

500 MIGLIA INDIANAPOLIS LA STRAORDINARIA PRIMA VOLTA DI WILL POWER

BE 7,00 € - MC CODE/ADZUR 6,20 €  
PTE CONT. 6,20 € - € 6,20 €  
CH OT 8,50 CHF - CH 8,80 CHF - USA 10,5

# AUTO SPRI NT

n. 22

Anno LVII Settimanale  
29 maggio-4 giugno 2018  
**3,50 Euro** (Italy only)



Foto: Italiane Speed, n.A.P.-D.L. 353/2010 (conv. in L.45/2014 art.1, c.1), DDB Bologna

POSTER STORY



Alfa Romeo 158/159

+POSTER  
**RICCIARDO**



Daniel Ricciardo

**NON PERDETE  
AS COLLECTION**

In edicola  
dal 15 maggio



EFFETTO MONTECARLO



GETTY IMAGES

## GP MONACO

Dietro la seconda vittoria stagionale c'è un **Daniel Ricciardo** autentica mina vagante e pronto a dare vita a uno **straordinario triello** con **Hamilton** e **Vettel** in un **Mondiale** davvero **equilibrato**

# LAGO DELLA BILANCIA



**RENAULT**  
Passion for life

Nuova  
**Renault MEGANE R.S.**  
The everyday race



Emissioni di CO<sub>2</sub>: da 155 a 163 g/km. Consumi (ciclo misto): da 6,9 a 7,2 l/100 km. Emissioni e consumi omologati. Foto non rappresentativa del prodotto.

Renault raccomanda **elf**

[reault.it](http://reault.it)



# Australia felix

**S**uccede al Gp di Monaco e poche ore dopo anche alla 500 Miglia di Indianapolis. Succede che a 7336 km di distanza all'interno di due sfide iconiche del motorsport due piloti che vengono dall'altra parte del mondo costruiscono le imprese più belle delle loro carriere. Due grandissime prime volte, firmate da Daniel Ricciardo e Will Power, due

bandiere australiane sul pennone più alto in Formula Uno e nella Indycar, due bellissime storie da raccontare che si intrecciano in una domenica senza un attimo di respiro. Un segno indelebile di un destino che si è scritto nell'ambito di due gare che più diverse non si può, ma in un sottile gioco di equilibrio dentro prestazioni da veri mattatori.

Due firme importanti, di quelle che spostano e rimangono nella storia perché compiute in due delle corse più famose del mondo e che mantengono ancora intatto il loro fascino, anche se (capita spesso) fanno pure sbadigliare. Ma non ci sono stati sbadigli nelle sfide degli aussie più veloci del mondo, capaci di mantenersi al vertice, pronti a reagire anche alle difficoltà. L'ha fatto alla grande soprattutto Ricciardo quando s'è ritrovato con il 25% della potenza in meno e dietro due tipini poco

raccomandabili come Vettel e Hamilton alle calcagna. Ha regalato l'ennesimo saggio di un pilotaggio di altissima classe sulle strade di un Principato dove nessuno è mai stato capace di stargli davanti nell'arco di un weekend lungo ma sempre contrassegnato dai suoi tempi irraggiungibili per gli altri. Con una straordinaria prova

di forza Daniel ha artigliato la seconda vittoria stagionale. Due successi come quelli arpionati da Lewis Hamilton e Sebastian Vettel nei primi sei appuntamenti del Mondiale 2018.

È arrivato il tempo di parlare di un possibile triello nella corsa al titolo iridato? L'unica cosa certa adesso è che non c'è proprio spazio per fare dei pronostici: ogni Gp ha le sue difficoltà e la sua storia; lo scenario cambia da un weekend all'altro. Nel frattempo, però, Hamilton e Mercedes rimangono in vetta al Mondiale. Vettel col secondo posto del Gp di Monaco ha rosicchiato (solo) tre punti

a Lewis, felice per aver contenuto i danni in una corsa dove la W09 non è sembrata neanche lontana parente di quella vista in azione a Barcellona. La variabile Red Bull è molto più concreta e pericolosa, adesso, per chi sogna di concludere la stagione da campione del mondo. E Montecarlo e lì a dimostrarlo. ●



**È IN EDICOLA  
DAL 15 MAGGIO  
UN AUTOSPRINT  
COLLECTION  
IMPERDIBILE**

## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 12** GP MONACO DANIEL CAPEGGIA IL TRIO
- 16** GP MONACO CHANCE RIMASTA TALE
- 20** GP MONACO VOCI FERRARISTE
- 21** GP MONACO TOYOTA TENTA KIMI
- 22** GP MONACO HAMILTON TERZO INCOMODO
- 24** GP MONACO GLI OSCAR
- 28** GP MONACO BOTTAS FA UN PASSO INDIETRO
- 29** GP MONACO RENAULT QUARTA FORZA
- 30** GP MONACO A TUTTO GASLY
- 31** GP MONACO OCON LESTO E SESTO
- 32** GP MONACO VERSTAPPEN COPPA DEL NONO
- 34** GP MONACO IL PUNTO TECNICO
- 38** GP MONACO LA TECNICA
- 40** GP MONACO IL TABELLONE

### VELOCITÀ

- 44** FORMULA 2 MONTECARLO
- 50** 500 MIGLIA INDIANAPOLIS
- 67** 12 ORE IMOLA
- 68** WTCR ZANDVOORT
- 69** TRICOLORE PROTOTIPI AL VIA
- 72** CIVM VERZEGNIS-SELLA CHIANZUTAN
- 75** FORMULA E INSERTO

### RALLY

- 56** MONDIALE OGIER IN ESCLUSIVA
- 60** TRICOLORE ISOLA D'ELBA

### RUBRICHE

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



# Sorridente predatore

RIDE E TRASCINA, AMMICCA E FA MALE. RASSICURA, GESTISCE E STUPISCA SEMPRE PIÙ. RICCIARDO È IL PILOTA DEL MOMENTO

**M**ONTECARLO - Sorride e mena. Ride e trascina. Daniel Ricciardo: un fenomeno a Montecarlo. Dove ha stravinto battendo non solo i suoi colleghi più lanciati, più titolati, mantenendo quella padronanza sorprendente che riesce sempre a sfoderare, anche quando il cuore della sua Red Bull perde qualche colpo. Roba da infarto, non certo da fermare uno così. Uno che, appunto, sembra prendersi sul serio sino a un certo punto. Uno che mostra una umiltà da figlio della terra, da fortunello trasportato chissà come mai nel mezzo di un luna park. È tenero, semplice, simpatico, Daniel. Poi, però, quando c'è da tirar fuori le palle, ce la fa sempre. Basta osservarlo nei momenti della concentrazione, della tensione, della sua trasformazione.

Qui, nel regno della erremoscia, ha cominciato a spingere dal giovedì, ha tirato una bastonata a Verstappen quando Verstappen aveva appena bastonato se stesso e il guard rail, sabato mattina. Lui, come se nulla fosse accaduto, mentre invece era accaduto uno sproposito. Compagno di squadra superato di un millesimo di secondo, spingendo proprio dove quell'altro era inciampato. Come dire: ecco, caro sig. Horner, caro dott. Marko, fate qualche conto, va là, datevi una regolata, che è il momento. Poi, pole inaccessibile. Poi, inaccessibile in gara, dal primo all'ultimo giro, aiutato solo un poco da una pista che farebbe venire il latte alle ginocchia persino a San Pietro con tutta la sua band. Non contento, si è messo a fare l'asino sul podio dei Grimaldi, a bere dalla scarpa, robb de matt, come dicono a Mentone, a coinvolgere nella festa Principe e Principessa, tutti e due che bevono a canna dalla stessa bottiglia, mai successo in vita, nel Principato, sull'intera Côte D'Azur.

Il fatto è che questo ragazzo australiano di pasaporto, siciliano per il resto, sta conquistando l'intera platea. Tifosi in arrivo dalle truppe Mercedes, da quelle griffate McLaren, dall'esercito ferrarista soprattutto. Perché un altro così, semplicemente, non c'è. Capace di vincere, capace di tenere duro quando butta male, capace di mettere sotto un discolo come Verstappen, capace di gestire con la testa un cuore grande così. Capace di raccontarsi e di raccontare la propria storia, che ha dentro fame

e forza, umiltà e voglia di migliorare. Una vera rarità in un mondo di ragazzi stitici e aridi. Non a caso in molti, zona Ferrari, sono convinti che, nell'eventualità, arrivasse Ricciardo, scatterebbe la sciambola vera, un amore lungo e coinvolgente, come accade qualche volta tempo fa, altro che Vettel e Raikkonen, con tutto il rispetto. Bravi, bravissimi, titolati ma freddini, ecco, mai disposti a regalare e regalarci come fa Daniel.

Il fatto è che alla Red Bull, se non sono in bambola totale, a Ricciardo, appunto, dovrebbero offrire oggi pomeriggio un rinnovo scritto, comodo e ricco, visto il panorama, vista la concorrenza.

Vedremo. Intanto da pilota destinato ad essere distrutto da Verstappen, sta rischiando di trasformarsi nel pilota che ha distrutto Verstappen, il che vale come giro della morte, mani legate dietro la schiena. Ma non è nemmeno questo ciò che conta di più. Piuttosto, il ragazzo di Sicilia, è la dimostrazione vivente (e in totale controtendenza) di quanto alla Formula 1, alla passione, all'affezione per questo sport, serva una storia. Romantica, allegra ed entusiasmante come quella che sta raccontando lui, il Ricciardo. Che tutti chiamano in continuazione, storpiando il cognome, ovviamente. ●



**SE UNO COSÌ  
ARRIVASSE  
ALLA FERRARI  
POI COI TIFOSI  
POTREBBE  
SCOPPIARE  
UN GRANDE  
E RECIPROCO  
AMORE**



GETTY IMAGES

**FESTEGGIAMENTO  
IN FAMIGLIA**

Helmut Marko passa lo smartphone a Ricciardo per fargli ricevere i complimenti del gran boss Red Bull Dietrich Mateschitz dopo la pole del sabato: Montecarlo 2018 è un giorno di festa per l'intero team



**” GARA DOPO GARA DANIEL RICCIARDO STA SCRIVENDO A MODO SUO QUELLA CHE PUÒ ESSERE DEFINITA UNA STORIA DA CORSA ROMANTICA, ALLEGRA E ENTUSIASMANTE**



# Con i **Seb** e con i ma...

**M**ONTECARLO - Non l'ho mai visto davvero sorridente in nessuno dei tre giorni magici del Principato. Sebastian Vettel non era arrabbiato né triste, ma aveva l'aria di chi ha troppi pensieri che gli intasano il cervello. È stato così in qualifica, quando ha dovuto soccombere alla netta superiorità della Red Bull. È stato così dopo la gara, quando ha dovuto fronteggiare le mille domande sul perché non avesse mai tentato di attaccare Ricciardo, che pur gli era a pochi metri e pareva la vittima designata della domenica, considerando le ferite che bloccavano la Red Bull, anzi, la power unit Renault nel suo assieme, causa il recupero d'energia in frenata che non funzionava.

Vettel ha provato una sola volta ad avvicinarsi a Ricciardo. È stato al 28° giro, qualche istante dopo che l'australiano calabro/sicuro si era lamentato col box della potenza che calava. Poiché tutti ascoltano tutti, la Ferrari ha subito girato la comunicazione a Vettel. Il quale aveva già notato come la Red Bull rallentasse e quindi pregustava l'attacco. Ma è stato preceduto da un improvviso rallentamento di Daniel sotto il tunnel che per poco non si trasformava in un devastante tamponamento.

Dopo di che, a circa 15 giri dal termine, si è sentita la voce dell'ingegner Riccardo Adami che incitava Vettel ad andare di nuovo all'assalto di Ricciardo, quanto meno per portarlo al limite e magari all'errore. Vettel non ha mai risposto (o la risposta non si è sentita), però ha cercato l'avvicinamento sotto il secondo, per poter utilizzare il Drs e sperare in un aiuto divino. Nulla da fare in quanto il furbo Ricciardo si era tenuto qualcosa in tasca per le emergenze. L'uscita dai box di Vandoorne proprio davanti a Sebastian, subito dopo la Virtual Safety Car (ennesima petizione: quando sarà abolita e sostituita con qualcosa di più comprensibile/intelligente?), ha ampliato in modo definitivo il divario tra la Red Bull e la Ferrari, per cui Vettel ha accusato al traguardo un distacco di oltre 7 secondi.

«È vero, Ricciardo aveva dei problemi, eppure andava più forte di noi», ha detto Vettel a fine corsa. Era stanco, stressato dal fatto di aver percorso la di-

**GARA PIATTA  
CON VETTEL  
SERENO MA MAI  
FELICE. E UNA  
ROSSA VALIDA  
PERÒ ANCORA  
UNA VOLTA  
NON VINCENTE.  
E ALLORA  
IL DISCORSO VA  
APPROFONDITO...**

**SECONDO QUINDI BUONO  
MA NON OTTIMO**

Il secondo posto ottenuto in gara da Vettel, qui in azione, gli permette di rosicchiare tre punti al leader Hamilton, stavolta terzo, ma le aspettative della vigilia erano più ambiziose...



**MENTRE LE QUALIFICHE HANNO OFFERTO UNO SPETTACOLO ASSOLUTAMENTE ALL'ALTEZZA, LA GARA IN SÉ È STATA DA SBADIGLI E DEL TUTTO PRIVA DI SPUNTI**



foto grafie GETTY IMAGES

stanza vedendo davanti agli occhi la sagoma scura della Red Bull. La sua Red Bull di una volta. Chissà se ha pensato, magari per un solo istante, che con quella macchina avrebbe potuto imporsi lui, al posto di Ricciardo. Chissà se ha nostalgia di una Red Bull nella quale era "padrone" del team e non c'era nessuna pressione che lo vincolasse, motivo per cui non era mai teso e poteva correre come gli pareva, coi risultati che sappiamo.

Insomma, chissà se rimpiange i tempi andati, mentre ora con la Ferrari deve pedalare sempre in salita, con gli occhi di tutti addosso e relativi appunti e critiche. Era tutto più facile in Red Bull, è tutto più complicato dentro una Ferrari che non vede uno straccio di mondiale dal lontano 2007 e ha fretta di riconquistarlo per una serie di motivi arcinoti che non ho voglia di ripetere.

Che cosa ha sbagliato Vettel a Montecarlo? Niente, in gara, perché si è visto che i sorpassi erano davvero impossibili, motivo per cui mi domando come mai Fia e Liberty Media esigano di modificare piste permanenti come Monza e si trovino in soggezione nel proporre altrettanto ad un Principato in cui i



**A QUESTO  
PUNTO SI RESTA  
CON DEI QUESITI  
IRRISOLTI  
O, SE  
PREFERITE,  
CON ALCUNI  
SOSPETTI...**

soldi non mancano di certo. Vettel ha fatto in copia carbone la gara di Ricciardo, però senza riuscire a superarlo in quanto non era possibile e sarebbe stato un rischio inutile.

È invece in gara che mi sarei aspettato di più. La SF71H che ho osservato a due passi in vari punti del circuito - le prove sono uno spettacolo, la gara una noia mortale - è parsa (non solo a me) una macchina eccezionale come guidabilità, inserimento in curva, tenuta di strada, trazione. Però le prestazioni non sono uscite e non ho una giustificazione per spiegarlo, in quanto la Ferrari non entra mai nei dettagli. Ecco, non so se con qualche rischio in più Vettel sarebbe riuscito a fare meglio, partendo da quella pole position che gli avrebbe poi assicurato il successo. Ci ha provato? Sì, nei suoi limiti, sottolineando che Ricciardo era imprevedibile e invece la Ferrari non aveva l'assetto giusto per osare.

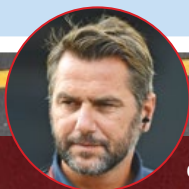
Giudicare un pilota di F.1 è un esercizio di presunzione al quale mi sottraggo volentieri, ascoltando le parole di chi guida le macchine. Il che non mi impedisce di restare con i miei quesiti irrisolti.

E i miei sospetti, se preferite... ●

# GP

## MONACO

### LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1

# Una poltrona per tre? Ma... gari...

HAMILTON 110, VETTEL 96 E RICCIARDO 72... LA SFIDA PER IL VERTICE VEDE RITORNARE IN AUGE L'AUSTRALIANO, CHE POTREBBE ESSERE CONTENDER, O, COME MINIMO, L'AGO DELLA BILANCIA

”

**E ATTENZIONE  
PERCHÉ  
A CONTI FATTI  
LA RED BULL  
È LA SQUADRA  
PIÙ BRAVA  
A SVILUPPARE  
LA MACCHINA!**



**M**ONTECARLO - Gli altri più staccati e, come di incanto, il mondiale sembra aver trovato un protagonista tanto atteso, per chi è, per il suo stile e la sua capacità di essere un animale da corsa in staccata e in difesa, quanto inatteso, visto l'andamento Red Bull della stagione. Dan the man, come è soprannominato, ha ben due 0 in classifica eppure è a solo -38 dal leader.

Solo, considerando il ritiro in Bahrain e l'incidente con, ahì lui, il compagno di squadra, tanto, considerando che su altre piste sarà tutto più difficile. Se è vero infatti, lo dimostra il recente passato, che se c'è una squadra in grado di sviluppare più di altri la macchina, è proprio la Red Bull, è altrettanto vero che il problema è lo sviluppo che deve portare Renault. La trattativa sotto traccia con Honda non aiuta più di tanto e i nuovi problemi all'MGU-K che sono costati a Ricciardo il 25% della potenza, su una pista dove ha saputo gestire le difficoltà e la posizione, dovessero verificarsi altrove lo porterebbero a essere infilato implacabilmente.

Canada e Francia ci diranno se possiamo considerare Ricciardo

un uomo da classifica mondiale e può fare da terzo scomodo oppure se lavorerà da terzo scomodo, ma come ago della bilancia di questo campionato. Ungheria e Singapore, a oggi, sono le due gare sulle 15 restanti, sulla carta, dove potremmo già considerarlo favorito, ovviamente con il suo compagno di squadra.

Come numero di vittorie è a livello di Hamilton e Vettel, come gerarchia nella squadra è tutto da definire, perché se Bottas e Raikkonen sembrano ormai destinati al ruolo di scudieri, difficile pensare di poter sentire un team radio a Verstappen del tipo "lascia passare Dan per il mondiale", almeno non nelle prossime gare.

Ha la forza di un rinnovo molto più vicino. La telefonata di Mateschitz, il patron Red Bull, a fine qualifica lo ha blindato, adesso mancano solo i dettagli, a meno che non arrivi una grande proposta rossa, a Vettel piacendo, o argentata, considerando che Hamilton non ha ancora rinnovato, ma lo farà.

I duellanti sembrano solo loro due, Hamilton e Vettel, in corsa per vedere chi per primo arriverà a Fan-

gio, ma è evidente che sul percorso Ricciardo, ma anche Verstappen, sono due variabili che il mondiale potrebbero anche deciderlo, vedi Verstappen - Vettel in Cina. Quel che è certo è che dove possono dare "fastidio", la Ferrari sarà comunque più forte della Mercedes e lì entrerà in gioco Raikkonen. Ha mancato il terzo posto in qualifica e di fatto ha smarcato Hamilton sulle tracce di Vettel o chissà Ocon, perché Monaco ci ha fatto chiaramente scoprire che Mercedes corre con tre piloti. Ha dato strada ai suoi compagni Hamilton e Bottas, per richieste del boss, parole sue e per non compromettere la sua gara.

Ma se si fosse trovato dietro Vettel cosa avrebbe fatto? Situazione da monitorare perché poco chiara. È un mondiale a due o forse no. Il bello sta proprio qui, perché questo campionato ci deve ancora svelare la sua reale faccia. Per ora piace quella sorridente del principe di Monaco che ha riscattato il mancato successo 2016 e ha tirato fuori il carattere del suo animaletto preferito, il tasso del miele, dipinto sul casco. Dolce e tenero, ma cattivo e determinato, come se non ci fosse un domani, ma con l'intelligenza tattica che per ora manca all'altro toro Verstappen, sempre e solo a testa bassa! ●

## **DOMINATORE CONTRO LE DUE REGINE**

Posa da... Superman per Ricciardo subito dopo il finale di gara monegasco, visto che nel 2018 è il solo che è riuscito a battere contemporaneamente Ferrari e Mercedes, per ben due volte!





### ALLA LUCE DEL GP DI MONTECARLO E DELL'ATTUALE MOMENTO DELLA FORMULA UNO, PROVIAMO A ISPIRARCI A MIKE BUONGIORNO E AD APRIRE LE TRE FATIDICHE BUSTE

**C**he barba e che noia, diceva la ferrarista Sandra Mondaini a Raimondo Vianello, ferrarista anche lui. A Montecarlo di sicuro non abbiamo fatto salti sul divano per l'emozione. Ma se su un'altra pista la Red Bull, la Ferrari e la Mercedes fossero così vicine in termini di prestazione, uhm, mi sa che ci toglieremo lo sfizio di vedere un Triello alla Sergio Leone. A trecento all'ora. Esaurita la doverosa premessa figlia dell'evento monegasco, mi corre l'obbligo di avvertire i miei quattro lettori: dalle prossime righe mi trasformerò in una versione post moderna di Mike Bongiorno. Lui, il padre della televisione italiana, il re del quiz, eccetera eccetera. Allegria! Allora, eh, signori concorrenti che all'edicola sgomitare per assicurarvi una copia di questa prestigiosa rivista, no, dico, che busta scegliete? La Uno, la Due o la Treeeee?!?

Insomma, è inutile girarci attorno. In questi giorni, se non proprio in queste ore, la Ferrari deve definire l'identità del compagno di Seb Vettel per la stagione 2019 (e forse non solo quella).

Fiatò alle trombe Turchetti (era il regista di Mike al Rischiatutto), pardon, Marchionne, perché poi alla fine della fiera l'ultima parola spetterà inevitabilmente al reverendissimo presidente.

Busta numero uno. Detta anche "usato sicuro". Come la penso io, immagino sia notorio. Kimi Raikkonen, a quasi quarant'anni di età, va ancora molto, molto forte. Si direbbe che la doppia paternità abbia giovato al suo rendimento, con tanti saluti alle antiche profezie del Drake. Inoltre il buon vecchio zio finlandese è un perfetto uomo squadra. Non rompe i coglioni, accetta con stile anche qualche torto, ha un sincero rapporto di collaborazione, tecnica ma anche umana, con Vettel. Poi, certo, Kimi appartiene ad un'altra generazione, ovviamente non potrebbe rappresentare un investimento sul futuro e bla bla bla. Infine, potrebbe essere benissimo lui a salutare la compagnia, la Toyota gli ha offerto una macchina da rally per l'anno prossimo e la voglio vedere una campagna promozionale dei giapponesi con Alonso nel Wec e Raikkonen ancora a Montecarlo, ma nei rally...

La busta numero due. L'immaginazione al potere, come dicevano per le strade del Maggio francese nel 1968. Carletto Leclerc! Una opzione coltivata nel vento, direi allevata come un fiore in una serra. Sarebbe anche la grande rivincita della Accademia Drivers di Maranello, mortificata dal destino per la tragica perdita di Jules Bianchi. E inoltre una solu-



# Giochiamo a

COLOMBO



**LA FERRARI HA TRE OPZIONI IN CHIAVE 2019: CONFIRMARE RAIKKONEN, LANCIARE LECLERC O FARE SUO RICCIARDO**

zione del genere segnerebbe una storica inversione di tendenza, è dal remoto autunno del 1977 che la Ferrari non scommette su un pilota semi debuttante (persino Massa, per capirci, si calò nell'abitacolo della Rossa con intente stagioni di F1 alle spalle). Ovviamente il vostro Mike Bongiorno non sta paragonando il ragazzo della Alfa Sauber a Gilles, ci mancherebbe. Mi limito banalmente ad osservare che Marchionne farebbe una cosa, puntando su Leclerc, mai azzardata dall'Innominato, che sarebbe poi Luca Cordero di Montezemolo.

A me la busta numero due non dispiace. Per completezza di informazione, aggiungo che quando guidi una Ferrari nulla ti viene perdonato, al primo errore sei già sotto inchiesta, al secondo ti processano per direttissima.

Tradotto: su Leclerc ci devi puntare solo se sei di-



## Rischia tutto

sposto ad accordargli tutto il tempo di cui avrà bisogno, senza stare a guardare eventuali danni. Servirebbe, dopo decenni!, un cambio di mentalità. Al vertice.

Infine, resta da aprire la busta numero treeeee, per rifarci all'esempio vocale del grande Fiorello. La busta numero treeeee contiene il nome e il cognome di un oriundo australiano. Quello che ride sempre, quello che beve dalla scarpa, quello che fa sorpassi fantastici.

Daniel Ricciardo, sissignore. A chi non garberebbe, un personaggio del genere? Veloce, competitivo, in possesso di una immagine positiva, ben più matu-

### L'AUSTRALIANO DETTA LEGGE

**Pronti-via e Daniel Ricciardo su Red Bull, già autore della pole position, mantiene la prima posizione, tiene a bada la Ferrari di Seb Vettel.**

**Ci riuscirà per tutta la corsa, andando a vincere la sfida sul circuito salotto**

ro di Verstappen e via andare con i complimenti. Solo che...

Sì, dicevo, solo che Ricciardo è già stato in squadra con Vettel, nell'anno del Signore 2014. Stavano in Red Bull e l'australiano andava più forte del tedesco. Non hanno mai litigato, di sicuro si stimano e si rispettano, altrettanto certamente Seb non farebbe salti di gioia, una volta invitato a dividere il garage con l'ex partner sezione bibbitara. E Vettel sta spendendo gli anni più intensi della carriera battendosi e sbattendosi per replicare il sogno di Schumi a Maranello. Chi glielo va a dire, che è stata scelta la busta numero treeeee?... ●

**” CERTO CHE SEBASTIAN VETTEL NELL'EVENTUALITÀ CHE FOSSE DANIEL IL SUO PROSSIMO COMPAGNO DI SQUADRA NON GIOIEREBBE PENSANDO A QUEL BRUTTO 2014**

# GP MONACO

## IL COMMENTO



di Giorgio Terruzzi

GETTY IMAGES

**RICCIARDO SPOPOLA, VETTEL GIUNGE SECONDO E  
GUADAGNA TRE PUNTECINI SU LEWIS. SEGUONO I  
GREGARI KIMI E BOTTAS, QUINDI OCON, AUTORE  
DI UN GARONE CON LA FORCE INDIA**



# Daniel

## capeggia il trio

### **E ALLA SUA SETTIMA VITTORIA**

Daniel Ricciardo è alla sua quinta stagione con la Red Bull e a Montecarlo ha ottenuto la sua settima vittoria in un Gp iridato. Compirà 29 anni il prossimo 1° luglio



**M**ONTECARLO - Quando i primi sei della griglia terminano la corsa nell'ordine esatto in cui hanno preso il via, cosa vuoi fare la cronaca cosa? Poca roba, a voler guardare, anche perché Montecarlo, in quanto circuito, sega le speranze, ammazza il volo pindarico, anestetizza la libidine. Del pilota per il suo verso, dell'appassionato in genere. Eppure...eppure una gara piuttosto tirata, soprattutto per i gufi.

Il capitolo principale ha riguardato il Trio Lescano del Grand Prix. Ricciardo, in testa dalla curva uno; Vettel alla calcagna: Hamilton a ruota. Questo sino al giro 28 su 78, una eternità al traguardo, quando il Daniel ha alzato, per un istante, uno soltanto, una bandierina bianca. Mancava potenza. Un guaio elettrico, tutti con le orecchie dritte, a cominciare da Sebastian. Ecco, il tema uno sta tutto qui. In una marcatura con allusione ad un cambio della guardia che non è mai avvenuto. Perché Ricciardo, pur patendo nelle rette (primo settore soprattutto, dove ha cuccato tre-quattro decimi ogni giro), ha sfruttato il carico Red Bull nelle zone guidate (Tra il Loews e il Portier soprattutto, dove prendeva trenta metri alla Ferrari), ha tenuto duro, tenuto testa e tanti saluti ai pesciolini.

In contemporanea, è emerso il tema due. Speculare ma meno intenso. Già perché Ginetto, a un bel momento si è messo a tirare, a farsi sotto, maneggiando ambizioni del tutto simili a quelle di Vettel, nei confronti del Vettel medesimo. La faccenda è andata avanti ben poco. Hamilton, che non è un bamba, si è reso conto, ha fatto due conti sul tema classifica del Mondiale, e l'ha piantata lì. Anche perché, povero disgraziato, erano tre giorni che remava sopra una Mercedes più sovrasterzante di un Ktm da enduro fine anni Settanta. Una fatica, valutabile anche a vista, sin dalle prove. Compensata dal terzo tempo in qualifica, come dire, mi metto lì e non se ne parli più. Infatti. Il risultato è che dopo una corsa data come criticissima per il Gruppo Wolff, Sebastian sta a meno 14 in luogo dei meno 17. Niente di troppo grave, anzi. Piuttosto, la Ferrari, ecco, che qui lo scorso anno fece come ha fatto la Red Bull ora. Che ha allungato il passo della Loria proprio per perdere magari a Montecarlo ma per vincere di più altrove. Insomma, ci sta.

Tema tre. Gomme. E qui si apre un baratro attraversato dalla nebbia. A un bel momento del Grand Prix monegasco si è scoperto, cronometro alla mano che un Bottas e un Alonso, reduci da pit stop con montaggio gomme dure (quelle rosse) filavano di gran luna più velocemente di chi aveva montato quelle fuxia. Tanto è vero che il findus d'argento è andato a prendere il findus rosso Ferrari. Ma come? Ma sì. Il fatto è che tutte 'ste tinte, a furia di montare e smontare, di buttar lì tonalità e varianti, sembrano comporre un panorama tinta unita. Nel senso che nessuno (noi di certo) ci capisce una mazza. Quanto dura la gialla, la rossa, la fuxia, ecco non si riesce a comprendere del tutto e siccome il fornitore è unico si fa un gran mazzo, guai a dire che, con tutto il rispetto, è un bel casino. Cioè, a porte chiuse lo dicono tutti, in via ufficiale manco uno. Quindi restiamo noi qui, a suggerire l'ipotesi che l'intero technicolor comporti sbattimenti enormi per esiti



GETTY IMAGES

non proprio indispensabili. Ma questi sono discorsi un po' sciocchi in quanto inutili. Anche se, quando si parla di strategie, viene un po' il magone anche agli strateghi.

Tema quattro. L'unico colpo di teatro della domenica l'ha messo in scena Leclerc, grazie all'esaurimento freni della sua Sauber-Alfa. Anche il piccolo principe monegasco non è che stesse facendo granché, sulla pista di casa, pur dopo magnifica qualifica. È uscito dal tunnel ed è entrato -letteralmente- in casa Toro Rosso, inteso come retrotreno di Hartley. Patatrac. Un bel botto. Con il Kiwi biondo cenere a spasso per i moli trascinando un alettone grande come un cassone dei ghiaccioli. Roba che se lo fa un altro, da queste parti, becca 18 anni al gabbio senza condizionale.

Il tutto accadeva al giro 71. Prima di allora abbiamo registrato quanto segue. Ocon, un garone. Sesto sempre, sabato come domenica, con una andatura simile a quelli che gli stavano davanti, tutta gente dotata di tappeti magici mentre lui sta sempre lì con il suo confetto indiano. Quindi, complimenti vivissimi. Stesso dicasi del mingherlino Gasly, un tipetto piuttosto consistente, con grande godimento della Toro Rosso, certo; della Honda soprattutto che ha trovato il suo nuovo samurai. Bravo, niente



LA PRESSE



GETTY IMAGES

da dire. Durante la gara tutta, in sala stampa, sulle colline limitrofe, sugli yacht carichi di gente che se la tira, sono fioccate scommesse. La più gettonata: in quale giro e ai danni di chi Verstappen avrebbe tirato una mina.

Il banco ha messo via tutto il malloppo perché Max, per tirare ha tirato, ma con i danni, basta così. È partito ultimo, ha chiuso nono, ha fatto la sua parte. Il problema è che aveva in mano la macchina vincente e adesso la pressione è cosa molto, molto rilevante. Anche questa è stata una storia importante della corsa. Ed è anche una storia delicata. Perché ora trattasi di salvare il soldato Max e forse serve una carezza, un po' di tenerezza per un ragazzo che è stato tirato su con estrema durezza. Lo dico pensando a una condizione umana complessa, ma anche ad un patrimonio importante per chi ama le corse, nessuno escluso. Quindi, coraggio. E quiete, per un po', dopo tanta tempesta.

La cronaca fa a meno di Alonso, mannaggia, tradito di nuovo. Peccato. In molti, domenica mattina, fantasticavano (mi ci metto pure io) su un posto sul podio per Nando. La cronaca fa a meno di citare tutti perché diventerebbe una noia. La cronaca, trattandosi di Montecarlo, comprende la solita carrellata di facce note. Premi speciali alla cop-

### QUEL TUFFO RISTORATORE

**Dopo aver battuto in pista Vettel e Hamilton, a sinistra, Ricciardo festeggia con entusiasmo gettendosi in piscina, sopra.**

**Nessuna soddisfazione invece per Alonso, in alto, fermato dal cambio della sua McLaren al 53esimo giro, mentre lo spagnolo occupava una più che dignitosa settima posizione**

pia Alesi-Berger (la migliore in circolazione ancor adesso), a Ma'Nonu, leggendario centro maori degli All Blacks (rugby, zucconi, rugby!), a una ragazza giapponese bellissima con tanto di vestito rosso fuoco che nessuno ci ha presentato (ovviamente, as usual).

Poi e soprattutto, la domenica, ma anche il sabato, il venerdì, il giovedì, a Montecarlo c'è stato il festival dell'illazione sul tema "cantraine-batterie-software" della Ferrari. Dove si è capito che le Ferrari, verificate e analizzate in ogni modo, sono regolari. Punto? Certo, in teoria. Anche perché Charlie Whiting, in quanto Federazione Internazionale, è apparso ambiguo, come da migliore tradizione. Forse consapevole di aver redatto un regolamento non proprio scolpito, inattaccabile, non interpretabile. Come sempre accade sui temi tecnici, noi tutti siamo tagliati fuori, costretti a montare la panna, a rincorrere dritte che spesso sono storte, connesse ad una ignoranza evidente. Basterebbe sgombrare il campo, semplificare, spiegare e chiarire, eliminando le ombre le speculazioni. Cosa che la Ferrari si è ben guardata dal fare. Nemmeno una parola, una nota, un contributo. Peccato, perché talvolta un passo verso la chiarezza, serve anche a chi questo passo si decide a farlo. ●

GP  
MONACO



TRIONFO RIMANDATO

di Alberto Sabbatini

# Chance rimasta tale

**AL 28ESIMO GIRO, CON RICCIARDO NEI GUAI, SEB SEMBRAVA SICURO TRIONFATORE. INVECE NO. DANIEL HA RESISTITO E LA FERRARI NON HA VINTO. QUI VI SPIEGHIAMO PERCHÉ**

**Q**uella lucetta rossa intermittente che lampeggiava beffarda davanti al suo naso a Montecarlo, Sebastian Vettel se la sognerà anche di notte, per un bel pezzo. La lucetta rossa era il led di alert montato sul retrotreno della Red Bull di Ricciardo. Vettel l'ha avuta davanti a non più di qualche metro per oltre quaranta giri dell'infinito Gp di Montecarlo. Allusiva e strafottente. Si accendeva e si spegneva a intervalli di qualche decimo in uscita dalle curve e nei rettifili. Persino sotto il tunnel dove il lampo diventava ancora più intenso. A che serve quel led rosso? Nelle moderne F1 ibride indica ai piloti che seguono che il sistema ibrido in quel momento sta ricaricando le batterie. Ovvero che la monoposto sta utilizzando parte della potenza del motore per generare energia elettrica per gli accumulatori e non per viaggiare alla massima potenza. È una luce di sicurezza nel vero senso della parola. Perché quando la luce lampeggia, il pilota che segue sa che la monoposto che ti precede potrebbe subire improvvisi rallentamenti proprio perché parte dell'energia generata dal motore non sta azionando le ruote ma si sta trasformando in carica elettrica per le batterie. Di solito lampeggia solo in determinati momenti, per lo più in accelerazione, e per brevi istanti nel corso di un giro. Invece sulla Red Bull di Ricciardo funzionava di continuo. In uscita di ogni curva, ad ogni rettifilo. Un indizio chiaro che la Red Bull n°3 aveva subito un guasto al delicato meccanismo del sistema ibrido della monoposto che ha provocato un calo di potenza. Guasto che sulla Red Bull è capitato al 28° giro, quindi il pilota australiano ha percorso cinquanta giri con la monoposto azzoppata nel motore. I rilevamenti velocistici dimostrano la sua cri-

GETTY IMAGES





**VETTEL IN SCIA A DANIEL  
PER TUTTA LA GARA**

A parte un momento d'illusione al 28esimo giro, in realtà Vettel non ha mai avuto una vera possibilità di coronare il suo inseguimento alla Red Bull di Ricciardo

si: sulla linea del traguardo Ricciardo, nel Gran Premio, ha fatto registrare la velocità più bassa di tutti: 257 km/h mentre Vettel ha fatto segnare una punta di 272 km/h. Venti km di differenza, e non certo per merito della scia. Ricciardo addirittura nei due rettilinei più lunghi, sotto il tunnel e sul traguardo, non riusciva nemmeno a inserire la settimamarcia, come Vettel e tutti gli altri, ma restava in sesta marcia proprio perché alla Red Bull mancava spinta in accelerazione fuori dalle curve. La Red Bull ha stimato a fine gara il calo di potenza della power unit sulla monoposto di Ricciardo fra il 20 e il 25%. Vale a dire ben più di 150 cavalli. Non a caso il pilota australiano, che al terzo giro a macchina carica di benzina già riusciva a girare in 1'18" sul giro, cinquanta giri dopo nonostante l'alleggerimento dell'auto, non riusciva più a ripetere quei tempi ma si plafonava sull'1'19"/1'20" sul giro. Un ritmo più vicino a quello di una F2 che di una F1.

Il guasto, quando si è verificato, aveva talmente spaventato Ricciardo che per un paio di giri si era convinto di aver perso la gara. «All'inizio ho pensato che mi sarei dovuto ritirare - ha raccontato l'australiano - per cinque o dieci secondi ero letteralmente distrutto». Vettel si è accorto quasi subito dei problemi di Ricciardo. Sapeva bene cosa significasse quella luce rossa lampeggiante che gli balenava davanti agli occhi. Ha anche informato il suo box via radio. Forse per affrettare il muretto a elaborare una diversa strategia per la corsa, o forse anche per praticare un sottile gioco psicologico verso gli avversari della Red Bull. Un messaggio indiretto del tipo: voi sapiate che io so quanto siate diventati deboli. Così Vettel ha rapidamente raggiunto Ricciardo azzerando il gap di circa due secondi che aveva dall'australiano fino a quel momento. Ma poi è rimasto lì dietro, plafonato su quel ritmo per tutta la corsa, accontentandosi a prima vista del secondo posto. E senza mai tentare un vero attacco contro una monoposto indebolita in accelerazione e in frenata. Perciò il dubbio comune di tutti quanti nel dopogara era uno solo: perché Vettel, per 50 lunghi giri, non è riuscito ad approfittare del calo di potenza di Ricciardo che girava fino a sei secondi più piano di quello che alla fine è stato il giro più veloce della gara? Perché non è riuscito non diciamo a superarlo ma nemmeno a tentare un attacco? E perché la Ferrari non ha allora cambiato strategia per tentare qualcosa di diverso? Le spiegazioni sono molteplici. Vale la pena analizzarle una per una per capirle bene. Primo, Montecarlo è l'unica pista dove un pilota in difficoltà, con una macchina più lenta ma che si trova davanti, può fare le "spalle larghe" e riuscire a tenere tutti gli avversari dietro. A patto che quel pilota sia abbastanza freddo da non commettere il minimo errore per tutti i lunghissimi 50 giri rimanenti. Frenare in anticipo, far scorrere la macchina in curva, mai uscire di traiettoria per non mettere le ruote sui famosi "marbles" i trucioli di gomma che si staccano dagli pneumatici e che ti fanno perdere aderenza. Pochi ne sarebbero stati capaci e sarebbero riusciti a restare così freddi e concentrati. Ma Ricciardo ha fatto capire di che pasta sono i veri campioni. Quelli che si esaltano nelle difficoltà. Ha difeso la posizione con la stessa determinazione che aveva-



GETTY IMAGES

### UN WEEKEND VALIDO MA NON TRIONFALE

**Kimi Raikkonen si è dovuto accontentare del quarto posto finale, dopo una corsa con pochi acuti, sopra. Al centro, Piero Ferrari rende omaggio alla coppia regnante nel Principato. Sotto, Vettel con un'espressione che la dice lunga sul suo disappunto per non aver coronato l'inseguimento a Ricciardo. Nell'altra pagina, in alto, Arrivabene quasi spiritato ma anche lui molto moderatamente soddisfatto**

mo visto fare nel 1992 a Mansell davanti a Senna. Una seconda spiegazione viene dal fatto che Vettel aveva impostato una gara d'attesa. A Montecarlo c'è una strategia obbligata, motivata dal fatto proprio che i sorpassi sono quasi impossibili: si vince facendo un solo pit stop. Fermarsi due volte, anche montando gomme più performanti, provoca la conseguenza di finire nel traffico dove è probabilissimo restare imbottigliati dietro ai più lenti. Per cui meglio cambiare le gomme una sola volta, e andare piano, senza guidare aggressivamente per tutti i giri restanti, per salvaguardare gli pneumatici fino agli ultimi giri e giocarsi tutto nel finale. Praticamente tutti hanno scelto questa strategia. Perciò Vettel, quando si è trovato a ridosso di Ricciardo dopo quel famoso 28° giro in cui la Red Bull ha cominciato ad accusare cali di potenza, l'ha raggiunto ma non ha potuto fare altro che restargli in scia. Non ha mai tentato un vero attacco perché l'avversario non gliene ha fornito l'occasione. Non ha mai aperto un varco, non ha mai compiuto un'impresione. E anche se Vettel gli guadagnava metri in accelerazione e rettilineo grazie alla maggior poten-

COLOMBO





SUTTON-IMAGES.COM

za, non aveva l'abbrivio sufficiente per cercare un sorpasso in frenata. E l'effetto DRS sulla pista monogasca è praticamente inesistente perché i rettili sono troppo corti. Probabilmente Vettel non voleva prendersi nemmeno eccessivi rischi, memore di com'era andato l'attacco finale a Baku e stavolta ha pensato bene di accontentarsi dei 18 punti del 2° posto. Come ha ovviato al problema Ricciardo? Spostando il bilanciamento della frenata sui freni posteriori del 7% quando in gara si varia al massimo del 2%. Ed eseguendo perciò frenate più "dolci" per non surriscaldare dischi e pastiglie. Inoltre Ricciardo ha raccontato che anticipava le frenate, sollevando il piede dal gas alcuni metri prima di azionare i freni invece che farlo contemporaneamente. Una tecnica di guida che si usa nel Wec quando bisogna risparmiare carburante. Ricciardo invece do-



LA PRESSE

veva farlo per non bloccare la macchina, ma riuscire a farla scorrere in ingresso di curva con un certo abbrivio. Questa tecnica di guida improvvisata dopo il problema alla fine s'è rivelata efficace perché gli ha permesso di resistere a Vettel in frenata e nello stesso tempo di salvaguardare le gomme ultrasoft. In più Vettel ha avuto più problemi del pilota Red Bull a gestire gli pneumatici ultrasoft con cui avrebbe dovuto coprire ben 62 giri. Per cui il piano tedesco era risparmiare le gomme fino al 64/65esimo giro per poi giocarsi il tutto per tutto nei giri finali. Ma sul più bello, al 73° giro, è uscita la Virtual Safety Car per l'incidente di Leclerc e Hartley che ha neutralizzato la gara e alla ripartenza il distacco fra i due era salito a 5" perché Vettel ha perso tempo nelle prime curve dove faticava a portare in temperatura le gomme. E questo apre un ulteriore problema: la Ferrari di quest'anno manifesta una strana tendenza a non riuscire a scaldare come si deve gli pneumatici. Anche le soffocissime hypersoft e ultrasoft faticano sulla SF71H a andare subito in temperatura, tanto che i piloti pagano questo problema nelle prime curve del giro in qualifica e nel giro di ripartenza dopo il pit stop. Per cui l'undercut non sempre riesce (per esempio, a Montecarlo al 16° giro non è riuscito).

Il problema è emerso anche alla ripartenza dopo la virtual safety car dove Vettel ha perso due o tre secondi nel primissimo giro per la gomma fredda giocandosi le residue chance di tenere la scia di Ricciardo nel finale. L'altro dubbio è: perché Vettel non aveva provato nel momento del primo pit stop, al 16° giro, l'azzardo delle gomme supersoft per inventarsi un'altra strategia? Semplicemente perché non avrebbero permesso di andare più forte. Le aveva provate al giovedì e avevano dato risultati scadenti. Infatti l'unico che le ha scelte, Bottas, non ha concluso granché.

La Ferrari comunque esce dal Gp agro-dolce che sulla carta non avrebbe comunque mai potuto vincere, con la soddisfazione di aver fatto il massimo possibile: un 2° posto che gli permette di recuperare qualche punticino su Hamilton e sulla Mercedes. Ma anche con l'amarezza che senza il gioco di squadra di Esteban Ocon, che nel sorpasso ha favorito smaccatamente Hamilton, probabilmente Kimi Raikkonen che stava viaggiando 1" al giro più velocemente di Lewis, sarebbe andato a podio al posto dell'inglese. ●

# LE VOCI FERRARISTE

**MERCOLEDÌ  
23 MAGGIO**

**Raikkonen:** «Tutto il weekend qui a Monaco è una grande sfida. È una pista difficile, che non ti garantisce la vittoria anche se sei il più veloce; tante cose possono accadere e potresti non avere il tempo di reagire. Tutti questi fattori possono rendere le cose più difficili. Questo è un weekend speciale e bisogna mettere un po' di impegno rispetto ad un circuito normale. Domani inizieremo le prove libere e poi adatteremo la macchina alle nostre esigenze. La pista cambia molto tra le prove, le qualifiche e la gara. Dobbiamo seguire questi cambiamenti, accertandoci di avere il giusto assetto per poter spingere quando sarà il momento di farlo. Bisogna aver fiducia nella propria macchina e avere un buon feeling. Durante i test abbiamo provato già le gomme Hypersoft, ma ovviamente le condizioni a Barcellona erano del tutto diverse. Di certo danno più aderenza. È impossibile sapere dove saremo, ma inizieremo domani e procederemo con il nostro solito programma, cercando di fare tutto bene».

**Vettel:** «A Monaco l'atmosfera è diversa e l'ambientazione stupenda. Qui c'è tanta storia e noi abbiamo l'opportunità di farne parte. È decisamente un posto che piace. Vincere qui significa molto per tutti noi; se potessi scegliere una gara in cui vincere sul calendario,

sarebbe questo Gran Premio di Monaco. È una pista in cui bisogna avere fiducia nelle proprie capacità e nella propria macchina. Questo è anche un weekend in cui avremo mescole diverse e useremo Hypersoft e Ultrasoft. Ad essere sincero, credo che l'esperienza vissuta a Barcellona non significhi molto per questo weekend, perché la pista qui è del tutto diversa. Di certo tutto ciò che abbiamo imparato da Barcellona e dalla sessione di test sarà importante. Ci sono diverse cose sulle quali stiamo lavorando e altre che possiamo fare meglio. La sfida è sempre presente, per cui dobbiamo rimanere concentrati e fare il nostro lavoro. Abbiamo una macchina ed una squadra forti, sta a noi mettere tutto insieme. Il tempo ci darà le risposte».

## GIOVEDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

**Raikkonen:** «Il primo giorno non è andato malissimo ed è stato un giovedì normale. Il feeling con la macchina era abbastanza buono, ma è sempre difficile iniziare con questo circuito, sperimentando diverse cose. Rispetto agli altri posti guidare qui è un po' più complicato; è facile fare errori con grosse conseguenze, mentre in un circuito normale tutto si risolverebbe in un'uscita nelle vie di fuga. Bisogna fare più attenzione e iniziare a spingere quando senti che tutto va per il meglio. Di certo

ci sono cose da migliorare, ma siamo stati capaci di fare quanto ci eravamo pianificati e siamo riusciti a rimanere lontano dai guai. È difficile avere un quadro preciso; nel corso di molte prove libere abbiamo visto alcune macchine andare veloci di venerdì e poi in qualifica andava diversamente. Aspettiamo e vediamo quello che accadrà sabato».

**Vettel:** «Penso che oggi sia andata discretamente. A Monaco c'è sempre traffico e oggi abbiamo avuto anche la bandiera rossa, per cui c'è stato parecchio movimento. Non è così facile mettere tutto insieme in un giro qui. Non sono del tutto contento del secondo e dell'ultimo settore. Per cui credo che possiamo fare di meglio. Penso che abbiamo sfruttato al meglio gli pneumatici e sabato saremo vicini. Su questo circuito non si avverte più pressione di quanta ce ne sia in altre piste, ma penso che sia più divertente. La pista è difficile e non c'è spazio per gli errori, ma è molto piacevole. Qui ci pensi due volte prima di provare qualcosa. Comunque, ho un buon feeling con la macchina. Oggi ho avuto fiducia nella mia monoposto ed anche se talvolta scivolavo un po', sapevo che non avrei toccato le barriere. Dobbiamo ancora migliorare, ma in generale è divertente guidare qui».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**Vettel:** «Sono soddisfatto anche se hai sempre l'impressione che avresti potuto fare anche meglio. Comunque, abbiamo cercato di tirar fuori il più possibile il potenziale della nostra macchina e abbiamo ottenuto una buona posizione. La Red Bull ha dimostrato di essere forte sin da ieri, ma noi ci siamo avvicinati il più possibile. La cosa più importante per noi è proprio potenziale della SF71H. La prima curva non sono riuscito a farla come volevo, ma per il resto è andata bene. È stata

una sessione difficile anche per quanto riguarda il funzionamento degli pneumatici. Domani ci concentreremo sulla partenza, ma sarà una lunga gara. Sarà una partita diversa da giocare rispetto ad oggi. Domenica potrebbe essere più questione di tattica e bisogna considerare che un breve periodo della gara può decidere il risultato finale. Abbiamo anche bisogno di un po' di fortuna, ma la cosa più importante è essere pronti a reagire. Sappiamo cosa bisogna fare, per cui vedremo domani come andrà».

**Raikkonen:** «Oggi abbiamo un po' faticato con gli pneumatici per farli lavorare senza problemi nelle prime due curve, per portarli alla giusta temperatura e per far sì che la macchina andasse come volevamo. Nel corso del giro sembra che andasse meglio, ma qui a Monaco, se non sei sicuro al 100% di come sarà il comportamento alla prima curva, allora perdi un po' di fiducia. Senza dubbio non possiamo essere del tutto soddisfatti di questo risultato; volevamo essere più avanti, ma questo è quanto siamo riusciti a fare oggi. La gara è tutta un'altra storia. Di solito è molto difficile sorpassare qui, ma in passato sono successe tante cose. Cercheremo di rimanere lontano dai guai, di prendere le giuste decisioni e fare le cose al meglio al momento più opportuno».

## DOMENICA DOPO IL GP

**Vettel:** «Oggi ho cercato di avvicinarmi alla macchina di testa, per tentare qualcosa; ma è chiaro che se ti avvicini così tanto le gomme ne risentono. In alcune curve la potenza non serve, e Ricciardo andava più veloce di noi, riuscendo sempre a mantenere un distacco che io non ho mai potuto davvero colmare. Teneva il suo passo e penso che forse, se non avesse avuto problemi, per noi sarebbe stato peggio. Purtroppo non c'erano molte possibilità di fare



SUTTON-IMAGES.COM

diversamente. Penso che facessimo fatica a far funzionare bene le gomme. Poi, quando c'è stata la Virtual Safety Car, ho trovato davanti una McLaren che usciva dai box e ha impiegato molto tempo, mentre io non riuscivo a rimettere le mie gomme in temperatura. Credo che questo sia stato il problema principale, che mi ha fatto perdere diversi secondi. Mi c'è voluto un giro e mezzo per riprendere il ritmo e, a quel punto, era troppo tardi. Comunque mancano ancora tante gare e credo che dovremo capire i nostri problemi. Abbiamo una buona macchina, ma possiamo migliorarla».

**Raikkonen:** «Non è successo praticamente nulla durante la gara, è stata una corsa piuttosto noiosa. Ci siamo limitati a seguire chi stava davanti. Chi si trovava al comando ha dettato il ritmo e su questo tracciato non c'è stato modo di superare. Non sono mai riuscito ad attaccare Hamilton. Abbiamo provato a fare del nostro meglio, ma questo credo che valga per tutti i piloti in gara. Noi cerchiamo sempre di imparare da ogni gara e qui non è stato diverso».



**I**l mercato piloti F.1 2019 a Monte-Carlo ha iniziato a lanciare i primi vagiti. Mentre Valtteri Bottas ha fatto sapere che il futuro contratto Mercedes lo gradirebbe di due anni e non più di uno («*Mi sentirei più sereno*»), e Toto Wolff probabilmente lo accontenterà, anche il solitamente poco loquace Kimi Raikkonen, alla fine 4°, ha osato sbilanciarsi: «*Mi chiedete tutti se resto alla Ferrari o no la prossima stagione. Non sono io che decido, dipende dal team. Loro sanno esattamente che cosa voglio. Non sarei in F.1, se non mi divertissi. Non devo dimostrare più niente. Il piacere di correre è l'unica cosa che mi trattiene in questo mondo, dal momento che farei volentieri a meno di tutto quello che vi ruota intorno, anche se è parte del gioco. Le emozioni e l'impegno che ci metto sono gli stessi di quando ho debuttato*». Parole abbastanza nette, chiare, dalle quali si può dedurre che lui un altro anno in Ferrari se lo farebbe proprio, per la felicità di Sebastian Vettel che terrebbe così alla larga la minaccia Daniel Ricciardo. Ma intanto, c'è qualcuno che Raikkonen lo accoglierebbe a braccia aperte.

No, non in F.1, ma nel Mondiale Rally. Sono i suoi connazionali Tommi Makinen, team principal della Toyota, e il team manager Mia Miettinen. Nel weekend monegasco stati avvistati sullo yacht di Raikkonen e



### RAIKKONEN GIÙ DAL PODIO

Dopo lo splendido 2° posto del 2017, quest'anno Kimi non ha ripetuto l'impresa e ha chiuso al 4° posto un Gp di Monaco nel quale non è mai stato incisivo...

GETTY IMAGES

# Toyota tenta Kimi

**DOVESSE SMETTERE CON LA F.1, TOMMI MAKINEN SAREBBE PRONTO AD ACCOGLIERLO NEL SUO TEAM NEL MONDIALE RALLY**

Miettinen, interpellato dal quotidiano finlandese Ilta Sanomat, ha dichiarato: «Kimi potrebbe divenire nostro pilota, ma prima ovviamente deve decidere se proseguire in F.1 con la Ferrari». Dunque, la Toyota vedrebbe di buon occhio una star come Kimi guidare le sue vetture, magari con un programma di gare ridotto e dedicato. Raikkonen ha sempre amato i rally e il suo debutto nel mondiale della categoria, risale al 2009, nella gara di casa, con

una Fiat Grande Punto Abarth. Uscito dalla F.1 proprio alla fine di quella stagione, Raikkonen si è dedicato ai rally correndo nel campionato del mondo per la Citroen C4 nel 2010 (miglior risultato un quinto posto in Turchia e la decima piazza nella classifica generale), proseguendo nel 2011 con un proprio team e sempre con una Citroen C4 (migliori risultati due setti posti in Giordania e Germania e nuovamente decimo nella graduatoria finale).



LA PRESSE

Nel 2011, il rientro in F1 con la Lotus e il successivo passaggio in Ferrari nel 2014. Chissà se Raikkonen avrà accolto con un «*perché no*» la gentile richiesta di Makinen e Miettinen. Magari non per il 2019, considerando che il suo obiettivo è chiaramente quello di proseguire in F.1 con la Ferrari, ma per il 2020 un suo ritorno nel mondiale rally sarebbe senza dubbio una buona alternativa.

**Massimo Costa**



# Hamilton terzo incomodo

COME LO SCORSO ANNO L'INGLESE REGNA IN SPAGNA MA POI DELUDE NEL PRINCIPATO, STAVOLTA A PODIO MA MAI IN LOTTA PER LA VITTORIA FINALE

**M**ONTECARLO - Lo scorso anno sul tracciato cittadino di Montecarlo Lewis Hamilton non era riuscito ad andare oltre il tredicesimo tempo in griglia ed aveva colto una sofferta settima posizione in gara. E dodici mesi fa il contesto generale per il trentatreenne pilota inglese non era molto diverso rispetto a quello attuale. Il quattro volte iridato nel precedente appuntamento di Barcellona aveva colto la seconda vittoria stagionale ed era in piena bagarre con Sebastian Vettel per la conquista del vertice della graduatoria di campionato. Sono trascorsi dodici mesi, ma la fotografia è esattamente la stessa. Erano certamente lecite le preoccupazioni con le quali il pilota di punta di Toto Wolff ha approcciato il sesto appuntamento stagionale. L'euforia del successo di Montmelò aveva lasciato spazio a un giustificato timore, perché le Ferrari quest'anno fanno nuovamente paura e perché il cittadino monegasco sembra cucito addosso alle Red Bull, che sui brevi rettilinei del tracciato del Principato non perdono troppi decimi di motore nei confronti delle dirette rivali. L'obiettivo del pilota inglese in questo fine settimana era esclusivamente di limitare i danni, perché era rimasto scottato l'anno scorso e perché le premesse non erano le migliori, considerando che la Mercedes W09 non è altro che l'erede della vettura della passata stagione: la monoposto inglese non è stata snaturata e si porta addossi i medesimi difetti e pregi.

Considerate le premesse, diventa fin troppo facile decifrare il sorriso di Lewis Hamilton al termine del Gran Premio di Monaco, nel quale ha conquistato il gradino più basso del podio ed ha pagato soltanto tre punti al temutissimo Sebastian Vettel. Un bilancio assolutamente accettabile perché ottenuto su un campo di battaglia proibitivo, dove il rischio di prendere una vera e propria batosta per gli uomini Mercedes era reale. E non è un segreto che alla vigilia

Lewis Hamilton avrebbe firmato senza esitazione per una terza posizione, soprattutto se si considera che sul gradino più alto del podio è salito Daniel Ricciardo, che dal pilota inglese non viene certamente considerato come il pericolo numero uno nella corsa al titolo. «*La nostra macchina su questa pista non va bene! Qui non riusciamo a utilizzare correttamente gli pneumatici, come invece riescono a fare i nostri rivali*» - ha confessato candidamente il campione del mondo inglese - «*Si dovrebbero fare molte modifiche per rendere la W09 competitiva su questo tracciato. Penso che sarebbe necessario cambiare completamente la nostra monoposto, ridiseginandola da zero. Ma che senso avrebbe fare una macchina che*

LA W09 SU QUESTA PISTA NON VA BENE. NON RIUSCIAMO A UTILIZZARE LE GOMME COME I NOSTRI RIVALI

LEWIS HAMILTON



fotografie LA PRESSE



**UN PODIO COMUNQUE RASSICURANTE**

A lato, Hamilton ammirato alla visione di Charlene di Monaco e, in alto, lo stesso Lewis in gara davanti a Raikkonen, che giungerà quarto, subito dietro di lui

si sposa soltanto con questo tracciato, con la conseguenza di perdere competitività sugli altri? Non avrebbe alcuna senso sacrificare una stagione per fare bene una corsa».

Dalle parole del pilota di Stevenage si comprende fin troppo bene che il suo obiettivo nel principato era la quinta posizione, niente di più. E non è parso vero al pilota di Toto Wolff vedere un imprendibile Max Verstappen auto-eliminarsi nelle prove libere del sabato e apprendere, in gara, che Daniel Ricciardo accusava cali di potenza e poteva imprimere un ritmo gara particolarmente "morbido".

Dopo soli dodici giri gli pneumatici hypersoft della monoposto del pilota britannico erano completamente sulle tele ed è difficile ipotizzare che in una gara disputata in condizioni normali Lewis Hamilton sarebbe rimasto in pista per le restanti sessantasei tornate con le mescole Ultrasoft. I problemi di graining del pilota inglese sono stati di riferimento per la squadra - come nel dopo gara ha spiegato il tecnico Mercedes Andrew Shovlin - nel definire la strategia di Valtteri Bottas, che dopo il cambio gomme è rientrato in pista con le più rassicuranti mescole Supersoft ed è riuscito a recuperare su Kimi Raikkonen fino a portarsi negli scarichi della vettura del pilota finlandese della Ferrari.

Come nel caso di Lewis Hamilton, anche il finlandese ha chiuso la gara nella stessa posizione in cui ha preso il via. Le difficoltà nella gestione degli pneumatici di Montecarlo ha creato in Mercedes un vero

e proprio stato di allerta in vista della prossima trasferta di Montreal, dove ci si prevede che le caratteristiche della pista si sposino bene con il telaio della W09, ma ci si attende che gli pneumatici svolgano un ruolo importante nella definizione delle strategie di gara. E andare in crisi di gomme su una pista dove non è particolarmente complicato superare può certamente rappresentare un handicap rilevante. «Oggi non posso fare altro che congratularmi con Daniel Ricciardo, che ha colto un successo che aveva meritato già in passato. Sono sinceramente contento per lui!» - ha raccontato Hamilton nel dopogara - «Sono com-

pletamente soddisfatto per l'esito di questo fine settimana, dal momento che eravamo la terza squadra in termini di competitività ed ho rischiato di conquistare la piazza d'onore. Sono contento di aver perso solo tre punti da Sebastian Vettel nel mondiale, temevo molto questa corsa. Ora il mio auspicio è quello di ritrovare la competitività in vista di Montreal, dove sono certo che il nostro principale rivale sarà nuovamente la Ferrari!». ●

**TEMEVO MOLTO QUESTA CORSA E SONO CONTENTO DI AVER PERSO SOLO TRE PUNTI DA VETTEL**

**LEWIS HAMILTON**





di Mario Donnini

### MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# DANIEL RICCIARDO

**L'**australiano ottiene il trionfo più bello e importante della carriera: per il teatro in cui piazza l'acuto, per l'intensità della nota, per le condizioni in cui matura l'impresa e anche per la sua situazione geopolitica all'interno del mercato piloti. A volte, cominciare il weekend con lo sfavore del pronostico favorevole può rappresentare un problema terrificante. A dimostrarlo, annuendo malinconico una volta di più, è Max Verstappen, compagno superdotato di Daniel ma ancora una volta sterile e autodistruttivo, a contatto prima col rail e poi con le critiche di mezzo mondo. Mister Sorriso, no, non s'è fatto mai fregare. Non lasciandosi prendere la mano dalla fregola quando ha capito dai primi giri di prova d'aver una Rb14 gioiello e demoniaca, in quel nobile budello ch'è il toboga del Principato. Partendo preciso allo spegnimento dei semafori, tenendo la testa del gruppo bello sicuro e infine gestendo come solo i campioni sanno fare il problema alla sua monoposto, manifestatosi dopo un terzo di gara. Fantastico, c'è tutto: sprint energetico, intelligenza e capacità di reazione costruttiva. Con una grazia di fondo, una classe e una lievità che fanno di Daniel un pilota molto più forte e titanico di ciò che sembra.



COLOMBO

### MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# ESTEBAN OCON

**È** arrivato a Montecarlo con un solo punto nel carriera, sopravanzato da Ericsson. Quindi all'interno di una stagione sorprendentemente catastrofica, caratterizzata da una Force India assai meno incisiva rispetto alla scorsa stagione. L'aria del Principato, però, fa bene alla squadra e soprattutto al giovane francese, che pianta un sontuoso sesto tempo in qualifica finendo di un decimo e tre posizioni davanti al pur forte e consistente compagno di squadra Sergio Perez. E la stessa prestazione in gara è di lusso totale, perché il sesto posto difeso fino alla bandiera a scacchi lo vede ripiombare in quel clima e in quello stato di grazia che lo aveva visto emergere quale grande talento in divenire nelle giornate più luminose della stagione 2017. Gran bel segnale, quindi, per il 21enne francese. Peccato solo che il tanto tempo perso al pit abbia inficiato la prestazione dell'altra Force India, con Perez ritardato dai capricci nel cambio della ruota posteriore destra. Al di là di questo per i Mallya boys a Montecarlo è tornata la vie en rose.



SUTTON-IMAGES.COM



COLOMBO

## MIGLIOR REGIA

# RED BULL

**D**opo la Cina, Red Bull e Ricciardo tornano a fare festa e proprio in quel di Montecarlo, saldando un vecchio conto aperto. Dopo aver dominato in prova e affrontato un guaio in gara gestibile e padroneggiabile solo mostrando intelligenza e sangue freddo bilaterali, sia al muretto che in pista. E la cosa riesce perfettamente, in una giornata nella quale, per la verità, non è che i rivali in pista sfoggino un'aggressività da sanguinari predatori della giungla del Borneo. Ma di questo non ha mica colpa la Red Bull. Squadra che, finalmente, riesce a dettare il passo in modo più o meno ispirato anche a Verstappen, che già dalle prove s'era di fatto autoescluso dalla vittoria con una carezza al rail che rappresenterà per anni il suo peggior incubo. Ma, auspicabilmente, anche la lezione più pratica e utile. Forse.

L'unica cosa certa e giusta, resta la presenza sul podio di Adrian Newey, geniale padre della Rb14. Il quale due settimane fa era finito in top ten anche da pilota, al volante della sua Lotus 49B, nell'Historique Gp. Magari s'è divertito di più in quell'occasione, ma stavolta l'exploit gli è più utile, perché grazie a questo successo la Red Bull stessa pareggia il conto con Mercedes e Ferrari, raggiungendo lo score di due trionfi a testa. A testimonianza del fatto che la lotta è apertissima e il mocassino di Ricciardo una calamita per lo champagne e una calamità per i rivali.

## MIGLIOR FILM

# FERRARI

**L**a sensazione di fondo è che a Montecarlo la Ferrari avesse più paura di sbagliare che voglia di stupire, ma detto questo c'è un meraviglioso nuovo dato di fatto da registrare. Dopo tre gare ricche di immeritate delusioni, Sebastian Vettel è riuscito a piazzarsi di nuovo davanti a Lewis Hamilton e complessivamente la SF71H è apparsa più prestazionale, incisiva e meritevole della super-rivale Mercedes W09.

COLOMBO



Novità mica da poco, considerando che comunque la scala dei valori sul Principato s'è rivelata ben diversa da quella dello scorso anno, quando le Rosse sembravano dar vita a un vero e proprio monarca. D'altronde in questa stagione la monoposto va bene praticamente ovunque senza possedere quei picchi istantanei di invincibilità - vedi le misure di passo adatto - sui tracciati lenti. Quindi per certi versi non dominare più a Monaco è un pegno che si potrebbe pagare volentieri, a patto di restare belli solidi, consistenti e competitivi ovunque. Per questo, in ottica generale e badando al campionato, questa domenica per il Cavallino e Vettel può essere definita rassicurante. Un gran buon film, in altre parole.

## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	STROLL
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	HARTLEY
PILOTA MENO SFORTUNATO	RICCIARDO
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	RED BULL
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	TORO ROSSO
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL



MIGLIOR FOTOGRAFIA

# SEBASTIAN VETTEL

**I**n prova Seb si dimostra ancora una volta graffiante e ricco di capacità d'osare. La sua posizione in prima fila resta bellissima e degna di plauso, visto che sul giro secco contro le Red Bull in azione a Monaco c'era da sperare solo su possibili errori altrui. Bello anche lo scatto subito dopo lo spegnimento dei semafori, con il quale il campione tedesco fa vedere di volere fare

il possibile, almeno nei primi metri, per beffare Riccardo. Ma subito dopo a Santa Devota la situazione è già normalizzata e imbrigliata. Lo stesso allarme affidabilità sulla Red Bull non fa scatenare Seb e più precisamente la belva che a volte vive in lui. Tuttavia, pallottoliere alla mano, i conti tornano e i punti di distacco dal capoclassifica Hamilton

da diciassette diventano quattordici. Magari non andrà benissimo, ma benino anche sì. E adesso attenti alle insidie e alla sfida che solo un evento bello e strano come il Gp del Canada a Montreal sa offrire.



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# MAX VERSTAPPEN

**S**i, da sabato sera impazzava sfida virtuale con lo statunitense Danny Sullivan, rimontatore da primato che nell'edizione 1983 dal 20simo posto della griglia di partenza era riuscito a risalire fino alla quinta posizione sotto la bandiera a scacchi. Confronto reso ancora più stuzzicante dal fatto che tra i commissari Fia nel principato c'era proprio l'ormai 68enne Sullivan, in forma più che mai. Alla fine Verstappen lotta come un toro scatenato, fa undici sorpassi e giunge nono, lasciando intatta e vergine l'impresa di Danny, ma con un'importante nota a margine. Nel 1983 furono solo sette le macchine al traguardo e Danny, autore di una gara onesta, solida e regolare, rimontò soprattutto grazie alle defezioni altrui, mentre Max in pista non ha potuto fruire di nessun regalo, a parte il ritiro di Alonso, perché nella F.1 del presente, fatta salva la McLaren, non rompe più nessuno. A Max resta tuttavia il premio per il maggior numero di sorpassi effettuati, tutti belli, spettacolari e tosti. Gli sarà entrata bene in testa, la lezione del crash nelle libere? Boh. Fosse la volta buona.

SUTTON-IMAGES.COM

LA STATUETTA SPEZZATA

# WILLIAMS

**T**ra interventi fuori dai limiti di tempo in griglia e prestazioni in pista, la Williams mostra il peggio immaginabile, in questo Gran Premio. Con entrambi i piloti tra penalty e forature, malinconicamente abbonati alle posizioni di coda nella classifica generale, per una squadra di lignaggio e a ben altro avvezza. Ma anche questo è il segno dei tempi. Piuttosto, va positivamente sottolineata la bella prestazione in prova del rookie Sirotkin, in settima fila davanti a Leclerc e capace di rifilare otto decimi secchi sul giro al più esperto Stroll. Ma sono solo considerazioni a margine, queste. Sarà un'annata lunga e di sofferenza, per una squadra che non ha più la struttura giusta e si ritrova a correre con la monoposto sballata.





*Un imperdibile speciale. Scopri la storia del GP di Monaco con il numero da collezione di Autosprint.*



*Teatro di grandi sfide leggendarie e terreno d'espressione di grandi campioni, il circuito del Principato di Monaco è la gara più attesa di tutti i tempi. Con lo speciale di Autosprint scopri la storia del GP più famoso del mondo partendo dagli albori fino ai giorni nostri.*

LO SPECIALE\* EFFETTO MONTECARLO TI ASPETTA IN EDICOLA.



# Bottas fa un passo indietro

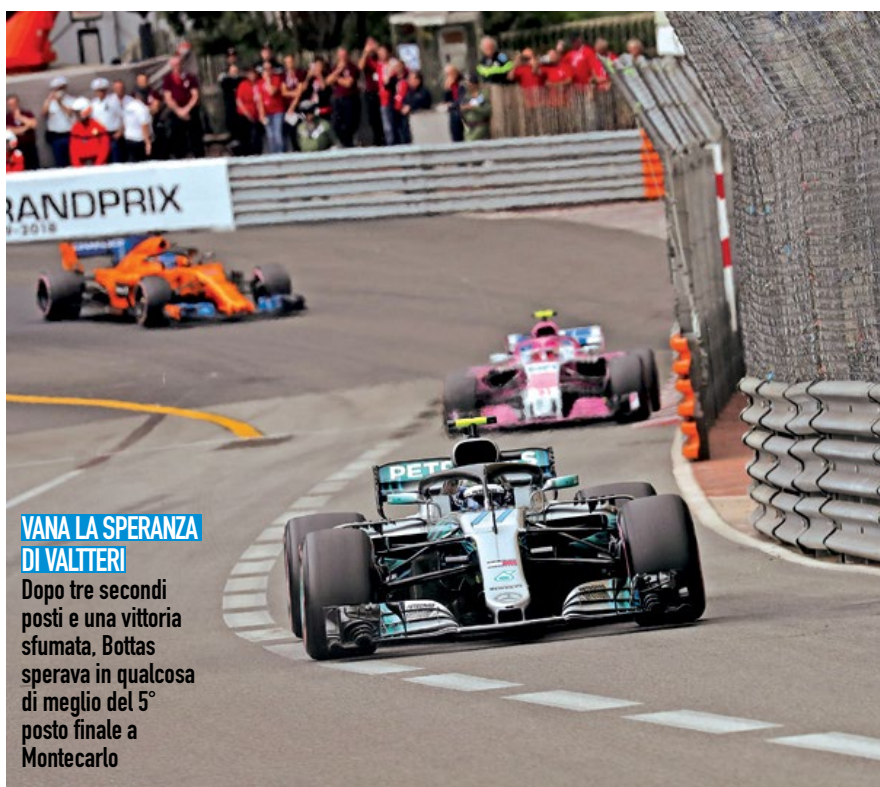
**ERA ARRIVATO BELLO CARICO NEL PRINCIPATO E CON LA TESTA GIÀ RIVOLTA AL PROLUNGAMENTO DI CONTRATTO. MA È SOLO 5°**

**I**l quinto posto di Monaco è un passo indietro che sicuramente Valtteri Bottas non si aspettava. Il finlandese è arrivato nel Principato bello carico e come non capirlo. Tre secondi posti, una vittoria lasciata sul campo a una manciata di chilometri dall'arrivo di Baku per colpa di un detrito, facevano di lui uno dei possibili anti Red Bull sulle stradine del Principato. Bottas, sempre attento e misurato nelle parole, si era addirittura lasciato andare a pretese contrattuali nella giornata di pausa del venerdì: «*Ho iniziato a parlare con la squadra proprio in questi giorni riguardo il contratto futuro. Se continuo con questi risultati, non mi devo preoccupare. L'ideale sarebbe avere un accordo per due anni, fino al 2020. La continuità è importante*». E certamente anche la tranquillità, aggiungiamo noi. Perché un contratto anno per anno non ti concede molta serenità. La trattativa con la Mercedes la sta portando avanti direttamente Bottas. Si è infatti saputo che avrebbe concluso il rapporto con il manager Didier Coton: «*Ho importanti supporter alle mie spalle, ma ora sto facendo tutto da solo, mi piace lavorare direttamente con la squadra su ogni cosa*». Dal canto suo, Toto Wolff è tranquillo riguardo il suo pilota che precedentemente seguiva come manager: «*Tutti si aspettano sempre miracoli, ma Valtteri sta andando bene, è cresciuto sia come persona sia come pilota, si è adattato molto rapidamente e potete vedere tutti come i risultati siano positivi*». Una dichiarazione che suona come una riconferma... Le cose però, non sono andate come Bottas si augurava. In qualifica è rimasto lontanuccio da Lewis Hamilton e in gara non si è schiodato dalla quinta posizione di partenza. Un copione seguito anche da coloro che lo hanno preceduto. La difficoltà nel far viaggiare a dovere la W09 lo ha condizionato non poco, soprattutto in qualifica:

*«Non avevo aderenza e sono stato attento a non sbattere contro il muro». Saggio, senza dubbio. Lo scialbo weekend monegasco non ha certo modificato l'idea che Wolff si è fatto di Valtteri considerando anche la non facile corsa di Hamilton. E Bottas ha sottolineato: «Questa è Monaco, a volte accade di tutto, a volte no e così nasce una corsa come quella di domenica. Penso che abbiamo fatto la giusta scelta optando per le gomme supersoft per il mio secondo stint, ero certo che funzionassero meglio delle ultrasoft. Ho potuto fare pressione a Raikkonen, ma mi è stato impossibile superarlo. Sapevamo che sarebbe stato un fine settimana complicato e abbiamo*

*contenuto al massimo i danni. A Montreal andrà sicuramente meglio». Quando parla delle gomme supersoft, l'idea di Valtteri era quella di "fregare" Ricciardo, Vettel, Hamilton e Raikkonen, i quali per il secondo stint utilizzavano pneumatici ultrasoft a rischio decadimento da un momento all'altro considerando i parecchi giri coperti. Ma forse, proprio quell'andatura soft tenuta per tutto il Gran Premio li ha salvati e il colpaccio di vedere i suoi avversari rientrare ai box per un secondo pit-stop lasciandolo al comando, non si è verificato. Bottas ha perso il terzo posto nella classifica piloti, scavalcato da Ricciardo, ma rimane davanti a Raikkonen e comunque non drammaticamente distante da Vettel e Hamilton. Tutto ancora può accadere.*

**Massimo Costa**



**VANA LA SPERANZA DI VALTTERI**

**Dopo tre secondi posti e una vittoria sfumata, Bottas sperava in qualcosa di meglio del 5° posto finale a Montecarlo**

GP  
MONACO

LA CONFERMA

Hulkenberg 8°, Sainz 10°:  
in casa Renault sono  
arrivati 5 punti  
importanti. Adesso la  
squadra francese occupa  
la 4a piazza nel Mondiale  
Costruttori inseguita a 6  
lunghezze dalla McLaren



LA PRESSE

# Renault quarta forza

**AVANTI A PICCOLI PASSI MA SENZA PERDERE LA POSIZIONE  
DIETRO ALLE TRE BIG. HULKENBERG E SAINZ A PUNTI**

**A**vanti a piccoli passi. Il cammino della Renault per mantenere il quarto posto nel mondiale costruttori procede anche se senza particolari colpi di coda. A Monaco, Nico Hulkenberg ottavo e Carlos Sainz decimo hanno portato alla squadra cinque punti che proiettano la Renault a più sei dalla McLaren, 46 a 40. Non è stata una corsa semplice per i due piloti del team diretto da Cyril Abiteboul. Il tedesco non aveva centrato la Q3 (undicesimo), a differenza del compagno di squadra, ottavo. Ma durante il Gran Premio, le posizioni si sono rovesciate per via di una strategia differenziata. Hulkenberg è partito con le ultrasoft ed è stato l'ultimo a rientrare ai box per il pit-stop, al 50° giro ripartendo con le hypersoft, mentre Sainz scattato con le hypersoft al 15° passaggio ha montato gli pneumatici ultrasoft, scelta che non si è rivelata vincente. Lo spagnolo ha infatti dovuto sudare le proverbiali sette camicie per arrivare al traguardo con gomme che sulle spalle ben 63 giri. Hulkenberg, al contrario, ha potuto essere molto veloce nel finale permettendosi il lusso di tenere dietro di sé la Red Bull di Max Verstappen.

Per far questo, è anche intervenuto un in-

telligente gioco di squadra. Hulkenberg dopo il pit ha rapidamente raggiunto Sainz, ma dietro premeva forte l'olandese. Il team è intervenuto chiedendo a Carlos di far passare Nico e contenere Verstappen. Sainz con furbizia non si è lasciato superare in staccata, perché poteva appro-

SUTTON-IMAGES.COM



ffittarne anche il pilota Red Bull, e così ha fatto sfilare il compagno di squadra lungo la salita che porta al Casinò. Verstappen ha così impiegato altri due giri per poter avere ragione di Sainz, non senza qualche rischio, alla variante del porto dopo il tunnel. Hulkenberg ha quindi chiuso la porta a Verstappen in ogni circostanza salvando l'ottava posizione e arrivando in coda a Pierre Gasly ed Esteban Ocon. Sainz ha perso contatto con loro, con le gomme anteriori che andavano in pezzi ed è arrivato sotto la bandiera a scacchi a ben 43"6 da Verstappen, controllando negli specchietti la Sauber-Ferrari di Marcus Ericsson che aveva intravisto la chance di prendere un punticino.

Insomma, un Gran Premio non semplice, ma la Renault può consolarsi con il fatto di aver preso punti in tutte le sei gare fino ad ora disputate, impresa riuscita fino ad ora soltanto a Mercedes e Ferrari. Manca, però, ancora un saltino in più per posizionarsi con più serenità davanti ai rivali abituali. Per il Canada, Renault ha garantito l'arrivo di una power unit con qualche cavallo in più, motori che andranno oltre che al team ufficiale anche a Red Bull e McLaren.

È però, il telaio che deve crescere, come ha dimostrato in maniera netta il confronto stagionale con la Red Bull. Occorre lavorare sodo per portare, oltre alla power unit, anche sviluppi aerodinamici importanti. Per quanto riguarda il "caso" Sainz conteso dalla Red Bull, Daniel Ricciardo venerdì ha speso parole importanti nei confronti col team e con Dieter Mateschitz, e una sua conferma non sembra essere lontana. In tal caso, Renault e Sainz potranno tirare un bel sospiro di sollievo...

**Massimo Costa**

# GP

## MONACO X

### LA CONFERMA



GETTY IMAGES



LA PRESSE

#### DUE DESTINI MOLTO DIVERSI

Gasly a Montecarlo è giunto stupendo settimo, a lato, mentre Hartley, a destra, si è dovuto ritirare perché tamponato da Leclerc, rimasto senza freni

# A tutto Gasly!

## LA SETTIMA PIAZZA FINALE È IL GIUSTO PREMIO PER L'ALFIERE DELLA TORO ROSSO, PERALTRO A SUO AGIO NEL PRINCIPATO

**M**ONTECARLO - Pierre Gasly temeva particolarmente la trasferta di Montecarlo. Alla vigilia della sua undicesima corsa in F. 1, il pilota francese della Toro Rosso ci aveva confessato che ogni volta che nelle categorie minori era sceso in pista a Montecarlo aveva avuto la sensazione che un gatto nero lo accompagnasse sulla sua macchina, seduto sul musetto della sua monoposto!

In effetti, tanto nelle formule addestrative Renault che nella Gp2 Series, al ventiduenne pilota nato a Rouen la tappa di Montecarlo puntualmente coincideva con il punto più basso della sua stagione. Gasly aveva anche spiegato di non essere affatto superstizioso e che, forse, quest'anno le cose sarebbero andate diversamente. Se stesse incrociando le dita, non lo sapremo mai, ma sta di fatto che la settima posizione colta dal pi-

lota transalpino in questo fine settimana ha posto fine a quello che pareva un sortilegio!

Il quinto atto stagionale non è però stato tutto in discesa per il pilota francese, che nella prima giornata non aveva trovato i giusti riferimenti nella definizione del set-up e aveva dovuto confrontare i suoi dati con quelli di Brendon Hartley, parso nettamente più a suo agio nei primi due turni di prove libere. E il lavoro di sincronizzazione con le evidenze del pilota neozelandese ha prodotto buoni risultati, con Gasly che è riuscito ad entrare nella Q3 in qualifica e a conquistare la decima posizione sullo schieramento di partenza.

In gara, il pilota francese ha compiuto una vera e propria impresa. Grazie al buon lavoro svolto sull'assetto, la monoposto numero dieci è rimasta in pista per ben quarantadue tornate con gli

pneumatici Hypersoft, consentendo a Gasly di recuperare due posizioni su Carlos Sainz e Sergio Perez e conquistare l'ottava posizione. Una volta alle spalle di Fernando Alonso, il transalpino ha poi beneficiato del ritiro del due volte campione del mondo asturiano, tradito dalla power-unit Renault, di artigliare una rimarchevole settima piazza.

Dopo aver chiuso ai piedi del podio in Bahrain, il pilota di Franz Tost è così riuscito ad artigliare un altro risultato di prestigio che lo proietta in undicesima posizione nella classifica e consente alla Toro Rosso di raggiungere in settima piazza il Team Haas nella graduatoria riservata alle squadre. La scuderia faentina sta pagando l'handicap di poter puntare quasi esclusivamente su un solo pilota.

Brendon Hartley, dopo la decima posizione colta a Baku, non è più riuscito ad entrare nella top-ten. A Montecarlo, il pilota neozelandese aveva l'obiettivo di riscattarsi dal difficile fine settimana di Barcellona, ma è stato costretto al ritiro dopo essere stato incolpevolmente urtato da Charles Leclerc, rimasto senza freni alla frenata dopo il tunnel. La zona punti non era comunque parsa alla portata del due volte iridato con la Porsche nel Wec.

«Sono contento di aver posto fine alla mia tradizione negativa sulle strade del Principato, dove non correvo dal 2016! Stasera faremo una bella festa! - ha raccontato Pierre Gasly nel dopo-gara - Temevo particolarmente di commettere errori dovuti alla concentrazione, visto che su questa pista non c'è margine per rimediare a una sbavatura e la corsa è molto lunga».

**Alessandro Gargantini**

**SONO CONTENTO PERCHÉ HO POSTO FINE ALLA MIA TRADIZIONE NEGATIVA A MONTECARLO**

**PIERRE GASLY**



# Ocon lesto e sesto

**DOPO UNA BELLISSIMA GARA, ESTEBAN TORNA AD ASSAPORARE UN PIAZZAMENTO DA URLO, CON UNA FORCE INDIA RITROVATA**

**M**ONTECARLO - Sin dalle categorie minori una delle doti di Esteban Ocon che veniva frequentemente sottolineata dai suoi team manager era la capacità di adattamento e la rapidità di apprendimento. Un aspetto che aveva permesso al ventunenne pilota di Evreux di aggiudicarsi al primo tentativo la Formula 3 continentale e la Gp3 Series, e che ora lo sta aiutando nel farsi sempre più largo nel mondo della Formula 1. Il portacolori della Force India, ottavo nella graduatoria iridata nella sua prima completa stagione nella massima categoria, a Montecarlo ha certamente disputato una delle più belle corse della sua fulminea carriera. Sulle vie del Principato, lo junior driver della Mercedes era arrivato particolarmente motivato. Anche perché Montecarlo rappresentava l'occasione perfetta per mettersi alle spalle un inizio di stagione tribolato, nel quale una serie di disavventure tecniche e la minor competitività della sua monoposto gli avevano consentito di conquistare un solo punto a Sakhir. Ed anche a Montmelò, do-

ve il team con sede nel Northamptonshire ha apportato alcune rilevanti evoluzioni tecniche e aerodinamiche sulla Vjm 11, un problema al cambio gomme associato ad una perdita d'olio lo avevano costretto alla resa. Proprio su una delle sue piste favorite, dove nella passata stagione aveva colto una delle due quinte posizioni che tuttora rappresentano il miglior risultato del transalpino.

Il primo impatto con le strade di Montecarlo non è comunque stato dei più facili. Una brusca strisciata contro le barriere nella giornata di giovedì non ha però fatto perdere al ventunenne la fiducia nei suoi mezzi. Dopo aver provato per la prima volta le Hypersoft e avere sostenuto un piano di lavoro differente da quello del compagno di squadra Sergio Perez, un giro impeccabile nella Q3 gli ha consentito di acciuffare la sesta posizione in griglia, surclassando il team-mate di Guadalajara, da sempre fenomenale sulle strade del Principato. In gara, Ocon non ha poi sbagliato una mossa.

Non ha sbagliato allo start, si è tenuto lontano dalla mischia, e si è pure meritato l'apprezzamento della Mercedes quando ha agevolato la rincorsa di Valtteri Bottas, dopo che il finlandese aveva montato le Supersoft. Ironia della sorte, nel finale di gara Ocon si è poi trovato negli scarichi della W09 condotta dal pilota finlandese di Toto Wolff. La sesta posizione odierna, per come è stata ottenuta, pesa probabilmente di più delle quinte piazze ottenute nel 2017 a Montmelò e a Città del Messico, quando chiuse alle spalle del ferrarista Sebastian Vettel, ma distanziato di un giro dal vincitore Max Verstappen.

A Montecarlo, il pilota francese ha ben risposto all'impresa di Sergio Perez, che aveva colto la terza posizione a Baku, dando una chiaro segnale alla Force India che continua a disporre di due piloti che meriterebbero spazio in una scuderia di prima fascia.

Ocon e Perez spesso risultano decisivi nelle fortune della scuderia inglese, che ha l'obiettivo di difendere il suo ruolo di quarta forza alle spalle di Mercedes, Ferrari e Red Bull.

*«È stato fondamentale difendere la sesta posizione allo start e tenersi lontano dalla confusione! - ha raccontato il pilota di Evreux - Non abbiamo iniziato la stagione nel migliore dei modi, ma lo staff tecnico della Force India, gara dopo gara, sta introducendo delle novità tecniche che si stanno consentendo di tornare competitivi. In questo fine settimana siamo stati molto bravi nel comprendere il comportamento degli pneumatici Hypersoft. Sul finale è stato incredibile raggiungere, guadagnando un secondo al giro, Bottas e Raikkonen. A Montreal l'anno scorso siamo stati velocissimi, e la trasferta in Canada arriva nel momento giusto della stagione!».*

**Alessandro Gargantini**  
COLOMBO

**Grande prestazione di Esteban Ocon e della rin vigorita Force India, con un bel sesto posto a Montecarlo**





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

# A Verstappen la coppa del... nono

**L**o avevamo lasciato sorridente sul podio del Gp di Spagna dove finalmente aveva messo un po' di ordine in se stesso conquistando un meritato terzo posto, anche se aveva rischiato di rovinare tutto danneggiando l'ala anteriore in un inutile contatto con Lance Stroll. Max Verstappen non vedeva l'ora di spostarsi poco più a nord, nel Principato di Monaco, perché era certo che la Red Bull avrebbe dominato quel weekend.

La previsione non era errata e nelle prove libere del giovedì, davanti a tutti ci sono stati loro, i bibitari, con Daniel Ricciardo a precederlo. Sabato mattina, Verstappen ha deciso che era tempo di far girare la bilancia a suo favore ed ha inanellato una serie di giri a ritmo elevatissimo portandosi in cima alla classifica con 1'11"787. Sembrava finita lì, un bel antipasto di quanto avremmo visto in qualifica, con Verstappen candidato numero uno a quella che poteva essere la sua prima pole in carriera anche se doveva giocarsela con un Ricciardo determinato come non mai. Invece no, il buon Max oltre al dono del talento inarrivabile che lo sostiene, possiede anche quello di soffocare tutto quello che ha costruito di buono. Così, si è lanciato in un'altra serie di giri inu-

**UN ALTRO  
CALVARIO  
PSICOLOGICO NEL  
WEEKEND  
DI MAD MAX,  
CON UN BOTTO  
STERILE, INUTILE E  
DANNOSO CHE GLI  
FA SALTARE LE  
QUALIFICHE  
COSTRINGENDOLO  
A PARTIRE DAL  
FONDO, PER POI  
ENTRARE IN GARA  
APPENA DENTRO  
LA TOP TEN**

tili, ma velocissimi, a pochi minuti dalla conclusione della sessione. Alle Piscine, ha sbagliato completamente l'approccio sbattendo nel rail posto alla destra del tracciato con la ruota anteriore, spezzando il braccetto dello sterzo e ritrovandosi catapultato contro le barriere dopo un bel salto sul cordolo. La sua Rb14 non è stata riparata in tempo per la qualifica anche perché i meccanici hanno notato che sarebbe stato necessario sostituire il cambio. La Red Bull poteva avere i suoi due piloti in prima fila a Monaco, invece si è ritrovata con Ricciardo in pole e Verstappen ultimo.

Al di là dell'errore, l'ennesimo, deprecabile del pilota olandese, va rilevata anche la totale follia della squadra diretta da Christian Horner che pur sapendo di avere in mano la pole e il secondo crono, ha buttato in pista i suoi piloti nei minuti conclusivi del terzo turno libero in una sfida senza senso. Perché va rilevato che ripulita la pista dai rottami della Rb14 di Verstappen, Ricciardo anziché togliersi la tuta, si è cavato lo sfizio di battere il tempo di Max di un millesimo, tirando pure lui a più non posso. Quindi, neanche il crash di Verstappen ha portato un barlume di saggezza nel box Red Bull, per-



GETTY IMAGES

mettendo all'australiano di effettuare due-tre giri senza respiro col rischio che pure lui finisse contro un muro.

Ma come è gestito il team Red Bull? Il disastro di Baku non ha insegnato nulla? Ancora una volta abbiamo assistito alla totale mancanza di controllo di un cavallo pazzo quale è Verstappen. Lasciato sempre a briglie sciolte, costi quel che costi. Imparerà, dicono in Red Bull. Ma quando? Perché ogni volta che sembra avere intrapreso la giusta via, ecco che arriva la sciocchezza imperdonabile. Helmut Marko lo accolto nel box a braccia aperte, come dire ma cosa hai combinato? E il ragazzo ha cercato la solita giustificazione, salvo poi ammettere il proprio errore: «*Ho sbagliato io, come in Cina*». Eh no, tutto qui? Verstappen pensa veramente questo? Quindi gli errori in gara di Melbourne (pessima gestione delle gomme e testacoda), di Sakhir con il contatto con Hamilton e il conseguente ritiro, la scorrettezza gravissima di Baku nei confronti di Ricciardo, non vanno messi nel conto? «*Non vuole imparare dai propri errori*», si è improvvisamente svegliata la stampa inglese al seguito della F1 che fino a Monaco si guardava bene dal criticarne le ge-

**PICCHIATA IMMOTIVATA  
E RIMONTA STERILE**  
Dopo l'incidente nelle prove libere, nell'altra pagina e a sinistra, il weekend di Verstappen era praticamente rovinato. Una gara vissuta dal fondo e tutta in rimonta, sopra, l'ha poi visto nono alla fine, con due punti in tasca, quando avrebbero potuto essere venticinque...

sta. È proprio così, come scriviamo da tempo, Verstappen non apprende, non vuole soffermarsi sugli episodi, non si guarda "dentro", e nessuno lo aiuta a farlo. Per quanto tempo continuerà tutto questo? Continuiamo a ripeterci che prima o poi il ragazzo esploderà e allora saranno guai per tutti. Certo, accadrà, ma ripetiamo ancora una volta, vi è sempre il rischio che rimanga imprigionato in questo tunnel che si è creato da solo. Siamo soltanto alla sesta gara disputata e il confronto con Ricciardo è impietoso. Due le vittorie dell'australiano che conta 72 punti, pochissimi errori, una maturità fuori da comune. Verstappen si ritrova con 35 punti, la metà, e una sensazione di precarietà che sta trasmettendo gara dopo gara. Tanti i punti per la classifica costruttori gettati via, ma alla Red Bull (terza) non sembra interessare più di tanto: il secondo posto infatti è lontano in ogni caso e chi insegue in quarta posizione non ha possibilità di infastidire il team di Milton Keynes. Dunque, avranno fatto i loro conti, si possono anche permettere di perdere punti con facilità. Rimandiamo così Verstappen, 9° a Monaco, a Montreal, nella perenne attesa di vederlo sbocciare definitivamente. ●



# Ricciardo non a caso

**GRAZIE SOPRATTUTTO ALLA MOTRICITÀ DANIEL È STATO IL PILOTA PIÙ VELOCE E CONSISTENTE NELL'INTERO WEEKEND**

**L**o constatiamo tutti gli anni. Il circuito di Montecarlo è quel toboga in cui le differenze tecniche tra le vetture si appiattiscono ed emergono soprattutto il talento, la concentrazione e la follia dei piloti. Certo le vetture devono essere precise e consentire a chi le guida di mettere le ruote dove devono stare, senza troppe reazioni imbibizzarrite che possono indurre ad errori disastrosi. Perché poi i guard-rail sono lì, ad un passo... E allora diciamo subito che questo Montecarlo ha dimostrato una volta di più che la concretezza talentuosa di Daniel Ricciardo supera abbondantemente il talento scriteriato del "fenomeno del nuovo millennio" Max Verstappen, il quale al suo terzo anno in F.1 ripete ormai come un orologio sempre gli stessi errori. Tecnici e comportamentali. Magari proprio perché per star davanti all'australiano deve allargarsi troppe volte oltre il suo limite... chissà. È comunque sempre più evidente che la gestione coccolata e sistematicamente scagionante e protettiva del suo team non stia producendo risultati, anzi. Anche qualcuno dei suoi adoranti ammiratori inizia a rendersi finalmente conto che il talento del pilota sarà anche cristallino, ma che gran parte delle altre qualità fondamentali per ottenere qualche risultato di rilievo in carriera gli difettano proprio. E che continuando così non vincerà di certo molto anche perché, passano gli anni, ma non si vedono passi avanti. Vedendo i problemi patiti in gara da Ricciardo, Max avrebbe ragionevolmente portato a casa una vittoria e la Red Bull una doppietta che avrebbe fruttato 43 punti contro i 27 effettivamente portati a casa dal solo Daniel, che oggi di punti ne ha comunque più del doppio dell'olandese. Horner e Marko dovrebbero finalmente domandarsi se continuare imperterriti nella loro strategia protettiva

oppure se cambiare decisamente registro. Dicevamo delle differenze tra piloti, in assoluto ma anche in relativo. Tra compagni di squadra, a pari vettura. Quelli più bravi qui stanno davanti. Ecco allora i due decimi abbondanti che Vettel ha rifilato al suo compagno Raikkonen nello "strappo" finale in Q3, proprio mentre Kimi rimaneva plafonato nel suo secondo shot. Che poi si sa, a Montecarlo non si supera e quindi ecco che Seb la seconda posizione l'ha conservata fino al traguardo, mentre Kimi è rimasto comunque dietro a Hamilton. Proprio Lewis ha messo tra sé e Bottas altri due decimi, pur essendo entrambi alle prese con una Mercedes che non ha mai dimostrato di riuscire a trovare quei binari su cui nel recente passato girava abitualmente.

Proviamo ora ad analizzare cos'è successo tecnicamente andando a scovare i punti principali emersi. In qualifica sono an-

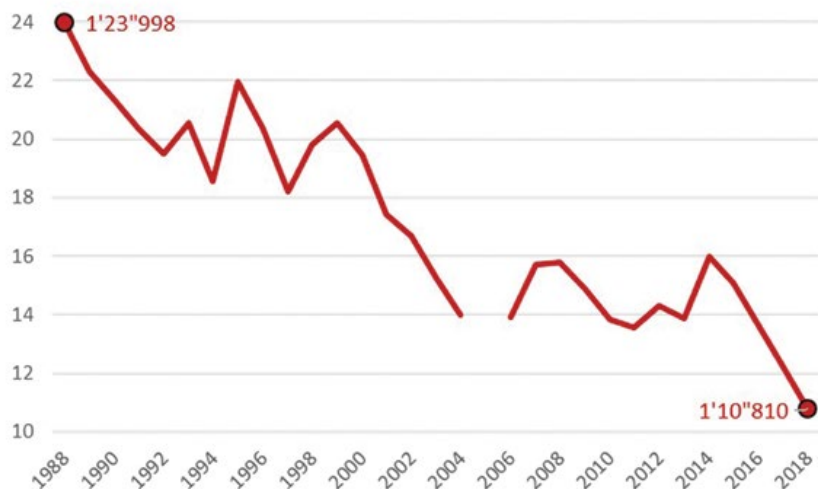


Ricciardo, l'uomo del weekend, è riuscito a migliorare sul giro di più di due secondi rispetto allo scorso anno

COLOMBO

dati davvero forte. La pole è stata di quasi un secondo e mezzo inferiore a un anno fa, differenza addebitabile allo sviluppo delle vetture ma anche e soprattutto alla nuova mescola Hypersoft portata in pista dalla Pirelli. A dimostrazione che nel Motorsport i tecnici si scervellano notte e giorno per tirar fuori qualche "decimino" ma poi ti cambiano le "scarpe" e volano i secondi. A Montecarlo hanno girato in qualifica ben 5" più veloci di quando è stata varata la rivoluzione tecnica dei motori ibridi e addirittura 13" più veloci di trent'anni fa. Tredici. Lì, in mezzo a quei guard-rail. Altro "dettaglio" interessante da notare è che in dodici mesi il buon Ricciardo ha migliorato il suo tempo sul giro di ben 2,2". Ovvero 1" in più di Vettel e uno e mezzo rispetto a Bottas (l'anno scorso Hamilton non era entrato in Q3, come ricorderete). Un salto impressionante che, stavolta sì, coinvolge la vettura. Perché è

## L'EVOLUZIONE DEI TEMPI



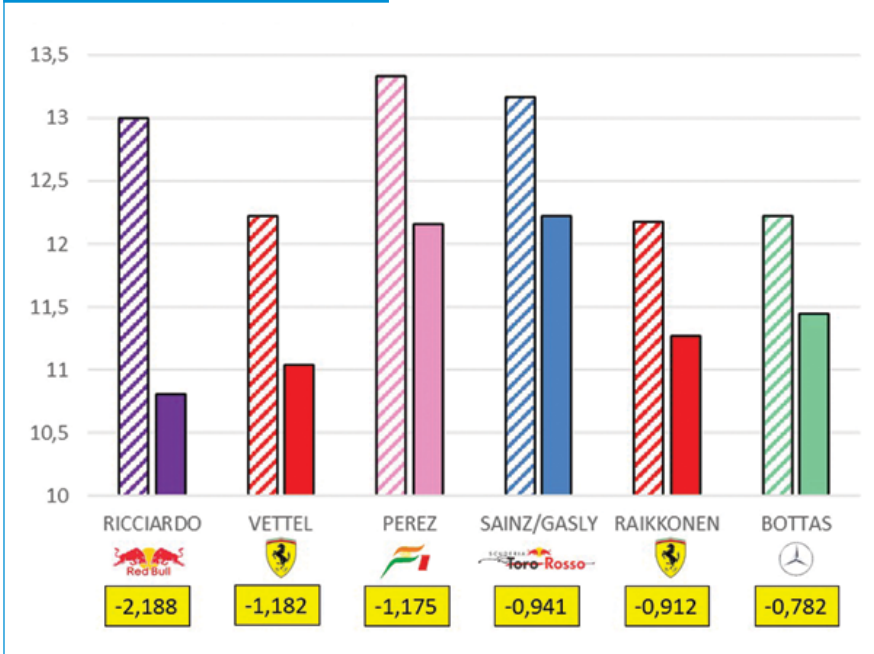


sicuramente vero che Ricciardo si trova particolarmente a suo agio a Montecarlo (le due pole in carriera le ha ottenute proprio qui), ma la RB14 è decisamente un altro film rispetto alle sorelle maggiori. Precisa, efficace e competitiva in quasi tutte le piste ormai. Perlomeno in quelle in cui il gap ancora esistente sulla potenza della sua power-unit non impatta in modo decisivo sul risultato.

E la conferma oggettiva arriva dalla Mappatura delle Efficienze che, come sapete, sintetizza le prestazioni ottenute nel giro secco in due parametri ingegneristici che discriminano l'efficienza in curva e quella in rettilineo delle diverse vetture entrate in Q3. Come emerge sempre a Montecarlo, notiamo che i punti caratteristici delle vetture sono molto "compattati" in termini di efficienza sul dritto, perché, lo sappiamo, non ci sono allunghi importanti e quindi il Cx e la potenza massima contano relativamente. In termini di power-unit, è piuttosto l'erogazione della coppia ad essere decisiva e ad influenzare in modo tangibile, insieme alle regolazioni meccaniche della vettura, la motricità in uscita dalle numerose curve strette a tutto vantaggio dell'efficienza in curva.

Ed è proprio in curva che Ricciardo e la sua Red Bull hanno fatto la differenza, distaccando abbondantemente tutti gli altri avversari. Ferrari e Mercedes comprese, come dimostrano i due decimi rifilati loro da Daniel solo nel tortuoso ultimo chilometro del tracciato. Là dove servono le qualità e la precisione del telaio ed un elevato carico aerodinamico, non importa se eventualmente pagato con un Cx eccessivo, la Rb14 dimostra di essere la vettura nettamente migliore a questo punto della stagione. Ed il fatto di aver lasciato finora cadere per strada parecchi punti mondiali, soprattutto quando erano a portata di ma-

## MIGLIORAMENTI SUL GIRO



no, non può far che aumentare il rammenco degli uomini di Milton Keynes.

La Mercedes sembra invece non aver ancora trovato la via della docilità che aveva caratterizzato tutte le recenti vetture uscite dal team di Brackley. Montecarlo ha evidenziato ancora una volta carenze di bilanciamento che influenzano fortemente il feeling dei piloti nel portare la vettura al limite. E non è un caso infatti che solo Hamilton sia riuscito a stare là vicino ai primi, facendo valere le proprie qualità. Tra l'altro, la W09 continua ad essere un po' troppo aggressiva sugli pneumatici 2018 standard, anticipando le problematiche di surriscaldamento come abbiamo visto nella gara di domenica. Nel Principa-

to la Sf71H è stata invece una via di mezzo tra le due vetture che abbiamo citato. Non è sembrata avere le stesse qualità aerodinamiche della Red Bull ma perlomeno ha garantito ai piloti una buona sensazione di stabilità e precisione che, unita alle qualità della power-unit (mediamente equivalente ormai a quella Mercedes), ha consentito di raggiungere una buona competitività assoluta fruttando un leggero recupero di punti sui campioni del mondo.

La strada è comunque molto lunga. Vedremo se e cosa cambierà tra due settimane in Canada, uno dei circuiti più veloci del campionato. Insomma, da un estremo all'altro. ●

## COMPARAZIONE TRA VARIE EFFICIENZE





di Mario Donnini

# Il braccino violento della legge

**E**così va in archivio uno dei Gran Premi più pallosi e processionali nella storia della F.1 a Montecarlo, con le prime sei posizioni di fatto ibernate per settantotto giri, praticamente tali e quali per tutta la corsa, dalla fine delle qualifiche. Ma questo sarebbe il meno: in un posto del genere, son cose che capitano e ci stanno tutte. È la faccia opaca della medaglia, così come resta deliziosamente luminescente quella del glamour, del vippaio del porto che contiene yacht i quali contengono strafighe le quali contengono romanticismo per i padroni degli yacht quanto i padroni medesimi per le aliquote del redditometro.

Il punto è un altro. Dai e dai, a far cadere gli uniball è il climax della corsa, il mood - per parlare come si mangia -, ciò che si legge in controluce dal comportamento di gara dei primi sei e non solo loro, in pista, più quello dei di loro interfaccia ai rispettivi muretti e, soprattutto, dalla strisciata dei tempi a far sgamare una faccenda mica tanto leggendaria.

Giustificato e lodato Ricciardo, al comando col solo obbligo di difendersi e dal 28esimo giro alle prese con una perdita di potenza dalle conseguenze teoricamente catastrofiche, che aveva il solo - titanico e gloriosamente assolto - compito di gestirsi financo andando tipo l'autobotte del latte, tutti gli altri hanno girato su un passo che oltre la metà gara va di 1'19" medio, ossia tale e quale a quanto veleggiava David Coulthard nell'edizione 2001 con la McLaren-Mercedes, come se ci fossero chiodi, biglie, albume d'uovo e ranocchie in pista. Peggio ancora, i team radio, perlomeno quelli che ci hanno fatto ascoltare, danno l'idea di amabili conversazioni svolte davanti al cappuccio tra impiegati anziani e panciuti in un'azienda fiorente e ben disposta a accompagnarli, tra scatti e premi

**L'ANDAMENTO LENTO DELLA TESTA DEL GRUPPO, LA FURBA RASSEGNAZIONE, IL TRIONFO DEL COMPITINO SICURO SULL'ISTINTO ALL'IMPRESA SONO LA FILIGRANA ORRENDA DI QUESTO GP. DANIEL E MAX A PARTE...**

SUTTON-IMAGES.COM

produttività, fino alle soglie d'una dorata pensione. Roba che, a confronto, spararsi mezza giornata in fila al catasto è un tentativo di qualifica a Indy.

Essù, nessuno contesta la classifica finale, ma quest'anno sul circuito salotto il sottotesto della faccenda dice che dietro al bravo Ricciardo, in fondo a tutti stava bene, anche se non benissimo, che la faccenda andasse a finire così, esattamente come s'era cristallizzata al termine dell'ultima sessione di qualificazione.

La Ferrari e Vettel erano contenti di tener dietro Hamilton e la Mercedes. Lewis e Wolff, alla fin fine, a perdere qualche innocente puntarello ci stavano e gli stessi stavolta sleeping finn Raikkonen e Bottas di finirla senza neanche mezzo adrenalino sussulto, hai visto mai, why not?

In altre parole, va doverosamente pagato il meritato tributo allo spunto energentico di Ricciardo in qualifica e al via, oltre alla sapiente e avveduta pervicacia con la quale ha saputo pennellare al suo passo da candidato in pectore al trionfo, sofferen-

te ma non affondato, ferito ma mai sdrenato: Dorando Pietri sto cavolo, ché invece d'accasciarsi e farsi sorreggere, quasi a fine maratona tira un paio d'accelerate e va a ciucciare champagne dal mocassino sudato. Detto questo, per didascalizzare tutto il resto, val la piena storpiare il titolo del celeberrimo film del maestro William Friedkin, per dire che questo Gran Premio se fosse - e lo è -, un lungometraggio titolabile, potrebbe andare in archivio col calembour "Il braccino violento della legge". Perché a gridare vendetta non è certo la classifica, ma la modalità al bromuro dalla quale e con la quale è emersa.

Addirittura nei primi cinquantatré giri, ossia fino a che allo sfortunato Alonso è andato il cambio in pappà, nessuno aveva graffiato mezzo marciapiede o baciato un rail. Peggio. A Santa Devota dopo il via il gruppone era passato al primo giro in modo disciplinato, in due file parallele stile famigliole sull'Autosole, greggiforme e moscio peggio che sulla Flaminia quando sgami l'autovelo. Se il cambio non aves-



**L'OPINIONE PUBBLICA INVECE DI SCAGLIARSI OGNI VOLTA CONTRO CHI OSA E SBAGLIA, FAREBBE BENE A CONCENTRARE GLI STRALI CONTRO CHI FA IL COMPITINO**



Il serpente si avvolge attorno a quella che fu la curvetta della Vecchia Stazione, senza lotte e senza attacchi...

se tradito Nando e i freni di Leclerc fossero restati mordaci, avremmo assistito a venti monoposto su venti al traguardo a Montecarlo, con l'andamento medio più lento della storia, se mettiamo in rapporto le potenzialità teoriche delle monoposto al loro sfruttamento effettivo. Coi battistrada a tratti a 10" al giro dai ritmi di qualifica. E allora ecco che tutti i discorsi del pre-gara plebiscitariamente irridenti, ridanciani e stroncanti nei confronti di Max Verstappen lasciano il tempo che trovano.

Perché ancora una volta l'olandese ha dimostrato d'essere il talento più stolto ma sinceramente autolesionistico e spettacolare del mondiale, sparandosi undici soprassi veri, muovendo più classifica da solo di tutto il resto del gruppo e mostrando infilte da manuale che smentiscono nettamente l'antico adagio secondo il quale a Montecarlo se un pilota ne supera un altro, uno dei due ha o sta per avere un problema.

La verità è che le boiate che commette Verstappen si dividono in due grandi categorie: quando fa danno solo a sé e quando fa danno agli altri. Ecco, tutta l'opinione pubblica si sta muovendo afflitta da un grave malinteso: la massa si scandalizza ormai di default in entrambi i casi, con-

dannando, beffeggiando, facendo la predica, censurando e auspicando provvedimenti draconiani nei confronti del (non più) baby tulipano, ignorando che il più delle volte - come nel weekend monegasco - Max il male lo fa solo alla sua corsa e alla sua squadra. Per il resto assicurando ai Gran Premi o alle sessioni di qualifica che lo vedono in scena il duecento per cento dell'impegno e la continua ricerca del raggiungimento del limite assoluto, in ogni momento pronò e pronto a pagarne financo gli amari e esosi prezzi del superamento, ma assicurando sempre il massimo dello show, spesso unico in questo anelito all'impresa, a volte sgangherata, altre volte sublime.

Detto ciò, la tribù ferrarista ha tutte le sante ragioni di questo mondo di sentirsi stufa delle intemperanze agonistiche dell'Olandese Violante, ma i tifosi Rossi e l'intero loggione della F.1, complessivamente aficionados dal palato fino e fine assai, dovrebbero anche andare oltre, non pensare e non guardare solo a Verstappen e non fischiare esclusivamente le intemperanze altrui. Per attenzionare soprattutto ciò che si pone all'opposto del quadrante, ossia l'acquiescenza agonistica, il celomoscismo ragionieristico, il compitino

paraculo fatto a trecento all'ora, il braccino strapagato di tanti top driver che appena possono non corrono ma si limitano a guidare, non rischiano ma s'accontentano di gestire, non portano al limite le loro monoposto ma solo la nostra pazienza, in due ore di nulla o quasi.

In altre parole, I have a dream. Anzi, due sogni. Vorrei un mondo in cui Verstappen continuasse a essere quel meraviglioso, rissoso, spettacolare, talentuoso e sgradevole mezzo matto che è, ma senza più rompere i coglioni a nessuno, in pista. E magari un sogno e basta non è, perché a Montecarlo ha fatto danni solo alle sue ambizioni, al suo orgoglio e al suo team, senza rovinare il weekend a nessuno.

Parimenti - sogno numero due -, vorrei che l'opinione pubblica imparasse a censurare, finalmente - visto che questa è la F.1 più sicura, tutelata, asettica, assistita, coccolata e ben retribuita della storia - e platealmente tanto da fischiare e irridere il serpente dei cosiddetti campioni quando si mettono a trenino, sfoggiando vergognoso e imboscato braccino.

Ricordo un film del neorealismo con un incontro di boxe nel quale i due pugili per i primi round non si danno neanche un pugno e a bordo ring la folla, francamente stufa, comincia a strillargli "Innamorati! innamorati! Innamorati!".

Sarebbe ora, sarebbe bello, sarebbe giusto, che alla fine di ogni Gran Premio cominciassimo a prendere di mira non tanto chi sbaglia per eccesso d'agonismo, ma soprattutto chi fa esattamente il contrario: ossia chi fa tutto giusto per improprio abuso di braccinismo paraculista.

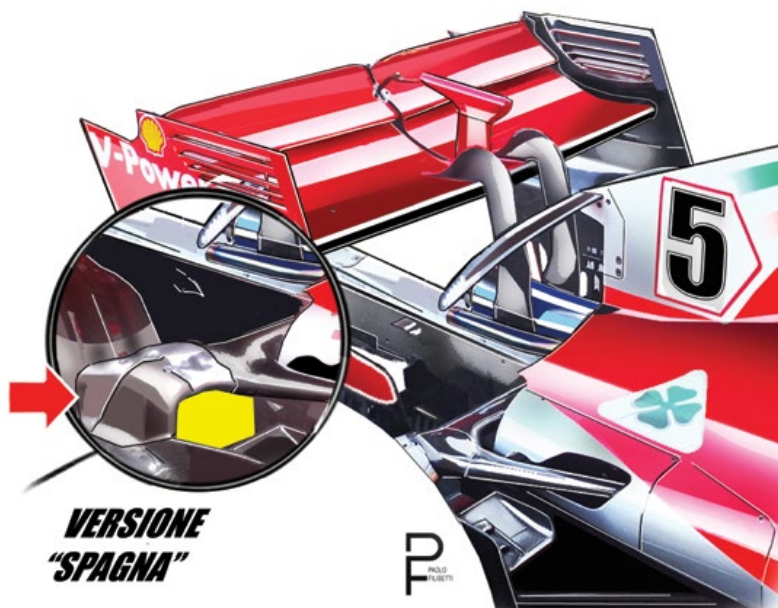
Perché in questa F.1 che sa sempre più di niente, peggio del peggio di Verstappen quand'è fuori di capoccia, c'è solo il difetto sideralmente, filosoficamente e algebricamente opposto ma ben più dannoso e scandaloso: il buon senso felpato di quelli bravissimi, quando s'improvvisano malinconici pallettari del volante e presenzialisti dell'assenteismo agonistico. Mi e vi ricordo che nell'edizione 1984, quella bagnatissima, con le prodezze acquatiche di Senna e Bellof, l'immenso Marcello Sabbatini scrisse che a fronte degli exploit dei due rookie andava stigmatizzato l'atteggiamento fellone, cincischiante e inconcludente di molti dei top driver togati, parlando di vera e propria renitenza al rischio. Fosse stato per me, nel giro di rallentamento, in tutti i maxischermi di questo Gp di Montecarlo 2018 e nei canali radio dei piloti, avrei divulgato tre messaggi in filodiffusione: bravo Ricciardo, ti sei esaltato, bravo Max, forse finalmente hai capito qualcosa, e, quanto alla maggior parte di tutti gli altri, siete solo un branco di innamorati. Innamorati. Innamorati. ●

**LA ROSSA HA AFFRONTATO MONTECARLO CON UN PACCHETTO PRECEDENTEMENTE DELIBERATO CHE SI È BEN AMALGAMATO CON LA MESCOLO PIÙ SOFFICE**

# Ferrari si adatta bene

**M**ONTECARLO - A parte le consuete modifiche al livello di incidenza delle ali, la Ferrari ha di fatto adottato qui a Monaco il pacchetto completo di sviluppi introdotto in Spagna. Fondo, diffusore, e la sospensione posteriore con il bracket (piastra di collegamento tra portamozzo e triangolo superiore) che era stata brevemente provata al Montmelò. È importante rilevare che nei due giorni di test dopo il Gp, a Barcellona, tutti questi elementi sono stati nuovamente valutati, non solo in vista della gara nel Principato, ma anche per un utilizzo su tracciati meno atipici, da Montreal in poi. A quanto pare l'insieme degli sviluppi che apparentemente non aveva funzionato in Spagna, ha invece fornito una correlazione precisa tra i dati raccolti in pista e quelli del simulatore. In sostanza, sono stati essenzialmente i problemi di assetto, patiti in Spagna, a rendere poco, o per nulla rilevante l'apporto delle nuove componenti nel bilancio prestazionale della SF71H. A Monaco, anche per l'adozione di mescole più morbide, specificamente nel caso della Hyper Soft introdotta per la prima volta, il bilanciamento della vettura di Maranello, è parso molto vicino a quello ideale, promuovendo quindi la configurazione aerodinamica introdotta nel Gp precedente. È stato interessante notare che queste soluzioni, in linea di principio, ideali su piste da basso carico ed alte velocità come Barcellona, sono state adattate anche per Monaco; ci riferiamo specificamente al fondo e all'evoluzione del diffusore che sono state conservate.

In realtà è parsa comune la tendenza tra i team a cercare di generare il massimo carico possibile, con il fondo vettura, nonostante le medie orari notoriamente basse su questa pista, per poter, anche in minima parte ridurre adottare un'incidenza dei flap non massima. La ragione sarebbe quella di poter in questo modo avere un minimo vantaggio in termini di scorrevolezza, ergo velocità massima, nei tratti più veloci della pista. Per quanto riguarda Mercedes, invece, le modifiche non palesemente visibili hanno riguardato la sospensione anteriore, peraltro nuovamente adattata nel corso della ultima sessione di prove libere, per facilitare l'inseri-



## OCCHIO AL BRACKET A "ELLE" ROVESCIATA

SI NOTA NEL TONDO L'ANDAMENTO DEL "BRACKET" A "ELLE" ROVESCIATA, PER RIDURRE IL BLOCCAGGIO AERODINAMICO IN QUESTA ZONA DELLA VETTURA. (IN GIALLO LA MAGGIORE SEZIONE OTTENUTA PER IL PASSAGGIO DELL'ARIA) L'INCLINAZIONE DEL TRIANGOLO SUPERIORE È RIMASTA DEL TUTTO INALTERATA

mento dell'avantreno in curva. Sono stati sostituiti, sia i bilanceri, sia il terzo elemento, ma tale modifica non ha comunque sortito gli effetti sperati, soprattutto in termini di gestione delle gomme. In parallelo, vi è stata molta attenzione sul fronte del controllo della temperatura di esercizio dei componenti della Power Unit.

In tal senso è stato infatti adottato un nuovo cofano motore dotato di ampia ciminiera per lo smaltimento del calore. Si tratta, solo in apparenza, della stessa soluzione vista in Bahrain, in quanto il cofano ora, è molto più aderente alla meccanica, (rialacciandoci a quanto detto in precedenza) per compensare l'aumento della resistenza generato in rettilineo dallo sfiato verticale. Interessante, sep-



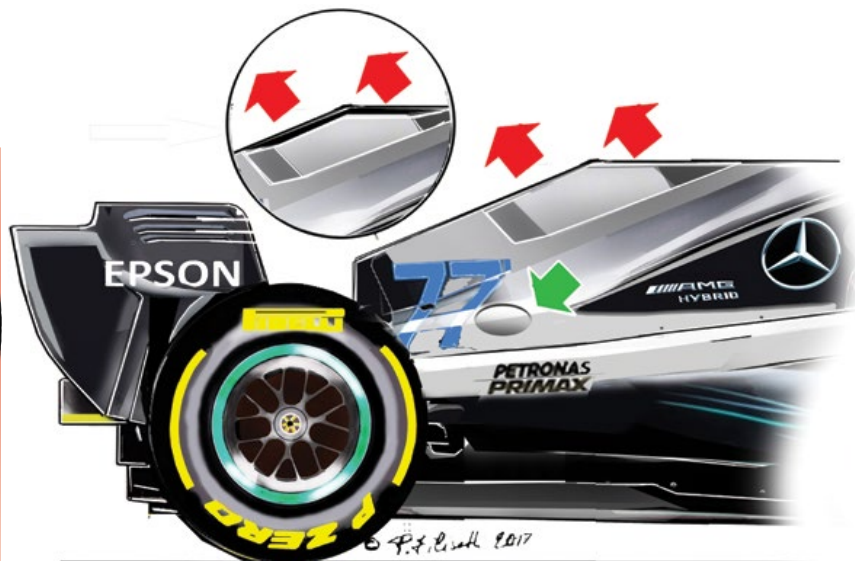
## QUEL FONDO DI BARCELONA

IL FONDO DELLA SF71H ERA LO STESSO INTRODOTTO A BARCELONA. COSÌ COME IL DIFFUSORE. I TAGLI LONGITUDINALI, QUESTA VOLTA, ANCHE A SEGUITO DELLE RISULTANZE EMERSE NEI TEST, SONO STATI MANTENUTI, E CONSIDERATI EFFICACI ANCHE IN UN TRACCIATO "LENTO" COME MONACO. A FAVORE DI UN INCREMENTO DEL CARICO OTTENUTO DAL FONDO VETTURA.

pur non determinante ai fini prestazionali, l'adozione di una doppia fila di generatori di vortice, posti sopra le fiancate, subito dietro i deflettori a ponte. Tale soluzione di chiara ispirazione McLaren ha come scopo l'energizzazione del flusso che lambisce la carrozzeria in questo punto e di deviazione verso l'esterno delle turbolenze.

### Il Battery Gate si è sciolto nel nulla

La Fia ha posto la parola fine al battery gate, grazie alle dichiarazioni ufficiali rilasciate dal direttore di corsa Charlie Whiting. Il delegato Fia ha infatti tenuto una breve conferenza stampa nell'immediato dopo gara, per chiarire i contorni della questione, che era divampata quasi a livello di gossip nel paddock di Barcellona. Whiting, ha confermato che dopo Baku, la Federazione ha eseguito dei controlli sui pacchi batteria (Energy Storage) della Ferrari, a seguito di dubbi espressi da team rivali, sulla legalità di alcune soluzioni che sarebbero state adottate dalla Scuderia di Maranello. Le analisi si sono rivelate piuttosto complesse richiedendo peraltro l'adozione di un software, fornito con massimo spirito collaborativo dai tecnici di Maranello, per consentire la comprensione del funzionamento degli elementi che compongono gli accumulatori. Nello specifico l'Energy Storage della PU Ferrari, quindi anche dei team clienti, Sauber e Haas, è costituito da due elementi distinti. Ciò ha reso inizialmente più complessa l'analisi del passaggio di energia e dell'output che viene misurato dal sensore in uscita. Dopo aver analizzato tutti gli elementi mediante il software specifico, i tecnici federali sono giunti alla conclusione che il sistema di accumulatori è perfettamente rispondente all'attuale regolamento tecnico in termini di massima potenza erogata. ●



## MERCEDES CON COFANO MOTORE A SFUGO VERTICALE

ANALOGAMENTE A QUANTO VISTO IN BAHRAIN, LA MERCEDES HA ADOTTATO UN COFANO MOTORE DOTATO DI AMPIO SFUGO VERTICALE, LUNGO LO SPIGOLO SUPERIORE, PER UN MIGLIORE SMALTIMENTO DEL CALORE. IN REALTÀ IL COFANO È DIVERSO DA QUELLO ADOTTATO A SAKHIR, PER UNA SUA MAGGIORE ADERENZA ALLA MECCANICA SOTTOSTANTE, EVIDENZIATA DA UNA PROMINENTE GIBBOSITÀ NELLA SUA PARTE INFERIORE (FRECCIA VERDE)



## GENERATORI DI VORTICI

LA MERCEDES, HA INTRODOTTO UNA SOLUZIONE DI CHIARA ISPIRAZIONE McLAREN, CON L'ADOZIONE DI DUE FILE POSTE IN DIAGONALE DI GENERATORI DI VORTICI, SOPRA L'IMBOCCATURA DELLE FIANCATE. IN QUESTO MODO SONO DEVIATE VERSO L'ESTERNO LE TURBOLENZE GENERATE IN QUEST'AREA DELLA VETTURA.

## W09, SOSPENSIONE MODIFICATA

LA W09, SPECIFICAMENTE PER QUESTA GARA HA ADOTTATO UNA SOSPENSIONE ANTERIORE MODIFICATA PER FACILITARE L'INSERIMENTO DELL'AVANTRENO NEI TORNANTI. NEL CORSO DELLE PROVE LIBERE SONO STATI SOSTITUITI I BILANCIERI DI COLLEGAMENTO AL TERZO ELEMENTO ED IL TERZO ELEMENTO IDRAULICO STESSO, PER UNA GESTIONE PIÙ PRECISA DELLE ALTEZZE DA TERRA.



**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°	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	78	1.42'54"807	151,750	1'15"562	13
2°	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	78	a 7"336	151,570	1'16"065	14
3°	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 17"013	151,333	1'16"270	15
4°	K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	78	a 18"127	151,306	1'16"392	13
5°	V. Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 18"822	151,289	1'16"312	21
6°	E. Ocon (Francia)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 23"667	151,171	1'17"027	63
7°	P. Gasly (Francia)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	78	a 24"331	151,154	1'17"099	68
8°	N. Hulkenberg (Germania)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	78	a 24"839	151,142	1'16"061	57
9°	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	78	a 25"317	151,130	1'14"260	60
10°	C. Sainz (Spagna)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	78	a 1'09"013	150,073	1'17"491	19
11°	M. Ericsson (Svezia)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	78	a 1'09"864	150,052	1'16"936	19
12°	S. Pérez (Messico)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 1'10"461	150,038	1'17"546	24
13°	K. Magnussen (Danimarca)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	78	a 1'14"823	149,933	1'17"476	20
14°	S. Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	77	a 1 giro	149,799	1'16"864	76
15°	R. Grosjean (Francia)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	77	a 1 giro	149,074	1'14"822	74
16°	S. Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	77	a 1 giro	148,562	1'15"325	75
17°	L. Stroll (Canada)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	76	a 2 giri	147,080	1'14"944	61
18°	C. Leclerc (Monaco)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	70	Incidente	150,804	1'17"710	17
19°	B. Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	70	Incidente(d)	150,713	1'17"172	15

**NON CLASSIFICATI**

F. Alonso (Spagna)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	Cambio	150,753	1'17"018	23
--------------------	--------------------------------	----	--------	---------	----------	----

**LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL SESTO GRAN PREMIO**

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	1	1	1	1	1	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	2	2	2	1	1	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	1	2	1	3	1	1
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	2	1
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	SIROTKIN	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	1	1	2	1	1	1
RENAULT	SAINZ	RENAULT	1	1	2	1	1	1
TORO ROSSO	HARTLEY	HONDA	2	3	3	2	2	2
TORO ROSSO	GASLY	HONDA	2	2	2	1	1	1
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	1	1	1
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	2	2	2	1	2	2
MCLAREN	ALONSO	RENAULT	1	2	1	1	1	1
MCLAREN	VANDOORNE	RENAULT	1	1	1	1	1	2
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	2	2	2	1	1	1
SAUBER	LECLERC	FERRARI	2	2	2	1	1	1

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH



# A CURA DI MICHELE MERLINO

MONACO | 6ª gara del mondiale F1 | 27 maggio 2018 | Montecarlo (3.337 km)  
 | Distanza: 260.286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara



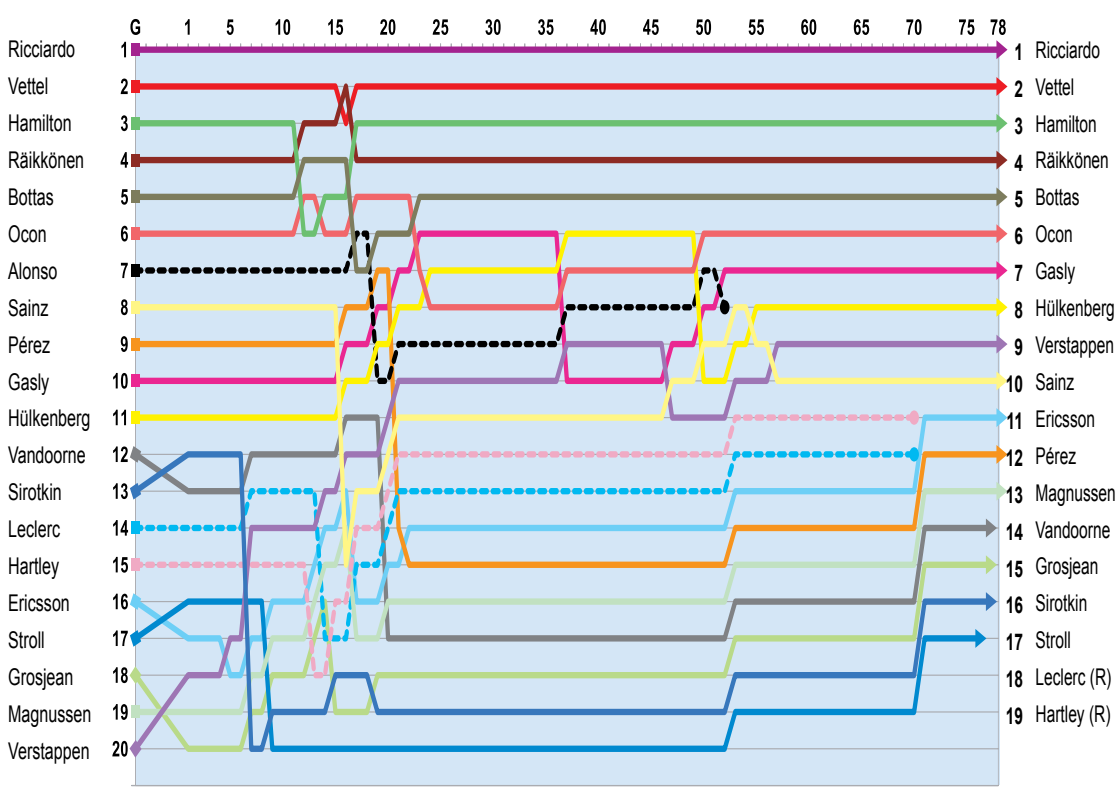
## PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Sirotkin (S&G)	7°	31"810
Stroll	9°	33"887
Hamilton	12°	23"739
Hartley	13°	24"326
Leclerc	14°	23"870
Grosjean	15°	24"741
Vettel	16°	23"964
Sainz	16°	24"874
Ricciardo	17°	24"542
Raikkonen	17°	24"263
Bottas	17°	24"020
Ericsson	17°	24"291
Magnussen	17°	24"237
Alonso	19°	24"241
Sirotkin	19°	25"170
Vandoorne	20°	26"817
Pérez	21°	29"379
Ocon	23°	24"663
Stroll	34°	31"104
Gasly	37°	24"296
Verstappen	47°	24"111
Sirotkin	49°	25"563
Hülkenberg	50°	25"213
Stroll	59°	24"852
Grosjean	68°	24"568
Vandoorne	72°	25"438

## 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

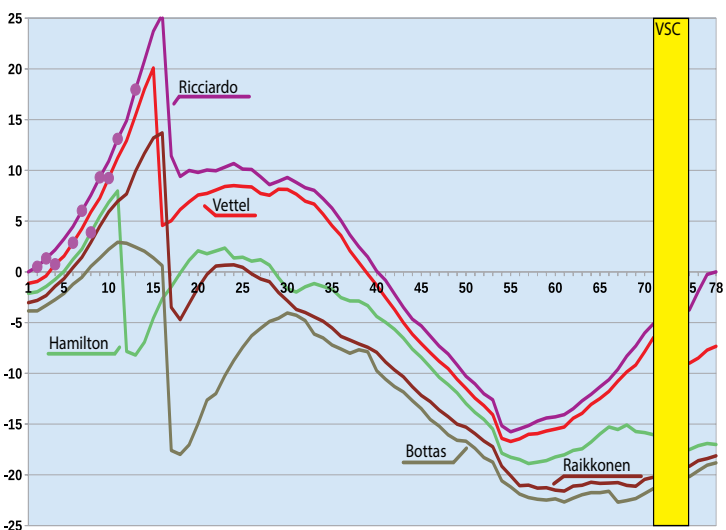


NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

## VELOCITÀ ALL'USCITA DEL TUNNEL 145 METRI PRIMA DELLA CHICANE

QUALIFICAZIONI	GRAN PREMIO
Raikkonen 289,6	Verstappen 293,5
Vettel 288,9	Hülkenberg 292,0
Hamilton 288,7	Pérez 290,4
Sainz 287,6	Leclerc 290,3
Hülkenberg 287,0	Bottas 289,8
Leclerc 287,0	Vettel 289,6
Bottas 286,9	Ocon 289,3
Ocon 286,7	Raikkonen 288,7
Grosjean 286,0	Ericsson 288,6
Pérez 285,7	Hamilton 288,3
Sirotkin 285,5	Sirotkin 287,1
Stroll 285,3	Vandoorne 287,1
Ricciardo 285,0	Stroll 287,0
Magnussen 284,9	Grosjean 287,0
Ericsson 284,8	Magnussen 286,6
Vandoorne 284,2	Sainz 285,2
Alonso 283,6	Ricciardo 282,0
Hartley 282,5	Gasly 282,0
Gasly 282,1	Alonso 281,6
	Hartley 280,5

## I DISTACCHI



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



# GP MONACO

## IL TABELLONE

### RECORD PISTA

#### SUL GIRO IN QUALIFICA

**NUOVO**

D.Ricciardo (Red Bull RB14/  
TAG Heuer)  
1'10"810 media 169,654 km/h  
Primato precedente:  
K.Raikkonen (Ferrari SF70H, 2017)  
1'12"178 media 166,438 km/h

#### SUL GIRO IN GARA

**NUOVO**

M.Verstappen (Red Bull RB14/  
TAG Heuer)  
1'14"260 (161,772 km/h)  
Primato precedente:  
S.Perez (Force India VJM10/  
Mercedes, 2017)  
1'14"820 media 160,561 km/h

#### SULLA DISTANZA

**NUOVO**

D.Ricciardo (Red Bull RB14/  
TAG Heuer) 1:42'54"807 media  
151,750 km/h  
Primato precedente:  
S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)  
1h44'44"340 media 149,105 km/h

## PROVE LIBERE

### GIOVEDÌ 24 MAGGIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Ricciardo	1'12"126	1'11"841
2° Verstappen	1'12"280	1'12"035
3° Vettel	1'13"041	1'12"413
4° Hamilton	1'12"480	1'12"536
5° Raikkonen	1'13"066	1'12"543
6° Bottas	1'13"502	1'12"642
7° Hülkenberg	1'14"134	1'13"047
8° Vandoorne	1'14"291	1'13"077
9° Alonso	1'14"637	1'13"115
10° Sainz	1'13"456	1'13"200
11° Hartley	1'14"034	1'13"222
12° Pérez	1'13"717	1'13"370
13° Ocon	1'14"000	1'13"382
14° Gasly	1'14"240	1'13"410
15° Sirotkin	1'13"962	1'13"547
16° Magnussen	1'18"801	1'13"572
17° Leclerc	1'14"521	1'13"575
18° Grosjean	1'13"943	1'13"763
19° Stroll	1'14"782	1'14"011
20° Ericsson	1'15"206	1'14"173

### SABATO 26 MAGGIO

	3ª SESSIONE
1° Ricciardo	1'11"786
2° Verstappen	1'11"787
3° Vettel	1'12"023
4° Raikkonen	1'12"142
5° Hamilton	1'12"273
6° Bottas	1'12"356
7° Hartley	1'12"752
8° Gasly	1'12"761
9° Sainz	1'12"850
10° Sirotkin	1'12"854
11° Vandoorne	1'12"874
12° Ocon	1'12"940
13° Pérez	1'13"025
14° Hülkenberg	1'13"112
15° Alonso	1'13"279
16° Stroll	1'13"595
17° Leclerc	1'13"644
18° Grosjean	1'13"881
19° Magnussen	1'14"192
20° Ericsson	1'14"221

### NOTE





















- (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.  
 (a) Penalizzazione di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente nel precedente GP.  
 (b) Verstappen non prende parte alle qualifiche per un incidente nella 3ª sessione di libere. 10 posizioni di penalità per sostituzione di componenti della Power Unit.  
 (d) Penalizzazione di 5ª per velocità eccessiva in pit lane.

## POLE POSITION

SABATO 26 MAGGIO	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Ricciardo	Red Bull RB14	1'12"013	1'11"278	1'10"810	18°638	33°392	18°779
2° Vettel	Ferrari SF71H	1'12"415	1'11"518	1'11"039	18°674	33°443	18°922
3° Hamilton	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'12"460	1'11"584	1'11"232	18°594	33°446	19°061
4° Raikkonen	Ferrari SF71H	1'12"639	1'11"391	1'11"266	18°741	33°508	18°987
5° Bottas	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'12"434	1'12"002	1'11"441	18°716	33°702	18°994
6° Ocon	Force India VJM11	1'13"028	1'12"188	1'12"061	19°063	33°795	19°203
7° Alonso	McLaren MCL33	1'12"657	1'12"269	1'12"110	18°780	33°936	19°198
8° Sainz	Renault R.S.18	1'12"950	1'12"286	1'12"130	18°929	33°828	19°290
9° Pérez	Force India VJM11	1'12"848	1'12"194	1'12"154	18°988	33°906	19°226
10° Gasly	Toro Rosso STR13	1'12"941	1'12"313	1'12"221	18°908	33°789	19°259
11° Hülkenberg	Renault R.S.18	1'13"065	1'12"411		19°049	33°941	19°170
12° Vandoorne	McLaren MCL33	1'12"463	1'12"440		19°008	34°129	19°141
13° Sirotkin	Williams FW41	1'12"706	1'12"521		19°039	34°183	19°229
14° Leclerc	Sauber C37	1'12"829	1'12"714		19°113	34°105	19°340
15° Grosjean	Haas VF-18	1'12"930	1'12"728		19°160	34°035	19°373
16° Hartley	Toro Rosso STR13	1'13"179			19°250	34°343	19°532
17° Ericsson	Sauber C37	1'13"265			19°346	34°324	19°595
18° Stroll	Williams FW41	1'13"323			19°106	34°464	19°631
19° Magnussen	Haas VF-18	1'13"393			19°362	34°441	19°491
20° Verstappen	Red Bull RB14	N.P.					

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	 5 Vettel Ferrari 1'11"039	 3 Ricciardo Red Bull 1'10"810
2ª FILA	 7 Raikkonen Ferrari 1'11"266	 44 Hamilton Mercedes 1'11"232
3ª FILA	 31 Ocon Force India 1'12"061	 77 Bottas Mercedes 1'11"441
4ª FILA	 55 Sainz Renault 1'12"130	 14 Alonso McLaren 1'12"110
5ª FILA	 10 Gasly Toro Rosso 1'12"221	 11 Perez Force India 1'12"154
6ª FILA	 2 Vandoorne McLaren 1'12"440	 27 Hulkenberg Renault 1'12"411
7ª FILA	 16 Leclerc Sauber 1'12"714	 35 Sirotkin Williams 1'12"521
8ª FILA	 9 Ericsson Sauber 1'13"265	 28 Hartley Toro Rosso 1'13"179
9ª FILA	 8 Grosjean Haas 1'12"728(a)	 18 Stroll Williams 1'13"323
10ª FILA	 33 Verstappen Red Bull s.t.(b,c)	 20 Magnussen Haas 1'13"393

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	110	18	15	12	25	25	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2° S. Vettel	96	25	25	4	12	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3° D. Ricciardo	72	12	(m.)	25	(i.)	10	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4° V. Bottas	68	4	18	18	(14°)	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5° K. Raikkonen	60	15	(m.)	15	18	(m.)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6° M. Verstappen	35	8	(i.)	10	(i.)	15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7° F. Alonso	32	10	6	6	6	4	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8° N. Hülkenberg	26	6	8	8	(i.)	(i.)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9° C. Sainz	20	1	(11°)	2	10	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10° K. Magnussen	19	(m.)	10	1	(13°)	8	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11° P. Gasly	18	(m.)	12	(18°)	(12°)	(i.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12° S. Pérez	17	(11°)	(16°)	(12°)	15	2	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13° E. Ocon	9	(12°)	1	(11°)	(i.)	(m.)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14° C. Leclerc	9	(13°)	(12°)	(19°)	8	1	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15° S. Vandoorne	8	2	4	(13°)	2	(m.)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16° L. Stroll	4	(14°)	(14°)	(14°)	4	(11°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17° M. Ericsson	2	(m.)	2	(16°)	(11°)	(13°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18° B. Hartley	1	(15°)	(17°)	(20°)	1	(12°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19° R. Grosjean	0	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	(i.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20° S. Sirotkin	0	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	(14°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	178	18/4	15/18	12/18	25/0	25/18	15/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	156	25/15	25/0	4/15	12/18	12/0	18/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	107	12/8	-	25/10	-	10/15	25/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Renault	46	6/1	8/0	8/2	0/10	0/6	4/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° McLaren	40	2/10	4/6	0/6	2/6	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Force India	26	-	0/1	-	15/0	2/0	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Toro Rosso	19	-	12/0	-	0/1	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	19	-	0/10	0/1	-	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Sauber	11	-	2/0	-	0/8	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	4	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

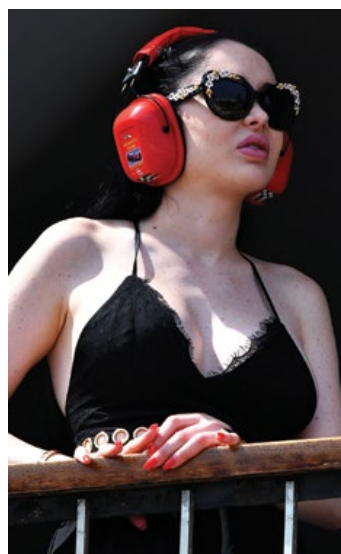
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)  
Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore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

## CAMBIO GOMME

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

## GIRI IN TESTA

Ricciardo 1°-78°





# Fuoco a volontà

**M**ONTECARLO - Sono bastati un sesto posto nella corsa principale e una terza piazza nella frazione più breve del giorno successivo a consentire a Lando Norris di prendere il largo al vertice della graduatoria di campionato. Sono ben ventisette i punti che, al termine del quarto atto stagionale, lo separano dall'accoppiata composta da Alex Albon e dal veterano Artem Markelov. L'appuntamento più sentito e impegnativo del calendario si è rivelato fin troppo selettivo per una buona parte delle promesse di questa stagione, che si sono esibite in una serie di errori inattesi che finiscono per far sorgere qualche perplessità sul livello di maturità della più recente generazione di piloti. Sulle insidiose vie del Principato un numero impressionante di piloti che frequentano le zone nobili della graduatoria è incappata in uscite di pista o ingenuità. E a limitare i danni sono stati soprattutto i piloti che hanno commesso errori in momenti non decisivi.

Ci riferiamo in particolare a Lando Norris che, dopo aver sbattuto in qualifica e aver meritato un drive-through nella prima manche per aver inspiegabilmente tamponato Ralf Boschung al tornante del Loews, è riuscito a risollevarsi cogliendo un inaspettato sesto posto che gli ha consentito di scattare dalla seconda fila nella gara Sprint e tornare sul podio. Molto negativo, invece, è il bilancio dei principali rivali del pilota junior McLaren nella corsa al titolo. Il team-mate del pilota di Bristol, il brasiliano Sergio Sette Camara, ha picchiato alla Saint Devote in qualifica rimediando una forte contusione al braccio destro che gli ha impedito di essere al via. Il thailandese Alex Albon, che dopo aver ottenuto

**NORRIS ALLUNGA  
IN VETTA,  
MARKELOV VINCE  
GARA-1,  
L'ITALIANO  
SBANCA GARA-2.  
TANTI GLI ERRORI  
INATTESI**

di [Alessandro Gargantini](#)

la terza pole-position stagionale si era avvicinato a soli nove punti da Norris al vertice della graduatoria generale, nella corsa del sabato è addirittura riuscito a innescare una collisione con Nyck de Vries mentre si accingeva a entrare nella corsia box per effettuare il cambio gomme.

Nella manche successiva, il portacolori della DAMS ha centrato Roy Nissany all'uscita del tunnel finendo lungo contro le protezioni della chicane prima delle piscine. Assai sotto la sufficienza è anche il bilancio di George Russell. Il pupillo di Toto Wolff ha sbattuto contro le protezioni in entrambe le gare. Per finire, Nick de Vries. L'alfiere di punta della Prema Racing, ha sprecato una pole position sicura a causa di un errore alla Rascasse, è stato colpi-





#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Markelov; 2. Gelael; 3. Deletraz. Gara-2: 1. Fuoco; 2. Deletraz; 3. Norris.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

**Antonio Fuoco a Montecarlo ha colto la prima vittoria stagionale aggiudicandosi gara-2 davanti a Deletraz, in basso a destra. Sotto a sinistra, Markelov che si è aggiudicato la prima gara**

## Antonio sfrutta il match point

**IN GARA-2 IL PILOTA FERRARI DRIVER ACADEMY HA MESSO LA FIRMA SULLA SECONDA VITTORIA NELLA CATEGORIA. ECCO COME**

to da Alex Albon nella prima manche e ha stallato la domenica.

Terminiamo qui un vero e proprio bollettino di guerra che rende l'idea di quanta strada abbiano ancora da compiere questi talenti di ultima generazione, quasi tutti facenti parti di junior program di squadre della massima categoria, prima di raggiungere i livelli d'eccellenza della precedente sfornata contrassegnata da Pierre Gasly, Antonio Giovinazzi o Charles Leclerc.

A uscire a pieni voti dal toboga di Montecarlo è stato il collaudatissimo ventitreenne Artem Markelov, che nella GP2 Series aveva debuttato addirittura nel 2014 e che a Montecarlo vinse già nel 2016 grazie all'evidente aiuto di una criticatissima Virtual Safety Car. Quest'anno il dominio del moscovita è stato netto, anche considerando il quarto posto colto la domenica.

Nella Feature Race, Markelov ha colto il successo precedendo un ottima Sean Gelael, schierato della Prema Racing, e Roberto Merhi. La strategia di entrambi, che avevano cambiato le gomme nelle prime fasi di gara, è stata premiata dall'intervento della safety-car che ha privato di un meritato podio il ventenne rookie del Team Trident Arjun Maini. Nella seconda manche a prevalere è stato il nostro Antonio Fuoco, incisivo nel neutralizzare gli attacchi di Lando Norris, che ha chiuso al terzo posto alle spalle di un ritrovato Louis Deletraz, che a Montecarlo ha conquistato i primi punti stagionali e consentito alla debuttante Charuz Racing System di cogliere una storica doppietta nell'anno del debutto nella categoria. ●

**I**l circus della F2 lascia Montecarlo con l'immagine di Antonio Fuoco sul gradino più alto del podio. Il 22enne di Cosenza è stato perfetto nello sfruttare la partenza dalla prima posizione sullo schieramento della Sprint Race e nel difendersi dai pericolosi assalti del capoclassifica Lando Norris, apparso certamente incisivo, ma che non aveva un ritmo tale da permettergli di insidiare il primato al portacolori del Ferrari Driver Academy. Eppure, al termine di una promettente sessione di qualifica che aveva consentito ad Antonio Fuoco e Luca Ghiotto di conquistare rispettivamente la quarta e la quinta casella sulla griglia di partenza, la Feature Race era cominciata in modo disastroso per i nostri portacolori. Allo start, una netta chiusura di traiettoria del pilota di Cariati ha spedito l'incolpevole Luca Ghiotto dritto contro le barriere interne che precedono la staccata della Saint Devote. Per il vicentino è stato l'immediato ritiro, mentre l'alfiere del Charuz Racing System è stato punito dagli steward con un drive-through. Una volta scontata la penalità, grazie alla strategia che l'ha visto avvantaggiarsi dall'ingresso della safety-car, il pilota italiano è risalito fino ad un'inattesa ottava posizione, che gli ha garantito la partenza dalla pole nella Sprint Race, dove ha ben sfruttato il match-point a sua disposizione. Quanto a Luca Ghiotto, il veneto è il pilota che esce più scornato da Montecarlo, con l'amarezza di aver pagato per errori non suoi e aver perso l'occasione di avvantaggiarsi dei tanti ritiri per riprendere la scalata al vertice della graduatoria. ●





# Monaco al gusto di Ba

**PAOLO È TORNATO A MONTECARLO CON LA FERRARI 312 B PROTAGONISTA DEL DOCU-FILM: AVEVA UN CONTO APERTO. IN TOP 5 IN PROVA E IN GARA POI IL RITIRO, MA ADESSO È FELICE...**

di **Mario Donnini**

**C**erte corse non importa mica vincerle. Sono tornate esperienziali, immersioni mistiche, sublimazioni di automatismi che sincronizzandosi con cambiate, accelerate e punta-tacco assurgono a installazioni semoventi, influcrate e sfreccianti in quel museo della memoria che è il circuito di Montecarlo.

Paolo Barilla, in effetti, non ha vinto il Gran Premio Historique di Montecarlo, ma in pista al volante della sua Ferrari 312B - resa mitica dal trionfo di Clay Regazzoni al Gp d'Italia 1970 e di recente elevata a oggetto di culto, restaurata e resa vedette dell'omonimo e acclamato docu-film uscito lo scorso anno -, ha fatto una gran bella figura e ha gustato l'attimo. Quinto in prova, quinto anche in gara all'ottavo giro dei dodici su cui si è svolto il Gp, per un totale di circa venti minuti di competizione, a tre quarti di corsa causa una toccatina con un doppiato ha terminato anzitempo la partecipazione, ma in fondo non importa. Due anni fa s'era fermato subito con la pompa della benzina kappào, stavolta invece la vecchia e gloriosa 312B ha filato a meraviglia, esprimendo il meglio di sé.

In fondo è solo la scusa, il pretesto per sentire Paolo parlare di questo e altro, delle corse di ieri e quelle di oggi, soprattutto quelle di oggi con le macchine di ieri, paragonate alla sua esperienza di pilota negli Anni '80 e '90. «Qualcosa sta cambiando, nel Gp di Monaco storico, sta arrivando gente molto forte- esordisce il parmense -. Ormai i collezionisti mettono in macchina gente in gamba, proveniente dalle monoposto o dalle Gt, quindi lo spirito non è più lo stesso - spiega -. Per esempio la March 711 ex Peterson che doveva guidare Eje Elgh è stata portata in gara da Bjorn Wirdheim, 37enne svedese al top in F.3000 nel 2003, tester della Jaguar F.1 e poi pilota di Champ Car. E la Brm P153 la guidava lo spagnolo Andy Soucek, tester Virgin in F.1 e pilota Gt». Paolo, eppure provi un appagamento che va al di là delle prestazioni, no? «Certo che sì. Perché in un evento del genere il vero protagonista è il piacere della guida. Sei tu che a macchine come queste

**NON GUARDO PIÙ IL CRONOMETRO MA GUIDO CERCANDO IL MASSIMO DEL PIACERE**

**PAOLO BARILLA**

”



**CON LA F1 VERA  
E ORA CON LA STORICA**

Paolo Barilla con la Minardi in gara nel 1990 nel Gp di Monaco e pochi giorni fa sul circuito salotto con la 312B, sotto gli occhi di Piero Ferrari, in alto a destra, di Bernie Ecclestone in compagnia di Marco Piccinini e di Gordon Murray, sopra

fai fare certe cose. Qui non ci sono aerodinamica e elettronica a rendere tutto perfetto, la monoposto va interpretata, guidata, somatizzata. La devi sentire, ti ci devi immedesimare, coordinare il tuo respiro col suo, duettarci gestendola e producendo un sound delizioso. Sono macchine imperfette, mai in equilibrio assoluto, è tutto uno squilibrio costante che al massimo può diventare equilibrio precario: e l'emozione che trasmette tutto ciò, la risultante di questo cemento, io la definisco Arte. Arte della guida. E pur sempre una manifestazione artisticamente rilevante. Sai, ormai ho smesso di guardare il cronometro, per concentrarmi sul contagiri, sullo stesso volante, sul cruscotto della mia 312B.

PAOLO BARILLA, DOPO AVER RESTAURATO LA FERRARI 312 B DEL 1970, EX CLAY REGAZZONI, AVEVA CORSO ALL'HISTORIQUE GP DI MONTECARLO NEL 2016 MA SI ERA RITIRATO SUBITO. COSÌ È TORNATO DUE ANNI DOPO NELLA GARA MONEGASCA, RIUSCENDO A DISPUTARE DUE TERZI DI CORSA. E A DIMOSTRARE A SE STESSO CHE IL PIACERE DI GUIDA DELLE F.1 DURE E PURE È INEGUAGLIATO

# rilla



Forse è il simbolo della mia liberazione dalla schiavitù della performance e delle corse viste come pura competizione. C'è qualcos'altro, tanto, oltre questo».

Addirittura sopra questo? «Di certo in una dimensione apprezzabile anche per dei giovani, ragazzi che provengono dalle monoposto. Per esempio parlavo con Wirdheim e gli spiegavo la filosofia del piacere di guida di queste macchine Anni '70. Un concetto stilistico, logico, che non ha niente a che vedere con la nostalgia ma con la tecnica di guida e lui la vede come me, la faccenda. Ed è straordinario, perché se un ragazzo di oggi su una F.1 di ieri si diverte molto più che su una vettura da Gran Premio



SUTTON-IMAGES.COM

moderna, vuol dire pur qualcosa. Aerodinamica e elettronica hanno portato alla guida facile e perfetta, ma il vero piacere della guida stessa deriva da una situazione molto più difficile e precaria, da un equilibrio delicato, instabile e proprio per questo affascinante. Con questo non voglio cadere nell'errore di confrontare le epoche, ma intendo solo dire che guidare macchine essenziali, difficili e crude come queste è una vera meraviglia. Piero Martini, già mio compagno di colori alla Minardi, poco tempo fa ha acquistato un esemplare della Tyrrell P34, quello schierato per Ronnie Peterson nel 1977, ed è uscito entusiasta dal primo test. La verità? Le macchine perfettissime di oggi di piacere ne danno po- ➔



co. Forse zero. Ho parlato con un altro pilota forte e giovane e gli ho chiesto dove trova il gusto al volante di macchine così e lui mi ha risposto sincero: "Il piacere c'è se vinco". Ecco, lo capisco. Io non la penso più così. E forse non l'ho mai pensata così». Be', non è detto. Quando correvi in F.3 a inizio Anni '80 eri protagonista di epiche lotte con Enzo Coloni, volevi vincere eccome. «Certo, li cercavo la prestazione. Avevo vent'anni, era il periodo della purezza assoluta. Correvo alla giornata, gara per gara, non pensando alla gestione della mia carriera, mentre ora un giovane si muove con dinamiche diverse». Montecarlo, a ben guardare, non è neanche il circuito che più di tutti esalta il piacere della guida, no? «In effetti Montecarlo è importante perché è restato quasi lo stesso dalla fine degli Anni '20, è una capsula di conservazione del tempo, un museo all'aperto, per questo va preservato come vero monumento delle corse. Sì, concordo, la guida più estrema e vera si fa altrove». Il tuo tracciato filosoficamente preferito? «Monza. Curva Grande, Lesmo più Parabolica e sei nel tempio della Velocità. Uno degli ultimi posti al mondo nei quali si corre vicini agli alberi. E provi un senso di immersione nella storia, in qualcosa di grandioso...» ...Entrando nel finale del film "Grand Prix" di John Frankenheimer. «Esattamente. Ci siamo capiti».

**PER IL PURO PIACERE DI GUIDA CERTE VOLTE, MA DA SAGGIO, TORNO A GIRARE SULLA NORDSCHLEIFE**

**PAOLO BARILLA**



Hai corso pure sul vecchio Nurburgring e in monoposto, in F.2, con la Minardi a motore Ferrari, nel 1982, arrivando 15esimo. «Avevo sbattuto il sabato e così ho corso con la monoposto di riserva, dotata di un motore Ferrari, che aveva pochi cavalli. Premesso ciò, la Nordschleife è maestosa, mi piace. È il complemento ideale al gusto della sfida al volante

di una macchina da corsa. Ci ho corso con i prototipi e ci torno quando posso, per il gusto di girarci. Conosco gli oltre venti chilometri originari a menadito. Ed è bello riaffrontarli ora, io dico da saggio». Chiusa la carriera di pilota da competizione, Paolo, sembra quasi tu abbia intrapreso un viaggio profondo e infinito. «Le corse possono essere varie cose - spiega -. Sfida, ma anche piacere d'assaporare le differenti fasi dell'evoluzione del mondo del Motorsport, della storia delle corse, dei piloti e delle macchine fino al punto di vista strutturale, tecnologico e umano. Ecco, ho smesso di correre per vincere, ma so apprezzare molto di più le varie coniezioni del concetto di passione».

- Da questo punto di vista, della tua carriera ricordi più positivamente l'esperienza con i prototipi? «Molto e più delle monoposto. La Lancia Lc2 l'endurance aveva un motore Ferrari molto potente e era nervosa, difficile da domare. La Porsche 956 era un vero carro armato: solidità totale, costanza di rendimento, stabilità e duttilità nell'eseguire strategie. Perfetta, tanto che è stato uno dei progetti

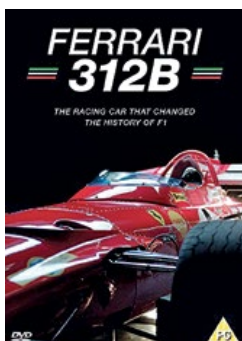


SUTTON-IMAGES.COM



**E ADESSO DI "312B!"  
E USCITO IL DVD**

**Palo Barilla con la Ferrari 312 B a Montecarlo Historic 2018. Sotto, il dvd, da poco uscito sul mercato, del docu-film che narra il restauro della sua Rossa**



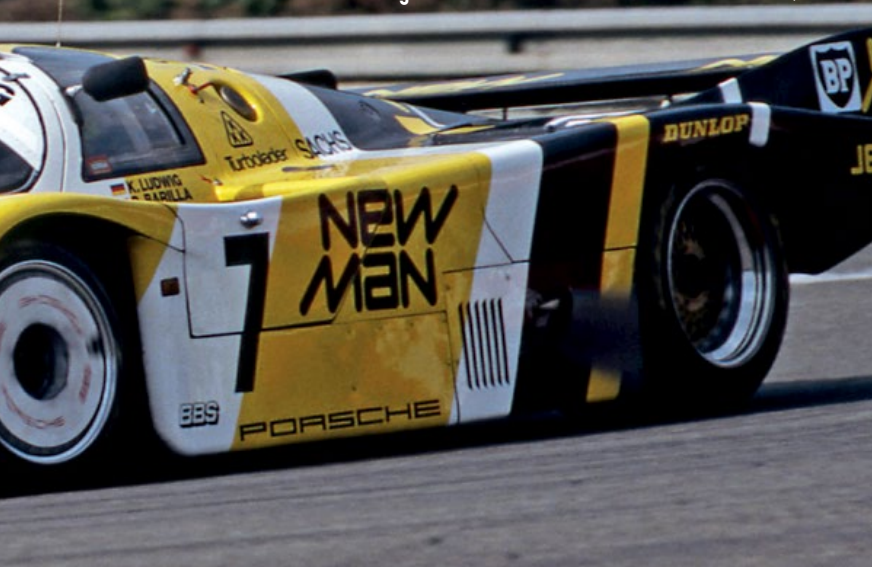
più belli e longevi mai concepiti».

- Il terzo amore tra i prototipi è stato la Toyota, quando correvi in Giappone.

«Altra bellissima esperienza, perché ho vissuto il passaggio tra i prototipi tradizionali e quelli in carbonio. Ricordo una gara al Fuji nella quale il mio compagno Johansson si ferma ai box e mi dice: "Guidala tu, perché non sta più dritta". Ci provo e la macchina è inguidabile. Terrorizzato dico basta, ci fermano. Briefing incredibile coi giapponesi, ore e ore di confronto e alla fine decidono di andare a fondo, segnando la macchina. E scoprendo che si stava snervando la fibra di carbonio... Con la Toyota ho avuto la bella sensazione di far parte della crescita di un progetto che ha portato alla 89 Cv destinazione Le Mans, di lavorare con una grande Casa che aveva fiducia nelle mie capacità. Peccato che alla 24 Ore abbiano poi fatto modifiche in extremis, di fatto togliendo velocità e affidabilità alle vetture, ferme dopo due-tre ore... E in Giappone alla fine degli Anni '80 ho anche avuto la soddisfazione di provare le prime gomme Bridgestone studiate

## QUEL TRIONFO ALLA 24 ORE DI LE MANS DEL 1985

Barilla va in direzione di Arnage al volante della Porsche dotata del celebre numero "Lucky Seven" del team Joest, con la quale si è aggiudicato insieme a Klaus Ludwig e a "John Winter" la 24 Ore di Le Mans 1985, a lato



SUTTON-IMAGES.COM

vece, in genere, anche nella vita, piace l'equilibrio dei rapporti. Prediligo la collaborazione alla dominazione».

- Hai vinto la 24 Ore di Le Mans 1985, sei andato molto forte con la Lancia e pure col team Joest eppure ne parli quasi senza prenderti troppo sul serio. Sembri dare più importanza al ruolo di appassionato che a quello di pilota.

«Prima no, adesso sì. Si cambia, nella vita».

- Hai avuto incidenti orrendi?

«Diciamo due o tre. Uno a Spa, al Raidillon, in F.1, con la monoposto specializzata».

- Parliamo di cose più belle. Per esempio il paddock del Gp storico di Montecarlo 2018.

«Stupendo. Con Bernie Ecclestone, Gordon Murray, Marco Piccini e tantissimi piloti di allora... E l'ex meccanico di Jim Clark che lavorava su una vecchia Lotus come nel weekend di Gp. Non ti dico di Adrian Newey, che cu-

ra la sua Lotus 49B del 1969 quasi fosse una reliquia e che nella mia gara è giunto 11esimo...».

- Tornerai a correre a Monaco per la terza volta, tra due anni?

«Penso di no. L'agonismo non lo voglio più fare, perché non è mica una scampagnata. Se corri, accetti la sfida, ti metti nel ritmo degli altri. I rischi ci sono, il livello di sicurezza di queste macchine è quello che è. Mi rivedrete in pista per far girare la Ferrari 312B, ma senza l'ansia del cronometro, per il gusto di far vivere questa stupenda macchina».

- Mauro Forghieri stavolta non c'era.

«Aveva un impegno, ma mi ha telefonato e ha chiesto se mi fossi divertito. Gli ho risposto di sì e ha commentato: "Allora hai, abbiamo vinto"».

- Il momento più bello di questa avventura 2018 al Gp Historique di Monaco?

«Quando ho parlato con un appassionato austriaco che ha visto il docu-film "Ferrari 312B". Mi ha detto una cosa molto bella e commovente: "Grazie per avere reso possibile tutto questo". Credo siano cose così a contare davvero». ●

FORGHIERI MI HA  
CHiesto SE MI  
SONO DIVERTITO.  
GLI HO DETTO DI SÌ.  
"ALLORA HAI VINTO"  
HA REPLICATO

PAOLO BARILLA

”

per l'ingresso ufficiale nella F.1 moderna, (al di là quindi di quelle usate una tantum dalla Kojima già nel Gp Giappone 1977, ndr), su un telaio Reynard a motore Mugen, con sessioni di prove a prestazioni progressive, per verificare che tutto fosse nei parametri di sicurezza. Poi la Bridgestone in F.1 ci è arrivata quasi dieci anni dopo, ma in quelle prime prove il pioniere sono stato io ed è bello ricordarlo».

- Sembri quasi dare poca importanza al fatto che hai corso in F.1 da fine 1989 al 1990, con la Minardi: 9 Gp in tutto e un 11esimo posto a Imola, come miglior risultato.

«Storia incompiuta, esperienza vissuta senza potermi rendere conto a che punto ero e cosa avrei potuto realmente ottenere. Forse non avrei dovuto fare la F.1, probabilmente non sono fatto per quell'ambiente, per le stesse dinamiche comportamentali che sovrintendono al funzionamento dei rapporti. Per esempio, in F.1 non c'è quasi mai equilibrio tra pilota e squadra. Il grande pilota prevale sul team e lo piega alle sue esigenze. E se il pilota grande non è, può succedere il contrario. A me, in-

## CONTRO PAOLO C'ERA NEWY SU LOTUS!

A sfidare Barilla su Ferrari, sopra, a Montecarlo c'era anche quest'anno, tra gli altri, Adrian Newey, geniale progettista della Red Bull, per l'occasione al volante della sua bellissima e immacolata Lotus 49B, al centro, che in gara si è piazzato undicesimo assoluto

# Power

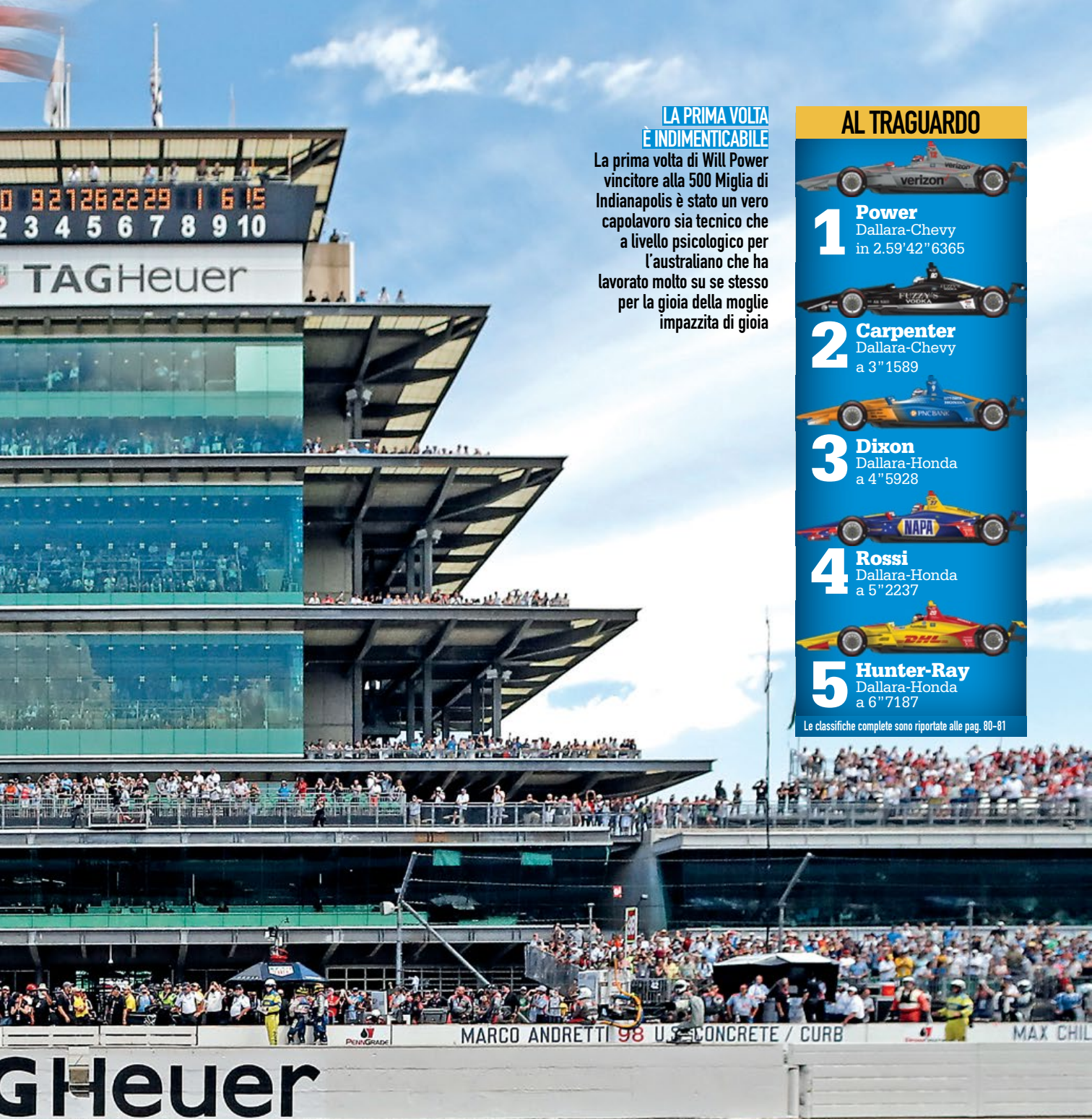
## la forza di crederci

SEMBRAVA UNA GARA STREGATA, IMPOSSIBILE DA CONQUISTARE PER L'AUSTRALIANO. CHE INVECE HA SPEZZATO L'INCANTESIMO

di [Marco Cortesi](#)

**T**anto veloce quanto a volte fragile, tanto determinato quanto vicino a perdersi. Will Power non ha solo vinto la 500 Miglia di Indianapolis. Ha domato tutte le variabili possibili, inclusa quella più pericolosa di tutti: la psicologia del pilota. E, almeno per ora, il Power vincente, perfetto e velocissimo ha oscurato quello portato a tanti errori gratuiti e occasio-





**LA PRIMA VOLTA È INDIMENTICABILE**

La prima volta di Will Power vincitore alla 500 Miglia di Indianapolis è stato un vero capolavoro sia tecnico che a livello psicologico per l'australiano che ha lavorato molto su se stesso per la gioia della moglie impazzita di gioia

**AL TRAGUARDO**



**1 Power**  
Dallara-Chevy  
in 2.59'42"6365



**2 Carpenter**  
Dallara-Chevy  
a 3"1589



**3 Dixon**  
Dallara-Honda  
a 4"5928



**4 Rossi**  
Dallara-Honda  
a 5"2237



**5 Hunter-Ray**  
Dallara-Honda  
a 6"7187

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

**Heuer**



ni mancate. Dopo l'incredibile incidente del Barber Motorsports Park, quando sotto l'acqua era finito a muro da solo in modo clamoroso, Power ha affrontato il mese di maggio con la determinazione di chi non poteva più permettersi di staccare dei "jolly", pena il suo futuro in IndyCar e al team Penske. Per riuscirci, ha puntato tutto su quella che da sempre è la sua dote numero uno. Andar forte, fortissimo. Così, dopo essersi mantenuto nelle zone alte della graduatoria durante la prima metà della corsa, è riuscito a prendere la testa con un undercut di puro "piede" sul poleman Ed Carpenter. Ma stavolta, anziché iniziare a pensare troppo, lasciando strada all'emotività, Power ha giocato la partita con freddezza. Mentre tanti piloti, anche molto esperti, finivano nelle barriere, l'australiano di Toowoomba ha controllato la corsa senza sbagliare quasi nulla. Il momento decisivo è arrivato negli ultimi giri proprio col KO di un decano, Tony Kanaan.

Con tre piloti a corto di carburante nelle prime tre posizioni, Power ha atteso. In realtà, all'ultimo restart c'è stato un guizzo nel quale tutti hanno pensato "Ecco, ora vuole troppo e va a muro", ma è stato un attimo, e la razionalità è tornata ad avere il sopravvento. Quando Stefan Wilson e Jack Harvey non ce l'hanno fatta, vedendosi costretti a tornare ai box, Power era lì, e ha messo il gas a tavoletta. Alla penultima tornata, ha stampato il suo miglior tempo della gara. Nell'ultimo giro, non ha smesso di urlare un attimo. In Australia sarà esploso un boato, nonostante il fuso orario, mentre il pugno alzato di Roger Penske dice tanto: per lui è arrivata la diciassettesima vittoria a Indy. Chissà quante volte il Capitano si sarà interrogato sul suo pilota, fortemente voluto e difeso, ma spesso in grado di farlo sudare freddo. A partire dal primissimo test in cui si rese conto che, daltonico, non riusciva a distinguere i colori delle luci, fino ai tre titoli "mancati" all'ultima gara. Alla fine, di colori ne sono bastati due, il bianco e il nero della bandiera a scacchi. Power raggiunge il ristretto circolo di piloti capaci di vincere sia il titolo IndyCar, sia la Indy 500. Probabilmente, ogni dubbio sul suo futuro sarà spazzato via. Almeno così si spera, visto che oltre ad essere un gran pilota, è un valore incredibile per tutta la serie. Dopotutto, oltre ai piloti-supereroi, ogni campionato ha bisogno di un protagonista capace, nel suo piccolo, di riflettere la vita di alti è bassi dei comuni mortali. In altre parole, c'è un po' di Will Power in tutti noi.

#### Una vettura difficile da addomesticare

L'argomento del giorno a Indy è sicuramente stato rappresentato dalla nuova Dallara in configurazione superspeedway. Dopo aver regalato spettacolo a piene mani a inizio stagione nella sua configurazione stradale, la vettura di Varano De' Melegari ha mostrato una delle doti che le erano state chieste: fare selezione. Il ridotto carico alare, unito alle temperature record che hanno mandato in difficoltà le gomme (si è trattato della 500 miglia più calda dal 1937), ha reso difficile la vita a tutti, e non sono mancati gli errori e i contatti. Ma le critiche vere sono state poche. Dopotutto, una vettura dev'essere sicura, non necessariamente facile, e come per l'estetica, anche la funzionalità della IndyCar 2018 ha



#### CARPENTER E DIXON CHIUDONO SUL PODIO

Ed Carpenter e Dixon hanno chiuso sul podio nell'ordine alle spalle di Power. Sopra a destra, Karam costretto al ritiro. Stesso dicasi per Castroneves. In basso a destra Rossi che ha chiuso al 4° posto



riportato in auge i tempi d'oro della serie quando la pura abilità di guida, la capacità di comprendere il mezzo e le gomme, e l'istinto naturale facevano la differenza. La lista dei piloti "traditi" comprende nomi importanti, come quelli di Kanaan, Helio Castroneves, Sebastien Bourdais e Danica Patrick, quest'ultima in particolare difficoltà col set-up. Alle prese con una vettura molto scorbatica, da "far girare" di forza nonostante un forte sottosterzo, la Patrick ha corretto troppo, finendo a muro e chiudendo in anticipo la sua carriera.

O meglio, ancor più in anticipo di quanto preventivato. Anche per quanto riguarda i meno esperti, non c'è stata pietà. James Davison, andato presto in crisi, è stato il primo a finire fuori gioco: per tentare disperatamente di restare in pista nonostante le difficoltà di assetto, ha fatto da tappo per parecchi giri finché il povero Takuma Sato se l'è trovato davanti, centrandolo incolpevolmente. Nelle barriere sono andati anche Ed Jones e Sage Karam. Va però sottolineato che, dal punto di vista della sicurezza, la vettura è stata inappuntabile. Oltre alla solidità generale, neanche nei contatti più a rischio si sono verificati sollevamenti o decolli. E se la preoccupazione da parte di alcuni era quella di non vedere sorpassi, la realtà è stata diversa. La Indy 500 2018 ha regalato prove sensazionali dal punto di vista della guida. Ancora una volta, nessuno ha detto che superare debba essere facile per tutti. Non solo i sorpassi ci sono stati, ma il lato umano è entrato pesantemente in gioco mettendo in luce la qualità pura. La miglior prova, in questo senso, è stata quella di Alexander Rossi che, partito penultimo, ha terminato terzo piazzando dei sorpassi al limite dell'incredibile, riuscendo a passare anche sei macchine in un colpo solo.



### Un vincitore, sogni infranti, buone prospettive

Se in una gara qualunque arrivare al secondo, terzo o quarto posto è un risultato non da poco, a Indy c'è una sola posizione che conta. La prima. Parfrasando il tremendo papà di Ricky Bobby nel film "Talladega Nights", se non sei primo, sei ultimo. Così si è sicuramente sentito Carpenter. Dopo aver perso la testa a vantaggio di Power per via di un giro d'uscita non perfetto e del traffico, nel finale ha osato troppo poco, giocando la carta del risparmio carburante nella speranza che gli altri si trovassero in difficoltà: l'incidente di Kanaan, con la lunga safety-car che ne è seguita, gli ha scombinato le carte. Quando è tornato a spingere, Power aveva già salutato. Il secondo posto, così come la bella performance della prima metà corsa, lo conferma però tra i migliori interpreti dello Speedway. Alla fine, il terzo posto è invece andato a Dixon, che ha tentato di mettere a frutto la sua capacità di risparmiare carburante. Tornato ai box con 40 tornate alla conclusione, è sì arrivato fino al traguardo, ma non ha potuto contenere Power nel momento decisivo. E' riuscito comunque a precedere Rossi e Ryan Hunter-Reay, entrambi protagonisti di una prova aggressiva e spettacolare. Anche per gli alfieri del team Andretti, è mancato qualcosa al momento decisivo. Non ha quasi mai brillato invece la stella del campione in carica Josef Newgarden. Nella prima metà gara, il ventisettenne alfiere del team Penske ha effettuato una sosta fuori sequenza per modificare l'incidenza dell'ala anteriore, e non ha più recuperato, finendo ottavo alle spalle anche di Simon Pagenaud e Carlos Munoz. Come sempre, il bicchiere può essere però mezzo vuoto o mezzo pieno. Per tanti piloti di alto livello delusi da una posizione nella top-10, o anche nella top-5,



c'è chi si è preso delle soddisfazioni anche senza sollevare il Borg-Warner Trophy. Ancora una volta, Robert Wickens si è messo in mostra, riuscendo ad agguantare il nono posto e risultando il miglior rookie in un appuntamento completamente da dimenticare per lo Schmidt Peterson Motorsport, a partire dalla mancata qualifica di James Hinchcliffe. Positiva anche la corsa di Oriol Servià, strategia finale a parte. Lo spagnolo è stato eccellente per come ha tenuto a bada la vettura in condizioni così difficili, pur non essendo un "regular" della serie. Per lui c'è mancato poco, così come per Wilson e Harvey. A Indy, tra la leggenda e l'amaro in bocca, ci passano giusto un paio di litri di carburante. Chi invece nella leggenda c'è già è la Patrick, nonostante il rovinoso finale. Tornata, per dare l'addio alle gare, al luogo dove la sua fama era iniziata, la trentaseienne schierata dal team di Ed Carpenter è stata da subito tra le più in difficoltà con le calde condizioni atmosferiche. Particolarmente indicativo l'enorme lavoro sul volante nelle varie fasi dei suoi stint. La Patrick ha fatto del suo meglio, mostrando



di avere fegato da vendere, senza mai arrendersi. Purtroppo, non poteva durare: è così finita a mo' di pallina da flipper tra i due muretti. Si chiude la storia "racing" della prima donna a vincere una gara IndyCar, a Motegi nel 2008, terza classificata a Indy 2009, Rookie Of The Year 2005 e in totale al via di 116 gare IndyCar e 191 gare in Nascar Cup Series. Col suo ritiro si conclude anche l'"ondata rosa" dell'IndyCar che aveva portato addirittura quattro donne a competere insieme a Indy. Al momento, con anche Pippa Mann ormai a fine carriera e Simona De Silvestro impegnata dall'altro capo del mondo, all'orizzonte non si vedono nuove proposte... un vero peccato.

### Indianapolis un posto unico

Indianapolis non è solo un posto dove si corre e si lotta per il successo, o per un obiettivo sportivo. E' un posto unico, dove tante storie si intrecciano e si sviluppano per ingegneri, famiglie, appassionati. E' il caso di Leena Gade. La ex ingegnere di pista Audi, diventata a suo modo una celebrità in quanto artefice di diversi dei successi alla Sarthe del marchio di Ingolstadt, ha lasciato la scuderia di Sam Schmidt pochi giorni dopo la bruciante mancata qualifica di Hinchcliffe. Arrivata nel corso dell'inverno con grande clamore mediatico, la Gade paga le difficoltà in termini di velocità del suo pilota: anche se a determinare la mancata qualifica sono stati errori di tempismo e gestionali della squadra, Hinchcliffe era lontano dalla forma attesa, in particolare a confronto col nuovo arrivato Robert Wickens. Pochi giorni prima dell'annuncio della separazione, la Gade era stata costretta a chiudere il suo account Twitter per gli insulti ricevuti da alcuni "tifosi". Un elemento che forse ha ulteriormente esacerbato la situazione. Per qualcuno che se ne va, c'è qualcuno che arriva. Il figlio di Dan Wheldon, Sebastian, ha già avuto l'onore, a soli 9 anni, di parcheggiare



**IL FASCINO DELLA 500 MIGLIA**  
Sopra, Mario Andretti saluta la grande folla della 500 Miglia di Indianapolis. Sotto, il via di una gara che ha riservato numerosi colpi di scena con tanti protagonisti che sono finiti a muro

il suo minikart sulla celebre brickyard. Il campione inglese non è mai stato dimenticato da fan e addetti ai lavori, che hanno quasi "adottato" la sua famiglia. Baby Wheldon correrà quest'anno nella serie Hot Wheels Junior GP, supportata dall'IndyCar. Impressionanti le foto che lo ritraggono nella stessa posa da vincente di papà anni prima. Difficile non pensare di rivorderlo tra qualche anno, più grande e veloce. Traendo invece un bilancio dell'edizione 2018 della 500 miglia, l'IndyCar conferma la propria crescita, guadagnando sia spettatori che attenzione mediatica ma soprattutto, riuscendo a sostenere le attenzioni con corse interessanti e divertenti, oltre che con dei personaggi che, con la maggiore visibilità della categoria, riescono a progredire al meglio umanamente e sportivamente. Grazie al successo di Indianapolis, che vale doppio, Power è riuscito a issarsi al vertice della classifica, con soli due punti di vantaggio su Rossi e Dixon tutt'altro che lontano. Ora comincia il resto della stagione: dopo un inizio che aveva visto i grandi nomi della categoria messi in ombra dai "nuovi", l'esperienza ha consentito loro di riguadagnare terreno. ●



# LE STELLE DELLA F1

COLLEZIONA I MAGNIFICI POSTER DELLE MONOPOSTO PIÙ IMPORTANTI



**GRATIS**  
IL 9° POSTER  
LOTUS 33  
DAL 5 GIUGNO



**McLAREN MP4/3**  
10 APRILE



**LOTUS 72**  
17 APRILE



**FERRARI F2004**  
24 APRILE



**LOTUS 79**  
1 MAGGIO



**FERRARI 312 T2**  
8 MAGGIO



**McLAREN M23**  
15 MAGGIO



**MASERATI 250F**  
22 MAGGIO



**ALFA ROMEO 158/159**  
29 MAGGIO



**MERCEDES W07**  
12 GIUGNO

Per 10 settimane Autosprint ti regala i 10 poster dedicati alle auto più importanti, quelle che hanno fatto la storia e sono state replicate. *La nona uscita con la Lotus 33 ti aspetta in edicola dal 5 giugno.*

NON PERDERE IL 10° POSTER  
**MERCEDES W07**  
IN EDICOLA DAL 12 GIUGNO

**AUTO  
SPRINT**

# Ogier prepara l'assa

INTERVISTA ESCLUSIVA A SEBASTIEN ALLA VIGILIA DEL RALLY ITALIA-SARDEGNA. «SARÀ DURA MA VOGLIO TORNARE LEADER»

**È** un Sébastien Ogier positivo e costruttivo quello visto all'opera lo scorso week end per due giorni nel test Ford pre-event in Gallura, dove con Julien Ingrassia al suo fianco ha provato a fondo la Fiesta Wrc sugli sterrati di San Giacomo. Anche quest'anno il penta campione del mondo ha approfittato del suo breve soggiorno per partecipare alla rituale cena tipicamente sarda organizzata al "Club" di Aggius. Ne abbiamo approfittato per fare due chiacchiere con lui esaminando l'andamento del Mondiale 2018, che effettuerà il suo giro di boa la settimana prossima in Sardegna, che lo vede con 100 punti 2° posto alle spalle di Neuville che guida a quota 119.

**- Che bilancio possiamo fare di questa prima parte del campionato?**

«La stagione era iniziata molto bene per noi con tre vittorie in 4 gare a Montecarlo e poi in Messico e Corsica. Tutto era andato al meglio eccetto che in Svezia, dove il fatto di partire per primi ha danneggiato parecchio sia noi che gli altri che partivano in testa. In Argentina poi è stata dura, ma abbiamo finito bene portando a casa parecchi punti, mentre dal Portogallo siamo tornati a casa con zero punti. Un risultato negativo in ottica campionato, ma purtroppo abbiamo pagato a caro prezzo il nostro errore di non aver segnato nelle nostre note le radici di quell'albero. Peccato perché la Fiesta andava bene e potevamo giocarci la vittoria, poi partendo davanti abbiamo perso anche le nostre chance di poter prendere punti nella power stage. Neuville così ci è passato davanti in classifica, è stato molto costante in questa stagione e sta facendo bene, ma manca ancora molto alla fine. Siamo infatti a metà stagione e lui partirà in testa nelle prossime gare su terra. Noi però dovremo evitare di fare di fare altri passi falsi come in Portogallo, il mio unico errore sinora che mi è costato davvero caro».

**- Adesso arriva la fase clou con Sardegna, Finlandia, Germania e Turchia...**

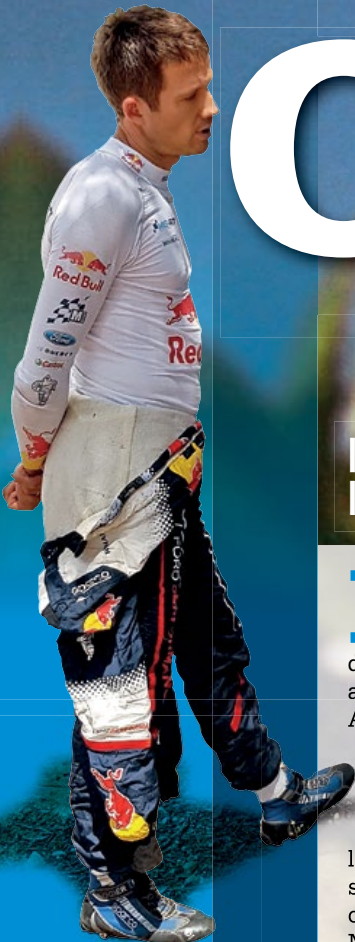
«È un momento cruciale, in cui ci saranno tre gare su 4 nelle quali dovremo fare i conti con il fatto che chi parte in testa è svantaggiato, solo in Germania infatti non avremo di questi problemi. E noi che partiamo qui in Sardegna subito dietro Neuville, saremo di sicuro avvantaggiati su di lui ma



non su chi ci segue. Non sarà una gara facile ma daremo il massimo. E poi sono positivo per il futuro, perché in questa seconda parte della stagione avremo degli step evolutivi sulla Fiesta che ci fanno ben sperare».

**- Di cosa si tratta?**

«In Finlandia vedremo sulla nostra vettura un'aerodinamica posteriore totalmente nuova e poi probabilmente sempre in Finlandia ci sarà qualcos'altro di nuovo che però ancora non posso anticiparvi. Le modifiche aerodinamiche sono state provate negli Usa in galleria del vento dopo il Messico grazie alla collaborazione con Ford Performance, una collaborazione che a livello tecnico si sta rivelando molto proficua soprattutto a lungo termine, visto



# Ito

**IL LICENZIAMENTO  
DI MEEKE? SOLO  
KRIS E CITROEN  
HANNO GLI  
ELEMENTI  
COMPLESSIVI PER  
DARE UN GIUDIZIO**

**SEBASTIEN OGIER**

”



*c'è una speciale che può fare davvero la differenza per la sua lunghezza e difficoltà, in particolare per la gestione delle gomme e per l'usura a cui verrebbero sottoposte. La lotta sarà molto accesa, il primo giorno per noi sarà decisivo perché puliremo la strada, mi auguro di finire bene per avere una buona posizione di partenza nella seconda giornata. L'anno scorso per me è stato difficile, ero addirittura 6° alla fine della 1ª tappa e 4° sulla strada la 2ª, mentre Tanak e Neuville partivano 9° e 10° e si giocavano la vittoria. Ormai per noi che siamo in testa nel campionato la prima giornata è sempre la più dura. Bisognerebbe ritornare alla qualifying stage per dare equilibrio e non penalizzare i migliori sulla terra come avviene adesso. È una scelta questa anormale che ho detto tante volte di non condividere».*

**- E sui 4 punti che vi sono stati tolti della power stage in Messico farete appello?**

*«Sapete tutti com'è andata. Preferisco non parlarne, è qualcosa che ritengo davvero inaccettabile».*

**- E del licenziamento di Kris Meeke cosa pensa?**

*«È difficile dare un parere in questi casi, solo Kris e la Citroen hanno gli elementi in mano per dare un giudizio complessivo. Meeke ha fatto ultimamente molti errori ed ovviamente è questa una cosa difficile da accettare per un team. Non è mai successo però che un pilota venisse mandato via a metà stagione, non è una cosa normale che succeda in questo modo ad un collega che dispiace oggi sia disoccupato. Prima o poi magari sarebbe successo, ma non mi sembra che questa sia stata la soluzione ideale. Ripeto però, bisogna avere tutti gli elementi in mano per dare il giusto giudizio a riguardo».*

**- Durante questi test in Sardegna avete trovato il set up giusto per la gara?**

*«Certo, non avendo a disposizione nessuna evoluzione sulla Fiesta siamo partiti dal set up dell'Argentina e l'abbiamo man mano perfezionato. Cercheremo poi soprattutto di sfruttare in gara le tracce lasciate da Neuville per cercare di ottenere un buon risultato. In Portogallo poi la Fiesta è andata bene, in una gara dove la resistenza è stata più importante della performance, un po' come sarà la Sardegna».*

**- Quale sarà il futuro di Ogier?**

*«Per il momento niente è stato ancora deciso. Non è un segreto che sto bene in MSport. Nel team l'atmosfera è ottima ed è un piacere lavorare con Malcolm Wilson, questo l'ho sempre detto. Non posso però ancora annunciare niente di preciso».*

*E dopo questo quasi certo annuncio di rinnovo con Wilson, Séb ci saluta e risale sulla Fiesta. È molto carico ed in Sardegna sarà sicuramente un grande protagonista. Si legge nei suoi occhi. ●*

foto: CARTA



*che ci sarà anche un'importante evoluzione al motore che però si vedrà in gara solo nel 2019».*

**- Tornando all'attualità, cosa si aspetta da questo Rally Italia Sardegna?**

*«Come tutti sanno la Sardegna è una tra le gare dove notoriamente si perdono più secondi in assoluto passando per primi sulla strada. Sarà quindi dura per noi vincere perché partiremo secondi nella prima giornata. Faremo la nostra corsa sui nostri principali avversari, in primo luogo su Neuville e poi su Tanak che in classifica è alle nostre spalle. Il nostro primo obiettivo in gara sarà proprio quello di cercare di controllarli e stargli davanti».*

**- Il percorso dell'edizione 2018 come le sembra?**

*«Come l'anno scorso mancano le prove lunghe, non*

**FRANCESI  
DI SARDEGNA**

**Sopra, Ogier nella due giorni di test andata in scena sugli sterrati della Gallura. A destra, il cinque volte campione del mondo e il suo navigatore Julien Ingrassia ospiti d'onore al Club di Aggius dove i due francesi di MSport hanno partecipato all'ormai rituale cena tipicamente sarda**

**AUTO  
SPORT  
N°1**

57



**L'ULTIMO BOTTO**

L'ultimo terrificante botto in Portogallo è costato il sedile Citroën a Kris Meeke messo alla porta lo scorso 24 maggio. Un provvedimento senza precedenti

# Meeke sei fuori!

**LICENZIATO IN TRONCO: NEI 45 ANNI DI STORIA DEL CAMPIONATO DEL MONDO NON SI ERA MAI VERIFICATO UN CASO ANALOGO**

**T**anto tuonò che piovve! Kris Meeke è stato licenziato in tronco dalla Citroën giovedì 24 maggio. Con un comunicato stampa la casa transalpina ha evidenziato la decisione eclatante e clamorosa di mandare a casa il driver nord irlandese senza se e senza ma. E quello di licenziare un pilota a metà stagione è un fatto che non ha precedenti in 45 anni di storia del campionato del mondo rally, una decisione mai vista che ricorda quello che si fa spesso nel

calcio, quando viene mandato via l'allenatore. La causa scatenante è stata la disastrosa e pericolosa uscita di strada del pilota nord irlandese nella seconda tappa del rally del Portogallo nella speciale di Amaranthe. La 35a uscita da quando Meeke corre per la Citroën da fine 2013, la nona volta che Kris ha demolito un telaio con un ingente danno economico per il team. Sui motivi dell'allontanamento del pilota britannico, il comunicato stampa della casa transalpina è stato molto chiaro, si tratta di una vera e propria risoluzione del contratto dovuta ai suoi molteplici incidenti. «A causa delle troppo frequenti uscite di strada - c'è scritto - alcune delle quali particolarmente violente che avrebbero potuto anche avere pesanti conseguenze per la sicurezza dell'equipaggio, e considerato che i rischi presi non erano giustificati da problemi sportivi, il team Citroën Racing ha deciso di mettere fine alla partecipazione di Kris Meeke e Paul Nagle al mondiale 2018. La decisione ha effetto immediato sin dal Rally Italia Sardegna, e annunceremo prossimamente la formazione degli equipaggi per il finale della stagione 2018. Le C3 Wrc di Craig Breen/Scott Martin e di Mads Ostberg/Torstein Eriksen restano

iscritte al Rally di Sardegna». Altrettanto marcate sono state le parole del team principal Pierre Budar nella parte finale del comunicato. «Questa non è stata una decisione facile da prendere, perché si riferisce ad un pilota ed al suo navigatore, ma è abbondantemente motivata da alcuni imperativi relativi alla sicurezza che fanno parte del ruolo di un team principal. Noi abbiamo deciso pertanto di prendere questa decisione a titolo preventivo».

**Game over**

La sensazione che qualcosa nel team transalpino sarebbe successa dopo la gara era palpabile a Matosinhos. C'era bisogno di una scossa in questo momento, era evidente. Bastava guardare in Portogallo le facce sempre più lunghe e frustrate che c'erano nell'équipe di Satory, dove sia i meccanici che i tecnici si aspettano da tempo come una manna una vittoria. Con la C3 Wrc sono arrivati infatti solo due successi in 19 gare, ottenuti proprio da Meeke in Messico e Catalogna l'anno scorso. E poi due vittorie potenziali mancate, quella in Corsica dello scorso anno con Meeke e quella messicana di questa stagione con Loeb. Per il resto in queste sei gare nonostante l'abbandono di Yves Matton ad inizio stagione, dei risultati sperati si è visto ben poco sebbene la C3 sia una vettura di qualità visto che i problemi sulla terra al ponte posteriore sono stati risolti. Ed ora la sensazione è quella di poter vedere Loeb al via oltre che in Catalogna anche già al Rally di Germania a metà agosto, anche se il driver di Hagenau ha smentito più volte che ci sarà le pressioni aumenteranno. Bisognerà però soprattutto girare pagina e ripartire al meglio, questo sarà il primo obiettivo. Per ridare all'équipe di Satory l'immagine che merita. ●





# Segui la nona stagione di Safe-Drive Motorsport!

Dal 20 aprile, ogni settimana, le immagini piu' belle e i ricordi piu' coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi



# SAFE-DRIVE

GUIDA AL MOTORSPORT

# MOTORSPORT

## PROGRAMMAZIONE TV

- Top Calcio 24 canale 152 venerdì 19:30
- Reteconomy canale Sky 512 sabato 13:30
- Odeon 24- Nuvola 61 canale 177 domenica 21:30



Partners:



Una produzione



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

# Andreucci si isola in vetta

**CON GRANDE ESPERIENZA E SENZA COMMITTERE ERRORI IL DIECI VOLTE CAMPIONE D'ITALIA SBANCA ANCHE SULLE GLORIOSE SPECIALI ELBANE E PRENDE IL LARGO NEL TRICOLORE**

di **Daniele Sgorbini**

**P**ORTOFERRAIO - «Chi sbaglia meno vince di più». Le radio di servizio gracchiano la notizia che Andrea Crugnola ha appena pizzicata una gomma e Popi Amati dispensa piccole perle di saggezza. Paolo Andreucci ha preso il largo nella calda mattinata di sabato, dopo che Simone Campedelli - in quel momento in testa - ha appena parcheggiato malamente la sua Fiesta a bordo strada e nella prova dopo pure il varesino si è auto eliminato dalla lotta per la vittoria. Due errori da matita blu, sui quali il dieci volte Campione d'Italia non se la sente di infierire, ma che la dicono lunga di cosa significhi, per gli avversari, cercare di mettere il sale sulla coda a quello che è e resta indiscutibilmente il più forte: «Dite che mi rendono le cose più facili? - sorride sornione mentre nella calura di Portoferraio si barda in una giacca a vento - No dai, diciamo che è una gara molto tirata e difficile e che in queste condizioni tutto può succedere». Non iniferisce, appunto, il cinquantatreenne più veloce e lucido di Rallylandia, che ha vinto giusto una prova speciale ma lo ha fatto proprio nel momento decisivo, dimostrando di saper rischiare solo quando è davvero necessario. Non lo fa perché forse è già impegnato a giocare col pallottoliere per capire che la via verso l'undicesimo sigillo s'è fatta di colpo meno impervia di quanto si fosse immaginato. Per gli altri era questa l'Occasione per spargliare le carte. Una gara nuova per tutti e difficilissima, caratterizzata da continui cambi di asfalto e di grip. L'Occasione appunto. Dove si sarebbe partiti tutti alla pari e dove osare avrebbe pagato. In effetti il Rally dell'Elba del ritorno nel Tricolore era iniziato soprattutto nel segno di Campedelli, subito in palla al pronti via e capace di chiudere la prima sezione di gara (non chiamatele più tappe, per carità) con una decina di secondi abbondanti proprio su Andreucci e su Crugnola. Invece, alla ripartenza del mattino, sugli oltre ventisei chilometri della prova Volterraio - Cavo, il romagnolo d'arancione vestito, anziché prendere le misure alla giornata e capire come

## AL TRAGUARDO

Assoluta: Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) in 1.40'49"1; 2. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 30"2; 3. Crugnola-Fappani (Ford Fiesta R5) a 54"8.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





foto grafie BETTIOL

### UCCI SCHIVA LE INSIDIE

Sulle strade infide dell'Elba Andreucci ha badato soprattutto a non commettere errori. Così ha colto una vittoria che vale tanto nell'economia del campionato



sarebbe girato il vento, è partito lancia in resta e ha esagerato finendo fuori anzitempo. Stessa storia per Crugnola, che nella prova successiva ha messo una ruota là dove sarebbe stato più saggio non farlo: «Sono passato dove non si doveva – ammette Andrea – e quel che fa più male è che questo è stato un errore da pollo».

Onesto fino in fondo, Crugnola si è poi ritrovato alla fine un insperato bronzo, grazie alle forature nell'ultima speciale di Scattolon e Nucita. Chi invece può davvero sorridere, nonostante il distacco sia ancora pesante, è Umberto Scandola che riparte dall'Elba con un secondo posto insperato e preziosissimo, che fa il paio con il podio della Targa Florio. Ciocco a parte, ora che l'ufficiale Skoda, alle prese con lo sviluppo delle coperture DMack, non è più "schiacciato" dall'imperativo categorico di battere Andreucci, non ha più commesso alcun errore e la sua continuità lo pone di diritto come lo sfidante più accreditato per il campionissimo. Come giustamente fa notare il fratello Riccardo, in termini di punti a disposizione di gare alla fine – considerando il coefficiente 1,5 delle ultime due – ne mancano cinque e non quattro. In più ora sono in arrivo la terra e uno step di sviluppo (leggi nuove carcasse) importante sulle coperture. Intanto però il Leone gode doppio: se Andreucci pensa già alla fuga tra i piloti, la casa torna dall'Elba col primato provvisorio tra i costruttori, grazie anche al punticino racimolato da Pollara, ancora sfortunato ma stavolta davvero parecchio veloce. ●

### BOLLENTI SPIRITI

Terza piazza per Crugnola, sopra, in un'Elba non immune da errori. Il varesino ha chiuso alle spalle di Scandola, sotto. In basso, Campedelli finito ko quando era al comando



foto grafie BETTIOL

IL ROMAGNOLO FUORI ALL'INIZIO DEL GIORNO DUE

## Campedelli fa mea culpa

Qualche ora dopo il fattaccio la voce è ancora un sussurro e il tono è di chi sa che la salita si è appena fatta tremendamente ripida: «Sono deluso, molto deluso – attacca Simone Campedelli – mi dispiace enormemente ma questa volta ho fatto un errore. Sono arrivato un pelo troppo forte su una sinistra 6 chiude 4 su dosso e in uscita la posteriore destra mi è scivolata fuori dalla strada e ho urtato qualcosa. Ero partito per vincere e mi interessava solo quello, avevo una strategia d'attacco, con una sola gomma di scorta». Ora però il Tricolore diventa quasi un miraggio: «Col senno di poi si può dire che avrei dovuto gestire meglio e magari accontentarmi anche del secondo posto, ma ai ritmi cui andiamo noi non ci si può permettere di dormire, specie su una prova da 26 km. Ho avuto un eccesso di confidenza e l'ho pagato carissimo». Se il bilancio delle ultime due gare è pesantemente in rosso, lo sponsor di Simone fa quadrato e lo difende a spada tratta: «A noi interessa solo vincere. Arrivare secondi o fermarsi è lo stesso risultato», ha scritto Armando Donazzan. Sarà, ma i campionati, così, di certo non si portano a casa.



# Scattolon e Nucita c'è la beffa finale

IN LOTTA PER LA CONQUISTA DEL TERZO GRADINO DEL PODIO E I DUE INCOCCIANO UNA PIETRA NEL CORSO DELL'ULTIMA PROVA SPECIALE. MICHELINI CHIUDE AL 4° POSTO

**S**ulla banchina di Portoferraio, mentre il sole inizia a prendere la strada verso la notte, si abbracciano e ricriminano. Mentre in molti attorno hanno i loro motivi per far festa, Giacomo Scattolon e Andrea Nucita devono masticare amaro. In piena lotta dura e pura per il terzo gradino del podio, entrambi hanno incocciato un pietrone proprio nell'ultima prova. Foratura dell'anteriore sinistra per tutti e due.

Il siciliano s'è fermato in prova per sostituirla, l'altro ha tirato dritto e ha risparmiato un paio di minuti. Non abbastanza, però, per portarsi a casa quello che sarebbe stato un risulta-

to pienamente meritato e che è invece sfumato in un modo che sa tanto di ingiustizia: «Non mi va di fare polemica - analizza Nucita - ma se per la foratura di ieri posso dire serenamente che è stata colpa mia, per quella di oggi no. C'era una pietra nera in traiettoria, impossibile da evitare».

Accanto Paolo Zanini, che divide l'abitacolo con Scattolon, conferma e sottoscrive: «Non era una pietra sollevata da un taglio. Avessimo rischiato, ci starebbe. Invece per due giorni siamo stati lontani dai guai, ma evidentemente non è bastato». Beffa del pietrone a parte, resta la gran bella prova di entrambi. Di Scattolon,

che non aveva assolutamente sbagliato nulla e che dal Sanremo in avanti ha dimostrato una crescita costante, tanto da essere qui nettamente il primo del gruppetto immediatamente alle spalle dei primissimi. Discorso simile per Nucita, che dopo l'errore del giorno uno avrebbe potuto gettare tutto al vento e che invece si è impegnato in una gran bella rimonta. Alla fine - proprio in una gara in cui non è mai riuscito a dare davvero del tu alla sua vettura - il risultato dice bene a Michelini, quarto assoluto davanti a Testa, un altro che sull'isola non è stato un fulmine di guerra ma che ha avuto il merito di non fare errori. ●



## DALMAZZINI

Ha fatto il suo esordio all'Elba nel Tricolore anche il campione in carica del Terra, Andrea Dalmazzini, sopra. Per il modenese supportato dall'Acì Team Italia, si è trattato del debutto assoluto sull'asfalto, in una gara che è tutto fuorché semplice e che per chi non ha mai messo le ruote sul catrame pone sfide durissime. Alla fine ha chiuso 9° assoluto una gara nella quale ha badato soprattutto a fare esperienza.

## GALLENÌ CELEBRA

A 50 anni esatti dal primo Rallye Elba, fatto nascere grazie all'idea di Sergio Bettoja, Giorgio Galleni e Dado Andreini, ha avuto un significato davvero intenso vedere all'opera Giovanni Galleni, figlio del primo e nipote dell'altro, che all'Elba si è schierato con una Peugeot 208 T16. Acclamatissimo dal pubblico locale, il "Gallo" ha chiuso 21 assoluto.

## BETTINI 1° DEGLI ELBANI

Settimo assoluto con la Ford Fiesta R5 di Balbosca, Francesco Bettini ha vinto la sentitissima sfida riservata agli equipaggi elbani, precedendo Walter Gamba (17° con una Clio S1600) e Alberto Anselmi (18° con una Peugeot 208 T16).

## RIECCO LINDHOLM

Dopo essersi fatto vedere al Ciocco, dove chiuse buon terzo nel Trofeo Clio R3T, Emil Lindholm è tornato a "scuola" di asfalto in Italia, questa volta con la Hyundai i20R5 dell'HMI. Pur avendo però molto tempo nella prima PS, rallentato da Riolo che aveva forato, il giovane figlio d'arte finlandese ha poi avuto modo di mettersi in luce, finendo 13.

## PUBBLICO E PASSIONE

Tanto pubblico (in alcuni istanti anche troppo e a volte non completamente disciplinato) e tanta passione all'Elba. Una marea di gente in ogni inversione, tanti tifosi e ciascuno col proprio beniamino. Il Rallye Elba è anche questo ed è stato bello rivedere nugoli di ragazzini appassionati spostarsi tra una prova e l'altra con scooter e motorini.



## SCATTOLON GIÙ DAL PODIO

Dopo aver incocciato una pietra in traiettoria nell'ultima speciale, Giacomo Scattolon ha visto sfumare la conquista del 3° posto

# Ferrarotti passa in volata Canzian

UN DUELLO APPASSIONANTE TRA IVAN E RICCARDO NELLA SFIDA RISERVATA ALLE DUE RUOTE MOTTRICI CHE È TERMINATO SOLO IN COINCIDENZA DELL'ULTIMA SPECIALE

**D**uello appassionante – come già capitato nelle altre occasioni in cui si sono scontrati direttamente – tra Ivan Ferrarotti e Riccardo Canzian nel Trofeo Clio R3 Top e di conseguenza nel Tricolore Due Ruote Mottrici. Dopo aver chiuso il giorno uno a 2"6 da Ferrarotti, il pilota oltrepadano è ripartito il mattino dopo giocandosi l'azzardo delle gomme più morbide.

Una mossa che ha pagato e che gli ha permesso di presentarsi al riordino di metà giornata di sabato con oltre quindici secondi di vantaggio sul rivale. Un bottino che però non gli è bastato, perché Ferrarotti ha poi messo in campo un forcing pesantissimo nell'ultimo giro di gara, che lo ha portato prima ad avvicinarsi e poi a compiere il sorpasso decisivo proprio nell'ultima speciale. Un risultato che gli vale anche un buon allungo nella classifica del Trico-

lore riservato alle Due Ruote Mottrici, serie nella quale all'Elba hanno preso punteggio pieno soltanto i due primatori ed Emanuele Rosso, anche lui in gara nel Trofeo promosso dalla casa francese. Solo sette punti e mezzo inve-

ce per Christopher Lucchesi, di nuovo migliore tra le uniche due 124 Abarth iscritte, mentre Alessandro Nerobutto, pure lui in corsa per il Tricolore 2Rm, è suo malgrado dovuto tornare sulla terraferma con uno zero in casella. ●



Elba da riconferme per Ferrarotti, 1° tra le 2RM, e Cogni ancora a segno in R1

fotografie BETTIOL

# Cogni fa tris nel Tricolore

GIORGIO DETTA LEGGE NEL TROFEO SUZUKI E NEL TRICOLORE R1. SCALZOTTO E RIVIA SUL PODIO

**E**tre! Dopo aver fatto saltare il banco al Sanremo e al Targa Florio, Giorgio Cogni si è ripetuto anche al Rallye

dell'Elba, riuscendo a dettare legge tanto nel Trofeo Suzuki quanto nel Campionato Italiano R1. Il giovane piacentino ha

iniziato sin da subito col piede giusto e nemmeno le complicazioni create dalla prova spettacolo, che ha affrontato per primo assieme a Rivia – mentre gli altri trofeisti vi si sono cimentati più tardi trovandola più gommata e soprattutto con le chicanes più larghe – lo hanno distolto dal suo obiettivo. Una dimostrazione di forza importante, che gli ha permesso di infliggere oltre un minuto di distacco a Scalzotto, che a sua volta ha preceduto d'un soffio Rivia.

Podio di Tricolore R1 dunque tutto monopolizzato dalle Suzuki Swift aspirate, mentre la nuova Boosterjet deve ancora una volta cedere il passo e accontentarsi della "medaglia di legno" portata conquistata dall'esperto Poggio. ●



## ELBA REGIONALE

Dopo aver dominato la gara valida per il Regionale, con la Hyundai i20 R5 della HMI, "Pedro" ha suo malgrado dovuto alzare bandiera bianca nell'ultima prova speciale, per un problema alla pompa della benzina. La vittoria è così andata a Riccardo Parri ed Emanuele Mischi (Peugeot 106) davanti a Massimo Tintori e Giovanni Parelo (Renault Clio Rs) e Roberto D'Ospina con Leonardo Ratti (Renault Clio Williams). Da notare che gli equipaggi del Regionale si sono trovati all'ultimo c.o. senza più nemmeno il tavolino dei cronometristi.

## SPETTACOLO 1

Simone Campedelli si è imposto nella prova spettacolo a inseguimento – questa volta la terza del rally – davanti a Nucita per un decimo e a Andreucci per 1"3. La stessa prova è stata "fatale" a Simone Rivia, che in lotta nel Trofeo Suzuki ha percorso un giro in più e si è così visto attribuire una penalità da 30".

## SPETTACOLO 2

Dall'inizio della stagione le prove spettacolo continuano a fare discutere, ma quella dell'Elba ha particolarmente acceso il dibattito tra gli addetti ai lavori. Il format del Cir 2018 impone nel sfide testa a testa, ma se poi capita che in una scenario meraviglioso come quello dell'isola a passare in tv siano soprattutto le immagini del parcheggio di un supermarket, con tanto di carrelli per la spesa, camion che diventano tribune improvvisate e chicanes realizzate con enormi vasi sovrapposti, forse qualcosa da rivedere ci sarebbe...

## STUDENTI AL RALLY

Bella l'iniziativa, nell'ambito del progetto di alternanza scuola lavoro, che ha visti coinvolti 35 alunni delle classi terze dell'ITCG Carboni di Portoferraio, coinvolti in varie realtà dell'organizzazione della gara. Un modo intelligente anche per creare nuove leve di addetti ai lavori sull'isola, in modo da garantire un futuro alla gara.

COL '68 COMINCIÒ IL NOSTRO INFINITO PRESENTE GLOBALE

1968  
2018

ROVESCiare  
GLI ANNI DEL

'68

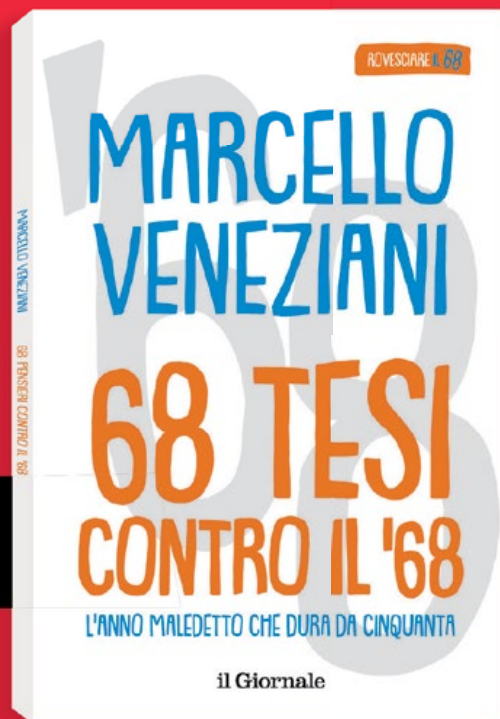
## CINQUANT'ANNI DI CONFORMISMO

Il Sessantotto non ha aperto alcuna stagione politica e culturale nuova. È andato al potere ed è diventato conformismo di massa, anzi canone di vita. Troppa superficialità e intolleranza ideologica hanno creato luoghi comuni e nuovi pregiudizi.

Una collana, in cinque saggi critici, per ricordare le ambiguità di un movimento e dei suoi protagonisti che, una volta adulti, hanno inaugurato la stagione dell'attuale decadenza etica e culturale del Paese.

DA MARTEDÌ 29 MAGGIO IN EDICOLA A €7,00\*

**il Giornale**  
DAL 1974 CONTRO IL CORO



\*Oltre al prezzo del quotidiano.

Marcello Veneziani

Panfilo Gentile

Francesco Guida

Michele Brambilla

Autori Vari

**1** 68 TESI CONTRO IL '68

**2** DEMOCRAZIE MAFIOSE

**3** ERA SBOCIATA LA LIBERTÀ?

**4** L'ESKIMO IN REDAZIONE

**5** IL '68 DEL GIORNALE

martedì 29 maggio

martedì 12 giugno

martedì 26 giugno

martedì 10 luglio

martedì 24 luglio

# Yelloly grande firma

**PRIMA VITTORIA NELLA CATEGORIA PER NICK CHE DOPO AVER FATTO LA POLE COMANDA PER TUTTI I SEDICI GIRI DELLA GARA**

**N**ick Yelloly è il "re" del Principato. L'inglese del team Fach Auto Tech non ha lasciato alcunché agli avversari e proprio nella trasferta più difficile del campionato ha conquistato la sua prima vittoria della Porsche Mobil 1 Supercup facendo segnare la pole in qualifica e poi mantenendo la leadership per tutti i 16 giri di gara. Inutili si sono infatti rivelati i tentativi di mettergli pressione da parte di un pilota più esperto come Michael Ammermüller, che arrivava a questo secondo dei dieci appuntamenti della stagione con la vittoria conquistata a Barcellona appena due settimane prima. Il tedesco ci ha provato in tutti i modi, fino a quando ha deciso di tirare i remi in barca

per non rischiare di compromettere un risultato per lui sicuramente importante ai fini del campionato; soprattutto alla luce del fatto che alle proprie spalle, specialmente nelle fasi conclusive, si è avvicinato pericolosamente anche Dylan Pereira, che al via ha avuto lo spunto giusto per superare Zaid Ashkanani portandosi immediatamente terzo.

Da parte di Yelloly la risposta è stata del resto sempre puntuale e "mil-

limetricamente" precisa (tanto che in un paio di occasioni ha letteralmente fatto il pelo al guardrail), anche quando sul finire si sono susseguite le bandiere gialle, una di queste per l'uscita di Tom Sharp. Sul traguardo il suo distacco nei confronti

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Yelloly; 2. Ammermüller; 3. Pereira.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

di Ammermüller si è tradotto in due decimi di secondo. Viceversa il pilota del Bwt Lechner Racing ha mantenuto il comando della classifica, anche se per soli due punti nei confronti di Yelloly e Jaap van Lagen, autore nella circostanza di un quarto piazzamento. Ashkanani è invece scivolato sesto, chiudendo alle spalle del suo compagno di squadra della Mrs Gt-Racing, Mikkel Pedersen.

Buon settimo posto per Mattia Drudi, alla sua seconda partecipazione sul circuito cittadino di Montecarlo dove lo scorso anno aveva concluso appena fuori dai primi dieci. Il romagnolo della Dinamic Motorsport si era qualificato sesto. Quarto tra i Rookie e 15° assoluto l'altro italiano Alberto Cerqui, con la seconda delle tre vetture schierate dal team Dinamic Motorsport, autore di una condotta estremamente regolare, priva di errori, su un tracciato che affrontava per la prima volta. Più complicata la gara di Gianmarco Quaresmini (protagonista quest'anno nella Carrera Cup Italia), che oltre a debuttare sul tracciato monegasco ha fatto anche il proprio esordio nella serie internazionale. Il bresciano, in qualifica ventesimo su un totale di 27 piloti al via, si è girato all'uscita della Vecchia Stazione ed ha toccato il muro per poi ripartire e concludere 24° ma comunque a pieni giri.

**Dario Lucchese**



Prima vittoria in Porsche Supercup per Nick Yelloly che ha messo alle spalle il leader della serie Ammermüller, sopra

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Allemann-Bohn-A. Renauer-R. Renauer (Porsche 991 Gt3 R); 2. Patrice Lafargue-Paul Lafargue-Enjalbert (Mercedes-Amg Gt3).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Riecco la **Porsche**

**CON UN FINALE INATTESO SUCCESSO PER IL TEAM NERBERTH MOTORSPORT CHE BEFFANO LE FAVORITE AMG GT3. ECCO COME**

**È** stata una seconda edizione della 12 Ore di Imola dal finale in parte inatteso, quella che ha visto la Porsche del team Herberth Motorsport divisa da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer ritornare al successo dopo un digiuno durato sei mesi. Risaliva infatti alla 24 Ore di Austin dello scorso anno l'ultima vittoria ottenuta dallo stesso equipaggio della squadra bavarese, che sul circuito del Santeramo è stato in grado di "beffare" le Mercedes. Se le Amg Gt3 della stella a tre punte partivano difatti con il favore dei

pronostici, dal momento che erano riuscite a monopolizzare la prima fila con la pole del binomio della Ram Racing composto da Leonard Vos e Tom Onslow-Cole, davanti all'altra vettura tedesca della Hofor Racing in ritardo di quattro decimi, è stata la seconda frazione (quella di otto ore) a rimescolare le carte. Se Onslow-Cole e Vos erano stati in grado di dettare legge nella prima frazione del venerdì, sabato mattina le cose sono cambiate e a portarsi davanti a tutti è stata appunto la Porsche. Decisivi in particolare si sono rivelati gli

ultimi 60 minuti. Un problema ai freni ha infatti rallentato gli stessi Onslow-Cole e Vos, scivolati quinti. La Ferrari 488 Gt3 di Matteo Malucelli, Josef Kral e Jiri Pisarik è risalita quarta completando così una rimonta resa necessaria in seguito ad un contatto avuto nelle fasi iniziali. Roberto Pampanini, Mauro Calamia e Christopher Lenz, quinti assoluti in qualifica con la Mercedes dello Swiss Team alle spalle della 991 Gt3 R dei vincitori, hanno avuto un problema a una sospensione rendendo vita facile ai compagni di marca Espenlaub-Foster-Putman, alla fine leader nella classe Am.

A chiudere seconda assoluta è stata l'altra Mercedes di Dimitri Enjalbert, Patrice e Paul Lafargue; terza ancora una Porsche, quella di Zeljko Drmic, Patrick Eisemann e Robert Lukas. In tutto questo straordinaria è stata la condotta del terzetto della GDL Racing formato da Gianluca De Lorenzi, Andrés Josephsohn e Dimitri Deverikos, che hanno piazzato al sesto posto della classifica generale su quasi 50 partenti la loro Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo, vincendo inoltre la classe SpX (prima affermazione nella serie per una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese nella versione più aggiornata). Ottimo risultato anche per Marco Frezza, Carlo e Lino Curti, settimi assoluti con la Porsche 991 Cup della Ebimotors e primi anche loro nella propria classe. Solo un terzo piazzamento di classe nella A6-Am per la Audi R8 Lms del team Car Collection che sul circuito emiliano si era imposta nella prima edizione della gara del 2017.

*Dario Lucchese*



**Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer festeggiano sul gradino più alto del podio al termine della 12 Ore di Imola**



Sulla pista di Zandvoort Ehrlacher è stato la grande sorpresa al volante della Honda. Ora guida il Wtcr con 9 lunghezze di vantaggio sullo zio Yvan Muller che ha scalzato dalla vetta della graduatoria

# Ehrlacher bella zio!

**IL NIPOTE DI YVAN MULLER GRAN PROTAGONISTA. CON UN PRIMO E UN 2° POSTO DIVENTA NUOVO LEADER DELLA SERIE**

**ZANDVOORT** - Tre gare e tre volte la Marsigliese: è finita con un "en plein" dei piloti transalpini la sfida della Wtcr Cup a Zandvoort, dove si è corso domenica e lunedì di Pentecoste. Sul gradino più alto del podio si sono alternati tre francesi (Yann Ehrlacher, Aurélien Comte e Jean-Karl Vernay) ma non quello più scontato, Yvan Muller, arrivato nei Paesi bassi da fresco leader di classifica. Per l'alsaziano, come per tutta la pattuglia delle Hyundai, è stata una Caporetto, di cui Yvan ha offerto, suo malgrado, l'immagine simbolo, quando al secondo giro di gara-1, Michelisz lo ha stretto in uscita del tornantino dietro i box e lo ha mandato a cavalcioni sul guard-rail...

A pesare sul rendimento delle Hyundai, tre fattori: la correzione della BoP, con la coreana limitata a 97,5% della potenza e l'altezza da terra portata a 100 mm (inevitabile dopo i successi iniziali), il gioco delle zavorre, variabili in funzione dei risultati precedenti (un handicap valutabile in otto decimi al giro a Zandvoort per la i30N) e le caratteristiche del tracciato olandese, che consente pochi sorpassi e favorisce molti contatti. In scacco zio Yvan, a godere è stato soprattutto... il nipote Yann Ehrlacher,

ora nuovo capoclassifica con 9 punti di vantaggio sull'illustre parente, e Tarquini quinto a 28 lunghezze. Nipote ma anche figlio d'arte (sua mamma è Cathy Muller, che ricordiamo ottima pilotessa di formule giunta sino alla F.3000, e suo papà Yann è stato calciatore professionista nella serie A francese), il 21enne della Honda del Munnich Motorsport non ha sbagliato nulla: vittoria perentoria in gara-1, 2° posto in gara-2 con la complicità del compagno (e redivivo) John Thompson che gli ha ceduto una piazza, e utilissimo 6° in gara-3, vinta da Vernay su Huff, che mantengono vive le chances del gruppo Vw. Volto ancora infantile e fisico da body-guard, Ehrlacher sembra essere completamente esplo-

so quest'anno, dopo un buon debutto la stagione scorsa, ma lui non si scompone: «*Ho impostato bene il weekend, andando sempre al limite ma lottando solo quando era necessario. Ora possiamo pensare anche a candidarci alla lotta per il titolo.*». Nel clan Muller, chi soffre di più è ovviamente mamma Cathy: «*Sono sempre stata una grande sostenitrice di mio fratello, e lo ammiro per quello che riesce ancora a fare, ma cuore di mamma, ovviamente, prevale sempre. L'unica*

*cosa che detesto è quando li vedo duellare tra loro. Non mi piace, anche se so che nessuno dei due andrebbe oltre le righe, perché c'è un grandissimo rispetto tra loro.*». E zio Yvan cosa dice del nipote? «*È davvero forte, sono felice e fiero di quello che sta facendo vedere. Quest'anno, sta crescendo a passi accelerati. Lo avevo consigliato a vari top team di prenderlo, mi dovranno dar ragione prima del previsto!*».

## Peugeot, prima vittoria da favola

Non se l'aspettava nessuno, nemmeno i diretti interessati, ma a Zandvoort, la Peugeot 308 ha colto uno straordinario primo successo di rilievo nella galassia Tcr, grazie anche a un grandissimo Aurélien Comte. Entrato per la prima volta in Q2, il 29enne di Bordeaux, figlio di preparatore e tester ufficiale della Casa del Leone, svezato e vittorioso nei trofei monomarca Seat e Peugeot, ha approfittato della prima volta nella zona della griglia, mettendo a segno due partenze da manuale per andare a prendersi un 2° posto in gara-1 e una vittoria in gara-2 resistendo a tutti gli attacchi con consumata maestria. Festa grande, ma con misura, nel box della Dg Sport Compétition, il team belga di Christian Jupsin che ha in gestione le 308. Dopo un avvio di stagione difficile (sino, nel pallottoliere c'era solo un 8° posto, in gara-1 a Marrakesh), il team di Francorchamps ha saputo sfruttare al meglio un tracciato favorevole alla 308, una vettura meno sofisticata delle rivali in molte soluzioni tecniche. «*Questo la rende più gestibile e meno costosa per i privati - spiega il ds Eric Nève, l'ex-team manager Chevy nel Wtcc - ma implica anche dei limiti. Inoltre, sin dall'inizio della stagione, avevamo un calo delle prestazioni dopo un certo numero di giri. Fra il Nürburgring e Zandvoort, ci siamo fermati a Zolder per un test e pensiamo di aver risolto il problema.*».

**Alfredo Filippone**

### AL TRAGUARDO

G-1: 1. Ehrlacher; 2. Comte. G-2: 1. Comte; 2. Ehrlacher. G-3: 1. Vernay; 2. Huff.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Prototipi la nuova era

**DIVENUTA SERIE MONOMARCA CON LA WOLF GB08 THUNDER  
IL CAMPIONATO ITALIANO DELLA CATEGORIA SCATTA DA MONZA**

**I**l Campionato Italiano Sport Prototipi parte in ritardo, ma fa il pieno di iscritti. Questo weekend la serie tricolore si presenta a Monza nella sua nuova veste e con 20 auto al via. Un dato che va ben oltre le più rosee aspettative, raggiungendo il tetto massimo di adesioni prestabilito. Quando venne ufficializzata la formula del "tutto in uno" (una sola vettura dai costi estremamente contenuti, stesso propulsore e regime di monogomma), ci si era chiesto se poteva essere questa la strada per risolvere le sorti di una categoria storica del panorama tricolore. A distanza di pochi mesi l'entusiasmo per il numero di conferme è ben tangibile. Merito del lavoro svolto congiuntamente da Aci Sport e Wolf Racing Cars, fino al 2022 fornitrice delle GB08 Thunder (con telaio in fibra di carbonio) impiegate a partire da questa stagione in abbinamento con un motore Aprilia RSV4 1.0 litri da oltre 200 cv piombato per tutta la stagione. Ideale il rapporto peso-potenza, a fronte dei 475 kg con pilota bordo. A completare un pacchetto tecnico di notevole interesse, c'è un'aerodinamica sofisticata (la posizione di gui-

da è centrale e si può parlare di una vera e propria monoposto carenata), l'utilizzo del cambio elettroattuato con comandi al volante, mentre gli pneumatici utilizzati sono Yokohama. Non "guasta" neppure il montepremi di 100.000 euro per poter correre nella Speed Euroseries al volante di una Wolf GB08 Tornado e destinato al vincitore del titolo, da sommare ad ulteriori 20.000 euro da dividere tra i primi tre classificati a fine anno. Sei sono gli appuntamenti, tutti articolati sulla doppia gara della durata di 25' più un giro, e c'è anche la tv: è prevista la diretta su Sportitalia, oltre al live streaming sul web. I titoli assegnati saranno invece 5: oltre all'assoluto, verranno premiati i vincitori Under 25, Master, Team e Rookie. In tema di equilibrio, è stato introdotto il sistema dell'handicap peso: 10, 7 e 5 kg in più per i tre che nella tappa precedente avranno totalizzato il maggiore punteggio. Infine è stata consentita la partecipazione di equipaggi doppi.

Saranno 23 i piloti al via a Monza. Tra questi anche Davide Uboldi, che dopo una stagione nell'Elms con la LmP3, ritorna nel

campionato di cui ha già vinto 4 volte il titolo. Il comasco sarà al via con la Bf Motorsport. La squadra di Imerio Briagliadori schiererà anche una seconda vettura per Simone Borelli, anche lui al proprio rientro nella serie nazionale. Il team Best Lap conta su un poker di piloti di assoluto rilievo. Partiamo da Gianluca Carboni. L'ultima apparizione del viterbese nel campionato nazionale risale al 2008. Assieme a lui, su un'altra vettura, è atteso il 23enne romano Dario Capitanio, pure lui in arrivo dalla Elms e con due titoli del Renault Sport Trophy R.S.01 alle spalle, oltre che un'importante esperienza in monoposto.

Con varie esperienze in Gt, Andrea Gagliardini è un altro nome di rilievo e infine c'è Lorenzo Pegoraro, vicecampione 2016 della Lotus Cup Italia. Tre punte per Kinetic Racing Team: Simone Riccitelli, che è il primo 15enne a prendere parte al Campionato Italiano Sport Prototipi, nonché figlio di Luca, ex pilota e "numero 1" della squadra che si presenterà anche con Nicola Neri ed il russo Mikhail Spiridonov. Ben 5 gli stranieri; tre di questi correranno con il Bad Wolves Racing Club, ovvero il canadese Ron Eckhardt, l'inglese Jesse Mencer e l'americano Mobine Shaine. Assieme a loro anche un altro pilota esperto come Stefano Attianese. Dal kart arriva invece lo svedese Simon Hultén, in pista con il team scandinavo Rpm Race Promote. Con la Scuderia Giudici sono attesi Claudio Giudice e l'equipaggio formato da Lodovico Di Canossa e Andrea Perlini. Con il team Giada si vedrà in azione il veterano Joe Castellano. Giacomo e Matteo Pollini si alterneranno al volante di una Wolf del team Giacomo Race. Ac Racing, con Mirko Zanardini, e Ab Racing, rappresentata dal duo Filippo Caliceti-Gian Marco Gamberini, completano un elenco di dieci differenti squadre.

**Dario Lucchese**

## IL CALENDARIO

3 giugno	Monza
17 giugno	Misano
15 luglio	Mugello
29 luglio	Imola
16 settembre	Vallelunga
28 ottobre	Mugello



L'arrivo della Wolf GB08 Thunder segna una grande svolta nella serie che si prepara a prendere il via sulla pista di Monza nel prossimo week end



# Di traverso per beneficenza

**POCO A QVEST DI MILANO, IL DESTRIERO SHOPPING CENTER OSPITERÀ UNA MANIFESTAZIONE BENEFICA CON TAXI-DRIFT GUIDATO DA THOMAS BIAGI. ECCO I DETTAGLI**

di [Maurizio Voltini](#)

**N**ormalmente quelli legati ai motori sono sport piuttosto "egoistici", ed è abbastanza comprensibile: una volta indossato il casco si è da soli con la propria macchina contro tutti gli altri. Ma non è detto che questo atteggiamento debba continuare fuori pista. Molti piloti sono impegnati anche in attività umanitarie e benefiche, e tra gli italiani possiamo citare Thomas Biagi fra quanti non si tirano indietro se c'è da dare una mano. Così il campione GT farà da testimonial a una manifestazione che si terrà il prossimo weekend del 2-3 giugno nel parcheggio de Il Destriero Shopping Center a Vittuo-

ne (a ovest di Milano, uscita Arluno sulla A4 Mi-To). Si tratta di un'esibizione/show con vetture da drift e da rally, ma anche quad acrobatici e Ape Proto, in cui il ruolo di Thomas sarà pure attivo: il sabato pomeriggio chi si sarà prenotato per tempo (le richieste sono numerose) potrà salire al suo fianco su una Bmw M3 che farà da "taxi-drift" per chi voglia provare questa emozione, a fronte di una modesta donazione (15 euro minimi). Che come tutto il ricavato andrà a beneficio dell'associazione "Il Cerchio Aperto", una onlus che si occupa del supporto alle famiglie con portatori di handicap. Pur sapendo come sia



**DALLA PISTA  
AL PARCHEGGIO**  
Gli specialisti del drift e Thomas Biagi si ritroveranno il prossimo weekend nel parcheggio de Il Destriero Shopping Center a Vittuone per esibirsi e far divertire i propri passeggeri, a scopo benefico

sempre sensibile ai temi della solidarietà, a Thomas Biagi chiediamo com'è nato questo coinvolgimento con un'iniziativa che riesce a fondere la passione per i motori con l'aiuto a chi ha necessità.

«Come hai detto, quando si riesce ad unire la nostra passione con la beneficenza, io ci sono. In più sebbene quest'anno non corra, ho la possibilità di dedicarmi a certi progetti anche importanti e quindi pure a iniziative come questa. Inoltre sono sempre stato un appassionato di drifting, non è la prima volta per me. Se posso far divertire - e mi ha fatto piacere sapere che molti hanno voluto salire proprio in macchina con me - e in più fare del bene agli altri, va bene così. Anzi, ho coinvolto diverse conoscenze e ho messo all'asta la mia tuta, per contribuire. Se poi vuoi sapere qualcosa in più sulla manifestazione in sé, allora è meglio sentire direttamente il manager del cen-

tro commerciale che ha organizzato il tutto, anche lui un grande appassionato di motori».

Detto, fatto: abbiamo parlato quindi con Luigi Ascenzi, che ha curato la manifestazione per Il Destriero, chiedendogli qualcosa di più su come si svolgerà questo "Drift e Rally Show".

«Come dice il nome, sarà un vero e proprio slalom tra i carrelli della spesa... Abbiamo dedicato 6000 metri quadri di parcheggio, il piano superiore all'aperto, per realizzare un circuito secondo le indicazio-

ni degli specialisti del drift che saranno presenti. L'idea è partita già lo scorso anno dalla direzione e dal Cda per fare qualcosa a vantaggio del territorio, con il quale i legami di un centro come il nostro sono più forti di quanto si possa credere. Per questa kermesse abbiamo attivato i nostri contatti con vari piloti della zona, siamo riusciti a mettere in moto il tutto con l'appoggio delle istituzioni locali, e ne è venuta fuori una programmazione corposa: si partirà alle ore 10 di sabato mattina e si proseguirà fino alle 20 di domenica. Abbiamo previsto una certa affluenza, per cui sono state allestite tribune e soprattutto un parcheggio alternativo in piazza Mercato a Vittuone, che invitiamo ad usare per non intasare la zona: tanto sarà servito da navette gratuite. Oltre ovviamente a barriere e jersey per la sicurezza, l'unica accortezza che avremo sarà quella di bagnare il fondo, per evitare un eccesso di fumo che "intossicherebbe" i frequentatori normali del centro. Ma credo che anche questo aiuterà a spettacolarizzare le sbandate e tutto il resto».

Insomma, un'iniziativa benefica in cui l'aspetto del divertimento puro e semplice sarà altrettanto in primo piano. Per le prenotazioni al giro in taxi-drift (e per i posti in tribuna) si può scrivere a [ildestriero@klepierre.com](mailto:ildestriero@klepierre.com); ulteriori informazioni sul sito [www.ildestriero.com](http://www.ildestriero.com) e sulla pagina Facebook del centro commerciale. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30); 2. Cubeda (Osella Fa30); 3. Magliona (Norma M20 Fc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Merli impredicabile

**VERZEGNIS** - Con l'ennesimo record stagionale colto alla Verzegnis Sella Chianzutan Christian Merli chiarisce che, oltre al Cem, restano aperti anche gli obiettivi tricolori nel Civm, che, affollatissimo (280 verificati!), ha fatto seconda tappa in Friuli. Il trentino dell'Osella Fa30 Evo, vincitore sia in gara-1 sia in gara-2, ha così smaltito al meglio la pioggia del Nevegal e anche lo sfortunato ritiro patito la domenica precedente in Spagna. Proprio ripensando al grande lavoro svolto per essere pronti e di nuovo competitivi fin da Verzegnis, Merli ha vissuto un attimo di forte emozione all'arrivo, quando, sciogliendo la tensione, ha ringraziato il suo staff e intanto ribadito che, anche se alla prossima a Fasano non potrà partecipare per concomitanza europea, lui c'è. E come. Ed è balzato pure in vetta al Civm dopo che nella classica delle Alpi Carniche il trentino ha frantumato il proprio record 2017 di quasi due secondi portando in gara 2 il limite a 2'24"22 dopo una gara 1 caratterizzata dall'umido (ma ancora buona per gomme slick) e aspramente combattuta con Domenico Cubeda e Omar Magliona, tutti e tre racchiusi in soli 6 decimi. Il driver catanese, alla prima sulla Fa30 a Verzegnis dopo le esperienze su Pa2000, torna dal Friuli con un promettente secondo gradino del podio, conservato anche dopo gara 2, dove Magliona e la Norma M20 Fc hanno cercato la rimonta. Malgrado

**IL TRENTINO VINCE A TEMPO DI RECORD LA GARA FRIULANA CHE HA VISTO AL VIA 280 VETTURE. UNA GRANDE PROVA DI CHRISTIAN CHE ADESSO È PASSATO IN TESTA AL TRICOLORIO**

di **Gianluca Marchese**



gli intertempi favorevoli, però, il tentativo è fallito quando il sardo, che alla fine ha concluso terzo dopo il successo del Nevegal, ha dovuto alzare il piede trovando bandiere gialle per la presenza di Francesco Conticelli, fermo con la sua Pa2000 in panne. Sia Cubeda sia Magliona, dunque, sono ora attesi a una prova cruciale proprio alla Fasano-Selva, perché il duello fra loro, dovessero togliersi punti a vicenda, potrebbe finire per aiutare lo stesso Merli.

**In molti sotto ai riflettori**

A Verzegnis sono andati in scena anche numerosi esordi stagionali di rilievo. Nonostante gli sforzi, però, non è stato indimenticabile quello di Ivan Pezzolla con l'Osella Pa21 Bmw in lizza per il nuovo tricolore dei prototipi con motorizzazioni motociclistiche. Serviranno chilometri per ottimizzare il



## CUBEDA E MAGLIONA VANNO SUL PODIO

A sinistra Merli, gran protagonista a Verzegnis. Il trentino ha chiuso davanti a Cubeda, sotto e Magliona, sopra. A destra i tre sul podio. In alto a destra Iaconageli primo in Gt con la Bmw Z4, Liuzzi vincitore in Rs Plus e Ragazzi al top in Gt Cup



## IACOANGELI S'IMPONE E NAPPI DEBUTTA CON L'ASTON MARTIN

# Gt in gran fermento

pacchetto, che comprende il motore di diretta derivazione Superbike. Nella categoria, la vittoria di tappa è andata ad Achille Lombardi, che ha sventato sull'Osella Pa21 JrB sviluppata nel 2017 dallo stesso Pezzolla grazie soprattutto a una gara 1 ancora totalmente asciutta, mentre Federico Liber e la Gloria-Hayabusa hanno dovuto fare i conti con l'umido e accontentarsi della piazza d'onore. Resta di rilievo il weekend di Lombardi, concluso quinto assoluto (e primo dei non 3000 dietro a Merli, Cubeda, Magliona e all'austriaco Christoph Lampert) e davanti a Francesco Turatello, che in gara 2 ha risolto a suo favore l'1 a 1 con il rientrante campione in carica Luca Ligato nel derby di Cn tra Osella Pa21 Evo, categoria dove è rientrato anche il pilota e attore Ettore Bassi, il quale ha annunciato un mini-programma tricolore che continuerà già a Fasano. ●

Continua lo spettacolo tra le Gran Turismo, dove se da un lato mancava il campione in carica Lucio Peruggini dall'altro è arrivato in gruppo anche l'atteso esordio dell'Aston Martin Vantage Gt3 di Piero Nappi, ovvero la "chicca" mancante a questo 2018 di lusso per le supercar in salita. Il driver partenopeo si è detto soddisfatto soprattutto delle "misure" prese e di quanto poco "ingombrante" sia la vettura ex Solaris Motorsport. Se vorrà essere della partita dovrà però far presto, perché nel frattempo Marco Iaconageli, risolte le noie elettriche del sabato, ha fatto doppietta e rilanciato le proprie ambizioni sulla Bmw Z4, inseguito da Luca Gaetani e la Ferrari 458 GT3, mentre in Cup ha vissuto l'exploit il tri-campione Roberto Ragazzi sulla versione Challenge e Rosario Iaquinta ha danneggiato contro le barriere la propria Porsche 991 GT3 Cup. A rimescolare le carte, a Verzegnis c'erano anche le Lamborghini, Gallardo per Ignazio Cannavò e Huracan per un Gianni Di Fant che però dovrebbe proseguire l'esperienza nel Tricolore in pista. Il pilota di casa, terzo nella generale dietro a Iaconageli e Gaetani, in Q2 e gare ha pure montato gli pneumatici Pirelli, facendo ulteriormente lievitare anche il numero di "gommisti" in lizza, tra Avon, Michelin e Yokohama.

# TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO  
NAVETTA**



**SERVIZIO  
MENSA**



**220  
POSTI  
LETTO**



**6 ETTARI DI AREE  
VERDI**



**PALESTRA  
ATTREZZATA**



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

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

NUMERO VERDE  
**800 98 73 73**

**AUTO  
SPRI  
NT** **E**

**TOTO WOLFF  
RACCONTA COME  
MERCEDES  
SI PREPARA  
ALL'AVVENTURA  
NELLA SERIE**



**Stella**  
**da Formula E**

# I piani Mercedes

**L**a stagione 6 del circus elettrico appare ancora lontana, ma per una grande Casa due anni sono il minimo per pianificare tutti i propri movimenti. Mercedes debutterà in Formula E a fine 2019, gestendo due vetture con il Mercedes EQ Formula E Team, ed integrerà in esso anche l'esperienza ottenuta nel programma in Formula Uno a Brackley.

Infatti il powertrain sarà ideato e sviluppato nello stabilimento di Brixworth nel Northamptonshire, lo stesso dove vengono sviluppate i propulsori ibridi campioni del mondo nella massima serie per propulsori a benzina. Infatti l'azienda ha dichiarato che il team EQ «*attingerà dalla combinazione di esperienza e know-how tecnico di tutta la "famiglia" nel motorsport*». Infatti sarà la divisione High Performance Powertrains di Brixworth a «*capitalizzare sulla sua esperienza con motori elettrici ad alte prestazioni per sviluppare il powertrain per il Mercedes EQ Formula E Team*».

A supervisionare tutte operazioni racing del progetto nel 2019/20 sarà Hwa Ag, cioè la squadra che ha rappresentato con successo il marchio in Dtm. E questa compagine ha confermato che entrerà nel campionato a dicembre, quindi già in Stagione 5, utilizzando un powertrain Venturi in forma clienti.

«*Il know-how combinato della famiglia Mercedes ad Affalterbach, Brixworth e Brackley offre le basi perfette per il nostro nuovo team - ha dichiarato Toto Wolff, boss di Mercedes-Benz Motorsport - Non riesco ad immaginare una combinazione migliore per intraprendere questo tipo di progetto. La Formula E è una serie unica, con alcune sfide molto specifiche per i team. Sappiamo che il livello di concorrenza è estremamente alto ed affronteremo la sfida con energia e umiltà. Non ci può essere altro modo di approcciare il campionato, dato che ci troveremo di fronte a dieci costruttori competitivi, molti dei quali hanno anni di esperienza nella serie*».

Nel paddock dell'E-Prix di Berlino Wolff ha poi aggiunto «*Vogliamo prendere il meglio di entrambi i mondi, da Brixworth e la loro esperienza con il coinvolgimento ingegneristico in F.1 e da Hwa, che è stato il nostro partner a lungo termine nel Dtm. Quindi penso che sia una buona combinazione per iniziare il progetto. È stata una decisione semplice perché le capacità di Hpp si prestano molto a questo progetto; la loro esperienza è la chiave*».

Wolff ha espresso la sua soddisfazione per le serie interamente elettriche, ma ha affermato che non è ancora stata presa una decisione sul line-up definitivo per quanto riguarda i piloti. Mercedes è di fatto presente sull'attuale griglia di

**TOTO WOLFF  
SPIEGA  
COME LA  
CASA DELLA  
STELLA SI  
PREPARA A  
ENTRARE IN  
FORMULA E  
A FINE 2019**

**Fulvio Cavicchi**

partenza della Formula E con i suoi piloti sotto contratto Edoardo Mortara e Maro Engel, entrambi alla Venturi. «*Non vediamo l'ora di esserci. Guardando la categoria ora è già impressionante, e potrà solo migliorare. È per questo che veniamo. Non abbiamo ancora iniziato a pensare specificatamente ai piloti, ma ovviamente la cosa più importante è la famiglia Mercedes. Ci sono già piloti con esperienza, sì, ma non ci abbiamo ancora pensato molto*».

Intanto Hwa sta attualmente pianificando il suo piano per i test, ma deve ancora definire quando scenderà in pista con la nuova vettura che animerà la quinta stagione del campionato, come spiegato dall'Amministratore Delegato del team Ulrich Fritz.

La compagine tedesca riceverà le sue auto da



es

”

*La F.E è una serie unica con alcune sfide molto specifiche per i team*

**Toto Wolff**



### ***Luna di miele a Berlino***

**Nell'ultima sfida della Formula E a Berlino Toto Wolff, accompagnato dalla moglie Susie Stoddart ha fatto il punto della situazione sull'entrata nella serie elettrica della Mercedes**





Venturi in tarda estate e potenzialmente avrà diritto ad alcuni giorni di test. Diventando fornitore di una seconda squadra, la Casa costruttrice monegasca di vetture elettriche avrà la possibilità di condurre 22 giorni di test in totale e tre giorni di riprese multimediali con una limitazione a 50 km per giorno. In più la Fia si riserva il diritto di concedere ai costruttori con team clienti giorni di test aggiuntivi, quindi gli unici che potrebbero sfruttarli sarebbero appunto Venturi ed Audi, che fornirà il suo prodotto alla Virgin Racing quando non sarà più squadra Ds.

Gli ingegneri di Hwa hanno partecipato ad entrambi i test collettivi per i produttori che si sono tenuti in Spagna, cioè il primo con la macchina "Gen2" di fine marzo a Montebianco e quello di Calafat a fine aprile, e potrebbe accadere lo stesso per i test privati di Venturi quest'estate.

«È chiaro che non possiamo mescolare i test per Stagione 6 con quelli di Stagione 5 - ha detto Fritz a e-racing365 - Per la prossima stagione siamo un team clienti di Venturi e seguiremo le regole in base alle quali avremo assegnati i nostri giorni di test, che sono quelli ufficiali della Formula E. Molto prima che decidessimo di entrare in Formula E abbiamo siglato questa partnership con Venturi ed abbiamo imparato un po' da loro, ma penso che al momento non ci sia nulla che possiamo fare per la sesta stagione. Queste sono le regole, quindi lavoreremo insieme, Hwa e Venturi, per utilizzare tutto ciò che possiamo».

Fritz ha anche chiarito che il giorno del primo test della collaborazione Hwa-Venturi deve ancora essere definita: «La data non è ancora stata fissata. Non appena avremo pronta la timeline la

La Mercedes entrerà in Formula E nel corso della stagione 6. Sopra la monoposto gen 2 che debutterà nella serie il prossimo anno



**Ai piloti non abbiamo ancora pensato in modo specifico**

**Toto Wolff**

riveleremo, ma non c'è ancora una data ufficiale per test o media-day».

Chi guiderà le monoposto elettriche della formazione teutonica? Al momento ancora nessun nome è stato rivelato, dato che al momento ancora si parla di un "gruppo di piloti" da cui verranno scelti i due portacolori Hwa. Gruppo che ovviamente contiene anche gli attuali piloti Venturi, Marco Engel e Edoardo Mortara.

«Prima di tutto Venturi deve prendere le proprie decisioni - ha commentato Fritz - Alla fine è sicuramente una possibilità affidarsi a Mortara e / o ad Engel, ma abbiamo una vasta scelta e forse vogliamo fare un po' di test per vedere cosa vogliono i ragazzi e come gestiscono la macchina, ma non c'è assolutamente nulla di ancora deciso».

Altri conduttori possibili da coinvolgere potrebbero essere Paul di Resta, Gary Paffett, Lucas Auer e Pascal Wehrlein. Cioè tutti piloti con esperienza anche in Dtm con la squadra ed il marchio Mercedes.

Si è fatto un grande parlare del fatto che Hwa avrebbe voluto rinominare il suo powertrain con il marchio dello sponsor Zf, che è comunque in gran parte stato responsabile del pacchetto per la quinta stagione. Tuttavia Fritz ha negato che questo accadrà: «Se guardo ai regolamenti, di sicuro è un powertrain Venturi. Forse è fornito in toto da Zf, o comunque una grande parte di esso, ma alla fine è un drivetrain Venturi, quindi questo è probabilmente il marchio che apparirà. Penso che la quinta stagione sarà più incentrata su Hwa e sull'imparare il più possibile. Abbiamo un cuore competitivo e vogliamo vincere delle gare. So che sarà davvero dura ma aspiriamo a questo».

# DEADPOOL

SERIE PLATINO

**DATTI  
UNA MOSSA  
E COLLEZIONALI  
TUTTI!**

**UNA NUOVA  
USCITA**  
OGNI MARTEDÌ

\*A soli € 8,99 + il costo del quotidiano.



## NON PERDERE LA MITICA COLLANA DI FUMETTI SERIE PLATINO DEL MERCENARIO CHIACCHIERONE.

Più super che eroe, Deadpool torna in edicola con la **Serie Platino** dei suoi fumetti. Dopo il grande successo della Serie Oro, ti presentiamo una collana di **12 uscite** con le migliori storie del più irriverente personaggio della Marvel. In questa serie speciale trovi tutte le avventure più famose di Deadpool: il suo team-up con Cable, il suo scontro con gli altri super eroi e la nascita di X-Force.

UNA NUOVA USCITA TI ASPETTA IN EDICOLA OGNI MARTEDÌ CON IL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT.

Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail [deadpool2@corsport.it](mailto:deadpool2@corsport.it) e [deadpool2@tuttosport.com](mailto:deadpool2@tuttosport.com) specificando a quale volume sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

**CORRIERE dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

**TUTTOSPORT**

**panini comics**

**MARVEL**

© 2018 MARVEL

# Leclassifiche

## VELOCITÀ FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 44  
Montecarlo (Mo),  
26-27 maggio 2018

**Gara-1:** 1. Markelov 42 giri in 1'02'03"286 alla media di 135,513 km/h; 2. Gelael a 10"713; 3. Merhi a 15"489; 4. Delétraz a 19"236; 5. Maini a 20"135; 6. Norris a 20"637; 7. Aitken a 21"986; 8. Fuoco a 23"855; 9. Latifi a 24"861; 10. Fukuzumi a 30"944; 11. Gunther a 31"532; 12. Nissany a 49"749; 13. Ferrucci a 1'27"441; 14. Makino a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 38° di Günther in 1'22"472 alla media di 145,663 km/h.

**Gara-2:** 1. Fuoco 30 giri in 48'45"173 alla media di 123,205 km/h; 2. Delétraz a 1"269; 3. Norris a 1'472; 4. Markelov a 3"291; 5. Maini a 6"649; 6. Gunther a 7"155; 7. Merhi a 10"299; 8. Latifi a 11"442; 9. de Vries a 1 giro; 10. Ghiotto a 1 giro; 11. Fukuzumi a 3 giri; 12. Ferrucci a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 23° di Latifi in 1'22"906 alla media di 144,901 km/h.

**Campionato:** 1. Norris 98 punti; 2. Markelov 71; 3. Albon 71; 4. Russell 62; 5. Aitken 49.

## INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 50  
Indianapolis (Usa),  
26-27 maggio 2018

**Gara:** 1. Power (Dallara-Chevy) 200 giri in 2'59"42"6365 all'media di 268,656 km/h; 2. Carpenter (Dallara-Chevy) a 3"1589; 3. Dixon a 4"5928; 4. Rossi a 5"2237; 5. Hunter-Reay a 6"7187; 6. Pagnaud (Dallara-Chevy) a 7"2357; 7. Munoz a 7"8377; 8. Newgarden (Dallara-Chevy) a 8"6917; 9. Wickens a 9"3112; 10. Rahal a 11"3368; 11. Hildebrand (Dallara-Chevy) a 12"7354; 12. Andretti a 14"0745; 13. Leist (Dallara-Chevy) a 14"7798; 14. Chaves (Dallara-Chevy) a 15"1173; 15. Wilson a 33"6747; 16. Harvey a 34"797; 17. Servia a 38"2325; 18. Kimball (Dallara-Chevy) a 41"5146; 19. Claman De Melo a 1 giro; 20. Pigot (Dallara-Chevy) a 1 giro; 21. Daly a 1 giro; 22. Chilton (Dallara-Chevy) a 2 giri; 23. Veach a 2 giri; 24. Howard a 7 giri (gli altri su Dallara-Honda).

**Giro più veloce:** Castroneves in 40"1538 alla media di 360,715 km/h.

**Campionato:** 1. Power 243 punti; 2. Rossi 241; 3. Newgarden 233; 4. Dixon 218; 5. Hunter-Ray 186.

## PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 66  
Montecarlo (Mo), 27 maggio 2018

**Gara:** 1. Yelloly (Fach Auto Tech)

16 giri in 25'53"541 alla media di 123,724 km/h; 2. Ammermüller (Bwt Lechner Racing) a 0"244; 3. Pereira (Momo Megatron Lechner) a 1"054; 4. van Lagen (Fach Auto Tech) a 7"573; 5. Pedersen (Mrs Gt-Racing) a 8"144; 6. Ashkanani (Mrs Gt-Racing) a 10"788; 7. Drudi (Dinamic Motorsport) a 12"745; 8. Webster (Momo Megatron Lechner) a 13"233; 9. ten Voorde (Team Project 1) a 22"142 (1. Rookie); 10. Andlauer (Martinet by Almeras) a 22"580; 11. Latorre (Martinet by Almeras) a 23"573; 12. Al Zubair (Lechner Racing Middle East) a 23"811; 13. Malja (Team Project 1) a 27"082; 14. Preining (Bwt Lechner Racing) a 27"469; 15. Cergui (Dinamic Motorsport) a 30"082; 16. Heistand (Mrs Cup-Racing) a 33"858; 17. Perfetti (Team Project 1) a 42"225; 18. Lindland (Lechner Racing Middle East) a 53"190 (1. Pro-Am); 19. Langer (Fach Auto Tech) a 1'13"155; 20. Sager (Mrs Cup-Racing) a 1'14"186; 21. Misslin (Pierre Martinet by Almeras) a 1'14"528; 22. Grove (Pierre Martinet by Almeras) a 1'16"981; 23. Radcliffe (Idl Racing) a 1'25"315; 24. Quaresmini (Dinamic Motorsport) a 1'30"922; 25. Yuey Tan (Mrs Cup-Racing) a 1 giro; 26. Magnus Öhman (Lechner Racing Middle East) a 1 giro; 27. Sharp (Idl Racing) a 6 giri.

**Giro più veloce:** Ammermüller in 1'35"766 alla media di 125,443 km/h.

**Campionato:** 1. Ammermüller 38 punti; 2. Yelloly, van Lagen, Pereira 32; 5. Andiauer 20.

## 24H ENDURANCE SERIES

Resoconto della gara a pag. 67  
Imola (Bo), 26-27 maggio 2018

**Assoluta:** 1. Allemann-Bohn-A. Renauer-R. Renauer (Porsche 991 Gt3 R) 347 giri (1. A6-Pro); 2. Patrice Lafargue-Paul Lafargue-Enjalbert (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 3. Dmric-Eisemann-Lukas (Porsche 991 Gt3 R) a 2 giri; 4. Pizarik-Kral-Malucelli (Ferrari 488 Gt3) a 13 giri; 5. Vos-Onslow-Cole (Mercedes-Amg Gt3) a 15 giri; 6. De Lorenzi-Josephsohn-Deveirikos (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 15 giri (1. Spx); 7. C. Curti-L. Curti-Frezza a 16 giri (1. 991); 8. Polette-Lilievre-Gibbon-Pontais a 17 giri; 9. Putman-Espenlaub-Foster (Mercedes-Amg Gt3) a 21 giri (1. A6-Am); 10. K. van Berlo-M. van Berlo a 23 giri; 11. J-F. Demorge-A. Demorge-Blasco-Ancel-Amrouche a 25 giri; 12. Bastien-Paque a 25 giri; 13. Buri-Kangas (Seat Cupra Tcr) a 27 giri (1. Tcr); 14. Gillion-Graberg-Homlund a 29 giri; 15. Autumn-Fernández Laser-Gülden a 32

giri; 16. Pampanini-Lenz-Calamia (Mercedes-Amg Gt3) a 34 giri; 17. Bessem-Hilders (Seat Cupra Tcr Dsg) a 34 giri; 18. J. Shen-W. Shen-Tjia-Beche (Seat Cupra Tcr) a 34 giri; 19. Fretin-Fretin a 35 giri; 20. H. Holmgard-T. Holmgard-Edland-Molgaard (Vw Golf Gti Tcr Dsg) a 36 giri; 21. I. Breukers-R. Breukers (Seat Leon Tcr Dsg) a 36 giri; 22. Kirchhoff-Edelhoff-Vogler (Audi R8 Lms) a 43 giri; 23. Schilliger-Suter-Spescha (Seat Leon Tcr Dsg) a 46 giri; 24. Bonk-Piepmeyer-Bock (Audi R33 Lms Tcr Dsg) a 47 giri; 25. Kroll-Schrey-Fischer-Küpper-Engljähringer (Bmw M235i Racing Cup) a 49 giri; 26. Jönsson-Engelbrecht-Sorensen (Hyundai i30 N Tcr) a 50 giri; 27. Schaak-Schmidt-Schöll-Kasperlik-Still (Porsche Cayman Gt4 Mr Evo) a 50 giri (1. Gt4); 28. Abramczyk-Vozniak-Adler a 51 giri; 29. Jepsen-Sorensen-Lambert (Seat Cupra Tcr Dsg) a 54 giri; 30. Kroll-Prinz-Eggimann-Heyer-Franenhout (Mercedes-Amg Gt3) a 54 giri; 31. Timmers-Redant-Verhaeren-de Breucker (Mercedes-Amg Gt4) a 58 giri; 32. Chia-Tjia-Soeryadaya-Beche (Seat Leon Tcr Dsg) a 60 giri; 33. Borum-Eden (Bmw 335i Coupè) a 61 giri; 34. Kroll-Meyer-Burghardt (Bmw M235i Racing Cup) a 63 giri; 35. Rogers-Aguilar-Cohen-Thomas (Bmw M235i Racing Cup) a 63 giri; 36. Freitin-Paillard-Colon (Peugeot 308 Racing Cup) a 66 giri; 37. Schouten-Sluis-Liquorish (Bmw E46 Coupè) a 88 giri; 38. van der Straten-Close-Paisse (Marc Focus V8) a 94 giri (gli altri su Porsche 991 Cup).

**Giro più veloce:** il 131° di Frankenhout in 1'43"842, alla media di 170,19 km/h.

## WTCC

Resoconto della gara a pag. 68  
Zandvoort (Ola), 20-21 maggio 2018

**Gara-1:** 1. Ehrbacher (Honda Civic) 14 giri in 54'46"280 alla media di 66,054 km/h; 2. Comte (Peugeot) a 1"217; 3. Huff (VW Golf) a 1"566; 4. Shedden a 1"879; 5. Vernay a 2"440; 6. Guerrieri (Honda) a 5"280; 7. Coronel (Honda) a 5"816; 8. Bennani (VW Golf) a 6"665; 9. Berthon a 7"044; 10. Panis a 8"120; 11. Dupont a 8"586; 12. Thompson (Honda) a 8"896; 13. Morbidelli (Alfa Romeo) a 9"383; 14. Bjork (Hyundai) a 9"918; 15. Filippi (Seat Cupra) a 10"371; 16. Szabo (Seat Cupra) a 11"022; 17. Nagy (Seat Cupra) a 12"440; 18. Homola (Peugeot) a 13"216; 19. Lessennes (Honda) a 13"424; 20. Verhagen a 15"384; 21. Van Oranje a 16"364 (gli altri su Audi).

**Giro più veloce:** Ehrbacher in 1'45"901 alla media di 146,412 km/h.

**Gara-2:** 1. Comte (Peugeot) a 14 giri in 26'47"210 alla media di 135,061 km/h; 2. Ehrbacher

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

2-3 giugno

### INDYCAR

6° round a Detroit (2 gare)

www.indycar.com

### IMSA

5° round a Detroit

www.imsa.com

### DTM

2° round a Budapest

www.dtm.com

### FIA F3

2° round a Budapest

www.fiaf3europe.com

### BLANCPAIN ENDURANCE

4° round a Le Castellet

www.blancpain-gt-series.com

### NASCAR

Sprint Cup a Pocono

www.nascar.com

### F4 ITALIA

2° round a Monza

www.acisport.it

### PORSCHE CARRERA CUP

2° round a Monza

www.carreracupitalia.it

### TRICOLORE PROTOTIPI

1° round a Monza

www.acisport.it

### F2000 ITALIAN TROPHY

3° round a Monza

www.f2trophy.it

### MITJET SERIES

2° round a Monza

www.mcorse.it

### CLIO CUP

3° round a Valletunga

www.renaultsportitalia.it

### ENTRY CUP

2° round a Valletunga

www.gruppoperonirace.it

### NOVECENTOUNDICI RACE CUP

3° round a Valletunga

www.gruppoperonirace.it

### MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

3° round a Valletunga

www.gruppoperonirace.it

### COPPA ITALIA TURISMO

4° round a Valletunga

www.gruppoperonirace.it

## SALITA

2-3 giugno

### ECCE HOMO

Cem a Sternberk

www.eccehomo.cz

## RALLY

1-3 giugno

### ACROPOLIS RALLY

ERC a Lamia

www.acropolisrally.gr

### RALLY DEL SALENTO

CI WRC a Melpignano

www.rallydelsalento.info

### RALLY TEAM 971

Campionato regionale

a Settimo Torinese

www.rtmotorevent.it

(Honda Civic) a 4"757; 3. Thompson (Honda) a 5"255; 4. Oriola (Seat Cupra) a 6"657; 5. Bennani (VW Golf) a 7"120; 6. Shedden a 7"458; 7. Guerrieri (Honda) a 8"086; 8. Huff (VW Golf) a 9"198; 9. Vervisch a 9"567; 10. Filippi (Seat Cupra) a 9"988; 11. Dupont a 10"557; 12. Lessennes (Honda) a 10"887; 13. Morbidelli (Alfa Romeo) a 11"561; 14. Coronel (Honda) a 12"855; 15. Berthon a 13"656; 16. Bjork (Hyundai) a 13"729; 17. Szabo (Seat Cupra) a 13"798; 18. Homola (Peugeot) a

16"508; 19. Tarquini (Hyundai) a 16"961; 20. Nagy (Seat Cupra) a 17"493; 21. Van Oranje a 19"996; 22. Verhagen a 23"897; 23. Michelisz (Hyundai) a 25"146 (gli altri su Audi).

**Giro più veloce:** Vernay in 1'46"328 alla media di 145,824 km/h.

**Gara-3:** 1. Vernay 15 giri in 26'56"904 alla media di 143,841 km/h; 2. Huff (VW Golf) a 1"199; 3. Vervisch a 3"065; 4. Guerrieri (Honda) a 4"405; 5. Shedden a 5"019; 6. Ehrbacher (Honda Ci-

I GRANDI CAMPIONI  
LASCIANO SEMPRE  
IL SEGNO

NON PERDERE  
LA MONOGRAFIA  
DEDICATA AL **CAPITANO**  
BIANCONERO.

Dopo aver trascorso quasi un'intera carriera a difendere la porta della Juve, Buffon dice addio ai suoi tifosi. Il **Guerin Sportivo Storie gli dedica una monografia** che ripercorre l'esordio, le vittorie e i record di un grande campione.



TI ASPETTA IN EDICOLA.

**GUERIN SPORTIVO**

vic) a 6°869; 7. Comte (Peugeot) a 7°804; 8. Bennani (VW Golf) a 12°298; 9. Thompson (Honda) a 14°241; 10. Oriola (Seat Cupra) a 18°718; 11. Berthon a 18°932; 12. Dupont a 19°524; 13. Panis a 20°541; 14. Filippi (Seat Cupra) a 21°957; 15. Bjork (Hyundai) a 26°197; 16. Homola (Peugeot) a 28°075; 17. Nagy (Seat Cupra) a 28°455; 18. Tarquini (Hyundai) a 29°001; 19. Van Oranje a 31°277; 20. Verhagen a 1°03'689; 21. Morbidelli (Alfa Romeo) a 1 giro (gli altri su Audi).

**Giro più veloce:** Vernay in 1'46"560 alla media di 145,506 km/h.

**Campionato:** 1. Ehrlicher 144 punti; 2. Muller 137; 3. Huff 125; 4. Tarquini 118; 5. Vernay 116; 6. Bjork 112; 7. Guerrieri 105; 8. Michelsz 102; 9. Oriola, Bennani 63.

## RALLY

### 51° Rally dell'Elba

Resoconto della gara a pag. 60

Portoferraio (LI), 25-26 maggio 2018

**Assoluta:** 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) in 1.40'49"1; 2. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 30"2; 3. Crugnola-Fappani (Ford Fiesta R5) a 54"8; 4. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 1'27"3; 5. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta R5) a 2'28"9; 6. Scattolon-Zanini (Skoda Fabia R5) a 2'39"1; 7. Bettini-Acri (Ford Fiesta R5) a 3'21"2; 8. Panzani-Pinelli (Ford Fiesta Evo II R5) a 3'31"1; 9. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 3'45"7; 10. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 T16 R5) a 3'48"1.

### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Pierulivo-Orzati (Fiat 600 Sporting) in 2.17'46.9.

**Classe 1400:** 1. Lazzaroni-Costa (Rover Mg 105 Zr) in 2.10'55"1.

**Classe 1600:** 1. "Lo Ciao"-De Pinto (Peugeot 106 Rallye) in 2.04'13.0.

**Classe 2000:** 1. Vignali-Michelletti (Renault Clio Williams) in 1.53'56"3.

**Super 1600:** 1. Gamba-Maggio (Renault Clio S1600) in 1.49'58.1; 2. Catta-Paolini (Renault Clio S1600) a 4'45"9.

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Serafini-Mazzetti (Peugeot 106) in 2.09'37.6.

**Classe 2000:** 1. Caselli-Adriani (Renault Clio RS) in 1.56'23"6; 2. Gamba-Olla (Renault Clio RS) a 3'27"9.

### GRUPPO R

**R1A:** 1. Paris-Benellini in 2.02'40"9; 2. Vallino-Desole a 1'37"2; 3. Catalini-Rossa a 2'12"0; 4. Pederzani-Brovelli a 3'59"4 (tutti Renault Twingo).

**R1B:** 1. Cogni-Zanni (Suzuki Swift) in 2.01'09"5; 2. Scalzotto-Cazzador (Suzuki Swift) a 1'02"1; 3. Rivia-Maini (Suzuki Swift Sport) a 1'03"0.

**R2B:** 1. Campanaro-Porcù in 1.52'49.3; 2. Somaschini-Andreis a 7'08"0; 3. Valentini-Pierulivo (Citroen C2 R2) a 11'26"7; 4. Perosino-Verzeletto a 21'00"0 (gli altri su Peugeot 208 R2).

**R3C:** 1. Allori-Chionsini (Renault Clio RS) in 1.57'47.3.

**R3T:** 1. Ferrarotti-Agnese in 1.48'22"5; 2. Canzian-Prizzon a 5"3; 3. Rosso-Ferrari a 9'22"8 (tutti su Renault Clio R3T).

**R5:** 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) in 1.40'49"1; 2. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 30"2; 3. Crugnola-Fappani a 54"8; 4. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 1'27"3; 5. Testa-Bizzocchi a 2'28"9; 6. Scattolon-Zanini (Skoda Fabia R5) a 2'39"1; 7. Bettini-Acri a 3'21"2; 8. Panza-

ni-Pinelli (Ford Fiesta Evo II R5) a 3'31"1; 9. Dalmazzini-Ciucci a 3'45"7; 10. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 T16 R5) a 3'48"1; 11. Rusce-Farnocchia a 3'52"1; 12. Nucita-Vozzo (Hyundai I20 R5) a 4'39"9; 13. Lindholm-Korhonen (Hyundai I20 R5) a 5'19"9; 14. Maestrini-Michi (Skoda Fabia R5) a 5'46"6; 15. Anselmi-Gentini (Peugeot 208 T16 R5) a 9'24"3; 16. Volpi-Maffoni a 10'02"7; 17. Gilardoni-Bonato a 10'02"9; 18. Galleni-Nassi (Peugeot 208 T16 R5) a 11'29"4 (gli altri su Ford Fiesta R5).

**RGT:** 1. Lucchesi-Pollicino (Abarth 124 Rally) in 1.55'19.7; 2. Modanesi-Mommetti (Abarth 124 Rally) a 1'42"7.

### GRUPPO RS

**RST10:** 1. Poggio-Cavallotto (Suzuki Swift) in 2.02'25"5; 2. Caldani-D'Alessandro (Suzuki Swift 1.0 Tb) a 3'10"0; 3. Breglia-Savant Aleina (Suzuki Swift 1.0 Tb) a 3'43"3; 4. Martinelli-Baldacci (Suzuki Swift 1.0) a 8'30"7.

**RST16:** 1. Nolfi-Olivi (Mini Cooper S R56) in 2.31'48"5.

**Il campionario - Assoluta:** Andreucci 57 punti; Scandola 32; Crugnola 27; Campedelli 22.

**Asfalto:** Crugnola 40 punti; Michelini 30; Panzani 29; Scatolon 26.

**Costruttori:** Peugeot 59 punti; Ford 57; Skoda 46. **Due Ruote Motrici:** Ferrarotti 47,5 punti; Canzian 39; Lucchesi 32,5; Rosso 30.

## SALITE CIVM

### 49° Verzegnis Sella

#### Chianzutan

Resoconto della gara a pag. 72

Verzegnis (UD), 27 maggio 2018

**Assoluta:** 1. Merli (Osella Fa30 Zytec) in 5'03"01; 2. Cubeda (Osella Fa30 Zytec) a 6"92; 3. Magliona (Norma M20 Fc Zytec) a 7"74; 4. Lampert (Osella Fa30) a 18"18; 5. Lombardi (Osella Pa21 JrB Bmw) a 23"58; 6. Turatello (Osella Pa21 Evo Honda) a 24"76; 7. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 28"18; 8. Liber (Gloria C8P Evo Hayabusa) a 29"07; 9. Janik (Norma M20 Fc) a 31"33; 10. Dondi (Fiat X1/9) a 32"96.

**Gara-1:** 1. Merli in 2'38"79; 2. Cubeda a 0"35; 3. Magliona a 0"67; 4. Lombardi a 3"59; 5. Ligato a 4"48.

**Gara-2:** 1. Merli in 2'24"22; 2. Cubeda a 6"57; 3. Magliona a 7"07; 4. Lampert a 9"51; 5. Janik a 14"95.

**Classifica dei gruppi. Rs:** 1. Scappa (Mini Cooper) in 6'38"65; 2. Giovannoni (Mini Cooper) a 19"02; 3. Gullo (Honda Civic) a 20"16. **Rs+:** 1. Liuzzi (Mini Cooper) in 6'40"23; 2. Martinis (Mini Cooper) a 2"55; 3. Cappello (Honda Civic) a 15"86. **Gr.N:** 1. Mercati in 6'26"85; 2. Holzer a 4"19; 3. Pedroni a 7"68. **Gr.A:** 1. Biciatto (Mitsubishi Lancer) in 6'07"87; 2. Taus (Subaru Impreza) a 4"62; 3. Hartl (Mitsubishi Lancer) a 17"83.

**E1:** 1. Bratschi (Mitsubishi Lancer) in 5'38"51; 2. Soretta (Subaru Impreza) a 6"61; 3. Tmeny (Skoda Fabia Wrc) a 8"53. **Gt:** 1. Iacoangeli (Bmw Z4 Gt3) in 5'46"57; 2. Gaetani (Ferrari 458 Gt3) a 3"66; 3. Di Fant (Lamborghini Huracan) a 5'49. **E2Sb:** 1. Dondi in 5'35"97; 2. Tancredi (Bmw 320 Cosworth) a 19"63; 3. Ghirardo (Lotus Exige) a 32"77. **Cn:** 1. Turatello in 5'27"77; 2. Ligato a 3"42; 3. Crespi a 41"46. (tutti su Osella Pa21 Evo.) **E2 Moto:** 1. Lombardi in 5'26"59. **E2Sc:** 1. Magliona in 5'10"75; 2. Lombardi a 15"84; 3. Janik a 23"59. **E2Ss:** 1. Merli a 5'03"01; 2. Cubeda a 5"92; 3. Lampert a 18"18.

## SPORT



## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

### GRAN RIENTRO DI GIUSEPPE TORRISI

L'ultimo appuntamento dedicato alla Sn2, per ciò che concerne la 16ª edizione della Selezione Nazionale Piloti, ha visto il graditissimo ritorno ad un appuntamento ufficiale, del simpaticissimo Giuseppe Torrisi, che è riuscito, addirittura sul gradino più alto del podio, nonostante la lunghissima assenza dai campi di gara, grazie ad una prova maiuscola. Alle sue spalle sono giunte le due giovani promesse della Sn2, nell'ordine, Gabriele Bannò (vincitore anche della "Light"), e Benedetto Romano. Ottimo anche il debutto del calabrese, trapiantato a Milano, Antonio Cirelli, vincitore del Talent e capace di issarsi fino ai piedi del podio. In Sn3, promossi a pieni voti, i due piccolissimi, Enzo Orifici ed Andrea Castro, alla loro primissima esperienza in una prova del genere, hanno dimostrato, ancora una volta, la validità del lavoro fatto e la loro bravura al volante. **Vuoi diventare un PILOTA?** 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 Auto al BER Store di Modena o su [BERstore.it](http://BERstore.it), i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2018. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

## RIVISTE

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



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 Cilea 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: BPPIITRXXX).

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'edicolante in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

Sport Network s.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001

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

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

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

**Banche Dati di uso redazionale**

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 5, s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Logo FIEG

Logo ICS

**IN TOYOTA ALL'ASSALTO DEL WEC**

Alonso con la Toyota affronta Eau-Rouge nella vittoriosa gara di Spa. Adesso il target maggiore, ma tutt'altro che scontato nell'esito, è Le Mans



SUTTON-IMAGES.COM

**NANDO È VALORE AGGIUNTO SIA NEL WEC CHE A LE MANS**

# L'importanza di Alonso

Leggo che Alonso è entusiasta della vittoria nella prima gara della super stagione Wec in quel di Spa. Dev'essere proprio affamato di podio, il caro Fernando, se riesce ad entusiasinarsi per una vittoria che poteva essergli preclusa esclusivamente da una panne meccanica (estremamente improbabile). La Toyota, questa super stagione Wec che terminerà con la 24 Ore di Le Mans del prossimo anno, l'ha già vinta, non avendo avversari che possano minimamente impensierirla.

Oltretutto, in questa situazione di assoluto predominio, anche le défaillance meccaniche saranno probabilmente evitate, per il semplice motivo che i giapponesi possono tranquillamente andare all'ottanta per cento del potenziale considerato il fatto che per gli avversari che hanno, è più che sufficiente per stravincere. Nonostante questa situazione, Alonso è entusiasta. Evidentemente la lunghissima astinenza da podio ha avuto il suo forte impatto. A me, Alonso, pur essendo estremamente talentuoso, non piace per due motivi: primo, non ammette mai sbagli e poi per l'acredine nei confronti

della Scuderia Ferrari, alla quale imputa i mondiali mancati. Come se fosse stata colpa della Ferrari, se per 40 giri a Abu Dhabi, non fu in grado di superare Petrov.

**Francesco Atzeni, Cagliari**

*Francesco, se una categoria fosse seguibile, credibile e entusiasmante solo in proporzione alla quantità degli sfidanti e all'incertezza assoluta della sfida, la F.1, che a conti fatti è a campionati assegnati è un monomarca Mercedes dal 2014, avrebbe chiuso i battenti da un pezzo. Passiamo alle ruote coperte, ora. Alonso, teso alla ricerca di allargare sempre più gli orizzonti del suo palmares, sta facendo un grande servizio promozionale al Wec e alla 24 Ore di Le Mans. Se la seconda camperebbe bene da sola, il primo ne ha tremendamente bisogno, in questo momento. Vedi, molti in questa sua vocazione all'impresa, sia a Indy che a Le Mans, hanno scoperto un pilota eclettico e coraggioso, financo più simpatico di quanto sia stato ai tempi del suo mandato in Ferrari. A te l'augurio, in futuro, di riuscirlo a vedere e ad apprezzare anche in questa prospettiva.*

**A BAKU E IN SPAGNA**

## Seb ha avuto ...giustizia

Mi sembra di sentirvi riguardo la gara di Vettel nel caso fosse stata condotta da Raikkonen: "parte aggressivo come il Kimi di un tempo, conduce una solida prima parte e poi come a volte accade si addormenta e non riesce nemmeno a raggiungere una Red Bull danneggiata... Amaro 4° posto". Avete stampato il 6 al contrario?!... Il 9 in pagella dopo Barcellona lo dovete spiegare! E provare a convincermi della giusta causa di una cosa che irrita: se un pilota guida una Ferrari e lotta per il campionato, il giornalismo sportivo italiano vuole farsi piccolo, "castrarsi" credibilità e obiettività volte ad un'analisi corretta dei fatti, per difenderlo e osannarlo "ad ogni costo". Il signorino da sempre baciato dalla fortuna arriva da due quarti posti imperdonabili: a Baku domina la gara ma la rovina con un maldestro sorpasso finale, l'unico che deve e può fare! A Barcellona prima del 2° pit-stop l'auto gli consente un ottimo ritmo che poi non riesce più a ritrovare. Ennesima dimostrazione che è un pilota efficacissimo se fila tutto liscio, ma raramente radrezza certe situazioni (...).

**Gianluigi Scanzi**

*Che in Spagna Vettel avesse una Ferrari con problemi d'assetto tali da non farlo lottare per il primato, lo hanno detto e riconosciuto tutti. Lui, la Ferrari stessa e i rivali. Il ritmo che non è riuscito a tenere a Barcellona è dovuto a condizioni non ideali di guida, non a presunte lacune di pilotaggio. Lo ha giustificato perfino Toto Wolff, il quale era stato il primo a difendere lo stesso Seb per il lungo fatto a Baku, nel tentativo di infilare, al restart, Bottas che aveva davanti, mentre alle sue spalle incombeva Hamilton. Fino all'ultimo momento che tu utilizzi a base delle tue considerazioni, ossia fino al Gp di Spagna compreso, Vettel non è stato causa del suo mal e quindi non deve piangere se stesso. Tantomeno meritare votacci in classifica. Tutto questo, sia chiaro, è detto con serenità e nel pieno rispetto delle opinioni altrui, ma anche e nondimeno, dei fatti.*



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

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](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





# PARCO VALENTINO

**SALONE AUTO TORINO  
6-10 GIUGNO 2018**



## Il viaggio verso l'emozione

### **#SaloneAutoTorino**

Dal 6 al 10 giugno l'esposizione all'aperto al Parco Valentino delle novità e anteprime di oltre 40 case automobilistiche, e la mostra di prototipi dei grandi carrozzieri, con ingresso gratuito e orario prolungato dalle ore 10 alle 24.

### **#SupercarNightParade**

Mercoledì 6 giugno alle ore 21 la suggestiva "Supercar Night Parade", sfilata di supercar private dalle vie del centro di Torino a Parco Valentino, per una visita esclusiva in notturna del Salone dell'Auto nella giornata inaugurale.

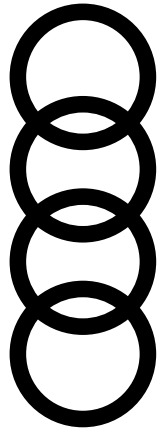
### **#RoadToParcoValentino**

Sabato 9 e domenica 10 giugno le supercar dei collezionisti privati si raduneranno a Milano, Brescia, Verona, Padova, Genova, Modena, Bologna, Firenze e Roma nel viaggio verso Torino, protagoniste del Gran Premio e degli eventi dinamici in città.

Per iscrivere la vostra supercar, o per scaricare il biglietto elettronico gratuito come visitatore, consultate [www.parcovaleentino.com](http://www.parcovaleentino.com)

Con il biglietto elettronico gratuito avrai diritto allo sconto del 30% sul prezzo base dei biglietti Trenitalia di andata e ritorno per Torino dal 4 all'11 giugno\* e a ingressi ridotti nei più importanti musei della città.

\*condizioni sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)



**Audi Sport**  
**ABT SCHAEFFLER**  
FORMULA E TEAM

**PROGRESS  
FEELS  
ELECTRIC**

**Audi è orgogliosa di scendere in pista  
nel campionato di Formula E.**

Da oltre 40 anni Audi perfeziona in pista le tecnologie che poi trasferisce nella produzione di serie. Ecco perché la Formula E rappresenta un test importantissimo per e-tron e per l'imminente lancio della prima auto completamente elettrica firmata quattro anelli. Scoprite di più su [audi.it](http://audi.it)



Audi raccomanda  **EDGE Professional**

Il modello raffigurato non è disponibile per la vendita.  
Dati relativi a consumi ed emissioni non disponibili.



**SARDEGNA**  
endless island

I♥SPORT

07 > 10  
**GIUGNO 2018**  
**ALGHERO**

**PROGRAMMA UFFICIALE**

**AUTO SPRINT**

FOTO: GIOIACCHIA



# INSPIRE 2

# POWER BEYOND IMAGINATION



With the big screen as your medium, the DJI Inspire 2 meets your needs as a professional film maker. It is powerful and agile, reaching a maximum speed of 58 mph (94 kmh) and provides a flight time up to 27 minutes. The Micro 4/3 sensor of the Zenmuse X5S camera has a 5.2K resolution and comes with interchangeable lenses allowing you to capture cinematic quality images in Apple ProRes and Adobe DNG. Action!

Find out more at [events.dji.com/wrc](https://events.dji.com/wrc)

**WRC**  
FIA WORLD RALLY  
CHAMPIONSHIP

**dji**



**V**enti prove speciali per oltre 300 chilometri cronometrati, 5 ore e mezza di diretta televisiva sulla RAI e su Sky: è il Rally Italia Sardegna 2018, la quindicesima edizione del Rally Italia sull'Isola della Sardegna, l'ideale palcoscenico per la prova italiana di Campionato del Mondo Rally della FIA. E a tutti i protagonisti va il saluto dell'ente che presiede, quell'Automobile Club d'Italia che dal 2006 organizza l'appuntamento motoristico isolano. La gara è in programma dal 7 al 10 giugno. Il primo scratch sarà messo a segno a Ittiri – giovedì 7 giugno alle ore 18.00 – nel corso dell'ormai celebre e consolidata SSS1 Ittiri Arena Show. Nel corso delle successive giornate – venerdì, sabato e domenica – verranno disputate altre 19 prove speciali nel Nord della Sardegna. Fra queste spiccano le tradizionali prove del Monte Acuto e le inedite configurazioni di Tula e di Castelsardo. Uno dei motivi di orgoglio e soddisfazione di questa quindicesima edizione del Rally Italia in Sardegna è, tuttavia, la grande copertura televisiva messa in calendario dalla RAI grazie, anche, al proficuo apporto dell'Automobile Club d'Italia. Si comincerà appunto giovedì 7 giugno per proseguire con le dirette della prova speciale di Coiluna-Loelle sabato 9 giugno e, domenica 10 giugno, con le dirette della Sassari-Argentiera, quella che è stata considerata una delle Power Stage più suggestive del Campionato del Mondo grazie all'incredibile scenario ambientale che la caratterizza.



**ANGELO STICCHI DAMIANI**  
PRESIDENTE  
AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

**V**Twenty special stages for a total of more than 300 timed kilometres, 5 and a half hours of direct TV broadcasts on RAI and Sky: this is Rally Italia Sardegna 2018, the fifteenth edition of Rally Italia on the island of Sardinia, the ideal backdrop for the Italian round of the FIA World Rally Championship. Its stars are welcomed by the body that presides over it, the Automobile Club d'Italia, which has been organising the island's motorsport event since 2006. The race is set to take place from 7 to 10 June. The first scratch will play out in Ittiri, on Thursday 7 June at 6.30pm, during the now famous SSS1 Ittiri Arena Show. Over the course of the following days – Friday to Sunday – a further 19 special stages will take place across the north of Sardinia. These include the traditional Monte Acuto stages as well as the brand-new Tula and Castelsardo configurations.

This fifteenth edition of Rally Italia in Sardinia will also stand out for its significant television coverage thanks to both RAI and the precious support of the Automobile Club d'Italia. This will begin on Thursday 7 June before continuing with live coverage of the Coiluna-Loelle special stage on Saturday 9 June and, on Sunday 10 June, with the Sassari-Argentiera stage, considered one of the most evocative Power Stages of the world championship thanks to the incredible setting in which it takes place.

## INDICE INDEX

<b>COVER STORY</b>	<b>4</b>	<b>COVER STORY</b>
<b>MAPPE E PERCORSI</b>	<b>8</b>	<b>MAPS AND ROUTES</b>
<b>ALBO D'ORO</b>	<b>16</b>	<b>ACHIEVEMENTS</b>
<b>SIGUREZZA</b>	<b>18</b>	<b>SAFETY</b>
<b>MEDIA E TV</b>	<b>20</b>	<b>MEDIA &amp; TV</b>
<b>FOCUS</b>	<b>22</b>	<b>FOCUS</b>
<b>WRC 2018</b>	<b>24</b>	<b>WRC 2018</b>
<b>ELENCO ISCRITTI</b>	<b>28</b>	<b>ENTRY LIST</b>
<b>RIS PER L'AMBIENTE</b>	<b>30</b>	<b>RIS FOR THE ENVIRONMENT</b>

# ***RALLY D'ITALIA CHE STORIA!***



ANDREA **CORDOVANI**

**E** una storia che parte da lontano quella del Rally d'Italia. Prende forma e consistenza con la nascita del Campionato Internazionale Marche. Vede la luce all'alba del 1970 quando si fondono insieme due delle gare più rappresentative dell'epoca: il Sanremo e il Sestriere entrambi valedoli per il Campionato Europeo Marche. Due corse già cariche di gloria dove i migliori interpreti del controsterzo hanno già fatto scrivere pagine bellissime. Prima fra tutte la vittoria di Patricia Pat Moss (la sorella di Stirling, il fuoriclasse della F.1) al Sestriere del 1968 con una Fulvia. Viene fuori una super-sfida lunga quattro giorni. La prima tappa va da Sanremo a Torino ed è lunga 790 km; la seconda si allunga dalla città dei Fiori per concludersi al Sestriere: 1033 km. L'organizzazione della manifestazione è a metà tra ACI Sanremo e ACI Torino. Indagine su un rally al di sopra di ogni sospetto. Titola così Autosprint all'alba del 1970 dopo la prima edizione del Rally d'Italia. E sospetti ce ne sono una valanga perché le tre Fulvia HF sono state sabotate. Zucchero nel serbatoio. Vetture ammutolite e veleni ovunque. Ma il Rally d'Italia cresce. È una gara dura e pura quella che fino al 1972 vede i più grandi del rallysmo internazionale affrontarsi tra Sanremo e il Sestriere. La prima linea di demarcazione è rappresentata dal 1973. Dopo due edizioni come Campionato Europeo Marche (1968 e 1969, vittorie della Ford) e tre come Campionato Internazionale Marche ('70, '71 e '72, successo a Porsche, Alpine e Lancia) la massima serie riservata ai Costruttori assume la titolazione di Mondiale Marche (mentre bisognerà attendere il 1979 prima che venga ufficializzata una equivalente titolazione iridata riservata ai Piloti) e Sanremo diventa l'ombelico del mondo dei rally. Dapprima sulle strade infidissime dell'entroterra ligure, poi spostandosi a sud verso gli sterrati di Toscana e Marche in un'esaltante carosello che richiama a bordo strada migliaia e migliaia di (a volte incontenibili) appassionati. Nasce la grande epopea del Mondiale all'italiana che corre per un pezzo di Stivale con patron Adolfo Rava, gran cerimoniere di una gara dentro alla quale vengono scritte pagine indimenticabili. Alcune bellissime e scritte quando la denominazione del rally era soltanto Sanremo. Come il duello Waldegaard-Munari nel 1976 sulle Stratos griffate Alitalia fra giochi di squadra e faccia a faccia sull'ultima ps con vittoria per lo svedese che dopo quel Sanremo non sarà più pilota Lancia. E come la straordinaria impresa centrata nel 1981



da Michele Mouton e Fabrizia Pons che con l'Audi Quattro riscrivono la storia dei rally: è il primo trionfo di due donne in una gara valida per il campionato del mondo. Molto rumorosa è invece l'edizione 1986, l'anno dei mostri del Gruppo B, il punto più alto della sfida Lancia-Peugeot con le 206 T16 che vengono escluse per le bandelle ormai passate alla storia.

Nel 1988 un'altra apoteosi. Quella di Miki Biasion che proprio a Sanremo si laurea per la prima volta campione del mondo al volante di una Lancia Delta. Orgoglio italiano e tifosi impazziti. Ad ottobre quella col Sanremo sembra una favola che non può finire mai. E invece...

La specialità sta cambiando sempre più natura e fisionomia. Dal 1997 la Fia decide che non si possono più disputare gare su fondo misto (terra e asfalto) nelle gare di campionato del mondo.

Nascono i cosiddetti percorsi a margherita, i chilometraggi vengono drasticamente ridotti, la gara si converte completamente all'asfalto e si accende sulle speciali dell'entroterra. Alla fine del 2003 il Rallye di Sanremo è con le spalle al muro. «Siamo noi l'anello debole della catena», racconta in quei giorni il presidente della federazione Gino Macaluso. Si riferisce al fatto che tra le cinque gare tutte asfalto che fanno parte del Mondiale Sanremo viene dopo Montecarlo, Deutschland, Tour de Corse e Catalunya. Dei rally citati nessuno ha a disposizione qualcosa di simile ai tratti cronometrati che hanno fatto la storia del Mondiale all'Italiana. Ma si chiude un'epoca. Scrive Autosprint in quei giorni: «Le lunghe nuvole di polvere sui gomitolini di strade bianche della Toscana. Le maratone autostradali dalla Riviera dei Fiori fino a San Marino, passando per l'Umbria e le Marche. E poi le ronde di speciali in Liguria. I fari che violavano l'intimità della notte di San Romolo o del Colle d'Oggia.

Già roba del passato per la quale erano state spese parole e fiumi d'inchiostro. Storie bollate come anacronistiche galoppate ormai fuori dalla storia dei rally attuali. Fino all'asfalto sempre più compresso, ma inequivocabilmente bello, dei giorni nostri. Dovremo farci l'abitudine: lo spettacolo almeno nel Mondiale Rally non andrà più avanti". Servono gli sterrati e gli sterrati sono quelli della Sardegna, molti dei quali utilizzati dal Rally Costa Smeralda,

sfida-icona dell'isola che in passato non

aveva mai nascosto ambizioni iridate... È il 2004 e il Rally d'Italia, non senza polemiche, approda in Sardegna per costruirsi una nuova casa piazzandola stabilmente in quel giro iridato dal quale il nostro paese non è mai mancato. Sembra quasi una sfida impossibile. Qualche cattivo in servizio permanente effettivo nel mondo dei rally conia, l'isola dei faziosi alludendo ai vari schieramenti che si contendono la gara. Servono carezze e pugni di ferro. Ma nel frattempo il Mondiale all'italiana in salsa sarda inizia ad affermarsi e a piacere poggiando le sue basi su prove speciali su terra con pochi eguali nel pianeta. La Sardegna è un vero scrigno capace di offrire ogni tipo di fondo, meglio se tosto e dannatamente impegnativo. Non c'è un angolo che non è stato scandagliato alla ricerca della perfezione rallystica, quella che si sposa alla poesia e all'epica dello sport. Olbia e Tempio, Cagliari, Alghero, Sassari, Nuoro, Oristano. La grande corsa dell'isola ha riunito negli anni tutte le province della sua regione regalando uno spettacolo che di stagione in stagione è andato sempre più perfezionandosi. Se il Rally d'Italia è arrivato fino ai giorni nostri sostenuto dalla Regione Sardegna e dall'Automobile Club Italia lo si deve solo ed esclusivamente al presidente Angelo Sticchi Damiani e al lavoro svolto 365 giorni all'anno su questa corsa, grande patrimonio del motorsport di casa nostra. Un meraviglioso spot per il nostro Paese.



**T**he Rally d'Italia has a rich history. It began to take shape and consistency with the birth of the International Championship for Makes. This came about in 1970 when two of the era's most important races - the Sanremo and the Sestriere - came together, both part of the European Championship for Makes. Two races that already bathed in glory, in which top drivers had already written some wonderful pages of history. First and foremost, the victory by Patricia Pat Moss (the sister of Stirling, the F1 legend) in the 1968 Sestriere race, at the wheel of a Fulvia. What resulted was a four-day super challenge. The first stage going from Sanremo to Turin, 790 km in length, and the second extending from Fiori to Sestriere, over a distance of 1033 km. The event was organised by both ACI Sanremo and ACI Turin. Autosprint ran with the title 'Investigation into a rally beyond all suspicion' in early 1970, after controversy during the first edition of the Rally d'Italia. And there were many suspects, because the three Fulvia HF cars had been sabotaged. Sugar in the tank. Cars silenced and poison all round. But the Rally d'Italia grew. It was a tough and pure race that saw the greats of international rallying battling it out between Sanremo and Sestriere up until 1972. The first turning point came in 1973. After two editions as the European Championship for Makes (1968 and 1969, won by Ford) and three as the International Championship for Makes ('70, '71 and '72, won by Porsche, Alpine and Lancia), the top class reserved to manufacturers took on the title of World Championship for Makes (though it was not until 1979 that an equivalent world series was dedicated to drivers) and Sanremo became the centre of the rallying world. First on the treacherous roads of the Ligurian hinterland, then further south, towards the dirt roads of Tuscany and Marche, a thrilling merry-go-round that attracted thousands and thousands of (at times uncontrollable) fans.

And so the Italian epic was born, racing along a stretch of the boot with owner Adolfo Rava, the master of ceremonies in a race that had written some unforgettable pages, some of which were wonderful, others completed when the rally was still known as Sanremo. Like the Waldegaard-Munari duel in 1976 with the Alitalia-branded Stratos cars. Team orders and a head to head battle to the end, with the win going to the Swede, who ceased to be a Lancia driver after that edition of Sanremo. Or how about the extraordinary feat achieved by Michele Mouton and Fabrizia Pons in 1981; the pair rewrote rallying history with the Audi Quattro, the first two women to win a world championship race. The 1986 series proved noisy; it was the year of the Group B monsters, the height of the Lancia-Peugeot battle with the 206 T16 cars that were set to go down in history. Another crowning moment came in 1988. Driving a Lancia Delta, Miki Biasion was crowned world champion for the first time at Sanremo. Italian pride and crazed fans. At that point, Sanremo appeared to be a

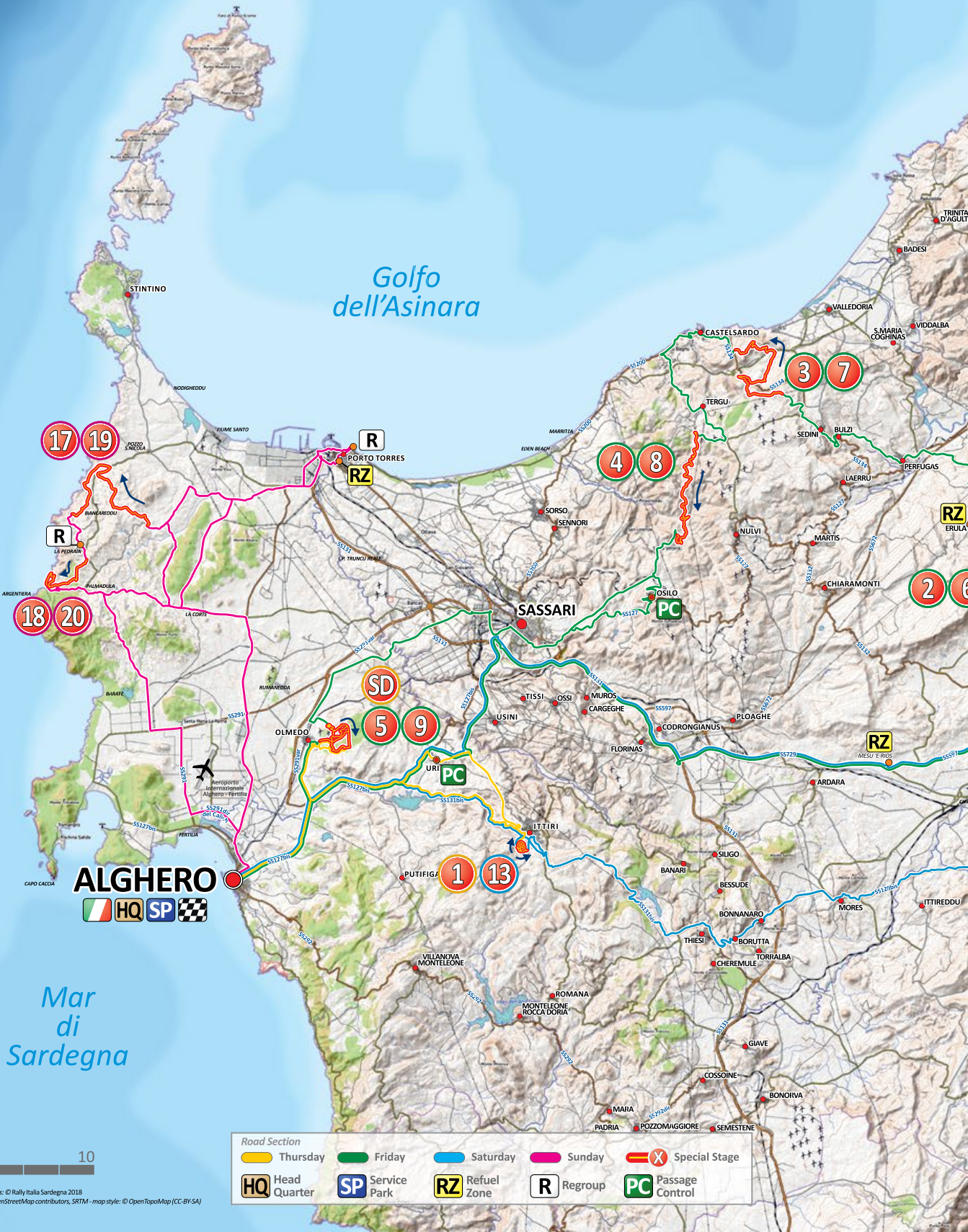
never-ending fairy tale. And yet... the specialism continued to change in nature and structure. As of 1997, the FIA decided that world championship races could no longer run on mixed surfaces (dirt and asphalt).

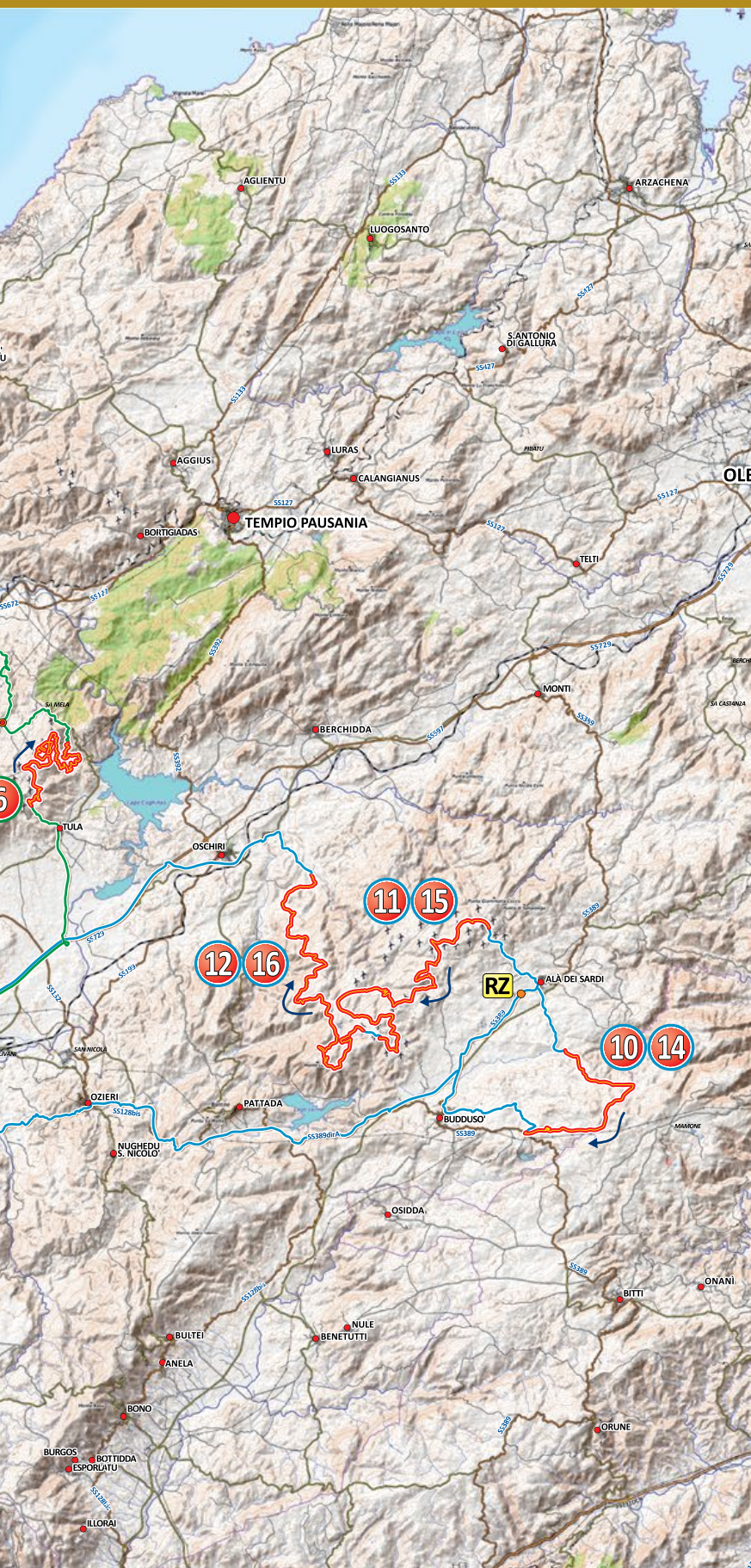
Hence the birth of the so-called percorsi a margherita: races were drastically reduced in length and took place only on asphalt, with special stages taking place inland. At the end of 2003, the Rally di Sanremo found itself up against the wall. «We are the weak ring in the chain», federation president Gino Macaluso said at the time. He was referring to the fact that, of the five asphalt races making up the world series, Sanremo came in behind Montecarlo, Deutschland, Tour de Corse and Catalunya. Of the rallies cited, no-one had anything similar to the timed stages that had contributed to the history of Italian rallying. But it was the end of an era. At the time, Autosprint wrote: "The long clouds of dust on the tangles of white Tuscan roads. The highway marathons from the Riviera dei Fiori to San Marino, by way of Umbria and le Marche. And then the rounds of specials in Liguria. The lights violating the intimacy of the night in San Romolo or Colle d'Oggia. Past events on which endless rivers of ink and pages were spent. Stories regarding outdated races that have little to do with modern-day rallies. Right down to the increasingly compacted but undeniably beautiful asphalt of the present day. We need to get used to it: the show, at least in terms of the World Rally, will not continue". Dirt roads were needed, and the dirt roads were those of Sardinia,

many of which were used for the Rally Costa Smeralda, the island's iconic battle that had never concealed its big ambitions... In 2004, and not without controversy, the Rally d'Italia landed in Sardinia

to build a new home and establish itself in the world series, of which Italy had always been part. It seemed an almost impossible challenge. A mean-spirited individual working in the rallying world referred to it as partisan island, alluding to the race's various line-ups. It took both sweet-talking and an iron fist. But gradually, the Sardinian-flavoured Italian world championship round began to establish itself and gain fans, basing itself around special stages on terrain that few other places on earth can boast. Sardinia is a real treasure chest, able to offer every type of surface, even better if they are tough and terribly demanding. There is not one corner that has not been plumbed in the search for rallying perfection, that which marries with the epic poetry of the sport. Olbia and Tempio, Cagliari, Alghero, Sassari, Nuoro, Oristano. Over the years, the great island race has brought all the provinces of its region together, for a show that has only got better from year to year. The fact that the Rally d'Italia is now supported by the Region of Sardinia and the Automobile Club Italia is thanks solely and exclusively to president Angelo Sticchi Damiani and the work carried out year-round in order to safeguard this race, a cornerstone of Italy's great motorsport heritage and a wonderful advertisement for the country.

## RALLY D'ITALIA, WHAT A HISTORY!





## IL RALLY ITALIA SARDEGNA 2018 PROVA PER PROVA

### SHAKEDOWN

Giovedì 7	Olmedo	km. 3,34	ore 8.00
-----------	--------	----------	----------

**1ª TAPPA** Giovedì 7 e venerdì 8 (124,86 km cronometrati)  
Giovedì 7 giugno

P.S. 1	Ittiri Arena	km. 2,00	ore 18.00
--------	--------------	----------	-----------

Venerdì 8 giugno

P.S. 2	Tula 1	km. 21,99	ore 8.33
--------	--------	-----------	----------

P.S. 3	Castelsardo 1	km. 14,52	ore 9.48
--------	---------------	-----------	----------

P.S. 4	Tergu-Osilo 1	km 14,14	ore 10.37
--------	---------------	----------	-----------

P.S. 5	Monte Baranta 1	km 10,78	ore 11.48
--------	-----------------	----------	-----------

Parco assistenza Alghero			ore 12.24
--------------------------	--	--	-----------

P.S. 6	Tula 1	km. 21,99	ore 15.02
--------	--------	-----------	-----------

P.S. 7	Castelsardo 1	km. 14,52	ore 16.17
--------	---------------	-----------	-----------

P.S. 8	Tergu-Osilo 1	km 14,14	ore 17.06
--------	---------------	----------	-----------

P.S. 9	Monte Baranta 1	km 10,78	ore 18.24
--------	-----------------	----------	-----------

Parco assistenza Alghero			ore 19.00
--------------------------	--	--	-----------

**2ª TAPPA** Sabato 9 giugno (146,56 km cronometrati)

P.S. 10	Coiluna-Loelle 1	km. 14,95	ore 8.38
---------	------------------	-----------	----------

P.S. 11	Monti di Alà 1	km. 28,52	ore 9.33
---------	----------------	-----------	----------

P.S. 12	Monte Lerno 1	km. 29,11	ore 10.11
---------	---------------	-----------	-----------

Parco assistenza Alghero			ore 12.43
--------------------------	--	--	-----------

P.S. 13	Città di Ittiri-Coros	km 1,40	ore 14.11
---------	-----------------------	---------	-----------

P.S. 14	Coiluna-Loelle 2	km. 14,95	ore 16.08
---------	------------------	-----------	-----------

P.S. 15	Monti di Alà 2	km. 28,52	ore 17.03
---------	----------------	-----------	-----------

P.S. 16	Monte Lerno 2	km. 29,11	ore 17.41
---------	---------------	-----------	-----------

Parco assistenza Alghero			ore 20.15
--------------------------	--	--	-----------

**3ª TAPPA** Domenica 10 giugno (42,04 km cronometrati)

P.S. 17	Cala Flumini 1	km. 14,06	ore 8.45
---------	----------------	-----------	----------

P.S. 18	Sassari-Argentiera 1	km. 6,96	ore 9.38
---------	----------------------	----------	----------

P.S. 19	Cala Flumini 2	km. 14,06	ore 11.12
---------	----------------	-----------	-----------

P.S. 20	Power Stage Sassari-Argentiera 2	km. 6,96	ore 12.18
---------	----------------------------------	----------	-----------

Premiazione finale al porto di Alghero			ore 14.15
--	--	--	-----------

### RALLY ITALIA-SARDEGNA IN NUMERI

Validità	Campionato del mondo piloti e marche, Wrc 2 e Wrc 3
Fondo	Sterrato
Shakedown	Osilo (km 3,34)
Tappe	3
Prove Speciali	20
Chilometri totali	1386,38
Chilometri cronometrati	313,46
Arrivo Finale	Porto di Alghero
Iscritti	50
Wrc al via	12
Wrc 2 al via	12
Wrc 3 al via	4

## GIORNO 1 GIOVEDÌ 7 GIUGNO DAY 1 JUNE 7<sup>th</sup> THURSDAY



### GIOVEDÌ 7 GIUGNO

#### Shakedown: Olmedo (km 3,34) ore 8.00

Lo shakedown è stato confermato nella stessa location dello scorso anno, in una località più vicina ad Alghero, nella prova speciale di Olmedo che sarà lunga stavolta 3,34 km. È un crono con andamento veloce con un salto al secondo km, con un accesso per il pubblico dallo start di Olmedo.

### 1<sup>a</sup> TAPPA

#### GIOVEDÌ 7 E VENERDÌ 8 GIUGNO

#### 124,86 KM CRONOMETRATI

Giovedì 7 giugno

#### P.S. 1 Ittiri Arena Show (km. 2,00) ore 18.00

La super speciale d'apertura denominata Ittiri Arena Show è ricavata all'interno di una pista abbandonata di motocross e autocross, e dopo il successo ottenuto lo scorso anno e due anni fa è stata confermata anche nel 2018. I concorrenti si sfideranno due alla volta partendo da un chilometro di distanza tra di loro. Lo spettacolo è quindi assicurato per i tifosi presenti sulle tribune allestite intorno al percorso.

### THURSDAY 7 JUNE

#### Shakedown: Olmedo (3.34 km) 8.00 am

The shakedown will take place in the same location as last year, in an area close to Alghero. The Olmedo special stage will be 3.34 km in length. It is a fast section with a jump during the second km., with public access from the Olmedo starting point.

### STAGE 1

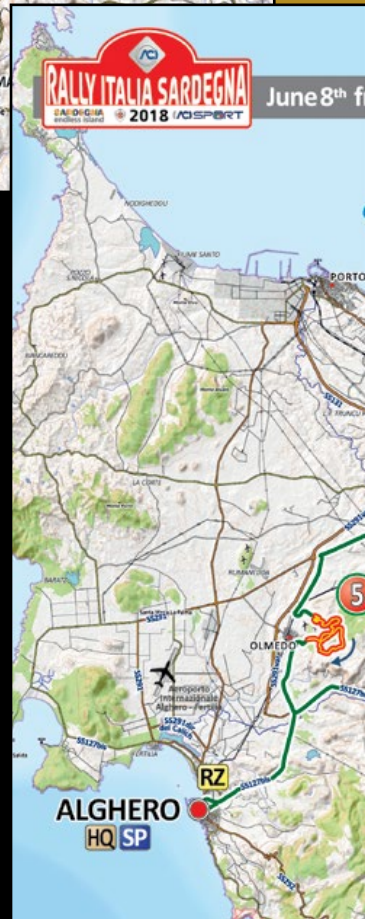
#### THURSDAY 7 AND FRIDAY 8 JUNE

#### 124.86 KM TIMED

Thursday 7 June

#### S.S. 1 Ittiri Arena Show (2.00 km) 6.00 pm

The opening super special known as the Ittiri Arena Show takes place at an abandoned MX and autocross track and after the success of the latest editions, it has been reconfirmed for 2018. Competitors battle it out two at a time, starting one kilometre apart from each other. A guaranteed show for the fans in the grandstands set up around the track.



# GIORNO 2 VENERDÌ 8 GIUGNO

## DAY 2 JUNE 8<sup>th</sup> FRIDAY

### VENERDÌ 8 GIUGNO

**P.S. 2 e 6 Tula (km 21,99)**

**ore 8.33 e ore 15.02**

La speciale di Tula è stata allungata stavolta di 6 km rispetto al passato. È la classica prova che può fare la differenza, caratterizzata infatti da continui cambi di ritmo (inizia con andamento medio, poi diventa veloce e infine termina con un ritmo medio), dove se un pilota rischia di perdere molti secondi. Merita di essere visto il passaggio a Sa Mela, a cui si arriva dagli abitati di Perfugas ed Erula, dove si incrocia il passaggio dei concorrenti. Da segnalare anche un salto al km 3,43 a cui si arriva dal paese di Tula e il passaggio al km 8 sulle fasce antincendio a cui si accede da Sa Mela.

**P.S. 3 e 7 Castelsardo (km. 14,52)**

**ore 9.48 e ore 16.17**

Dopo un anno ritorna il crono di Castelsardo che ha un tracciato quasi identico a quello delle altre edizioni, cambiano infatti solo l'inizio e il finale della prova. È un crono medio lento, la cui parte iniziale si disputa all'interno di un parco eolico, caratterizzato da continui cambi di ritmo e da un fondo duro e compatto a tratti pietroso, in cui non è facile trovare il ritmo giusto. Il passaggio più spettacolare è

l'inversione su asfalto a cui si arriva dalla celebre caratteristica Roccia dell'Elefante, situata sulla strada tra Castelsardo e Sedini.

**P.S. 4 e 8 Tergu-Osilo (km 14,14)**

**ore 10.17 e ore 18.30**

La Tergu-Osilo è una classica e storica prova speciale dal fondo abrasivo che è stata ancora confermata in questa edizione. È un remake della prova bella e veloce del Costa Smeralda dei tempi d'oro, utilizzata negli anni passati dai team iridati per numerosi test di macchine e gomme. Il crono è caratterizzato da un fondo compatto e veloce, con carreggiata larga e punti molto spettacolari con un anfiteatro naturale per il pubblico a metà prova, al classico quadrivio, a cui si può accedere da Nulvi o da Sennori.

**P.S. 5 Monte Baranta (km 10,78)**

**ore 11.48 e ore 18.24**

È una prova nuova, in cui il primo km è realizzato dentro la miniera di Olmedo con salti ed un bel punto spettatori in un'arena realizzata appositamente. La speciale si ricollega poi allo shakedown e alla vecchia prova di Monte Baranta, ed ha un andamento medio veloce che riprende alcune parti quello dello shakedown del giovedì.

### FRIDAY 8 JUNE

**S.S. 2 and 6 Tula (21.99 KM) 8.33 am and 3.02 pm**

The Tula special is now 6 km longer than it was in the past. This is a classic stage that can make the difference, with its changes in pace (medium at first, then fast before returning to medium pace at the end), where a driver can risk losing precious seconds. The section to Sa Mela is worth a look, accessed via the residential areas of Perfugas and Erula. Also worth a mention is the jump at km. 3.43, accessed via the town of Tula, and the stretch to km. 8 sulle fasce antincendio, accessed via Sa Mela.

**S.S. 3 and 7 Castelsardo (14.52 km) 9.48 am and 4.17 pm**

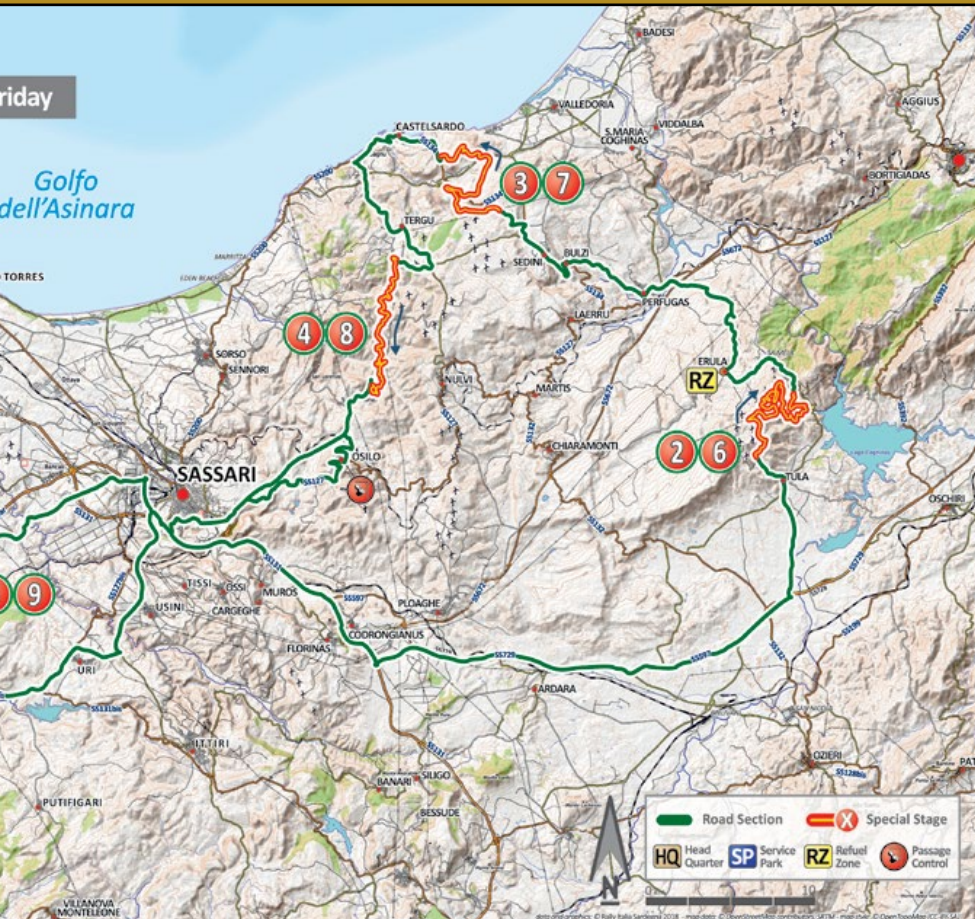
The Castelsardo stage is back after a year, with a layout almost identical to that of previous editions, only the very beginning and end undergoing changes. A medium-slow paced section, the initial part of which runs through a wind park, with continuous changes in pace on a hard, compact surface that is at times rocky, so it's not easy to find a good rhythm. The most spectacular landscape comes where participants head onto asphalt, coming from the well-known Roccia dell'Elefante, located on the road between Castelsardo and Sedini.

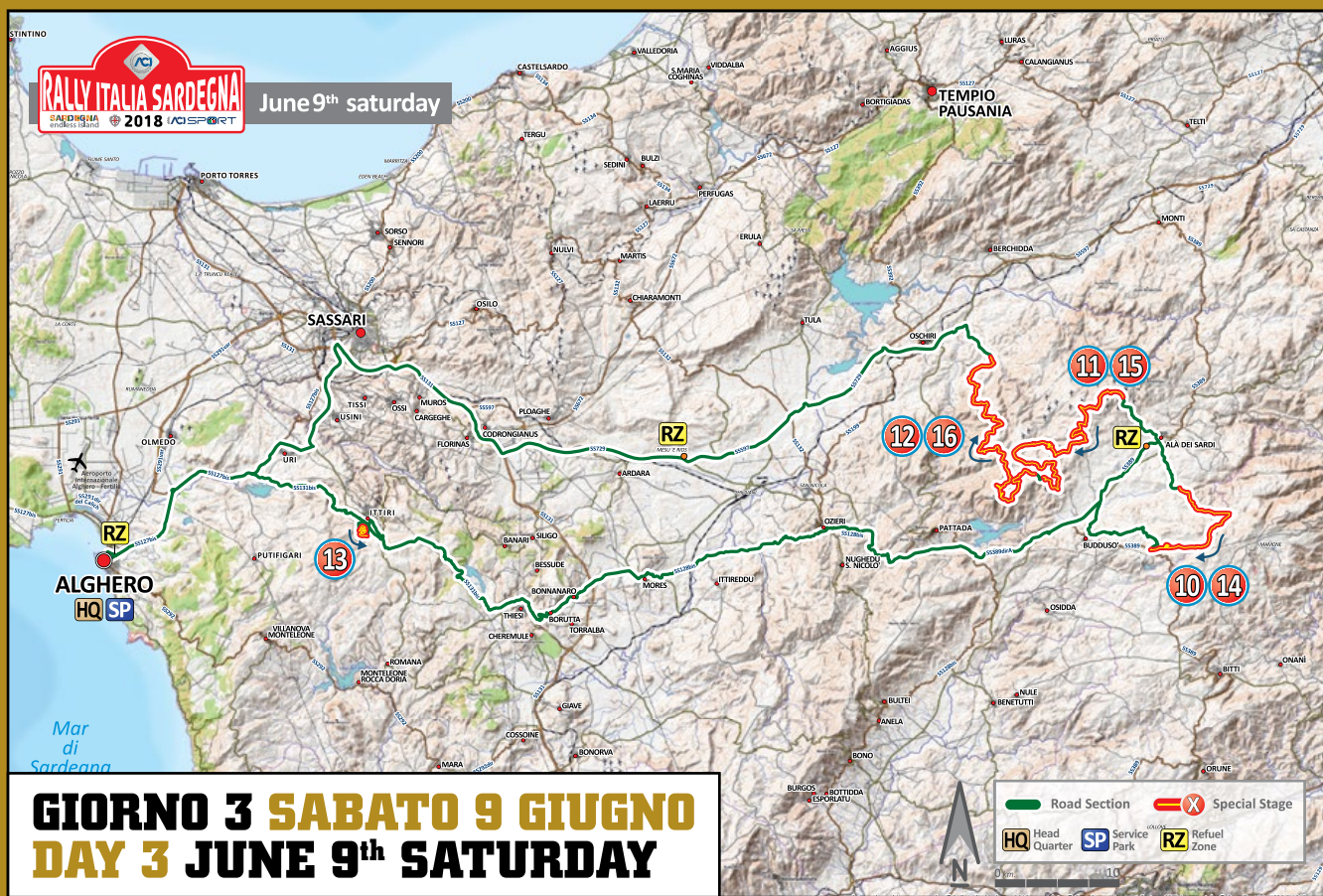
**S.S. 4 and 8 Tergu-Osilo (14.14 km) 10.17 am and 6.30 pm**

The Tergu-Osilo is a classic and historic special stage on an abrasive surface that has been confirmed once again this year. A remake of the beautiful and fast Costa Smeralda stage of years gone by, used in the past by top teams wanting to carry out car and tyre tests. The stage stands out for its compact, fast surface and wide tracks with many spectacular points. The public can enjoy a natural amphitheatre half way around the stage, with access via Nulvi or Sennori.

**S.S. 5 Monte Baranta (10.78 km) 11.48 am and 6.24 pm**

A new stage, the first km. of which runs inside the Olmedo mine with jumps and a great viewing point in a purpose-built arena. The special links back to the shakedown and the former Monte Baranta stage, its medium paced route going back over some of Thursday's shakedown sections.





## 2<sup>a</sup> TAPPA SABATO 9 GIUGNO 146,56 KM CRONOMETRATI P.S. 10 e 14 Coiluna-Loelle (km. 14,95) ore 8.38 e ore 16.08

È una speciale che si è disputata in tutte le edizioni della gara, con un tracciato più corto perché sarà trasmessa in diretta tv. È la speciale più rapida dell'intera corsa, e include anche stavolta il passaggio vicino all'omonimo nuraghe. La novità è un nuovo guado naturale all'ingresso della "Buddusò Arena", un'anfiteatro naturale che ospita sempre un grande pubblico. Come sempre ci sarà poi anche il classico salto di inizio prova.

## P.S. 11 e 15 Monti di Alà (km. 28,52) ore 9.33 e ore 17.03

Monti di Alà è una prova veloce, formata dall'unione di parte della prova di Monte Lerno con quella di Monti di Alà. All'inizio è molto veloce poi nel secondo tratto si entra nel cantiere forestale di Sa Conchedda ripercorrendo il classico tratto che ospita la cronoscalata di Tandalò. Vi si accede da Alà dei Sardi - Buddusò nella strada per Santa Reparata e si arriva su un altipiano da cui si può vedere oltre 1 km di speciale.

## P.S. 12 e 16 Monte Lerno (km. 29,11) ore 10.11 e ore 17.41

È una versione di Monte Lerno identica a quella dello scorso anno, lunga solo 29 km, che prende il meglio come fondo delle precedenti edizioni. La speciale, che anche quest'anno è la più lunga dell'intera gara, è quella del famoso salto denominato "Micky's jump" che ha fatto la storia di questa corsa, situato all'inizio al km. 5,23. Al Micky's Jump si accede solo a piedi dalla strada cementata del lago di Pattada.

## P.S. 13 Città di Ittiri-Monte Coros (km. 1,40) ore 14.11

In pratica è un "remake" della super speciale d'apertura denominata Ittiri Arena Show, ricavata all'interno di una pista abbandonata di motocross e autocross. Stavolta però i concorrenti percorreranno solo un giro all'interno del tracciato.

## STAGE 2 SATURDAY 9 JUNE 146.56 KM TIMED S.S. 10 and 14 Coiluna-Loelle (14.95 km) 8.38 am and 4.08 pm

A special that has been included in every edition of the race, with a shorter track because it will be broadcast live on TV. The quickest stage of the race, it includes a section that passes the nuraghe of the same name. New for this edition is the natural ford on the way into the "Buddusò Arena", a natural amphitheatre that always enjoys large crowds. The stage also includes the classic jump at the start.

## S.S. 11 and 15 Monti di Alà (28.52 km) 9.33 am and 5.03 pm

Monti di Alà is a fast stage, which blends part of the Monte Lerno with that of Monti di Alà. Very fast at the start, the second section heads into the Sa Conchedda forestry site retracing the classic section that hosts the Tandalò hill climb. Access is via Alà dei Sardi - Buddusò on the road to Santa Reparata, with a 1 km stretch visible from the plateau.

## S.S. 12 and 16 Monte Lerno (29.11 km) 10.11 am and 5.41 pm

A version of Monte Lerno that is identical to that of last year, just 29 km in length and that takes the best of previous editions as a base. The special, which is once again the longest of the entire race, is that of the famous jump known as "Micky's Jump", for which the race is renowned, situated at km. 5.23. Micky's Jump can only be accessed on foot, via the Pattada lake road.

## S.S. 13 Città di Ittiri-Monte Coros (1.40 km) 2.11 pm

In practice, a "remake" of the opening super special known as the Ittiri Arena Show, taking place inside an abandoned MX and autocross track. This time though, competitors only complete one lap of the track.

# GIORNO 4 DOMENICA 10 GIUGNO DAY 4 JUNE 10<sup>th</sup> SUNDAY

3<sup>a</sup> TAPPA DOMENICA 10 GIUGNO  
42,04 KM CRONOMETRATI

**P.S. 17 e 19 Cala Flumini (km. 14,06) ore 8.45 e ore 11.12**  
È una speciale medio veloce in cui bisogna essere bravi a guidare in mezzo ai muretti a secco e sul fondo sabbioso senza prendere rischi inutili. La prova si sviluppa nella Nurra a lato del mare nella costa di Alghero e Stintino, e presenta a metà e nel tratto finale una di serie di dossi. Ai punti spettatori si arriva da Palmadula, Biancareddu mentre il fine prova si raggiunge da Palmadula.

**P.S. 18 e 20 Sassari-Argentiera (km. 6,96) ore 9.38 e ore 12.18**  
La power stage è stata confermata per il terzo anno consecutivo per la sua bellezza. È una prova sconnessa, caratterizzata da un inizio medio veloce, poi la strada si apre in uno spettacolare scenario di rocce di piombo argentifero della miniera di Canaglia posta di fronte al mare. Il finale è da non perdere assolutamente per gli spettatori, perché vi si può ammirare 1,5 km di speciale che costeggia il mare, a cui si può accedere arrivando dal fine prova posto all'Argentiera.

## STAGE 3 SUNDAY 10 JUNE 42.04 KM TIMED

**S.S. 17 and 19 Cala Flumini (14.06 km) 8.45 am and 11.12 am**

A medium-paced special in which drivers need to navigate between the dry-stone wall and on the sandy terrain without taking any pointless risks. The stage runs through the Nurra along the Alghero and Stintino coastline and features a series of humps mid-way through and towards the end. Public access is via Palmadula or Biancareddu while the end of the stage can be reached from Palmadula.

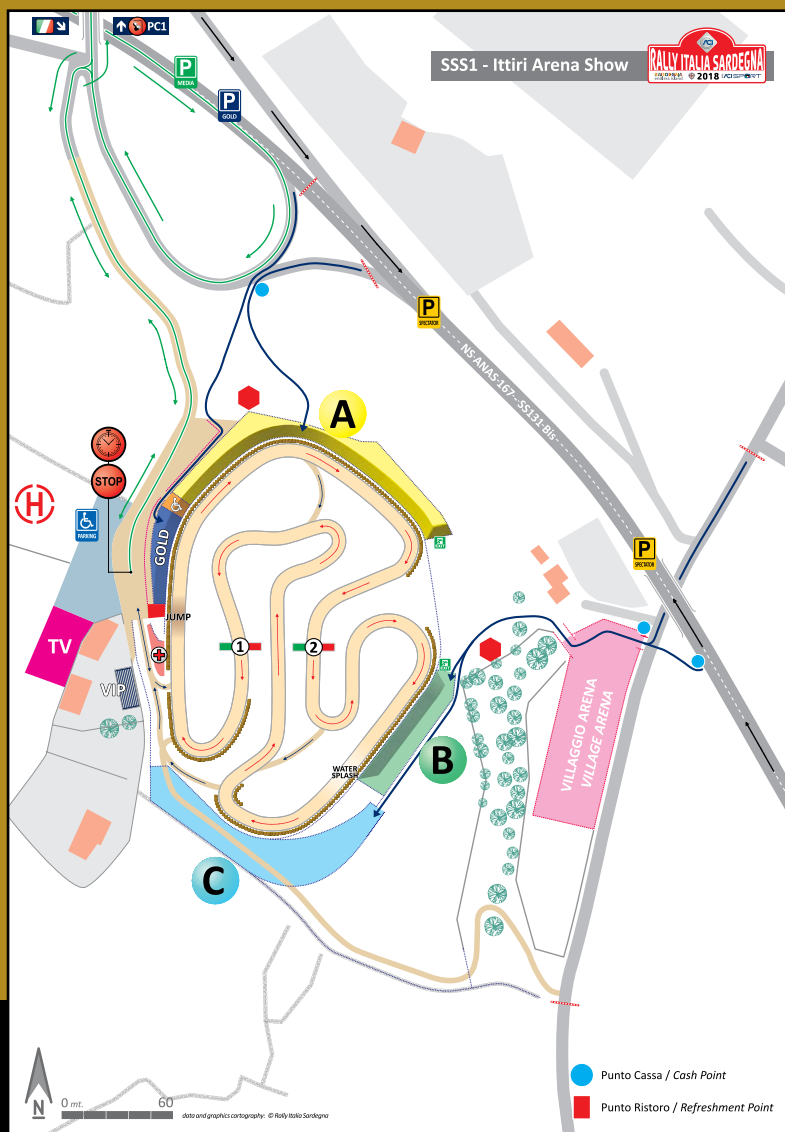
**S.S. 18 and 20 Sassari-Argentiera (6.96 km) 9.38 am and 12.18 pm**

The power stage has been confirmed for the third consecutive year thanks to its beauty. An uneven stretch, characterised by an averagely fast start, followed by a spectacular road with argentiferous lead rocks from the Canaglia mine running along the coast. Spectators won't want to miss the final stretch, with a 1.5 km special section that skirts the coast, accessed via Argentiera end point.

June 10<sup>th</sup> sunday



## DESCRIZIONE DEL PERCORSO RIS - ITTIRI ARENA SHOW



*“Eravamo in tanti, immersi nel sole e nel rumore a sentire vibrare la terra sotto i piedi. Abbiamo annusato l’odore della benzina e della gomma. Abbiamo respirato polvere e trattenuto il fiato vedendoli correre via dietro la curva. Ci saremo anche quest’anno, ancora più dentro, sempre più vicino perché ci siamo divertiti”* questo il mantra che accompagna sin dalla vigilia il RIS2018. Un messaggio che la tappa italiana del WRC vuole lanciare ad ogni appassionato per invitarlo alla spettacolare rassegna internazionale. Alghero sarà infatti, anche per la stagione in corso, una delle location d’eccezione che offriranno il palcoscenico per le migliori vetture disponibili sul panorama rallistico. L’Ittiri Arena sarà la cornice per la prova speciale d’apertura anche per il Rally Italia Sardegna 2018. Lo spettacolo iniziale si svilupperà come di consueto, a partire dalle 18.00 di giovedì 7 giugno, su un percorso complessivo di 2 km con sfide incrociate tra i protagonisti. Le WRC sfrecceranno in sequenza per duelli a ripetizioni al cospetto del pubblico dell’Ittiri Arena, allestita per accogliere fino a circa 11.000 spettatori. Il tratto cronometrato sviluppato ad Ittiri riporta le caratteristiche predominanti dell’intero percorso del rally, con fondo sterrato, ampi traversi, guadi e il salto in prossimità della tribuna che garantiranno una prova speciale ricca di emozioni.

La prevendita per i biglietti della SSS1 “ITTIRI ARENA SHOW” prevede i seguenti prezzi per settore:  
 Settore A e B: 25 euro in prevendita – (30 euro per l’acquisto alla cassa il giorno di gara).  
 Settore C: 20 euro in prevendita – (25 euro per l’acquisto alla cassa il giorno di gara).  
 Under 14: gratuito  
 La vendita dei biglietti è disponibile online sul sito [www.boxoffice.it](http://www.boxoffice.it), oltre diversi punti vendita fisici distribuiti su tutta l’isola sarda (l’elenco dei punti vendita disponibile su [www.boxoffice.it](http://www.boxoffice.it)).

### GOLD PASS

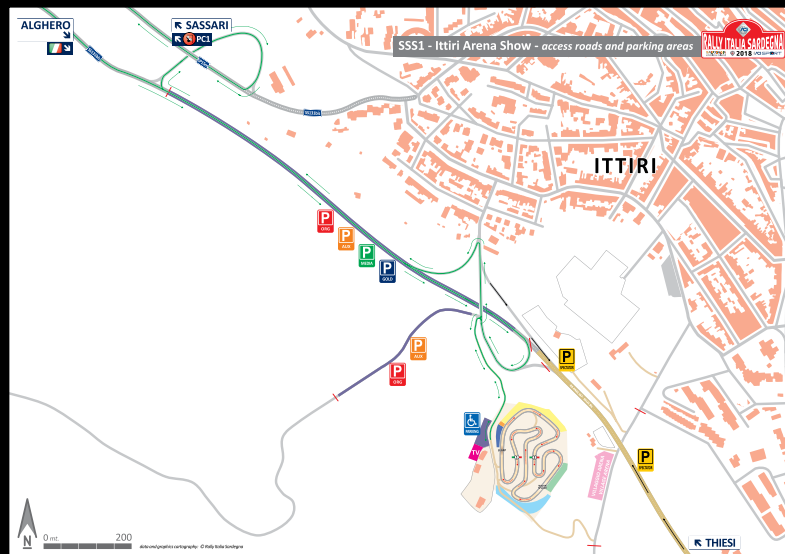
Per chi vorrà invece concedersi l’opportunità di riservare una poltrona esclusiva per l’Ittiri Arena Show rimane accessibile l’acquisto del Gold Pass, il badge esclusivo firmato RIS che permette al portatore l’accesso al parterre dedicato oltre agli altri vantaggi. La vendita è disponibile online oltre che nel Box Office dedicato ad Alghero durante la settimana di gara. Tutte le informazioni, le offerte e le modalità di acquisto per i Gold Pass sono disponibili nella sezione dedicata del sito RIS2018:



[www.goldpass2018.rallyitaliasardegna.com](http://www.goldpass2018.rallyitaliasardegna.com)  
**PACCHETTI ELICOTTERI**

Da quest’anno hai la possibilità di seguire il Rally Italia Sardegna con condizioni ancora più esclusive e privilegiate grazie ai nuovi pacchetti Elicotteri. I pacchetti Elicottero RIS 2018 includono:  
 - trasferimenti rapidi e comodi alle prove speciali  
 - accessi esclusivi in punti panoramici per seguire le prove speciali  
 - supervisione professionale per una maggiore sicurezza  
 - pranzo in un ristorante tipico

Di seguito trovi i dettagli dell’offerta più vantaggiosa. Per richiedere informazioni e acquistare uno dei pacchetti proposti invia una e-mail a [fly@motorsport-italia.com](mailto:fly@motorsport-italia.com)





**MILITARE Chrono Vintage**

Stainless steel case  
Automatic movement  
Swiss Made

3890 €

  
**ANONIMO**

[www.anonimo.com](http://www.anonimo.com)

# È una storia che parte da lontano quella del Rally d'Italia...

*"Indagine su un rally  
al di sopra di ogni sospetto".  
Titola così Autosprint all'alba del  
1970 dopo la prima edizione del Rally  
d'Italia. E sospetti ce ne sono una  
valanga perché le tre Fulvia HF sono  
state sabotate. Zucchero nel serbatoio.  
Vetture ammutolite e veleni  
ovunque.*

1970  
**THÉRIER - CALLEWAERT**  
FRA  
ALPINE RENAULT 1100 1600S  
SANREMO-SESTRIÈRE

1971  
**ANDERSSON - NASCH**  
SWE  
ALPINE RENAULT 1100 1600S  
SANREMO-SESTRIÈRE

1993  
**CUNICO - EVANGELISTI**  
ITA  
FORD ESCORT COSWORTH  
SANREMO

1990-1991  
**AURIOL - OCCELLI**  
FRA  
LANCIA DELTA INTEGRALE 16V  
SANREMO

1992  
**AGHINI - FARNOCCHIA**  
ITA  
LANCIA DELTA HF INTEGRALE  
SANREMO

1994  
**AURIOL - OCCELLI**  
FRA  
TOYOTA CELICA TURBO 4WD  
SANREMO

1995  
**LIATTI - ALESSANDRINI**  
ITA  
SUBARU IMPREZA  
SANREMO

1996  
**C. MCRAE - RINGER**  
GBR  
SUBARU IMPREZA 555  
SANREMO

1997  
**C. MCRAE - GRIST**  
GBR  
SUBARU IMPREZA 555 WRC  
SANREMO



2003  
**LOEB - ELENA**  
FRA-MCO  
CITROËN XSARA WRC  
SANREMO

*Alla  
fine del 2003 il Rallye  
di Sanremo è con lo spallo al muro.  
«Siamo noi l'anello debole della catena»,  
racconta in quei giorni il presidente della  
federazione Gino Macaluso. Si riferisce al  
fatto che tra le cinque gare tutte asfalto che  
fanno parte del Mondiale Sanremo viene dopo  
Montecarlo, Deutschland, Tour de Corse e  
Catalunya. Dei rally citati nessuno  
ha fatto la storia del Mondiale  
all'Italiana. Ma si chiude  
un'epoca.*



2004  
**P. SOLBERG - MILLS**  
NOR-GBR  
SUBARU IMPREZA WRC  
SARDEGNA



2009  
**LATVALA - ANTILA**  
FIN  
FORD FOCUS WRC 2009  
SARDEGNA



2010  
**HANNINEN - MARKKULA**  
FIN  
SKODA FABIA S2000  
SARDEGNA



2011  
**LOEB - ELENA**  
FRA-MCO  
FORD FIESTA WRC  
SARDEGNA



*Ma  
nel frattempo il  
Mondiale all'italiana in  
salsa sarda inizia ad  
afferinarsi e a piacere  
poggiando le sue basi su prove  
speciali su terra con pochi  
eguali nel pianeta*



2007  
**GRÖNHOLM - RAUTIAINEN**  
FIN  
FORD FOCUS WRC  
SARDEGNA



2008  
**LOEB - ELENA**  
FRA-MCO  
CITROËN C4 WRC  
SARDEGNA

Ma  
il Rally d'Italia cresce.

È una gara dura e pura quella che fino al 1972 vede i più grandi del rallyismo internazionale affrontarsi tra Sanremo e il Sestriere. La prima linea di demarcazione è rappresentata dal 1973. Dopo due edizioni come Campionato Europeo Marche (1968 e 1969, vittorie della Ford) e tre come Campionato Internazionale Marche ('70, '71 e '72, successo a Porsche, Alpine e Lancia) la massima serie riservata ai Costruttori assume la titolazione di Mondiale Marche (mentre bisognerà attendere il 1979 prima che venga ufficializzata una equivalente titolazione irdata riservata ai Piloti) e Sanremo diventa l'ombelico del mondo dei rally.



1988-1989  
BIASON - SIVIERO  
ITA  
LANCIA DELTA INTEGRALE  
SANREMO

Nel  
1988 un'altra  
apoteosi. Quella di Miki  
Biasion che proprio a Sanremo si  
laurea per la prima volta campione  
del mondo al volante di una Lancia  
Delta. Orgoglio italiano e tifosi  
impazziti. Ad ottobre quella col  
Sanremo sembra una favola  
che non può finire mai



1998-1999  
MAKINEN - MANNSENMAKI  
FIN  
MITSUBISHI LANCER EVO IV  
SANREMO

2000-2001-2002  
G. PANIZZI - H. PANIZZI  
FRA  
PEUGEOT 206 WRC  
SANREMO



2005-2006  
LOEB - ELENA  
FRA-MCO  
CITROËN XSARA WRC  
SARDEGNA



Servono gli sterrati e gli  
sterrati sono quelli della  
Sardegna, molti dei quali utilizzati  
dal Rally Costa Smeralda, sfida-icona  
dell'isola che in passato non aveva mai na-  
scosto ambizioni irdate... È il 2004 e il Rally  
d'Italia, non senza polemiche, approda in  
Sardegna per costruirsi una nuova casa  
piazandola stabilmente in quel giro  
irdato dal quale il nostro paese non  
è mai mancato.

La  
Sardegna è un vero  
scrigno capace di offrire ogni  
tipo di fondo, meglio se tosto e  
dannatamente impegnativo. Non c'è  
un angolo che non è stato scandagliato  
alla ricerca della perfezione  
rallystica, quella che si sposa alla  
poesia e all'epica dello sport.



2013-2014-2015  
OGIER - INGRASSIA  
FRA  
VOLKSWAGEN POLO R WRC  
SARDEGNA



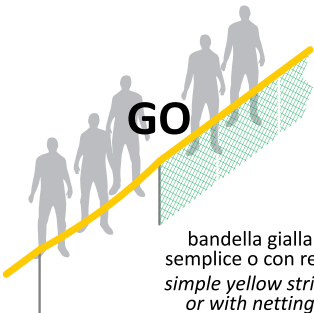
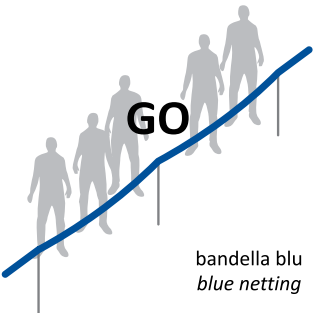
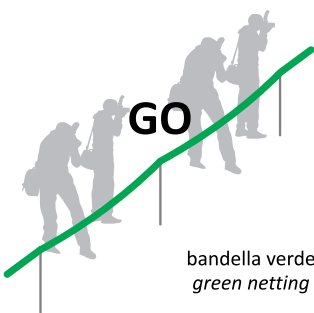
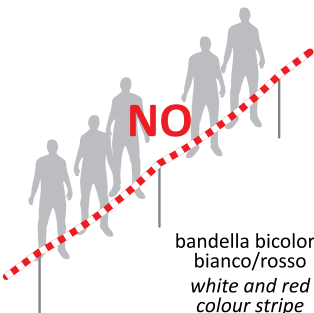

2016  
NEUVILLE - GILSOUL  
BEL  
HYUNDAI NEW GENERATION I20 WRC  
SARDEGNA



2017  
TANAK-JARVEOJA  
EST  
FORD FIESTA WRC  
SARDEGNA

2012  
HIRVONEN - LEHTINEN  
FIN  
CITROËN DS3 WRC  
SARDEGNA

**Indicazioni sicurezza - Safety indications**

Spettatori - Spectators	Gold	Media
 <p><b>GO</b></p> <p>bandella gialla semplice o con rete simple yellow stripe or with netting</p>	 <p><b>GO</b></p> <p>bandella blu blue netting</p>	 <p><b>GO</b></p> <p>bandella verde green netting</p>
Chiusure - Closure		Divieti e comportamenti non consentiti - Prohibitions and notallowed be havious
 <p><b>NO</b></p> <p>bandella bicolore bianco/rosso white and red colour stripe</p>	 <p><b>NO</b></p> <p><b>NO</b></p> <p><b>NO</b></p> <p><b>NO</b></p> <p><b>GO</b></p>	

Rally Italia Sardegna 2018



**SICUREZZA  
UN IMPERATIVO**

**I**l Rally Italia Sardegna è da anni al top per la sicurezza. Ad occuparsene è in primis Tiziano Siviero, ex navigatore due volte campione del mondo, che lavora in questo settore nella prova tricolore del mondiale sin dalla prima edizione svoltasi in Sardegna nel 2004. «Avevamo preso un cartellino giallo qualche anno fa - ha commentato Siviero - e così ci siamo messi d'impegno ed oggi in questo comparto siamo considerati tra i migliori rally del campionato del mondo». Proseguendo Siviero parla di come viene allestito il programma specifico della gara relativo alla sicurezza. «Ovviamente è un lavoro impegnativo ed anche molto lungo e dettagliato. Lo iniziamo diversi mesi prima della corsa con il progetto che riguarda le zone pubblico e quelle relative ai vari accessi ed anche alle zone riservate ai titolari di Gold Pass. Per questo prepariamo dei disegni specifici per commissari di percorso ed allestitori, in modo che sia a tutti ben chiaro il posizionamento di bandelle e rotoballe con le relative distanze. Da qualche anno poi stiamo usando delle reti e non più delle bandelle per segnalare le zone per il pubblico. Le reti verdi sono quelle dietro le quali gli spettatori possono stare, ed hanno sempre una bandella gialla. Per noi il giallo è infatti il posto dove lo spettatore può stare per assistere ad una prova speciale. Sono ben 7 le zone spettatori nella prova di Tula, in media sono invece 4 o 5 per prova speciale i posti dove lo spettatore può scegliere dove posizionarsi nelle varie speciali. In pratica per chi va sulle prove tutto è molto semplice, tutte le altre zone non delimitate con la bandella gialla sono vietate al pubblico. È un sistema molto facile da gestire sia per noi organizzatori che per gli spettatori, da noi a suo tempo ideato ed ora vigente in quasi tutte le prove iridate. Relativamente alla sicurezza per i piloti, posizioniamo sul percorso circa un migliaio di rotoballe posizionate su muretti sporgenti o per evitare le intrusioni laterali come la testa dei guardrail. Un discorso a parte merita invece la super speciale di Ittiri dove le rotoballe sono oltre 400, vista la maggior vicinanza del pubblico al percorso».

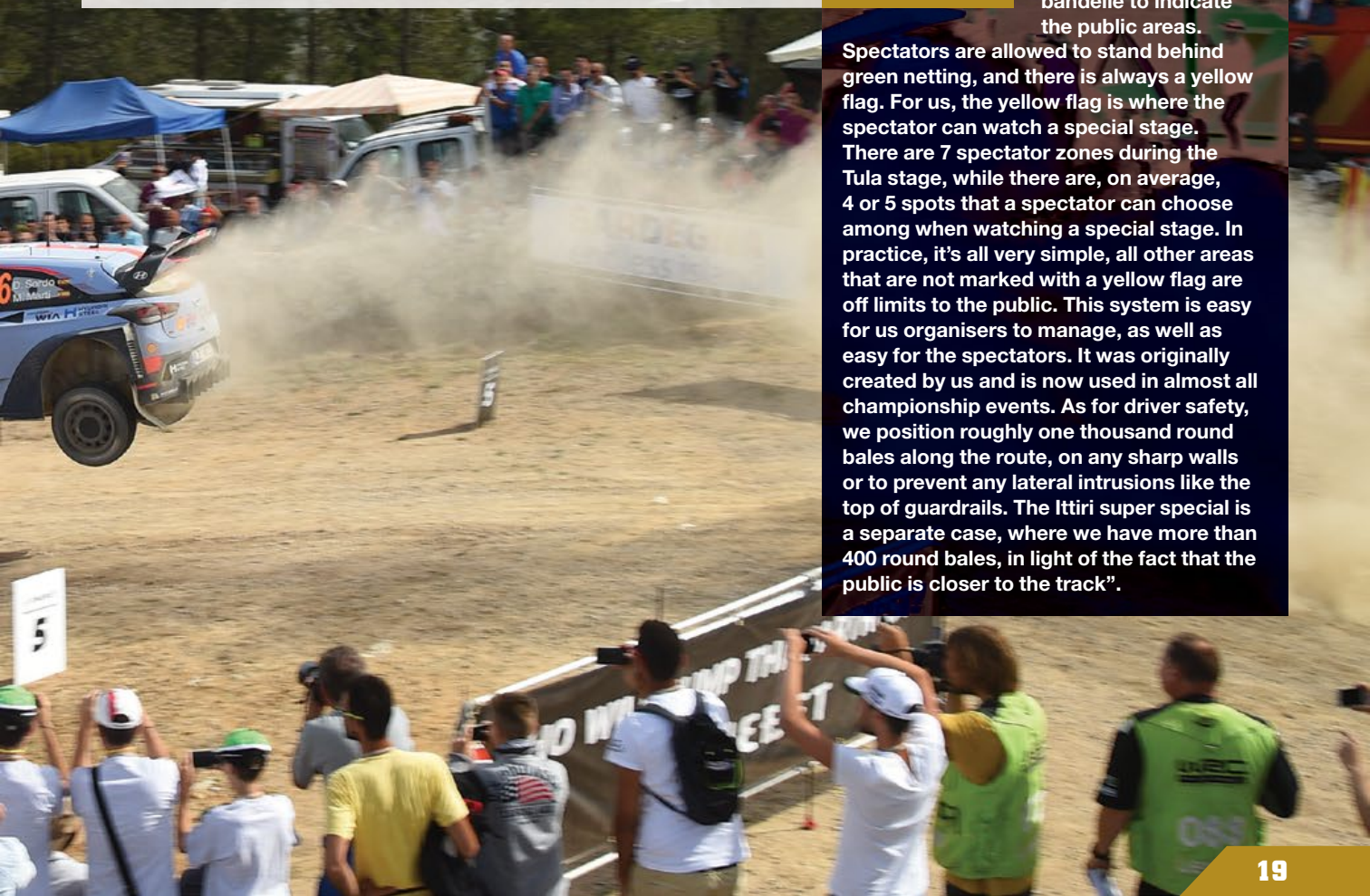
**R**ally Italia Sardegna has long been at the top of its game when it comes to safety. This is primarily the responsibility of Tiziano Siviero, former navigator and two-time world champion who has worked on this aspect of the Italian world championship round ever since the first edition, which took place in Sardinia in 2004. "We received a yellow card a few years ago – comments Siviero – and so we upped our commitment and from this standpoint we are now considered one of the best rallies in the world championship". Siviero continues, talking about how the specific race programme is set up with a view to safety.

"It's a long, hard and complex job of course. We start several months before the race, with a project regarding the public areas and the various access points as well as the zones reserved for Gold Pass holders. We prepare specific designs for the route marshals and staggers, so that the positioning of bandelle and round bales and the relative distances are clear

to everybody. For several years now, we've been using netting rather than bandelle to indicate the public areas.

## SAFETY FIRST

Spectators are allowed to stand behind green netting, and there is always a yellow flag. For us, the yellow flag is where the spectator can watch a special stage. There are 7 spectator zones during the Tula stage, while there are, on average, 4 or 5 spots that a spectator can choose among when watching a special stage. In practice, it's all very simple, all other areas that are not marked with a yellow flag are off limits to the public. This system is easy for us organisers to manage, as well as easy for the spectators. It was originally created by us and is now used in almost all championship events. As for driver safety, we position roughly one thousand round bales along the route, on any sharp walls or to prevent any lateral intrusions like the top of guardrails. The Ittiri super special is a separate case, where we have more than 400 round bales, in light of the fact that the public is closer to the track".



# **COPERTURA MEDIA STRAORDINARIA PER IL RIS 2018**

**RAI E SKY GARANTISCONO  
QUASI SEI ORE DI DIRETTE  
SULL'APPUNTAMENTO TRICOLORE  
CAMPIONATO DEL MONDO RALLY.  
AUTOSPRINT, GAZZETTA DELLO  
SPORT E CORRIERE DELLO SPORT  
GARANTIRANNO INVECE UNA  
CRONACA SCRITTA DI QUANTO  
SUCCEDERÀ IN TERRA DI SARDEGNA**

**I**l Rally Italia Sardegna sarà un grande evento sportivo, ma lo sarà anche dal punto di vista della copertura media e in particolare televisiva. Alla consueta programmazione mondiale garantita dal promotore, anche attraverso il gruppo Fox, si è infatti aggiunta anche quella che sarà data da RAI Sport che dedicherà lunghi collegamenti, con dirette ed approfondimenti, all'appuntamento italiano del WRC. Un ritorno importante per la televisione di stato favorito da una operazione messa a punto da Automobile Club d'Italia che nei mesi scorsi ha avviato una trattativa con i promotori del mondiale, la WRC Promoter GMBH, acquisendo un pacchetto importante all'interno dei diritti televisivi, girandolo poi a RAI Sport per la trasmissione in chiaro. Un accordo storico che consentirà a RAI Sport di mandare in onda in diretta tutte le prove speciali prodotte dalla Wrc, e che riporterà nelle case degli italiani la bellezza ed il fascino unico delle spettacolari immagini del mondiale rally in particolare quelle incastonate nell'incredibile paesaggio della Sardegna. Un impegno importante per la Federazione e per la televisione pubblica che porterà anche alla trasmissione delle altre gare rimanenti del calendario del WRC, con la messa in onda di sintesi per ciascun appuntamento. Al centro dei collegamenti in diretta le prove di Ittiri, quella di Coiluna Loelle, e nella giornata conclusiva i due passaggi sulla prova Sassari Argentera, il secondo dei quali valido come power stage. La copertura media, per quanto riguarda la carta stampata, oltre alla consueta e fondamentale collaborazione con il settimanale Autosprint, sarà completata da sei pagine dedicate all'evento nei giorni 7, 9 e 11. Tre dalla Gazzetta dello Sport e tre dal Corriere dello Sport. In pratica su i due maggiori quotidiani sportivi, sarà possibile seguire l'evento giorno dopo giorno.

## **EXTRAORDINARY MEDIA COVERAGE FOR THE 2018 RIS**

**ITALIAN RAI AND SKY CHANNELS  
GUARANTEE ALMOST SIX HOURS OF  
DIRECT COVERAGE FOR THE ITALIAN  
WORLD RALLY CHAMPIONSHIP ROUND.  
PUBLICATIONS AUTOSPRINT, GAZZETTA  
DELLO SPORT AND CORRIERE DELLO SPORT  
ENSURE WRITTEN COVERAGE OF WHAT IS  
TAKING PLACE ON SARDINIAN SOIL**

**T**he Rally Italia Sardegna will be a great sporting event, also in terms of its media coverage, particularly on television. In addition to the world scheduling guaranteed by the promotor, thanks to the Fox group, there will be coverage by RAI Sport with lengthy broadcasts dedicated to the Italian round of the WRC. An important return for the state channel, facilitated by the recent efforts of the Automobile Club d'Italia that, over the last months, has negotiated with the world championship promoter, WRC Promoter GMBH, to acquire a significant package within the TV rights arena, passing this to RAI Sport. A historic agreement that will allow RAI Sport to broadcast all the special stages of the WRC live, bringing the beauty and unique appeal of the spectacular world rally series images, particularly those set in the incredible Sardinian landscape, back into Italian homes. An important commitment for the Federation and for public television that will also broadcast the remaining races on the WRC calendar with highlights of each event. The live broadcasts will centre around the Ittiri stages, the Coiluna Loelle, and, on the final day, the two Sassari Argentera sections, the second of which is valid as a power stage. The coverage in terms of printed press, in addition to the traditional and fundamental collaboration with weekly magazine Autosprint, will be rounded out with six pages dedicated to the event on the 7, 9 and 11 June, three in the Gazzetta dello Sport and three in the Corriere dello Sport. This essentially means daily coverage across Italy's two biggest sports papers.



## PROGRAMMAZIONE TV

### RAI SPORT

Canale 58 Digitale Terrestre  
228 Piattaforma Sky

#### GIOVEDÌ 7 GIUGNO

DIRETTA PS 1 Ittiri Arena Show ore 18.00

#### VENERDÌ 15 GIUGNO

riassunto gara

#### SABATO 9 GIUGNO

DIRETTA PS 13 Città di Ittiri ore 14.00

DIRETTA PS 14 Coiluna-Loelle ore 16.00

#### DOMENICA 10 GIUGNO

DIRETTA PS 18  
Sassari-Argentiera ore 9.30

DIRETTA PS 20 power stage  
Sassari-Argentiera ore 12

### FOX SPORTS

Canale 204 HD Piattaforma Sky

#### MARTEDÌ 5 GIUGNO

Highlights pre-gara ore 19.00  
(30')

#### GIOVEDÌ 7 GIUGNO

DIRETTA PS 1 Ittiri Arena Show ore 18.00

#### SABATO 9 GIUGNO

DIRETTA PS 13 Città di Ittiri ore 14.00

DIRETTA PS 14 Coiluna-Loelle ore 16.00

#### DOMENICA 10 GIUGNO

DIRETTA PS 18  
Sassari-Argentiera ore 9.30

DIRETTA PS 20 power stage  
Sassari-Argentiera ore 12.00

#### MARTEDÌ 12 GIUGNO

Highlights post-gara ore 19.00  
(60')





# ***IL BRAND RALLY ITALIA-SARDEGNA***

LA CORSA SULL'ISOLA NON  
È SOLTANTO UN AFFARE DI,  
SPORT. SCOPRIAMO PERCHÉ

ANTONIO **TURITTO**

**Q**uindici anni di Motorsport con un obiettivo: contribuire all'internazionalizzazione del brand Regione Sardegna e alla sua promozione nei territori di riferimento turistico, in Europa e Worldwide, come dicono gli inglesi che di questi affari la sanno lunga. Il Rally Italia Sardegna non è stato, e non è, soltanto un affare di sport che si consuma nelle ramblas di Alghero e lungo le prove speciali nel cuore dell'Isola. È stata, e rimane, una formidabile opportunità economica per la Sardegna tant'è che la manifestazione è ritenuta un "Grande Evento" del cartellone regionale dalle amministrazioni pubbliche che si sono alternate a Cagliari ormai dal lontano 2004 e che hanno sostenuto economicamente lo sforzo dell'Automobile Club d'Italia. La diffusione del Brand Regione Sardegna attraverso la comunicazione televisiva, Web, Social Media e Media, il contributo alla destagionalizzazione dei flussi turistici attraverso il posizionamento della gara in un periodo di spalla della stagione (inizio giugno), la creazione di indotto economico sul territorio ospitante e, infine, la recente certificazione dell'ecosostenibilità ambientale della gara sono stati gli interventi messi in atto nel corso di quindici anni di attività con una serie di azioni a supporto degli obiettivi, come, ad esempio, la definizione di un percorso ad alto tasso di spettacolarità (la Power Stage sul mare, salti e guadi nelle foreste interne) oppure l'acquisizione del diritto di distribuzione televisiva sul mercato italiano e l'avvio della piantumazione in applicazione del Protocollo di Kyoto e della raccolta differenziata, che nel 2017, si è attestata al 28 per cento.

Il Rally Italia Sardegna è così diventato un prodotto turistico ad alto valore aggiunto che contribuisce ad accentuare la credibilità e la notorietà della Sardegna nel mondo grazie, per esempio, ai piloti (20 distinte nazionalità nel 2018) che, autentici pubblici di riferimento, hanno scelto i resort sardi quali sede delle vacanze dopo la prima parte della stagione rallistica e in attesa della ripresa al Neste in Finlandia. Ma è anche diventato un vettore di produzione di indotto economico grazie alla presenza di spettatori provenienti, in particolare, dalle Nazioni del Centro e Nord Europa, che nel 2017, insieme al pubblico italiano e locale – in totale quasi centomila persone – hanno creato un indotto superiore a 15 milioni di euro nella settimana abbinando Motorsport e vacanze al mare.

**F**ifteen years of motorsport with just one goal: to contribute to the internationalisation of the Region of Sardinia and its promotion across European and global tourist markets. Rally Italia Sardegna has never been and is not simply a sports event that plays out on the ramblas of Alghero with special stages across the heart of the island. It has been and it remains a formidable economic opportunity for Sardinia, the event deemed a "Great Event" on the regional calendar by the various public administrations in office in Cagliari since 2004 and that have financially supported the efforts of the Automobile Club d'Italia.

The spread of the Region of Sardinia's brand thanks to communications via television, web, social media and traditional media, the contribution to deseasonalising tourist flow with the positioning of races between seasons (early June), the creation of economic spin-off in the hosting region and, lastly, the recent eco-sustainable certification of the race are all factors that have contributed over the last fifteen years to the achievement of various goals: the definition of a truly spectacular round (the Power Stage along the coast, jumps and fords in the inland forests),

the acquisition of Italian TV distribution rights, and a tree planting initiative, with the application of the Kyoto Protocol and differentiated waste which, in 2017, was at 28%.

Rally Italia Sardegna has thus become a high-value tourist product that contributes to accentuating the credibility and notoriety of Sardinia across the world thanks, for example, to drivers (20 different nationalities in 2018) who - real personalities in their own right - have chosen the Sardinian resorts as a base for holidays after the first part of the rallying season and prior to the Neste round in Finland. But it has also become an income generator thanks to the presence of spectators who come particularly from central and northern European countries and who, in 2017, along with the Italian and local public – a total of almost 100,000 people – generated spin-off of more than 15 million Euro during the week, combining motorsport with a beach holiday.

## **THE ITALY-SARDINIA RALLY BRAND**

**THE ISLAND RACE IS NOT JUST  
ABOUT SPORT. WE FIND OUT WHY**

# GIRO DI BOA IN TERRA SARDA

**L** campionato del mondo rally si avvia al giro di boa che avverrà proprio in Sardegna, con la settima prova stagionale. Rispetto allo scorso anno stavolta c'è una situazione di minor equilibrio, con un campionato però molto combattuto dove la lotta tra i piloti è ristretta a Ogier e Neuville, con il francese già a quota tre successi contro i due del belga, con Tanak vincitore in Argentina in veste di outsider. Il pilota della squadra coreana con il trionfo portoghese è passato ora di nuovo saldamente in testa al mondiale piloti, dove guida con un vantaggio di 19 punti su Ogier e di ben 47 lunghezze su Tanak. Un buon margine, ma ancora ovviamente, i giochi sono apertissimi. Stesso copione nel mondiale marche, dove Hyundai e Ford MSport dominano davanti alla Toyota. La squadra di Michel Nandan vanta un vantaggio su quella di Malcolm Wilson di 13 punti, mentre il team capitanato da Mäkinen segue più indietro staccato con un gap di 35 lunghezze. Un po' in ombra invece in questo 2018 è apparsa la Citroen, che ha brillato solo in Svezia e Messico dove Breen e Meeke hanno chiuso al secondo posto, mentre la presenza di Loeb in Messico e Corsica non ha sortito gli effetti sperati per vari e sfortunati motivi. La novità di questo mondiale è che sta diventando sempre più oggetto di ricorsi da parte dei team sulle decisioni prese dal direttore di gara o dal collegio dei commissari sportivi. L'abbiamo visto in Messico dove una penalizzazione di 10" ha tolto a Ogier i 4 punti conquistati nella power stage per aver urtato due chicane, ed ora in Portogallo dove la medesima penalità è stata inflitta a Sordo e Lappi cambiando la classifica finale. Niente paura, è successo anche in passato tra Lancia e Peugeot e tra Ford e Citroen. È il sintomo del fatto che anche pochi punti potrebbero diventare decisivi alla fine per vincere il titolo. Adesso vedremo in Sardegna cosa succederà. Ad Alghero ci attende una gara incerta e appassionante, dove sia Ogier che Tanak cercheranno un pronto riscatto su Neuville dopo la loro *débâcle* portoghese.

**T**he world rally championship approaches the mid-way point with the Sardinia round, the seventh of the season. With respect to last year, the situation is

less balanced this time around, though the battle is still hard-fought, coming down to a fight between Ogier and Neuville, the Frenchman having three wins to the Belgian's two, with Tanak winning in Argentina as an outsider. With the win in Portugal, the Korean team's driver now moves back into the drivers' championship lead, with a 19-point advantage over Ogier, 47 points ahead of Tanak. A good margin but the series is still wide open of course. The same goes for the manufacturers' championship, where Hyundai and Ford MSport dominate ahead of Toyota. Michel Nandan's team holds a 13-point lead over that of Malcolm Wilson, while the team headed up by Mäkinen lies 35 points behind.

So far this season, Citroen appears a little off the pace, only really shining in Sweden and Mexico, where Breen and Meeke finished in second place, while Loeb's presence in













## SARDINIA THE HALFWAY MARK

Mexico and Corsica failed to have the desired effect for a number of unlucky reasons. This year's series is marked by the fact that teams continue to appeal decisions taken by the race director and sports commissioners association. We saw this in Mexico when a 10" penalty saw Ogier lose the 4 points scored during the power stage for having hit two chicanes, and more recently in Portugal where the same penalty was handed to Sordo and Lappi, changing the final result. Nothing to worry about though, the same has happened in the past between Lancia and Peugeot and Ford and Citroen. It is a symptom of the fact that even a couple of points might make the difference when it comes to winning the title. Now we'll see what happens in Sardinia. We are in for an uncertain and thrilling Alghero race, in which both Ogier and Tanak will be looking to catch Neuville after their Portuguese *débâcle*.





## CAMPIONATO CHAMPIONSHIP

	1. THIERRY <b>NEUVILLE</b>	<b>119</b>
	2. SEBASTIEN <b>OGIER</b>	<b>100</b>
	3. OTT <b>TANAK</b>	<b>72</b>
	4. DANI <b>SORDO</b>	<b>60</b>
	5. ESAPEKKA <b>LAPPI</b>	<b>55</b>
	6. ANDREAS <b>MIKKELSEN</b>	<b>54</b>
	7. ELFYN <b>EVANS</b>	<b>45</b>
	8. KRIS <b>MEEKE</b>	<b>43</b>
	9. JARI-MATTI <b>LATVALA</b>	<b>31</b>
	10. CRAIG <b>BREEN</b>	<b>26</b>
	11. TEEMU <b>SUNINEN</b>	<b>23</b>
	12. MADS <b>OSTBERG</b>	<b>16</b>
	13. SEBASTIEN <b>LOEB</b>	<b>15</b>
	14. PONTUS <b>TIDEMAND</b>	<b>11</b>
	15. HAYDEN <b>PADDON</b>	<b>10</b>



Il mondiale 2018 inizia con la quinta vittoria di Ogier a Montecarlo, dopo una corsa dominata dalla prima all'ultima speciale dal pilota francese, sulle strade di casa nel dipartimento delle Hautes Alpes e poi sugli asfalti delle Alpi Marittime. Alle sue spalle ottima prova delle Toyota, seconda e terza con Tanak e Latvala.

## MONTECARLO

1. **OGIER** 4.18'55"5
2. **TANAK** 58"3
3. **LATVALA** 1'52"0

The 2018 championship began with a fifth win for Ogier at Montecarlo. The Frenchman dominated the race from the first to the last special stage, on home turf in the Hautes-Alpes department and then on the asphalt of the Alpi Maritime. Toyota ran a strong race behind him, finishing second and third with Tanak and Latvala.



Neuville risponde prontamente ad Ogier e vince sulla Hyundai i20 con autorità la ghiacciata prova svedese davanti a Breen e Mikkelesen. Ogier, rallentato dal fatto di partire in testa nelle prime due tappe, porta a casa stavolta solo i 4 punti della power stage, e così Neuville si porta in testa al mondiale grazie ai 27 punti ottenuti a Torsby, con un margine di 10 lunghezze su Ogier.

## SWEDEN

1. **NEUVILLE** 2.52'13"1
2. **BREEN** 19"8
3. **MIKKELSEN** 28"3

Neuville wasted no time in responding to Ogier, winning the icy Swedish stage in convincing fashion aboard the Hyundai i20, ahead of Breen and Mikkelesen. Ogier, slowed by the fact he started first in the first two stages, only brought home 4 points in the power stage, allowing Neuville to move into the championship lead thanks to the 27 points he scored at Torsby, for a 10-point lead over Ogier.



Ogier si riscatta subito vincendo con la Fiesta in Messico davanti a Meeke e Sordo, passando di nuovo in testa al mondiale. A Guanajuato però i commissari sportivi hanno penalizzato a fine gara il francese di 10" per non aver superato correttamente l'ultima chicane della power stage. Una penalità pesante, perché ha sancito la perdita di 4 punti in classifica, visto che il pilota della Ford aveva chiuso al secondo posto la speciale conclusiva.

## MEXICO

1. **OGIER** 3.54'08"0
2. **SORDO** 1'03"6
3. **MEEKE** 1'19"2

Ogier fought back, winning at the wheel of the Fiesta ahead of Meeke and Sordo, and moving back into the championship lead. At Guanajuato though, the sports commissioners penalised the Frenchman by 10" at the end of the race for not having correctly completed the final chicane in the power stage. A heavy penalty, because it led to a 4-point loss in the standings, considering that the Ford driver closed the conclusive special in second place.



Terzo successo stagionale per Ogier e Ingrassia primi anche in Corsica, dopo una gara in cui il cinque volte campione del mondo ha controllato all'inizio la corsa con autorità, e poi nella seconda e terza tappa ha pensato solo ad amministrare il suo vantaggio sui suoi avversari. In primis sulla Toyota dello scatenato Tanak e poi sulla Hyundai di Neuville che hanno chiuso sul secondo e terzo gradino del podio.



## TOUR DE CORSE

1. **OGIER** 3.26'52"7
2. **TANAK** 36"1
3. **NEUVILLE** 1'07"5



Ott Tanak ha rotto sulla Toyota Yaris l'egemonia di Ogier e Neuville aggiudicandosi con pieno merito la trasferta argentina. Una supremazia schiacciante quella del pilota estone, vincitore di ben 10 delle 18 speciali in programma, mentre alle sue spalle si sono piazzati Neuville e Sordo, con il pilota belga che si è aggiudicato la power stage di El Condor con un vantaggio di soli 4 decimi su Ogier, che ha chiuso la sua gara solo quarto.

## ARGENTINA

1. **TANAK** 3.43'28"9
2. **NEUVILLE** 37"7
3. **SORDO** 1'15"7



Con una gara perfetta Thierry Neuville ha fatto il pieno in Portogallo, vincendo alla grande e marcando in classifica ben 29 punti contro gli zero fatti segnare a Matosinhos da Sébastien Ogier e Ott Tanak. Neuville è così tornato saldamente in testa al mondiale piloti, il pilota belga dopo il trionfo nella corsa lusitana guida ora il campionato con 19 punti su Ogier e ben 47 lunghezze su Tanak. Davvero un bel vantaggio.

## PORTUGAL

1. **NEUVILLE** 3.49'46"6
2. **EVANS** 40"0
3. **SUNINEN** 47"3

The third win of the season for Ogier and Ingrassia, first again in Corsica after a race in which the five-time world champion carefully controlled the first part of the race before managing his lead in the second and third stages, keeping a hungry Tanak, in the Toyota, and Neuville, in the Hyundai, firmly behind him, the pair crossing the line second and third respectively

Driving the Toyota Yaris, Ott Tanak interrupted Ogier and Neuville's winning streak, scoring a very well-deserved victory in Argentina. The Estonian driver reigned supreme, winning 10 of the 18 special stages, while Neuville and Sordo closed behind him, the Belgian driver having won the El Condor power stage by just 4 tenths over Ogier, who concluded his race in fourth place.

Running a perfect race, Thierry Neuville got the job done in Portugal, winning the race and scoring 29 points to the zeros scored at Matosinhos by both Sébastien Ogier and Ott Tanak. Neuville now leads the way in the drivers' standings, 19 points ahead of Ogier and 47 ahead of Tanak. A significant advantage.

# ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

NR.	ENTRANT	DRIVER / CO-DRIVER	NAT.	CAR	CL/GR	PRIORITY	ELIGIBILITY
1	M-Sport Ford World Rally Team	<b>Ogier-Ingrassia</b>	Fra-Fra	Ford Fiesta Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
2	M-Sport Ford World Rally Team	<b>Evans-Barritt</b>	Gbr-Gbr	Ford Fiesta Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
3	M-Sport Ford World Rally Team	<b>Suninen-Markkula</b>	Fin-Fin	Ford Fiesta Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
4	Hyundai Motorsport	<b>Mikkelsen-Jaeger-Synnevaag</b>	Nor-Nor	Hyundai I20 Coupe Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
5	Hyundai Motorsport	<b>Neuville-Gilsoul</b>	Bel-Bel	Hyundai I20 Coupe Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
6	Hyundai Motorsport	<b>Paddon-Marshall</b>	Nzl-Gbr	Hyundai I20 Coupe Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
7	Toyota Gazoo Racing Wrt	<b>Latvala-Anttila</b>	Fin-Fin	Toyota Yaris Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
8	Toyota Gazoo Racing Wrt	<b>Tanak-Jarveoia</b>	Est-Est	Toyota Yaris Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
9	Toyota Gazoo Racing Wrt	<b>Lappi-Ferm</b>	Fin-Fin	Toyota Yaris Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
10	Citroen Total Abu Dhabi Wrt	<b>Meeke-Nagle</b>	Gbr-Irl	Citroen C3 Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
11	Citroen Total Abu Dhabi Wrt	<b>Breen-Martin Scott</b>	Irl-Gbr	Citroen C3 Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
12	Citroen Total Abu Dhabi Wrt	<b>Ostberg-Eriksen</b>	Nor-Nor	Citroen C3 Wrc	Rc1 Wrc	P1	M
21	Mp-Sports	<b>Prokop-Tomanek</b>	Cze-Cze	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc		
22	Yazeed Racing	<b>Al Rajhi-Orr</b>	Sau-Gbr	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc		
23	Piano	<b>Piano-Pergola</b>	Fra-Fra	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc		
24	Cyrille Feraud	<b>Feraud-Duchemin</b>	Fra-Fra	Citroen Ds3 Wrc	Rc1 Wrc		
31	Skoda Motorsport	<b>Kopecky-Dresler</b>	Cze-Cze	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
32	Tommi Makinen Racing	<b>Katsuta-Salminen</b>	Jpn-Fin	Ford Fiesta R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
33	Skoda Motorsport	<b>Veiby-Skjaermoen</b>	Nor-Nor	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
34	Aci Team Italia Wrc	<b>Andolfi-Scattolin</b>	Ita-Ita	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
35	Printsport	<b>Pieniazek-Mazur</b>	Pol-Pol	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
36	Brc Racing Team	<b>Loubet-Landais</b>	Fra-Fra	Hyundai Ng I20 R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
37	Tommi Makinen Racing	<b>Arai-Lehtinen</b>	Jpn-Fin	Ford Fiesta R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
38	Citroen Total	<b>Lefebvre-Moreau</b>	Fra-Fra	Citroen C3 R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
39	Nicolas Ciamin	<b>Ciamin-De La Haye</b>	Fra-Fra	Hyundai I20 R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
40	Motorsport Italia Srl	<b>Guerra-Rozada</b>	Mex-Esp	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
41	Citroen Total	<b>Tempestini-Itu</b>	Rou-Rou	Citroen C3 R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
42	Lotos Rally Team	<b>Kajetanowicz-Szczepaniak</b>	Pol-Pol	Ford Fiesta R5	Rc2 R5	P2	Wrc2
61	Equipe De France	<b>Franceschi-Courbon</b>	Fra-Fra	Ford Fiesta R2	Rc4 R2	P3	Wrc3
62	Enrico Brazzoli	<b>Brazzoli-Beltrame</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4 R2	P3	Wrc3
63	Taisko Lario	<b>Lario-Hamalainen</b>	Fin-Fin	Peugeot 208 R2	Rc4 R2	P3	Wrc3
64	Louise Cook	<b>Cook-Davis</b>	Gbr-Gbr	Ford Fiesta R2	Rc4 R2	P3	Wrc3
81	Giuseppe Dettori	<b>Dettori-Pisano</b>	Ita-Ita	Skoda Fabia R5	Rc2 R5		
82	Kees Burger	<b>Burger-Van Der Marel</b>	Nld-Aus	Skoda Fabia R5	Rc2 R5		
83	Giovanni Bitti	<b>Bitti-Cottu</b>	Ita-Ita	Ford Fiesta R5	Rc2 R5		
84	Andrea Dalmazzini	<b>Dalmazzini-Ciucci</b>	Ita-Ita	Ford Fiesta R5	Rc2 R5		
85	Taif Motorsport	<b>Shaymiev-Tsvetkov</b>	Rus-Rus	Ford Fiesta R5	Rc2 R5		
86	Team Mrf Tyres	<b>Gill-Macneall Glenn</b>	Ind-Aus	Ford Fiesta R5	Rc2 R5		
87	Costel Casuneanu	<b>Casuneanu-Poenaru</b>	Rom-Rom	Skoda Fabia R5	Rc2 R5		
88	Francesco Marrone	<b>Marrone-Fresu</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 T16	Rc2 R5		
89	Fabrizio Arengi Bentivoglio	<b>Arengi Bentivoglio-Salis</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 T16	Rc2 R5		
90	Giuseppe Pozzo	<b>Pozzo-Mele</b>	Ita-Ita	Subaru Impreza Wrx Sti	Rc2 Nr4		
91	Giovanni Di Luigi	<b>Di Luigi-Diodato</b>	Ita-Ita	Abarth 500 R3t	Rc3 R3t		
92	Andrea Nori	<b>Nori-Peruzzi</b>	Ita-Ita	Abarth 500 R3t	Rc3 R3t		
93	Gianluca Leoni	<b>Leoni-Arca</b>	Ita-Ita	Renault Twingo R2	Rc4 R2		
94	Tommaso Ciuffi	<b>Ciuffi-Gonella</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4 R2		
95	Carlo Covi	<b>Covi-Campesan</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4 R2		
96	Giovanni Martinez	<b>Martinez-Demontis</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4 R2		
97	Sebastiano Ciato	<b>Ciato-Zanchetta</b>	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4 R2		
98	Raffaele Donadio	<b>Donadio-Barbaro</b>	Ita-Ita	Citroen Ds3 R1	Rc5 R1		

# WRC+ ALL LIVE

	07:00 am	08:00 am	09:00 am	10:00 am	11:00 am	12:00 pm	13:00 pm	14:00 pm	15:00 pm	16:00 pm	17:00 pm
<b>LIVE</b>											
<b>6 CT Thursday</b>	TV Studio 07:00 - 08:00	Shakedown 08:00 - 11:00			TV Studio 11:00 - 12:00	Meet the Crews 12:00 - 13:00	TV Studi 13:00 - 13:30	Press Conference 13:30 - 14:30	TV Studi 14:30 - 15:00	Ceremonial Start 15:00 - 16:00	TV Studio 16:00 - 17:00
<b>7 CT Friday</b>	TV Studio 07:00 - 08:00	SS3 Sweet Lamb 08:00 - 11:00			TV Studio NOW LIVE 11:00 - 12:00	Service 12:00 - 13:00	TV Studi 13:00 - 13:30	SS4 Hafren 13:30 - 14:30	TV Studi 14:30 - 15:00	SS5 Myherin 15:00 - 16:00	TV Studio 16:00 - 17:00
<b>8 CT Saturday</b>	TV Studio 07:00 - 08:00	SS12 Cholmondeley Castle 08:00 - 11:00			TV Studio 11:00 - 12:00	Service 12:00 - 13:00	TV Studi 13:00 - 13:30	SS13 Dyfi 13:30 - 14:30	TV Studi 14:30 - 15:00	SS14 Alwen 15:00 - 16:00	TV Studio 16:00 - 17:00
<b>9 CT Sunday</b>	TV Studio 07:00 - 08:00	SS20 Gartheiniog 08:00 - 11:00			TV Studio 11:00 - 12:00	SS21 Brenig Power Stage 12:00 - 13:30		Ceremonial Podium 13:30 - 14:30	TV Studi 14:30 - 15:00	Press Conference 15:00 - 16:00	TV Studio 16:00 - 17:00

## LIVESTREAM

Watch every Stage of every Rally live and on-demand including live TV Studio from the Service Park

## ALL STAGES. ALL LIVE



START YOUR FREE TRIAL NOW

[www.wrcplus.com](http://www.wrcplus.com)

**“IL TUO ATTEGGIAMENTO FA LA DIFFERENZA”**

**“L'AMBIENTE TE NE SARÀ GRATO”**

**“YOU CAN MAKE THE DIFFERENCE”**

**“ENVIRONMENT WILL BE GRATEFUL”**



**Bevi** acqua in bottiglie riutilizzabili

**Drink** water in reusable bottles



**Smaltisci** i rifiuti, in modo “differenziato”,  
utilizzando i contenitori appropriati

**Dispose** of the waste separately  
in the appropriate containers



**Previene** gli incendi fai attenzione  
a buttare le cicche di sigarette

**Prevent** fires. Dispose of cigarettes  
in place where they cannot be a source of ignition



**Consulta** il materiale disponibile on-line, evita la  
stampa di fogli di carta, usa solo carta riciclata.

**Documents** available online  
Avoid printing as much as possible



**PROGRESS TOWARDS  
EXCELLENCE**  
**SUSTAINABILITY**

# TODAY 3,500 PEOPLE WILL DIE ON THE ROAD

**BUCKLE UP**

FERNANDO ALONSO  
TWO-TIME FIA FORMULA  
ONE WORLD CHAMPION



*Fernando Alonso*

**USE  
A CHILD  
SAFETY  
SEAT**

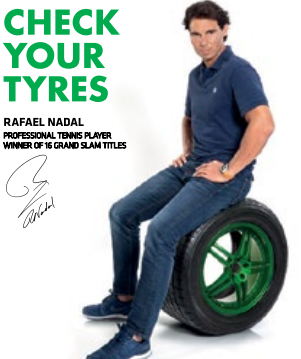
MICHELLE YEOH  
ACTRESS, PRODUCER AND  
UNEP GOODWILL AMBASSADOR



*Michelle Yeoh*

**CHECK  
YOUR  
TYRES**


RAFAEL NADAL  
PROFESSIONAL TENNIS PLAYER  
WINNER OF 16 GRAND SLAM TITLES



*Rafael Nadal*

**OBEY THE  
SPEED LIMIT**


YOHAN BLAKE  
4 X 100M OLYMPIC AND WORLD  
CHAMPION AND 100M WORLD CHAMPION



*Yohan Blake*

**DON'T TEXT  
AND DRIVE**

PHARRELL WILLIAMS  
SINGER, SONGWRITER AND RECORD PRODUCER



*Pharrell Williams*

**LOOK  
BEFORE  
CROSSING**

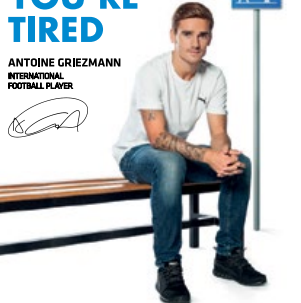
FELIPE MASSA  
FORMER FIA FORMULA ONE RACING DRIVER



*Felipe Massa*

**STOP WHEN  
YOU'RE  
TIRED**


ANTOINE GRIEZMANN  
INTERNATIONAL  
FOOTBALL PLAYER



*Antoine Griezmann*

**MAKE ROAD  
SAFETY A  
PRIORITY**

ANNE HIDALGO  
MAYOR OF PARIS AND CHAIR OF C40



*Anne Hidalgo*

**ALWAYS PAY  
ATTENTION**

VANESSA LOW  
LONG JUMP PARALYMPIC CHAMPION



*Vanessa Low*

**STAY  
BRIGHT**


HAILE GEBRSELASSIE  
LONG DISTANCE RUNNING  
OLYMPIC AND WORLD CHAMPION



*Haile Gebrselassie*

**CHECK YOUR  
VISION**


MICHAEL FASSBENDER



*Michael Fassbender*

**DON'T LET YOUR  
FRIENDS DRIVE  
DRUNK**


WAYDE VAN NIEKERK  
400M OLYMPIC AND  
WORLD CHAMPION



*Wayde van Niekerk*

**WEAR  
A HELMET**

MARC MÁRQUEZ  
FOUR-TIME MOTOGP  
WORLD CHAMPION



*Marc Márquez*

**NEVER DRINK  
AND DRIVE**

NICO ROSBERG  
2016 FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPION



*Nico Rosberg*

SUPPORT THE FIA'S MANIFESTO  
FOR GLOBAL ROAD SAFETY AT:

**FIA.COM**

**#3500LIVES**

