridati. Una parte è colpa del team, ma per almeno il 70% è sua responsabilità. Il mondiale si perde così. ●

## VUOI AVERE DI NUOVO CAPELLI FORTI E VITALI?

RITROVA LA TUA IMMAGINE IDEALE, GRAZIE ALLE ULTIME NOVITA' DELLA RICERCA MEDICA E SCIENTIFICA



Istituto Helvetico Sanders®



**TEST GENETICO PER LA PREDISPOSIZIONE ALLA CALVIZIE**  
per identificare e prevenire i fattori di rischio



**TRATTAMENTI SPECIFICI, 100% NATURALI**  
per rallentare la caduta e irrobustire i capelli presenti



**AUTOTRAPIANTO CAPELLI CON TECNICA FUE (MONOBULBARE)**  
per ottenere risultati naturali e permanenti, senza lasciare segni visibili

Per ottenere il miglior risultato possibile è fondamentale affidarsi agli esperti del settore: Istituto Helvetico Sanders, attualmente tra i principali network di riferimento in Europa, mette a tua disposizione oltre 100 specialisti della calvizie (chirurghi, assistenti sanitari e biologi), strutture all'avanguardia e controlli periodici, direttamente nella sede della tua città.

**Prenota la tua visita specialistica GRATUITA chiamando il numero verde 800 283838 o tramite il sito web [WWW.SANDERS.IT](http://WWW.SANDERS.IT)**

**LE NOSTRE SEDI SONO IN TUTTA ITALIA!**

**SUZUKA** - Inaccettabile. Questo il giudizio espresso da Maurizio Arrivabene, dopo le qualifiche in Giappone, sulla decisione di montare le gomme intermedie per il primo tentativo nella Q3. «Si è trattato di un errore inaccettabile, ha proseguito il manager bresciano, quanto è accaduto non doveva succedere. La nostra è una squadra giovane, ma talvolta le decisioni vanno prese non sulla base di quello che dicono i computer, ma su quella del buon senso, e dell'esperienza in pista. Ecco, pensando ad un rafforzamento della struttura attuale, quello che credo ci manchi, è un "pistaiole", qualcuno che possa aver vissuto l'esperienza di parecchie gare, sviluppando quella sensibilità, capacità di intuire le situazioni, che solo chi è abituato a viverle sul campo, può vantare». Proseguendo nella descrizione di quanto accaduto, Arrivabene, non ha nascosto la sua profonda delusione: «Non avevamo, onestamente la possibilità di lottare per la pole, ma quanto stava accadendo in pista era chiaro, direi "scontato". Sarebbe infatti bastato semplicemente osservare cosa facevano gli altri ed uscire per ultimi, con le gomme giuste, per evitare quanto è successo, che ha coperto di ridicolo l'intera squadra».

Il team principal, non ha puntato il dito, specificamente contro nessuno, non sono stati pronunciati nomi. Si è però avuta la percezione tangibile, che nel suo ruolo di accentratore delle responsabilità globali di gestione della Scuderia, il manager bresciano si sia trovato in disaccordo, su alcune decisioni prese nel corso della stagione, di competenza più che altro, dell'area tecnica della squadra. Insomma, l'ipotesi che possa essersi determinata qualche lacerazione, all'interno del tessuto del team, è evidente. La sensazione è che Arrivabene, sempre disposto a "metterci la faccia", di fronte ad errori della squadra, senza peraltro mai interferire in alcun modo nelle decisioni di natura prettamente tecnica e di gestione in pista, percepisca la necessità, a stagione conclusa, di tirare le somme e valutare dove e come effettuare dei cambiamenti, anche magari, ipotizziamo, una diversa ripartizione/razionalizzazione delle responsabilità di varie posizioni all'in-

**NON SPERAVAMO  
SULLA POLE MA  
BASTAVA IMITARE  
GLI ALTRI IN PISTA  
PER NON  
SBAGLIARE**

**MAURIZIO ARRIVABENE**



terno dell'organigramma. Non pensiamo che nei prossimi mesi si possa assistere ad una rivoluzione, ma ad una ridefinizione di "chi fa cosa".

È però corretto sottolineare che proprio a Suzuka, per la prima volta, si è assistito ad una marcia indietro sugli aggiornamenti portati. Il nuovo fondo, provato brevemente venerdì è stato temporaneamente giubilato a favore della versione precedente. È sembrato palese che l'equilibrio aerodinamico e soprattutto il carico al retrotreno, si siano rivelati insufficienti nelle ultime gare, rendendo peraltro più complessa la gestione degli pneumatici. Questi elementi, mostrano come, forse, alcune scelte che apparivano scontate nella prima parte di stagione, non siano state, forse, valutate con estrema cura nondimeno messe in discussione, quasi

come se la fiducia acquisita nella prima parte di stagione costituisse un attestato di infallibilità nella seconda.

I risultati, hanno mostrato il contrario, mettendo in discussione se non gli uomini che singolarmente le hanno compiute (in una squadra si vince e si perde tutti insieme), ma le strade percorse, sì. A questo punto, è interessante capire chi potrebbe corrispondere alla figura del "pistaiole" evocata da Arrivabene. Un'ipotesi suggestiva, ma che realisticamente ci sembra abbia poca possibilità di concretizzarsi, riguarda un ritorno a Maranello di Aldo Costa. Come noto, l'ingegnere parmense lascerà la Mercedes a fine anno. Ciò lo pone almeno virtualmente sul mercato. Il lungo "gardening leave" (di solito un anno) per figure di spicco come la sua, impedirebbe però un suo arrivo a Maranello in tempi brevi, quantomeno in tempo utile a ricoprire un incarico in seno alla Scuderia dall'inizio della prossima stagione.

Nel paddock, voci provenienti da fonti solitamente ben informate, indicano, tra le ipotesi alternative, Massimo Rivola, attuale direttore della Ferrari Drivers Academy. La sua esperienza, iniziata alla fine degli anni novanta alla Minardi, dove nel 2000 assunse il ruolo di vice team manager, e la sua perfetta conoscenza dei regolamenti sportivi, lo rendono perfettamente aderente al profilo del "pistaiole", citato in precedenza.

La rosa dei papabili, però, potrebbe essere decisamente più ampia, e la scelta, magari, costituire una sorpresa.

**Paolo Filisetti**



# Maurizio stavolta sbotta

COLOMBO

**ARRIVABENE DEFINISCE INACCETTABILE LA GESTIONE RELATIVA ALLE GOMME IN Q3 E NON SI NASCONDE DIETRO A UN DITO**

# LE VOCI FERRARISTE

**GIOVEDÌ  
4 OTTOBRE**

**ARRIVABENE.** «Io sono alla Ferrari e il mio futuro sarà alla Ferrari. Sono da anni un esponente del Cda della società e prima di assumere questo incarico a Maranello avevo la delega del controllo/rischi. Mi fa piacere restare nel cda, sempre che la nomina venga accolta nella prossima assemblea dei soci: un onore. Ma il mio lavoro resta qui».

**VETTEL.** «Abbiamo una macchina forte, ma non predominante. Ci sono state gare in cui non eravamo abbastanza vicini e dove non avevamo il passo che avevano gli altri. Comunque, nella maggior parte delle gare siamo stati vicini abbastanza da poter combattere bene. Sono molto felice di essere qui e amo questa pista, questo circuito è il mio preferito al mondo, per cui voglio solo godermelo e concentrarmi sulle cose che vanno bene per me. Abbiamo fatto dei progressi con la nostra macchina, ma non sai mai a che punto sei rispetto agli altri: forse loro avranno fatto piccoli passi in avanti o più grandi, ma sono sicuro, dopo aver parlato con tutti i nostri ingegneri, che siamo dove vorremmo essere o dove volevamo. Senza dubbio si vorrebbe sempre avere una prestazione migliore, ma è così per tutti».

**RAIKKONEN.** «Il meteo svolgerà un ruolo importante durante questo weekend per tutti. Speriamo di fare una sessione di prove pulita; molto dipenderà dalle condizioni meteo e da quanto potremo girare. Quando il meteo è poco chiaro come oggi, non si può essere sicuri al 100% che dopo un'ora pioverà; quindi devi cercare di fare del tuo meglio durante le prove e vedere come va. Quando piove spesso le cose si complicano; se l'asfalto è troppo bagnato, allora non si può girare, e in aggiunta con le gomme da bagnato ci sono limiti nella dotazione, per cui bisogna risparmiarle per le qualifiche

e la gara. Fino a poco tempo fa le condizioni di bagnato non erano il nostro punto forte, ma in alcune occasioni di recente siamo andati abbastanza bene. Inoltre nell'ultima gara eravamo veloci, ma non tanto quanto volevamo noi. Speriamo che qui sia tutta un'altra storia».

## VENERDÌ DOPO LE LIBERE

**VETTEL.** «In linea di massima sono soddisfatto, visto che questo venerdì è stato tranquillo per noi, ma non siamo ancora veloci abbastanza. Oggi abbiamo provato alcune cose sulla macchina, che sembrano averci dato un feeling migliore, quindi vediamo se è possibile continuare così anche domani e trovare qualche ulteriore spunto. Credo che oggi la macchina scivolasse un po' troppo, danneggiando le gomme, ma credo che in generale sia stata una sessione pulita senza interruzioni. Stiamo cercando di tirar fuori il meglio dal nostro pacchetto, per cui continuiamo a concentrarci sul nostro lavoro. Questa sera dovremo lavorare molto per essere veloci in qualifica. Ovviamente se gli altri domani saranno forti come oggi, allora sarà molto difficile, ma vedremo. La pioggia potrebbe rendere tutto molto più interessante domani, ma per ora continuiamo a lavorare, facendo il nostro lavoro e poi si vedrà».

**RAIKKONEN.** «È stato un venerdì normale, sia per quanto riguarda le cose che abbiamo provato, sia per l'uso del motore. Ci siamo concentrati sull'aver il miglior set up possibile per la macchina e verso la fine della sessione il feeling era migliorato, ma di certo abbiamo del lavoro da fare prima di domani. Non so se pioverà o no durante le P3 e le qualifiche; dovremo vedere quello che il tempo ci porterà».

**ARRIVABENE.** «Stiamo soffrendo sulle piste ad alto e

medio carico soprattutto sulle curve lente siamo in difficoltà. Ci manca carico, e questo problema ci porta ad avere difficoltà anche nella gestione degli pneumatici, perché non sempre mettiamo le gomme nella giusta finestra di funzionamento. Di comune accordo con la FIA abbiamo deciso di montare un secondo sensore, abbiamo un sistema diverso rispetto alla concorrenza, molto complesso, e lo utilizziamo da anni. Ma vi assicuro che non abbiamo perso alcuna performance, dai nostri dati a Singapore eravamo i più veloci sui rettilinei, ed anche in Russia ci siamo confermati con ottimi riscontri. Piuttosto spero che non diventi di dominio pubblico un sistema che è di proprietà intellettuale della Ferrari...».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**RAIKKONEN.** «Le qualifiche di oggi, in condizioni insidiose, non sono state facili. In Q3 pensavamo che sarebbe iniziato a piovere prima, così abbiamo deciso di uscire con le Intermedie. Purtroppo non è stato così e abbiamo perso il momento giusto. Siamo rientrati per mettere le Supersoft, ma alla curva 14 ho toccato un cordolo bagnato, sono andato largo e ho perso del tempo. Ovviamente il quarto posto non è l'ideale, ma almeno siamo riusciti a mettere insieme un giro nonostante l'errore commesso. Il terzo posto sarebbe stato facilmente alla nostra portata. È un peccato che non sia andata così oggi; il feeling con la macchina andava migliorando sempre più in qualifica. Di certo domani sarà difficile, ma faremo del nostro meglio».

**VETTEL.** «All'inizio della Q3 mi è stato chiesto se mi andava bene mettere le Intermedie e io ho detto di sì. Ovviamente, è stata una decisione sbagliata ed ora è facile dirlo, ma sarebbe potuto andare diversamente. Pensavamo che avrebbe piovuto di più, ma alla fine non è andata così. Se

avesse iniziato cinque minuti prima, sarebbe stata un'altra storia. Comunque, non è stata la nostra sessione in termini di tempismo e abbiamo già vissuto situazioni simili in un paio di occasioni. Siamo una squadra, per cui ora accettiamo insieme le conseguenze. Domani è un altro giorno, non sarà facile visto che partiremo da dietro, ma neanche impossibile».

**ARRIVABENE.** «Chi ha visto o ha guardato tutto il weekend sa che non sarebbe stato semplice fare la pole position. Detto ciò quello che è successo oggi è una cosa che è difficile da mandare giù. Io ci metto sempre la faccia e continuerò a farlo, detto questo quello che è successo oggi è inaccettabile. Nel senso che non è una questione di strategie, ma di scelte. Io non intervengo mai e non lo faccio perché non è il mio lavoro quello di condizionare le scelte tecniche, però oggi ero piuttosto arrabbiato. Ho parlato con i tecnici e abbiamo ragionato sull'accaduto, e la conclusione è che — è vero che siamo una squadra giovane, è vero che siamo tutti impegnati a cercare di fare del nostro meglio — ma a volte forse ci vuole un po' meno intelligenza e più esperienza e furbizia. Son qua a prendermi le mie responsabilità, ma voglio dire che ci sono rimasto un po' male».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL.** «Oggi è stato confortante girare per il garage e vedere i ragazzi al lavoro! Tutta la squadra è motivata e questo certamente aiuta, dal momento che le ultime due settimane non sono state così semplici. Lo spirito è sempre lo stesso nonostante tutto. Gare di questo tipo sono un po' un regalo agli avversari e sappiamo che il campionato sarà difficile, vista la classifica, ma non abbiamo molto da perdere. Abbiamo dato tutto finora e credo che ci sia ancora qualcosa da imparare e capire dalla macchina. Così continuiamo a



lottare e a resistere, e vedremo quello che porteranno le altre gare. Per quanto riguarda lo scontro con Max, ovviamente spingevo per passare, sapevo che lui aveva ricevuto una penalità, ma ero anche consapevole di essere veloce. Riuscivo a vedere che la sua batteria si stava scaricando, mentre io avevo risparmiato energia dalla mia. Ho visto che c'era un varco e ho attaccato all'interno; lui ovviamente ha cercato di difendersi e a quel punto non potevo andare da nessuna parte, così ci siamo urtati. Comunque, questo fa parte delle corse».

**RAIKKONEN.** «Dopo il contatto con Max ho visto alcune parti della mia auto volare via, e la macchina ha riportato danni ingenti sul lato sinistro. Ovviamente questo ha influito negativamente sul resto della mia gara. È impossibile sapere quale sarebbe stata la nostra prestazione oggi senza l'incidente alla chicane; durante il fine settimana avevamo migliorato la macchina, la si guidava sempre meglio, ma sfortunatamente questo è quello che abbiamo ottenuto oggi. Ora è necessaria un'analisi approfondita, sperando di arrivare alla prossima gara in una condizione più normale che ci metta in grado di combattere».

**ARRIVABENE.** «Dopo quanto successo in qualifica, oggi sia la squadra che i piloti hanno reagito bene. Il podio sarebbe stato alla nostra portata, purtroppo i danni riportati da entrambe le vetture nei contatti in gara hanno condizionato il risultato finale. A prescindere da una situazione di classifica molto difficile, affronteremo le prossime gare decisi a dare il massimo, mantenendo concentrazione e determinazione».



# Ferrari fuori rotta

**C**inquanta punti da recuperare nell'arco di cinque corse sulla Mercedes di Lewis Hamilton non erano certamente una passeggiata, ma nemmeno una sfida persa in partenza. Soprattutto se si considera il numero impressionante di episodi sui quali il trentatreenne pilota di Toto Wolff ha costruito un primato che è certamente più riconducibile al fattore umano piuttosto che a alla supremazia tecnica delle vetture della Casa di Stoccarda. Soltanto nelle due ultime uscite di Singapore e Sochi le Mercedes W09 sono state nel complesso superiori, ma fino alla corsa di Monza il confronto tecnico tra le due forze in lotta per il titolo era certamente assai equilibrato, con un lieve vantaggio legittimamente attribuibile alle monoposto italiane. E anche per quel che attiene il ritmo gara della recente corsa su tracciato che si affaccia sul mar Nero, i valori non erano parsi così nettamente favorevoli alla Mercedes. Con Vettel relegato al terzo posto, e le due Freccie d'Argento al comando della gara, non si può avere la certezza se le monoposto tedesche in Russia abbiano mostrato integralmente il loro potenziale, ma nulla poteva togliere agli uomini di Maurizio Arrivabene la legittima ambizione di riaprire il campionato a Suzuka. Sul tracciato del Sol Levante, dopo una prima giornata di prove nella quale i piloti di Toto Wolff si sono costantemente espressi su

**IL WEEKEND  
SI RIVELA ASSAI  
NEGATIVO PER LA  
ROSSA, CHE  
DOPO UN GRAVE  
ERRORE  
DI GESTIONE  
IN QUALIFICA  
IN GARA VEDE  
ANCORA VETTEL  
FUORI MISURA  
E KIMI TRATTATO  
MALE DA MAX,  
PER UN 5°  
E UN 6° POSTO  
DA BRODINO**

livelli invincibili, nel terzo turno di libere del sabato mattina i valori si sono parecchio allineati. Un posto in prima fila era certamente un obiettivo realistico per Vettel quando le vetture sono scese in pista per la sessione di qualifica. Un errore di strategia e uno di guida hanno invece relegato il pilota tedesco al nono tempo in qualifica, che si è tradotto nella seconda piazzola in quarta fila a seguito della penalizzazione subita da Ocon.

Il Gran Premio di Vettel è iniziato in salita per via di una non precisa valutazione delle condizioni meteo quando la Q3 stava per iniziare, che ha portato i tecnici della Rossa a montare le intermedie dopo aver consultato i piloti. Una decisione che si è rivelata sbagliata, e diversa da quella di tutte le altre squadre, alla quale il tempo ha comunque offerto un parziale rimedio, visto che Vettel e Raikkonen dopo un giro sono subito rientrati nella corsia box per cambiare gli pneumatici e hanno potuto compiere almeno un tentativo con condizioni ancora accettabili. Il finlandese è riuscito a limitare i danni siglando il quarto tempo dopo essere scivolato fuori traiettoria a causa di un cordolo bagnato. Il quattro volte iridato ha invece rovinato la sua unica chance dopo aver perso il controllo della sua monoposto alla veloce curva Spoon. Una parabola di ritorno a sinistra che si è rivelata decisiva anche sulle sorti



GETTY IMAGES

della corsa del pilota tedesco, autore di una rimarchevole prima fase di gara che gli aveva consentito di portarsi, dopo pochi chilometri, alle spalle di Max Verstappen. Il pilota olandese non era sicuramente nelle condizioni tecniche migliori, dato che aveva appena compiuto un taglio di variante e si era scontrato con Kimi Raikkonen, rimediando cinque secondi di penalizzazione. Da quel momento, la corsa del finlandese, con la sua monoposto malconcia, è risultata compromessa.

Non appena ha messo nel suo mirino gli scarichi della Red Bull, Vettel ha agito d'impulso e, come aveva fatto nei precedenti sorpassi, ha provato l'attacco alla prima occasione. Ma alla Spoon, senza un po' di buon senso e cooperazione della vettura che precede, è assai difficile superare: le due monoposto si sono inevitabilmente scontrate. Come accaduto a Monza con Lewis Hamilton, ad avere la peggio è stato il tedesco, finito a fondo gruppo dopo un testacoda.

È vero che Vettel era assai "adrenalinizzato" dopo un ottimo inizio gara, e non poteva lasciare scappare Hamilton e Bottas, ma sarebbe servita la lucidità di attendere il tratto successivo per tentare un attacco con maggiori possibilità di riuscita in vista della chicane nella quale Verstappen era andato in difficoltà poco prima. Dopo soli due giri, Vettel

**VERSTAPPEN SUL CAMMINO DELLE ROSSE!**  
Sopra, Verstappen tocca e costringe indebitamente Raikkonen fuori a inizio gara, rimediando per questo cinque secondi di time penalty. Poi, all'8° giro, ci sarà la toccata con Vettel all'ingresso della Spoon, quando Seb calcola non proprio bene le sue possibilità d'infilata sull'olandese e, di fatto, girandosi pregiudica le sue chance di rimonta verso le posizioni nobili della corsa

aveva già la terza posizione alla sua portata. E con Hamilton lontano soltanto cinque secondi non era necessaria una mossa così avventata su un rivale che non avrebbe mai lasciato spazio in quel punto. Pur con una macchina inferiore alla Ferrari, una penalizzazione di cinque secondi e i danni aerodinamici conseguenti agli scontri con entrambe le vetture del Cavallino, l'olandese è riuscito a riacchiuffare Bottas e braccarlo nel finale. Un fattore che fa crescere il rammarico in casa Ferrari, che ha ancora una volta lasciato punti sul campo. E il livello di competitività percepito della Casa di Maranello in Giappone è certamente assai inferiore a quello reale, e non casuale il fatto che sul finale, pur con la macchina uscita malconcia dal contatto con Verstappen, Vettel abbia siglato il giro più veloce. Con la sesta posizione odierna il tedesco, ancora una volta, ci ha messo del suo nell'agevolare la fuga al vertice della classifica di campionato del quattro volte iridato inglese, che con sei vittorie nelle ultime sette gare si è guadagnato un margine abissale di sessantasette punti. Alla vigilia della trasferta di Suzuka, il tema centrale erano i cinquanta punti da colmare del tedesco. Si è finito per celebrare la cinquantesima vittoria di Hamilton con la Mercedes. Forse non la più sofferta, ma è certamente tra le più decisive. ●

# Verstappen la mette giù dura

VELOCISSIMO, ARCIGNO, AI LIMITI DELLA CORRETTEZZA E ANCHE OLTRE. MAX È E RESTA QUESTO. UN MURO PER ENTRAMBE LE ROSSE, GRAN TERZO ALLA FINE

**L**o chiameremo Verstappen the Wall. Perché a Suzuka contro quel muro arancione ci hanno sbattuto prima Kimi Raikkonen e poi Sebastian Vettel. Di qui non si passa. Nessuno nel GP del Giappone ha saputo avere la meglio su Max Verstappen. Tornato ad essere, come gli era capitato a Monza con Valtteri Bottas, piuttosto al limite della regolarità. Con Raikkonen non lo è stato proprio. Lungo alla variante finale che precede la zona di arrivo, Verstappen ha fatto un po' di rally passeggiando sull'erba interna, poi tornando in pista ha giocato sporco. Volutamente, una volta sull'asfalto, ha allargato accompagnando Raikkonen, che lo stava sfilando all'esterno, sull'erba. Certo, Kimi poteva incrociare la linea fregando Verstappen, ma era in velocità e non si aspettava certo di finire contro il muro olandese in quella maniera. Come a Monza, il pilota Red Bull ha ricevuto cinque secondi di penalità, che ovviamente non ha per nulla condiviso, come verificatosi nella gara italiana. Per colpa di Verstappen, la corsa di Raikkonen è praticamente finita in quel momento, al 1° giro. Lui che puntava ad andare a prendere Bottas, non è più stato in grado di tenere un passo decente con la SF71-H danneggiata.

Verstappen ha proseguito imperterrito tenendo bene la terza posizione finché al giro 8, alla curva Spon, contro il muro olandese ci è finito Vettel. In pieno recupero, il tedesco della Ferrari intravedeva la chance di gettarsi all'inseguimento delle due Mercedes. Ma prima doveva risolvere la questione con Verstappen. Appena visto il varco, Vettel vi si è buttato dentro, era nettamente a fianco della Red Bull, ruota anteriore destra della SF71-H e ruota anteriore sinistra della RB14 quasi si sono sfiorate. Ma al centro della curva, le due monoposto sono entrate in contatto.

Verstappen non ha mollato di un centimetro, non ha minimamente allargato la traiettoria. La sua RB14 si è sollevata da terra, la SF71-H ha perso pezzi. Poi, Vettel si è pure girato, come a Monza con Lewis Hamilton. Si potrà discutere all'infinito su questo incidente che ha portato i commissari sportivi a non intervenire. Nessun colpevole. Va da sé che Sebastian è stato troppo fiducioso nei confronti di Ver-

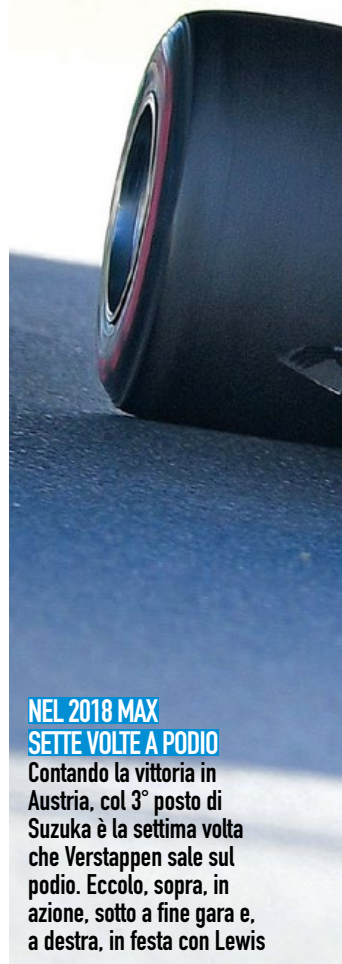
stappen, che si ultimamente ha migliorato la propria visione di gara, ma rimane pur sempre un duro. Tutti gli altri avrebbero allargato la traiettoria, quanto meno per il rispetto di un pilota che si sta giocando il mondiale ed è in affanno. Verstappen queste cose non le considera quasi mai, di sicuro non ci ha pensato a Suzuka. E così è finita che nei primi 8 giri due Ferrari sono andate a sbattere contro la Red Bull del buon Max. Ma una cosa è sicura: senza quella indecorosa qualifica, Raikkonen e Vettel non avrebbero incontrato sulla loro strada la Red Bull del pupillo di Helmut Marko e la corsa sarebbe stata molto differente. Verstappen The Wall dopo aver mandato all'inferno le due Rosse ha vissuto un Gran Premio regolare. Ha gestito bene le gomme supersoft fino al 20° passaggio, poi le soft nei rimanenti 33 giri.

Nel finale ha prima visto la sagoma della Red Bull di Daniel Ricciardo avvicinarsi minacciosa, ma la

fotografie GETTY IMAGES

**NEL 2018 MAX  
SETTE VOLTE A PODIO**

Contando la vittoria in Austria, col 3° posto di Suzuka è la settima volta che Verstappen sale sul podio. Eccolo, sopra, in azione, sotto a fine gara e, a destra, in festa con Lewis







sua risposta non ha concesso spazio all'australiano. Poi, ha provato ad approfittare di problemi di blistering alle gomme posteriori di Bottas. Verstappen si è fatto vedere in più di una circostanza negli specchietti della Mercedes del finlandese, soprattutto nelle fasi di doppiaggio, che è stato bravo e freddo nel reagire rapidamente allungando sempre quel tanto per non consentire a Verstappen di entrare in zona DRS. Avrebbe potuto classificarsi secondo senza la penalità dei 5" comminata per aver ostacolato Raikkonen? «No non mi ha portato via il secondo posto - ha spiegato convinto il pilota Red Bull - e poi non sono d'accordo sulla decisione dei commissari sportivi. Ho semplicemente fatto il meglio per tornare in pista pulito dopo il lungo alla variante, non penso ci sia stato un gran contatto con Raikkonen che aveva altre opzioni per passarmi». E con Vettel come la mettiamo? «Penso che abbia scelto un posto assurdo per provare a superarmi mi dispiace che si sia girato, ma la mia monoposto è rimasta danneggiata». Va detto che Vettel alla Spoon ha scavalcato diversi avversari in fase di rimonta, certamente rivali più facili, con vetture inferiori. Peccato, perché il quinto risultato utile consecutivo di Verstappen poteva essere più "pu-

**NON SONO  
D'ACCORDO SUL  
TIME PENALTY CHE  
HO SUBITO PER IL  
CONTATTO CON  
RAIKKONEN**

**MAX VERSTAPPEN**

”

lito”, senza polemiche. A Suzuka è salito per la settima volta quest'anno sul podio. Oltre alla vittoria di Spielberg, annovera due secondi posti a Le Castellet e Singapore, tre terzi siglati a Montmelò, Montreal, Spa e appunto Suzuka. Ricordiamo che il cambio di passo di Verstappen a seguito del disastroso weekend di Monaco ha portato nove piazzamenti nei primi cinque classificati su undici gare. Un bel cambio di passo e anche mentalità, benché in Giappone sia tornato a rischiare grosso per ben due volte. ●





foto: GETTY IMAGES

### MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# LEWIS HAMILTON

**U**na seconda parte di stagione da dominatore letale e semi-invisibile, un Lewis Hamilton trasformatosi da duellante in una sorta di paradossale fiammante incolore, praticamente un burocrate della leggenda. Perché ormai Hammer non stupisce più con nulla, i suoi trionfi sembrano certificabili passi in avanti dotati di una regolarità impiegatezza dell'ordinaria amministrazione e le stesse telecamere della regia ufficiale ormai lo riprendono il meno possibile. Giusto nel giro buono in qualifica, al via della gara, nel pit-stop e nell'ultimo giro, evitandolo quasi puntualmente in tutte le altre fasi, perché ormai la sua supremazia ha i rintocchi cadenzati e precisi della scontatezza narcolettica. Ma routine non vuol dire noia né disdoro né svalutazione di quanto sta costruendo. Un edificio grandioso a rappresentare una carriera immensa con un palmarès che riscrive la storia. Presumibilmente anche le pagine più nobili già vergate da sovrani d'altre epoche.

Questo è il Lewis Hamilton di Suzuka 2018. Mister 80 pole e 71 Gp vinti, pentasovrano del Giappone e quasi cinque titoli in pancia. Mostruoso. Unificante. Capace di diventare simpatico e applaudibile anche a chi non poteva soffrirlo.

### MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# DANIEL RICCIARDO

**F**are una bella figura al volante di una Red Bull durante il trattamento di fine rapporto è come raccontare una barzelletta al proprio coniuge all'udienza di separazione e riuscire a strappare una risata di gusto e uno sguardo arrapato. E quasi il rimpianto per una storia che avrebbe meritato diverso epilogo. Tutto questo è Suzuka 2018 per Ricciardo. Inizio metaforizzato nella rabbia di un urlo lacerante di rabbia quasi impotente, ben presto trasformato, in dimensione corsa, in qualcosa di terribilmente credibile e riconvertibile in gloria, stima e esplosione energetica di dignità agonistica. Con una rimonta a suon di sorpassi e sequenze veloci quanto intense. Ed ecco che il pilota australiano ritrova se stesso e la via della ribalta, in un weekend che lo aveva visto kappào in Q2 per guai tecnici e pioggerellina tranchant. Il quarto posto finale a cinque secondi sporchi da Verstappen è il giusto premio per un pilota che era fuori dalla top five dall'ormai lontano Gran Premio d'Ungheria. Bentornato nelle posizioni che contano, mister Missile Sorridente.





## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

### MIGLIOR REGIA

# MERCEDES

**D**ai, cosa gli vuoi dire, a questi? No, una vittoria stagionale, la settima negli ultimi dieci Gran Premi di una stagione che vede ormai i Mercedes Boys lanciati e in fuga pure nella classifica Costruttori, laddove la rivale Ferrari ha accusato un altro significativo passo falso. Siamo praticamente a un passo dalla prova del dieci. Dieci titoli mondiali, tra Piloti e Costruttori, in cinque anni

di era turboibrida. Riuscendo sempre a chiudere il conto in ragionevole anticipo con gli avversari di turno. Sì, perché forse è tempo di rileggerla a ritroso, questa stagione, prendendo atto che a parte la giornata nera di Zeltweg il suo figurone la W09 l'ha fatto praticamente sempre e ovunque. Altro che macchina complessa e sbagliata... Piuttosto siamo di fronte a una belva che è venuta fuori alla distanza, crescendo in modo milimetrico e micidiale, mentre i rivali perdevano progressivamente fiducia e smalto. E adesso che il 2018 si sta svelando in tutta la sua implacabile sincerità, stiamo scoprendo gara dopo gara una monoposto del tutto all'altezza delle argenteo, blasonate e premiatissime consorelle.

### MIGLIOR FILM

# RED BULL



**C**hissà perché le recenti stagioni un po' si rassomigliano nella trama, peraltro non proprio entusiasmante per chi vorrebbe lotta dura fino all'ultimo millimetro. Morale della favola, proprio come lo scorso anno, anche se in misura minore e senza grosse gioie, la Red Bull sta ricrescendo nell'ultima parte dell'annata agonistica, andando a far un po' di solletico alla dominatrice Mercedes, mentre la Ferrari, svanito il grande sogno, sembra perdere incisività e capacità di stupire. O, se la conserva, lo fa in negativo. Ecco, in questo panorama i piazzamenti di Verstappen e Ricciardo, uniti alle loro prestazioni molto consistenti e alla validità della Rb14 sono tutti segnali molto incoraggianti e parzialmente risarcitori, in un'annata rischiarata da tre vittorie, ma avare di vere soddisfazioni per tutto il dopo Zeltweg. Il plateale lamento di Verstappen per la scarsa potenza Renault, inscenato proprio a casa della Honda, è in parte un urlo di guerra per il futuro, quandol'energy drink team proverà con i cavalli giapponesi a tornare dream team. In bocca al lupo.

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	STROLL
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	LECLERC
PILOTA MENO SFORTUNATO	SAINZ
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	TORO ROSSO
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RENAULT



GETTY IMAGES

MIGLIOR FOTOGRAFIA

# CARLOS SAINZ

**N**ella storia minimalistica di quest'annata Renault, l'Hungaroring resta quale gara spartiacque nel confronto interno alla Casa francese tra Hulkenberg e Sainz. Con lo spagnolo che da allora, con la monoposto francese in calo verticale di prestazioni, s'è caricato il team sulle spalle, assicurandogli praticamente da solo piazzamenti dignitosi e (s)punti coriacei quanto lodevoli. Tanto che nelle sei ultime corse Hulk si è limitato a raggranellare un puntarello, mentre Carlito ne ha presi in tutto nove, dando un'ottima impressione proprio nel momento più delicato e meno motivante, ossia la sua permanenza residuale nella squadra in attesa del passaggio alla McLaren, che in questo momento, certo, non promette neanche troppo di buono. Staremo a vedere. Di certo il giovane figlio d'arte ancora una volta non sta deludendo. Anzi. Mostra attributi tipo il Toro di Wall Street.



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# MAX VERSTAPPEN

**A**desso non gettiamogli la croce addosso per il contatto con Raikkonen. Un filo di colpa ce l'ha eccome, oh yes, l'olandese ha rotto le uova nel paniere e non solo quelle a Raikkonen ma d'altronde Max alla chicane non poteva mica vaporizzarsi. Quindi, okay, meritava eccome il repressivo segnetto a matita rossa che s'è beccato (leggi penalty di cinque secondi) ma non avrebbe avuto senso accanirsi di più, su di lui. Anche perché poi all'ingresso della Spoon s'è beccato una tramvatina mica troppo geniale dall'altra Ferrari di Sebastian Vettel, il quale ha subito avuto la peggio. Quindi alla fine è stato tutto un dai e prendi quasi compensativo e filosoficamente e complessivamente risarcitorio tra le parti in causa. Con lo stesso Verstappen che ha potuto continuare la sua corsa fino ad andare a insidiare idealmente il secondo in classifica Bottas, peraltro senza la possibilità reale di puntarlo, ma solo inducendolo a una sbavatura, diciamo un drittino, da troppa pressione e senza conseguenze reali. Alla fine Max termina piuttosto soddisfatto sul podio, appunto terzo, quasi in scia alla Mercedes di Valtteri. Senza quella scorrettezza su Kimi poteva alla fine fare un po' meglio. Ma bravissimo lo stesso.

COLOMBO

LA STATUETTA SPEZZATA

# FERRARI & VETTEL

**C**i risiamo. Il 2018 Rosso sta sempre più virando sulla rotta non proprio virtuosa del finale 2017, anche se in questo caso non è tanto la crisi affidabilità d'allora a tornare d'attualità, quanto a preoccupare è la postura psicologica di squadra e primo pilota. I quali, ciascuno nel suo, sembrano accusare improvvisi black-out di lucidità con esiti piuttosto catastrofici in quello che resta della sfida iridata con la Mercedes e Lewis Hamilton. L'errore in qualifica - come intelligentemente riconosciuto dallo stesso Arivabene - non rientra tra le imperfezioni delle umane cose che possono capitare e così Seb è stato messo in condizione per soffrire un altro po'. Cosa che puntualmente è avvenuta in gara quando ha provato a incunearsi all'interno, all'ingresso della Spoon, su Verstappen pensando che Max fosse tale e quale a uno dei tanti che in quella sezione lasciano compiacentemente la porta aperta: maddai, Max uno così? Su, quando mai? Dà lì contattino, girata e ennesima gara praticamente buttata via con punti parcheggiati nelle altrui caselle e persi dal vero rivale. No, non ci siamo. La Ferrari ha qualche problema e Vettel in prospettiva rassomiglia sempre meno alla soluzione.





Con il Patrocinio della  
SEGRETERIA DI STATO  
ISTRUZIONE E SPORT



2018

# 16°

2018

# RALLY LEGEND

REPUBBLICA DI SAN MARINO

11-14 OTTOBRE 2018



## 50° MARTINI RACING 1968 - 2018

[WWW.RALLYLEGEND.COM](http://WWW.RALLYLEGEND.COM)



# GP GIAPPONE IN CHIAROSCURO

**C**on l'ottima quinta posizione in griglia conquistata da Romain Grosjean, eccellente nel ripetere l'ottima qualifica del Red Bull Ring, le premesse della vigilia erano molto buone: Suzuka costituiva per il team Haas una concreta opportunità di agganciare la Renault nella lotta per la quarta posizione nella classifica costruttori e avvicinarsi a un risultato che vale un titolo mondiale per le scuderie che animano la lotta alle spalle dei tre top team. A maggior ragione, considerando l'incredibile feeling che negli anni si è creato tra il circuito di proprietà dell'Honda



GETTY IMAGES

## Haas a due volti

**DA UNA PARTE GROSJEAN CHIUDE 8° E PORTA 4 PUNTI PESANTI AL TEAM USA. DALL'ALTRA MAGNUSSEN, IMPUNITO, FA DISASTRI**

e il trentaduenne driver di Gunther Steiner, che a Suzuka si è preso alcune delle più belle soddisfazioni della carriera. Nel 2013 Grosjean con la Lotus salì sul terzo gradino del podio, in una corsa vinta dalla Red Bull di Sebastian Vettel, dopo aver condotto la gara per ben ventisei giri. In primato mai più ripetuto dal francese, che ha eletto il tracciato del Sol Levante come suo tracciato preferito e che puntualmente dà il meglio di sé ogni volta che scende in pista.

Già nella giornata di venerdì, la VF-18 si è mostrata in buona sintonia con i ripetuti cambi di pendenza e direzione del traccia-

to nipponico, sia con i serbatoi vuoti, che nelle simulazioni di gara. Alcuni accorgimenti in vista del terzo turno di prove hanno consentito alle monoposto del team a stelle e strisce di progredire in vista delle qualifiche. Grosjean ha conquistato la Q3 dopo aver superato la Q2 con gli pneumatici Soft e siglato un ottimo quinto tempo distanziato poco più di due decimi da Kimi Raikkonen. Per la decima volta consecutiva Romain si è così assicurato un piazzamento nelle prime cinque file dello schieramento di partenza. Un risultato ben sfruttato al via, che ha consentito al francese di chiudere la prima tornata al

SUTTON-IMAGES.COM

### MAGNUSSEN NEL MIRINO

Con un pericoloso quanto inspiegabile cambio di direzione, Magnussen, a lato, ha rovinato la sua gara e quella di Leclerc finendo ancora una volta nel mirino di un paddock che mal tollera certi comportamenti reiterati del danese. Sopra Grosjean che ha chiuso all'ottavo posto

sesto posto dopo essersi fatto sfilare senza opporre troppa resistenza soltanto dalla Ferrari di Vettel. Grosjean si è ripreso la posizione a seguito del contatto del pilota della Casa del Cavallino con Verstappen. La migliore delle Haas ha ben difeso la sesta piazza, alle spalle di Daniel Ricciardo dalle insidie portate da un ottimo Pierre Gasly.

Il pilota della Toro Rosso ha perso preziosi secondi al cambio gomme, assolto nello stesso giro di Grosjean, che è invece ottimamente rientrato in pista - dopo essere passato dalle mescole Soft alle Medie - davanti a Sergio Perez e sembrava avviato a cogliere la settima posizione. Un breve regime di Virtual Safety Car, necessario per consentire ai commissari di pista di rimuovere la vettura di Charles Leclerc, ha invece consentito al pilota di Guadalajara di avvicinarsi e sorprendere Grosjean, che non ha saputo reagire e ha concluso in ottava posizione. Grazie ai quattro punti conquistati da Grosjean, il Team Haas F1 ha ridotto a otto punti la distanza dalla Renault nella graduatoria costruttori. Nel contesto di una giornata certamente positiva, a Gunther Steiner rimane però il rammarico di non essere riuscito a ridurre a limitare a soli cinque punti il divario dalla squadra francese con sede a Enstone, visto che a dieci giri dalla fine Grosjean era settimo e che Sainz soltanto nel finale è riuscito a approfittare di un'inattesa flessione di Gasly per conquistare la decima piazza. A Suzuka è invece clamorosamente l'apporto di Kevin Magnussen, che con un pericoloso quanto inspiegabile cambio di direzione ha rovinato la sua corsa e quella di Charles Leclerc, che lo stava sopravanzando. Un comportamento pericoloso e insensato, ma sul quale nessuno degli steward ha deciso di intervenire.

**Alessandro Gargantini**





# Renault in difficoltà

Chiudendo al 10° posto Sainz ha portato un punto alla causa Renault che occupa la quarta piazza nel Mondiale Costruttori con un vantaggio di 8 punti sulla Haas. Ma si attende ancora l'appello di Monza che potrebbe ribaltare le posizioni

GETTY IMAGES

**È UN MOMENTO DI STASI PER IL TEAM GESTITO DA ABITEBOUL. SOLO SAINZ A PUNTI: «IL 10° POSTO IL MASSIMO OTTENIBILE!»**

**S**trigliati dalla Red Bull, strigliati da Max Verstappen che nei giri finali di Suzuka, quando ancora sperava di sgambettare Valtteri Bottas e invece lo ha visto andare via di motore, non ha mancato di lamentarsi sulla pochezza della power unit che lo spinge, accusata pure da Alain Prost, la Renault non fa che raccogliere cocci in questi ultimi mesi. L'unico che non parla è Daniel Ricciardo, messo sotto contratto per le prossime due stagioni proprio dalla Renault, altrimenti anche lui avrebbe più di un sassolino da tirare contro la gialla hospitality considerando che negli ultimi mesi non gliene va bene una. E' una Renault con l'acqua alla gola quella diretta da Cyril Abiteboul, che sembra aver perso il classico bandolo della matassa.

Nulla funziona come si vorrebbe, la nuova specifica 3 della power unit non impressiona nessuno, il telaio RS18 non è male, ma non permette certo voli pindarici. In

tutto questo a soffrire sono i piloti. Carlos Sainz, giubilato da Abiteboul, tiene in piedi la baracca recuperando un punticino di grinta a pochi km dall'arrivo. Lo spagnolo ha avuto la meglio su Pierre Gasly ed ha colto la 10ª piazza dopo essere partito 13°.

La sua corsa è stata un continuo inseguimento alla zona punti, la strategia impostata dalla squadra si è rivelata positiva, ma Sainz non si è nascosto: «Il 10° posto è il massimo a cui potevamo puntare». Un po' poco per la Renault che è in piena corsa per mantenere la quarta posizione nella classifica costruttori, ma sta facendo di tutto per perderla e, anzi, senza i punti persi per il cambio nome, in quarta piazza ci sarebbe comoda-

mente la Force India. Nico Hulkenberg, partito con gomma media per effettuare un lungo primo stint, si è dovuto ritirare per noie non ben chiarite al posteriore della sua RS18 completando un periodo decisamente negativo. Quinto a Hockenheim,

**NON ABBIAMO  
PROGREDITO E  
PERDIAMO TERRENO  
IN ALCUNI ASPETTI.  
COME AD ESEMPIO  
IL MOTORE**

**ALAIN PROST**



Hulkenberg da quella gara di luglio non ha più concluso nella top 10 e sono già ben sei corse consecutive che è a secco. Tante, troppe, per un pilota Renault. E la Q3, sempre dal Gp di Germania, l'ha centrata una sola volta a Singapore. Meglio è andata a Sainz che nelle ultime sei corse ha trovato i punti in quattro occasioni ed ora ne ha 39 contro i 53 del compagno di squadra che il grosso lo ha racimolato nei primi tre Gran Premi. Cosa accade dunque alla Renault che in classifica costruttori è quarta ed ha un vantaggio di 8 punti sulla Haas (ma si attende l'appello di Monza che potrebbe ribaltare le posizioni).

Alla vigilia di Suzuka, il consulente del team, il quattro volte iridato Prost, ha spiegato alla TV Canal Plus: «È un momento difficile, perché non stiamo portando molti sviluppi mentre prepariamo il prossimo anno. Non abbiamo fatto progressi e stiamo anzi perdendo terreno in alcuni aspetti, come ad esempio il motore». A Suzuka si è visto un nuovo fondo e piccole novità aerodinamiche, per le rimanenti quattro gare non sono previsti particolari aggiornamenti: «Ormai si tratta di tirare fuori il massimo che c'è della macchina, applicare la migliore strategia e approcciare bene la qualifica», ha chiosato Nick Chester, direttore tecnico Renault.

**Massimo Costa**

# Pink molto power

**LA VERA QUARTA FORZA, AL DI LÀ DELLE CIFRE, SONO I RAGAZZI DI RACING POINT FORCE INDIA, DI NUOVO ENTRAMBI IN TOP TEN**

**L**a Renault se ne faccia una ragione, ma la quarta forza del Mondiale sono loro, i ragazzi del team di color rosa, il Racing Point Force India, che soltanto poche settimane fa ha rischiato di chiudere mettendo per le strade della cittadina di Silverstone 405 persone disoccupate. Poi, è arrivato Lawrence Stroll. Certo, la classifica costruttori presenta un altro quadro, con la Renault quarta forte di 92 punti e la RP Force India settima con 43 lunghezze. Ma se vi aggiungiamo i punti conseguiti dalla VJM11 fino a Budapest, nella gara successiva di Spa è nata la nuova proprietà che ha riportato a zero punti il team nel campionato, il totale fa 102. La coppia Sergio Perez ed Esteban Ocon funziona bene quando non entra in contatto e quest'anno è accaduto una sola volta, a Singapore. Progressi notevoli considerando quanto accaduto nel 2017. A Suzuka, la VJM11 di Sergio Perez ha vinto la coppa degli altri vincendo la resistenza di un Romain Grosjean particolarmente in palla con la

rivale Haas. Il messicano si trovava alle spalle del franco-svizzero e per averne ragione ha dovuto giocare di astuzia, percorrendo il minor numero di metri durante il periodo di Virtual Safety Car al 40° giro, ri-



GETTY IMAGES

chiesto per recuperare la Sauber di Charles Leclerc ferma a bordo pista. Quando la corsa è ripresa, Perez ha così sorpreso Grosjean che si è lamentato via radio pensando a chissà quale sopruso. Ma in realtà, il pilota Force India ha fatto tutto bene e recuperi di questo tipo li abbiamo già visti in F2 o GP3 se non negli stessi Gran Premi F1. Ocon, invece, ha terminato nono ed entrambi hanno racimolato per la squadra otto punti. La risalita non si ferma qui, nel mirino la derelitta McLaren che ha 54 punti. Tornando alla corsa, Perez aveva recuperato bene fino al pit-stop e l'undercut su Grosjean era stato perfetto, ma il messicano ha poi perso tempo con Leclerc e allora è arrivata la VSC ad aiutarlo. Più rabbuiato Ocon, che in griglia di partenza anziché partire ottavo si è dovuto accomodare nella undicesima piazzola per non avere rispettato a dovere la bandiera rossa esposta il sabato mattina, nel terzo turno libero, per l'incidente occorso a Nico Hulkenberg. Tre posizioni che hanno pesato sull'andamento della corsa come ha voluto sottolineare il francese più amato del paddock.

La sua precaria posizione per il 2019 lo ha fatto divenire velocemente la vittima del sistema e tutti, dai colleghi ai meccanici fino ai giornalisti, non gli negano un puffetto, una carezza, accompagnata dalla frase "se rimani a piedi è la più grande ingiustizia mai vista in F1". Lui sorride, ringrazia per tanto affetto, ma già si sta preparando mentalmente a vivere un anno sabbatico se la trattativa con la Williams non andrà in porto. Anche se, dopo l'arresto in Russia di Vladimir Markelov (tangenti, corruzione), padre del pilota di F2 Artem che inseguiva il sedile della Williams a suon di rubli, forse rappresenterà una positiva svolta per il futuro di Ocon.

**Massimo Costa**

Perez attacca Grosjean: alla fine il messicano è giunto settimo davanti al francese, con l'altro pilota rosa, Ocon, ottimo nono. Sopra, lo stesso Ocon con Stroll, figlio del nuovo proprietario





**P**ARIGI - L'ordine è stato "giusto" e Bottas "disciplinato". Risposte brevi e secche, che non danno adito a dubbi. La parola "fine" alla polemica di Sochi la mettono proprio loro. I due massimi esperti dei giochi di squadra. I due uomini che partorirono la "madre di tutti i team orders", ovvero il comando via radio che fu impartito a Barrichello nel 2002 per costringerlo a cedere la vittoria a Schumacher al Gp Austria di quell'anno. Furono loro, Jean Todt e Ross Brawn, a prendere quella decisione quando sedevano al muretto Ferrari uno come team principal, l'altro come direttore tecnico. Oggi sono uno presidente Fia e l'altro direttore generale dell'area mo-



# Todt: «Ordini scomodi ma utili»

Il presidente della Fia Jean Todt con Flavio Manzoni della Ferrari al Salone di Parigi alla presentazione della nuova Ferrari SP1 Monza monoposto, barchetta del Cavallino da 1,6 milioni

**IL PRESIDENTE DELLA FIA SUI TEAM ORDERS: «È TALMENTE DIFFICILE VINCERE IN F1 CHE QUANDO C'È UNA STRATEGIA FATTIBILE PER RIUSCIRCI SI DEVE FARLO. PERCHÉ LE REGOLE LO CONSENTONO».**

torsport di Liberty Media, quindi supervisore delle regole sportive e tecniche della F1 da parte del promoter. E Todt e Brawn, che 16 anni fa furono contestati da mezzo mondo per quell'ordine scomodo a Barrichello, oggi approvano il gesto della Mercedes. E non rilevano eccezioni nel comportamento di Bottas. Brawn ha fatto sapere da Londra il suo pensiero. «La decisione del team tedesco è stata giusta - ha spiegato - perché il principale scopo di un team è ottenere il miglior risultato possibile per i due campionati, ed è quello che Mercedes ha raggiunto con quella mossa. Mi sono trovato spesso in quelle situazioni e ho sempre pensato che l'interesse collettivo del team viene prima di quello individuale del pilota».

A Jean Todt, invece, l'abbiamo chiesto di persona. A Parigi, al salone dell'automobile, mentre stava ammirando presso lo stand del Cavallino la nuova Ferrari SP1 Monza monoposto (una barchetta dal

prezzo faraonico di 1,6 milioni!) sognando forse di mettersela nel proprio garage personale. Todt, che della Fia è presidente e dovrebbe leggere le cose da un punto di vista ancor più neutrale, è stato ancora più esplicito di Brawn. «Quello che penso è che Bottas sia stato molto più disciplinato in questa vicenda di quanto fu Barrichello».

Todt si riferisce al fatto che Bottas, pur manifestando la sua delusione, abbia subito obbedito all'ordine via radio giunto al 24° giro che diceva: "Lascia passare Hamilton alla curva numero 13". Senza far polemiche, senza dover farsi pregare più e più volte, come fece Barrichello 16 anni prima. Che si fece da parte solo all'ultima curva platealmente, per sottolineare al mondo che era stato lui il vincitore morale.

Poi Todt spiega perché ritiene giusto il comportamento della Mercedes. «È talmente difficile vincere in F1 che quando c'è una strategia fattibile per riuscirci, si

deve farlo. Perché le regole lo consentono. Non capisco la polemica che è nata attorno a questa vicenda».

Ci può essere il dubbio che, impartendo ordini così palesemente, via radio in mondovisione, ne risenta l'immagine stessa della F1. La gente possa convincersi che è uno sport deciso a tavolino. E perdere stima verso la categoria. Ma Todt la pensa diversamente. «Questa è una visione negativa; voi giornalisti spesso vedete le cose in modo negativo. Io vedo la cosa in positivo: questa è la differenza. Mi spiego: il fatto che la Mercedes l'abbia detto chiaramente, è una cosa positiva. Un team che prende una decisione e sceglie di comunicarlo con franchezza mi sembra una cosa giusta, vista dall'esterno». Todt insomma pensa che dirlo chiaramente elimini ogni ambiguità. E prosegue: «È successo anche a me di prendere decisioni così scomode, e non solo con Barrichello (si riferisce alla vittoria alla Dakar nel 1989 sorteggiata fra i piloti delle due Peugeot con la monetina, ndr) e ne ho sofferto. Ma ho sempre voluto dire la verità. La verità premia sempre nella vita».

**Alberto Sabbatini**

**BOTTAS È STATO MOLTO PIÙ DISCIPLINATO A SOCHI DI QUANTO FU BARRICHELLO IN AUSTRIA NEL 2002**

JEAN TODT





di Giorgio Ferro

# Lewis king pole

**SEMPRE PIÙ RE DELLE QUALIFICHE HAMILTON È ORMAI AD UN PASSO DAL TITOLO. (R)SIAMO ALLE SOLITE...**

**G**ame over. Anche quest'anno. Se escludiamo il weekend di Monza (prima fila tutta Rossa) e quello di Hockenheim (Hamilton fermo in panne e impossibilitato a entrare in Q3), è dal Canada che Vettel non riesce a stare davanti a Lewis in qualifica. Era il settimo weekend mondiale, 9 giugno. Dopo di allora si è classificato sempre dietro l'inglese con un distacco (in crescita) che mediamente ad oggi si aggira intorno ai 4 decimi. E se escludiamo la gara di Spa a fine agosto, è da Silverstone (8 luglio) che Seb non vede la bandiera a scacchi prima di Lewis.

È la cruda e inevitabile realtà che porta ad una classifica ormai irrimediabile. Metà campionato a giocarsela alla pari e poi il crollo. E giochi per i titoli mondiali ormai chiusi. Anche quest'anno. Dopo tutto ciò che di buono abbiamo scritto e detto sulla SF71H. D'altra parte è normale che sia così quando non si riesce a tenere la stessa velocità di sviluppo degli avversari. Quando si sbaglia più degli altri o quando ci si disunisce per problematiche magari più psico-ambientali che tecniche e la convinzione nelle proprie forze lascia il posto alle

gambe tremanti.

Facendo un rapido rewind della stagione fin qui vissuta, non possiamo non notare che Vettel ha sopravanzato chiaramente Hamilton in qualifiche e gara solo in tre occasioni: in Bahrain, a Montecarlo e in Canada. Ed eravamo nel primo terzo del campionato. Poi ci sono state Cina, Azerbaijan e Monza in cui, per una ragione o per l'altra, Seb non ha raccolto alla domenica quanto seminato al sabato, compensati da quattro recuperi in gara della posizione di partenza negativa in griglia (Melbourne all'esordio, Red Bull Ring, Silverstone e Spa). Ma poi ci sono stati anche ben sei weekend in cui con Hamilton non c'è mai stata storia, né al sabato né alla domenica. E quel che è peggio è che tre di questi sono avvenuti in queste ultime settimane. Complessivamente Vettel è stato davanti a Hamilton solo nel 41% dei duelli, fossero essi al sabato o alla domenica. Un remake della stagione scorsa, insomma, come scrivevamo su queste pagine un paio di settimane fa presagendo la ripetizione di un destino già scritto. Anzi, diciamo pure l'esatta fotocopia visto che dopo 17



LA PRESSE

Gp ora il gap tra Seb e Lewis è di 67 punti e dodici mesi era di 66.

Adesso possiamo solo tentare di oggettivare il crollo, come nostro solito, chiedendo aiuto all'analisi dei dati cronometrici e delle velocità ed alle Mappature delle Efficienze che sintetizzano la prestazione potenziale delle vetture in qualifica, rivedibile poi con gli eventi di gara. Una fotografia che anche a Suzuka ha confermato il calo riscontrato nei weekend immediatamente precedenti. Soprattutto in termini di efficienza in curva – quel mix di qualità aerodinamiche e telaistiche che sfrutta il grip messo a disposizione dagli pneumatici – che ha visto la Rossa allontanarsi notevolmente dagli avversari top di tutta la stagione. I tre decimi che hanno separato Vettel da Hamilton nel primo settore del circuito giapponese – quello della danza in sequenza delle "S-Curves" dove serve un gran carico aerodinamico ben bilanciato tra gli assali – sono lì, scolpiti nella pietra, a evidenziare a quanto è salito il divario. Un'efficienza in curva che è stata il vero salto in avanti della SF71H rispetto alla sorella maggiore del 2017 ed il fiore all'oc-

## MAPPATURA EFFICIENZE NELLE QUALIFICHE

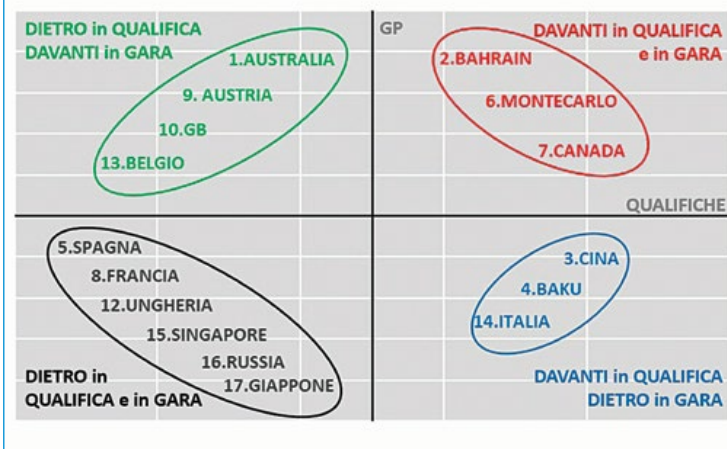


## FERRARI VS MERCEDES IN RETTILINEO





## LEWIS VS SEB 2018 IN QUALIFICA



chiello per due terzi di campionato. Ma che, arrivati a settembre, è andata via via peggiorando. Proprio come un anno fa. Un calo che tuttavia non si è verificato in rettilineo dove, perlomeno in qualifica, la power-unit e l'efficienza aerodinamica hanno consentito di tenere il passo di una Mercedes tornata agli splendori tecnico-sportivi degli anni scorsi.

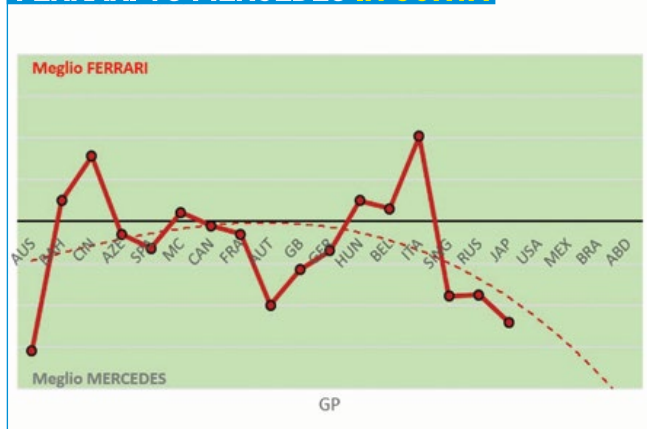
Quando il gioco ha iniziato a farsi duro, con grande compattezza a Brackley hanno esplicitato le loro competenze risolvendo brillantemente le criticità di messa a punto che per gran parte del campionato avevano spesso imbrigliato la W09 impedendo ai piloti di sfruttarla al 110%. Un nuovo cinematisimo della sospensione posteriore ha consentito di "accarezzare" gli pneumatici senza necessariamente stressarli come era capitato in molti Gp. E probabilmente gli ultimi device implementati in vettura hanno reso la configurazione aerodinamica meno sensibile alle variazioni di assetto e di conseguenza meno vincolata a set-up iper-rigidi. Il tutto a vantaggio della guidabilità nel giro secco e della gestione delle gomme nei long run. Insom-

ma, le Mercedes hanno ripreso ad andare sui binari prendendo il volo come nel quadriennio precedente. Quattro vittorie consecutive di Hamilton e due 1-2 nelle ultime due domeniche. E si sa che la valutazione vera del prodotto la si ha guardando anche e soprattutto le performance della seconda guida... Non crediamo di sbagliare se evidenziamo che il team campione del mondo, tutto, ha mostrato qualità superiori nel gestire serenamente le pressioni. Forse per maggiore abitudine maturata in questo quadriennio di dominio mondiale, che induce poi anche una maggiore consapevolezza nelle proprie capacità. Che poi quando vinci e sei in testa tutto gira bene e vai facilmente in fiducia. O magari è perché internamente al team Mercedes si respira una serenità che, così come l'anno scorso, ad un certo punto è venuta a mancare a Maranello. O semplicemente, chissà, perché alla fine sono ancora i più bravi. Mentre Hamilton ha messo una marcia in più finalizzando al massimo e con serena lucidità il lavoro dei tecnici, Vettel ha trasformato la voglia di remuntada in aggressività improduttiva. E al muretto le idee

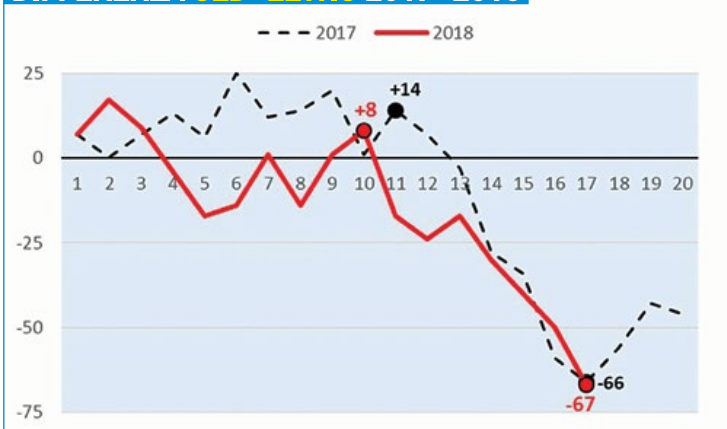
efficaci del primo semestre hanno lasciato il posto a strategie scomposte. Chiaro che quando tutto gira al meglio è più facile inebriarsi di quell'auto-esaltazione che fa sentire inconsciamente e serenamente imbattibili. E le soluzioni sembrano venire da sole. Mentre quando entri in un buco nero, bisogna tirar fuori risorse pregiate per saltarne fuori.

Però forse è proprio su queste tematiche e questi valori che a Maranello devono investire, più che sulle competenze tecniche. Urge un lavoro di ricostruzione psicologica e ambientale - magari anche organizzativa - che non può prescindere da una serena analisi degli errori di tutti, possibilmente evitando di aggrapparsi ai "se" ed ai "ma" o scaricando indebitamente le colpe alle casualità esterne. Un'analisi da team coeso e maturo, per il salto di qualità definitivo. Anche perché per un lungo periodo la SF71H è stata prestazionalmente molto simile (spesso anche migliore) della Mercedes W09. E aver dilapidato un simile patrimonio tecnico fa pesare la sconfitta di quest'anno decisamente di più di quella di dodici mesi fa. ●

## FERRARI VS MERCEDES IN CURVA



## DIFFERENZA SEB-LEWIS 2017-2018



# GP

## GIAPPONE

VISTO CON **JARNO TRULLI** di Alessandro Bucci



# Hamilton fantastico samurai

TRULLI SI È DETTO MOLTO PERPLESSO DAI DIVARI PRESTAZIONALI CUI ABBIAMO ASSISTITO IN STAGIONE TRA I TOP TEAM, COMMENTANDO CON FAVORE UN GP A SUZUKA RICCO DI SORPASSI



GETTY IMAGES

**S**e c'è un pilota che a Suzuka ha dimostrato in più di un'occasione di poter brillare sull'ostica pista giapponese, non a caso considerata una delle università del motorsport, questo è proprio Jarno Trulli, a punti con Renault e Toyota sino ad arrivare al weekend capolavoro del 2009 al volante della TF109 dove, il nostro, ebbe potenziali chances di vittoria in un momento certamente complesso per la squadra nipponica. In compagnia del pilota pescarese abbiamo vissuto un GP del Giappone tutto fuorché noioso, ravvivato sin dalle fasi iniziali da contatti e sorpassi azzardati.

**- Partiamo con Lewis Hamilton: 80esima pole in carriera, gara priva di sbavature e vittoria. Siamo ai titoli di coda?**

«È stata una corsa abbastanza semplice per lui dopo un'ottima qualifica. Lewis, in gara, ha avuto vita facile tutto sommato, considerando dov'era il suo rivale. Hamilton ha ipotecato il titolo e, ormai, credo che i giochi siano finiti».

**- Se potevano esserci dei dubbi, la pista di Suzuka**

LEWIS  
HA IPOTECATO  
IL TITOLO E PENSO  
CHE ORMAI I GIOCHI  
A TUTTI GLI EFFETTI  
SIANO FATTI

JARNO TRULLI



**ha chiarito il divario che alberga attualmente tra Mercedes e Ferrari.**

«Se da un lato non abbiamo visto la miglior Ferrari anche a causa del contatto tra Vettel e Verstappen, penso che non dovessimo attendere la gara giapponese per appurare il divario attuale tra le due squadre. Reputo tuttavia inspiegabile il rendimento mostrato dalla Ferrari, considerando che a Monza ha dominato in qualifica e poi, come già accaduto, ha iniziato ad essere più lenta perdendo terreno sulle piste successive. Il Mondiale, se sarà perso come ormai sembra, non sarà colpa solo degli errori di Vettel, quanto piuttosto del calo prestazionale della vettura. Analizzando i dati della stagione, inoltre, ci sono molti punti che non mi tornano. Inizialmente nel campionato avevamo tre forze in campo praticamente allineate, con Red Bull leggermente staccata da Mercedes e Ferrari. Ora ci ritroviamo con la Rossa che lotta con il team austriaco e non è affatto chiaro, nel corso della stagione, chi abbia perso o guadagnato terreno rispetto a chi.



## Raikkonen al triangolo?

«Max, furbescamente, ha allungato la frenata tagliando la S e poi è rientrato in traiettoria, una manovra che si compie chiaramente per ostacolare l'avversario. Giustamente è scattata la penalità».

**- Il contatto tra Magnussen e Leclerc è stato molto pericoloso. È solo una mia impressione o il danese fa collezione di nemici?**

«A quella velocità non puoi permetterti di decidere se andare a destra o a sinistra all'ultimo momento. Magnussen, tra l'altro, ha compiuto una manovra molto pericolosa anche a Sochi e non comprendo come sia possibile che i commissari non intervengano. Forse Kevin non si rende conto dei pericoli che si corrono compiendo manovre simili ai 300 all'ora, il rischio di un decollo da parte della vettura che segue è altissimo».

**- Cosa ne pensi del format discusso dallo strategy group che includerebbe il Q4?**

«Credo che le cose da cambiare in F1 siano ben altre. Ad iniziare dalla power-unit, penso sia assurdo spendere così tanti soldi per una tecnologia che non verrà mai riproposta a livello stradale e che non ha futuro. Questi motori sono fin troppo sofisticati e creano divari enormi tra un grande team ed uno piccolo.

Inoltre, partire con le gomme decise in Q2, mi sembra altrettanto bizzarro. Occorre maggior libertà di scelta in diversi aspetti della categoria, altroché».

**- Nel 2009 a Suzuka con Toyota hai realizzato un weekend capolavoro. Secondo in griglia dietro al poleman Vettel e altrettanto in gara dinanzi a Lewis Hamilton. Cosa ti ha lasciato dentro quel Gp?**

«Purtroppo tanta amarezza (ride). La Red Bull era in grandissima forma e la Toyota andava forte, pagai poco più di un decimo da Seb in qualifica. Sapevamo di non poter vincere, ma la seconda posizione era un obiettivo fattibile e ce l'abbiamo fatta. Sfortunatamente, nel 2009, in partenza perdevamo sempre terreno e al via Hamilton mi ha passato. Nonostante io abbia fatto tutta la gara negli scarichi della McLaren di Lewis, andando più forte di lui che, oltretutto, disponeva del Kers a differenza mia, sono riuscito a martellarlo per tutta la gara. Grazie proprio ai giri veloci e ad un ottimo pit stop siamo riusciti a passare Hamilton al rifornimento, ma purtroppo Vettel era troppo veloce per poterlo raggiungere. È stata una gara amara perché, dal momento che si vociferava di un abbandono della Toyota al termine della stagione, speravo di poterla magari salvare con una mia vittoria nella loro gara casalinga. Dal momento che Seb aveva rotto più di una volta il motore in stagione, ti confesso che ho sperato in un colpo di fortuna, ma purtroppo non è arrivato e quindi ci siamo guadagnati molto onestamente il secondo posto in pista». ●

**MAGNUSSEN  
HA COMPIUTO UNA  
MANOVRA MOLTO  
PERICOLOSA.  
BISOGNA PUNIRE  
CON PIÙ FORZA...**

**JARNO TRULLI**



Qualcuno dovrebbe spiegarci dov'è andato a finire quel gap, c'è qualcosa di anomalo nel balzo indietro della Ferrari».

**- Dopo una qualifica da dimenticare, grande avvio di gara per Vettel. In generale, tutti i piloti sono stati (insolitamente) molto disciplinati al via. «Seb ha realizzato un ottimo primo giro, compiendo un grande guizzo sulle Toro Rosso al via e superando Romain Grosjean con una manovra egregia, disponendo di un ottimo motore. Per quanto riguarda il tentativo di sorpasso su Verstappen, non credo che quella sia una curva dove poter tentare un sorpasso del genere nei confronti di un osso duro come Max. Lì si arriva forte ma non è una vera e propria staccata, per cui si rallenta in quel tratto: o affianchi l'altro prima e lo passi di motore, oppure non è possibile. Vettel si è trovato quasi al fianco di Verstappen a centro curva quando quest'ultimo ormai aveva già curvato. Non escludo che l'olandese non abbia visto Seb, non ha colpe in questo caso».**

**- Come hai visto il ruota a ruota tra Verstappen e**

## UN GRAN PREMIO CON LEWIS PADRONE

Sopra, il via del Gp del Giappone che ha visto Hamilton poleman e dominatore dall'inizio alla fine, scortato dal compagno di squadra Bottas e coadiuvato da una Mercedes inappuntabile

PER LA PRIMA VOLTA UNO SVILUPPO PORTATO DALLA FERRARI, NON HA FUNZIONATO ED È STATO ACCANTONATO. È UN VERO CAMPANELLO DI ALLARME PER LA COMPETITIVITÀ DELLA SF71H?

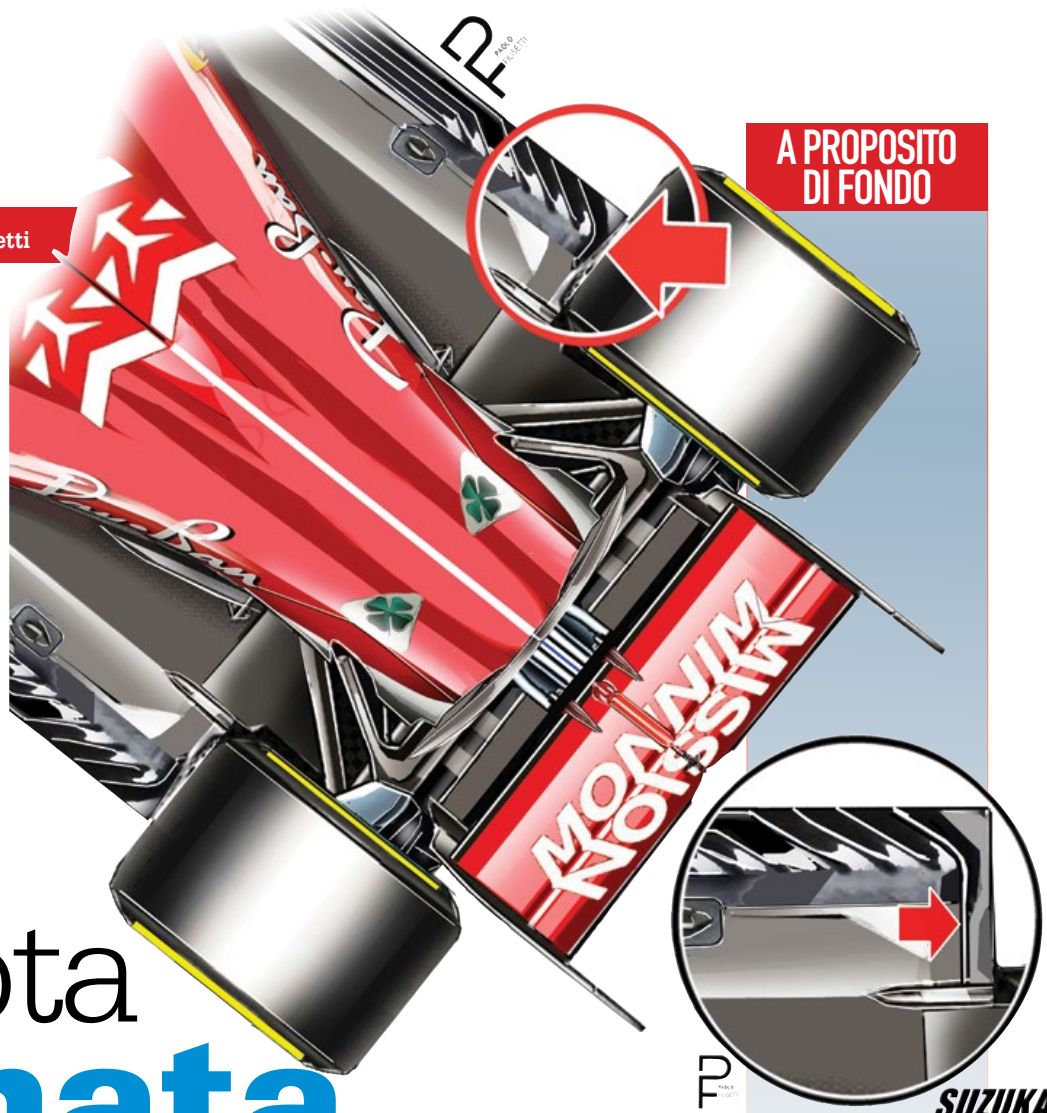
# La nota stonata

**SUZUKA** - Quando venerdì nel corso della FP 2 è stato smontato il nuovo fondo portato a Suzuka come elemento principale del pacchetto aerodinamico previsto su questo tracciato, ed è stata rimontata la sua versione precedente, si è avuta la netta sensazione che ciò non fosse per compiere una diretta comparazione, piuttosto, che qualcosa non tornasse, che non ci fosse correlazione tra i dati emersi dalle simulazioni al CFD, e quanto stava emergendo in pista, anche a livello di sensazioni di guida da parte dei piloti. E' un fatto notorio che Suzuka sia una pista probante nelle valutazioni delle configurazioni aerodinamiche e di assetto delle monoposto. La Ferrari, reduce dalla deludente trasferta di Sochi, una settimana prima, auspicava di ritrovare quegli elementi di competitività che avevano contraddistinto la SF71H, vale a dire, trazione, elevata tenuta in curva, maneggevolezza nei cambi di direzione. Se queste caratteristiche fossero emerse nuovamente, dopo la debacle russa, le possibilità di vittoria o quantomeno di lottare ad armi pari con la Mercedes sarebbero state tutt'altro che trascurabili. Invece, rispetto a quanto avvenuto sulle rive del Mar Nero, non vi è stata alcuna variazione. La trama dell'episodio N°17 della telenovela iridata, infatti, si è dipanata in modo quasi sovrapponibile con quello di una settimana prima. Il diso-

rientamento degli uomini in rosso è stato palese, nonostante la volontà caparbia di trovare una soluzione ai problemi della vettura. Mentre le Mercedes veleggiavano indisturbate con un vantaggio medio di 6-8 decimi a parità di mescole, sono stati posti in essere numerosi tentativi, in cui, ripetutamente è stato modificato l'assetto della SF71H, tanto all'avantreno quanto al retrotreno, con sostituzioni ripetute di barre antirollio e di torsione, a livello meccanico, mentre la configurazione aerodinamica diventava man mano un puzzle di elementi introdotti a Sochi, come l'ala anteriore, mentre quella posteriore era un ibrido a tutti gli effetti, con le paratie laterali introdotte a Singapore, ed il profilo che era stato adottato a Silverstone, al pari della carrozzeria posteriore. Lo sforzo compiuto, però non è stato ripagato, con la monoposto in perenne difficoltà in uscita di curva, evidenziata dal retrotreno decisamente instabile.

Il blistering, peraltro palese sulla gomma posteriore sinistra di Raikkonen, forniva la conferma visiva di quanto descritto. Il nuovo fondo, giubilato, non costituiva un'evoluzione drastica, caratterizzato di fatto dal semplice allungamento verso il profilo interno dei pneumatici, dello slot orizzontale posto davanti ad essi, con la funzione di deviare le turbolenze generate dal loro rotolamento, e quindi con-

A PROPOSITO  
DI FONDO



FP

SUZUKA

IL NUOVO FONDO, GIUBILATO A FAVORE DELLA VERSIONE PRECEDENTE, PRESENTA UN'INTERESSANTE MODIFICA A LIVELLO DELLA SOFFIATURA AD ARCHETTO POSTA DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI, ORA ESTESA SINO AL PROFILO VERTICALE PARALLELO AL FIANCO INTERNO DELLA RUOTA. CIÒ RIDUCE DRASTICAMENTE IL TYRE SQUIRT (TURBOLENZA CAUSATA DA DEFORMAZIONE DEL PNEUMATICO) ED AUMENTA L'EFFICIENZA DEL DIFFUSORE.

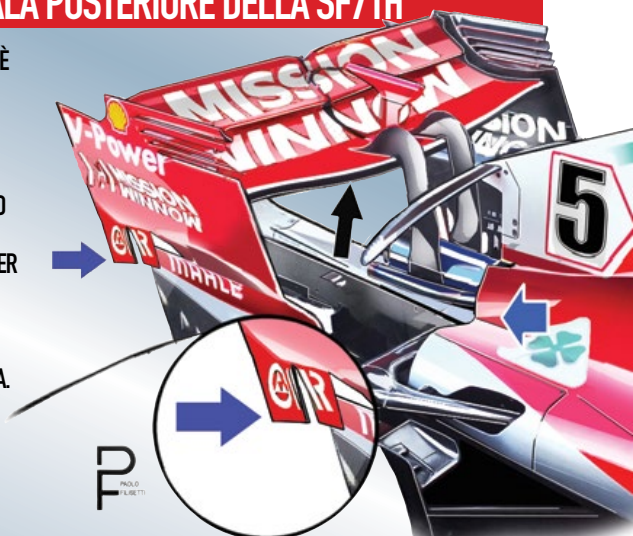
trollare il fenomeno del tyre squirt, favorendo l'efficienza delle sezioni laterali del diffusore. Peraltro si tratta di una caratteristica propria anche del fondo della Mercedes, già da prima dell'introduzione del pacchetto "Austria".

Resta il fatto che da qualche gara la SF71H, pare abbia smarrito l'equilibrio ottimale che garantiva un elevato grip generato tra pneumatici ed asfalto, ed un comportamento lineare, prevedibile, nei cambi di direzione. La mancanza di prestazione sul giro, a Suzuka, come a Sochi, non è parsa dipendere dalla power unit. Parecchi rumors, soprattutto provenienti dalla stampa tedesca avevano indicato, per contro, proprio il propulsore come principale indiziato del vertiginoso calo di forma della SF71H. La ragione alla base, sarebbe stata l'applicazione di un secondo sensore da parte della Fia, sulla batteria della Ferrari, per controllare l'energia totale erogata. Come noto, (ne abbiamo già parlato proprio dalle pagine di As), la Ferrari è l'unica tra i motoristi ad adottare una batteria divisa in due parti, gestita da due centraline separate. A domanda diretta, Charlie Whiting ha risposto che l'apposizione del secondo sensore, non è in grado di causare alcuna riduzione della potenza massima che la power unit di Maranello è in grado di erogare. Ciò avvalorava ulteriormente la tesi secondo cui il problema, esploso in modo lampante a Singapore, e nuovamente a Sochi ed in Giappone, abbia radici esclusivamente aerodinamiche.

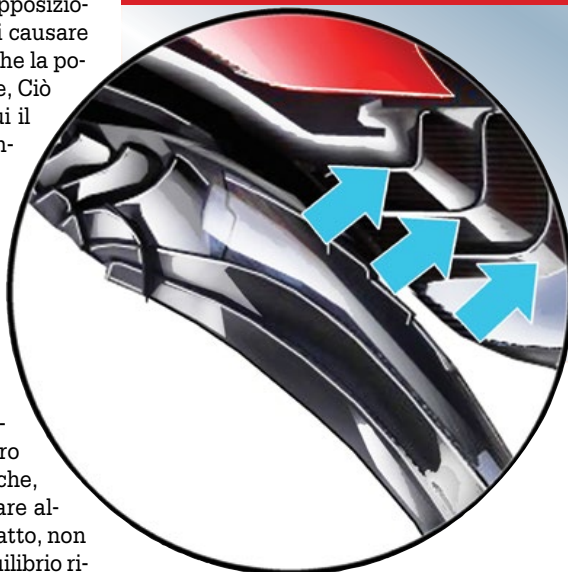
La presenza ai box di Suzuka, del responsabile del dipartimento aerodinamico, David Sanchez, costituisce un ulteriore indizio a supporto di questa tesi. Giunti alle battute finali di questo campionato, con ora solo quattro gare al termine, e sviluppi già programmati per Austin e Messico, pare un compito davvero arduo, raddrizzare la barra, di una nave che, apparentemente ha incominciato ad andare alla deriva dopo il Gp d'Italia. La SF71H, di fatto, non ha retto il confronto con una W09, dall'equilibrio ritrovato, anche se in questo caso è corretto sottolineare, non si tratti di un miracolo, anzi. La Mercedes, infatti, ha investito risorse ingentissime, si parla addirittura di decine di milioni, per riprogettare a stagione in corso, la sospensione posteriore, nei cinematismi interni. I successi di Singapore e Sochi hanno fatto scalpore, tanto da immaginare soluzioni ardite, al limite del regolamento. In realtà, pare non vi sia alla base alcun grande segreto. La geometria della sospensione, e soprattutto i suoi elementi visibili, mettono in risalto la pressoché complanarità del tirante della convergenza con il triangolo inferiore, dunque non permettendo quella "chiusura" del retrotreno, che ipotizzava il tam tam del paddock. È stato invece compiuto un accurato rifacimento dei cinematismi interni, dei loro angoli, che ora garantiscono grip in qualsiasi tipo di curva, non solo quelle a 90 gradi, come era parso a Singapore, e nell'ultimo settore a Sochi. ●

## QUELL'ALA POSTERIORE DELLA SF71H

L'ALA POSTERIORE ADOTTATA È UN MIX DI SOLUZIONI GIÀ VISTE. LE PARATIE CON SOFFIATURA RISALGONO A SINGAPORE. IL PROFILO PRINCIPALE È INVECE QUELLO DI SILVERSTONE. ANCHE LA CARROZZERIA POSTERIORE PER MIGLIORARE L'EFFICIENZA, È QUELLA DI SEZIONE MINIMA ADOTTATA SULLA PISTA INGLESE PER LA PRIMA VOLTA.

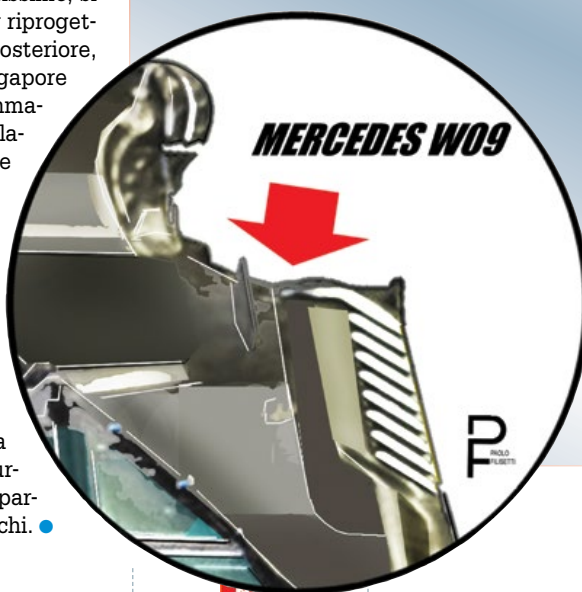


## RITOCCHI ALLE SOFFIATURE AD ANGOLO RETTO



ANCHE LA ZONA DEL T TRAY, NEL NUOVO FONDO, INCLUDEVA RITOCCHI ALLE SOFFIATURE AD ANGOLO RETTO INTRODOTTE PER LA PRIMA VOLTA IN FRANCIA, PER ENERGIZZARE IL FLUSSO INFERIORE. OVVIAMENTE, FACENDO PARTE DI UN UNICO PEZZO, CON IL RESTO DEL FONDO, ANCHE QUESTA MODIFICA È STATA ACCANTONATA, A FAVORE DELLA VERSIONE PRECEDENTE.

## W09, LO SLOT ORIZZONTALE A TUTTA LARGHEZZA



NEL DETTAGLIO, SI NOTA COME ANCHE SULLA W09, LO SLOT ORIZZONTALE AD ARCHETTO SI ESTENDA QUASI PER TUTTA LA LARGHEZZA VERSO IL FIANCO INTERNO DEL PNEUMATICO. SI TRATTA QUINDI, DI UNA CARATTERISTICA CONDIVISA, CHE PERÒ SE NON PERFETTAMENTE INTEGRATA, POTREBBE AVER CAUSATO SULLA SF71H UNA MANCATA GESTIONE DELLE TURBOLENZE PROSSIME AI CANALI LATERALI DEL DIFFUSORE, PROVOCANDO INSTABILITÀ AERODINAMICA IN QUEST'AREA.

OLI MOTORE

XADO

PER ALTE PERFORMANCES



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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	1.27'17"062	211,358	1'32"785	51
2°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 12"919	210,838	1'33"110	46
3°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 14"295	210,782	1'33"367	50
4°	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 19"495	210,574	1'33"187	50
5°	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	53	a 50"998	209,319	1'34"223	28
6°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	53	a 1'09"873	208,575	1'32"318	53
7°	S.Pérez (Messico)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 1'19"379	208,202	1'34"073	43
8°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	53	a 1'27"198	207,896	1'34"786	47
9°	E.Ocon (Francia)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 1'28"055	207,863	1'34"670	50
10°	C.Sainz (Spagna)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	207,008	1'34"197	50
11°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 1 giro	206,503	1'34"133	35
12°	M.Ericsson (Svezia)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	52	a 1 giro	205,669	1'36"294	8
13°	B.Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 1 giro	205,648	1'34"857	30
14°	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	205,635	1'33"943	28
15°	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	205,603	1'35"023	25
16°	S.Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	205,510	1'33"985	41
17°	L.Stroll (Canada)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	205,328	1'33"354	41

NON CLASSIFICATI

C.Leclerc (Monaco)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	38	Prob.mecc.	202,516	1'34"515	37
N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	37	Prob.mecc.	201,907	1'34"934	32
K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	8	Cons.incid.	163,757	1'39"908	6

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICIASSETTESIMO GRAN PREMIO

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

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH







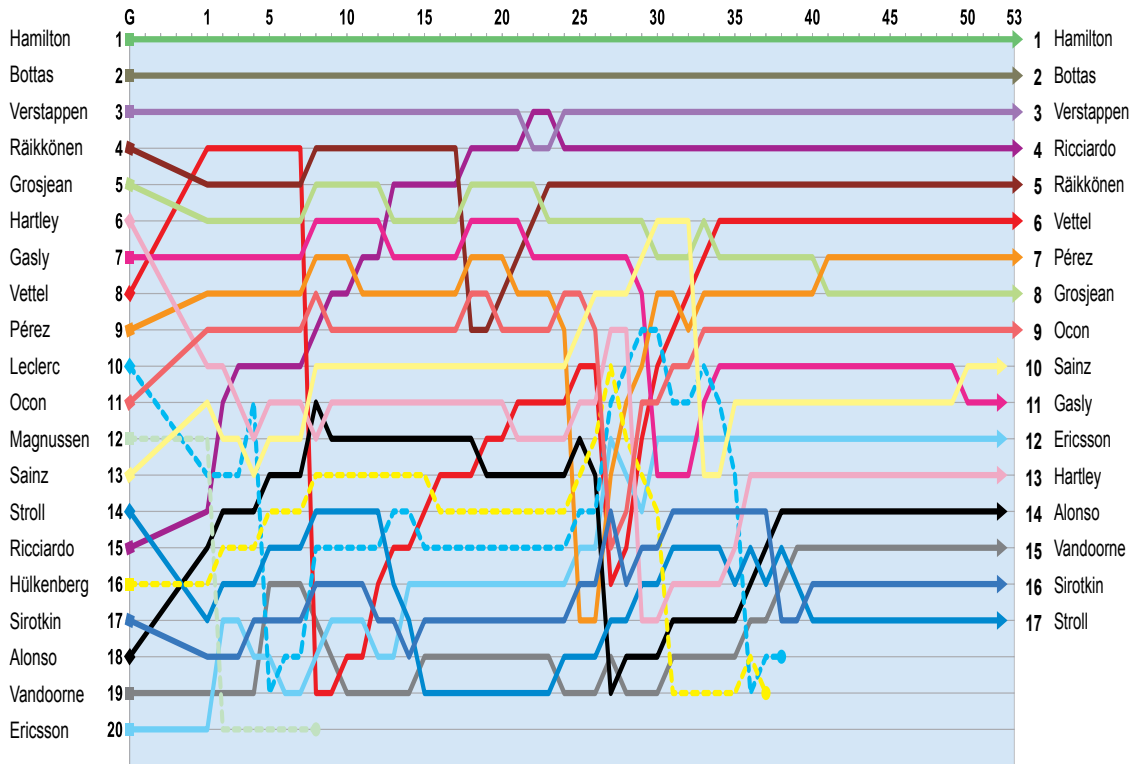
## PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Magnussen	2°	29"007
Leclerc	4°	38"891
Sirotkin	4°	23"660
Ericsson	5°	23"244
Stroll	14°	23"657
Raikkonen	17°	22"781
Verstappen (+5")	21°	28"789
Bottas	23°	22"777
Ricciardo	23°	22"864
Vandoorne	23°	23"159
Hamilton	24°	22"614
Pérez	24°	23"635
Ocon	26°	23"316
Vettel	26°	22"748
Alonso (+5")	26°	27"454
Hartley	28°	23"110
Grosjean	29°	23"692
Gasly	29°	23"376
Hülkenberg	30°	23"555
Sainz	32°	23"477
Leclerc	35°	26"672
Sirotkin	38°	23"647
Stroll (+5")	39°	29"804

## 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



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

## VELOCITÀ ALLA CURVA 130R 70 METRI DOPO LA CURVA

### QUALIFICAZIONI

Raikkonen	306,2
Hamilton	304,6
Vettel	304,3
Bottas	304,3
Leclerc	302,6
Ocon	302,3
Sirotkin	300,2
Ericsson	299,5
Pérez	299,2
Stroll	299,0
Grosjean	297,7
Magnussen	297,3
Hartley	296,6
Gasly	295,1
Alonso	294,8
Vandoorne	294,7
Verstappen	294,5
Sainz	291,0
Ricciardo	290,8
Hülkenberg	290,2

### GRAN PREMIO

Raikkonen	318,5
Pérez	316,8
Vettel	316,1
Ocon	316,0
Leclerc	315,6
Bottas	314,5
Ricciardo	313,8
Alonso	313,1
Gasly	312,9
Sirotkin	312,1
Vandoorne	311,1
Sainz	309,8
Hamilton	309,8
Hartley	309,4
Ericsson	308,3
Verstappen	308,2
Stroll	307,7
Grosjean	305,4
Hülkenberg	302,3
Magnussen	293,5

## I DISTACCHI



● Giro più veloce

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



# GP GIAPPONE

## IL TABELLONE

### RECORD PISTA

#### SUL GIRO IN QUALIFICA

IMBATTUTO  
L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)  
1'27"319 media 239,411 km/h

#### SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO  
K. Raikkonen (McLaren MP4-20, 2005)  
1'31"540 media 228,372 km/h

#### SULLA DISTANZA

IMBATTUTO  
F. Alonso (Renault R26, 2006)  
1h23'53"413 media 219,982 km/h



### PROVE LIBERE

#### VENERDÌ 5 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'28"691	1'28"217
2° Bottas	1'29"137	1'28"678
3° Vettel	1'29"685	1'29"050
4° Verstappen	1'29"841	1'29"257
5° Ricciardo	1'29"373	1'29"513
6° Raikkonen	1'29"627	1'29"498
7° Ocon	1'30"591	1'30"035
8° Grosjean	1'30"814	1'30"440
9° Ericsson	1'31"073	1'30"478
10° Hartley	1'31"908	1'30"502
11° Pérez	1'31"272	1'30"510
12° Hülkenberg	1'31"418	1'30"644
13° Gasly	1'31"073	1'30"795
14° Sainz	1'31"100	1'30"904
15° Leclerc	1'30"929	1'30"906
16° Magnussen	1'31"274	1'30"956
17° Alonso	1'32"034	1'30"988
18° Sirotkin	1'32"513	1'31"087
19° Stroll	1'31"508	1'31"215
20° Vandoorne	s.t.	1'31"981
21° Norris	1'32"683	s.t.

#### SABATO 6 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Hamilton	1'29"599
2° Vettel	1'29"715
3° Raikkonen	1'30"054
4° Verstappen	1'30"304
5° Bottas	1'30"422
6° Ricciardo	1'30"474
7° Ocon	1'31"088
8° Pérez	1'31"483
9° Sainz	1'31"513
10° Magnussen	1'31"521
11° Grosjean	1'31"636
12° Leclerc	1'31"760
13° Hartley	1'32"030
14° Stroll	1'32"201
15° Hülkenberg	1'32"224
16° Ericsson	1'32"442
17° Alonso	1'32"608
18° Sirotkin	1'32"631
19° Vandoorne	1'33"034
20° Gasly	1'33"105

### NOTE

- (a) Penalizzazione di 3 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiera rossa.  
(b) Penalizzazione di 15 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntivi della PU.

### POLE POSITION

SABATO 6 OTTOBRE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'28"702	1'28"017	1'27"760	30"913	39"588	17"253
2° Bottas	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'29"297	1'27"987	1'28"059	30"895	39"708	17"287
3° Verstappen	Red Bull RB14	1'29"480	1'28"849	1'29"057	31"361	40"040	17"441
4° Raikkonen	Ferrari SF71H	1'29"631	1'28"595	1'29"521	31"460	39"882	17"199
5° Grosjean	Haas VF-18	1'29"724	1'29"678	1'29"761	31"418	40"552	17"501
6° Hartley	Toro Rosso STR13	1'30"248	1'29"848	1'30"023	31"818	40"401	17"573
7° Gasly	Toro Rosso STR13	1'30"137	1'29"810	1'30"093	31"703	40"442	17"625
8° Ocon	Force India VJM11	1'29"899	1'29"538	1'30"126	31"794	40"258	17"466
9° Vettel	Ferrari SF71H	1'29"049	1'28"279	1'32"192	31"268	39"681	17"330
10° Pérez	Force India VJM11	1'30"247	1'29"567	1'37"229	31"671	40"367	17"529
11° Leclerc	Sauber C37	1'29"706	1'29"864		31"803	40"215	17"578
12° Magnussen	Haas VF-18	1'30"219	1'30"226		31"757	40"743	17"577
13° Sainz	Renault R.S.18	1'30"236	1'30"490		31"880	40"670	17"686
14° Stroll	Williams FW41	1'30"317	1'30"714		31"936	40"710	17"671
15° Ricciardo	Red Bull RB14	1'29"806			31"963	40"195	17"648
16° Hülkenberg	Renault R.S.18	1'30"361			32"106	40"443	17"671
17° Sirotkin	Williams FW41	1'30"372			31"963	40"702	17"707
18° Alonso	McLaren MCL33	1'30"573			32"065	40"808	17"700
19° Vandoorne	McLaren MCL33	1'31"041			32"204	40"914	17"830
20° Ericsson	Sauber C37	1'31"213			32"521	41"050	17"642

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

### GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	2ª FILA	3ª FILA	4ª FILA	5ª FILA	6ª FILA	7ª FILA	8ª FILA	9ª FILA	10ª FILA
44 Hamilton Mercedes 1'27"760	33 Verstappen Red Bull 1'29"057	8 Grosjean Haas 1'29"761	10 Gasly Toro Rosso 1'30"093	11 Perez Force India 1'37"229	31 Ocon (a) Force India 1'30"126	55 Sainz Renault 1'30"490	3 Ricciardo Red Bull s.t.	35 Sirotkin Williams 1'30"372	2 Vandoorne McLaren 1'31"041
77 Bottas Mercedes 1'28"059	7 Raikkonen Ferrari 1'29"521	28 Hartley Toro Rosso 1'30"023	5 Vettel Ferrari 1'32"192	16 Leclerc Sauber 1'29"864	20 Magnussen Haas 1'30"226	18 Stroll Williams 1'30"714	27 Hulkenberg Renault 1'30"361	14 Alonso McLaren 1'30"573	9 Ericsson Sauber 1'31"213 (b)

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



## MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	2°: 18 p	7°: 6 p	3°: 15 p	8°: 4 p	4°: 12 p	9°: 2 p	5°: 10 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 25/3	BAHRAIN 8/4	CINA 15/4	AZERBAIJAN 29/4	SPAGNA 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	FRANCIA 24/6	AUSTRIA 1/7	G. BRETAGNA 8/7	GERMANIA 22/7	UNGHERIA 29/7	BELGIO 26/8	ITALIA 2/9	SINGAPORE 16/9	RUSSIA 30/9	GIAPPONE 7/10	USA 21/10	MESSICO 28/10	BRASILE 11/11	ABU DHABI 25/11
1° L. Hamilton	331	18	15	12	25	25	15	10	25	(m.)	18	25	25	15	10	25	(m.)	18	25	25	18	25	25	25	25	25	25	-	-	-	-	
2° S. Vettel	264	25	25	4	12	12	18	25	10	15	25	(i.)	18	25	12	15	15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3° V. Bottas	207	4	18	18	(14°)	18	10	18	6	(m.)	12	18	10	12	15	12	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4° K. Raikkonen	196	15	(m.)	15	18	(m.)	12	8	15	18	15	15	15	(i.)	18	10	12	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5° M. Verstappen	173	8	(i.)	10	(i.)	15	2	15	18	25	(15°)	12	(m.)	15	10	18	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6° D. Ricciardo	146	12	(m.)	25	(i.)	10	25	12	12	(m.)	10	(m.)	12	(i.)	(m.)	8	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7° S. Pérez	53	(11°)	(16°)	(12°)	15	2	(12°)	(14°)	(m.)	6	1	6	(14°)	10	6	(16°)	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8° K. Magnussen	53	(m.)	10	1	(13°)	8	(13°)	(13°)	8	10	2	(11°)	6	4	(16°)	(18°)	4	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9° N. Hülkenberg	53	6	8	8	(i.)	(i.)	4	6	2	(m.)	8	10	(12°)	(i.)	(13°)	1	(12°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10° F. Alonso	50	10	6	6	6	4	(m.)	(m.)	(16°)	4	4	(16°)	4	(i.)	(m.)	6	(14°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11° E. Ocon	49	(12°)	1	(11°)	(i.)	(m.)	8	2	(i.)	8	6	4	(13°)	8	8	(i.)	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12° C. Sainz	39	1	(11°)	2	10	6	1	4	4	(12°)	(i.)	(12°)	2	(11°)	4	4	(17°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13° R. Grosjean	31	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	(i.)	(15°)	(12°)	(11°)	12	(i.)	8	1	6	(s.)	(15°)	(11°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14° P. Gasly	28	(m.)	12	(18°)	(12°)	(i.)	6	(11°)	(i.)	(11°)	(13°)	(14°)	8	2	(14°)	(13°)	(m.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° C. Leclerc	21	(13°)	(12°)	(19°)	8	1	(18°)	1	1	2	(m.)	(15°)	(i.)	(i.)	(11°)	2	6	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° S. Vandoorne	8	2	4	(13°)	2	(m.)	(14°)	(16°)	(12°)	(15°)	(11°)	(13°)	(m.)	(15°)	(12°)	(12°)	(16°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° L. Stroll	6	(14°)	(14°)	(14°)	4	(11°)	(17°)	(i.)	(17°)	(14°)	(12°)	(m.)	(17°)	(13°)	2	(14°)	(15°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° M. Ericsson	6	(m.)	2	(16°)	(11°)	(13°)	(11°)	(15°)	(13°)	1	(i.)	2	(15°)	1	(15°)	(11°)	(13°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° B. Hartley	2	(15°)	(17°)	(20°)	1	(12°)	(19°)	(i.)	(14°)	(i.)	(m.)	1	(11°)	(14°)	(i.)	(17°)	(m.)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° S. Sirotkin	1	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	(14°)	(16°)	(17°)	(15°)	(13°)	(14°)	(m.)	(16°)	(12°)	1	(19°)	(18°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	538	18/4	15/18	12/18	25/0	25/18	15/10	10/18	25/6	-	18/12	25/18	25/10	18/12	25/15	25/12	25/18	25/18	-	-	-	-
2° Ferrari	460	25/15	25/0	4/15	12/18	12/0	18/12	25/8	10/15	15/18	25/15	0/15	18/15	25/0	12/18	15/10	15/12	8/10	-	-	-	-
3° Red Bull	319	12/8	-	25/10	-	10/15	25/2	12/15	12/18	0/25	10/0	0/12	12/0	0/15	0/10	8/18	8/10	12/15	-	-	-	-
4° Renault	92	6/1	8/0	8/2	0/10	0/6	4/1	6/4	2/4	-	8/0	10/0	0/2	-	0/4	1/4	-	0/1	-	-	-	-
5° Haas	84	-	0/10	0/1	-	0/8	-	-	0/8	12/10	0/2	8/0	1/6	6/4	-	-	0/4	4/0	-	-	-	-
6° McLaren	58	2/10	4/6	0/6	2/6	0/4	-	-	-	0/4	0/4	-	0/4	-	-	0/6	-	-	-	-	-	-
7° Force India	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10/8	6/8	-	1/2	6/2	-	-	-	-
8° Toro Rosso	30	-	12/0	-	0/1	-	6/0	-	-	-	-	0/1	8/0	2/0	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Sauber	27	-	2/0	-	0/8	0/1	-	0/1	0/1	1/2	-	2/0	-	1/0	-	0/2	0/6	-	-	-	-	-
10° Williams	7	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2/1	-	-	-	-	-	-	-

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)  
Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

## CAMBIO GOMME

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

## GIRI IN TESTA

Hamilton 1°-53°





# Leclerc, F1 e le scommesse al

**CHARLES SAREBBE PIACIUTO AL DRAKE, SEMPRE INCLINE A CREARE CAMPIONI DAL NULLA. RIVIVIAMO I CASI PIÙ CLAMOROSI DI BIG F1 "MADE IN MARANELLO"**

di **Mario Donnini**

**C**on Charles Leclerc la Ferrari fa la pace con una delle sue più intime essenze: il gusto della scommessa al buio. Ossia la tendenza a puntare su un pilota privo di curriculum robustissimo, ben fornito e tornito nella massima formula, dal nome ancora sconosciuto ai più e soprattutto a quelli con preparazione motoristica da telegiornale.

Di più. Se andiamo a fare due conti e escludiamo i casi in cui la Rossa si è trovata a dover scegliere un pilota sostituendo un infortunato o un giubilato per separazione consensuale o meno, Charles salta all'occhio perché nell'era moderna appare quello dal viatico al momento più esile e volatile, quand'anche le belle figure per lui non stiano certo mancando, nel corso della prima stagione completa in F1 alla Sauber-Alfa Romeo.

Eppure, facendo una botta di conti, perfino Felipe Massa, approdato alla Ferrari nel 2006, al suo attivo aveva tre stagioni piene nel mondiale, anche lui con la Sauber e maggior gloria - con un paio di quarti posti come migliori risultati -, più un'annata vissuta a fare il collaudatore della Rossa quando ancora i test erano liberi e di chilometri a Fiorano e altrove se ne potevano inanellare tanti.

Massa e Leclerc di cose in comune ne hanno una, poi ce n'è invece un'altra che li distingue nettamente. Sia Felipe che Charles quando sono promossi alla Rossa godono dell'appoggio della protezione e del supporto manageriale di Nicolas Todt, figlio di Jean, dal 23 ottobre 2009 Presidente della Fia. Ma il monegasco, a differenza del brasiliano, occhio, non parte per fare il gregario.

Anzi, diciamo che sulla carta vanta l'elasticità mentale e la buona volontà sufficienti all'occorrenza per mettersi a disposizione della squadra, ma dal punto di vista politico-strategico non vie-



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



ARTEFICE DELLA RICERCA ESASPERATA SUI MOTORI AD ALTA POTENZA SPECIFICA, ENZO FERRARI SEPPE ESSERE ALTRETTANTO CREATIVO SCOMETTENDO SU PILOTI ANCORA NON CONSACRATI DALLA FAMA. FINENDO COSÌ PER LO SCOPRIRE TANTI CAMPIONI QUASI DAL NULLA, IN QUANTO PILOTI GESTIBILI E A BUON MERCATO. PER QUESTO LA SCELTA DI LECLERC L'AVREBBE SENZ'ALTRO APPROVATA

# ferrari louio



## CHARLES INSERTO IN UNA NOBILE SCIA

Leclerc, sopra, con la Rossa in prova nel 2017, è il più recente tra i piloti allevati e scoperti dalla Rossa. A sinistra, Lauda nel 1974 con Montezemolo, nell'altra pagina Surtees nel 1964 e, in alto, il Drake

ne scelto come il classico portaborracce dichiarato ed eterno che deve starsene zitto e buono perché il caposquadra "is faster than you".

Così, mentre Massa fu promosso titolare in Ferrari per crescere e formarsi accanto a uno Schumi arrivato all'apice del blasone immaginabile, Leclerc fa il suo ingresso nell'abitacolo Rosso in uno dei momenti più delicati della carriera dell'attuale punta di diamante, Sebastian Vettel, peraltro a tutt'oggi ancora a quota zero titoli col Cavallino Rampante. In altre parole, negli ultimi dieci anni è la prima volta che la Casa di Maranello mette in macchina una giovane speranza non escludendo, anzi, auspicando, che possa un giorno andare veloce quanto se non di più del pilota di punta. Bingo.

Una bella sfida, affascinante e tale da regalare alla prossima stagione un motivo di interesse in più, tutto interno alla squadra più seguita e amata dagli appassionati, anche a prescindere da quelli che saranno i risultati del suo sempiterno e vibrante confronto con il rivale archetipico e turboibrido per eccellenza, la terrificante Mercedes targata Hamilton, con Bottas nelle vesti di miglior attore non protagonista.

## Leclerc e la strizzata d'occhio alla storia

La presenza di Charles Leclerc, tuttavia, se inserita all'interno di una disciplina universitaria immaginaria, che potremmo definire storia del ferrarismo comparato, diviene stupendo esempio di citazionismo e continuità della specie.

Perché la Ferrari - che come Casa nasce nel 1947, un anno prima di Tex Willer, ma in veste di Scuderia è attiva dal lontano 1929, facendo correre all'inizio sia auto che moto -, è da sempre fucina luminosa di gestione razionalizzata delle risorse economicamente scarse e di soluzioni tecnologiche alternative.

A parte il periodo dell'anteguerra in cui Enzo Ferrari diviene nostromo dell'Alfa Corse, ossia braccio agonistico della casa di Arese, l'Uomo di Maranello si cimenta instancabile ogni volta nella più intracutanea e ansiogena delle sfide: quella di confrontarsi contro squadre e piloti ufficiali dotati di mezzi assai più supportati, riuscendo a essere competitivo, possibilmente a vincere e a tornare a casa avendo i conti sotto controllo.

In uno scenario del genere comprare a carissimo prezzo il migliore non è mai l'opzione preferenziale. Non a caso i rapporti con Tazio Nuvolari non sono mai facili, divenendo spesso tesi se non tempestosi e la collaborazione sempre più stretta fra i due sfocia in un - pur non definitivo - divorzio, perché la convivenza di due personalità da maschio Alfa (non Romeo) sarebbe sfociata o nell'acquisizione della Ferrari da parte di Nuvolari o nell'uscita di scena di Nuvolari salutato da Ferrari e proprio la seconda di queste ipotesi accadde.

Non è certo un caso che Enzo Ferrari s'innamora da subito del concetto di scommessa al buio. Cioè della facoltà di puntare su un pilota ancor giovane e sconosciuto, nel quale il boss riesce a



intravedere prima di chiunque altro capacità che lo condurranno a essere campione celebrato. Col gran vantaggio di risultare malleabile, a lungo gestibile e d'esser allevato in casa, quindi costando poco, praticamente una merendina, se paragonato all'ingaggio di un campione celebrato, ombroso, avido e pure esigente.

**La tradizione dei campioni venuti dal nulla**

Ecco, amare e tifare Ferrari non è, auspicabilmente, una mera e superficiale quanto ovvia scelta paranzionalistica. No, scegliere il Cavallino Rampante significa anche gustare e sublimare parti nobili, fondanti e elettivamente distinguenti della sua intima e lunghissima storia.

Due tra tutte e su tante: la capacità di far nascere piloti e cicli tecnici con un furore creativo senza pari, stravolgendo a proprio favore una realtà che la vedrebbe in realtà partire perdente.

Quando nel 1950 nasce il mondiale di F.1 la Casa di Maranello affronta in pista la combinazione più terribile immaginabile nell'immediato dopoguerra, rappresentata dalle terrificanti, ultrasperimentate e redivive Alfetta, sulla carta imbattibili, condotte delle leggendarie e stagionatissime tre Effe: Farina, Fagioli e Fangio. Con quest'ultimo che sembra il più giovane e il meno blasonato dei tre, ma è notoriamente dotato e ben presto si rivelerà il più forte di tutti.

La Ferrari invece si muove a modo suo, con una lunga e incessante evoluzione tecnica dell'originalissimo motore V12 che la vedrà giungere in poco tempo, ossia neanche due stagioni, dalla 125 alla 275, per passare alla 340 e approdare alla 375, monopoisto della prima vittoria della Scuderia in una gara iridata grazie a José Froilán González, il meno noto degli argentini, ma tosto e veloce come pochi, nel Gran Premio di Gran Bretagna 1951.

E al suo fianco ecco crescere e eccellere un giovane dal cognome leggendario ma ancora acerbo: Alberto Ascari, che diventerà il primo iridato ruspanne, pret a porter e autoprodotta da Enzo Ferrari, ex centauro messo alla prova con l'Auto Avio Costruzioni 815 già nella Mille Miglia del 1940, poi passato alla Maserati, quindi tornato a Maranello, per esplodere nel mondiale F.1 quand'esso abbraccia il regolamento minimalista F.2, con la 500 che vince tutto nel biennio 1952-1953, portando al Cavallino i primi due titoli iridati. E non è un caso. Tutto torna.

**La rabbia con Fangio, la quiete con Hawthorn**

Il resto della storia conferma la faccenda. Ferrari si trova bene, benissimo, con ragazzi che sa forgiare, agitare, gestire e sublimare, non raramente purtroppo in pista a prezzi anche dolorosi e involontariamente estremi, mentre fa fatica e soffre moltissimo la convivenza, in quelle rarissime volte che capita, con un campione già acclamato.

Il caso di Fangio nel 1956 è emblematico. La convivenza porterà sì alla vittoria nel mondiale, ma culminerà con una separazione dagli strascichi tempestosi. Non solo l'argentino passerà all'odiata rivale Maserati ma nella sua autobiografia scritta poco dopo, a fine carriera, giovandosi della mano amica e della lingua mordace del suo manager, il com-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



mentator Giambertone, "El Chueco" criticherà e tratterà Ferrari come mai nessuno l'aveva attaccato prima, costringendolo a una puntuale e caustica difesa che arriverà poco dopo, nell'autobiografia del Drake. Ma il concetto resta. Comprare un campione acclamato costa tanto all'inizio e troppo alla fine, perché la storia ha bei momenti ma prezzi economicamente sanguinosi e finisce in cagnara.

**Ferrari batteria d'allevamento per iridati**

E così Enzo Ferrari risparmia negli anni successivi soldi e bile, orientandosi su scelte che lo vedono più talent-scout che compracampioni. Non è un caso che porti al mondiale Mike Hawthorn prima, nel 1958, e Phil Hill poi, nel 1961, all'indomani della scomparsa di von Trips, a Monza in un tragico incidente con Clark trasformatosi in apocalisse.

La stessa ascesa iridata di John Surtees, col primo titolo dell'era Forghieri - un'altra scommessa al buio, quella col neolaureato Mauro, figlio di Reclus, mago dell'officina - rappresenta un salto nel nulla





messo a segno tra l'incredulità generale.

È vero, il Figlio del Vento già pluriridato su due ruote è un buon manico, eppure nessuno sulla carta lo immaginerebbe capace di beffare al fotofinish, in un finale drammatico, campioni quali Graham Hill su Brm e Jim Clark su Lotus. Invece succede eccome in Messico 1964 e Surtees diventa il primo e l'unico a vincere mondiali in moto e in F.1.

Come sempre sotto la regia di Enzo Ferrari, il quale si conferma più visionario, telescopico e fecondo di un regista tedesco sotto la Repubblica di Weimar.

#### Il senso della sfida

Tutta la storia della Ferrari ante-Fiat e immediatamente post-Fiat è continua sfida a cercar piloti buoni quasi fossero pepite sorprendenti e inattese sul letto di torrenti che non draga nessun altro. Facendo poi scoppiare puntualmente la febbre dell'oro. Dagli Anni '60 all'inizio dei '70 i due che bisognerebbe ingaggiare sono britannici, inglese l'uno Stirling Moss, e scozzese l'altro, Jackie Stewart. Ma co-



#### GRANDI SCOPERTE DEL CAVALLINO

La Ferrari si è spesso caratterizzata per allevare i suoi cavalli di razza.

Sopra, Phil Hill davanti a von Trips, nel 1961, anno in cui, in alto, Baghetti debutta e vince con la Rossa nel mondiale F.1 al Gp di Francia e Ricardo Rodriguez in qualifica è tra i primi da teenager al Gp d'Italia a Monza, nell'altra pagina, dove si nota il busto di Hawthorn, iridato nel 1958. Sotto, Regazzoni nel 1970, al centro Ickx nel 1968 e, sopra, nella foto grande, Villeneuve nel 1977

stano tanto, troppo, roba da farsi venire l'orticaria. Alla fine con Moss si quadra il cerchio, assicurando una semi-succursale inglese originalissima per le monoposto Ferrari in chiave 1962, trasformandolo in un pilota ufficiale a gestione agonistica privata, ma poi l'incidente di Goodwood rovina tutto e per sempre.

Quanto a Stewart, vuole troppo, punto. Con la Rossa correrà solo nel finale del mondiale marche 1967, contribuendo a vincere il titolo sulla bellissima P4. Be', meglio che niente. Ma ancora una volta negli anni successivi le vere gioie arrivano da scommesse al buio. A parte le tragedie di Bandini e Giunti, prima Gianclaudio Regazzoni e poi Nikolas Lauda sono altri due esempi di grandi resi tali e anche intravisti anzitempo dal Drake.

Il rookie Clay vincerà a Monza 1970 al suo quinto Gp in F.1. Lauda, approdato a Maranello col più squalificante degli score immaginabili - due punti su 28 Gp disputati, cioè aritmeticamente parlando apparentemente roba mica da Ferrari, quasi un mezzo paracarro -, è secondo al primo Gp con la Rossa, Argentina 1974 e vince il quarto, in Spagna.

#### La scoperta di Villeneuve

La storia, quando tramonta il rapporto con Lauda, baciato da due titoli mondiali Piloti e infine dalla grana Parmalat, si ripete con lo sconosciuto canadese Gilles Villeneuve che è pilota di caratura mondiale solo nel giro delle motoslitte. Ma che ben presto assurgerà a esempio mitografato e mitizzato di generosità, spettacolarità e controllo di guida assoluto oltre che di fedeltà alla causa e corretta dignità agonistica. Coacervo di valore e valori che esalteranno sia il Drake che Gilles addirittura indipendentemente dalla vittoria iridata che mai arriverà, causa l'incidente mortale di Zolder 1982. Resta il fatto che la scelta di Villeneuve, al di là dei risultati aritmetici, nel cuore e nell'anima dei ferraristi veri resterà per sempre, tra le scommesse al buio del Drake, la più vinta e la più entusiasmante di tutte.

#### E adesso Leclerc

E venire a sapere che Marchionne poco prima di morire aveva una mezza voglia di mettere in macchina Leclerc al posto del deludente Raikkonen, fa tanto pensare all'esordio improvviso e precipitoso di Gilles a fine 1977 a Mosport e al Fuji, al posto del neoiridato ma dimissionario Lauda. Dai, meglio carezzarla così, la realtà, senza aggiungere altro.

Non è una storia fedelmente e burocraticamente cronoragionieristica, questa, ma una ricognizione sul filo dell'emotività, incentrata su una filosofia speciale, un modo d'essere, uno stile d'affrontare le corse e la vita.

Perché Enzo Ferrari ebbe la gioia più grande creando bolidi vincenti nonché il dolore più immenso perdendo un figlio. Poi in modo psicanaliticamente paraisarcitorio e pensativo passò tutta la restante parte della sua vita a concepire dal nulla campioni quasi fossero meravigliose creature inattese e dolcemente quanto teneramente consolatorie.

Solo saperti idealmente su questa scia, rende il tuo arrivo bellissimo, Charles Leclerc. ●

# Ogier è una roccia

SEB ROMPE IL DIGIUNO, METTE TUTTI ALLE SUE SPALLE IN GALLES E SI PORTA A MENO 7 DA NEUVILLE. TANAK KO. MA LA TOYOTA CON LATVALA E LAPPI (FINITI ENTRAMBI SUL PODIO) ALLUNGA NEL COSTRUTTORI

di Marco Giordo

**D**EESIDE - "La super opération" di Ogier è finalmente andata a buon fine, al quarto tentativo, ma dopo ben sei mesi di astinenza. L'ultima volta Sébastien c'era riuscito ad inizio aprile ad Ajaccio. In un solo botto il driver di Wilson vincendo in Galles la sua quarta gara stagionale, la 44a della sua carriera, ha ridotto di ben 16 punti il suo distacco da Neuville che ora lo precede in classifica di soli 7 punti. Alla fine il Rally Wales GB ha premiato il campione ritrovato, il penta iridato al quale da un po' di tempo non ne girava più bene una. Nelle lande gallesi il driver transalpino ha dunque riaperto il mondiale a suo favore, nonostante Jari-Matti Latvala abbia saputo tenergli testa nelle battute finali dopo una gara davvero equilibrata in cui l'incertezza è durata sino alla fine. Nella power stage di Gwrydir, anticipata stavolta al mattino, il 33enne pilota finlandese aveva infatti tentato il colpaccio, mettendo finalmente in mostra la sua classe battendo tutti di prepotenza e strappando per 3"6 la leadership a Ogier a tre crono dal termine. Ma stavolta Séb non ha mollato e ha passato di slancio Latvala nelle battute finali aggiudicandosi la gara per 10"6. «Ci tenevo particolarmente a vincere qui - ha commentato il pilota transalpino all'arrivo -. È stata una gara in cui ho sempre dato il massimo per tutti e tre i giorni ed alla fine il risultato è arrivato, l'impegno è stato premiato. Abbiamo recuperato punti importanti e siamo pronti lì a giocarcela con gli altri nella bagarre finale. Ora può succedere davvero di tutto. Mi dispiace per Tanak, Ott è stato davvero sfortunato visto che era stato il più veloce per un giorno e mezzo. Ora andiamo in Catalogna, ma adesso godiamoci questa vittoria che è arrivata al momento giusto».

#### La gara

L'appuntamento gallese è stato come sempre molto combattuto, con una prima tappa classica caratterizzata da nebbia e pioggia che hanno reso le speciali viscido e fangose come da copione. Ott Tanak ha così subito preso il largo sulla sua Toyota Yaris aggiudicandosi ben cinque delle otto pro-







fotografie BETTIOL

## AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**  
Ford Fiesta Wrc  
in 3.06'12"5
- 2 Latvala-Anttila**  
Toyota Yaris Wrc  
a 10"6
- 3 Lappi-Ferm**  
Toyota Yaris Wrc  
a 35"1



## ANCORA TUTTO APERTO A 2 GARE DALLA FINE

Dopo sei mesi di astinenza, Sebastien Ogier ritrova la vittoria e si rilancia nel Mondiale 2018. Il 5 volte iridato approfitta del ko di Tanak e delle difficoltà di Neuville e si porta a 7 punti dalla vetta del Mondiale Piloti occupata dal belga della Hyundai quando mancano due gare alla fine

ve in programma. Il pilota estone ha chiuso la prima giornata della prova britannica con 28"8 di vantaggio su Thierry Neuville, rallentato al mattino da un fastidioso sottosterzo, seguito subito dietro in classifica dalle altre due Toyota di Lappi e Latvala e a 38"2 dalla Ford Fiesta di Sébastien Ogier, attardato in mattinata da problemi al cambio. Poi nella seconda tappa Tanak ha controllato i suoi avversari sino a metà giornata, portando il suo vantaggio ad oltre 40" su Ogier che era risalito al secondo posto, con subito dietro Latvala e Lappi. Neuville invece era nono staccato di un minuto e mezzo, dopo essere uscito largo in una curva al mattino a Sweet Lamb perdendo 51". E proprio nella seconda speciale pomeridiana, sul secondo passaggio nella speciale icona di Sweet Lamb rivelatasi più che mai decisiva in questa gara, si verificava il colpo di scena che cambiava il volto alla kermesse gallese e probabilmente a questo mondiale. Tanak a circa 3 km dallo start dopo un tratto in salita, atterrando dopo un salto rompeva il radiatore ed era costretto a fermarsi per non danneggiare il motore della sua Yaris. Ogier diventava così d'improvviso il nuovo leader, dopo una tappa iniziata tutta all'attacco coronata da due scratch a Myherin, incalzato dalle due Toyota di Latvala e Lappi che chiudevano alle sue spalle la giornata staccate rispettivamente di 4"4 e 11"8, con il sorprendente Craig Breen quarto sulla Citroen C3 a 13"5. Nel finale allo sprint, nei 55,64 km della tappa conclusiva, la battaglia tra Ogier e Latvala era davvero appassionante come ai tempi della Volkswagen. È stato l'antipasto di quello che ci attende a Salou a fine ottobre, in questo finale di stagione che si preannuncia davvero fantastico.

#### Effetto Loeb nella corsa al Mondiale 2018?

E se a decidere il mondiale 2018 fosse l'effetto Loeb? Il nove volte campione del mondo sarà al via in Catalogna, e a Salou potrebbe tranquillamente inserirsi nella lotta per la vittoria, visto che tra l'altro nella prima tappa sulla terra partirà dietro in posizione favorevole, così come i suoi coéquipier Ostberg e Breen. Soprattutto il Cannibale, ma anche i suoi compagni di squadra, potrebbero dunque togliere punti importanti e pesanti ai tre contendenti per il campionato, visto che l'anno scorso Kris Meeke vinse a mani basse con la Citroen C3 il Catalunya. Insomma per vedere i titoli di coda di questo campionato bisognerà attendere la trasferta australiana in programma tra un mese.

Dal Galles sono venuti fuori due importanti segnali. Il primo è che la Toyota Yaris si è confermata la vettura in questo momento più forte del campionato, grazie anche ai suoi tre piloti che hanno sempre dimostrato di essere davvero al top sui viscidati sterrati gallese, rimanendo in testa per due terzi della gara. Un segnale forte e chiaro soprattutto in ottica titolo marche, ma occhio perché a Salou e a Coffs Harbour sarà battaglia vera, anche se visto il distacco salito a 22 punti tra Neuville e Tanak, l'estone ora è quasi fuori dai giochi. La storia passata ci ricorda però che in queste situazioni anche il minimo dettaglio può essere decisivo. Ecco perché fare oggi un pronostico su chi la spunterà nella volata finale tra Neuville, Ogier e Tanak è davvero impossibile. ●



fotografie BETTIOL

## RAFFORZATA LA LEADERSHIP NEL MONDIALE

# Toyota non perde la testa

È stata una delusione potente per Tommi Mäkinen lo stop di Tanak a Sweet Lamb. «Ott stava davvero andando bene ed è stato un vero peccato che si sia dovuto fermare - ha commentato il team principal della squadra nipponica - Si è rotta la slitta e poi il radiatore, lo abbiamo verificato dopo un controllo approfondito sulla vettura (lo stesso inconveniente si era verificato in Sardegna ndr) ma non sappiamo il perché. Se necessario ora apporteremo quanto prima alla Yaris le dovute modifiche. Sono contento invece per la grande gara di Jari-Matti ed Esapekka, che con la loro formidabile prestazione hanno consolidato la nostra leadership nel mondiale marche nei confronti della Hyundai». Dal canto suo Ott Tanak era ovviamente un po' sconsolato a fine gara. «Avevamo preso il ritmo giusto e stavamo gestendo - ha commentato - poi a Sweet Lamb abbiamo danneggiato il radiatore ed è cambiato tutto, anche in ottica mondiale. E così ho pensato solo ai punti della power stage e ne sono arrivati quattro. Peccato per questo risultato, sappiamo che per il titolo ora è tutto molto più difficile ma niente è impossibile. Noi comunque daremo il massimo sino alla fine, perché non abbiamo niente da perdere».



# Wilson: «Bello vincere in casa»

«ORA CI GIOCHIAMO IL TITOLO» DICE IL BOSS DI MSPORT CHE VEDE MOLTE OMBRE SUL FUTURO DEL SUO TEAM. ECCO PERCHÉ

## TANAK, GALLES DA DIMENTICARE

Galles da dimenticare per Tanak out quando era al comando. Sotto Latvala e Lappi finiti alle spalle di Ogier che hanno regalato punti pesanti alla Toyota nel Mondiale Costruttori



**M**alcolm Wilson è al settimo cielo alla fine della corsa. «Ci tenevamo particolarmente a vincere la gara mondiale di casa – ha commentato – e ci siamo riusciti grazie ad una splendida prestazione di Sébastien Ogier. Ora andiamo a giocare il titolo in Spagna e in Australia». Ma alla vigilia della gara il team principal della MSport era di ben altro umore, e si era sfogato con un gruppo di giornalisti. Con il suo proverbiale self control britannico aveva confessato che poteva anche dire stop alla sua avventura nel mondiale. Poi Wilson grazie anche alle performance di Ogier si è rasserenato, ma è chiaro che per il suo team la strada oggi è in salita più che mai, visto che ha perso due piloti del calibro prima di Tanak e poi dall'anno prossimo di Ogier e che mancano gli sponsor. «La verità è che vogliamo restare nel mondiale e continuare a correre come abbiamo sempre fatto in questo campionato – ha detto il manager inglese a Deeside –. Oggi come oggi però troppe cose sono cambiate e devo guardare i bilanci della mia azienda. In pratica non vendiamo più vetture, ciò significa che abbiamo avuto un calo di fatturato di cinque milioni di sterline (circa 5.7 milioni di euro) a fronte di oltre due milioni di sterline (circa 2.3 milioni di euro) l'anno che investiamo in test di sviluppo. Tutto questo perché le nuove Wrc Plus non hanno mercato (Wilson ne ha venduto solo due una a Bertelli e l'altra a Ostberg ndr), e anche perché con la R5 le cose non vanno più come prima perché le vendite sono calate vista la concorrenza della Skoda ed ora anche della Volkswagen. Eppure la nostra Fiesta R5 è sempre competitiva, qui in Galles abbiamo anche vinto delle speciali con Camilli. Stiamo comunque lavorando a Cokermonth dove il nostro ingegnere Bruno Fernandes sta preparando la nuova R5, che esordirà a luglio del prossimo anno. Alla fine per noi l'unico programma positivo è oggi lo Junior con la Fiesta R2 ma non basta, se non troviamo uno sponsor importante nonostante l'aiuto tecnico della Ford Performance, per noi il futuro si annuncia davvero sempre più in salita». ●

# Lappi in Citroen

**ESAPEKKA SARÀ COMPAGNO DI SQUADRA DI OGIER. MEEKE PIACE A TOYOTA. FORD PER BREEN-EVANS-SUNINEN**

**I**l mercato gira intorno al nome del compagno di squadra di Sébastien Ogier, ma ormai è chiaro che sarà Esapekka Lappi ad affiancare il pentacampione del mondo sulla seconda Citroen C3. L'annuncio dell'ingaggio del finlandese sarà dato quasi certamente prima del Catalunya. Pierre Budar ha poi detto in Galles che al momento sono previste solo due vetture nel 2019 e che le trattative con gli sponsor Abu Dhabi e Red Bull (notoriamente l'energy drink austriaco è da sempre partner di Ogier) non sono state ancora chiuse. Ci potrebbe essere quindi una terza vettura ma solo in alcune gare con un pilota pagante, come Al Qassimi o Ostberg. In M-Sport potrebbe invece accasarsi Craig Breen che non sarà confermato dalla Citroen. I giochi sono praticamente fatti con il team di Wilson, che continuerebbe con una linea verde con Teemu Suninen e quasi sicuramente Elfyn Evans. Continuerà invece in Toyota Jari-Matti Latvala, che ha rinnovato con Tommi Makinen ed affiancherà Ott Tanak che ha un altro anno di contratto con i

giapponesi con un'opzione per il 2020. Con Tanak e Latvala sulla terza Yaris ci sarà quasi sicuramente il redivivo Kris Meeke, l'accordo tra le parti c'è e potrebbe essere ufficializzato già prima della Catalogna. La Toyota punta forte quindi a ben figurare anche nel 2019 con una formazione di altissimo livello, così come la Hyundai. La squadra coreana oltre a Neuville e Mikkelsen schiererà di sicuro Sordo con un programma part time come quello di quest'anno, mentre Paddon ha alle sue spalle la Hyundai New Zealand che spinge per una conferma anche per lui part time nel 2019. Infine la Skoda, di sicuro sulla Fabia ufficiale ci sarà il baby prodigio Kalle Rovanpera, mentre sul nome del secondo e terzo pilota della casa boema ne sapremo di più quanto prima. ●



fotografie BETTIOL



## NEUVILLE CHIUDE AL 5° POSTO

Ancora una volta un errore ha compromesso la gara del leader del Mondiale Piloti Neuville, sopra, che ha chiuso al 5° posto assoluto dietro anche a Breen con la Citroen, sopra

## UN'ALTRA GARA DA DIMENTICARE

### Hyundai scivola sul fango

La prende a scherzare Thierry Neuville alla fine della seconda tappa davanti ai microfoni della tv. «In Turchia ero primo io e mi sono dovuto fermare, poi è passato in testa Ogier e gli è successa la stessa cosa, così come qui in Galles è capitato a Tanak. Insomma la vita diventa dura per chi è in testa alle gare in questo mondiale». Poi Neuville parla della sua gara molto serenamente. «Torniamo a casa con 12 punti, non potevamo fare di meglio visto quell ci che è successo, mi sono girato per un mio errore e l'abbiamo pagata a caro prezzo. Siamo comunque ancora in testa ed in piena bagarre per il titolo». Michel Nandan fa anche lui una disamina serena della gara. «Thierry è uno che sbaglia davvero poco e stavolta gli è capitato. Sono cose che succedono, guardiamo alla parte positiva visto che è riuscito a portare a casa un bel po' di punti conservando la leadership del campionato. Sono due gare che ci gira male, speriamo il vento cambi subito a nostro favore in Catalogna».



# Riflettori accesi sui rilevatori di velocità

Gli ingegneri di UnicusanoLab forniscono una breve panoramica su alcuni sistemi utilizzati e sul ruolo delle onde elettromagnetiche

**I** rilevatori di velocità sono degli strumenti in grado di misurare la velocità istantanea di un veicolo in transito. Esistono diverse tipologie di rilevatori di velocità basati su diversi principi fisici quali, ad esempio, rilevatori a fotocellula, auto-velox video, telelaser, sistemi SICVE o sistemi radar. I primi sono dotati di due fotocellule poste

ad una certa distanza l'una dell'altra che sono in grado di rilevare il passaggio di un veicolo e attivare/disattivare un timer. Nota la distanza tra le due fotocellule e misurato il tempo di percorrenza, è possibile calcolare facilmente la velocità del veicolo in transito. Tali sistemi sono spesso dotati di un ponte radio, operante a 26.6 MHz, collegato con una seconda pattuglia per la contestazione immediata dell'infrazione. I rilevatori radar, invece, basano il loro funzionamen-

to su un fenomeno fisico noto con il nome di effetto Doppler, dal nome del matematico e fisico austriaco Christian Andreas Doppler che per primo lo ha scoperto. Tali dispositivi emettono delle onde elettromagnetiche (in banda X, K, Ka o Ku) e sono in grado di rilevare il segnale riflesso dall'oggetto in transito. A causa dell'effetto Doppler, la frequenza del segnale riflesso è diversa da quella originale emessa dal radar e la variazione di frequenza  $f$  è direttamente proporzionale alla velocità con cui il veicolo si sta muovendo. Misurando  $f$  con sufficiente precisione, è possibile risalire alla velocità istantanea del veicolo. I due sistemi sopra descritti emettono delle onde elettromagnetiche che possono essere rilevate da un ricevitore esterno. I dispositivi che rilevano la presenza dei rilevatori di velocità e avvisano l'utente sono chiamati radar detector. Tali sistemi possono rilevare la presenza di un rilevatore di velocità che emette onde elettromagnetiche fino ad un chilometro di distanza. Tuttavia, essi sono illegali in molti paesi, compresi l'Italia, e il loro utilizzo è sanzionato.





Ancora un 2° posto nel Wrc3 per Brazzoli. A lato Suninen finito Ko. Sotto a destra Andolfi e in basso Rovanpera primatista tra le Wrc2

**Così al traguardo** Gara 11 del Mondiale Piloti e Costruttori Deeside-Llandudno (Gb), 4-7 ottobre 2018

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	in 3.06'12"5
2°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 10"6
3°	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 35"1
4°	Breen-Martin	Citroen C3 Wrc	IRL-GB	a 1'10"4
5°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 1'14"4
6°	Mikkelsen-Jaeger	Hyundai i20 Wrc	N-N	a 1'15"9
7°	Paddon-Marshall	Hyundai i20 Wrc	NZ-GB	a 1'18"4
8°	Ostberg-Eriksen	Citroen DS3 R5	N-N	a 1'21"6
9°	Rovanpera-Halttunen	Skoda Fabia R5	FIN-FIN	a 9'14"7
10°	Tidemand-Andersson	Skoda Fabia R5	S-S	a 10'48"9

# Brazzoli 2° in Wrc3

CON LA 208 R2 DELLA VIEFFE CORSE ENRICO SI PIAZZA ALLE SPALLE DI WILLIAMS

**S**ecundo posto di Enrico Brazzoli nel Wrc 3 sulla Peugeot 208 R2 della Vieffe Corse gommata Pirelli. «Mi sono divertito – ha commentato il driver piemontese – e mi è piaciuto davvero il mio approccio alla gara che è andata secondo i nostri piani. Tutto ha filato liscio, ora andiamo in Spagna con l'obiettivo di fare bene e di finire sul podio la nostra stagione nel Wrc 3».

**PROVE SPECIALI VINTE:** Tanak 6 su 23, Mikkelsen, Ogier 5, Latvala 4, Lappi 2, Ostberg e Neuville 1. **RALLY LEADER:** Lappi ps 1, Tanak da ps 2 a ps 15, Ogier da ps 16 a ps 19, Latvala da ps 20 a ps 21, Ogier da ps 22 a ps 23. **POWER STAGE:** 1. Latvala in 9'31"6; 2. Tanak a 0"8; 3. Ogier a 5"3; 4. Neuville a 5"7; 5. Lappi a 8"3. **I PRINCIPALI RITIRI:** Suninen (uscita di strada) ps 9.

## Mondiale Piloti

**POWER STAGE**

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

	MONTECARLO 25-28/1	SVEZIA 15-28/2	MESSICO 8-11/3	TOUR DE CORSE 5-8/4	ARGENTINA 26-29/4	PORTOGALLO 17-20/5	SARDEGNA 7-10/6	FINLANDIA 26-29/7	GERMANIA 16-19/8	TURCHIA 13-16/9	GALLES 4-7/10	SPAGNA 25-28/10	AUSTRALIA 15-18/11	TOTALE PUNTI
1° <b>Neuville</b>	10+4	25+2	8+3	15	18+5	25+4	25+5	2+2	18+1	0+5	10+2	-	-	<b>189</b>
2° <b>Ogier</b>	25+1	1+4	25	25+3	12+4	-	18+4	10	12+5	1+4	25+3	-	-	<b>182</b>
3° <b>Tanak</b>	18	2+1	0+5	18+1	25+2	-	2+3	25+5	25+4	25+3	0+4	-	-	<b>168</b>
4° <b>Lappi</b>	6	12+5	-	8+5	4	10+5	15	-	13+5	-	15+1	-	-	<b>104</b>
5° <b>Latvala</b>	15+2	6	4+4	-	-	-	6	15+3	-	18+2	18+5	-	-	<b>98</b>
6° <b>Mikkelsen</b>	0+3	15+3	12+2	6	10+3	-	2	1	8	10	8	-	-	<b>93</b>
7° <b>Sordo</b>	-	-	18	12	15	12+3	-	-	-	-	-	-	-	<b>60</b>
8° <b>Breen</b>	2	18	-	-	-	6	8	4+1	6+2	-	12	-	-	<b>59</b>
9° <b>Paddon</b>	-	10	-	-	-	-	12	12	-	15	6	-	-	<b>55</b>
10° <b>Suninen</b>	-	4	-	-	2	15+2	1	8	10	12	-	-	-	<b>54</b>

## Mondiale Costruttori

1° <b>Toyota Gazoo</b>	33	20	14	26	31	16	21	40	40	43	33	-	-	<b>317</b>
2° <b>Hyundai M.</b>	14	29	41	27	33	31	37	16	26	25	18	-	-	<b>297</b>
3° <b>M-Sport</b>	33	21	18	35	22	33	22	18	22	20	29	-	-	<b>273</b>
4° <b>Citroen AD</b>	18	28	25	10	12	18	18	24	6	10	18	-	-	<b>187</b>

**WRC3**  
Classifica: 1. Williams-Hall (Ford Fiesta R2) in 3.49'44"9; 2. Brazzoli-Beltrame a 4'38"5; 3. Lario-Hamalainen a 7'37"1; 4. Cook-Davis (Ford Fiesta R2) a 19'23"8 (tutti gli altri su Peugeot 208 R2).  
Campionato (dopo l'undicesima prova): 1. Bergkvist 86 punti; 2. Rådström 80; 3. Lario 83; 4. Franceschi 79; 5. Brazzoli 73.

foto: BETTIOL



# Andolfi gara in salita

IL PORTACOLORI DI ACI TEAM ITALIA RALLENTATO DA UNA FORATURA NELLA PRIMA TAPPA. È 8° IN WRC2

**G**ara in salita quella di Fabio Andolfi ed Emanuele Inglesi che alla fine hanno chiuso la loro avventura in Galles in 16ª posizione assoluta, ottavi di Wrc 2 sulla Skoda Fabia R5 di Motorsport Italia gommata Pirelli. Una gara quella del pilota ligure compromessa da una foratura dopo aver colpito una pietra in

piena traiettoria nella prima tappa nel passaggio pomeridiano prima della speciale di Brenig, un errore che ha fatto perdere all'equipaggio tricolore ben cinque minuti e diverse posizioni in classifica.

Il 25enne driver di ACI Team Italia è stato poi autore di una prova regolare ed in crescendo nella seconda tappa, ca-

ratterizzata dal quinto tempo ottenuto a Dyfi e nell'ultimo crono di Gartheiniog e dal sesto scratch e 16° tempo assoluto nel secondo passaggio nella prova icona di Sweet Lamb-Hafren. Poi nella giornata finale Andolfi ha vinto il primo passaggio a Great Orme e staccato il secondo scratch a Gwydir. «E' stato un rally come sempre molto impegnativo - ha dichiarato a Deeside il driver ligure - tra l'altro con una seconda tappa molto lunga e dura per la meccanica, visto che non c'era assistenza a metà giornata. Come il meteo è man mano migliorato è così cresciuto anche il nostro feeling con la Fabia. Nel pomeriggio di sabato quando il terreno si è asciugato molto, solo il sottobosco era umido e fangoso, siamo ritornati al set up che avevamo scelto dopo i test e ci siamo trovati bene. Alla fine ci siamo tolti anche la soddisfazione nella tappa conclusiva di vincere a Great Orme e di staccare il secondo tempo a Gwydir, ed ora pensiamo già alla Spagna. Dispiace davvero però il tempo perso venerdì, senza quella foratura e quei cinque minuti sarebbe stata tutta un'altra storia, avremmo finito a ridosso del podio». ●



## WRC2

Classifica: 1. Rovanpera-Halttunen in 3.15'27"2; 2. Tidemand-Adersson a 1'34"2; 3. Greensmith-Gelsomino (Ford Fiesta R5) a 2'13"6; 4. Huttunen-Linnaketo (Hyundai i20 R5) a 2'56"8; 5. Léfèbre-Moreau (Citroen C3 R5) a 4'35"4; 6. Pieniasek-Mazur a 6'20"1; 7. Tempestini-Itu (Citroen C3 R5) a 8'49"7; 8. Andolfi-Inglesi a 9'07"1; 9. Bulacia-Cretu a 10'45"0; 10. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 27'21"5 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato (dopo l'undicesima prova): 1. Kopecky 125 punti (campione); 2. Tidemand 108; 3. Greensmith 70; 4. Rovanpera 65; 5. Pieniasek 56; 6. Andolfi 50; 7. Veiby 45; 8. Heller 41; 9. Loubet 30; 10. Katsuta 29.

## Rovanpera primo centro

A UN ANNO DAL SUO ESORDIO NEL MONDIALE KALLE S'IMPONE NEL WRC2. TEMPESTINI CHIUDE SETTIMO

**D**EESIDE - Ad un anno dal suo esordio nel mondiale il baby terribile Kalle Rovanpera ha messo tutti in riga in Galles, correndo come al solito cioè come se per lui fosse un gioco sedersi su una R5 e giocarsela contro i migliori del mondo sugli insidiosi sterrati gallesi.

Roba da talenti puri, grazie anche alla calma che è decisamente una virtù innata dei finlandesi. Alla fine Kalle ha staccato il suo compagno di squadra Tidemand di un minuto e mezzo ed il locale Greensmith navigato dal nostro Alex Gelsomino di oltre due minuti. «Diciamo che mi sono divertito - ha commentato il giovane driver della Skoda - Abbiamo sempre migliorato e potevamo anche fare di più. Ora prepariamoci al Catalogna, dove disputeremo la nostra ultima gara iridata della stagione». Da segnalare il settimo posto di Tempestini sulla Citroen C3 R5, attardato da una foratura nella prima tappa. ●

## LATVALA

Se non è un record poco ci manca. Era infatti questa la 17ª volta consecutiva che Latvala ha preso il via in Galles, una gara che ha vinto due volte nel 2011 e 2012 al volante della Ford Fiesta Wrc.

## KKK

Al parco assistenza di Deeside c'erano stavolta Juha Kankkunen e Nicky Grist e la loro Toyota Celica del 1993 in qualità di ospiti degli organizzatori gallesi, come uomini immagine dei "Rally Legends" che hanno corso al volante delle vetture campioni del mondo del passato.

## CALENDARIO

Giovedì prossimo si terrà a Parigi una riunione straordinaria della WRC Commission nella quale verrà votato il calendario del mondiale 2019 che sarà poi ratificato il giorno dopo dal Consiglio Mondiale. A priori, salvo sorprese, dovrebbero essere 14 le prove in calendario con le "new entry" Cile e Giappone e l'esclusione della Corsica.

## PREZZI

Il Rally Pass per assistere al Wales Rally costava 99 sterline, circa 120 euro, mentre il prezzo per assistere ad una singola prova speciale era di 30 sterline (35 euro).

## GALLES OK

Grazie al bel tempo del sabato c'era stavolta molto più pubblico sulle prove speciali ed anche al service park ricavato nella zona industriale di Deeside. La prova britannica si svolgerà anche l'anno prossimo nel nord del Galles, una bella corsa in cui resta sempre da migliorare il format della gara. Il sabato infatti i piloti sono rimasti in macchina ben 14 ore senza assistenza a metà giornata, che li ha costretti a gestire vetture e pneumatici a loro disposizione per 150 km cronometrati.

# Effetto Legend

IL PROSSIMO WEEK END A SAN MARINO C'È IL GRANDE SHOW DEI RALLY VECCHIO STILE. MEEKE, BREEN E HIRVONEN LE STELLE DEL 2019. ANCORA UNA VOLTA IL MENÙ PROPOSTO È DAVVERO RICCO

di Leo Todisco Grande

**R**allylegend è come la mitica Settimana Enigmistica, quella con il claim che recitava "la rivista che vanta innumerevoli tentativi di imitazione". Proprio come l'evento sammarinese, che torna nella sua classica data di metà ottobre, dall'11 al 14, e che ha visto fiorire, in tutta Europa, decine di manifestazioni similari, ricalcandone a volte, piuttosto sfacciatamente, anche la denominazione. Ma gli appassionati sanno che solo nella Repubblica di San Marino trovano il vero, l'autentico Rallylegend, che la fantasia sfrenata e le idee vulcaniche di Vito Piarulli e Paolo Valli, in cabina di regia, rendono, ogni anno, invitante e indimenticabile. Un esempio? Kris Meeke viene appiedato, a stagione mondiale in pieno svolgimento, da Citroen. Un duro colpo per il fuoriclasse britannico, che si è visto offrire da Rallylegend l'occasione per tornare al volante, in un evento con visibilità internazionale. Accettata al volo da Meeke. Sarà proprio lui una delle stelle della edizione 2018, una occasione imperdibile per gli appassionati e per i tanti estimatori del veloce inglese. Che sarà, tra le spettacolari Legend Stars, con una Ford Fiesta Wrc. Con Meeke, che avrà Derek Brannigan alle note, saranno al via altri "super-ospiti". Spiccano, tra questi, Mikko Hirvonen, Craig Breen e Gustavo Trelles, punte di diamante di un elenco degli iscritti ricco di grandi vetture della storia dei rally e con tanti nomi di prestigio dei rally di ieri e

di oggi. Craig Breen, ufficiale Citroen nel Mondiale Rally, con Scott Martin alle note, e Mikko Hirvonen, uno dei massimi protagonisti del Mondiale Rally dal 2006 fino al 2014, saranno in gara tra le World Rally Car a Rallylegend. Breen avrà a disposizione una Citroen C4 WRC del 2004, vestita nei colori ufficiali dell'epoca, mentre Hirvonen, con Jarmo Lehtinen alle note, sarà al volante di una Ford Focus Wc del 2007. Due campioni di razza, due beniamini dei fans dei rally, due debuttanti in assoluto a Rallylegend: la presenza di Breen è stata resa possibile grazie alla collaborazione di Citroen, che ha dato il benessere alla operazione.

È invece un grande "aficionado" di Rallylegend l'esuberante Gustavo Trelles, imbattibile nel campionato iridato Produzione da metà Anni '90 a seguire, presente anche quest'anno con il fido Jorge Del Buono alle note, con una Toyota Celica St 205. Insieme a loro, impegnati nel rally, fulcro dei 4 giorni di "full immersion" nella storia e nella attualità di uno sport bellissimo, tanti campioni nazionali, tanti personaggi, tanti equipaggi appassionati, con macchine bellissime e storicamente importanti, provenienti da ventidue Nazioni diverse. Come il pubblico, eterogeneo, multilingue, colorato che affollerà Rallylegend Village, vero e proprio Paese dei Balocchi da rally, dove vivere l'evento fianco a fianco con i miti dei rally.



## MOSTRI NELLA NOTTE

Il fascino della notte con i mostri che hanno fatto la storia della specialità. Anche la sedicesima edizione di Rallylegend si annuncia davvero spettacolare e piena di motivi di interesse



**"Tony", "Vuda" e Tognana**

Il rally è di certo il momento centrale di Rallylegend. Lo è stato fin dalla prima edizione, nel lontano 2003. 15 anni sono trascorsi dall'avvio di un'idea nuova, rivoluzionaria e imitatissima. E Rallylegend si è evoluto e continua ad evolversi. Molti campioni, soprattutto quelli non più giovanissimi, non sono più disposti a misurarsi con il cronometro, i collezionisti sono sempre più restii a rischiare i loro gioielli a 4 ruote nella competizione? Ecco i "Legendary moments", una delle novità del palinsesto 2018, che promette di essere uno dei poli di grande attrazione, anche per il futuro.

Campioni che hanno fatto la storia dei rally tornano ed esibirsi, per il pubblico, sulla prova spettacolo, al sabato e alla domenica, con le macchine legendarie che li hanno aiutati nelle loro imprese più importanti. Traversi a go-go, numeri di alta scuola di fuoriclasse indimenticabili.

Protagonisti, quest'anno, saranno "Tony" Fassina (campione italiano rally 1976, 1979, 1981 e campione europeo 1982) con la Lancia Stratos con la quale, nel 1979, stupì il mondo vincendo, da pilota privato, il rally Mondiale di Sanremo, Adartico Vudafieri, "Vuda" per i fans, (campione italiano rally 1978, 1980, 1984, campione europeo 1981) che ritroverà la Fiat 131 Abarth e Tonino Tognana (campione italiano rally 1982), che tornerà al volante della Ferrari 308 GTB, con la quale disputò quasi tutta quella stagione vittoriosa, prima di passare, nel finale, alla neonata Lancia 037.

**Il fascino Historic**

Sono le regine di Rallylegend, le vetture storiche. Spiccano le più "anziane", la Steyr Puch dell'austriaco Moessler e la Ford Lotus Cortina di Nothdurfter, entrambe del 1965. Come la Renault 4GTL, con cui il portoghese Pinto Dos Santos ha frequentato il Mondiale Rally anni fa. I sammarinesi Davide Cesarini (Ford Escort Rs) e Stefano Rosati (Talbot Lotus) sono tra i favoriti per la vittoria. Da ammirare anche la Lancia 037 di Claudio Covini, la Audi Quattro del lettone Ivars Velme, protagonista nei rally storici del suo Paese, e le Fiat 124 Abarth di Bazzocchi e Bertelli, le insolite Lada e le sempre affascinanti Ford Escort RS.

**Sfida Trelles-Bedini tra le "Myth"**

Si sono incrociati, seppur sporadicamente, nel Mondiale Rally di metà anni novanta, entrambi impegnati nel Produzione iridato. E a Rallylegend si ripete la sfida tra l'uruguayano Gustavo Trelles (Toyota Celica St 205), più volte campione del mondo, e il modenese Piergiorgio Bedini, che in realtà le soddisfazioni più grandi se le è tolte nel Campionato Europeo e in Italia. Anche lui su Toyota Celica, avrà a fianco Faustino Mucci. Tra i pretendenti alla vittoria a Rallylegend, Salvatore Riolo (Subaru Legacy), più volte vincitore a San Marino, Marcello Colombini, pilota locale sempre protagonista con la BMW M3, Simone Romagna (Lancia Delta 16V), vincitore di categoria lo scorso anno. Citazione d'obbligo per Marco De Marco (Subaru Legacy), presente a tutte le edizioni di Rallylegend, e per Flaviano Polato, immancabile con la piccola e grintosa Fiat 126.



**MEEKE TORNA AL VOLANTE**

Messo alla porta da Citroen nella stagione in corso, Kris Meeke torna al volante proprio a Rallylegend: a San Marino avrà a disposizione una Ford Fiesta Wrc

**"Wrc-Kit Car" di lusso a Rallylegend**

Con Hirvonen e Breen al via, la categoria "World Rally Car-Kit Car" sarà uno dei poli di attrazione. Tra i piloti di casa nostra, Luca Pedersoli (C4 WRC) e "Dedo" De Dominicis (Impreza WRC) vorranno di certo inserirsi nella lotta al vertice tra questi "big". Sono più di una quindicina le Wrc al via, e si va dalle





prime Peugeot 206 Wrc e Toyota Corolla di fine Anni '90, fino alle Ford Focus Wrc e Citroen C4 del 2008.

#### Legend Stars

Nella categoria senza cronometro, ma con tanta adrenalina, si preparano a dare spettacolo macchine da sogno e piloti provenienti da tutta Euro-



# Martini Racing

## 50 anni da corsa

SI CELEBRA IL MEZZO SECOLO DI VITA NELLE COMPETIZIONI DI UN MARCHIO SIMBOLO. UNA BELLA STORIA INIZIATA NEL 1968

**U**na bellissima, ricca e prestigiosa storia, lunga mezzo secolo, verrà celebrata a Rallylegend. La scelta di Martini Racing di festeggiare un così importante traguardo, cinquanta anni di motorsport, è stata accolta con grande orgoglio dallo staff di Rallylegend, un evento nell'evento che verrà festeggiato in grande.

Una ventina di macchine leggendarie, tutte griffate Martini Racing, racconteranno, con le loro affascinanti carrozzerie, a Rallylegend Village, il percorso vincente del marchio nel motorsport. Una presenza dinamica, con alcune vetture impegnate in gara a Rallylegend e poi, tutte insieme, nelle suggestive parate, nella prova spettacolo, che si preannunciano di formidabile impatto. Anche perché

al volante di alcune di queste, a Rallylegend, ci saranno campioni del calibro di Miki Biasion che, proprio quest'anno, festeggia il trentennale del primo dei suoi due titoli iridati, di Juha Kankkunen, quattro volte iridato rally, di Markku Alen, amatissimo ancora da tanti

fans, di Andrea Aghini, del quale rimane indimenticabile la vittoria nel rally mondiale di Sanremo 1989, proprio con una Lancia Delta Hf "colorata" Martini Racing. Stessi colori che Franco Cunico ha portato a vincere, per ben tre volte, il titolo di campione italiano rally, con la Ford Escort Cosworth. A loro si aggiungeranno Riccardo Patrese, una lunga carriera in Formula Uno dal 1977 al 1993, con sei vittorie, trentasette podi ed un secondo posto finale nel campionato 1992 con la Williams, che per i colori Martini Racing ha corso nel Mondiale Sport Prototipi con Lancia, ottenendo il secondo posto nel 1982, e Emanuele Pirro, anche lui con trascorsi in Formula 1, dal 1989 al 1991, ma che ha colto le più importanti vittorie nell'Endurance (anche con Lancia Martini Racing), dove spiccano le

cinque vittorie nella mitica 24 Ore di Le Mans.

Un palmares fantastico, quello di Martini Racing. Quelle linee rosso-azzurro-blu, inconfondibili ed eleganti, sono un brand indissolubilmente legato alla storia del motorsport di massimo livello. Oggi come ieri, Martini Racing ha legato, e lega, il suo marchio a grandi imprese sportive, in pista, nei rally e anche nella motonautica, in pratica senza soluzione di continuità.

#### Martini Racing Story

Cinquanta anni sono passati dal quel lontano 1968 in cui il marchio Martini Racing appariva ad Hockenheim, in una iniziativa Martini&Rossi in Germania e subito dopo, discretamente,

**OGGI COME IERI  
MARTINI RACING  
HA LEGATO E LEGA  
IL SUO MARCHIO  
A GRANDI IMPRESE  
SPORTIVE  
NEL MOTORSPORT**

alla 1000 km del Nurburgring, sulla Porsche 906 di Joest-Bitter. Da qui inizia una travolgente storia di gare, successi e tanti titoli mondiali, con Porsche dominatrice a lungo nell'Endurance e alla 24 Ore di Le Mans, una presenza vincente proseguita poi con Lancia per ben 11

anni, sia in pista, con le vittorie della LC1 e della LC2, che nei rally, con i sette centri iridati Lancia, dalla 037 alla epopea Delta.

Martini Racing ha poi "vestito" Ford, con la Focus Wrc dell'indimenticabile Colin McRae, ma anche con la Escort plurivittoriosa in Italia con Franco Cunico, con l'Alfa Romeo 155, grande protagonista nel DTM con Larini e Nannini.

Poi la Formula Uno, prima apparizione con Tecno, nel 1972, seguita dalle tante vittorie con Brabham, poi la stagione con Lotus. Una storia che prosegue, ancora oggi, con l'inconfondibile logo Martini Racing sulle Williams di Formula Uno. Senza dimenticare che Martini Racing ha segnato sportivamente anche la storia della motonautica da corsa, ai massimi livelli. ●



pa, con Kris Meeke "super star" del gruppo. Piloti che non lesinano impegno e traversi al volante della storia dei rally: Lancia Delta S4, Audi Quattro, Lancia 037, Porsche, Mitsubishi, Opel Ascona 400, Subaru Impreza, Toyota Celica, Lancia Delta Integrale, anche una rara Hyundai Accent WRC e tante altre, per la delizia del pubblico. Tra i più attesi l'inglese Frank Kelly, funambolico con la Ford Escort MK2. E con la sua Lancia Delta S4 sarà, come consuetudine, della partita anche Paolo Valli, una delle "anime" di Rallylegend, nonché dinamico Presidente "da corsa" della FAMS, la Federazione Automotoristica Sammarinese. Ramana Lagemann, pilota statunitense con buoni trascorsi come ufficiale Subaru nell'XGames Rally e nella SCCA Pro Rally in Gruppo N, sarà alla guida di una Subaru S7 WRC, e grande show è atteso dal tedesco Manfred Pommer (Audi Quattro), già vice campione europeo di rallycross negli anni '90. Le quote rosa, quest'anno, hanno come rappresentante di prestigio la svizzera Chantal Galli (Lancia Delta 16V), campionessa italiana femminile nel 1986 e 1988.

#### "Apripista" show

Immacabile, come tutte gli anni, Graziano Rossi, centauro di notevoli trascorsi nella classe 500 di qualche decennio fa, nonché padre di Valentino Rossi: con la sua BMW M3 non lesinerà spettacolo, così come Paolo Diana, altro pilota funambolico, con la sua Fiat 131 Racing "monstre".



fotografie BETTIOL

#### RAZZA PIAVE

A sinistra, due veneti d'assalto: Miki Biasion e Tony Fassina. Proprio quest'ultimo sarà uno dei grandi protagonisti dell'edizione 2018. Guiderà la Stratos con la quale vinse da privato il Sanremo Mondiale nel 1979

#### Partner appassionati e partecipi

Lo sponsor, a Rallylegend, non è una presenza statica, ma contribuisce attivamente allo show, a coinvolgere pubblico ed equipaggi, con tante e accattivanti iniziative e gadget in quantità. Partner appassionati, molti dei quali con un rapporto consolidato negli anni con l'evento sammarinese ed il popolo degli appassionati provenienti da tutta Europa. Come nel caso di Eberhard&Co: puntuali compagni di viaggio di Rallylegend sono anche quest'anno gli orolo-





# Piarulli «Legend in evoluzione»

**L'ORGANIZZATORE SPIEGA: «CON L'APERTURA ALLE AUTO PIÙ MODERNE ABBIAMO AVVICINATO ALLA MANIFESTAZIONE TANTI GIOVANI»**

**È cresciuto velocemente,** Rallylegend.

È cambiato, si è evoluto, ha colto e reso realtà i desideri di tanti appassionati. Oggi è diverso da quella "riunione da rally" di un bel gruppo di piloti e appassionati collezionisti, che dettero vita alla prima edizione. Rallylegend è diventato un contenitore magico, che abbraccia, mette in prova speciale e fa conoscere storia e attualità dei rally.

«Credo che se avessimo proseguito solo con il rally storico – spiega Piarulli – dopo quindici edizioni sarebbe stato un evento piuttosto ripetitivo ed avrebbe perso appeal e fascino. Con l'apertura alle macchine più moderne, e affiancando i campioni di oggi ai miti di ieri, vivacizzando il tutto con il Rally Village, abbiamo attirato tanti giovani a Rallylegend, che si sono mescolati ai tanti con i capelli brizzolati che frequentavano, in maggioranza, le prime edizioni».

**- Blomqvist, Alen, Kankkunen, Biasion però non sono in gara, come accadeva in passato. E qualcuno si chiede perché ...**

«Questo è un altro importante dato di fatto. – chiarisce Piarulli - Una parte non trascurabile dei campioni leggendari ha età importanti, alcuni lamentano qualche acciaccio di salute, per cui è impensabile di fargli fare ancora tre giorni di gare, pur avendo voglia di far parte di Rallylegend. E noi li vogliamo con noi.. Pretendere che questi campioni si miscelino ancora in mezzo a piloti agguerriti

ti diventa, credo, anche poco rispettoso nei loro confronti. Meritano altro palcoscenico, di potersi esibire – perché guidano ancora da Dio – con le macchine che hanno reso mitiche, senza l'assillo del cronometro, per la gioia di tanti spettatori. In gara, poi, è sempre più difficile coinvolgere le vetture più importanti e significative, date le quotazioni da capogiro che hanno raggiunto. I collezionisti e i proprietari concedono queste "regine" per un utilizzo limitato nei chilometri e non per gare lunghe e impegnative. Insomma vogliamo fare un po' quello che succede a Goodwood, con la grande differenza, però, che per noi il rally rimane comunque centrale, con tante bellissime macchine, con cui si cimentano campioni magari un po' più giovani e, forse, un pelino meno leggendari, oppure piloti di buon piede e un bel po' di appassionati che di divertono con le "storiche"». ●

**SE AVESSIMO PROSEGUITO SOLO CON LE AUTO STORICHE OGGI AVREMMO PERSO APPEAL**

**VITO PIARULLI**



gi della Maison svizzera di orologeria, presente anche in qualità di Official Time Keeper. Miki Biasion è il brand ambassador della Maison, e sarà disponibile per una sessione speciale di autografi, mentre gli orologi del brand, a fine gara, "incoronano" come da tradizione i grandi campioni di Rallylegend. Oppure come Shell, con il marchio Elix Ultra, ed uno stand sempre ricco di sorprese, come la Ferrari SF70H dello scorso anno. Per continuare con Coyote, il dispositivo legale di segnalazione autovelox, il cui staff è attivissimo all'interno del "Village", così come Pirelli che, oltre ad essere fornitore degli pneumatici per gli iscritti a Rallylegend, negli spazi "dedicati" delle sue aree brulica di iniziative e incontri con gli appassionati.

## **"Martini moment" al riordino**

Il tradizionale e suggestivo riordino serale del venerdì alla rocca di San Marino sarà arricchito dalla presenza dei piloti che parteciperanno al 50° Martini Racing, Biasion, Kankkunen, Alen, Cunico, Aghini, Patrese, tutti al volante di vetture griffate Martini Racing.

## **Pirollo presenta il suo libro**

"Una curva lunga una vita" si intitola il libro di Gigi Pirollo, navigatore di tanti campioni, che verrà presentato nella Rallylegend Arena venerdì 12 alle ore 16.00, alla presenza di Miki Biasion, Markku Alen e Franco Cunico. ●



## VENERDÌ 12 OTTOBRE



### TRE GIORNI DI SPETTACOLO

#### VENERDÌ 12 OTTOBRE

		KM	PARTENZA
PS1	I Laghi	3.90	19.18
PS2	San Marino	8.82	19.51
Raggruppamento Centro Storico			22.21
PS3	I Laghi 2	3.90	22.54
PS4	San Martino 2	8.82	23.27

#### SABATO 13 OTTOBRE

PS5	La Casa	9.58	13.23
PS6	Piandavello	6.33	14.06
PS7	The Legend	4.38	14.45
Raggruppamento Stadio Olimpico			16.28
PS8	La Casa 2	9.58	17.01
PS9	Piandavello 2	6.33	17.44
PS10	The Legend 2	4.38	18.23

#### DOMENICA 14 OTTOBRE

PS11	The Legend 3	4.38	11.15
Raggruppamento Piazza F. da Sterpeto			13.40
PS12	The Legend 4	4.38	14.05

## SABATO



foto: BETTIOL



13 OTTOBRE



DOMENICA 14 OTTOBRE



**WEEK END LUNGO  
E SPETTACOLARE**

Ricavato come sempre tutto all'interno dell'Antica Repubblica della Libertà, il percorso di RallyLegend è una garanzia di emozioni e spettacolo che da venerdì a domenica prossima infiammerà gli appassionati che ogni anno fanno da cornice a una manifestazione che quest'anno manda in scena la sua sedicesima edizione



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



In gara-3 le Audi RS3 hanno messo a segno una bella tripletta con Sheddin, Vervisch e Dupont

# Audi alla riscossa

**LE RS3 SONO LE GRANDI PROTAGONISTE. ANCHE SE NON HA RACCOLTO NEANCHE UN PUNTO TARQUINI RESTA LEADER**

**WUHAN** - Riscossa Audi a Wuhan nell'ottavo, di dieci, round del Wtc. Le RS3 hanno dominato, conquistando addirittura l'intero podio in gara-3, quella più importante del fine settimana, grazie alla vittoria di Gordon Sheddin, già campione del Btcc, ma in crisi di adattamento in Tcr nella prima parte di stagione. In parco chiuso è finito anche Frederic Vervisch, che conferma un ottimo stato di forma dopo Ningbo. Si è autoeliminato invece Jean Karl Vernay, vincitore di gara-1 con il team WRT, che aveva messo sul terzo gradino anche Sheddin. Il francese in un contatto nelle prime curve ha ricevuto un drive-through che mette ora in salita la sua stagione. La Cina ha portato bene anche a Denis Dupont, terzo in gara-3 a Wuhan, dopo aver ottenuto il primo podio a Ningbo. Ancora inesperto, come ha dimostrato la safety-car provocata domenica per aver urtato il muro di gomme alla chicane, si candida ad essere uno dei protagonisti del futuro nella serie. Un podio in casa Audi è scappato anche a Berthon, in gara-2, avendo la meglio proprio del belga, che partiva però a gomme usate.

Nella corsa con la griglia invertita il successo è andato alla Golf di Bennani, per la seconda volta consecutiva in pole grazie all'inversione della Top-10 in Q2. Il marocchino è stato autore di un ultimo giro da cardiopalma grazie al confronto con Aurelien Comte, che dopo averlo speronato e passato all'uscita dal lungo curvone a sinistra di 625 metri, è finito lungo al tornantino perdendo la vittoria e rischiando anche la piazza d'onore a favore di Berthon. Troppo aggressivo anche in gara-3, Comte è finito fuori insieme ad Huff, costringendolo ad una lunga safety-car. Week-end in agrodolce per l'Italia. Difficile trasferta per Gabriele Tarquini, che seppur ancora indisturbato leader di campionato, non ha raccolto nemmeno un punto. A pesare sulla performance dell'abruzzese è arrivata la zavorra imposta da regolamento dopo Ningbo, che, oltre a Wuhan, sarà adottato anche a Suzuka per il prossimo round. Le Hyundai avevano infatti 60 kg in aggiunta ed un'altezza vettura di 90mm, e tutte le i30 sono state regolarmente fuori dalla Top-10. Un solo punto a testa lo hanno fortunatamente raccolto le vetture di Muller

e Bjork, che lasciano di fatto invariato il distacco in campionato. Eccellente prestazione delle Giulietta by Romeo Ferraris. Kevin Ceccon è riuscito a portare la vettura nel Q2 la domenica, oltre ad aver ottenuto l'ottavo tempo nelle prove di sabato. In gara poi si è confermato e ha volto un 6° ed 8° posto. In salita invece il fine settimana di Fabrizio Giovanardi, a muro nelle libere a 200Km/h e poi colpito da Coronel in gara-1, con la vettura completamente ricostruita dal Team Mulsanne.

**Antonio Caruccio**

## AL TRAGUARDO

Wuhan (CN) 6-7 ottobre 2018

Gara-1: 1. Vernay 20 giri in 29'29"430 alla media di 116,37 Km/h; 2. Oriola (Seat Cupra) a 4"913; 3. Sheddin a 5"513; 4. Vervisch a 10"070; 5. Comte (Peugeot) a 11"102; 6. Ceccon (Alfa Romeo) a 11"531; 7. Guerrieri (Honda) a 17"044; 8. Berthon a 17"556; 9. Panis a 18"307; 10. Dupont a 19"060; 11. Qinghua (Honda) a 20"725; 12. Bjork (Hyundai) a 21"900; 13. Bennani (VW Golf) a 23"449; 14. Huff (VW Golf) a 24"049; 15. Muller (Hyundai) a 26"113; 16. Filippi (Seat Cupra) a 26"980; 17. Tarquini (Hyundai) a 27"428; 18. Ehrlicher (Honda) a 39"613 (gli altri su Audi).

Giro più veloce: Vernay in 1'24"305 alla media di 127,4 km/h.

Gara-2: 1. Bennani (VW Golf) 18 giri in 25'35"996 alla media di 120,5Km/h; 2. Comte (Peugeot) a 0"478; 3. Berthon a 0"618; 4. Oriola (Seat Cupra) a 5"115; 5. Vernay a 5"516; 6. Vervisch a 5"988; 7. Panis a 6"489; 8. Qinghua (Honda) a 10"229; 9. Dupont a 11"585; 10. Muller (Hyundai) a 12"176; 11. Huff (VW Golf) a 12"482; 12. Ceccon (Alfa Romeo) a 13"814; 13. Guerrieri (Honda) a 15"373; 14. Michelisz (Hyundai) a 16"025; 15. Ehrlicher (Honda Civio) a 16"664; 16. Giovanardi (Alfa Romeo) a 26"507; 17. Szabo (Seat Cupra) a 41"252 (gli altri su Audi).

Giro più veloce: Bennani 1'24"456 alla media di 127,1 Km/h

Gara-3: 1. Sheddin 23 giri 40'35"882 alla media di 118,67 km/h; 2. Vervisch a 0"558; 3. Dupont a 5"018; 4. Guerrieri (Honda) a 8"475; 5. Berthon a 8"813; 6. Oriola (Seat Cupra) a 9"827; 7. Qinghua (Honda) a 11"047; 8. Ceccon (Alfa Romeo) a 11"296; 9. Bennani (VW Golf) a 12"304; 10. Bjork (Hyundai) a 13"905; 11. Panis a 14"627; 12. Ehrlicher (Honda) a 15"402; 13. Tarquini (Hyundai) a 15"928; 14. Michelisz (Hyundai) a 21"125; 15. Vernay a 24"642; 16. Nagy (Seat Cupra) a 29"783 (gli altri su Audi).

Giro più veloce: Vervisch 1'23"990 alla media di 127,9km/h  
Campionato: 1. Tarquini 241 punti; 2. Bjork 234; 3. Muller 233; 4. Oriola 207; 5. Vernay 205.





# Lambo è già 2019

**PRONTI I PIANI PER LA PROSSIMA STAGIONE. 6 FACTORY DRIVER. DOPO I FATTI DEL 'RING, ENGELHART MESSO ALLA PORTA**

**A**rrivano **Phil Keen** e **Franck Perera**. Va via invece **Christian Engelhart**. Ecco le novità Gt3 per il 2019 di Lamborghini Squadra Corse, che ha giocato d'anticipo annunciando fin da adesso i nomi dei suoi "factory driver" e riconfermando il poker di italiani composto da **Mirko Bortolotti**, **Andrea Caldarelli**, **Marco Mapelli** e **Giovanni Venturini**. A Sant'Agata Bolognese si affilano le armi in vista della sfida del prossimo anno, quando farà il suo debutto la nuova Huracán Gt3 Evo che è stata presentata al Nürburgring a metà settembre. Tra chi resta e chi arriva, c'è dunque chi saluta la compagnia. Per Engelhart l'avventura come pilota ufficiale finisce qui. Il tedesco proprio in Germania, nell'ultimo round della Blancpain Gt Sprint, l'ha combinata grossa. Dopo l'arrivo ha distrut-

to la scheda di memoria della telecamera di bordo: oltre al drive through commutato in 30" di penalità per non avere allacciato correttamente le cinture di sicurezza, si è aggiunta l'esclusione dall'intero weekend. Peccato, perché assieme a Bortolotti era riuscito a compiere un'impresa straordinaria, centrando con il Grasser Racing Team il secondo successo di fila ed il terzo della stagione (dopo quello ottenuto a Budapest e la vittoria di Zolder), riaprendo la lotta per il titolo. Quel titolo che nel 2017 gli stessi Engelhart, Bortolotti e Caldarelli erano riusciti a portare a casa nella serie Endurance, con i primi due sul trono assoluto della Blancpain Gt "overall". Invece addio vittoria e addio campionato. La cosa sicuramente non è stata gradita dai vertici Lamborghini e si è deciso dun-

que di voltare pagina con due "new entry" d'eccezione. Keen, che quest'anno ha preso parte alla stessa serie di Sro con la squadra austriaca, è da tre anni vicecampione del British Gt. L'inglese va forte, ha corso in vari campionati ed è probabilmente l'uomo giusto in quanto ad esperienza. Perera, ex tester Toyota in F.1, con esperienze nella Indy Car, da quest'anno corre con i colori Lamborghini e con la squadra guidata da Gottfried Grasser.

Poi ci sono i "magnifici quattro": quattro italiani e quattro titoli in totale conquistati da loro con la Lamborghini. Bortolotti è ormai il pilastro di tutto il "programma". Campione Blancpain Gt e Endurance nel 2017, quest'anno ha contribuito in maniera decisiva ad ottenere una storica affermazione nella 24 Ore di Daytona, sempre con una Huracán del Grasser Racing Team, nella classe Gtd. In Florida, a festeggiare assieme a lui sul gradino più alto del podio, oltre a **Rik Breukers** e **Rolf Ineichen**, c'era a gennaio lo stesso Perera. Il pilota trentino ha centrato in tutto con la Huracán 13 vittorie dal 2015 ad oggi. Caldarelli è pilota ufficiale Lamborghini a partire invece dalla scorsa stagione; un impegno in cui il veloce pescarese si è concentrato al cento per cento nel 2018, lasciando il Super Gt giapponese di cui da sei anni era una "star". Mapelli è un po' il "jolly" della situazione; quest'anno è sceso in pista in quattro differenti campionati, dividendosi tra Europa e Asia. Suo il record ottenuto al Nürburgring con la Aventador Svt, sul circuito della Nordschleife.

Al fianco dei sei "Factory Driver", Squadra Corse ha riconfermato **Raffaele Giammaria** nel duplice ruolo di tester e coordinatore dello Young Driver Program e Gt3 Junior Program, che si affianca al suo impegno di direttore della Scuola Federale Acì Sport. Relativamente ai giovani, Lamborghini ha annunciato che entro la fine del 2018 organizzerà uno shootout, la cui partecipazione è aperta ai piloti più promettenti del programma Gt3. Al migliore di questi andrà il supporto di Lamborghini Squadra Corse nel corso della prossima stagione. ●

**Caldarelli Bortolotti**



**Franck Perera**



**Marco Mapelli**



**Phil Keen**



**Raffaele Giammaria**



**Giovanni Venturini**



# Quaresmini è campione

**PIOGGIA, SAFETY, BANDIERE ROSSE, CRASH: IN RIVA AL SANTERNO È UN FINALE THRILLING QUELLO DELLA CARRERA CUP ITALIA. ECCO COM'È ANDATA**

di Fulvio Cavicchi



**I**MOLA - Giove pluvio, safety car, bandiere rosse, incidenti e complicazioni a raffica hanno reso incomprensibile l'ultimo appuntamento di una stagione stupenda ed appassionante della Carrera Cup Italia. Ma le corse non si possono mai pianificare. Insomma, per avere un quadro completo di quanto sia successo in Romagna serve davvero ripetere passo-passo il weekend.

Sul Santerno si presentano Gianmarco Quaresmini, Alessio Rovera e Diego Bertonelli in testa alla classifica, chiusi in appena 5 punti. Sabato in qualifica ottiene la pole il campione in carica Rovera, e con essa anche i relativi due punti. Poi nel pomeriggio il clima grigio decide di iniziare a piangere, costringendo la Direzione Gara ad una partenza dietro la Safety Car per asfalto bagnato. Dopo tre giri a passo lento finalmente si parte, con Tommaso Mosca e Bertonelli che spettacolarmente affrontano affiancati il Tamburello. Si arriva alla Villeneuve ed il pilota della Dinamic taglia direttamente per la via di fuga, mentre alle sue spalle Luca Segù non riesce ad uscire dal tuffo nella sabbia e costringe la vettura di sicurezza a tornare in pista. Intanto che i commissari sono al lavoro per liberare la pista viene deciso per una bandiera rossa, che rimanda tutti ai box dopo 19 minuti di gara ed un solo giro vero corso.

Già si pensava alla sfida dell'indomani, ma in serata arriva anche una penalizzazione

di 5" per Rovera, che lo fa precipitare da vincitore fino al settimo posto di gara, posizione da cui poi dovrà partire in griglia di Gara-2 vista l'inversione dei primi sei di Gara-1.

Domenica mattina l'asfalto è asciutto e passa a comandare Simone Iaquinata, per "addirittura" ben tre giri consecutivi di gara normale. Ma il testacoda in Rivazza di Alex De Giacomi manda in pista la Safety Car, e Simone Pellegrinelli non si accorge della cosa ed è costretto a buttarsi di lato alle Acque Minerali per evitare di centrare quelli davanti a lui che hanno rallentato. La sua Porsche si arrampica sopra le vie di fuga e costringe ad una nuova bandiera rossa.

Un'ora di sosta e finalmente si torna in pista, ma dopo tre giri nuova safety car. Ripartenza e dopo nemmeno un giro ancora auto in fila dietro alla vettura di sicurezza. Poi i piloti riescono a correre almeno un ultimo passaggio prima della bandiera a scacchi, che consegna a Simone Iaquinata la giusta vittoria, dato che è stato nettamente il dominatore della gara e mai messo in dubbio. Ma per capire come fosse finita per il titolo è stato necessario attendere la classifica con somma dei tempi delle due sezioni di gara. E dopo il podio è arrivata anche la notizia di una penalizzazione di 10" a Bertonelli.

Non è certamente stata colpa di nessuno, semplicemente si sono sommati tutti degli avvenimenti... però diventa davve-

ro difficile vendere il prodotto "automobilismo" ad un non appassionato con tutte queste interruzioni, l'incomprensibilità della situazione e della classifica e anche la poca azione in pista, a differenza di quella che uno si attende entrando in autodromo.

Onore a Quaresmini per aver conquistato il titolo, bravo a non fare errori nella sfida finale e capace di concludere col massimo premio una stagione dove è sempre stato al top, ma di certo colpisce che oltre venti piloti e relativi staff delle squadre abbiano dovuto muoversi fino ad Imola e soggiornarvi per tre giorni, con tutte le relative spese che purtroppo limitano la partecipazione allo sport che amiamo... per compiere appena una decina di giri "reali" sommando due gare, in un weekend tutto dedicato alla Porsche ed in cui la Carrera Cup era l'unico campionato in azione. ●



# Gianmarco agli Shoot Out Event

**IL VINCITORE DEL MONOMARCA RAPPRESENTERÀ LA SERIE ITALIANA NELLA 2 GIORNI DI TEST CON I MIGLIORI JUNIOR DELLA CARRERA CUP**

Lo spettacolo del Porsche Festival ha invaso il paddock di Imola, con tante fantastiche auto sia stradali che da corsa esposte e da godersi passeggiando per il retrobox. Ma intanto che ci si godeva lo spettacolo visivo, gustandosi street food

e partecipando alle interviste ai personaggi del mondo delle quattro ruote, si sono decisi in pista i titoli della Carrera Cup. Gianmarco Quaresmini è stato incoronato campione assoluto, ma nel pomeriggio di domenica è stato definito che il 22 del-

la Dinamic sarà anche il pilota che rappresenterà la Carrera Cup Italia all'International Shoot Out Event, ovvero il test di 2 giorni tra i migliori piloti Junior impegnati nelle Carrera Cup di tutto il mondo. Il vincitore di questo evento, che si terrà in un circu-

ito ancora non annunciato, otterrà un contributo di 200.000 per partecipare alla Porsche Mobil1 Supercup. E se ci sarà anche una Wild Card disponibile, questa andrà a Tommaso Mosca. Il Team Dinamic Motorsport ha vinto la classifica squadre, mentre Vincenzo Montalbano è il campione tra i piloti al via con la 911 Generazione 1. Unica classifica già decisa era quella della Michelin Cup, conquistata dal canadese Bashar Mardini nello scorso appuntamento di Vallelunga. ●

## AL TRAGUARDO

Imola (Bo), 6-7 ottobre 2018  
 Gara-1: 1. Bertonelli (Dinamic Motorsport), 5 giri in 15'23"213, alla media di 95,711 km/h; 2. Mosca (Tsunami Rt) a 0"711; 3. Quaresmini (Dinamic Motorsport) a 1"113; 4. Iaquineta (Ombra Racing) a 2"403; 5. Fulgenzi (Gdl Racing) a 3"620; 6. Pellegrinelli (Bonaldi Motorsport) a 4"177; 7. Rovera (Tsunami Rt) a 4"575; 8. Pastorelli (Dinamic Motorsport) a 5"896; 9. Mardini (Gdl Racing) a 6"717; 10. Berton (Ab Racing) a 7"820; 11. De Giacomi (Tsunami Rt) a 9"287; 12. Reggiani (Dinamic Motorsport) a 10"511; 13. Tarabini (Dinamic Motorsport) a 11"568; 14. Palazzo (Ghinzani Arco Motorsport) a 13"703; 15. Bonito (Dinamic Motorsport) a 15"175; 16. Lorenzo Rasero (Ghinzani Arco Motorsport) a 16"494; 17. Minetti (Ghinzani Arco Motorsport) a 17"363; 18. Cassarà (Ombra Racing) a 18"264; 19. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport) a 29"874.  
 Giro più veloce: il 4° di Rovera (Tsunami Rt) in 2'22"626, alla media di 123,907 km/h.  
 Gara-2: 1. Iaquineta (Ombra Racing), 12 giri in 27'42"872, alla media di 127,532 km/h; 2. Mosca (Tsunami Rt) a 3"439; 3. Quaresmini (Dinamic Motorsport) a 3"722; 4. Fulgenzi (Gdl Racing) a 4"011; 5. Rovera (Tsunami Rt) a 5"331; 6. Berton (Ab Racing) a 12"018; 7. Mardini (Gdl Racing) a 13"261; 8. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport) a 15"131; 9. Segù (Ghinzani Arco Motorsport) a 15"526; 10. Bertonelli (Dinamic Motorsport) a 15"857; 11. Reggiani (Dinamic Motorsport) a 17"325; 12. Cassarà (Ombra Racing) a 17"618; 13. Massimo De Luca (Ab Racing) a 25"297; 14. Montalbano (Ghinzani Arco Motorsport) a 38"782; 15. Satta (Ghinzani Arco Motorsport) a 45"893; 16. Buffa (Dinamic Motorsport) a 54"605; 17. Pastorelli (Dinamic Motorsport) a 4 giri.  
 Giro più veloce: il 2° di Mosca (Tsunami Rt) in 1'44"493.



## SUCCESSO DINAMIC

Con i colori del team Dinamic, Gianmarco Quaresmini ha conquistato la vittoria nella Carrera Cup Italia. A destra, Iaquineta che ha conquistato la vittoria in gara-2 sulla pista di Imola



## TITOLO DI SDUE RIGHESCALI

Altoé-Zampieri hanno firmato la vittoria in gara-2: a destra eccoli su un podio fatto tutto da equipaggi in Lamborghini. Sotto Baruch e Drudi primatisti in gara-1. In basso Perolini, 1° in Super Gt Cup e in basso a destra Gai e Fisichella



# Lambo torna in vetta

ALTOÉ E ZAMPIERI VINCONO GARA-2 E SI RIPRENDONO IL COMANDO DELLA SERIE. IN GARA-1 SPLENDIDA VITTORIA DI BARUCH-DRUDI SULL'AUDI

di [Dario Lucchese](#)

**M**ONZA - Monza non decide. Anzi, il penultimo appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo ha ancora una volta rimescolato le carte. Sul circuito brianzolo a fare il colpaccio è stato il team Antonelli Motorsport, con la doppietta conquistata in gara-2, quando si è concretizzata la prima tripletta della stagione per le Lamborghini. Mettendo a segno la loro terza vittoria (nonostante i 25 secondi di handicap tempo che si portavano da Vallelunga, poi divenuti 15 considerando quelli che sono riusciti a "scaricare" in gara-1), Giacomo Altoé e Daniel Zampieri si sono riappropriati della leadership della classe Gt3. Dietro di loro al traguardo l'inedito binomio formato da Loris Spinelli e Lorenzo Veglia, con quest'ultimo in testa fino a quattro giri dalla fine. Poi, dai box, Marco Antonelli ha fatto come Toto Wolff. Risultato: posizioni invertite, davanti alla terza Huracán dell'Imperiale Racing divisa da Karol Basz e Vito Postiglione. Segno più anche per Audi, che nella prima gara ha ottenuto la terza vittoria di questa stagione con il terzo differente equipaggio.

Questa volta a festeggiare sul gradino più alto del podio assieme a Baruch è stato Mattia Drudi, degno "erede" di Marcel Fässler e Jamie Green, che avevano affiancato l'israeliano rispettivamente a Imola e Misano. Baruch, che ha poi concluso quinto, rimane quindi pienamente in lotta per il titolo che verrà assegnato al Mugello. In Toscana il di-





stacco tra il primo e il terzo (che è appunto Baruch) sarà di soli 11 punti, di sei lunghezze più ristretto rispetto a quello di Monza. A raccogliere sicuramente meno del previsto è stata invece la Ferrari, specialmente dopo la doppia pole di Stefano Gai (che arrivava sul circuito brianzolo da leader) e Giancarlo Fisichella.

In gara-1 a pesare sul loro risultato finale sono stati i 15" di handicap regolamentare. Domenica un drive through inflitto a Fisichella per partenza anticipata ha tolto ogni speranza all'equipaggio della Scuderia Baldini 27, che alla fine ha raccolto così due quarti piazzamenti. E adesso Gai insegue, anche se a sole cinque lunghezze da Altoè e Zampieri. Un'ulteriore nota di merito va a Postiglione e Basz, assieme primi nella classe Pro del Lamborghini Super Trofeo Europa e alla prima apparizione stagionale nella serie tricolore, secondi in gara-1 e poi ancora sul podio. L'appuntamento di Monza ha anche assegnato il primo titolo, con Luca Magnoni già campione della Gt3 Light, in cui ha raccolto (per la prima volta assieme ad Alessandro Marchetti sulla Audi R8 Lms ultra della Nova Race) una vittoria ed

## IL TRAGUARDO

Monza (Mb), 6-7 ottobre 2018  
 Gara-1: 1. Baruch-Drudi (Audi R8 Lms) 23 giri in 50'57"725, alla media di 156,9 km/h (1. Gt3); 2. Postiglione-Basz (Lamborghini Huracán Gt3) a 5"843; 3. Comandini-Koeholt (Bmw M6 Gt3) a 33"819; 4. Fisichella-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 35"135; 5. Zampieri-Altoè (Lamborghini Huracán Gt3) a 35"583; 6. Veglia-Spinelli (Lamborghini Huracán Gt3) a 42"809; 7. Magnoni-Marchetti (Audi R8 Lms ultra) a 57"466 (1. Gt3 Light); 8. Davenia (Ferrari 458 Italia) a 1'54"667; 9. Perolini a 2'01"190 (1. Super Gt Cup); 10. Mann-Cressoni (Ferrari 458 Italia) a 2'07"643; 11. D. Di Benedetto (Porsche 997 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 12. "Linos"-La Mazza (Porsche 991 Gt3 Cup) a 1 giro; 13. Xu Xu-Pavlovic a 1 giro; 14. Cenedese-Galbiati a 2 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo).

Giro più veloce: il 10° di Altoè in 1'53"360, alla media di 184,0 km/h.

Gara-2: 1. Altoè-Zampieri (Lamborghini Huracán Gt3) 27 giri in 50'58"742, alla media di 184,1 km/h (1. Gt3); 2. Veglia-Spinelli (Lamborghini Huracán Gt3) a 1"162; 3. Postiglione-Basz (Lamborghini Huracán Gt3) a 11"143; 4. Fisichella-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 12"356; 5. Baruch-Drudi (Audi R8 Lms) a 18"669; 6. Mancinelli-Fontana (Ferrari 488 Gt3) a 22"046; 7. Jiatong-Giammaria (Lamborghini Huracán Gt3) a 22"046; 8. Cenedese-Galbiati a 1'04"316 (1. Super Gt Cup); 9. Davenia (Ferrari 458 Italia) a 1'26"495 (1. Gt3 Light); 10. Perolini a 1'28"029; 11. Xu Xu-Pavlovic a 2'41"323; 12. Mann-Cressoni (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 13. Magnoni-A. Marchetti (Audi R8 Lms ultra) a 1 giro; 14. D. Di Benedetto (Porsche 997 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 15. Pisani-Sauto (Porsche 997 Cup) a 2 giri; 16. "Linos"-La Mazza (Porsche 991 Gt3 Cup) a 2 giri (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo).

Giro più veloce: il 3° di Spinelli in 1'48"909, alla media di 191,5 km/h.

Campionato - Gt3: 1. Altoè-Zampieri 143 punti; 2. Gai 138; 3. Baruch 132; 4. Fisichella 119; 5. Fontana-Mancinelli 89. Gt3 Light: 1. Magnoni 107 punti; 2. Cressoni 62; 3. Ceresoli-Tanaka e Garbelli 20; 5. Davenia 35. Gt3 Pro-Am: 1. Hiesse-Mezard 20 punti. Gt3 Am: 1. De Castro-Piccioli 80 punti. Super Gt Cup: 1. Perolini 145 punti; 2. Cenedese 111; 3. Valente 110; 4. Galbiati 72; 5. Pierguidi 30. Gt Cup: 1. D. Di Benedetto 202 punti; 2. Pisani-Sauto 165; 3. La Mazza 126; 4. M. Merendino 110; 5. Niccolosi 99. Gt4: 1. Magnoni 115 punti; 2. Kauppi-A. Marchetti 95; 3. Cressoni 80; 4. Garbelli 35.

## I PIANI PER LA PROSSIMA STAGIONE

# 2019 Gt Sprint ed Endurance

A partire dall'appuntamento di Monza, a rivestire il ruolo di responsabile delle relazioni tra i team e Aci Sport è Tiziano Minuti. Il cremone, uomo con importanti esperienze in ambito racing, già pilota di rally, è stato nel periodo '97-2010 team manager della Bms Scuderia Italia, con cui ha vinto un Mondiale Prototipi, due Mondiali Gt, un campionato Elms e numerose 24 Ore di Spa. Co-fondatore della Nordauto Engineering ai tempi d'oro del Superturismo, per sei anni ha ricoperto la carica di direttore sportivo della Rossocorsa. È stato proprio Minuti ad affrontare il tema di alcune novità importanti che potrebbero essere introdotte a partire dalla prossima stagione. Si sta infatti lavorando sulla possibilità di sdoppiare il Campionato Italiano Gran Turismo in due differenti serie: la Gt Sprint (con due gare per ciascun round di 50 minuti più un giro) e la Gt Endurance, quest'ultima comprendente una gara da tre ore per evento. Quattro dovrebbero essere gli appuntamenti per ciascuno di essi. A fine stagione non è prevista al momento una classifica cumulativa, ma verrebbero assegnati due differenti titoli assoluti, oltre a quelli di classe. Ovviamente, oltre alle nuove Gt3, verranno tenuti in considerazione i modelli di penultima generazione e le Super Gt Cup in arrivo dai vari monarca. Nella tappa del Mugello di fine ottobre verranno ufficializzati calendario e linee guida del campionato stesso.

un terzo posto di classe, dividendosi i successi con il rientrante Matteo Davenia, al volante della Ferrari 458 della Easy Race. Un successo a testa nella Super Gt Cup per Pietro Perolini, ormai ad un passo dai laurearsi campione, e la coppia Marco Cenedese-Kikko Galbiati, entrambi con i colori del team Antonelli Motorsport. In Gt Cup la matematica non dà ancora ragione a Davide Di Benedetto, sebbene il siciliano della Island Motorsport abbia ottenuto con la sua Porsche 997 una doppietta di classe. ●



di Fiammetta La Guidara

**M**ONZA - Tensione alle stelle per l'assegnazione del tricolore nel Tcr Italy: i due contendenti - Salvatore Tavano su Cupra e Luigi Ferrara su Alfa Romeo Giulietta - sono approdati sul circuito brianzolo divisi da 35 lunghezze e mezzo. Con 43 punti in palio, Ferrara ha dato il massimo, mettendo a segno due vittorie, ma non è bastato. Con il quinto posto in gara-1, Tavano ha messo in cassaforte il tricolore con una gara d'anticipo, regalando al marchio Cupra il primo titolo della sua storia. Tavano si è imposto fin dalle qualifiche, piazzandosi secon-



# Cupra primo storico titolo

**FERRARA CON L'ALFA ROMEO GIULIETTA METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA MA A TAVANO È SUFFICIENTE UN 5° POSTO PER CHIUDERE I GIOCHI E DARE UNA GRANDE GIOIA A SEAT MOTORSPORT**

do solo al pilota macedone Igor Stefanovski su una Cupra autogestita. I maggiori 'attacchi' a Tavano sono arrivati proprio dai compagni di marca: Stefanovski lo ha tamponato alla variante della Roggia ma il portacolori di SEAT Motorsport Italia ha dominato l'uscita di pista, e poi ha lasciato passare uno scatenato Nicola Larini piuttosto che rischiare il contatto nel contrastarlo.

In gara-1, disputata su asfalto bagnato per una leggera pioggia, alle spalle di Gigi Ferrara si è piazzato Eric Scalvini sulla Hyundai di Brc, autore di una partenza fulminea dalla seconda fila. A completare il podio del sabato Enrico Bettera sull'Audi di Pit Lane, al quarto piazzamento stagionale nella top 3. Alle spalle di Larini e Tavano, in volata la Honda Civic di Lorenzo Nicoli, con Stefanovski quarto al traguardo ma settimo dopo essere stato penalizzato per un taglio di

variante. Fra le DSG, con trofeo già assegnato matematicamente all'assente Giovanni Altoè, vittoria di Matteo Greco sulla Cupra di SEAT Motorsport Italia, ottavo assoluto davanti al compagno di squadra Massimiliano Gagliano, con Alessandro Thellung terzo sulla Cupra di BF Motorsport. L'indomani, con la griglia di partenza determinata dall'arrivo di gara1 ma con le prime otto posizioni invertite, pole per Matteo Greco, mentre Fer-

rara è scattato dall'ottava casella e Tavano dalla quinta. Nei primi minuti il neo-campione italiano era già terzo, ma la sua rimonta si è fermata quando gli è stato comminato un drive-through per un contatto con la Hyundai di Scalvini alla prima variante: Tavano si è lanciato in una rincorsa al gruppo e ha concluso dodicesimo, segnando il giro veloce di gara2.

Della lotta per il podio ha fatto parte anche Enrico Bettera, poi centrato dal macedone Ste-

fanovski. Alle spalle di Ferrara - alla quinta vittoria stagionale - Lorenzo Nicoli e Matteo Greco, terzo assoluto e autore della sesta affermazione fra le DSG, dove si laurea vicecampione pur essendo mancato nei primi tre round (nei quali aveva corso su una Cupra con cambio sequenziale in coppia con Tavano). A completare il podio DSG fotocopia di gara1, Gagliano, quarto assoluto, e Thellung. «È stato fra i campioni più duri e combattu-





### ULTIMO ROUND DAVVERO AVVINCENTE

Con un ultimo avvincente round si è chiusa la stagione nel Tcr Italy dove la vittoria è andata alla Cupra con Salvatore Tavano. Sopra il neo-tricolore con Ferrara che gli ha reso vita difficile fino all'ultimo e ha conquistato due vittorie con la Giulietta nell'ambito di un week end dove non sono mancati alcuni corpo a corpo tra vetture



ti della mia carriera», ha detto Tavano, che aveva già vinto il tricolore nella Superproduzione nel 2003 e che ha corso anche nel Wtcc e nell'Etcc. «Grazie a Bernasconi, ai ragazzi di SEAT Motorsport Italia e alla divisione di SEAT-Cupra Italia: il lavoro di squadra ci ha permesso di essere costanti e competitivi dalla prima all'ultima gara. Soddisfazione ancora più grande è aver vinto questo titolo partendo da outsider, almeno secondo i nostri rivali». ●



### AL TRAGUARDO

Monza (Mb), 6-7 ottobre 2018  
 Gara-1: 1. Ferrara (Alfa Romeo Giulietta) 13 giri in 28'45"733 alla media di 157,1 km/h; 2. Scalvini (Hyundai I30 N) a 2"570; 3. Bettera (Audi Rs3 Lms) a 13"633; 4. Larini (Cupra Tcr Seq) a 14"266; 5. Tavano (Cupra Tcr Seq) a 17"485; 6. Nicoli a 17"821; 7. Stefanovski (Cupra Leon Tcr) a 18"110; 8. Greco (Cupra Tcr Dsg) a 20"554; 9. Schmarl a 21"106; 10. Gagliano (Cupra Tcr Dsg) a 29"776; 11. Pellegrini a 30"730; 12. Guastamacchia a 33"871; 13. Thellung (Cupra Tcr Dsg) a 38"027; 14. Dionisio (Audi Rs3 Lms) a 39"721; 15. Cappello (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 42"452; 16. Savoia (Leon Cupra Tcr) a 43"124; 17. Paolino (Hyundai I30 N) a 1'07"703 (gli altri su Honda Civic Tcr).  
 Giro più veloce: il 5° di Scalvini in 2'11"130 alla media di 159,0 km/h.  
 Gara-2: 1. Ferrara (Alfa Romeo Giulietta Tcr) 13 giri in 27'42"613 alla media di 163,1 km/h; 2. Nicoli (Honda Civic Tcr) a 3"012; 3. Greco (Cupra Tcr Dsg) a 6"340; 4. Gagliano (Cupra Tcr Dsg) a 8"241; 5. Cappello (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 8"970; 6. Larini (Cupra Tcr Seq) a 11"395; 7. Thellung (Cupra Tcr Dsg) a 12"057; 8. Guastamacchia (Honda Civic Tcr) a 20"953; 9. Argenti (Opel Astra Tcr) a 24"131; 10. Stefanovski (Cupra Leon Tcr) a 24"786; 11. Savoia (Leon Cupra Tcr Dsg) a 24"910; 12. Tavano (Cupra Tcr Seq) a 25"363; 13. Dionisio (Audi Rs3 Lms Dsg) a 37"826; 14. Bernazzani (Alfa Romeo Giulietta Tcr) a 51"661; 15. Scalvini (Hyundai I30 N Tcr) a 1 giro.  
 Giro più veloce: il 9° di Tavano in 2'00"062 alla media di 173,7 km/h.  
 Campionato: 1. Tavano 150,5 punti; 2. Ferrara 148; 3. Greco 108,5; 4. Bettera 80; 5. Baldan 59,5; 6. Scalvini 65; 7. Larini 65; 8. Schmarl 55; 9. Mugelli 41; 10. Cappello 38.



# Pelatti re col brivido

## SEAT LEON CUP DOPO MILLE PERIPEZIE IL TOSCANO CONQUISTA LA VITTORIA NEL MONOMARCA

**M**ONZA - La 2ª edizione della Leon ST Cup organizzata da SEAT Motorsport Italia si è conclusa con due gare combattute. Titolo in ballo fino all'ultimo: Sandro Pelatti infatti è approdato a Monza da leader con 11 lunghezze su Guido Sciaquato ma dopo la gara del sabato gli era rimasto solo un punto di vantaggio. Alla fine il toscano è campione, ma dopo mille peripezie. A rendere la bagarre più incandescente, il ritorno in pista di Alberto Bassi, che due anni fa ha vinto il titolo italiano TCS proprio sulla Leon ST. Sulla pista di casa, il milanese ha tolto subito la 'ruggine' di anno di inattività mettendo a segno la pole. Gara-1, sul bagnato, ha visto protagonista proprio Bassi, che al 2° giro ha rilevato il comando da Sciaquato, autore alla fine di una bella seconda piazza davanti a Biraghi. Della lotta per il podio hanno fatto parte anche Gurrieri e Pelatti. L'indomani, sotto il sole, con la griglia di

partenza determinata dall'arrivo di gara-1, e con le prime sei posizioni invertite, Pelatti è scattato dalla 1ª fila e ha tentato di involarsi al comando, incalzato da un quartetto di avversari, racchiusi in poco più di due secondi. Il gruppo è rimasto compatto fino al 9° giro quando Bassi è rimontato dalla 6ª piazza fino ad affondare l'attacco a Pelatti. Alla staccata della prima variante, il toscano ha tentato di riprendersi il comando ma è finito lungo tamponando Bassi e centrando l'incolpevole Sciaquato che provava il sorpasso all'esterno. Col ritiro del 22enne bergamasco, Pelatti ha avuto la certezza del titolo. Poco dopo anche Biraghi ha tamponato Bassi, che era rimasto al comando e che ha dovuto parcheggiare a bordo pista. Biraghi taglierà per primo il traguardo ma verrà penalizzato di 5 secondi concludendo quinto. Seconda vittoria stagionale per Palanti davanti a Gnutti, vincitore della classifica Junior. ●

### AL TRAGUARDO

Monza (Mb), 6-7 ottobre 2018  
 Gara-1: 1. Bassi 13 giri in 30'37"4 alla media di 147,5 km/h; 2. Sciaquato a 1"012; 3. Biraghi a 12"213; 4. Gurrieri a 15"712; 5. Pelatti a 17"291; 6. Greco a 17"450; 7. Gnutti a 32"851; 8. Palanti a 32"907; 9. Masserini a 50"696; 10. Guida a 1'18"184.  
 Giro più veloce: l'8° di Greco in 2'20"050 alla media di 148,9 km/h. Gara-2: 1. Palanti 15 giri in 32'20"272 alla media di 161,2 km/h; 2. Gnutti a 0"165; 3. Guida a 2"071; 4. Gurrieri a 2"360; 5. Biraghi a 5"147; 6. Greco a 5"369; 7. Pelatti a 27"094; 8. Masserini a 47"115; 9. Bassi a 4 giri; 10. Sciaquato a 5 giri. Giro più veloce: il 3° di Biraghi in 2'07"218 alla media di 163,9 km/h.  
 Campionato: 1. Pelatti 125 punti; 2. Sciaquato 121; 3. Palanti 113; 4. Gnutti 111; 5. Gurrieri 105.



La Endurance 2.0 in programma il prossimo 10 novembre sulla pista di Vallelunga è una sorta di prova generale per un campionato che dovrebbe prendere il via nel 2019

# Endurance 2.0 via al rinnovamento

**LA GARA DEL GRUPPO PERONI RACE ALL'INTERNO DELLA 6 ORE DI ROMA IN PROGRAMMA IL PROSSIMO 10 NOVEMBRE SARÀ RISERVATA SOLO ALLE VETTURE IN CONFIGURAZIONE TCR**

**S**arà una Endurance 2.0 tutta nuova, quella in programma sabato 10 novembre sul circuito di Vallelunga. L'appuntamento che dal 2012 fa ininterrottamente da "support race" alla 6 Ore di Roma, acquisisce sempre più una valenza nazionale e, per la sua settima edizione, si presenta con delle grandi novità. Ideata per ospitare tutte le auto Turismo che nel corso delle varie stagioni hanno abbandonato le competizioni di durata, quest'anno la gara del Gruppo Peroni Race sarà riservata esclusivamente alle vetture in configurazione Tcr, sia con cambio sequenziale che nella versione dsg. Essendo questo ormai lo standard internazionale di maggiore successo, ed essendo l'organizzatore l'esclusivista italiano per le competizioni endurance con tale tipologia di vettura, ecco spiegata questa decisa "virata". C'è però dell'altro. Perché fra le intenzioni del Gruppo Peroni Race, per il 2019 c'è proprio una nuova serie endurance dedi-

cata alle vetture Tcr. La Endurance 2.0 di novembre a Vallelunga andrebbe dunque intesa come una prova generale per un campionato che dovrebbe prendere il via il prossimo anno, articolandosi su quattro o cinque gare da disputarsi tutte in Italia. Ma tornando alla Endurance 2.0 in programma il prossimo mese, se lo schieramento sarà pertanto interamente rinnovato, nulla cambierà invece sotto l'aspetto sportivo. L'intero evento si svolgerà infatti sempre in una sola giornata, con un programma che prevede una sessione di prove libere da 45', una qualifica sulla stessa distanza ed una gara di due ore, con il via nel pomeriggio. Da uno a tre i piloti consentiti per ciascuna vettura, con due pit-stop imposti della durata di quattro minuti. Due soste sicuramente cospicue, per consentire di effettuare le operazioni di rifornimento in tutta sicurezza (sia in proprio, che con l'ausilio delle torrette messe a disposizione dalla Magigas in corsia

box) e per permettere di prendere un attimo di respiro a chi partecipa in equipaggio singolo. Tre le classifiche che verranno stilate: assoluta, classe sequenziale e dsg. Tutte le vetture dovranno essere ovviamente in configurazione Tcr e ottemperare all'ultimo balance della omonima serie internazionale. Le coperture saranno esclusivamente Hankook, con l'impiego di almeno un set di gomme. Invariata la tassa di iscrizione di 1400 euro a vettura, sempre ferma alla prima edizione. L'ingresso al pubblico sarà libero. Al vaglio c'è al momento anche un montepremi in denaro, da scalare per la partecipazione alle manifestazioni 2019 del Gruppo Peroni Race. Diverse le squadre che hanno già risposto presente. Tra queste figurano al momento Mm Motorsport, Pit Lane Competizioni, Bf Motorsport, South Italy, Team Form, Greta Racing, CRC, Gruppo Piloti Forlivesi, Tecnodom e RS+A.

**Dario Lucchese**



# TCR Endurance

2H di VALLELUNGA



10 NOVEMBRE 2018

2.0  
ENDURANCE



GARA RISERVATA A SOLE VETTURE TCR  
CLASSIFICA: SEQUENZIALE E DSG



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

info: tel. +39 06.45441335 / fax. +39 06.45441336 / [info@gruppoperoni.it](mailto:info@gruppoperoni.it)





# Merli che goduria!

**L**UZZI - Christian Merli è Campione Italiano Velocità Montaga assoluto. Il trentino sulla Osella FA 30 Zytek ufficiale è riuscito nell'impresa che in un 2018 impegnativo ma perfetto, lo ha visto prima vincere il Campionato Europeo e poi rimontare in fretta ed agguantare anche lo scudetto tricolore. Una grande gioia per la quale il drive di Fiavè non ha nascosto l'emozione al traguardo calabrese nei pressi dell'Abbazia di Sambucina. «*La prima volta che son salito su un prototipo era l'anno 2004 e da allora ho attraversato molti momenti difficili e stagioni alle quali è sempre mancato qualcosa per concretizzare un risultato esclusivo, ma adesso è fatta!*». Non ha mai mollato Merli è se in gara-1 ha conquistato il record, in gara-2, quando le condizioni dei 6.150 difficile metri non erano nemmeno ideali, ha piazzato un altro scratch e realizzato quel 3'06"15. Christian ha poi gioito su un podio tutto Osella FA 30 dove sul 2° gradino è salito Domenico Cubeda, il catanese che anche nella prova conclusiva di campionato ha fatto vedere i progressi che ha saputo compiere al volante della sua prototipo monoposto curata da Paco 74 Corse, tanto evidenti che il catanese è campione E2SC 2018, sempre grazie ad una metodicità che non sfocia mai

**PRIMO SCUDETTO  
IN CARRIERA PER  
CHRISTIAN VERO  
RE DELLE SALITE  
NEL 2018.  
DOPO IL TITOLO  
EUROPEO  
IL TRENTINO  
FA SUO ANCHE  
IL TRICOLORE.  
UNA STAGIONE  
DA APPLAUSI  
E UNA GRANDE  
RIVINCITA**

di **Rosario Giordano**

nell'irruenza improvvisata. Terzo Michele Fattorini, l'orvietano soddisfatto a metà della sua prestazione, che definisce "limitativa" per via di alcune noie al cambio al volante che si son ripresentate durante l'intero week end. Ma il giovane umbro ha voluto gratificare il lavoro del suo team ed ha preso ugualmente il via. Adesso, come Merli e Cubeda, anche Fattorini pensa ad onorare la Nazionale Italiana che sarà impegnata a Gubbio nel FIA Hill Climb Masters. Omar Magliona ha ancora una volta dato prova di sportività e e sensibilità. Il sardo di CST Sport ha purtroppo compromesso il week end per una toccata alla fiancata sinistra della Norma M20 FC durante le prove. Il meccanico del team Faggioli ha lavorato senza sosta per ripristinare la risposta, ma la gente del posto è stata solidale con pilota e squadra in ogni modo.

Magliona ha voluto onorare entrambi gli aspetti prendendo il via, ma il 4° posto di gara-1 ha chiuso i giochi a favore di Merli, ma il sardo, visibilmente emozionato, si è complimentato con tutti gli avversari ed ha voluto ringraziare pubblicamente la gente di Luzzi. Un grande esempio di sport. Sotto il podio ancora una prestazione maiuscola per il lucano Achille Lombardi che tornato sulla Osella PA 21 Jrb BMW del Team Puglia con cui il vincitore della Coppa di classe E2SC 1000 ha ottenuto grandi soddisfazioni, si è immediatamente ripetuto con il quarto posto in gara. Quinta piazza per uno sempre concreto Denny Molinaro, il bravo pistard che nella gara di casa ha ulteriormente testato l'Osella PA 21 Jrb in versione 1.6, spinta da motore Suzuki. Con la 6ª piazza assoluta il catanzarese Francesco Ferragina si è aggiudicato la classe E2SC 1400 sulla calabrese Elia Avrio e importanti punti di TIVM. ●

# Iaquinta grande firma tra i Cn

**TERZO TITOLO IN CARRIERA PER ROSARIO. IL TRICOLORE GT RESTA SUB JUDICE DOPO LA VITTORIA DI PERUGGINI E IL RECLAMO DI IACOANGELI**

**L**uzzi ha incoronato Rosario Iaquinta Campione di gruppo CN sulla Osella PA 21 EVO Honda curata dal Team Catapano, con cui il calabrese di Castrovillari ha conquistato il suo terzo scudetto. Al portacolori della Scuderia Vesuvio è bastata la vittoria in gara 1 per affermare il titolo dopo una

stagione iniziata in GT e poi proseguita con ritorno al primo amore, i prototipi. Il successo di gruppo in gara con il settimo posto nell'assoluta è stato per Cosimo Rea su Ligier JS 51 Honda che ha perso gara 1 per circa mezzo secondo e con essa le ambizioni tricolori, malgrado al giovane salernita-

no della Tramonti Corse sia mancata una salita di prova per una noia tecnica. Il gruppo GT si è concluso sub iudice, dopo che Lucio Peruggini su Ferrari 458 GT3 ha vinto e sarebbe Campione.

Marco Iacoangeli, secondo su BMW Z4, ha sporto reclamo verso alcuni particolari tecnici della vettura dell'avversario. Il duello è stato appassionante fino all'ultimo con Iacoangeli che in gara-1 ha accusato un gap di 4 secondi, poi si è portato fino a 61 centesimi in gara 2 dal foggiano di AB Motorsport, nonostante una panne elettrica all'inizio della 2ª, quando si è azionato il dispositivo "Pit Stop" che il pugliese tricolore nel 2016 e 17 ha disattivato solo dopo circa 1 Km. ●

## AL TRAGUARDO

Luzzi (Cs), 6-7 ottobre 2018  
 Assoluta: 1. Merli (Osella FA 30 Zytek) in 6'14"27; 2. Cubeda (Osella FA 30 Zytek) a 10"25; 3. Fattorini (Osella FA 30 Zytek) a 23"04; 4. Lombardi (Osella PA 21 Jrb) a 28"75; 5. Molinaro (Osella PA Jrb) a 36"89; 6. F. Ferragina (Elia Avrio) a 39"15; 7. Rea (Ligier JS51) a 40"69; 8. Caruso (Radical SR4) a 56"07; 9. Leogrande (Osella PA 21 Jrb) a 42"03; 10. Fuscaldo (Osella PA 21 EVO) a 54"61. Gara-1: 1. Merli (Osella FA 30 Zytek) in 3'08"12; 2. Cubeda (Osella FA 30 Zytek) a 1"97; 3. Fattorini (Osella FA 30 Zytek) a 9"93; 4. Magliona (Norma M20 FC Zytek) a 10"63; 5. Lombardi (Osella PA 21 Jrb) a 13"47.  
 Classifiche gruppo - Bicilindriche: 1. Morabito in 8'42"63; 2. Mercuri a 1"71; 3. Ferragina A. a 4"88. RS: 1. Montanaro (MINI JCW) in 8'19"44 (Tutti su Fiat 500); 2. Vassallo (Renault Clio) a 3"80; 3. Martelli (Peugeot 106) a 13"01; RS+: 1. Tagliente (Peugeot 306 1.6) in 8'02"59; 2. Nappi (MINI JCW) a 1"32; 3. Cosentino (Honda Civic Type-R) a 16"66. N: 1. Longo (Citroen Saxo) in 8'25"18; 2. Ottaviani (Citroen Saxo) a 6"73; 3. Locante (Honda Civic Type-R) a 8"28. A: 1. Calderone (Peugeot 106) in 8'15"95; 2. Crucitti (Peugeot 106) a 6"14; 3. Nicoletti (Peugeot 106) a 8"10. E1: 1. Tagliente (Peugeot 308 RC) in 7'43"67; 2. Pisano (VW Golf) a 3"41; 3. Eldino (Peugeot 106) a 8"55. E2SH: 1. Tancredi (BMW M3) in 7'28"77; 2. Paoone (Fiat X1/9) a 44"42; 3. Fava (Renault Clio) a 1'47"28. GT Sub iudice: 1. Peruggini (Ferrari 458 GT3) in 7'22"31; 2. Iacoangeli (BMW Z4) a 4"61; 3. Mauro (Porsche 997) a 28"87. CN: 1. Rea (Ligier JS51) in 6'55"23; 2. Fuscaldo (Osella PA 21EVO) a 13"65; 3. Caruso (Osella PA 21 EVO) a 15"11. E2SC: 1. Lombardi (Osella PA 21 Jrb) in 6'43"02; 2. D. Molinaro (Osella PA 21 Jrb) a 8"14; 3. F. Ferragina (Elia Avrio) a 10"40. E2SS: 1. Merli (Osella FA 30 Zytek) in 6'14"27; 2. Cubeda (Osella FA 30 Zytek) a 10"25; 3. Fattorini (Osella FA 30 Zytek) a 23"04.



Con la terza vittoria consecutiva Merli, nell'altra pagina ha chiuso i giochi e vinto il titolo in Civm. Il trentino a Luzzi ha messo alle sue spalle Cubeda, sopra e Fattorini, a sinistra. Sotto, Iaquinta vincitore tra i Cn e a destra i duellanti del Gt Iacoangeli e Peruggini, sotto a destra



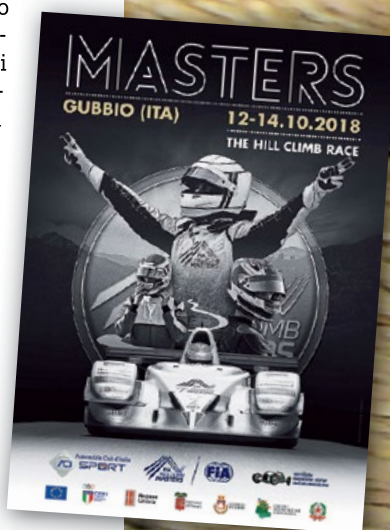
di **Gianluca Marchese**

**L**a supersfida tra i titani delle cronoscalate è sempre più vicina e già soltanto quella che sarà la "nazionale" italiana è da cuore in gola: Simone Faggioli, Christian Merli, Domenico Cubeda e Domenico Scola. Per la prima volta, dal 12 al 14 ottobre l'Italia ospita il Fia Hill Climb Masters, l'evento clou voluto dalla Fia con le star europee. Sarà Gubbio la capitale della specialità e lo staff che annualmente organizza il Trofeo Luigi Faggioli è al lavoro per far sì che per quelle che la stessa Federazione Internazionale vuole come le "Olimpiadi delle salite" tutto sia pronto. Olimpiadi non di facciata solo perché i vincitori sono premiati un tantum con medaglie d'oro, d'argento e di bronzo, ma "reali" soprattutto perché il Fia Masters è l'evento biennale pensato anche come una grande festa della specialità senza mettere in secondo piano il lato più competitivo, compreso quello tra le varie delegazioni nazionali. Il Fia Masters è "scontro tra campioni, scontro tra nazioni", come si è già ben visto nelle 2 edizioni disputate in Lussemburgo (2014) e Repubblica Ceca (2016). Rispetto alle precedenti, Gubbio e l'Italia hanno già fatto segnare il record di 20 nazionali che hanno risposto "yes" (l'entrylist si annuncia di lusso fra campionissimi e auto da corsa impossibili da ammirare tutti insieme in altro contesto), con quella britannica che, tanto per fare un esempio, arriverà in massa con tutti i migliori classificati del campionato nazionale. Anche il Portogallo parteciperà con una delegazione mai così presente e già si candida per ospitare l'edizione 2020 alla Rampa de Boticas. Tra le altre, torna da campionesse in carica la Slovacchia, mentre si è aggiunta di recente pure la Spagna (con tanto dell'ex Gp2 Javi Villa).

Per Fiorenzo Dalmeri, capitano della squadra italiana che in tutto conta 38 piloti, le rivali più temibili "sono Svizzeri, 2° nel 2014 e 2016, e Francia (ben 13 i transalpini iscritti, ndr)". Confermato nel ruolo da Aci Sport, Dalmeri è quindi guida e selezionatore della delegazione tricolore: «È un grande lavoro coordinare e tenere a mente le esigenze di tutti, anche per quello che riguarda la logistica; stiamo pure preparando un abbigliamento che sia uguale e adeguato per tutti, speriamo di farcela!».

Al contrario delle sfide individuali, la Nations Cup non considera il crono assoluto, ma si basa su un indice di regolarità di ciascuno dei quattro piloti (per la classifica varranno poi i migliori tre) indicati dai 20 capitani. Per questo, racconta Dalmeri, «di una serie di driver italiani che avrei potuto scegliere ho studiato tutti i tempi dal 2010 a oggi! poi è chiaro che premio anche i migliori: non è possibile pensare a una nazionale di velocità in salita senza Merli e Faggioli».

Il criterio di scegliere piloti il più regolari possibile può risultare aleatorio: «È molto difficile determinare questo fattore. Studi a parte, il tempo più basso è il tempo delle auto più competitive, quindi



## A GUBBIO SFIDA LUNGA 3,3 KM

Il teatro della sfida del primo Fia Masters a svolgersi in Italia è quello del tracciato che da Gubbio sale a Madonna della Cima, accorciato di 840 metri rispetto a quello che annualmente ospita il Trofeo Faggioli: misurerà 3,3 km con partenza poco fuori dalla città proprio nella Gola del Bottaccione e arrivo al classico valico

# Olimpiade delle **salite**

**PER LA PRIMA VOLTA L'ITALIA OSPITA  
IL FIA HILL CLIMB MASTERS, L'EVENTO CLOU  
DELLA SPECIALITÀ CON TUTTE LE GRANDI  
STAR EUROPEE E 20 NAZIONALI AL VIA.  
NEL PROSSIMO WEEK END DA GUBBIO  
A MADONNA DELLA CIMA LO SHOW  
È GARANTITO CON GLI AZZURRI  
CHE PUNTANO IN ALTO**





nella logica la differenza dei riscontri fra due salite è più probabile che su un tracciato breve sia più piccola. La mia idea è quella di scegliere tra i piloti più veloci quelli che mi danno maggiore garanzia di competitività e nel contempo di affidabilità nel completare tutte le tre salite di gara previste. Chiaro però che alla fine nella Nations Cup la fortuna può giocare un ruolo importante».

Dopo l'oro conquistato dall'Italia nel 2014 a Eschdorf (con Faggioli, Merli, Omar Magliona, che non potrà essere al Masters a Gubbio per concomitanti impegni all'Autodromo di Mores che gestisce, e Fausto Bormolini), a Sternberk due anni fa le cose andarono diversamente: «Nel 2016 non siamo stati fortunati: nell'ultima prova Merli e Faggioli hanno trovato condizioni del tutto diverse rispetto alle precedenti e a quelle degli altri piloti perché aveva iniziato a piovere e la strada era molto umida. Malgrado ciò abbiamo comunque fatto settimi su 14, mentre la Slovacchia ha vinto soprattutto grazie alla fortuna. In ogni caso, è chiaro che c'è un obiettivo sportivo ma il Fia Hill Climb Masters è una gara totalmente diversa rispetto a quelle che tradizionalmente conosciamo in Italia. È una gara e insieme una festa. E lo è perché le nazioni si 'vedono'. I piloti gareggeranno per loro stessi, certo, come sempre, ma al Fia Masters competono anche sot-

**NAZIONALE ITALIANA  
CON TRENTOTTO PILOTI**

Sono 38 i piloti che compongono la Nazionale Italiana delle Salite per la sfida del prossimo week end a Gubbio. Nel Fia Masters l'Italia ha conquistato l'oro nel 2014 a Eschdorf (con Faggioli, Merli, Magliona e Bormolini) e in questa edizione va a caccia di un altro colpo grosso

to la bandiera e questo lo sentono e lo vivono. È il bello del Masters, vogliono essere partecipi del team-nazione. Fare squadra è uno degli aspetti più impegnativi. Non è semplice tenerli insieme, darli un'immagine identica, prepararli le bandiere, tenerli vicini anche durante i momenti comuni del Masters, che sono tanti».

Tra questi, al termine delle prove ufficiali, al sabato sono previste parata e cerimonia di presentazione di piloti e nazionali, che nell'occasione, grazie alla sinergia tra il Comitato Eugubino Corse Automobilistiche e il Comune di Gubbio, saranno protagonisti nei luoghi simbolo del centro storico della città umbra, dove è prevista addirittura l'acclamazione nella pensile Piazza Grande all'uscita dei protagonisti dal Palazzo dei Consoli. Gli obiettivi dei fotografi sono già puntati non soltanto sul tracciato di gara...

**Il programma con ben tre salite di gara**

Dopo l'anteprima di un convegno sulla sicurezza stradale che al giovedì coinvolgerà le scuole, a Gubbio venerdì 12 ottobre l'evento più atteso dal circus delle salite inizia con le verifiche sportive e tecniche, che, le prime con inizio alle 10.30 nel quartier generale del centro servizi Santo Spirito e le seconde alle 11.00 in zona paddock, si concluderanno alle



17.00. Sabato 13 motori accesi per le due prove ufficiali con partenza alle 10.00. Al termine, spazio a parata e presentazione di piloti e nazionali in Piazza Grande e festa serale in Piazza 40 Martiri, dove, oltre a parte del paddock, troverà posto anche l'area Fia. Domenica 14 ottobre la giornata decisa con ben tre salite di gara in programma a partire dalle 9.00, alle quali seguirà la premiazione sul palco e il podio sempre in Piazza 40 Martiri. Per le quattro classifiche individuali si considera soltanto il miglior tempo fra quelli delle tre gare. Teatro della "cronoscalata dei campioni" è il tracciato Gubbio-Madonna della Cima, accorciato di 840 metri rispetto a quello che annualmente ospita il Trofeo Fagioli: misurerà 3,31 chilometri con partenza poco fuori dalla città proprio nella Gola del Bottaccione e arrivo al classico valico. È previsto un biglietto unico di 15 euro valido per entrambe le giornate di competizione.

#### La nostra nazionale composta da 38 piloti

L'entrylist del Fia Masters 2018 oscilla intorno a quota 175 iscritti e 38 formano la delegazione italiana. Oltre ai già citati Faggioli, Merli, Cubeda e Scola che dovrebbero comporre la "nazionale" e a Peruggini campione della Categoria 1, a Gubbio saranno in azione Andrea e Fausto Bormolini, Adolfo Bottura, Marco Capucci, Francesco Conticelli, Tonino Cossu, Stefano Crespi, Alberto Dall'Oglio, Diego Degaspero, Manuel Dondi, Michele Fattorini, Alessandro Gabrielli, Luca Gaetani, Fulvio Giuliani, Rosario Iaquina, Marco Iacoangeli, Gianni Lofredo, Achille Lombardi, Lorenzo Mercati, Angelo Mercuri, Antonino Migliuolo, Renzo Napione, Vincenzo Ottaviani, Andrea Palazzo, Gabriella Pedroni, Ivan Pezzolla, Roberto Ragazzi, Gigi Sambuco, Marco Sbrillini, Teo Furleo Semeraro, Vito Tagliente, Carmine Tancredi, Francesco Turatello e Luca Zurbier.

#### 20 nazionali a caccia della Nation Cup

Sono 20 (record assoluto per il Masters) le nazionali presenti che si contenderanno la Nations Cup: oltre all'Italia, Belgio, Bulgaria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Spagna Svizzera e le novità Croazia, Kosovo, Malta, Portogallo e Slovenia. In tutto le nazioni rappresentate saranno addirittura 22, in quanto si aggiungono due piloti provenienti dall'Austria e uno dalla Finlandia. ●



# Scintille a ogni latitudine

**UNA SUPERSFIDA TRA TITANI DELLE CRONOSCALATE CHE PREMIERÀ SUL PODIO QUATTRO CATEGORIE DI AUTO IN GARA. ECCO QUALI**

**N**ations Cup a parte, per la prima volta il Fia Hill Climb Masters premierà sul podio quattro categorie di auto in gara. E individualmente saranno scintille a tutto spiano tra campioni europei e/o nazionali, tra i quali ci sono i tre "Masters" pronti a difendere la medaglia d'oro 2016 e ai quali si aggiungono diverse "wild card" di peso (come Scola sull'Osella Pa2000 e gli svizzeri Reto Maisel sull'attesa silhouette della Mercedes Slk340 e Fabien Bouduban, che sarà in gara con la Norma M20 utilizzata alla Pikes Peak). Le prime due categorie sono le classiche divisioni Fia del Cem. La Categoria 1 (produzione) comprende Gruppo N, Gruppo A, S2000 e Gt.

Il campione in carica è Lucio Peruggini, che a Sternberk trionfò sulla Ferrari 458 con la quale torna a Gubbio. La Categoria 2 (competizione) comprende E2Ss, E2Sc, Cn ed E2Sh, ovvero prototipi, formula e silhouette tra i quali due anni fa s'impose Faggioli con la Norma-Zytek (nel 2014 fu argento dietro allo svizzero Eric Berguerand). Il fiorentino è reduce dalla vittoria alla Montée des Legendes di due domeniche fa. Le altre due divisioni sono quelle delle vetture "open" che non rientrano nei regolamenti Fia e che nelle precedenti edizioni formavano gruppo unico. Ora sono Categoria 3 per le auto produzione (perlopiù le E1 più estreme) e Categoria 4 per quelle da competizione, che sono le formula e i prototipi che rispettano uno specifico regolamento nazionale (i casi più eclatanti e competitivi, e in gara ce ne saranno molti, sono le monoposto britanniche e i prototipi francesi). Proprio dalla categoria "open" nel 2014 in Lussemburgo arrivò il miglior riscontro assoluto grazie al transalpino Nicholas Schatz su Norma-Bmw. Nel 2016 trionfò invece Scott Moran su monoposto Gould Gr61x motorizzata con un Nme di 3500cc. E pure il britannico sarà a Gubbio per la difesa del titolo... ●



# Sandrucci in trionfo

**MINI CHALLENGE** IL VITERBESE METTE IN BACHECA IL MONOMARCA. TRA LE COOPER LITE TITOLO A BAGNASCO

**M**ONZA - «Un pilota con la testa di un 38enne la voglia di vincere di chi di anni ne ha una ventina in meno». È così che ama definirsi Gustavo Sandrucci, che a Monza si è laureato campione 2018 del Mini Challenge Italia con il team Cascioli by Melatini Racing. Il viterbese ha colto il terzo titolo in carriera; il secondo consecutivo con la squadra marchigiana, dopo che lo scorso anno si era laureato campione della Clio Cup Italia, mentre nel 2001 aveva centrato il successo nel Civt in classe N4 con una Rover. «Se mi propongono di ricorrere nella Mini nel 2019, lo faccio volentieri - ha detto - È un bel monomarca e mi sono divertito tanto. Ho sempre pensato di potere vincere, perché a mio parere siamo sempre stati un pelo superiori agli altri».

Alla fine per lui sono arrivati 4 successi. Anche se il conclusivo weekend di Monza è stato avaro di risultati. Scattato dalla seconda fila, con Filippo Maria Zanin in pole, il laziale è stato autore di una condotta grintosa. Ma un contatto con il suo rivale in classifica Gabriele Torelli lo ha portato a ritirarsi,

senza potere prendere neppure il via di gara-2 per i danni riportati sulla sua vettura. Le ultime due vittorie sono andate invece a Luca Rangoni, straordinario durante tutta la stagione e allo stesso Torelli, che ha concluso con il bilancio di un secondo posto e una vittoria messi a segno nel rush finale. Tutto ciò con Alessio Alcidi sempre in "agguato" e autore di un terzo ed un quarto posto.

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rangoni; 2. Torelli; Alessio Alcidi. Gara-2: 1. Torelli; 2. F.Zanin, 3. Zarpellon.

A salire sul podio sul circuito brianzolo è stato anche Tobia Zarpellon, terzo al termine di una seconda gara condizionata dalla pioggia. Ma Monza ha laureato campione anche il 20enne Ugo Federico Bagnasco, con i colori di Reggio Motori by Dinamic Motorsport terzo in gara-2 e primo nel campionato riservato alle John Cooper Works in versione Lite. Il figlio di Vittorio Bagnasco e Marilena Meloni, alla sua prima stagione completa in auto, ha ottenuto in totale sei vittorie. L'ultimo acuto nella stessa classe è stato di Simone Melatini (seconda affermazione di fila per il pilota e team manager marchigiano) e Marco Santamaria.

**Dario Lucchese**



## Ora sfida a tre per il trofeo

**TROFEO ABARTH SELENIA BARBERINI, PAJURANTA E MABELLINI SI GIOCHERANNO IL TITOLO AL MUGELLO**

**M**ONZA - È stato un weekend all'insegna dell'incertezza, per quanto riguarda il Trofeo Abarth Selenia. Dopo aver vinto le due gare sul leggendario circuito di Monza, il finlandese Juuso Pajuranta si è visto negare i punti che lo avrebbero portato a superare Barberini dopo le verifiche tecniche di gara-2. Resta così vana la bella doppietta che il finlandese aveva ottenuto, vincendo di misura davanti a Cosimo Barberini in gara-1 e con un più ampio vantaggio in gara-2, precedendo un ottimo Andrea Mabellini.

Proprio il giovanissimo bresciano Mabellini otteneva la vittoria più che meritata in gara-2,

dopo aver ottenuto la pole nelle qualifiche del sabato davanti a Barberini e Pajuranta. Domenica mattina, la partenza di gara-1, caratterizzata dalla nebbia con visibilità ridotta e dall'asfalto viscido, costringeva al montaggio di gomme da bagnato. Mabellini teneva la testa per appena un giro, quando impattava contro una barriera

perdendo 6 posizioni. L'episodio permetteva a Pajuranta di prendere la testa della corsa, con Barberini a ruota fino al termine, senza riuscire nel sorpasso. Mabellini chiudeva terzo, dopo una spettacolare rimonta anche sull'aggressivo svedese Robin Appelqvist.

In gara-2, con start a griglia invertite, era di nuovo Mabellini a emergere dal gruppo e andare in testa. Ma l'intervento della safety car dopo un'uscita di pista rimetteva tutti in gioco: alla ripartenza un velocissimo Pajuranta riusciva a inserirsi

alla variante e prendere la testa della gara compiendo una gara perfetta e aggiudicandosi anche il giro veloce. Barberini si doveva invece accontentare del gradino più basso del podio, dietro un determinatissimo Mabellini. Nonostante la squalifica il vincitore si conoscerà solo al Mugello, il 27 e 28 ottobre con la matematica che lascia aperte le possibilità di successo a Barberini, Pajuranta e Mabellini.

**Roberto Valentini**





# Dovesicorre

## VELOCITÀ

13-14 ottobre  
DTM  
a Hockenheim  
www.dtm.com

FIA F3  
a Hockenheim  
www.fia3europe.com

WEC  
al Fuji  
www.fiawec.com

IMSA  
a Braselton  
www.imsa.com

NASCAR  
a Talladega  
www.imsa.com

## SALITA

13-14 ottobre  
FIA MASTERS  
a Gubbio  
www.fia.com

## RALLY

12-14 ottobre  
RALLY LIEPAJA  
Erc in Lettonia  
2018.lvrrally.com

RALLY DUE VALLI  
Cir a Verona  
www.rallyduevalli.it

RALLYLEGEND  
a San Marino  
www.rallylegend.com/it

RALLY DEL TARTUFO  
a Asti  
www.rallydeltartufo.it

RALLY GOLFO DEI POETI  
a La Spezia  
www.lanternarally.it

## SUPERCUP

## MONZA

# Pigoli allunga pole e doppietta

MONZA - Pole e doppia vittoria a Monza per Massimiliano Pigoli, che ha ulteriormente allungato nel Trofeo Super Cup. Il comasco, con la Porsche della A-Style Team, ha preso tutto nel penultimo appuntamento della stagione. Sulla sua pista di casa, il campione italiano 2003 del SuperProduzione e poi vincitore nel 2006 della Superstars, ha raggiunto quota otto successi. Complice anche il forfait del suo diretto rivale Andrii Iefimenko, che ha rotto il differenziale della sua 997 Gt3 nelle prove libere. Pigoli ha dominato sabato la prima gara, partendo dalla pole e rimanendo in testa fino al traguardo con un margine consistente sull'altra Porsche di Alessandro Nervi. Ottima prova anche quella di Max Danetti, terzo con la Seat Leon Cup R della Bd Racing, seguito a sua volta dalla Mini di Ivan Tramontozzi. In gara-2 Pigoli ha concesso il bis, precedendo questa volta la 997 3.8 litri di Alberto De Ambroggi e la "Cup" di Mario Cagliani, con Nervi questa volta appena fuori dal podio. Bene la copia Roberto e Luli Del Castello, che hanno portato a casa due quinti posti con la loro Chevrolet Lumina. Diverse le novità viste sul circuito brianzolo. Dall'arrivo di Federico Borrett, primo di classe in gara-2 con la sua Bmw M3 24 Hours Special, a quello di Massimo Zanin, Riccardo Ruberti, Alfredo Di Cosmo e Franco Barin.

**Dario Lucchese**

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

# AUTO SPRI NT

## SPORT



### A MAURIZIO RIZZO LO "SLAM" CON IL KRH EV27

Un Maurizio Rizzo presentatosi in pista in forma smagliante, si è aggiudicato il secondo Slam della stagione, quello dedicato al Krh, un mezzo difficilissimo da guidare, una specie di proto/kart avente un telaio dotato di misure extralarge rispetto ai kart abituali, con una curiosa forma a freccia, ed equipaggiato con delle barre stabilizzatrici che simulano il comportamento delle sospensioni. Il motore, 150cc di cilindrata, è capace di accelerazioni non indifferenti. Altri eroi di giornata sono stati il pugliese di Roma, Vito Pignalosa, pole e vittoria nella seconda prova per lui, ed il siciliano Mario Longo, dominatore della prima prova. **Vuoi anche tu diventare un pilota ed un campione come loro?** Partecipa al Talent Snp, iscriviti al canale YouTube e scopri come partecipare. La Snp, può essere seguita anche su facebook/selezionenazionalepilotti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

## ACCESSORI



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

**GAZEBO PERSONALIZZATI** - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli, sedie ed espositori per il tuo gazebo. [www.gazeboflash.it](http://www.gazeboflash.it), tel. 0442-30222, mail: [info@gazeboflash.it](mailto:info@gazeboflash.it)

## RIVISTE

**VENDO AUTOSPRINT** dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote

dal 1956 al 2005, Ruoteclasse - Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Tel. 333-2493694.



CONTI EDITORE

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma  
e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)  
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)  
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno 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'edicola 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](mailto:info-service@m-dis.it)

**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**  
Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://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'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227111 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





Alboreto a Monza 1988, 2° nel Gp d'Italia al fianco del vincitore Berger, nel giorno della doppietta Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

**SAREBBE BELLO INTITOLARGLI UNA CURVA DELL'AUTODROMO**

# Monza valorizzi Alboreto

Ho appena finito di leggere lo speciale As su Monza, bellissimo, come tutti gli altri, ma mi resta un po' di amaro in bocca... Le mitiche curve di Monza, a parte la Variante Ascari, sono dedicate a un ruscello, Roggia, a una gabbia per animali, Serraglio, a un comune che avrebbe fatto volentieri demolire l'autodromo, Biassono o ad un altro paese, Lesmo. Come ho già scritto in altre occasioni, è proprio impossibile dedicare una curva al grande Michele Alboreto, oltretutto pilota milanese doc? Qualcuno risponderà che i nomi delle curve sono storici e non si possono cambiare, giusto, ma c'è anche il curvone, detto anche curva Grande, e allora perché non rinominarla "Curva Grande Michele Alboreto"? Si potrebbero coinvolgere (cito a caso) la dirigenza Acì, Mario Andretti, Tino Brambilla, Ivan Capelli, Riccardo Patrese, la Ferrari e chiunque altro voglia spendere un

po' di energie, e magari organizzare una raccolta di firme tra i lettori da Autosprint. P.S. Finalmente!!! Charles Leclerc alla Ferrari e Antonio Giovinazzi alla Alfa Romeo Sauber... Fantastico! Era ora, un sentimento in bocca al lupo a tutti e due, comunque vada la prossima stagione, ma spero alla grandissima per entrambi.

**Roberto Giorgini**  
Torino

**QUESTA F1 NON CONVINCINE**

## Nostalgia no, eppure..

In merito alla lettera del signor Burbi su As n.39, sono d'accordo, ma resta il problema. A me pare che in F1 tutti, ossia costruttori, scuderie, Fia, Ecclestone (prima) Liberty Media (ora), media ecc. se la cantano e se la suonano. Sono in tanti e ognuno ha la sua ricetta per risolvere la situazione, ma il tutto scorre come l'acqua in un

fiume. Il primo Gp l'ho visto a Monza 1964, li guardo ancora, e non ho nostalgia dei Gp che furono; quelli odierni non mi entusiasmano, quelli che verranno li valuterò per quello che saranno. Cordialmente.

P.S. "Troppi galli a cantare e non vien mai giorno".

**Luigi Manzoni**

**PER IL PEZZO SU RAIKKONEN**

## Turrini con applausi

Buonasera, sono una vostra lettrice da ormai molti anni e volevo fare i complimenti a Leo Turrini per il bellissimo pezzo su Kimi Raikkonen. Ha usato parole splendide e ha messo nero su bianco esattamente quello che penso anche io. Mi sono emozionata a leggere quelle parole. Grazie!

**Martina Rampoldi**

**NEI GP TORNA UN ITALIANO**

## Bon Giovi ci fa felici

Questa di Bon Giovi alla Sauber non me l'aspettavo, sembrava che le "leggerzze" commesse, sebbene unite a buoni sprazzi, durante la supplenza per Wehrlein l'avessero tagliato un po' fuori dalla corsa al sedile. Felice che non sia così, Alfa Romeo Sauber è un team in ascesa quasi verticale dopo gli ultimi "anni horribiles" (e un lumino a Marchionne dovrebbero accenderlo) e Giovinazzi avrà l'occasione di dimostrare se vale. Forza Antonio, almeno un italiano in Formula Uno ci vuole!

**Burtuli, ricevuta via mail**

**MESSAGGIO DI BUON AUSPICIO**

## Giovinazzi avanti così

Premessa: sono italiano, ma non Nazionalista. Detto questo... altro che "poesia" e "nostalgia" di nomi gloriosi passati... Giovinazzi è qui, ora, ed è meritatamente pilota ufficiale di F1... ed è (finalmente) italiano! Forza Antonio... ti auguro di fare bene, per te stesso, senza il miraggio davanti agli occhi di scuderie blasonate! Fai in modo di essere tu, il loro miraggio...!

**VeriCampioni**

**AUTO SPRINT**

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

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
06.49.92.289

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)

Foto F.1: **Erocole Colombo**,  
**Alberto Crippa**  
Fotografie: **Sutton-Images**,  
**Bettiol**, **Getty Images**, **Fuggiano**  
Ricerca fotografica:  
**Chicco Rimondi**  
Humour: **Giorgio Serra**  
Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Beppe Donazzan**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Guido Meda**, **Sergio Remondino**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlino**

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

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

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

**auto MOTO SPRINT** **IN MOTO**

**AM** **GUSTINI SPORTIVO** **SPORT STYLE**

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



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

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

**AUTO  
SPRI  
NT**