

DA NON PERDERE GILLES VILLENEUVE DA COLLEZIONE IN EDICOLA DAL 18 LUGLIO

Aut. Min. 6/50.000 - BE 6.000 - € 5,50  
Mc, CÔTE D'AZUR 5,60 - € 5,50  
PELOTTI 7,00 - € 6,50  
CH 6/1770 CHF - CH 6,00 - CHF - USA 9,95

# AUTO SPRI NT

n. 29

Anno LVI Settimanale 18-24 luglio 2017

3 Euro (Italy only)

GETTY IMAGES



GP GRAN BRETAGNA

# VUOTO PNEUMATICO

Doppietta Mercedes a Silverstone e Mondiale Piloti completamente riaperto. Raikkonen è 3°, Vettel 7° entrambi attardati da due forature.

Hamilton va a -1 da Sebastian

Dopo 10 appuntamenti si è spezzato l'equilibrio?



Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 352/2003 (conv. in L. 46/2004 art. 1, c. 2) DDB Bologna

SUTTON-IMAGES.COM





PETRONAS



# PETRONAS SYNTIUM

FIGHTS EXCESSIVE  
ENGINE HEAT

**PETRONAS Syntium con tecnologia °CoolTech™**  
Per esaltare le prestazioni del motore anche  
in condizioni estreme.

Per saperne di più, visitate il sito [www.pli-petronas.com/petronas-syntium](http://www.pli-petronas.com/petronas-syntium)



Oil Developed For



**AMG**  
**PETRONAS**  
MOTORSPORT

[www.pli-petronas.com](http://www.pli-petronas.com)

**Trovi SYNTIUM presso la tua Officina PETRONAS più vicina**

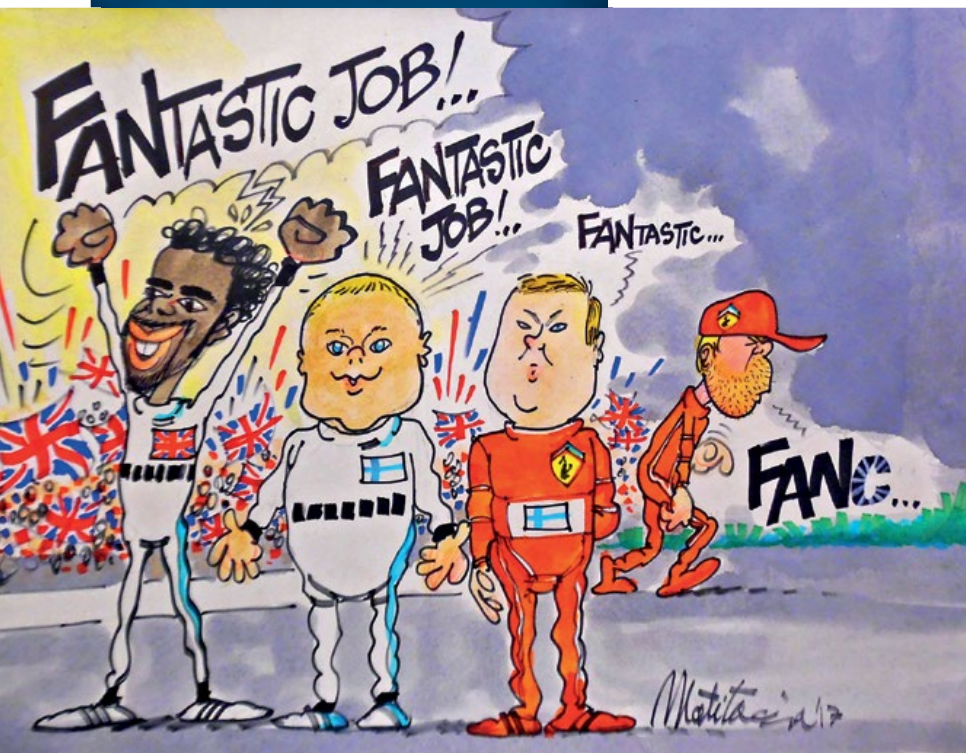


## Mercedes doppietta con i piedi per terra

**È successo.** Dopo 10 Gp, a metà stagione esatta, la Mercedes è tornata padrona assoluta della scena in F1. L'uno-due Hamilton-Bottas, che ha fatto schizzare la Casa della Stella a più 55 dalla Ferrari e portato a meno uno da Vettel un Lewis formato lunare nella corsa al titolo Piloti, è un segnale fortissimo a un campionato che dall'Ungheria s'infilerà in una sorta di girone di ritorno. Le due forature che hanno mandato in fumo diversi sogni e alcuni punti in più, hanno invece infilato la Rossa in un pomeriggio da girone dantesco. Che fosse un Gp piuttosto scomodo a Maranello lo avevano messo in conto su una pista dove conta più l'efficienza del carico. Era chiaramente una corsa dove limitare i danni quella a Silverstone dove le gioie in Rosso si contano sempre col contagocce. E che sarebbe stato un pomeriggio quasi d'inferno per il Cavallino lo si è capito immediatamente al via quando i freni sulla vettura di Vettel hanno preso fuoco. Arrivabene ha scosso la testa e poche cose da quel punto in avanti sono andate per il verso giusto. È finita con un terzo posto ripreso per i capelli da uno splendido

Raikkonen (magistralmente secondo fino alla foratura) e un settimo posto da parte di Vettel anche lui azzoppato dall'anteriore sinistra. «Anche se i motivi sono evidenti, lamentarsi per aver perso un secondo e un quarto posto non è da Ferrari. Oggi abbiamo perduto molti punti sia nella classifica Costruttori che in quella Piloti, questa è la realtà. Da qui bisogna partire e migliorare rapidamente, con umiltà e determinazione», ha sottolineato Maurizio Arrivabene. «Dobbiamo restare con i piedi per terra», ha spiegato Toto Wolff prendendo a prestito la frase-mantra tanto cara al team principal di Maranello. E ha aggiunto: «Dominio Mercedes come negli anni scorsi? Qui a Silverstone sì, però rimaniamo consapevoli che si tratta di un weekend a sé, la Ferrari ha dimostrato di essere forte e in questa occasione è stata anche molto sfortunata». Cose da mettere in conto nell'arco di una stagione. L'importante, adesso, è che non si afflosci come quelle due gomme esplose nel finale anche l'equilibrio di un campionato che finora ha fatto dell'incertezza la sua arma di forza...

### domenicaserre



#### FORMULA UNO

- 10 GP G.BRETAGNA COMMENTO
- 16 GP G.BRETAGNA LA DEBACLE
- 20 GP G.BRETAGNA OSCAR
- 24 GP G.BRETAGNA BOTTAS
- 25 GP G.BRETAGNA VERSTAPPEN
- 26 GP G.BRETAGNA TORO ROSSO
- 27 GP G.BRETAGNA GIOVINAZZI
- 28 GP G.BRETAGNA HULKENBERG
- 29 GP G.BRETAGNA ABITEBOUL
- 30 GP G.BRETAGNA LA TECNICA
- 32 GP G.BRETAGNA PUNTO TECNICO
- 34 GP G.BRETAGNA VISTO CON MAZZOLA
- 36 GP G.BRETAGNA IL TABELLONE

#### VELOCITÀ

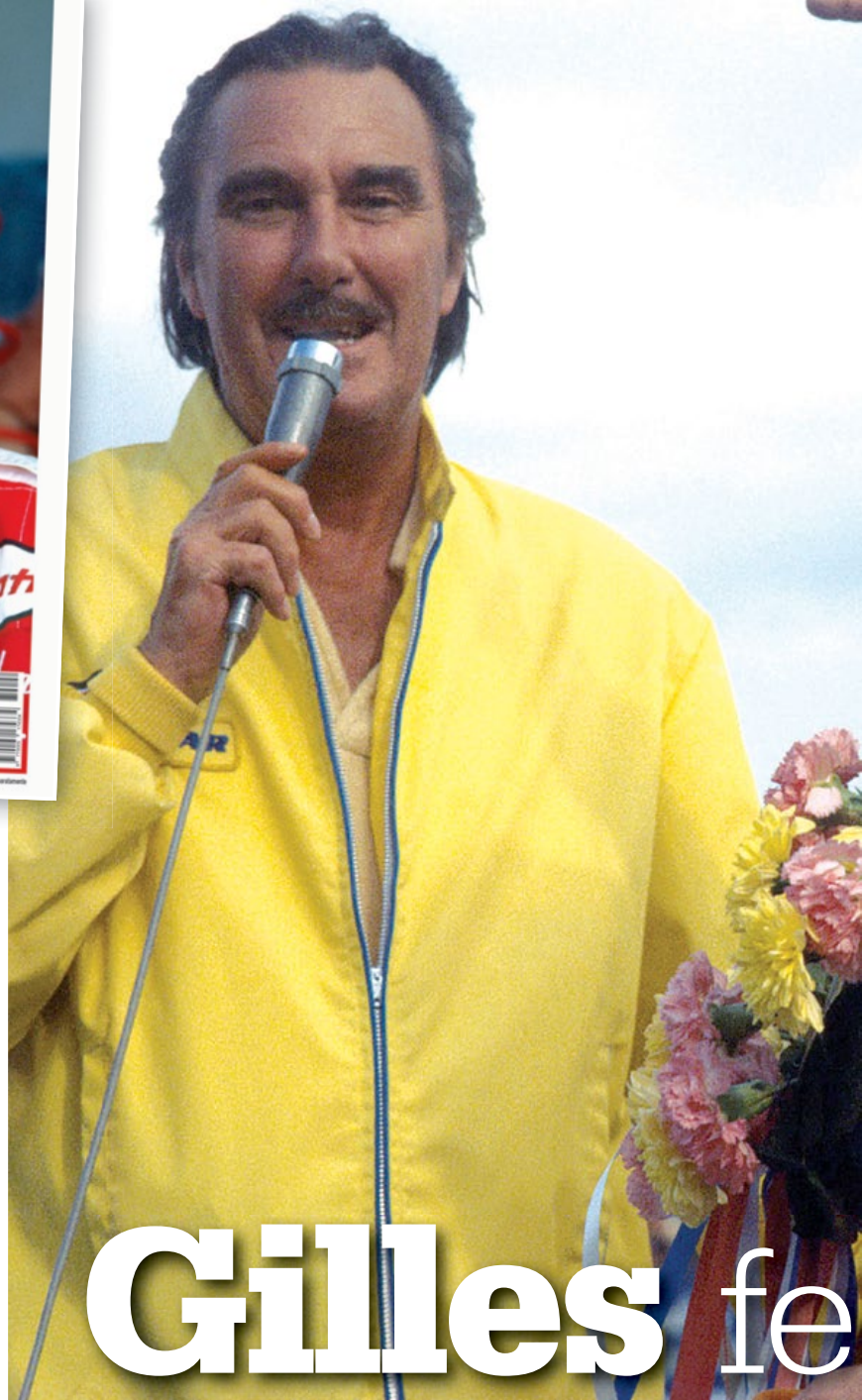
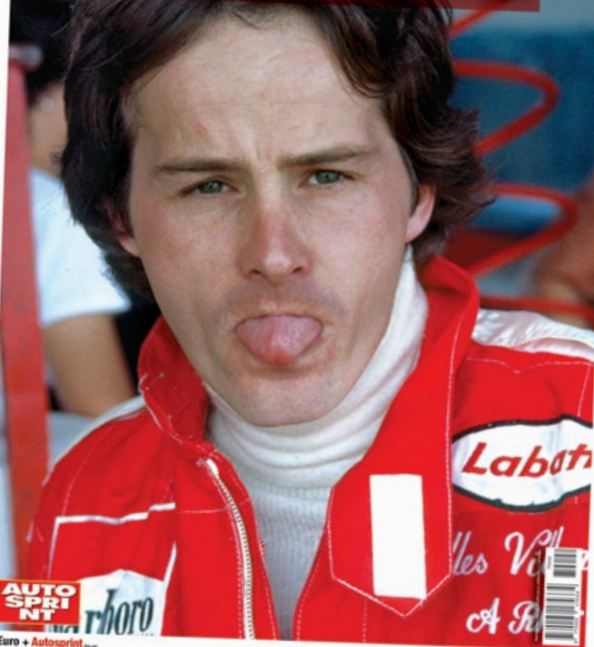
- 40 WEC NURBURGRING
- 44 ESCLUSIVO PARLA BRUNI
- 48 INDYCAR TORONTO
- 50 F2 SILVERSTONE
- 52 FORMULA E NEW YORK
- 54 GP3 SILVERSTONE
- 66 FORMULA 4 MUGELLO
- 68 GT TRICOLORE MUGELLO
- 70 CARRERA CUP MUGELLO
- 72 TCR ITALY MUGELLO
- 73 TCS MUGELLO
- 74 LEON CUP MUGELLO

#### RALLY

- 56 MONDIALE POWER STAGE DETERMINANTI
- 58 CIR E TERRA SAN MARINO



40 ANNI FA IL DEBUTTO F.1  
**VILLENEUVE**  
 GILLES BEFFA IL TEMPO CHE PASSA



# Gilles fe

**QUARANTA ANNI FA ESATTI  
 GILLES VILLENEUVE ESORDIVA IN F.1  
 E NOI LO CELEBRIAMO ANCORA  
 CON UNO SPECIALE DI 132 PAGINE  
 E TANTE STORIE INEDITE. QUESTE...**

di **Mario Donnini**

**G**illes Villeneuve debutta in F.1 40 anni fa precisamente, il 16 luglio 1977. In un Gp di Gran Bretagna spartiacque tra la F.1 classica e quella moderna. L'arrivo del 27enne canadese nel mondiale coincide con l'esordio del turbo e degli pneumatici radiali, montati sulla Renault Rs01 di Jabouille.

Gilles a Silverstone guida la terza McLaren ufficiale, la vecchia M23 ex Hunt con motorone speciale e telaio siglato M23/8-2, ossia quello che ha già portato al mondiale James Hunt nel Gp del Giappone 1976, poi immortalato dal film "Rush" di Ron Howard. Ma nell'estate 1977 quella McLaren rappresenta poco più di un glorioso pezzo da museo. E Gilles deve superare anche la sfida delle prequalifiche: 14 piloti in pista per 5 posti liberi tra i grandi. In un'atmosfera del genere, semplicemente spietata, la lista dei primi tempi lancia un segnale importante. La pole dei personaggi ancora in cerca d'autore, ladies & gentlemen, spetta a Gilles Villeneuve. Che poi fa ancor più faville. Non in griglia su 44 iscritti totali e primo nel warm-up, dopo il via viaggia coi migliori quando il motore accusa un fuorigiri spaventoso. E sapete perché? A pochi muni-

**GILLES AL DEBUTTO  
 E PILOTA DEL GIORNO**

Sopra, Gilles Villeneuve, 11° al traguardo a Silverstone 1977, viene proclamato "Driver of The day" per la sua condotta di gara arretrante, ricevendo addirittura una speciale corona d'alloro

ti dal via, a un suo meccanico, chinato sul motore, cade dal taschino una penna biro, andandosi a infilare proprio nel congegno di comando acceleratore. Quando con le vibrazioni si incastra del tutto, in una cambiata, allo stacco frizione, ecco la violentissima puntata di giri che rende meno piena la festa al canadese, che viene comunque classificato 11° a due giri dal vincitore Hunt. Ma l'aspetto dei numeri poco importa, perché l'impresa inaugurale del personaggio Gilles resta, al di là delle asettiche statistiche e dei decenni passati, tanto che il rookie vie-

PRIMA DI APPRODARE ALLA FERRARI, GILLES VILLENEUVE DEBUTTA NEL MONDIALE DI F.1 IN OCCASIONE DEL GP DI GRAN BRETAGNA AL VOLANTE DELLA McLAREN M23 EX HUNT. A 40 ANNI DALL'EVENTO, AUTOSPRINT CELEBRA IL CAMPIONE CANADESE - CHE SAREBBE PASSATO A FINE ESTATE 1977 ALLA FERRARI AL POSTO DI LAUDA, DIVENENDO LEGGENDA -, CON UNA PUBBLICAZIONE ONE SHOT



# bbre a 40

ne subito proclamato dagli organizzatori "Driver of the day": pilota del giorno. Forse è proprio questo il motivo per cui siamo tutti qui, a festeggiare le quaranta candeline di Gilles rookie in F.1 con uno Speciale di oltre 130 pagine, in grado di celebrare come un caldo giubileo questa ricorrenza. In fondo, nel suo caso, la quotazione preziosissima del pilota fa calda compagnia ai valori fondanti dell'Uomo, così sereno e leale, ricreando l'atmosfera carezzevole di un paradiso perduto che ogni volta fa battere il cuore di tutti noi solo a riguardarne l'entrata, vo-

## UN INIZIO DAVVERO PROMETTENTE

In alto, il via del Gp di Gran Bretagna 1977. Gilles è seminascosto, a due terzi dell'immagine, dietro alla Brabham-Alfa Romeo di Stuck. In alto, il canadese in gara con la McLaren M23 ex Hunt



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



lando sulla navicella dei ricordi. E allora, ancora una volta, buon viaggio, cari amici di lettura e compagni di nostalgia, accanto all'ineffabile Giorgio Teruzzi che in quel weekend a Silverstone 1977 c'era davvero, e all'immarcescibile Cesare De Agostini, che Gilles l'ha vissuto e raccontato come pochi. E poi spazio a Brenda Vernor, deliziosa signora molto british all'ombra del Drake e grande amica dell'Aviatore, alla pari con Bruno Giacomelli che ne condivide gioie e confidenze, fino a Gianni Cancellieri, direttore di Autosprint che propiziò il debutto italiano di Villeneuve in veste di sincerissimo opinionista di se stesso, fino all'ultimo giorno di vita. Troverete pure lui, qui e ora.

Quindi, in crescendo rossiniano, doveroso spazio al carissimo, rissoso e irascibile Marcello Sabbatini, leggendario timoniere di questo settimanale quindi inventore e propagatore della Febbre Villeneuve, nonché, più avanti, a sensazioni e confidenze del figlio Jacques, a un'intervista d'antan di Nigel Roebuck e ai contributi esperienziali di Mauro Forghieri, il tecnico che lo conobbe più di tutti, e del compianto Chris Amon, pilota, co-scopritore del talento del Quebec e trait d'union tra il canadese e la Ferrari, nella seconda parte di quell'infuocato 1977. Il tutto corredato da immagini e emozioni delle imprese del mito, all'interno di un docu-film di carta, pronto a animarsi tra le dita di chi lo sfoglia, carezzato e additivato dai vostri stessi ricordi.

Perché Gilles Villeneuve non è solo pilota simbolo di fine Anni '70, ma resta ultimo eroe di un automobilismo duro e purissimo, filosoficamente proteso al concetto di limite indipendentemente da dollari e allora, quale emblema mai rinnegato di una Formula Uno che sa essere scuola di umanità e coraggio, che va a cercare la paura per dominarla, la fatica per trionfarne, la difficoltà per vincerla. ●





**GP**

G.BRETAGNA

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

# Lewis si tuffa alla stragrande

NELL'ATMOSFERA AMICA DEL CIRCUITO DI CASA, HAMILTON SI MUOVE COME FOSSE NEL SUO PARCO GIOCHI. TRIONFA, FA FESTA, ESPLODE DI GIOIA E RADDRIZZA IL MONDIALE. CHIEDIAMOCI PERCHÉ

## PROPRIO COME L'ANNO SCORSO

Ormai passano gli anni e si fa sempre più fatica a distinguere un trionfo dall'altro, tanto tutti a Silverstone sembrano indistintamente appartenere all'era Hamilton. Al suo quinto centro iridato sul tracciato di casa...



GETTY IMAGES

**Quando Ginetto fa filotto**, sembra l'Eroe dei Due Mondi. Quando Ginetto atterra a Silverstone aspira chissà quale profumo di pudding, beve chissà quale sidro manipolato da Merlino, il Mago. Fatto sta che splende di una luce solo sua e questa luce abbaglia, stende. Diciannove punti recuperati in un sol colpo, premiato e premiante per un pubblico che l'adora. Non solo: cinque pole e cinque vittorie su quella pista lì non significano semplicemente siglare un gemellaggio con il mito Jimmy Clark ma inchiodare al centro della tribuna un trono, circondato dal pubblico più colto, raffinato e esigente del motorismo. Hamilton, raddrizzando il suo mondiale, tornando a far paura, è sembrato un bambino alle prese con il parco giochi personale. Il che la dice lunga su una psicologia assai più complessa di quanto non appaia, su una modalità di approccio al proprio mestiere assai curiosa e, a questo punto, svelata. È come se questo ragazzo, così consapevole del proprio enorme talento, così preso da qualche ambizione dissonante, da qualche vizio da star, fosse assolutamente certo della propria superiorità. Convinto al punto da permettersi di cercare una condizione di divertimento particolare per esprimersi al massimo. Mentre in altri weekend, in altri luoghi e in diverse atmosfere, si diverte meno, si annoia di più, non prende in totale, assoluta considerazione la necessità di impegnarsi al livello atteso e richiesto. Sembra proprio un principe caparcioso e potrebbe apparire una ingratitudine scriverlo proprio adesso qui, dopo una corsa guidata e gestita da campionissimo. Ma sì, un principe che talvolta si fa prendere da una svogliatezza sconcertante che peraltro non lo preoccupa più di tanto perché, nell'intimità, nel fondo della sua testolina, Lewis è certo di essere superiore, dominatore, dunque padrone.

Questo il suo segno, se potete concedermelo, il suo timbro, soprattutto in un anno come questo, in cui trova un rivale attrezzato e determinato. Un rivale che Lewis, forse, non considera davvero alla propria altezza. Il che costituisce, per molti versi, il suo limite e nel contempo un vantaggio per Seb. Ed è curioso notare che questi due sembra vadano via in altalena. Quando Hamilton va su, l'altro cala, scende. Con il risultato di non trovarsi quasi ma alla stessa altezza, su una quota condivisa dentro al quale misurarsi davvero, senza chiacchiere, safety car, intrusioni. Adesso arriva una pista completamente diversa, arriva l'ennesimo riavvio di questo campionato. Sul quale pesano appunto gli alti e i bassi dei due protagonisti, più la sensazione che questa Mercedes sia orientata verso una crescita forse più attrezzata e decisa rispetto alla Ferrari. Vedremo, anche perché Budapest, come Montreal, oltre a essere un luogo che mostra simpatia per il Cavallino, offre regolarmente qualche anomalia da pista. Abbiamo scritto su queste pagine, più volte, quanto gli errori possano dare esito definitivo alla classifica iridata. C'è da dire anche, al cospetto di un weekend meraviglioso di Hamilton, che da tempo Vettel non sembra produrre altrettanto. Quindi, se andiamo dietro all'alternanza citata, c'è da spettare una replica. Anche perché nessun pilota, come nessun atleta, può mantenere la massima forma per mesi e mesi. Il fatto è che la forma di Ginetto, quando si manifesta, abbinata alla sua Freccia argentata, sembra davvero irresistibile. E lui, Hamilton, lo sa benissimo. Per fortuna dei ferraristi e di Vettel, tutto ciò costituisce un oscuro vantaggio. È Hamilton il primo nemico di Hamilton. E forse, nemmeno Hamilton se ne accorge del tutto, ammesso che gli importi accorgersi di una minutaglia del genere. ●

# GP

## G.BRETAGNA

### LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1

LA PRESSE

#### **IL FUMO C'È MA PER LA ROSSA... POCO ARROSTO!**

Seb Vettel su Ferrari a freni inchiodati cerca (invano) di tenere dietro Valtteri Bottas in recupero con la Mercedes: l'immagine simbolo della tappa negativa di Silverstone, che ha visto l'alfiere della Rossa solo settimo alla fine

**S**ILVERSTONE - 79 punti, nei Costruttori, nelle ultime quattro gare, contro i 135 delle prime quattro. Quasi la metà. Basta forse solo questo dato per dire che c'è un allarme rosso, da spegnere subito. Certo bisognerebbe prendere in esame ogni singola gara e ogni singolo episodio per fare un'analisi corretta di questa enorme differenza, ma è evidente come Mercedes abbia fatto un salto avanti importante, nella gestione delle gomme e di conseguenza in tutto il pacchetto macchina, se poi ci aggiungi Hamilton che in modalità ON è imbattibile e Bot-

tas che fa il suo da scudiero, ma restando a tiro mondiale, ecco che per la Rossa c'è l'obbligo di rispondere con forza subito in Ungheria. Che quella di Silverstone fosse la pista peggiore per la SF70H non avevamo dubbi già alla vigilia, per questo serve andare subito a Budapest per avere conferma che un tracciato come questo, ha creato solo un passaggio a vuoto "saltuario". C'è anche da capire la doppia foratura dell'anteriore sinistra, con meno benzina e meno giri degli avversari e non solo i Mercedes, ma a anche ad esempio i Force India. Ungheria è



# E se il peggio fosse passato?

ALLARME MERCEDES SUL MONDIALE, CON LE W08 CANNIBALI. MA OCCHIO CHE SILVERSTONE PER LA ROSSA ERA PISTA OSTICA. E MENO MALE CHE L'HUNGARORING RICORDA MONTECARLO...

una pista più Monaco style e quindi è la prova del nove visto che a Monaco la Ferrari ha fatto 1-2 sia in qualifica, sia in gara. Se anche lì Mercedes ne ha di più allora diventa tosta e già nei costruttori lo è con un distacco di 55 punti. Per ora lasciamo da parte lo storico recente che ci sottolinea come la Ferrari fatichi sempre a metà stagione, per via dello sviluppo, perché quest'anno il lavoro è stato impostato diversamente con step evolutivi portati a ogni gara e non a blocchi, solo a tappe, come era fino alla passata stagione. Quindi restiamo con il beneficio del dubbio che

quello di Silverstone sia un episodio a se stante, ma abbiamo anche la certezza che tra passo lungo Mercedes e passo corto Ferrari c'è di mezzo, lo si sapeva fin dalle presentazioni delle macchine, più spazio per lavorare sui flussi. Dicevamo macchina più semplice e "immediata" la Rossa e così è stato, macchina più complicata, ma con maggior margine la Mercedes e adesso questo si sta verificando. Aggiungiamo anche che quello in Gran Bretagna è stato un weekend così così per Vettel, sottotono nel Q3 rispetto al solito e a perdere quella prima fila fondamentale per

evitare di trovarsi ancora con Verstappen e costretto da Verstappen ad anticipare la sosta, generando tutto ciò che poi ne è seguito. Serve il Vettel sempre oltre al limite visto fin qui, per un Mondiale che si sta trasformando, almeno quello Piloti, in una sfida tenuta aperta contro avversari sulla carta più forti, come quelli persi ma anche poi vinti, tra anni 90 e 2000, da Schumacher contro la Williams e poi contro la McLaren - Mercedes. L'Ungheria sarà il bivio per le certezze o i dubbi degli uomini in rosso e per le speranze e i sogni dei tifosi della Rossa. ●



GP

G.BRETAGNA

IL COMMENTO



di Sergio Remondino

TUTTO IL WEEKEND  
DI SILVERSTONE È STATO  
PURA ESALTAZIONE  
DELLA POPSTAR LEWIS  
IMBATTIBILE, IMBATTUTO  
AMATISSIMO  
E VOGLIOSO D'IRIDE

# Hamilton

one man show



**S**ILVERSTONE - La Ferrari torna dalla perfida Albione con le ossa - quasi - rotte ed è una sconfitta che fa ancora più male perché arriva nel momento del massimo sforzo, quando davvero sembrava possibile andare a strappare il successo nella tana del nemico. Dove, invece, a trionfare è un Lewis Hamilton semplicemente in stato di grazia e capace di cogliere il quinto trionfo (quattro consecutivi) a Silverstone, come solo un certo Alain Prost ha saputo fare prima di lui sull'ex-aeroporto della Seconda Guerra Mondiale. Un record nei record per questo pilota che ha raggiunto quota 57 vittorie e sembra avere imboccato la strada che porta verso il quarto titolo iridato. Una vera pop star, Lewis, apparso rinfrancato dopo le polemiche di Baku e la mezza delusione dell'Austria e che per l'intero weekend si è mosso come se fosse nel salotto di casa sua. Allegro, disponibile, tutto concentrato su se stesso e coinvolgente con il pubblico. Nel giro di rientro dopo il trionfo andava a cercare i tifosi sotto le tribune fin dove la macchina poteva arrivare

#### **SALTO IN AVANTI IN CLASSIFICA**

**Col trionfo di Silverstone e la contemporanea quasi-debacle di Vettel, Hamilton si è portato a un solo punto di distacco in classifica generale dall'ormai fragile leader Seb. E ora più che mai ripropone la sua candidatura per il quarto titolo mondiale**

senza rompersi; sul podio si faceva i selfie con Bottas (ma da dove è spuntato il telefonino? Ce l'aveva in tasca mentre correva? O glielo hanno passato dopo il rito della pesata a gara conclusa?) e si è presentato in ritardo alla conferenza stampa finale. Con i finlandesi Raikkonen e Bottas, seduti ai poli opposti del palchetto delle interviste, che stavano ben attenti a evitare di incrociare gli sguardi... Poi, a riempire il buco rimasto incredibilmente vuoto, con comodo, è arrivata sua maestà Lewis. Peccati di stile, in fondo veniali se rapportati al resto. Ed il resto parla di un pilota che oggi appare una spanna sopra a tutti gli altri. Il vero Re Mida della F.1 attuale. Dove non è più un novellino, perché è ormai alla undicesima stagione, ma ha la stessa voglia di un debuttante che non ha mai vinto nulla. E non 57 Gp, secondo solo a Schumi. Un Hamilton che appare in stato di grazia, capace in qualunque momento di piazzare la zampata che demolisce l'avversario, sia in prova che in gara. In giornate come questa, dove tutto va secondo i suoi piani, Hamil-



ton è semplicemente imbattibile. Dotato di una precisione micidiale, capace di andare fortissimo e al tempo stesso di salvare le gomme. Fare 26 giri con le Supersoft su una pista come Silverstone, al ritmo che lui ha impresso alla gara, è qualcosa che lo pone sopra alla media. Oggi c'è lui e poi ci sono tutti gli altri. E persino una leggenda come Sir Jackie Stewart, bontà sua, ne riconosce lo status quando, a domanda: «Lewis è grande come Stewart?», lo scozzese risponde ironicamente e con il suo tipico sorriso dicendo «Not yet»...

La verità parla di un Hamilton che alla quarta vittoria stagionale supera di un successo Vettel ma soprattutto si porta a un solo punto di distacco dal tedesco della Ferrari. Si può tranquillamente affermare che, a Silverstone, l'inseguimento iniziato in Australia è giunto a compimento: Lewis ha ormai raggiunto Vettel. E le prospettive sono tutte a suo favore perché, in un colpo solo, ha preso Vettel e s'è tolto dai piedi Bottas.

Chi credeva che il finlandese potesse diventare un rivale nella corsa al titolo farebbe bene a ricredersi. Valtteri ha mostrato di essere un pilota consistente, pronto a saltare al volo sull'occasione giusta, ma non ancora a livello di essere un rivale per Hamilton nella rincorsa al titolo. Troppo superiore, Lewis. Così superiore da ridicolizzare gli altri.

Basti pensare a un aspetto del Gp. Quando si è fermato per il cambio gomme, al 26esimo giro, Hamilton era in testa con così tanto vantaggio che è rientrato in pista ancora primo, appena davanti a Bottas (che doveva ancora fermarsi perché era partito con le soft anziché le supersoft, come tutti gli altri top!). Come a dire che Lewis s'è fermato a bere un caffè e era sempre davanti a tutti... E metteva persino tenerezza (si fa per dire) vedere Toto Wolff che mentre annunciava l'estensione dell'accordo di collaborazione/sponsorizzazione con la Petronas, s'affannava a spiegare ai presenti com'è fatto Lewis, che non è vero che è antipatico ma, più semplicemente, si preoccupa prima di vincere e poi di tutto il resto. E via così, analizzando.

Adesso la Mercedes, grazie alla doppietta britannica, ha portato a 55 le lunghezze di vantaggio sulla Ferrari nel Costruttori, proprio la graduatoria cui Sergio Marchionne ha appena detto di tener maggiormente, più del titolo Piloti. E invece niente, la Ferrari torna da Silverstone con il misero bottino di un terzo e un settimo posto, ben poca cosa se si pensa che partiva in prima fila a fianco di Hamilton con Raikkonen e aveva Vettel in seconda. Mentre lo sprinter dell'Austria, Bottas, era relegato in quinta fila, a seguito della sostituzione del cambio.

Con Silverstone il Mondiale è arrivato al giro di boa: dieci Gp disputati e altrettanti da affrontare. È ancora lunga, Vettel è pur sempre in testa alla classifica Piloti, ma se ci si deve limitare a ragionare nell'ottica attuale, non c'è da stare troppo allegri. Lo svantaggio che la Mercedes pareva avere nello sfruttare le gomme sembra un lontano ricordo - anzi, a Silverstone è accaduto il contrario, con la Ferrari per una volta in grave difficoltà con le Pirelli - e a livello di power unit e, più in generale, di macchina sembra in vantaggio. Staremo a vedere. Da qui in avanti la differenza la faranno l'affidabilità, con



fotografie LA PRESSE

**FERRARISTI CON LE ALI TARPATE. ANZI, LE GOMME**

**Raikkonen, qui davanti a Vettel a Silverstone s'è dimostrato più efficace del compagno ma s'è dovuto accontentare del 3° posto con Seb 7°, entrambi nel finale penalizzati dai guai alla rispettiva gomma anteriore sinistra che li ha costretti a una fermata supplementare, oltre a fargli perdere tempo in pista. Col tedesco (a destra, nel dopogara) in questo caso ben più svantaggiato, visto che ha dovuto percorrere quasi un giro completo**

le condizioni di salute di power unit e cambi sempre più da curare amorevolmente, e naturalmente i piloti. E anche qui la Mercedes sembra in vantaggio. Un Hamilton come quello visto a Silverstone è difficile da battere e il suo compagno è fuor di ogni dubbio la seconda guida, mentre alla Ferrari c'è un Vettel che pare appannato e un Raikkonen che non accetta di essere messo in disparte.

**IN CASA FERRARI C'E' BEN POCO DA FESTEGGIARE  
PROPULSORE EVOLUTO  
MA I CAVALLI NON SONO BASTATI**

È una sconfitta che brucia, quella della Ferrari, perché arriva nel momento in cui schierava il motore evoluto e sembrava aver messo alle spalle le polemiche di Baku. E invece niente. I cavalli in più non si sono visti più di tanto, anche se Silverstone non è pista da accelerazione e, soprattutto, c'è stato il clamoroso episodio della gomma anteriore sinistra esplosa sia a Raikkonen, al 49esimo giro, che a Vettel, una tornata dopo, a completare una frittata che ha dell'inverosimile. Avere lo stesso proble-



ma su entrambe le monoposto non è una bella cosa e resta da capire come sia potuto accadere. Tutti stanno indagando. A cominciare dalla Ferrari. Silverstone, con i suoi curvoni veloci e con la micidiale successione di destre e sinistre che viene chiamata "Complex", è un circuito molto "demanding" a livello di pneumatici e in particolare all'anteriore sinistro, proprio quello del "fattaccio". Ma quello che non si riesce a capire, è come agli altri non sia accaduto e alla Ferrari sì.

Il problema c'era, come conferma la sostituzione "al volo" fatta da Verstappen a un giro dal termine, segno che anche alla Red Bull con le gomme erano al limite, il blistering l'avevano tutti ma gli altri non hanno avuto problemi così evidenti. Una spiegazione potrebbe venire dalla sosta anticipata di Vettel al 19esimo giro, quando il ferrarista è passato dalle supersoft alle soft. Una manovra strategicamente indovinata, il cosiddetto "undercut", che ha permesso al tedesco di superare al box Verstappen che in quel momento in pista era davanti. E resa ancora più significativa dal fatto che il box del baby-grinta olandese ha pasticciato con la posteriore sinistra, rispedito l'inviperito Max in pista staccato. →



LA PRESSE



COLOMBO

La mossa, dicevamo, ha comportato il fatto che Vettel abbia poi dovuto fare 32 giri con lo stesso treno di pneumatici. Cosa che non è riuscita del tutto, come abbiamo visto. E neanche Raikkonen, che pure ha cambiato al 25esimo giro, dunque sei tornate più tardi, ha potuto concludere il Gp di Gran Bretagna senza dover pagare dazio.

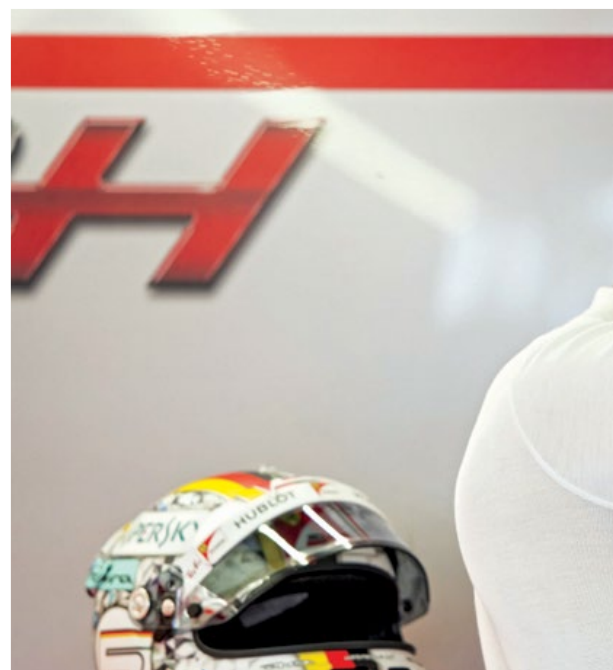
Un peccato perché, come dicevamo, quello di Silverstone era un po' un appuntamento cruciale, quello che doveva dare un'indicazione su come sarà il prosieguo della stagione. Beh, non è una bella prospettiva, quella che si para ora davanti ai ferraristi. Anche a livello di motore, come dicevamo, le evoluzioni apportate al motore termico (il V6 per capirci...) non sembrano aver dato tutti i risultati che ci si attendeva. Raikkonen all'inizio si lamentava via radio (ormai i ferraristi, persino Raikkonen che non parla mai, sono diventati dei chiacchieroni negli interfonici...) e parlava di "engine issue", di problemi al motore. E Vettel nei primi giri non è sembrato avere lo spunto necessario. Già Vettel. Il tedesco è parso sprofondare nuovamente dentro a quegli incubi che dopo la vicenda di Baku e la reprimenda della Fia sembravano essere scomparsi grazie al secondo posto di rimonta e in volata a Zeltweg. E invece, Vettel a Silverstone è apparso sottotono per tutto il week-end. Sin dalle prove, quando le ha nuovamente prese da Raikkonen: una cosa che un tempo non accadeva mai e ora invece è molto più frequente. Poi, la gara. Cominciata con un'altra partenza con il... freno a mano tirato. Nel senso che i freni posteriori stavano andando in ebollizione (tanto è vero che Verstappen ha detto per radio al suo box che vedeva del fuoco sulla Ferrari del tedesco) ed a Seb è mancato lo spunto. Da lì, la sua corsa è stata tutta in salita. Ha cercato di resistere a Verstappen ma, come detto, sembrava mancare proprio di velocità. E infatti ha impiegato 14 giri prima di mettersi in grado di tentare il sorpasso a Verstappen. E anche qui, si è di nuovo visto il Vettel nervoso, troppo aggressivo, che fa a ruotate (con Verstappen, altro pilota... deejay che ironizzava via radio col suo box). E intanto Bottas risaliva dalla nona posizione in griglia - frutto della penalizzazione di 5 posizioni per la prematura sostituzione del cambio e di una qualifica tutto sommato deludente - e andava a prenderli, per installarsi in terza posizione nella girandola dei cambi gomme. Vettel non vince da Monaco e la sua espressione raramente sorridente non rispecchia l'immagine di un pilota sereno. Non vince da Monaco, Seb, forse è questo il problema. ●



COLOMBO

**RAIKKONEN A PODIO  
MA SPERAVA MEGLIO...**

Sopra, Raikkonen durante uno dei due cambi gomme: partito in prima fila, puntava a arrivare secondo, ma poi ha patito il recupero di Bottas e i concomitanti guai alla gomma anteriore sinistra la quale l'ha costretto a tornare ai box al 50° giro, poco prima di Vettel, a lato. In alto, Ricciardo, qui davanti al poi ritirato Alonso, è giunto 5° dopo una gran rimonta dall'ultima fila, mentre, a sinistra, ecco le Sauber, con Wehrlein qui davanti a Ericsson: i due si sono piazzati rispettivamente 17° e 15°



GETTY IMAGES

# ” LE VOCI FERRARISTE

## GIOVEDÌ 13 LUGLIO

**RAIKKONEN:** «OVIAMENTE VOGLIAMO OTTENERE BUONI RISULTATI, VOGLIO OTTENERE BUONI RISULTATI. NON SONO MOLTO CONTENTO DI COME È ANDATA FINORA, MA DEVO GUARDARE AVANTI, QUELLO CHE È PASSATO È PASSATO. È ABBASTANZA PER LA RICONFERMA? NON LO SO, AD UN CERTO PUNTO DELLA STAGIONE NE PARLEREMO. LA SQUADRA CONOSCE BENE QUELLO CHE VOGLIO, MA SONO LORO A SCEGLIERE CIÒ CHE È MEGLIO PER IL TEAM: IL MIO UNICO OBIETTIVO È FARE BENE, ED È L'UNICA RAGIONE PER CUI SONO QUI. A VOLTE SI DÀ IL MASSIMO MA CI VUOLE ANCHE UN PO' DI FORTUNA, O COMUNQUE NON CI VOGLIONO CIRCOSTANZE SFORTUNATE. SONO SICURO CHE I RISULTATI ARRIVERANNO, ABBIAMO LA VELOCITÀ MA NON BASTA, SE IL RESTO NON VA COME PREVISTO. MA PER QUANTO RIGUARDA IL MIO FUTURO DOVETE PORRE LA DOMANDA ALLA SQUADRA, PER ME È UNA SITUAZIONE CHE HO GIÀ VISSUTO NELLE SCORSE STAGIONI, QUINDI NULLA DI STRANO. CREDO CHE QUESTA PISTA POSSA SPOSARSI BENE CON LA NOSTRA MONOPOSTO FINORA SIAMO STATO COMPETITIVI SU TUTTE I CIRCUITI SUI QUALI ABBIAMO CORSO. L'ANNO SCORSO PER NOI QUESTO NON È STATO IL PIÙ FACILE DEI WEEKEND, MA LA MONOPOSTO ATTUALE È UNA MACCHINA COMPLETAMENTE NUOVA».

**VETTEL:** «SÌ, MA VOGLIO VINCERE! IN AUSTRIA NON ERO POI TANTO CONTENTO DI ESSERE ARRIVATO SECONDO. SE HAI LA CHANCE DEVI SEMPRE PROVARE A VINCERE, MA SIAMO ANCHE CONTENTI DI ESSERCI SEMPRE CONFERMATI IN LOTTA PER LA PRIMA POSIZIONE. IN PASSATO HO VINTO QUESTO GRAN PREMIO, E RICORDO DI ESSERMI SORPRESO PER IL CALORE CHE MI AVEVA RISERVATO IL PUBBLICO. PUR NON ESSENDO UN PILOTA BRITANNICO. È UN PUBBLICO SPORTIVO, CHE CONOSCE ED APPREZZA IL MOTORSPORT UN BEL CIRCUITO, ED IN GENERALE C'È UNA BELLA ATMOSFERA CHE AVVOLGE TUTTO L'EVENTO. E SONO ANCHE TANTI I SUPPORTER DELLA FERRARI! DEVO AMMETTERE CHE LA SODDISFAZIONE IN PIÙ CHE PUÒ PORTARE UNA VITTORIA A SILVERSTONE È QUELLA DI IMPORSI IN UNO DEI TEMPLI STORICI DEL NOSTRO SPORT, MA C'È UN PERÒ: QUANDO VINCI SU QUESTA PISTA TI VIENE CONSEGNATO LO STORICO TROFEO SOLO PER QUALCHE MINUTO, GIUSTO IL TEMPO DELLA PREMIAZIONE. POI LO DEVI RESTITUIRE E TI INVIANO UNA COPIA DOPO UN PO' DI TEMPO. ECCO, VORREI CONCLUDERE QUESTO WEEKEND PRENDENDO IL TROFEO ORIGINALE NELLE MIE MANI UN ALTRO PAIO DI MINUTI...».

## VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

**VETTEL:** «BEH, IL VENERDÌ NON VAI CON LA MASSIMA PRESTAZIONE DISPONIBILE, OVIAMENTE IL MOTORE HA ANCORA PARECCHI KM DA DOVER FARE, QUINDI CERCHEREMO DI RISPARMIARLO QUESTO È SICURO. DOBBIAMO FARE DI PIÙ, DOBBIAMO MIGLIORARE. È STATA UNA GIORNATA CON ALTI E BASSI, LA MACCHINA NON È ANDATA MOLTO BENE ALL'INIZIO, ED È MIGLIORATA VERSO LA FINE. CI SONO PARECCHIE COSE CHE DOBBIAMO ESAMINARE, CERCANDO DI MIGLIORARE A LIVELLO DI BILANCIAMENTO PERCHÉ AL MOMENTO LA MACCHINA È UN PO' SCIVOLOSA, MA VEDREMO. DA QUEL CHE ABBIAMO VISTO LA MERCEDES È VELOCE PERÒ D'ALTRO CANTO NON È UNA SORPRESA».

COLOMBO  
PIRELLA



GETTY IMAGES

**RAIKKONEN:** «CREDO CHE STAMATTINA NON SIA ANDATA NEANCHE TROPPO MALE. ANCHE SE ABBIAMO FATTO SOLTANTO POCCHI GIRI E QUINDI ABBIAMO UN PO' TIRATO AD INDOVINARE PER LA MESSA A PUNTO ALL'INIZIO. POI ANCHE LE CONDIZIONI ERANO DIVERSE. MA È STATA UNA GIORNATA DISCRETA. FORSE SAREBBE POTUTA ANDARE ANCHE MEGLIO, MA ALMENO È STATA LINEARE, SENZA INCONVENIENTI STRANI. NON È ANDATA TROPPO MALE OGGI, PERÒ DOMANI SARÀ UNA GIORNATA DIVERSA. POSSIAMO SOLTANTO FARE DEL NOSTRO MEGLIO COME SEMPRE E SONO CONVINTO CHE POTREMO MIGLIORARE, MA NON SO SE QUESTO SARÀ SUFFICIENTE. LO VEDREMO DOMANI E SOPRATTUTTO DOMENICA. ABBIAMO FATTO UN PROGRAMMA NORMALE, QUINDI SIA SIMULAZIONE DI QUALIFICA E DI GARA. PIÙ O MENO QUELLO CHE ABBIAMO SEMPRE FATTO IN QUESTA STAGIONE».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**VETTEL:** «CI SONO SEMPRE DELLE OPPORTUNITÀ E L'OBIETTIVO È PROVARE A METTERE LEWIS SOTTO PRESSIONE, ANCHE SE LORO HANNO AVUTO UN WEEKEND VERAMENTE STRAORDINARIO FINORA. CREDO COMUNQUE CHE SIA STATA UNA GIORNATA POSITIVA PER NOI, PERCHÉ ABBIAMO MIGLIORATO LA MACCHINA. IN QUALIFICA È STATA MOLTO BUONA, MA L'ULTIMO TENTATIVO È STATO UN PO' COMPROMESSO PERCHÉ LE GOMME NON ERANO NELLE CONDIZIONI IDEALI, SPECIALMENTE NEL PRIMO SETTORE, PERCHÉ MI SONO TROVATO BLOCCATO NEL TRAFFICO DI TRE O QUATTRO MACCHINE NELL'OUT LAP, IN OGNI CASO È STATO UN RISULTATO DISCRETO E LA COSA PIÙ IMPORTANTE È CHE LA MACCHINA È MIGLIORATA. CREDO CHE DOVREMO ESSERE PIÙ VICINI, MA CREDO ANCHE CHE SARÀ DURA DOMANI PERCHÉ LORO SONO STATI MOLTO VELOCI PER TUTTO IL WEEKEND».

**RAIKKONEN:** «SICURAMENTE CI SONO SEMPRE DELLE OPPORTUNITÀ, MA SE QUELLO CHE FAREMO FUNZIONERÀ È UN'ALTRA STORIA OVIAMENTE. LE CONDIZIONI ERANO MOLTO DIFFICILI ALL'INIZIO, MA POI SONO ANDATE VIA VIA MIGLIORANDO. LA MACCHINA MI HA DATO BUONE SENSAZIONI E NON SO ESATTAMENTE QUANTO SIAMO LONTANI DA HAMILTON, MA DIREI CHE ABBIAMO FATTO UN BUON TEMPO. ABBIAMO UNA MACCHINA VELOCE E IN GARA PROVEREMO SICURAMENTE A DARE DEL FILO DA TORCERE A LEWIS, MAGARI PORTANDOGLI VIA LA PRIMA POSIZIONE. SIAMO IN DUE E SIAMO VELOCI. CERCHIAMO DI SFRUTTARE LA SITUAZIONE».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL:** «NON CREDO CHE QUELLO CHE È SUCCESSO ALLA MIA GOMMA ANTERIORE SINISTRA SIA DOVUTO A DEI DETRITI TROVATI IN PISTA. NON SO SINCERAMENTE CHE PROBLEMA ABBAIA AVUTO. È STATA UNA GARA DIFFICILE, PERCHÉ I FRENI HANNO PRESO FUOCO IN GRIGLIA E PER QUESTO HO AVUTO UNA PESSIMA PARTENZA. LE GOMME SI SONO SCALDATE TROPPO E PER QUESTO MOTIVO SONO SLITTATE TROPPO QUANDO HO STACCATO LA FRIZIONE. POI MI SONO RITROVATO DIETRO VERSTAPPEN, ERO BLOCCATO. L'HO PASSATO GRAZIE AL PIT STOP E ALLA FINE HO AVUTO LA FORATURA. NON STA A ME GIUDICARE QUANTO ACCADUTO CON VERSTAPPEN NEL DUELLO DELLA PRIMA PARTE DI GARA».

GETTY IMAGES



**RAIKKONEN:** «PURTROPPO PER TUTTO IL WEEKEND ABBIAMO AVUTO SOFFERTO IN ALCUNI PUNTI DEL TRACCIATO ED IN GARA SI È RIPETUTO QUANTO VISTO AL VENERDÌ. HO CERCATO DI TENERE IL PASSO DI LEWIS MA NON AVEVAMO SUFFICIENTE VELOCITÀ. TUTTO SEMBRAVA ANDARE LISCIO, IL MARGINE DI VANTAGGIO SUL TERZO ERA AMPIO, MANCAVANO SOLAMENTE DUE GIRI E NON SO COSA SIA ACCADUTO. POCO PRIMA DELLA CURVA 6, A METÀ DEL RETTILINEO, È VENUTA VIA ALL'IMPROVVISO UNA PARTE DELLA GOMMA SINISTRA. NON È PROPRIAMENTE ESPLOSA, NON CREDO DI AVER COLPITO NULLA, NON HO AVUTO AVVISI DI UN PROBABILE CEDIMENTO. LA VETTURA ANDAVA IN MODO ASSOLUTAMENTE NORMALE, PER FORTUNA SONO RIUSCITO A RIENTRARE AI BOX RAPIDAMENTE ANCHE SE HO FATTCATO CON LA GOMMA IN QUELLA CONDIZIONE. AVREI VOLUTO CHE LO STESSO PROBLEMA NON ACCADESSE ANCHE A SEB, OGGI AVREI POTUTO CHIUDERE IN SECONDA POSIZIONE MA NON AVEVAMO LA VELOCITÀ PER COMPETERE CON LEWIS. LA PARTENZA È STATA DISCRETA, MA QUANDO SIAMO FINITI ALLE SUE SPALLE NON SIAMO RIUSCITI A RECUPERARE, DOBBIAMO LAVORARE PER RECUPERARE IL TERRENO DALLA MERCEDES. RISPETTO ALLE ULTIME DUE GARE SIAMO PEGGIORATI MA CREDO CHE IL RISULTATO ODIERNO DIPENDA DAL CIRCUITO. SONO CURIOSO DI CAPIRE COSA ACCADRÀ A BUDAPEST, MA NOI DOBBIAMO MIGLIORARE. FORSE È STATA LA MIA MIGLIORE GARA STAGIONALE, HO APPORTATO QUALCHE CAMBIAMENTO E PENSO ABBAIA FUNZIONATO. ABBIAMO TROVATO QUALCOSA CHE IN QUESTO WEEKEND SEMBRA AVERCI AIUTATO».

”

GP

G.BRETAGNA

LA DEBACLE

di Massimo Costa

**SILVERSTONE** - Doveva essere la gara in cui tentare un ulteriore allungo in campionato, quella della definitiva svolta, quella memorabile nella quale provare a vincere nella tana dei rivali grazie a una nuova power unit (la terza del 2017) che avrebbe potuto mettere con le spalle al muro la concorrenza per quei 15 cavalli in più trovati (almeno così si vociferava). E invece, il bellissimo e difficile circuito di Silverstone, situato a pochi chilometri da Brackley dove "abita" il team Mercedes, per la quarta volta consecutiva ha decretato il trionfo di Lewis Hamilton e della compagnia argentata. Che ha controbattuto anch'essa con un motore ancora più incattivito. Un tonfo inaspettato insomma, reso ancora più acido dalle gomme anteriori sinistre che a due e tre giri dal termine sono collassate rovinando la corsa di Kimi Raikkonen e Sebastian Vettel. Il quale, dei 20 punti di vantaggio che aveva prima di Silverstone, se ne è visti mangiare 19 da quello squalo di Lewis Hamilton. Tutto da rifare insomma. No, perché in realtà si sapeva bene che la sfida sarebbe stata lunga, complicata, intensa. E non certo da concludere in luglio. Però, questa volta l'amaro pervade la Ferrari.

Raikkonen aveva disputato una qualifica notevole



LA PRESSE

# La Rossa può uscire da questo purgatorio

guadagnandosi la prima fila, ma i dubbi erano tanti per quel mezzo secondo rimediato da Hamilton. La Mercedes, già nelle libere aveva fatto il bello e il cattivo tempo (più cattivo visto i 15 gradi costanti...) prima con Valtteri Bottas, poi con il padrone di casa e la Ferrari non sembrava riuscire a ribattere. E così è stato. Vettel per il terzo posto in qualifica ha incolpato il traffico, o meglio, il team per averlo spedito in pista in mezzo a quattro cinque macchine. Colpa del non perfetto funzionamento del Gps, hanno detto. A volte basta guardare con gli occhi quello che accade... In gara, Raikkonen ci ha provato a tenere il passo di Hamilton, ma si è presto arreso concentrandosi a tenere il secondo posto: «Mi mancava la velocità necessaria per tenere il passo di Lewis. La mia gara stava procedendo bene fino a qualche giro dalla fine, quando improvvisamente ho avuto un problema. La gomma anteriore sinistra ha ceduto senza alcun preavviso, l'aria è rimasta all'interno, ma la parte esterna si è staccata. Sono deluso, perché il secondo posto era a portata di mano e meritavamo un risultato migliore. Avevamo cambiato alcune cose che hanno migliorato il

**TRA QUALIFICHE E CORSA LE FERRARI HANNO VISSUTO A SILVERSTONE IL WEEKEND DI MAGGIORE SOFFERENZA STAGIONALE SENZA MAI IMPENSIERIRE LA MERCEDES. MA IN UNGHERIA PUÒ CAMBIARE ANCORA TUTTO!**

*mio feeling con la macchina. E quando e così, sei a tuo agio e puoi spingere: spero che andrà così anche nelle prossime gare. Questo è senza dubbio un circuito che poco si adatta alla nostra vettura. Sono curioso di vedere come andrà la prossima corsa, penso che il tracciato ungherese si adatterà meglio alla nostra macchina». Vettel ha disputato una gara durissima. Prima il problema del surriscaldamento freni in griglia di partenza che ha finito per condizionare l'avvio, poi il duello all'arma bianca con Max Verstappen, e nel finale il tentativo di difendersi da Bottas. Riuscito per un giro con tanto di spiatellata, che potrebbe anche essere la causa del successivo disintegrarsi del pneumatico. «È stata una gara difficile. I freni hanno avuto un principio di incendio in griglia e credo che questa sia la ragione per cui non ho avuto grip alla partenza: erano troppo caldi. Durante gli ultimi giri, in seguito al problema con la gomma anteriore sinistra, ho cercato solo di vedere il traguardo e recuperare qualche punto. È stata una corsa complicata, perché all'inizio sono rimasto bloccato dietro a Max, ma non sta a me giudicare quanto avvenuto tra di*



GETTY IMAGES

noi. In seguito, credo che il passo sia stato buono, considerando che stavo usando pneumatici soft. Valtteri aveva l'altra miscela, le supersoft, per cui era chiaro che sarebbe andato forte. Non è stato un grande giorno, ma vedremo cosa accadrà in Ungheria, su una pista diversa». Così, un po' sbattuti e col terrore che la Mercedes stia per riprendere la

marcia degli ultimi tre anni, la Ferrari torna a Maranello per preparare la trasferta di Budapest con dubbi e muscoli lunghi. Ma non è il caso di drammatizzare troppo. In questo mondiale, tutto cambia rapidamente da un Gp all'altro e la sensazione è che il testa a testa Vettel-Hamilton si protrarrà fino a Yas Marina, la gara conclusiva del mondiale. ●

”

## MARIO ISOLA: CEDIMENTI CON CAUSE DIVERSE!

**MARIO ISOLA, DELLA PIRELLI, HA COSÌ COMMENTATO I CEDIMENTI AGLI PNEUMATICI FERRARI:**  
 «HANNO ORIGINI DIVERSE. PER QUANTO RIGUARDA VETTEL, L'ANTERIORE SINISTRA HA PERSO ARIA, DUNQUE SI PUÒ PRESUMERE UNA FORATURA. PER RAIKKONEN NON C'È STATA PERDITA DI ARIA. PROVVEDEREMO COMUNQUE A SVOLGERE, CON L'AUTO DEL TEAM FERRARI, CON I DATI IN LORO POSSESSO, UNA PROFONDA ANALISI SULLE GOMME INTERESSATE. LE PORTEREMO NELLA NOSTRA SEDE DI MILANO DOVE ABBIAMO I MACCHINARI GIUSTI PER FARE LE CORRETTE VERIFICHE. VERSTAPPEN NON HA AVUTO PROBLEMI, È STATO CHIAMATO DAL TEAM PER UN CAMBIO DI PNEUMATICI DI SICUREZZA DOPO CHE AVEVANO VISTO I PROBLEMI OCCORRERE ALLA FERRARI, MA NON VI ERANO INCONVENIENTI COSÌ COME NON MI RISULTANO PROBLEMI SULLE GOMME DI HAMILTON».



SUTTON-IMAGES.COM

### CEDIMENTI DI GOMME TUTTI DA VERIFICARE

Sopra, Mario Isola e Paul Henbery della Pirelli. I cedimenti delle anteriori sinistre nel finale hanno tarpato le ali a Vettel, a lato, e allo stesso Räikkönen, che vediamo sopra, subito dopo il via, davanti al compagno di squadra e a Verstappen

GP

G.BRETAGNA

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

# Ora bisogna reagire

**LA MERCEDES È TORNATA A COLPIRE IN MODO DEVASTANTE E TUTTO DIPENDE DALLA CAPACITÀ DI RISPOSTA DELLA ROSSA**

**Q**uando sul televisore è apparsa l'immagine della ruota di Kimi mal messa, mi è morto il gatto e il cane di casa per solidarietà ha preso a guaire disperatamente.

Quando lo schermo ha cominciato a trasmettere i frammenti video della ruota di Vettel che rovinosamente si sbrindellava, all'improvviso il pesciolino nell'acquario ha smesso di dare segni di vita. Pesciolino rosso, s'intende.

Titolo della sit com domestica: i due minuti che sconvolsero il mondiale. E anche, io credo, l'equilibrio nervoso di milioni di ferraristi!

Non voglio scomodare il Mansell del 1986 in Australia. Quella volta l'episodio determinò davvero la assegnazione del titolo iridato. E il Leone Mansell dovette aspettare anni sei, mica due settimane.

COLOMBO

Qui invece siamo in presenza di un fatto, doppio!, che certo avrà il suo peso, che di sicuro ha sfoltito il numero dei miei animali di casa, ma in fondo mica è l'inizio della fine. Semmai, come sosteneva Churchill, la fine del principio.

Altri indagheranno e vi informeranno sulle cause del vuoto pneumatico Ferrari. Un bel mistero, un giallo di mezza estate, una indegna provocazione al mio sistema nervoso, con ulcera incorporata.

Ciò nonostante, chiedo scusa ai miei quattro lettori. Chiedo scusa, ma lo penso e lo scrivo. Una volta appurata la ragione del vuoto pneumatico, sarà il caso, da ferraristi, di cogliere il senso vero dello show (alla rovescia, eh) di Silverstone.

Lo sospettavamo. Ce lo eravamo detto, in questa sede. Lo avevamo intuito dal Canada in poi, temo. La Mercedes è tornata



LA PRESSE

davanti. E qui sto malinconicamente scoprendo l'acqua calda. Cioè, la guerra d'estate, la guerra degli sviluppi, la stanno vincendo le Sturmtruppen (faccio sempre per dire) di Stoccarda. Riusciranno i nostri eroi a reagire? Personalmente ritengo sia lecito avere fiducia nelle persone che da primavera hanno contribuito a regalarci l'emozione, tormentosa e tormentata, che stiamo consumando dalla domenica australiana di Melbourne.

A Budapest o si fa la Ferrari o malinconicamente si muore di passione. Bisogna imitare la Mercedes del dopo Montecarlo. Ci sono riusciti loro. Possono riuscirci anche in Ferrari.

Ps. Ultima ora. Mi comunicano da casa che anche la tartarughina si è sentita male, per colpa di un maledetto vuoto pneumatico. ●

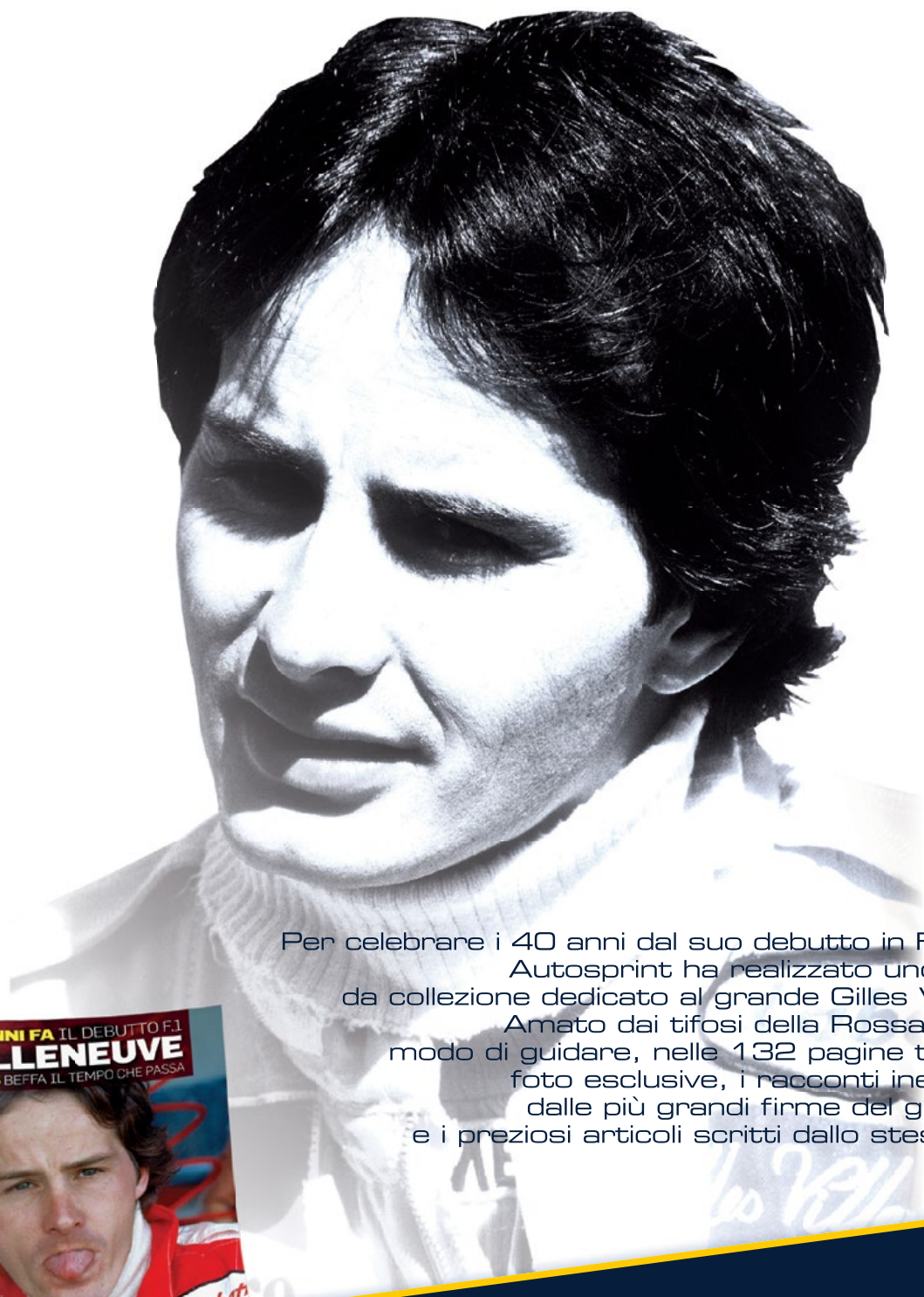
## LEGITTIME PREOCCUPAZIONI

Vettel, a lato, guarda con giustificato rincrescimento lo pneumatico anteriore sinistro, quello che ha creato più problemi a Silverstone, sia a lui che a Raikkonen, sopra con lo stesso Seb il quale anche in quest'ultima immagine appare decisamente preoccupato dalla piega che hanno preso gli eventi sul tracciato preferito dal rivale Lewis Hamilton

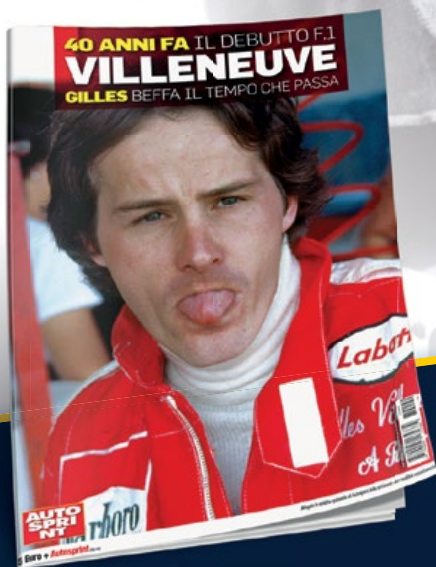


# LA LEGGENDA È SEMPRE VIVA.

RIPERCORRI LA CARRIERA DI GILLES VILLENEUVE  
CON LO SPECIALE DI AUTOSPRINT.



Per celebrare i 40 anni dal suo debutto in Formula 1, Autosprint ha realizzato uno speciale\* da collezione dedicato al grande Gilles Villeneuve. Amato dai tifosi della Rossa per il suo modo di guidare, nelle 132 pagine trovi tante foto esclusive, i racconti inediti scritti dalle più grandi firme del giornalismo e i preziosi articoli scritti dallo stesso pilota.



IN EDICOLA.

\*A € 5 + il costo della rivista.

**AUTO  
SPRI  
NT**

# GP

## G.BRETAGNA

### F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini



#### UN MARE DI PUBBLICO PER UNA STAR DA SOGNO

Hamilton si conferma, a lato, signore e guru di Silverstone, amatissimo dal pubblico. Sotto, Hulk incredibile 6° e, nell'altra pagina, il rinfrancato Kimi, 3°, e la W08 di nuovo in grande spolvero

## MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# LEWIS HAMILTON

**P**oleman, startman e con una gestione di gara da usare come tutorial alla Salvatore Aranzulla, per spiegare al mondo come si vince il Gran Premio di casa

strizzando l'occhio al mondiale. Lewis Hamilton in versione Silverstone si conferma semplicemente annihilante sulla Wimbledon di catrame, così

bravo da tenersi fuori dalle discussioni inutili, badando solo a far splendere la stella del campionissimo che è, sia in qualifica che in gara. Capace di piazzare una bordata devastante non solo sul piano aritmetico ma soprattutto su quello morale ai competitor.

COLOMBO

Col valore aggiunto d'aver legato il suo sorriso, ringraziandolo per l'ispirazione, al giovane e sfortunato quanto coraggioso 17enne Billy Monger - che ha perso le gambe a seguito di un incidente

in F.4 a Brands Hatch a metà aprile - Carinamente invitato a passare il weekend del Gp di Gran Bretagna a contatto col magico numero 44, per ritrovare il sorriso e dare un senso in più alle sue sofferenze. Così a Silverstone Hammer ha trionfato sotto qualsiasi punto di vista. Perfino sul piano umano.



## MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# NICO HULKENBERG

**D**alla statuetta spezzata in Austria a quella sana, sanissima, del miglior pilota non protagonista in Gran Bretagna. Hulkenberg e la Renault riescono a ribaltare una situazione assai delicata, dopo l'errore di Baku e la debacle di Spielberg, nel quarantennale spaccato del debutto Régie in F.1. La verità è che a Silverstone la Rs17 si è adattata a meraviglia, consentendo al tedesco di esprimersi al meglio sin dalle prime prove e allo stesso sfortunatissimo Palmer di sfiorare in qualifica la Q3, 11° in prova dopo essere giunto per tre volte 11° in gara negli ultimi cinque Gp, per poi fermarsi nel giro di ricognizione, causando il ritardo della partenza. Più sfiga di così, neanche a parlarne. E meno male che in tutto il fine settimana "Hulk" si mostra col coltello tra i denti, dando un segnale molto positivo con un sesto posto che rimette la squadra in lizza per la sesta piazza Costruttori, a poche lunghezze dalle dirette rivali Toro Rosso e Haas, rimaste a secco di punti e gioie. Così si torna a parlare di Renault con pieno merito agonistico e non solo per la chance che sta valutando di offrire a Robert Kubica, peraltro una gran bella storia pure quella.





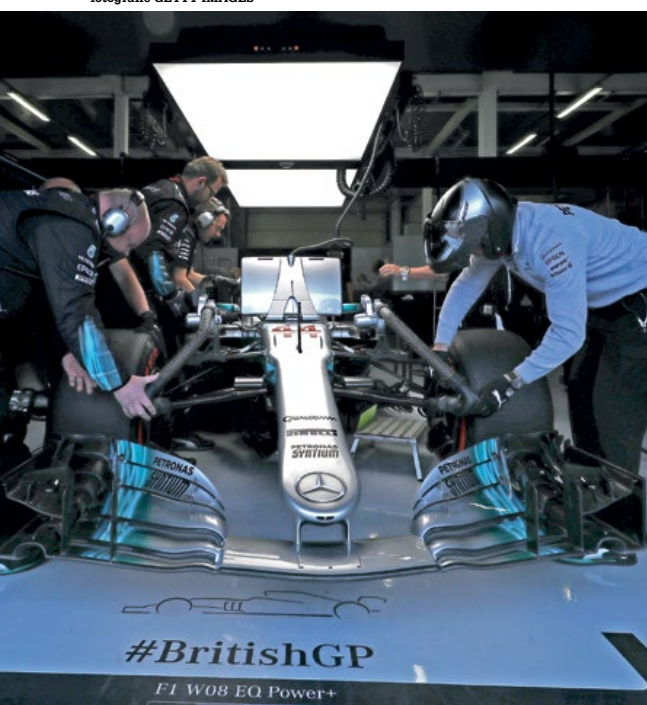
MIGLIOR FILM

# KIMI RAIKKONEN

Dopo l'ammusato podio di Monaco, Kimi finalmente torna a stappare champagne dopo il weekend di Silverstone, molto bello, intenso e neanche del tutto fortunato. In qualifica la sua seconda piazza dietro l'inarrivabile Hamilton è semplicemente stupenda e la stessa partenza - che lo vede scattare bene e mettersi sulle prime quasi in scia allo scatenato inglese - risulta priva di sbavature. Senonché Vettel rimane quasi intruppato dietro di lui in frenata dopo tre pieghe e all'esterno Verstappen ha buon gioco nel mettersi con un guizzo da cam-

pione proprio davanti a Seb. Ma è più merito dell'olandese che colpa di Kimi, sia chiaro. Il quale il suo lavoro per guadagnarsi la riconferma in Ferrari stavolta lo fa tutto, pur in una giornata priva di luce per le SF70-H, martoriate da blister e da guai sulle sollecitatissime e esauste gomme anteriori sinistre. In ogni caso Kimi, pur privo di particolare entusiasmo in volto, ritrova col podio il morale utile a tornare in lotta col miglior spirito possibile nella prossima trasferta dell'Hungaroring. Dentro un film stavolta meritoriamente tratto da una storia vera. La sua.

fotografie GETTY IMAGES



MIGLIOR REGIA

# MERCEDES

Mediamente la Casa della Stella a tre Punte si ritrova a turno con una macchina che fila come un treno e l'altra che ha qualche problema. La cosa sembrerebbe ripetersi anche a Silverstone, vista la penalizzazione che colpisce in prova Bottas, costretto a partire nono, poiché retrocesso di cinque posizioni, causa la sostituzione del cambio decisa il venerdì. Poi, però, nella corsa vera e propria entrambe le W08 sono missili e dietro il dominatore Hamilton, seppur staccato di oltre quattordici secondi, spunta il bravissimo Bottas, il quale perfeziona con un gran recupero la seconda doppietta stagionale per le Freccie, approfittando dei guai al caucciù delle Ferrari. E stupisce notare che siamo al secondo in plein argentato nelle ultime quattro gare, a sottendere che nel grafico delle prestazioni e dei risultati in questo preciso momento la Mercedes sta sterzando il mondiale verso la rotta degli anni scorsi. In vantaggio sulla Rossa 6-3 per vittorie e 8-2 nelle pole. A meno che la Ferrari non corra tempestivamente ai ripari. Impresa mica facile, ma ancora possibile.

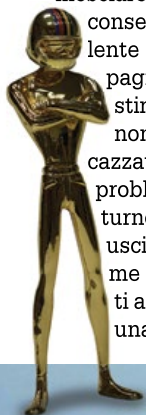
AUTO  
SPORT  
NI



MIGLIOR FOTOGRAFIA

# MAX VERSTAPPEN

**D**ella tigna difensiva di Max Verstappen si sentiva sinceramente la mancanza, sul piano dello spettacolo. Peccato solo che il suo scintillante ritorno sulla scena narrativa con manovre plastiche e ficcanti contribuisca a ammosciare la gara e le possibilità di Vettel e della sua Ferrari. Dopo tre ritiri consecutivi, riecco il coriaceo olandese di nuovo sugli scudi, con un bolente duello diretto che lo vede contrapposto a Seb, con tanto di accompagnamento e controaccompagnamento oltre il bordo della pista, a testimonianza di un confronto molto tosto, al limite della regolarità ma non tale da far scattare l'intervento dei giudici-arbitri o l'allarmata incazzatura degli stessi contendenti. E alla bandiera a scacchi - complice il problema alla gomma anteriore sinistra del tedesco, fiaccata anche dal turno lungo causato dalla sosta anticipata al 19° giro per rifilargli uno riscuto undercut - Max, già richiamato per un prudenziale cambio gomme al 50° passaggio, si gode un inatteso quarto posto, finendo davanti al compagno di squadra Ricciardo. Quest'ultimo comunque autore di una meravigliosa rimonta, dalla penultima posizione fino alla top five.



**POCA STRADA PER ALONSO, RITIRATO**

Ancora un ritiro per Alonso, a destra, mentre Kvyat è in difficoltà, sopra. Sotto, Seb e Max in gran lotta e, nell'altra pagina, Bottas mentre attacca con veemenza il tedesco della Ferrari

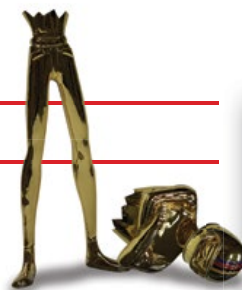
GETTY IMAGES





## LA STATUETTA SPEZZATA

# DANIIL KVIYAT



**Non si tratta** mica di gettare la croce addosso al giovane russo, che resta elemento veloce, combattivo e irriducibile. Non a caso in prova Daniil era riuscito, pur non centrando il superamento della Q2, a precedere il compagno di squadra e non di poco. Il problema, però, ancora una volta, sta nella gestione del suo agonismo, che presenta risvolti ultraistintivi e alle soglie dell'autolesionismo. È dal Gp del Canada che su lui e il compagno di squadra grava una plumbea e rusticana atmosfera fatta di mullumi, sgarbi e presunti regolamenti di conti, voluti o meno, quando lo score parziale, a scampo equivoci, recita a tutt'oggi un secco 29-4 in favore dello spagnolo. In poche parole, è da troppo tempo che Daniil e Carlos si ritrovano ingaggiati in una lotta fratricida che vede il russo protagonista degli atteggiamenti più sterili e estremi, ma non dei risultati più utili. Vedi pure la botta data a Alonso in Austria. Tanto che, proprio come gli accade in Red Bull, su di lui comincia a incomberne l'ombra lunga di un non improbabile e promettentissimo sostituto. La scorsa primavera in Red Bull era Max Verstappen, ora si parla con montante insistenza di Pierre Gasly.



LA PRESSE

## MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# VALTTERI BOTTAS

**Minimum Talking**, per dirla come piace a lui. Okay, per tenerla corta, il finlandese si conferma la più grande rivelazione del mondiale, partendo nono causa penalizzazione per la sostituzione del cambio e giungendo gran secondo alla fine. In rimonta antologica, dopo aver opportunisticamente ma non immeritadamente approfittato dei rispettivi problemi all'anteriore sinistra dei due ferraristi, mai così in difficoltà. E così anche in quella che era iniziata come la sua giornata peggiore, Valtteri riesce a trovare motivo finale di ampissima soddisfazione. Col suo datore di lavoro, oltre che manager, Toto Wolff il quale risponde con un giulivo nitrito paraculo alla domanda circa la possibile imminente conferma del finlandese nel team. Quindi sorridendo e quantificando nel 90% il cammino già percorso dal biondo quasi afono verso il rinnovo del contratto in casa Mercedes, ipotizzando infine che il restante 10% potrebbe essere completato, senza particolari reciproci sforzi, entro la vigilia del Gp d'Italia, a Monza. Wow, che Bottas.

## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	BOTTAS
PILOTA MENO COMBATTIVO	WEHRLEIN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	VETTEL
PILOTA MENO SFORTUNATO	VERSTAPPEN
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	SAUBER
SCUDERIA MENO FORTUNATA	FERRARI
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL

# GP

## G.BRETAGNA

### LA CONFERMA

#### UNO SPLENDIDO

#### 2° POSTO

Scattato dalla nona posizione in griglia per aver sostituito il cambio sulla sua W08, Bottas ha tratto il massimo dal Gp di Silverstone chiudendo con uno splendido 2° posto



GETTY IMAGES

# Bottas che rimonta!

## NONOSTANTE I GUAI, VALTTERI SI STA GUADAGNANDO UN'ALTRA STAGIONE IN MERCEDES A SUON DI RISULTATI. ECCO COME

**SILVERSTONE** - Soldatino Valtteri Bottas corre forte e non sbaglia una mossa. E non c'è niente che sembra in grado di turbarlo in una stagione che sta andando ben oltre ogni più rosea previsione. Certo, che il finlandese sia un ragazzo tosto e forte è fuor di dubbio, ma la capacità con la quale riesce a districarsi in ogni situazione e a trovare la giusta formula per interpretare al meglio il copione che gli viene richiesta da Toto Wolff è fuori dal comune. In questa stagione abbiamo visto il ragazzo di Nastola fare il gregario a Barcellona, recitare da prima donna a Sochi e Spielberg, collezionare da scaltro ragioniere una serie di risultati pesanti che lo avvicina sempre di più al vertice della graduatoria. 23 punti da Vettel non sono niente e la 3ª piazza d'onore stagionale, arrivata in Inghilterra in una corsa a handicap, è molto pesante.

**«Senza il guaio a Kimi sarei arrivato 3°»**

Bottas ha gestito in maniera più proficua rispetto a Hamilton in Austria la retrocessione di 5 posizioni in griglia dovuta alla sostituzione del cambio della sua W08, che non aveva ancora disputato le 6 corse previste da regolamento: il 27enne è riuscito sul finale, soprattutto ai guai delle Ferrari con gli pneumatici, a risalire dalla 9ª piazza in griglia fino alla 2ª piazza.

La rincorsa dell'inglese, che chiudeva la 4ª fila, al Red Bull Ring si è arrestata alla 4ª. In aggiunta, il 27enne è pure riuscito a ridurre il gap da Vettel in graduatoria.

*«Nel risultato di oggi la fortuna ha avuto una suo peso, devo essere sincero - ha raccontato Valtteri - Sono riuscito a raggiungere Vettel grazie al ritmo di gara ed alla strategia, ma non sarei mai riuscito ad acciuffare Raikkonen: senza la sua disavventura con gli pneumatici, la mia rimonta si sarebbe fermata al terzo posto».*

**Una corsa tutta a testa bassa**

A Silverstone il finlandese poteva solo contare su una stretta interpretazione di una rigida strategia, che l'ha visto scattare con le Soft e gestirle per ben trentasei giri, prima di passare alla miscela più morbida.

La nona posizione in griglia imponeva una condotta specifica, e Valtteri ha svolto talmente bene il suo compito, gestendo degrado e graining, da permettere alla Mercedes di estendere il suo stint proprio su un tracciato che si è rivelato micidiale per gli pneumatici. Ha tenuto la testa bassa e ha pedalato riuscendo a ricucire progressivamente il divario dal vertice prima di ritrovarsi in piena bagarre con le Ferrari, l'obiettivo più importante nel suo mirino. «La mia macchina a Silverstone si è



LA PRESSE

*rivelata subito ben bilanciata, abbiamo solo lavorato un po' per cercare di essere più rapidi sulle curve ad alta velocità», ha spiegato Bottas.*

**Duello con Seb deciso ma corretto**

Il duello con Sebastian Vettel è stato deciso ma corretto, con il finlandese che ha evitato la bagarre più dura ed ha atteso il momento in cui il tedesco è andato definitivamente in crisi con le gomme per sferrare l'attacco alla terza posizione: «Il nostro duello è stato tosto ma corretto, ho dovuto alzare il piede e sfilare all'esterno quando è stato necessario ed ho atteso il momento giusto per attaccare».

**Wolff: «Valtteri riconfermato al 90%»**

Ma la corsa di Silverstone nella mente di Valtteri è ormai un file in archivio, ora l'obiettivo è quello di cogliere il terzo successo stagionale nella sua Budapest, che di fatto è la sua pista di casa essendo quella più amata dai tifosi finlandesi che non lo lasceranno solo in questa fase cruciale della stagione, con la vetta della classifica sempre più vicina e una data per fissare il contatto per la prossima stagione che presto potrebbe comparire in agenda. Toto Wolff a Sky ha detto: «Al 90% Bottas sarà riconfermato».

**Alessandro Gargantini**

GP

G.BRETAGNA

IL RISCATTO



# Verstappen torna a pungere

MAX SI ESALTA NEL DUELLO AL LIMITE CON VETTEL E ARPIONA  
IL QUARTO POSTO, DOPO UNA SERIE NERA DI TRE RITIRI DI FILA

COLOMBO

**SILVERSTONE** - Cinque ritiri nelle prime nove corse avevano intaccato lo spirito solitamente infuocato di Max Verstappen, che alla vigilia della gara di Silverstone appariva insolitamente rassegnato: «Voglio stare coi piedi per terra, essere realista e non fare il sognatore. Ho bisogno di un po' di fortuna in più per cambiare le sorti di questa stagione che non sta andando bene! Domani ci vorrebbe la pioggia, sull'asciutto è impossibile resistere a Ferrari e Mercedes. Mi accontento di una gara divertente e di portare la macchina al traguardo, la vittoria o il podio non sono alla nostra portata». Ma quando si è accesa la luce verde dello start, tutti i pensieri neri del pilota della Red Bull sono spariti in un solo istante. Un lesto avvio di gara gli ha consentito di inserirsi tra le Ferrari di Kimi Raikkonen e Sebastian Vettel, costringendolo nei giri precedenti il pit-stop a una strenua difesa dagli attacchi del pilota tedesco che le ha provate tutte senza trovare alcun varco per sopravanzare il rivale. Ogni centimetro era puntualmente chiuso dalla monoposto inglese, che non ha esitato ad andare oltre i cordoli o a spingere ai

limiti della pista il rivale per mantenere la posizione. «Sì, mi sono reso conto che Vettel era più rapido, ma ho dato il massimo per tenermelo dietro e divertirmi - ha raccontato Max -. È stato il momento più bello alla corsa, perché poi ho proseguito in solitario con una vettura che si è rivelata migliore rispetto alle sensazioni che mi aveva lasciato in prova». Per i tifosi

inglesi lo show è finito quando, nel corso del diciottesimo giro, Vettel ha compiuto il pit-stop e si è liberato dell'affissante marcatura della Red Bull. A Silverstone si è rivisto il vero Max Verstappen. L'olandese, che per causa dei tanti ritiri non ha nemmeno la metà di punti in graduatoria del compagno di scuderia Daniel Ricciardo, ogni volta che ha visto il traguardo lo ha fatto nelle prime cinque posizioni. Il podio colto a Shang-

hai rappresenta sinora il miglior risultato stagionale, che avrebbe potuto essere ripetuto a Silverstone se il muretto box della Red Bull non lo avesse richiamato a due giri dalla fine per un prudenziale cambio gomme. La vista dei problemi emersi sulla Ferrari di Sebastian Vettel ha portato lo staff tecnico della scuderia britannica a op-

tare per una scelta prudenziale, che ha garantito all'olandese la quarta posizione finale e scongiurato che la lunga sequenza di ritiri proseguisse. «Il risultato della gara va oltre le mie previsioni e sono soddisfatto della mia performance. Ovviamente, siamo stati aiutati dal problema capitato a Vettel, che ci ha portato alla scelta di non rischiare visto che avevo le spalle coperte da un buon vantaggio sulla vettura alle mie spalle - ha spiegato Verstappen - La mia anteriore sinistra dava problemi, ma non era finita: se ci fossimo resi conto che anche Kimi Raikkonen avrebbe imboccato la corsia box, forse avremmo potuto rischiare e rimanere in pista. Sulla bilancia c'era la terza posizione e era lecito farlo». E anche la buona tenuta degli pneumatici sulla vettura gemella di Daniel Ricciardo aveva dato delle indicazioni positive in tale senso. Per l'olandese, il bicchiere è certamente mezzo pieno al ritorno dal Northamptonshire. I piani di lavoro in casa Red Bull ora prevedono l'arrivo dell'ultima release di sviluppi in vista della gara di Budapest. Aggiornamenti che ci si attende siano decisivi per riportare la scuderia inglese in lotta per le prime quattro posizioni e che riaccendano il sorriso sul volto di Verstappen anche quando scende dalla sua monoposto.

Alessandro Gargantini

QUELLO DEL GRAN  
DUELLO CON  
VETTEL È STATO  
IL MOMENTO  
PIÙ BELLO  
DELLA MIA CORSA

MAX VERSTAPPEN

”

PROSEGUONO I BISTICCI TRA Kvyat e Sainz  
CON UN NUOVO CONTATTO IN PISTA  
CHE PROVOCA IL RITIRO DELLO SPAGNOLO  
CHIARIMENTI IN VISTA MA L'ARIA È PESANTE

# Harakiri tutto taurino

**SILVERSTONE** - Sembra essere entrato in un vortice senza fine il team Toro Rosso. Da un mese a questa parte non si parla più della simpatica formazione faentina per i risultati ottenuti in pista - solo un pur ottimo ottavo posto firmato da Carlos Sainz a Baku nelle ultime quattro corse -, ma per le polemiche continue di cui si ritrova suo malgrado protagonista. I bisticci tra i due piloti Sainz e Kvyat sulle scie negatte come da accordi tra Montreal e Baku, la burrasca scatenata dai vertici Red Bull sul madrileno perché aveva espresso l'idea di non rimanere in Toro Rosso nel futuro.

Poi, la monoposto che non passa le veri-

fotografie GETTY IMAGES

fiche tecniche di Silverstone, una serie di incomprensioni risolte tardivamente con le scuse della Fia. Ed ecco, come ciliegina sulla torta, il contatto al 1° giro tra Sainz e Kvyat che ha provocato il ritiro del pilota spagnolo, un drive through al russo poi costantemente rimasto nelle ultime posizioni. Cosa c'è di peggio ancora? Su tracciato inglese è accaduto che Sainz, 13esimo in qualifica per un problema alla sospensione posteriore, ha superato Kvyat, dodicesimo allo start, il quale non deve averla digerita bene. Tra Maggots e Becketts è subito arrivata la risposta di Daniil, ma ha esagerato, ha messo le ruote oltre il cordo-

## AUTOSCONTRO IN FAMIGLIA

Il contatto tra gli alfieri Toro Rosso Kvyat e Sainz, sotto, ha portato al ritiro dello spagnolo, a lato. Oltre alla penalizzazione del russo con un drive through per rientro in pista pericoloso

lo, ha perso il controllo della sua Str16 ed è andato a sbattere contro Sainz. Si era appena all'inizio del Gran Premio, c'era tutto il tempo per tentare un'eventuale replica al compagno di squadra in punti migliori e nei giri successivi, quanto meno occorreva prestare un minimo di attenzione. Invece, patatrak. Kvyat appena sette giorni prima, sempre dopo pochi metri di gara, alla prima staccata aveva malamente tamponato Fernando Alonso il quale aveva a sua volta colpito Max Verstappen. «Sono cose che succedono», aveva detto come niente fosse Kvyat. Anche questa volta non si è più di tanto scomposto, anzi, ha attaccato la direzione gara per averlo penalizzato. Forse c'è qualche problema da risolvere nell'atteggiamento del russo che pare tornato quello che con la Red Bull a Sochi 2016 provocò disastri, guarda caso sempre all'avvio delle corse. Un nervosismo, quello di Kvyat, che non trova molte spiegazioni. All'epoca della Red Bull aveva appena saputo di essere stato bocciato e retrocesso in Toro Rosso, ma questa volta? «Il problema è che ho effettuato il sorpasso alla curva 11 e in quel punto la pista è sporca. Ho avuto un violento sottosterzo e quando il tuo compagno di squadra non vede che gli stai finendo addosso, ecco che si verifica un incidente. La mia frustrazione è per la penalità che ha danneggiato la mia corsa. Non so a cosa stessero pensando i commissari...». Insomma, un Kvyat che sembra non voler vedere la realtà dei fatti. Sainz sconsolato ha replicato: «Le riprese tv, da più parti, spiegano bene cos'è accaduto. Stavamo battagliando, ci siamo lasciati lo spazio dovuto, poi l'altra macchina ha perso il controllo e ha causato la collisione. Ne parleremo tra di noi».

Massimo Costa





**ANTONIO INIZIA  
UNA NUOVA AVVENTURA**

È scattata da Silverstone l'avventura di Giovinazzi nella prima sessione di prove libere. Antonio tornerà in pista in Ungheria sempre con la Haas

SUTTON-IMAGES.COM



fotografie COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM



# Il triangolo di **Giovinazzi**

**SILVERSTONE** - Come Barcellona, Silverstone è una pista che ha segnato la carriera di Giovinazzi. Era il tracciato di casa del Carlin Motorsport ai tempi della F.3, quando nelle lunghe settimane spese nella sede del team inglese Antonio ha potuto conoscere approfonditamente ogni centimetro del circuito britannico per eccellenza, è stata teatro di una delle sue più belle esibizioni in Gp2, e ora il teatro del rientro dell'italiano terzo pilota della Ferrari che ha disputato la 1ª sessione di prove libere con il team Haas, tornando in pista dopo oltre 2 mesi di assenza. Era dai giorni successivi al Gp del Bahrain dello scorso aprile, quando disputò i test Pirelli, che il pugliese non provava l'emozione della pista. «È stato un test senza dubbio molto positivo, era importante scendere nuovamente in pista dopo parecchie settimane di pausa. Su questa pista il mio principale

LA PRESSE



## PRIMA LA SAUBER, POI LA FERRARI. ORA LA HAAS. ANTONIO È GIÀ SALITO SU TRE MONOPOSTO: «UN VALORE AGGIUNTO»

*obiettivo era quello di fare il maggior numero possibile di giri e prendere confidenza con il mio ingegnere e la squadra - ha raccontato il ventiquattrenne di Martina Franca - Peccato per il piccolo problema che ho avuto in occasione del primo run con le gomme fresche, che mi ha rubato un po' di tempo. Sono soddisfatto anche per i riscontri cronometrici, visto sono giunto a soli quattro decimi da Romain Grosjean, che reputo un pilota molto forte, soprattutto sulle piste iper-veloci come questa. Silverstone si è rivelata particolarmente dura sul piano fisico, oltre quanto mi attendessi. Dopo alcune settimane di stop, ho avuto sensazioni simili a quando s'inizia una stagione nuova. Davvero uno shock!».*

Per il terzo pilota della Ferrari, dopo Sauber e Ferrari, la Haas è la terza vettura differente con la quale si deve confrontare nel 2017. Un'esperienza che in passato hanno vissuto in pochi, ma che potrebbe mandare in tilt un rookie data la mole e la

eterogeneità dei diversi input. «Sì, è vero, le tre squadre hanno un tipo di organizzazione e un approccio diverso all'attività in pista. Oggi è stato fondamentale compiere il numero maggiore di chilometri, ma dall'Ungheria vorrei riuscire ad aiutare maggiormente la squadra nel preparare il week-end di gara. Ringrazio di cuore la Ferrari per tutte queste chance che mi sta fornendo! I sette turni del venerdì mattina saranno molto importanti per la mia crescita, anche perché imparerò alcuni circuiti, come Interlagos o Città del Messico, che non conosco. Inoltre, dopo il Gran Premio resterà a Silverstone per due giorni di test Pirelli: non poteva esserci pista migliore per entrare ancora di più nella parte e dare continuità alla mia esperienza con il team Haas. Anche perché provare tre macchine diverse in così poco tempo rappresenta un valore aggiunto, ma non è nemmeno facile saltare da una macchina all'altra nel giro di pochi giorni».

**Alessandro Gargantini**



**2 GIORNI DA PROTAGONISTA**

Quinto in qualifica e sesto alla fine del Gp: finalmente un week end da protagonista per Nico Hulkenberg

fotografie LA PRESSE

# Hulk-Rs17 in crescita

**IL TEDESCO ARPIONA UN CONSISTENTE SESTO POSTO E SORRIDE: «LE MODIFICHE SULLA RENAULT INIZIANO A DARE I LORO FRUTTI»**

**SILVERSTONE** - Con il 40° anniversario della prima della Renault in F1 da onorare, il massimo obiettivo di Nico Hulkenberg per Silverstone era quello di difendere con i denti la quinta posizione in griglia, ottenuta grazie alla retrocessione di Valtteri Bottas. Mai, da quando diciotto mesi fa la scuderia inglese era tornata ufficialmente in azione, le sue vetture erano riuscite a partire così avanti. Il quinto ingresso in Q3 in questa stagione ha sostanzialmente confermato i passi avanti della Rs17, che ha come più dirette avversarie le scatenate Force India in questa fase della stagione. Dopo avere messo alle spalle in qualifica le Pantere Rosa, il pilota tedesco si è ripetuto in gara, approfittando del rientro nella corsia box nelle fasi finali della Ferrari di Sebastian Vettel per conquistare la sesta posizione. Confermando, di fatto, il piazzamento ottenuto lo scorso mese di maggio a Bar-

**SIAMO RIUSCITI  
A ESSERE LA  
QUARTA FORZA  
DIETRO MERCEDES,  
FERRARI  
E RED BULL**  
**NICO HULKENBERG**

cellona. «Sono estremamente soddisfatto del risultato odierno, dal momento che ci siamo mantenuti sui buoni livelli espressi in qualifica - ha spiegato il pilota tedesco nel dopo gara - Abbiamo mantenuto un rimarchevole ritmo, riuscendo a imporci come quarta forza alle spalle di Mercedes, Ferrari e Red Bull. Soltanto sul finale, la power unit ha iniziato a perdere potenza nei rettilinei e non sono riuscito a contrastare il recupero di Daniel Ricciardo. Fortunatamente, ho riacciuffato la sesta posizione grazie alla problema al pneumatico sulla vettura di Sebastian Vettel. Nel complesso, gli aggiornamenti che continuiamo ad apportare sulla macchina dopo Barcellona si stanno rivelando decisivi nei farci compiere passi avanti. Certamente, abbiamo perso alcune occasioni nella prima parte della stagione. Considerando che la squadra sta attraversando un processo di ricostruzione, è lecito attendersi un periodo che va dai dodici



ai diciotto mesi per vedere un po' di luce e lottare con i primi». Lo staff tecnico diretto da Bob Bell ha lavorato proficuamente nel corso del fine settimana sul bilanciamento della vettura e sui long run, soprattutto nella giornata di venerdì. Efficace anche il risultato dell'analisi del comportamento delle gomme, che ha fornito le giuste informazioni nel definire la strategia di gara. Nel corso dei cinquantun giri del Gran Premio le Renault si sono rivelate tra le migliori nel gestire graining e deterioramento termico. Le conferme che arrivano in merito ad un sempre più concreto avvicinamento a Robert Kubica contribuiscono a rendere l'ambiente ancora più focalizzato nella fase di crescita ed avere un nome di peso come quello del pilota di Cracovia a bordo non può essere che di beneficio. Secondo voci raccolte ripetutamente nel paddock di Silverstone, Robert dovrebbe essere presente nei test che si svolgeranno dopo il Gran Premio di Ungheria per quello che sarebbe il passo più importante nella direzione del ritorno del pilota polacco nel mondo dei Gran Premi.

**Alessandro Gargantini**

Dopo i test di Valencia e del Ricard, Kubica potrebbe guidare la Renault 2017 nei test in Ungheria previsti dopo la disputa del Gp



SUTTON-IMAGES.COM

# Abiteboul guarda avanti

**IL MANAGER A CAPO DEL TEAM RENAULT RACCONTA: «TROPPI ALTI E BASSI FINORA. MA CRESCIAMO. KUBICA? VEDREMO...»**

**SILVERSTONE** - Sulla pista dove 40 anni fa cambiarono la storia della F.1 schierando per la prima volta la Rs01 a motore turbo, gli uomini della Renault ci tenevano a ben figurare. Ed hanno presentato parecchie modifiche sulla Rs17 che Nico Hulkenberg è sembrato poter portare in alto sin dalle qualifiche, quando è sempre stato a ridosso degli irraggiungibili (Mercedes, Ferrari, Red Bull) grazie - anche - ad una vettura ampiamente aggiornata nell'aerodinamica; con fondo, estrattore e bargeboard nuovi e ala anteriore modificata. I risultati si sono visti subito, già in prova, quando Hulkenberg si è piazzato al 6° posto; risultato eguagliato in gara. Una situazione che Cyril Abiteboul, quasi 40enne manager a capo del team Renault F.1, analizza così: «Abbiamo avuto sinora troppi alti e bassi anche se abbiamo iniziato abbastanza bene, con un buon livello di prestazioni soprattutto in qualifica. E abbiamo sviluppato bene il motore. Purtroppo ci è mancata un po' l'affidabilità, una cosa che ci si può aspettare dai motori V6. Per quanto riguarda la vettura, invece, abbiamo sempre fatto l'upside-down, su e giù: le nostre prestazioni sono state altalenanti. Silverstone era un momento cruciale ed abbiamo portato tante novità che, su un circuito dove l'aerodinamica è più importante che su altre piste, abbiamo mostrato netti progressi».

- Cos'è cambiato nel team?



**A SILVERSTONE DEBUTTAMMO 40 ANNI FA: ABBIAMO VINTO TANTO IN F.1, DOBBIAMO TORNARE A FARLO**

**CYRIL ABITEBOUL**



«La strategia. Abbiamo fatto uno sforzo massiccio a Enstone per migliorare la macchina, non ci siamo accontentati di qualche decimo recuperato qua e là ma volevamo fare un salto in avanti. A Silverstone abbiamo portato così tante novità all'aerodinamica che si può parlare di una monoposto nuova, telaio a parte. E per quanto riguarda la power unit stiamo lavorando, con i partner Bp e Castrol, sia sulla benzina che sull'olio. Insomma: stiamo cercando di progredire in tutti i settori».

- Un bello sforzo...

«La F.1 è iper competitiva. Tutti i team stanno lavorando duro agli sviluppi, non si può fare diversamente. Dobbiamo essere al livello che tutti si aspettano da noi. A Silverstone abbiamo debuttato 40 anni fa con la Rs01. E da allora abbiamo vinto tanto in F.1: dobbiamo tornare a farlo!».

- A livello piloti siete soddisfatti? Hulkenberg e Palmer hanno reso sinora secondo quanto vi aspettavate?

«Hulkenberg spinge sempre, è consistente, ed è molto attivo sia in pista che nel lavoro col team. Sta facendo quello che ci aspettavamo. Abbiamo un contratto a lungo termine con Nico, è un nostro ambasciatore e abbiamo costruito il team intorno a lui. Palmer ha avuto difficoltà ma credo che le abbia superate. Sta prendendo confidenza, fiducia in se stesso».

- Da settimane circolano voci su un pos-

sibile, clamoroso, ritorno di Robert Kubica. Voci alimentate dai test prima a Valencia e poi, la scorsa settimana, al Ricard...

«Kubica... vedremo. È stato parte di questo team, vogliamo dargli un'altra opportunità. Ma non facciamo programmi. Lui potrebbe essere un'opzione per un futuro a medio termine, non quest'anno. Però dobbiamo andarci cauti perché lui ha delle limitazioni e dobbiamo capire bene cosa si può fare, senza creare delle aspettative. Vogliamo dargli una chance ma questa non è un'operazione nostalgia, né vogliamo subire la pressione dei media su una decisione in un senso o in un altro».

- Torniamo al test in Francia con la macchina 2012: com'è andato?

«Robert è stato consistente, ha fatto parecchi giri, circa 500 km, senza alcun problema: vedremo».

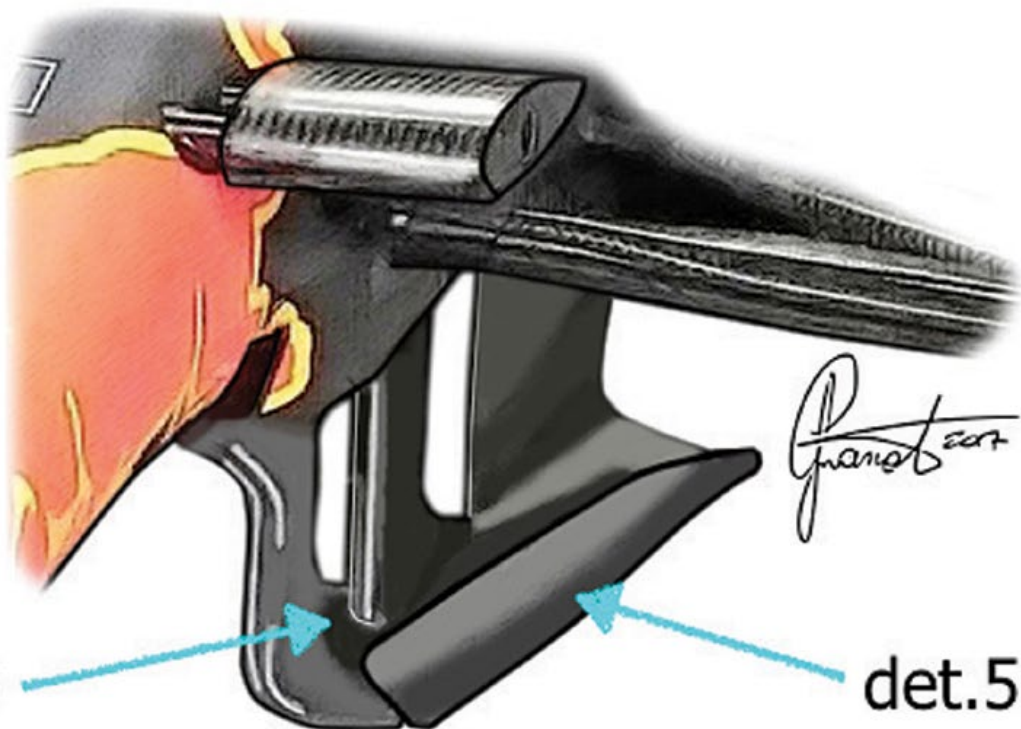
Il rientro di Kubica (che dovrebbe effettuare i test sulla Renault 2017 in Ungheria subito dopo il Gp) appare comunque un pochino più lontano di quanto era potuto sembrare qualche giorno fa: nel team ci sono dubbi, come sottolinea ad esempio Nick Chester, responsabile dei telai, sul reale recupero di Robert non tanto nella guida in sé, nelle traiettorie, dove non ha problemi. Il dubbio è soprattutto su come Kubica potrebbe trovarsi nella lotta corpo a corpo con gli avversari. Non un dubbio da poco.

**Sergio Remondino**

**KUBICA È STATO PARTE DI QUESTO TEAM, VOGLIAMO DARGLI UN'ALTRA OPPORTUNITÀ MA SENZA PRESSIONI**

**CYRIL ABITEBOUL**





det.4

det.5

# Red Bull all'attacco

**LA RB13 PROSEGUE IL CAMMINO DI CRESCITA AERODINAMICA PER COLMARE IL GAP CHE LA SEPARA DALLE RIVALI. NOVITÀ SULL'ALA ANTERIORE E NEL TURNING VANE, SOTTO AL COCKPIT**

**N**on molte le novità tecniche viste a Silverstone. La Ferrari è tra quelle che non ha portato aggiornamenti aerodinamici e ha introdotto sulla sua unità di potenza, solo una parte degli upgrade previsti per questo weekend. La Mercedes ha invece voluto puntare tutto su soluzioni già collaudate ed utilizzate in altri Gran Premi.

Chi invece non è rimasta a guardare è la Red Bull che continua lo sviluppo della sua Rb13 nel disperato tentativo di chiudere il più possibile il gap con le migliori. Nuova ala anteriore per lei che porta in pista un aggiornamento della precedente specifica arricchita da soffiaggi aggiuntivi per incrementare il carico all'anteriore.

Come si può vedere nell'immagine, i profili superiori numero 2 e numero 3, sono stati "sdoppiati" nella parte esterna creando due slot (det.1) che aiutano a mantenere lo strato limite aderente alla superficie e ad incrementare il carico aerodinamico generato dall'ala.

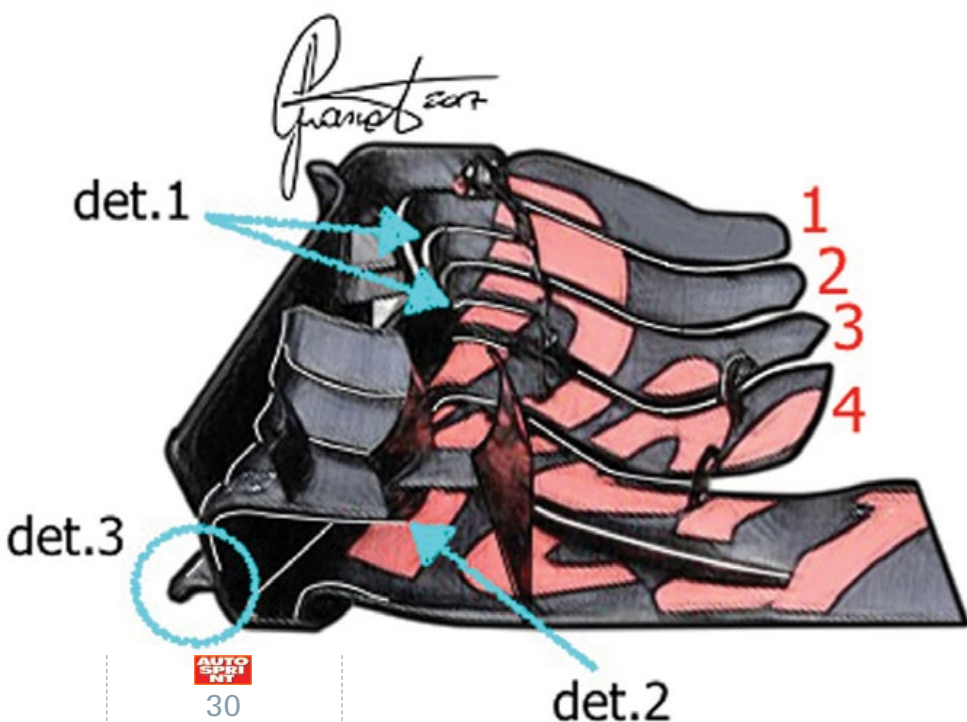
Rivista anche la conformazione dell'upper flap (det.2) ora arrotondato nella parte bassa senza più il profilo verticale che

scendeva verso il basso. Inoltre è stato ampliato il profilo esterno alla paratia verticale (det.3), ora più ampio e capace di ricreare quell'effetto sigillo ai lati dell'a-

la per aumentare la tenuta sull'asse anteriore.

Non è però l'unica novità portata in Inghilterra della Red Bull che ha rivisitato anche il turning vane sotto il cockpit. Sono stati uniti in un unico elemento (det.4) le tre parti che lo costituivano, ed è stato aggiunto un elemento orizzontale (det.5) allo scopo di guidare i flussi in modo più lineare nella parte bassa della monoposto. Il team di Milton Keynes ha anche annunciato di essere già al lavoro su ulteriori e grosse novità per il Gp d'Ungheria, Newey sembra quindi intenzionato a impegnarsi al massimo per recuperare gli avversari, bisognerà però vedere, sul fronte motoristico, se Renault si muoverà di pari passo.

**Antonio Granato**



**GP****G.BRETAGNA****BASTIAN CONTRARIO**

di Mario Donnini

**O**рмаi in Formula Uno se n'eran viste di ogni. Da fine Anni '90 a Monza, inaugurando uno dei momenti più malinconicamente esclusivi e oscurantisti della rombante storia della categoria, i signori del vapore erano arrivati addirittura a occultare e oscurare visivamente porzioni di paddock ai poveri appassionati che occhieggiavano dall'esterno, assetati e affamati della sola, vituperata passione.

Perché chi resta fuori, chi non vanta pass, soldi, amicizie, spinte o presunti e spesso millantati mestieri utili a entrare, nella leggendaria, mitologica, sprezzante, inarrivabile e quasi invisibile Formula Uno, non deve sentire neanche l'odore lontano.

**GRAZIE A "LONDON LIVE" IL CIRCUS TORNA TRA LA GENTE, NEL PIENO SPIRITO RASSERENANTE E NUOVO BY LIBERTY MEDIA**

# F.1 dalla parte del **cittadino**

Tantomeno, guai mai, veder volti o fattezze dei protagonisti, neppure quando, frettolosi e serissimi, scendono fulmineamente da un elicottero o da uno shuttle per fendere belli, ricchi e snelli quasi imperforabili tornelli.

Dai e dai, a forza di trattare i tifosi come scimmie asserragliate sulle reti di contenimento, si vuotano pure prati, tribune e circuiti tutti, perché certe cose gli appassionati veri le fiutano, come cuccioli dolci stufo di prendere bastonate gratuite, inutili e sceme.

Al contrario all'inizio degli Anni '80 era stata quell'atmosfera sideralmente opposta, bellissima, aperta, calda, da sagra strapaesana, a spingere centinaia di migliaia di fedelissimi a ogni edizione del Gp di San Marino dei bei tempi che furono, per occupare all'inverosimile Tosa, Rivazza e circostanti prati. Quand'ancora, simbolicamente, sul petto del pilota più amato, Gilles Villeneuve, c'era una marca di



GETTY IMAGES

Lambrusco, quasi a immortalare uno spirito popolare socialmente e meravigliosamente open, trasversalmente inclusivo, comprendente in ordine sparso, ricchi, poveri, vip, uomini qualunque, ragazzini zainettati, preti e financo quiete madri di famiglia a tiro box, accanto a monumentali strafighe in ordine sparso.

Tutto questo per dire che la botta di vita organizzata dalla neopadrone Liberty Media a Londra prima del weekend di Gp presso Trafalgar Square, rappresenta un altro di quei piccoli grandi gesti in entusiasmante controtendenza, capacissimo di regalare un briciolo di speranza a chi ancora sogna, vuole e rimpiange una F.1 di nuovo, ancora e per sempre, a misura d'uomo, donna e bambino e non più vizioso sfogo da schizzinoso quattrinaro in quota paddock club.

In un mare di gente, all'ombra austera dell'ammiraglio Nelson, le musiche di Little Mix, Bastille e Kaiser Chiefs e i ltra-

ti delle monoposto 2015 portate da Mercedes e Ferrari, nonché la Williams d'un anno più vecchie e i ruggiti degli aspiranti a otto cilindri by Red Bull, Toro Rosso e Sauber e della mai così rimpianta McLaren-Honda MP4/6 ex Ayrton Senna, anno di grazia 1991, hanno

riavvicinato la Formula Uno ai tifosi, dando un nuovo segnale di reciproca riappacificazione. Tra un tondo di Ricciardo, Vandoorne e un climax da F.E straccittadina ma con emissioni tutt'altro che zero, London Live ha fatto centro e alla grandissima.

Mancava solo Hamilton, a Mykonos per ritemprarsi, ma, chisseneffrega, il bengala è partito bello alto nel cielo. Lanciato anche dagli applauditi e adoratissimi René Arnoux per la Renault, Mika Hakkinen, Damon Hill, David Coulthard e Nico Rosberg, vicini ai tifosi, sorridenti, approcciabili e deliziosamente autografanti, a dimostrare una volta di più che il futuro della Formula Uno passa attraverso l'abbattimento delle barriere più odiose e la somministrazione di scariche d'entusiasmo in grado di defibrillare salvificamente i più nostalgici e freschi Cuori da Corsa di ieri, oggi e domani.

Una volta per tutte, alla faccia di chi se la tira. ●

**GP****G.BRETAGNA****IL PUNTO TECNICO**

di Giorgio Ferro

**P**erché a casa di Lewis funziona così. La musica della festa la decide lui. Capita così da quattro anni ormai e anche stavolta il party si è snodato nel weekend proprio come l'aveva organizzato il padrone di casa. Qualche giro in serenità nelle Libere di venerdì, senza dare troppo nell'occhio. Una zampata vigorosa in qualifica, giusto per far capire come sarebbe continuata la domenica. Poi il monologo finale con cavalcata in testa dalla prima all'ultima curva, vittoria in scioltezza e, giusto per non lasciare nulla indietro, anche il tempone scolpito sulla pietra a un paio di giri dalla fine. E ancora, finale da rock star replicando lo show in mezzo ai suoi tifosi di un anno fa.



GETTY IMAGES

# Lewis rockstar balla la sua musica

Insomma, avevamo scritto una settimana fa che il weekend di Silverstone avrebbe rappresentato un punto di svolta importante nella corsa Mondiale ed avrebbe potuto anche implicare conseguenze psicologiche non indifferenti. Bene - o meglio male per tutti i tifosi ferraristi - è andata proprio così. Speravamo in un duello molto ravvicinato tra Ferrari e Mercedes, visti i progressi di questa prima parte di stagione. E la qualifica ha in qualche modo confermato le previsioni. Però poi la gara ha viaggiato su binari distinti con Hamilton a fare da lepre solitaria, serena e irraggiungibile. E le due Ferrari a giocarsi il podio, dopo essersi liberate del solito arcigno Verstappen. Bottas, che partiva da dietro per la penalizzazione conseguente alla sostituzione del cambio, non sembrava fare troppa paura. Poi però eccoti il finale che non ti aspetti con il finlandese in arrembante recupero e soprattutto con il patatrac degli pneumatici anteriori sinistri montati sulle due Rosse. Perché le gare sono una somma di dettagli che va tirata sempre e solo dopo la bandiera a scacchi...

Come previsto dunque, in questo bellissimo Mondiale 2017 Silverstone è stata davvero una tappa importante. Relativamente all'impatto psicologico del risultato basterà attendere due settimane per capirne la portata.

Dicevamo delle qualifiche. Se facciamo un confronto con i tempi di un anno fa notiamo che mentre Lewis ha migliorato la sua pole di 2,7 secondi, i due ferraristi hanno girato mediamente 4 secondi più veloci: il miglioramento prestazionale delle Rosse è stato oggettivamente innegabile.

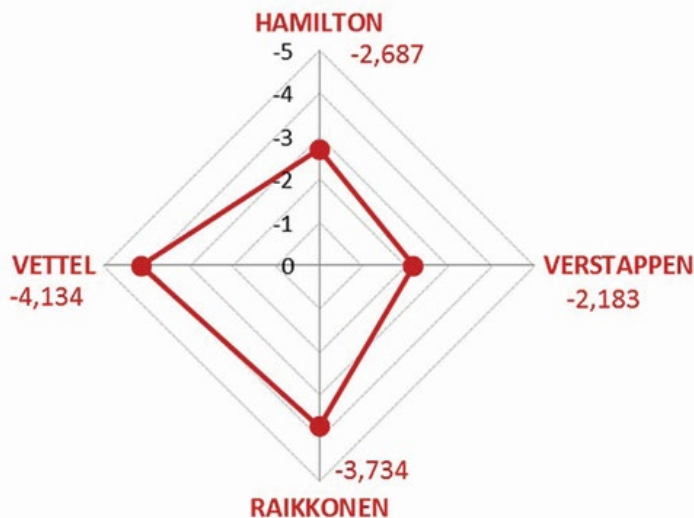
Come si può notare dagli intertempi rilevati nei tre

**A SILVERSTONE  
COME SEMPRE  
COMANDA  
HAMILTON  
CHE È IN GRADO  
DI SUONARE  
UNA MELODIA  
IMPLACABILE  
E IPNOTIZZANTE  
PER I RIVALI**

settori del circuito inglese, le Ferrari si sono avvicinate alle Mercedes un po' dappertutto. Ma è nella parte centrale, quella che comprende la curva Copse e la splendida danza delle curve Maggott-Becketts-Chapel, dove il miglioramento è stato più pronunciato. Un anno fa le Rosse si presero 7 decimi solo lì. Sabato scorso il distacco da Hamilton si è ridotto a soli 2 e 4 decimi rispettivamente, con Bottas a sandwich tra Kimi e Seb.

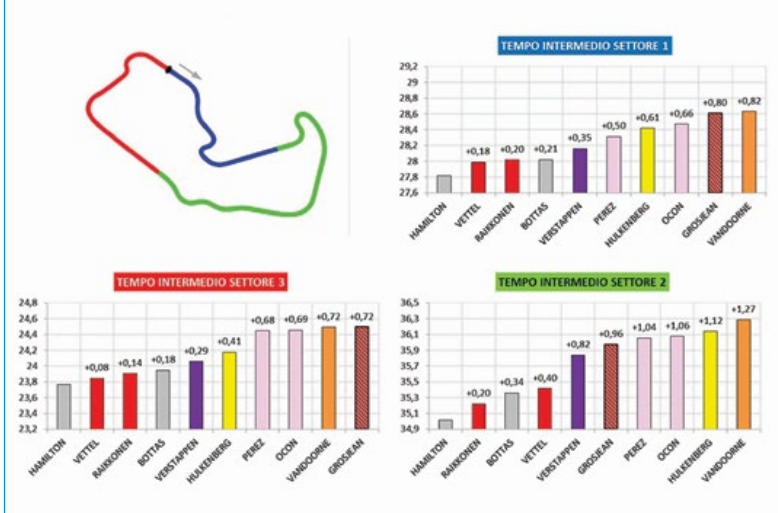
Ma è dalla Mappatura delle Efficienze che arriva l'ennesima conferma che le Ferrari hanno raggiunto le Mercedes con anche le relative motivazioni. Come sapete, questa Mappa viene ricavata elaborando i rilievi cronometrici in qualifica e discrimina oggettivamente le performance in curva e sul dritto delle varie vetture con due parametri di sintesi,

## CONFRONTI CON L'ANNO SCORSO





## LE VERITÀ DEI TEMPI INTERMEDI



efficienza in rettilineo e in curva. Tanto più il punto caratteristico della vettura è in alto e a destra e migliore è la performance.

Tuttavia a Silverstone, come sottolineato in fase di presentazione del Gp, è più importante avere una vettura perfetta ed efficiente in curva che non velocissima negli allunghi. Power-unit e bassa resistenza aerodinamica non sono così determinanti come da altre parti. Conta molto di più avere un buon livello di deportanza, ben bilanciata tra gli assi in tutte le percorrenze e un buon mix di regolazioni meccaniche per uscire al meglio dalle curve.

E le qualifiche hanno confermato ancora una volta che sulla Mappatura delle Efficienze le Ferrari di quest'anno "sono salite lassù", vicino ai campioni del mondo. Tra l'altro ben staccate dagli altri competitors, anche da quella Red Bull che solitamente privilegiava il carico aerodinamico e che invece, almeno con Verstappen, a Silverstone ha scelto stranamente la strada non troppo redditizia della maggior scorrevolezza sul dritto. Come si nota sulla Mappa, infatti, la scelta di una configurazione aerodinamica più scarica ha consentito a Verstappen di allinearsi all'efficienza in rettilineo di Mercedes e Ferrari nonostante il gap ancora persistente in termini di potenza della power-unit. Ma ha posizionato la Red Bull su un livello troppo basso di efficienza in curva per poter incontrare i favori del cronometro. È evidente quindi che per la Ferrari, dopo aver mostrato un simile potenziale, tornare a casa da Silverstone con un pugno di mosche e con gli avversari nuovamente a ridosso di Vettel nel Mondiale Piloti non può certo che accompagnarsi a un gran bel carico di rabbia. Anche perché tutti i punti contano alla fine e perderne per strada qualcuno in uno scenario così equilibrato come quello di quest'anno non è assolutamente consigliabile. Peraltro, lo sappiamo bene, il Motorsport è così...

Tuttavia, rimanendo oggettivi e pragmatici, dopo questo weekend diremmo che in Ferrari c'è comunque da rimanere positivi. Soprattutto se, per un attimo, ci si volta indietro a vedere dove si era un anno fa. La SF70 H c'è, stabilmente. I tecnici la stanno capendo per bene e continuano a svilupparla al me-

### FRONTMAN INARRIVABILE

Hamilton, sopra a sinistra, taglia il traguardo da vincitore a Silverstone, dove è addirittura imbattuto nell'era turboibrida. Viene da dire che per fortuna dei rivali, sul tracciato britannico in ogni stagione si corre una volta sola...

glio (che non è sempre stata una prerogativa delle ultime stagioni...).

E i piloti stanno facendo il loro lavoro con una buona dose di professionalità. Pertanto rabbia sì, e anche tanta, ma non certo sconforto. L'unica cosa da fare oggi a Maranello è analizzare con serena concentrazione tutti i dati acquisiti sulle vetture per verificare le eventuali concause che hanno portato alla defaillance degli pneumatici.

Capire per bene cosa è successo è metodologia essenziale per prevenire la ripetizione di eventuali guai simili. E poi sguardo diritto e convinto verso l'Hungaroring, dove tra due settimane conterà nuovamente moltissimo quell'efficienza in curva che sembra non mancare di certo a questa Ferrari. Consapevoli che la lotta sarà dura fino all'ultima curva di Abu Dhabi e che a Brackley hanno ripreso a sfoderare evoluzioni particolarmente feroci. Ma consci anche del fatto che fortunatamente a casa di Lewis, per un anno, non ci torneremo più. Meglio così, perché da quella parti la musica la decide comunque sempre lui, la rock star. ●

## RISCONTRI IN TERMINI DI EFFICIENZA



SUTTON-IMAGES.COM



# GP

## G. BRETAGNA

### VISTO CON LUIGI MAZZOLA

di Alessandro Bucci

**L**uigi Mazzola è personaggio che abbisogna di poche presentazioni: dal 1988 al 2009 in Ferrari, dapprima nel ruolo di Race Engineer e infine nei panni di dirigente coordinatore dello sviluppo della performance, Mazzola ha vinto otto campionati Mondiali Costruttori di F1 in qualità di Responsabile Tecnico delle attività test e sei campionati di F1 piloti come Test Team Manager, lavorando con tante eccellenze del Motorsport, alcune delle quali hanno scritto la Storia della categoria regina. Mazzola, nella sua lunga esperienza in Formula Uno ha preso parte a tanti Gp di Silverstone, salutandolo per sei volte la vittoria della Rossa.

**- Ingegnere, tra i tanti Gp di Gran Bretagna affrontati con la Scuderia Ferrari, quale in particolare ha lasciato un segno indelebile nella sua carriera e nella sua vita?**

*«Quello del 1990, dove vincemmo con Alain Prost dopo un bel filotto di successi. Quell'anno esordii in gara con un pilota ufficiale, per cui ho tanti ricordi importanti legati a quell'edizione».*

**- In qualifica, sul tracciato di Silverstone, con condizioni miste e variabili ha fatto la differenza il talento del pilota. Hulkenberg e i piloti McLaren hanno realizzato ottimi tempi ad esempio. È d'accordo?**

*«Penso che la questione sia un'altra: a Silverstone, in tal senso, la differenza la fa la conoscenza degli assetti specifici. McLaren e Mercedes possono avere un vantaggio in più rispetto alla concorrenza sul tracciato inglese. È una pista particolare, che richiede spesso assetti molto spinti sulle rigidità e chi ci ha girato molto nel passato ha un bagaglio importante. Quanto alla McLaren, il pilota a questi livelli non può fare una simile differenza per cui vale quanto detto sopra».*

**- Verstappen come sempre micidiale al via. Bel duello con Vettel e subito minaccioso su Raikkonen. Poi al 14° giro confronto incandescente tra Max e Seb. La difesa dell'olandese è sempre da cineteca...**

*«Verstappen, assieme ad Alonso, è il pilota che più mi entusiasma per la cattiveria e per la capacità che dimostra. È giovane, spregiudicato, non ha paura di niente. Bello il duello con Vettel, un quattro volte Campione del Mondo che nulla deve dimostrare. Finalmente Verstappen ha disputato una gara dove non ha avuto problemi».*

**- In una pista di telaio come Silverstone, la Rb13 ha dimostrato le sue qualità. Ricciardo ha realizzato una grande rimonta a suon di sorpassi e gestendo molto bene le gomme.**

*«Ricciardo ha fatto la gara della vita. Red Bull sta tornando pian piano e a Budapest credo andranno ancora meglio. Silverstone è un circuito da telaio, ma dove conta molto anche l'efficienza. Ci vuole un carico che non sia penalizzato dal "drag". Dall'inizio dell'anno mi sembra che la Red Bull soffra proprio questo aspetto, che invece non preoccupa più*



# Hamilton

**MERCEDES FA LA DIFFERENZA PER EFFICIENZA, MOTORE E CORPO VETTURA, IN PIÙ CON UN LEWIS DA URLO CHE DA UN SEGNALE MOLTO IMPORTANTE A VETTEL. BRAVO VERSTAPPEN, FINALMENTE AL TRAGUARDO**

*di tanto Mercedes e Ferrari».*

**- Bottas autore di una bella rimonta e di una gara di sostanza basata su una strategia azzeccata. A suo giudizio il finlandese è un pretendente al titolo credibile?**

*«Bottas è un pilota solido e veloce, per quanto mi riguarda non vincerà il titolo perché davanti ha Hamilton, ma in una condizione paritetica potrebbe vincere senza problemi l'alloro iridato».*

**- Curioso problema all'anteriore sinistra per entrambe le Ferrari nel finale di corsa, una tegola non indifferente, considerando la superiorità della Mercedes non solo sul fronte prestazionale a Silverstone, ma anche nella gestione delle gomme**

*«Esatto. La mia impressione è che la Mercedes, pur andando molto veloce, abbia fatto la differenza non solo per le gomme, ma anche grazie al corpo vettura, all'efficienza, al motore e sul fronte aerodinamico. Silverstone, essendo un circuito molto veloce in curva e con grandi rettilinee ha posto sotto carico le gomme e, su questa pista, quelle anteriori sono le più sollecitate nei curvoni. Potrebbe essere una questione tecnica, ma anche di sfortuna».*

**- Gara casalinga perfetta per Hamilton. L'inglese non ha sbagliato niente in questo weekend.**

*«Finalmente ho visto un Hamilton degno del suo nome. Non l'Hamilton distratto e poco concentrato*



## HAMILTON PIAZZA UN COLPO IMPORTANTE

Lewis, già poleman, parte bene con Raikkonen e Verstappen all'inseguimento e inizia una fuga che lo porterà meritato primo sotto la bandiera a scacchi. A sinistra, nell'altra pagina, la copertina del libro dell'ingegner Mazzola

GETTY IMAGES

# dà la scossa

che vediamo talvolta, ma sempre sul pezzo in ogni sessione dinanzi al suo pubblico. Questo è un segnale molto forte nei confronti di Vettel, perché significa che Lewis non si è fatto influenzare molto dalle vicissitudini dei Gp precedenti».

**- Ci avviciniamo alla pausa estiva. Come vede la Ferrari nella seconda fase di campionato?**

«Mercedes sta compiendo uno sviluppo importante e la concorrenza è agguerrita sotto tutti i fronti. La Ferrari e i big team hanno di fronte ora la parte più importante della stagione, dove metteranno a frutto tutto ciò che è stato pianificato per quanto concerne lo sviluppo nella primavera. Spero che la gara di Silverstone sproni la Ferrari per far sì che tutti i suoi membri lavorino per la vittoria di tutti all'interno del team. I piloti e la macchina, a Maranello, non mancano. Red Bull sta crescendo, ma non è ancora in grado di impensierire Ferrari e Mercedes nella lotta al titolo. Credo il team austriaco stia già pensando alla prossima stagione».

**- Non pensa che la penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio, così come quelle legate alle sostituzioni delle componenti power-unit, siano da rivedere?**

«Sono assolutamente d'accordo. Ormai si è raggiunto un certo livello di affidabilità generale, con poche rotture tecniche. I team dovrebbero essere lasciati molto più liberi di lavorare e dovrebbe es-

**SPERO PROPRIO  
CHE LA GARA  
DI SILVERSTONE  
SPRONI LA FERRARI  
AFFINCHÉ LAVORI  
PER IL RISCATTO**

**LUIGI MAZZOLA**

”

sere consentita più creatività e fantasia. Le attuali limitazioni sono insensate, pensiamo ad esempio a quelle che subisce sovente Alonso, come 40 posizioni di arretramento in griglia... Tutto ciò non ha senso».

**- Concludiamo con "Avanti tutta - Da ingegnere in Ferrari a performance Coach", il suo libro uscito in questi giorni nel quale racconta la sua storia ricca di aneddoti e grandi sfide.**

«Quando si parla di F.1, spesso si pensa a ciò che riguarda il mondo conscio. In realtà, quando inizi a domandarti cosa risiede dietro ad una performance, realizzi che l'aspetto umano è più importante. Penso a Michael Schumacher, grandissimo pilota, ma i suoi avversari, come Mika Hakkinen, non erano da meno. La differenza Michael la faceva soprattutto nel guidare le persone, caratteristica presente anche in Prost, Valentino Rossi e Ayrton Senna, ad esempio. La capacità di coinvolgere le persone facendo capire loro l'importanza all'interno del team, oppure nel trasmettere emozioni ed essere capaci di gestire il proprio ego. Nel mio libro ho cercato di spiegare cosa c'è dietro a una performance mandando messaggi che non sono validi solo in Formula 1, ma anche in altri ambiti. La performance e la capacità di produrla e gestirla è innata in tutti, ma bisogna essere consapevoli di certi aspetti e metterli in pratica. Sarà il primo di diversi libri». ●

# GP

## G.BRETAGNA

### IL TABELLONE

#### PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Kvyat	1°	45"538
Wehrlein	2°	29"861
Wehrlein	3°	29"941
Kvyat (DT)	9°	22"895
Vettel	18°	28"363
Verstappen	19°	29"147
Ocon	20°	29"194
Alonso	20°	28"269
Stroll	22°	29"849
Pérez	23°	28"942
Grosjean	23°	28"361
Raikkonen	24°	28"476
Hülkenberg	24°	30"841
Hamilton	25°	27"733
Massa	25°	27"583
Vandoorne	26°	29"337
Kvyat	27°	28"630
Ericsson	28°	28"825
Wehrlein	31°	31"250
Bottas	32°	27"858
Ricciardo	32°	27"910
Magnussen	37°	28"099
Stroll	42°	28"335
Grosjean	43°	28"998
Raikkonen	49°	29"057
Verstappen	49°	28"056
Vettel	50°	35"204

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



#### COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	1.21'27"430	221,201	1'30"621	48
2°	18	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 14"063	220,566	1'30"905	46
3°	15	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	51	a 36"570	219,558	1'31"517	44
4°	12	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	51	a 52"125	218,866	1'30"678	51
5°	10	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	51	a 1'05"955	218,255	1'31"874	47
6°	8	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	51	a 1'08"109	218,160	1'32"577	43
7°	6	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	51	a 1'33"989	217,027	1'31"872	38
8°	4	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	50	a 1 giro	216,751	1'33"521	39
9°	2	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	50	a 1 giro	216,662	1'33"504	42
10°	1	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	50	a 1 giro	216,627	1'33"562	39
11°		S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	50	a 1 giro	216,453	1'33"464	43
12°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	50	a 1 giro	216,175	1'32"683	41
13°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	50	a 1 giro	215,546	1'32"290	45
14°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	50	a 1 giro	215,106	1'33"119	30
15°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	50	a 1 giro	214,589	1'33"594	29
16°		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	50	a 1 giro	214,234	1'33"400	44
17°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	50	a 1 giro	214,159	1'33"342	34

#### NON CLASSIFICATI

		F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	32	Pompa benz.	209,964	1'34"263	22
		C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	0	Incidente	-	-	-
		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	N.P.	Idraulica	-	-	-

#### LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DECIMO GRAN PREMIO

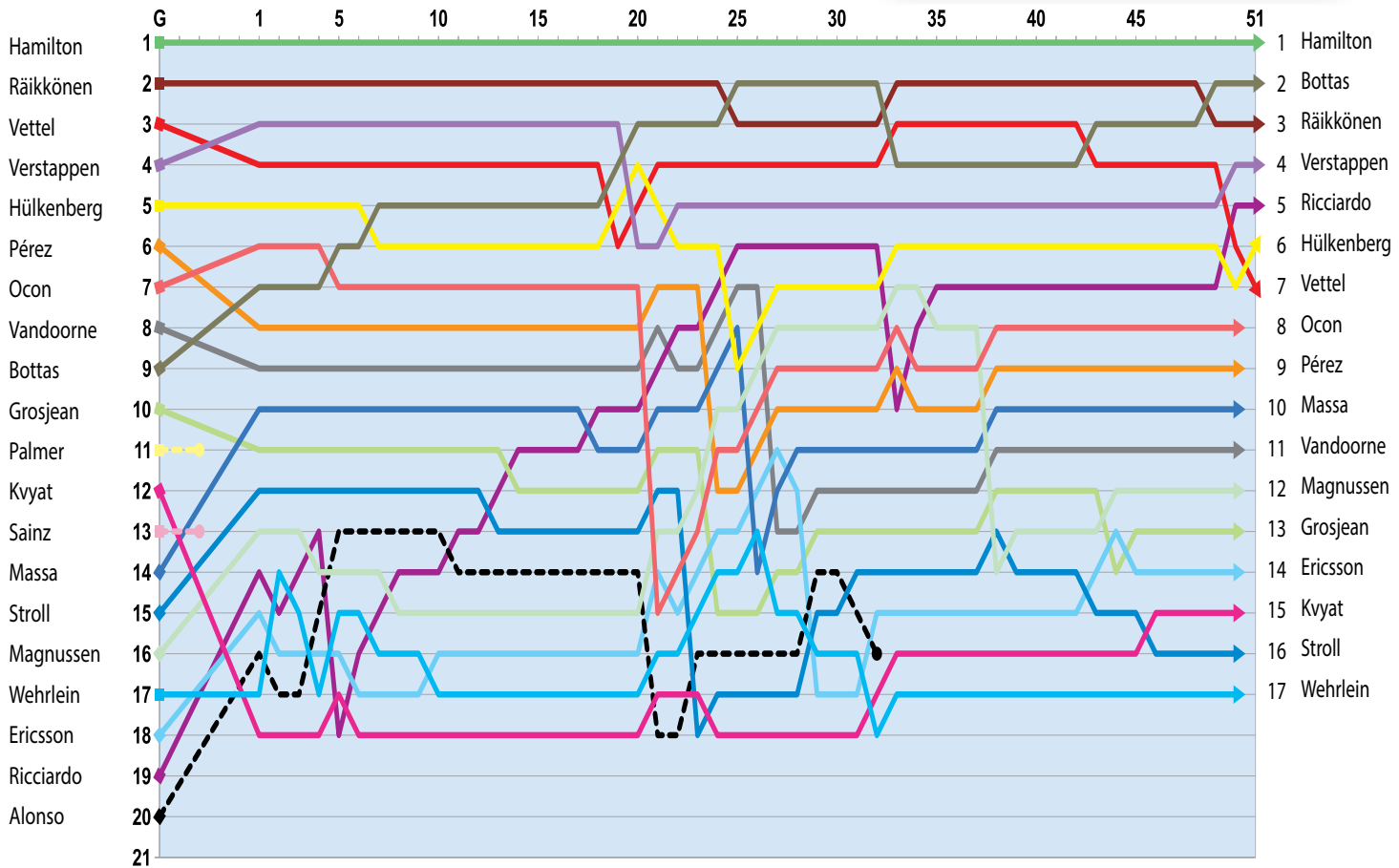
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	4	4	5	3	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	3	3	4	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	4	3	2	2	3
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	4	3	2	2	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	2	2	2	2	1	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	6	8	8	6	5	4
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	4	7	7	4	5	5
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	3	3	4	2	3	3
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	3	3	4	3	2	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	4	3	3	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	4	3	3	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	3	3	4	3	3	3
RENAULT	PALMER	RENAULT	3	4	4	2	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	3	3	3	3	2	2
SAUBER	WEHRLIN	FERRARI (2016)	3	3	3	3	2	3

GRAN BRETAGNA | 10ª gara del mondiale F1 | 16 luglio 2017 | Silverstone (5,891 km) | Distanza: 300,307 km | Giri: 51(a) | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica (pioggia in Q1) e nuvoloso in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ SULL'HANGAR STRAIGHT**

140 METRI PRIMA DELLA CURVA 15

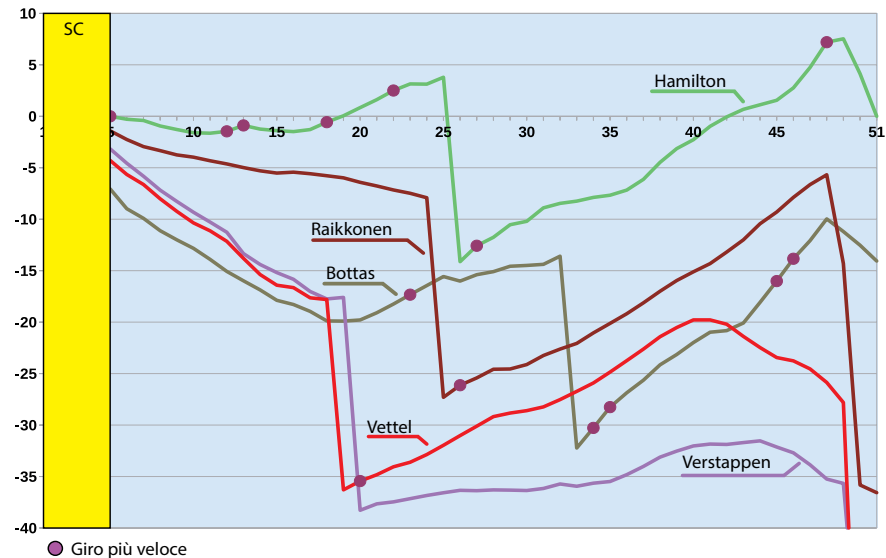
**QUALIFICAZIONI**

Massa	325.2
Bottas	322.9
Hamilton	322.0
Pérez	321.7
Verstappen	320.9
Vettel	320.0
Raikkonen	319.7
Ocon	319.5
Kvyat	318.1
Grosjean	316.4
Hülkenberg	315.9
Sainz	315.4
Stroll	313.9
Magnussen	312.5
Palmer	311.4
Alonso	309.8
Vandoorne	307.2
Ricciardo	305.7
Wehrlein	303.1
Ericsson	300.7

**GRAN PREMIO**

Bottas	330.6
Ricciardo	328.8
Vettel	327.4
Grosjean	325.3
Verstappen	325.1
Magnussen	323.9
Stroll	323.9
Pérez	323.7
Ocon	323.5
Hamilton	320.2
Massa	320.1
Ericsson	317.7
Raikkonen	315.0
Alonso	314.6
Kvyat	314.1
Hülkenberg	310.0
Wehrlein	310.0
Vandoorne	303.5

**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

## G.BRETAGNA

### IL TABELLONE



COLOMBO

### PROVE LIBERE

#### VENERDÌ 14 LUGLIO

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Bottas	1'29"106	1'28"496
2°	Hamilton	1'29"184	1'28"543
3°	Raikkonen	1'30"137	1'28"828
4°	Vettel	1'30"517	1'28"956
5°	Verstappen	1'29"604	1'29"098
6°	Ricciardo	1'29"942	1'29"586
7°	Hülkenberg	1'32"171	1'29"936
8°	Massa	1'30"999	1'30"006
9°	Alonso	1'30"993	1'30"238
10°	Ocon	1'31"210	1'30"383
11°	Sainz	1'31"200	1'30"555
12°	Kvyat	1'30"895	1'30"562
13°	Pérez	1'31"297	1'30"624
14°	Grosjean	1'31"610	1'30"661
15°	Stroll	1'31"684	1'30"695
16°	Vandoorne	1'31"041	1'30"782
17°	Magnussen	s.t.	1'30"835
18°	Palmer	1'32"450	1'30"879
19°	Ericsson	1'33"399	1'31"616
20°	Wehrlein	1'33"029	1'31"929
21°	Giovinazzi	1'32"031	s.t.

#### SABATO 15 LUGLIO

		3ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'28"063
2°	Vettel	1'28"095
3°	Bottas	1'28"137
4°	Raikkonen	1'28"732
5°	Hülkenberg	1'29"480
6°	Ricciardo	1'29"612
7°	Grosjean	1'29"819
8°	Verstappen	1'29"904
9°	Massa	1'29"959
10°	Vandoorne	1'30"088
11°	Alonso	1'30"138
12°	Ocon	1'30"172
13°	Magnussen	1'30"270
14°	Palmer	1'30"302
15°	Pérez	1'30"416
16°	Kvyat	1'30"504
17°	Sainz	1'30"515
18°	Wehrlein	1'30"621
19°	Ericsson	1'30"630
20°	Stroll	1'31"358

### RECORD PISTA

#### SUL GIRO IN QUALIFICA

##### NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+) 1'26"600 media 244,891 km/h

##### Primato precedente:

L.Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'29"243 media 237,638 km/h (Q2)

#### SUL GIRO IN GARA

##### NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+) 1'30"621 media 234,025 km/h

Primato precedente: F.Alonso (Ferrari F10, 2010) 1'30"874 media 233,373 km/h

#### SULLA DISTANZA

##### NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+) 1h21'27"430 media 221,201 km/h (51 giri)

##### (e) Primato precedente:

M.Webber (Red Bull RB6/ Renault, 2010) 1h24'38"200 media 217,088 km/h (52 giri)

### POLE POSITION

SABATO 15 LUGLIO			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'39"069	1'27"893	1'26"600	27"814	35"018	23"768
2°	Raikkonen	Ferrari SF70H	1'40"455	1'28"992	1'27"147	28"019	35"222	23"906
3°	Vettel	Ferrari SF70H	1'39"962	1'28"978	1'27"356	27"989	35"416	23"847
4°	Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'39"698	1'28"732	1'27"376	28"024	35"359	23"947
5°	Verstappen	Red Bull RB13	1'38"912	1'29"431	1'28"130	28"164	35"839	24"060
6°	Hülkenberg	Renault R.S.17	1'39"201	1'29"340	1'28"856	28"421	36"142	24"176
7°	Pérez	Force India VJM10	1'42"009	1'29"824	1'28"902	28"317	36"056	24"448
8°	Ocon	Force India VJM10	1'39"738	1'29"701	1'29"074	28"470	36"077	24"456
9°	Vandoorne	McLaren MCL32	1'40"011	1'30"105	1'29"418	28"631	36"289	24"493
10°	Grosjean	Haas VF-17	1'42"042	1'29"966	1'29"549	28"610	35"975	24"493
11°	Palmer	Renault R.S.17	1'41"404	1'30"193		28"627	36"877	24"689
12°	Kvyat	Toro Rosso STR12	1'41"726	1'30"355		28"722	36"765	24"652
13°	Alonso	McLaren MCL32	1'37"598	1'30"600		28"999	36"870	24"731
14°	Sainz	Toro Rosso STR12	1'41"114	1'31"368		28"799	37"520	24"931
15°	Massa	Williams FW40	1'41"874	1'31"482		28"968	37"700	24"808
16°	Stroll	Williams FW40	1'42"573			32"598	42"341	27"471
17°	Magnussen	Haas VF-17	1'42"577			32"096	42"839	27"415
18°	Wehrlein	Sauber C36	1'42"593			32"362	42"801	27"430
19°	Ericsson	Sauber C36	1'42"633			31"998	42"787	27"679
20°	Ricciardo	Red Bull RB13	1'42"966			32"510	41"735	28"721

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	44 Hamilton Mercedes 1'26"600	7 Raikkonen Ferrari 1'27"147
2ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'27"356	33 Verstappen Red Bull 1'28"130
3ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'28"856	11 Perez Force India 1'28"902
4ª FILA	31 Ocon Force India 1'29"074	2 Vandoorne McLaren 1'29"418
5ª FILA	77 Bottas (C) Mercedes 1'27"376	8 Grosjean Haas 1'29"549
6ª FILA	30 Palmer Renault 1'30"193	26 Kvyat Toro Rosso 1'30"355
7ª FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'31"368	19 Massa Williams 1'31"482
8ª FILA	18 Stroll Williams 1'42"573	20 Magnussen Haas 1'42"577
9ª FILA	94 Wehrlein Sauber 1'42"593	9 Ericsson Sauber 1'42"633
10ª FILA	3 Ricciardo (dC) Red Bull 1'42"966	<b>PIE-LANE</b> 14 Alonso (b) McLaren 1'30"600

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

(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)



COLOMBO

## MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1° S.Vettel	177	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2° L.Hamilton	176	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3° V.Bottas	154	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4° D.Ricciardo	117	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5° K.Raikkonen	98	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6° M.Verstappen	57	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7° S.Pérez	52	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8° E.Ocon	43	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9° C.Sainz	29	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10° N.Hülkenberg	26	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11° F.Massa	23	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12° L.Stroll	18	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13° R.Grosjean	18	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14° K.Magnussen	11	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15° P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16° D.Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17° F.Alonso	2	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18° J.Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19° M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20° S.Vandoorne	0	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21° A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- J.Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	330	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	275	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	174	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Force India	95	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Williams	41	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	33	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Haas	29	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Renault	26	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	=8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° McLaren	2	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CAMBIO GOMME

VANDOORNE	SS	S		
RICCIARDO	SS	S		
VETTEL	SS	S	SS	
RAIKKONEN	SS	S	SS	
GROSJEAN	SS	S	SS	
ERICSSON	S	SS		
PÉREZ	SS	S		
ALONSO	SS	S		
STROLL	S	SS	SS	
MASSA	S	SS		
MAGNUSSEN	S	SS		
KVYAT	SS	S	SS	
HÜLKENBERG	SS	S		
PALMER	SS			
OCON	SS	S		
VERSTAPPEN	SS	S	SS	
HAMILTON	SS	S		
SAINZ	SS			
BOTTAS	S	SS		
WEHRLIN	S	M	S	SS

## GIRI IN TESTA

Hamilton 1°-51°

## NOTE

(C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio.  
 (a) Doppio giro di formazione (vettura di Palmer ferma in posizione pericolosa): gara ridotta di un giro.  
 (b) Penalizzazione di 30 posizioni per utilizzo di elementi PU addizionali.  
 (d) Penalizzazione di 10 posizioni per utilizzo di elementi PU addizionali.  
 (e) Distanza di gara diversa: la discriminante è la media oraria.

# Porsche doppietta micidiosa



**N**URBURG - Grazie alla nuova veste aerodinamica ad alta deportanza, la Porsche ottiene una convincente doppietta alla 6 Ore del Nurburgring, consolida la posizione di leader sia nella classifica Costruttori che in quella Piloti, ridimensiona drasticamente il potenziale cronometrico della Toyota, e con questo successo spera ora in un futuro più favorevole. Considerando che la decisione se continuare o meno nel campionato Wec nel 2018, sarà presa alla fine di luglio. Trionfano Bernhard-Hartley-Bamber che così replicano il risultato di Le Mans, e che sul traguardo precedono l'altra Porsche di Lotterer-Jani-Tandy di soli 1"6. Tranne la prima ora di gara, condotta dalla Toyota di Conway-Kobayashi-Lopez, le due Porsche hanno dominato ogni fase di gara, alternandosi ripetutamente in testa, sempre imprevedibili per la Toyota. A fare la differenza tra le due Porsche sul traguardo, l'ultimo rifornimento sensibilmente più lento di Lotterer, che ha perso così la leadership e il vantaggio di cui disponeva ad una ora dalla fine. Decisione probabilmente pilotata dal box Porsche, che dopo la vittoria di Le

**LA NUOVA VESTE AERODINAMICA A ALTA DEPORTANZA PROPICIA L'EN PLEIN DELLA CASA TEDESCA, AL TOP CON L'EQUIPAGGIO COMPOSTO DA BERNHARD, HARTLEY E BAMBER**

di **Cesare Maria Mannucci**

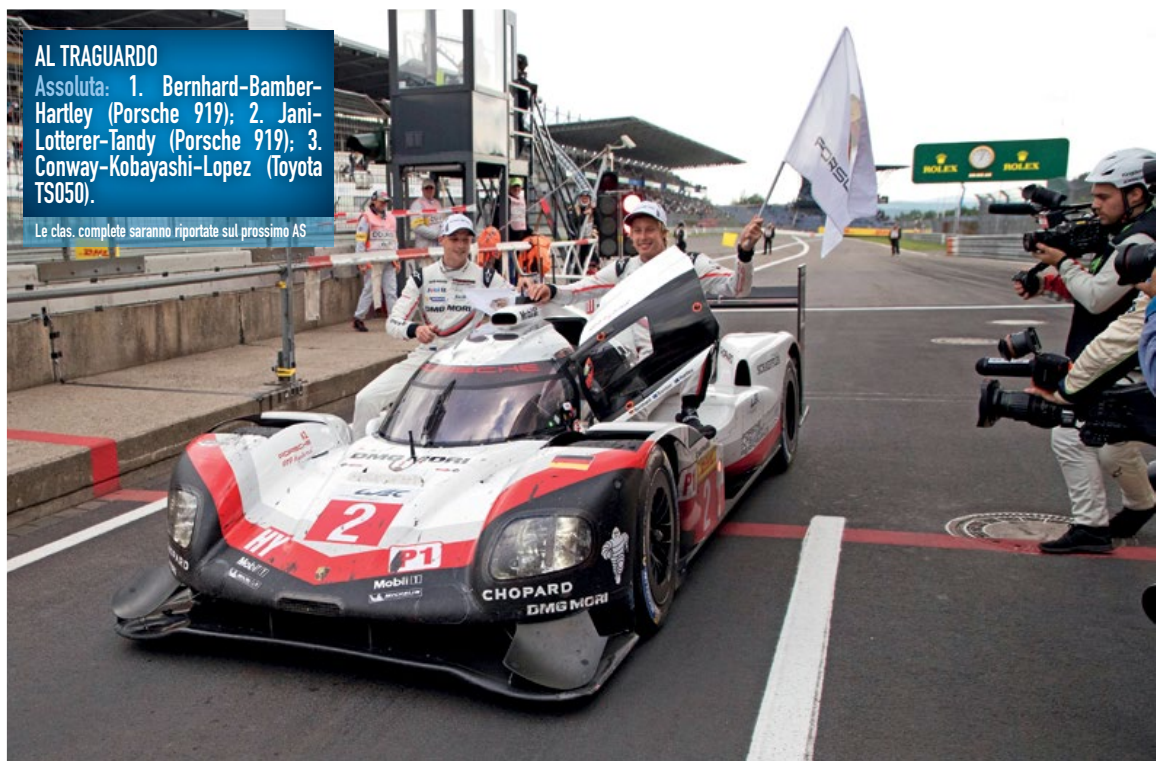


le

### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919); 2. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919); 3. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050).

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



### UN SUCCESSO PERENTORIO

Il Nurburgring ha visto l'1-2 delle Porsche, con Bernhard, Hartley e Bamber, a lato e sopra, che hanno avuto la meglio sulla vettura gemella condotta da Lotterer-Jani-Tandy. Tranne la prima ora di gara, l'attesa sfida con la Toyota in realtà non s'è fatta davvero materializzata

### LA CASA DI STOCCARDA MEDITA SE CONTINUARE NELLA LMP1

## Decisione per fine luglio

Alla fine di luglio la Porsche svelerà i piani sul suo futuro nel campionato Wec con il programma LmP1. Se a Le Mans la sua uscita di scena al termine di quest'anno sembrava un cosa possibile, ora l'estensione di un anno del programma LmP1 viene vista da Stoccarda come l'opzione più ragionevole. Perché con il nuovo kit aerodinamico la Porsche ha recuperato il distacco che la separava dalla Toyota, e perché con i regolamenti tecnici congelati e il nuovo regolamento sportivo che riduce radicalmente i costi, il programma della Porsche in LmP1 dovrebbe costare circa 140 milioni, contro i 220 spesi attualmente. Certo, l'attuale amministratore delegato Matthias Muller non fa segreto di ritenere i costi del programma LmP1 troppo elevati. Non in assoluto ma calcolando la copertura televisiva di fatto quasi inesistente. Rispetto alla F.1. E proprio alla F.1, Matthias Muller guarda come una opzione possibile dal 2021, quando arriveranno i nuovi regolamenti tecnici. Che vedrebbero la Porsche tornare ma in qualità di fornitore della power unit, non certo con una vettura da lei costruita e con un proprio team. Come prospettato da alcuni media tedeschi. La Porsche però si sente "moralmente" legata all'Aco. Con la consapevolezza che se uscisse dal campionato al termine del 2017, il Wec imploderebbe, perché a quel punto per la Toyota non avrebbe senso correre da solo. E il Wec si troverebbe senza vetture nella classe di punta. Con il rischio che anche i Costruttori presenti nella classe Gte rivedessero i loro piani. Perché certo non accetterebbero di essere la categoria di supporto a i team privati di LmP2. Una situazione complessa, considerando che anche i mandati di Matthias Muller dovrebbe scadere prima che il programma F.1 possa partire. Tra due settimane da Stoccarda faranno sapere le decisioni in merito al programma LmP1. Tutto il campionato Wec attende con ansia.



← Mans, ha ormai scelto l'equipaggio di Bernhard-Hartley-Bamber come quello su cui puntare per la vittoria del titolo iridato piloti.

La Porsche, che nelle precedenti gare di Silverstone e Spa, aveva accumulato un distacco quasi imbarazzante rispetto alla Toyota, ha immediatamente ribaltato la situazione quando entrambe si sono confrontate con la configurazione aerodinamica ad alta deportanza. Che ora sarà adottata per tutte le rimanenti gare di campionato. La Porsche, che in precedenza si era mostrata troppo esigente con i pneumatici, ha costruito il suo successo proprio nella migliore gestione delle gomme usurate, durante le fasi del doppio stint. Nella prima ora di gara, la Toyota di Kobayashi aveva controllato agevolmente le due Porsche 919 alle sue spalle. Quando però il volante è passato a Lopez e l'argentino ha dovuto guidare per due turni con lo stesso set di gomme, negli ultimi 40 minuti del suo turno, ha accumulato subito un distacco di oltre 30", che poi si è ampliato nei successivi turni, quando si è reso necessario effettuare il doppio stint con le gomme. Così mentre la Porsche ha potuto contare sempre su entrambe le due vetture, che non hanno lamentato il minimo problema meccanico e si sono sempre alternate al comando, la Toyota ha invece dovuto giocare ad una punta. Perché la vettura di Buemi-Davidson-Nakajima era già ai box ancora prima che la corsa partisse, per un problema alla pompa di benzina. La cui sostituzione ha richiesto 5 giri. Conway-Lopez-Kobayashi hanno concluso al terzo posto, distaccati di oltre 1 minuto, ma per la prima volta la Toyota è apparsa in grande difficoltà. È vero che questa pista è "storicamente" ostile alla Toyota, per via del sistema di recupero di energia a doppio kers, che finisce per produrre più energia del consentito. La Toyota così ha dovuto "depotenziare" la componente ibrida, con il risultato di alterare l'equilibrio della vettura e la temperatura dei freni. Se a questo aggiungete la ritrovata efficienza della Porsche con la nuova veste aerodinamica ad alta deportanza, ecco spiegato il cambio repentino ai vertici del campionato, considerando che sino a Le Mans, la Toyota aveva di fatto dominato i primi tre appuntamenti.

Nella classe LmP2, replica il risultato di Le Mans, l'Oreca di Jackie Chang di Jarvis-Laurent-Tung che precedono l'Oreca Rebellion di Canal-Senna-Albuquerque.

Le prossime gare di Città del Messico e di Austin saranno determinanti per un campionato che ora vede al comando la Porsche con 154 punti davanti alla Toyota con 114,5 punti. Nella classifica piloti invece, in testa figurano Hartley-Bernhard-Bamber con 108 punti davanti a Buemi-Davidson-Nakajima con 78 punti. ●



## LA ROSSA BATTE LA PORSCHE IN GTE PROI

A lato, la Ferrari, tornata al successo in Gran Turismo in classe Gte Pro con Pier Guidi e Calado, sotto il via della corsa e, più a destra, l'Oreca di Jarvis, Laurent e Tung che si sono aggiudicati la classe Lmp2. Al centro la Porsche seconda in Gt Pro con Lietz-Makowiecki e, in basso, ancora Pier Guidi e Calado che festeggiano il successo con la Ferrari dell' Af Corse



## IL PRESTIGIOSO TEAM TORNA IN ENDURANCE NELL'IMSA 2018

# Penske con Acura

Mentre si correva al Nurburgring, in America la Penske e la Honda annunciavano il nuovo programma DPi con il marchio Acura. La Penske torna dunque alla grande Endurance, disputando il campionato Imsha dal 2018 con una Oreca modificata nell'aerodinamica e dotata del nuovo motore Acura. Siglata ARX-05 e dotata di motore Honda V6 di 3,5 litri a doppio turbo, si tratta di una collaborazione tecnica come quella avviata tra Cadillac e Dallara. La nuova Acura debutterà tra un mese al Paul Ricard poi sarà spedita in America. Pilota designato per lo sviluppo sarà Pablo Montoya, *nella foto a sinistra*, che il prossimo anno potrebbe fare coppia con Helio Castroneves. Che lascerebbe così il campionato Indycar. Nel campionato Imsha 2018 ci sarà così la presenza ufficiale di Costruttori come Honda, Nissan, Cadillac e Mazda. Tanto che la classe LmP2 conforme al regolamento Wec ed equipaggiata di motore Gibson dovrebbe diventare nel 2018 una categoria secondaria, aperta ai piloti gentleman. Mentre i DPi, considerando anche che dal 2019 dovrebbe tornare pure Ganassi con un Prototipo dotato di motore Ford, rimarrà una categoria open, aperta solo a piloti professionisti. Per certi versi il fallimento della politica dell'Aco. Che conta sull'equivalenza LmP2 e Dpi per controllare di fatto anche il campionato americano. E che ora invece potrebbe essere "costretta" ad ammettere i DPi alla 24 Ore di Le Mans e alle altre gare del campionato Wec. Nella necessità di disporre di vetture più performanti degli attuali LmP2, qualora Toyota e Porsche decidessero di abbandonare la classe LmP1 hybrid.



# Ferrari trionfa con Pier Guidi!

L'ITALIANO COGLIE IL SUCCESSO IN GTE PRO CON CALADO PER L'AF CORSE, DAVANTI ALLA PORSCHE DI LIETZ-MAKOWIECKI

La Ferrari torna al successo e riconquista la leadership di campionato, riscattando così una 24 Ore di Le Mans disputata sotto tono. Trionfano Pier Guidi-Calado e per il pilota italiano si tratta del risultato più importante della carriera. Una vittoria meritata, guadagnata sul campo, in virtù delle caratteristiche di guidabilità della 488, della sua efficienza in fase di frenata. Che alla fine consentono un utilizzo delle gomme più parco. Che fa la differenza quando tutti i piloti devono ricorrere al doppio stint, e con gomme ormai usurate e una deportanza aerodinamica fortemente limitata per regolamento; la differenza la fanno proprio le gomme e i valori di aderenza che riescono ad assicurare, in condizioni di aderenza precaria. Una gara iniziata

di Lietz-Makowiecki. Perché il nuovo BOP, ricalcolato con l'algoritmo, diverso da quello adottato a Spa e a Le Mans, sembrava avere avvantaggiato ancora di più le Aston Martin. Mentre la Porsche 911 RSR in qualifica conquistava la prima pole. Nelle prime fasi di gara, quando tutti disponevano di gomme nuove, le due Ferrari arrancavano nelle retrovie, con Calado e Rigon incapaci di tenere il ritmo della Aston Martin di Sorensen e della Porsche di Makowiecki. Poi al terzo stint di gara è suonata la carica, con Pier Guidi che ha rapidamente guadagnato oltre 30", con i tempi sul giro che non sembravano risentire del degrado dei pneumatici. Sul traguardo la Ferrari di Calado-Pier Guidi ha concluso con oltre 50" di vantaggio sulla Porsche

di Lietz-Makowiecki. Un distacco abissale, non abituale per questa categoria che abitualmente vede differenze minime tra le varie vetture. «Dopo le qualifiche avrei firmato per un posto sul podio - diceva un sorpreso Antonello Coletta - e confesso che il nuovo BOP mi aveva lasciato perplesso. Non mi aspettavo che le altre vetture andassero così in crisi con le gomme». Penalizzate con oltre 20 Kg, le Ford non sono mai state in gara mentre la Porsche, per la prima volta realmente veloce e competitiva, ha pagato da metà gara in poi, la sua ormai cronica eccessiva usura dei pneumatici. Nella classifica di campionato del mondo, la Ferrari ora comanda con 135 punti, davanti alla Ford che dispone dello stesso punteggio ma non ha lo stesso numero di vittorie. Al terzo posto l'Aston Martin con 113 punti e la Porsche con 105 punti. Nella classifica riservata ai piloti invece, al comando l'equipaggio Ford di Priaulx-Tincknell con 84 punti davanti a Derani con 74 e Lietz-Makowiecki con 73. Primi tra i ferraristi, Calado e Pierguidi con 62 punti. Nella classe GTE-Am infine, ancora ai vertici i piloti italiani. La vittoria va alla Porsche di Cairoli-Ried-Dienst che precedono la Ferrari di Castellacci-Molina-Flohr. ●





# La versione di **Bruni**

**I**l suo clamoroso passaggio da Ferrari a Porsche ha fatto parlare e soprattutto sparlare. Da diversi anni Giammaria Bruni è ritenuto il più forte e completo pilota della categoria Gt. A fine 2015 aveva rinnovato il suo contratto con Maranello di altri cinque anni, resistendo così alle lusinghe di Frank Steffen Walliser, responsabile dei programmi Porsche Gt e suo grande estimatore. Il 2016 è poi stato un anno più difficile del previsto in Ferrari, col debutto della 488 Gte e il cambio di compagno di equipaggio, con James Calado al posto di Toni Vilander. Un anno iniziato male, con la rottura del motore nelle qualifiche della gara d'apertura a Silverstone. Bruni e Calado fecero poi una grandiosa rimonta fino a chiudere al 2° posto alle spalle dei compagni di squadra Rigon-Bird. I guai continuarono anche a Spa, con la vittoria ormai certa svanita a pochi minuti dal termine sempre per un guasto al motore e proseguirono a Le Mans con un nuovo ri-

**GIMMI DICE TUTTA LA VERITÀ SUI MOTIVI CHE LO HANNO CONDOTTO ALLA PORSCHE. RACCONTA IL SUO DEBUTTO CON LA 911 RSR E SVELA I SOGNI A MEDIO TERMINE**

di **Diego Fundarò**

tiro, dopo poche ore. Con una classifica già compromessa dopo sole tre gare, Gimmi riuscì a cogliere al Nurburgring l'unica vittoria in stagione. Ai primi di novembre però, in concomitanza con la gara di Shanghai, ecco arrivare insistenti voci che davano già per fatto il passaggio di Bruni alla Porsche da gennaio 2017. E da lì si sono scatenati i commenti, social e non, che bollavano il romano "mercenario", "traditore", "ingrato" mentre sia da Stoccarda che da Maranello arrivavano silenzi inequivocabili. Bruni stesso ha continuato senza commentare il suo lavoro fino a fine anno, contribuendo comunque alla conquista del titolo Costruttori Gte-Pro. Un silenzio poi rotto a fine gennaio da Ferrari e Porsche che, in un comunicato congiunto, sancivano il cambio di casacca al termine di 6 mesi di "gardening": Bruni non avrebbe potuto salire sulla nuova 911 Rsr a motore centrale, con cui avrebbe debuttato in gara alla 6 Ore di Watkins Glen del 2 luglio. Ed ora, a

## QUANDO COMINCIA UN'ALTRA GRANDE STORIA

Bruni guarda al suo futuro al volante della Porsche 911 Rsr a motore centrale, con la quale ha corso al Glen e a Mosport, col risultato di entrambe le gare condizionato da forature. Il pilota italiano ha tutte le carte in regola per togliersi le prime grandi soddisfazioni anche con la vettura tedesca



debutto avvenuto bissato con la gara di Mosport, Gimmi dà la sua versione dei fatti.

**- Esattamente un anno fa al Nurburgring conquistava la sua ultima vittoria con la Ferrari nel Wec. C'era già a quei tempi l'idea di cambiare?**

*«Onestamente sì, non è stata una scelta fatta all'ultimo momento, è maturata nel tempo e già allora era un pensiero presente nella mia mente. Volevo nuove sfide, sentivo la necessità di avere nuovi stimoli: riprovarci con un altro Costruttore era l'unico modo per cominciare un lavoro ripartendo da zero. Ho comunque continuato a dare il massimo in pista fino alla fine della stagione, come dimostra la conquista del Costruttori Gt. Ho solo il rammarico di non aver vinto il Mondiale Piloti Gt con la 488 Gte».*

**- Sono state dette e scritte tante cose sul suo cambio di casacca. Cosa le ha dato più fastidio?**

*«Non ho capito perché siano state scritte certe cose senza che venissi interpellato direttamente, senza*

**SONO PASSATO  
ALLA PORSCHE  
SEMPLICEMENTE  
PERCHÉ VOLEVO  
NUOVE SFIDE E  
ULTERIORI STIMOLI**

**GIMMI BRUNI**

”

*dar alcuna importanza a quella che poteva essere la mia opinione e le mie reali intenzioni. Quello che ho fatto in dieci anni in Ferrari resta scritto e lo rimarrà per sempre. In Af Corse ho trovato una famiglia, il rapporto con Amato Ferrari, i meccanici e gli ingegneri è sempre stato fantastico e me lo porterò per sempre dentro. Insieme abbiamo vinto tutto ma sentivo il bisogno di una nuova sfida. A 36 anni mi sento ancora giovane. Quando la competizione è alla base del tuo lavoro, per dare il meglio devi sentirti stimolato e solo così si raggiungono i risultati. Era semplicemente arrivato il momento di cambiare».*

**- Quali sono le persone che ha sentito più vicine in Ferrari?**

*«Sicuramente Amato Ferrari: il primo a credere in me, poi Luigi Dindo, ingegnere della Michelotto e tutta la famiglia Michelotto. Quando sono arrivato nessuno mi dava credito, avevano un pilota velocissimo come Jaime Melo e per me non è stato facile.»*

Grazie alla loro fiducia ho imparato tanto e i risultati sono arrivati. Con loro sono rimasto in contatto e rimarrà sempre un rapporto di stima reciproca, gli devo molto di ciò che ho ottenuto. I rapporti sono stati ottimi anche con Vilander e Fisichella, compagni di squadra con cui ho vinto tanto ma anche perso e con cui si andava a correre divertendosi».

**- Ha dovuto aspettare molto tempo prima di poter salire sulla 911 Rsr. Cosa ha fatto nel frattempo?**

«Mi sono allenato correndo molto a piedi ed ho trascorso qualche giornata sui kart. Poi ho dedicato tempo a mia figlia e mia moglie. Dopo 20 anni nel mondo delle corse ho cercato in questi 6 mesi "Off" di prenderli come una vacanza...».

**- Preferiva iniziare in Porsche fin da gennaio?**

«Di certo non mi aspettavo una reazione del genere da parte della Ferrari. Pensavo fosse più semplice trovare un accordo e poter iniziare prima. Invece tutto ciò che è stato fatto negli ultimi 10 anni non ha più avuto valore, tutto si è ridotto ad uno scambio di e-mail dove si parlava solo di questioni legali. Credo che il rapporto lavorativo avrebbe potuto terminare in un modo diverso, anche se c'era ancora un contratto in essere. Tutti erano a conoscenza delle mie intenzioni già da metà 2016, ma mi è stato consentito di iniziare a provare la 911 Rsr solo da giugno e di poter correre solo da luglio».

**- Che ambiente ha trovato in Porsche?**

«Ho fatto i primi e unici test a Road America il 7 e 8 giugno, è lì che sono entrato in contatto con la squadra. Come al primo giorno di scuola: ci tenevo ad arrivare puntuale, anzi sono arrivato con 10 minuti di anticipo. Fino ad allora avevo solo guidato Ferrari Gt e conoscevo la pista per averci corso solo una volta, nel 2010. Ho iniziato in punta di piedi e ho subito ritrovato la voglia di soffermarmi su ogni dettaglio, godendomi ogni momento di quei due giorni. Una sensazione che si prova solo di fronte alle cose nuove e che ho avuto il piacere di riprovare. Nel team ho poi trovato grande disponibilità e professionalità. Su questo non avevo dubbi».

**- La 911 a motore centrale ha un rumore molto diverso rispetto alla tradizionale, è più paragonabile a quello della Ferrari 458. Che tipo di guida richiede? A che punto di conoscenza della vettura pensa già di essere arrivato?**

«In effetti il motore gira alto e il rumore somiglia molto a quello della 458, probabilmente anche per via degli scarichi più lunghi. Rispetto alle Ferrari la guida è esattamente all'opposto, perché la 911 è tendenzialmente sottosterzante. Devo poi ancora costruire un rapporto di intesa con i tecnici e col mio compagno di squadra Vanthoor, arrivato anche lui da poco in Porsche e che ha uno stile di guida molto simile al mio. Sono circa al 60% del mio potenziale».

**- Le prime due gare in Porsche sono state entrambe condizionate da forature. La pole ottenuta da Werner a Mosport è stata la prima dell'anno in Imsa. Cosa marca alla Gt tedesca per essere al top sia in Imsa che nel Wec?**

«La serie Imsa è molto combattuto ma noi non siamo affatto andati male nelle prime due gare: se si guardano i tempi sul giro, potevamo andare a podio in entrambe. È una macchina nuova sia per piloti che per i tecnici, serve un po' di conoscenza



## IL SOGNO E CORRERE CON LA PORSCHE LMP1

Dopo esser stato al top in Gt con la Ferrari e Af Corse, a lato è sul podio della 24 Ore di Le Mans 2012 in classe Gte Pro con Fisichella e Vilander oltre al team principal Amato Ferrari, ora Gimmi Bruni sogna in prospettiva un approccio alle Porsche LmP1, sopra, ma solo dopo aver fatto il suo dovere in Gran Turismo nelle file della Casa tedesca. E Gimmi, sotto, è molto fiducioso...



FUNDARÒ

in più per riuscire a tirare fuori tutto il potenziale. Si usa ogni sessione anche per fare scelte diverse sulle due vetture, per cercare di trovare quello che è il miglior assetto possibile. La mancanza di dati in questo momento sta facendo la differenza. Ogni gara si parte da un foglio bianco».

**- Ora disputerà tutta la seconda parte della stagione Imsa. La rivedremo nel Wec il prossimo anno?**

«Mi piacerebbe tantissimo, ha una tipologia di gare che preferisco. La scelta non dipende da me ma se me lo proponessero accetterei senza riserve».

**- Avrà di certo seguito Le Mans, cosa ha provato a non poter correre la 24 Ore?**

«Se si esclude il 2007, nell'ultimo decennio vi ho sempre corso. L'ho seguita e ho provato una sensazione strana, ma non ho sofferto: ero troppo contento del primo test appena fatto con la Porsche».

**- Per la terza volta di fila la Porsche 919 ha vinto a Le Mans, in una edizione dove Toyota era data per favorita. Ha già avuto modo di sedersi nell'abitacolo della LmP1? A quando il primo test in pista?**

«Finora sono stato solo una volta a Stoccarda ed essendo separati i compartimenti Gt e LmP1 non ho avuto neanche modo di vederla da vicino. Posso solo dire che sul mio contratto non si parla di un test con la 919 Hybrid. Ma posso anche dire che ho due sogni che vorrei realizzare: il primo è di riuscire ad arrivare a vincere in Gt con la 911 Rsr e credo che, con un pizzico di fortuna, si potrebbe anche realizzare entro la fine dell'anno. E questa è chiaramente a oggi la mia priorità. Il secondo, non posso certo nascondermi, si chiama LmP1. Ma credo sia realizzabile solo a compimento del primo. Intendo quindi lavorare duro per riuscire a realizzarli entrambi, ma facendo un passo per volta».



LA PORSCHE È ALL'OPPOSTO RISPETTO ALLA FERRARI, PERCHÉ LA 911 È SOTTOSTERZANTE

GIMMI BRUNI



# La vostra passione, sempre più in alto.



## COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



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

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

# 2017

## 20 | 23 luglio CORTINA D'AMPEZZO



Iscrizioni online: [www.coppadorodelledolomiti.it](http://www.coppadorodelledolomiti.it)  
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB  
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



SPORT



# Toronto a Newgarden

**SUL CITTADINO CANADESE  
BATTE ROSSI E HINCHCLIFFE.  
CASTRONEVES MASTICA AMARO**

**P**uoi fare tutto bene in IndyCar. Partire dal terzo posto e conquistare subito la testa con un fantastico sorpasso a due rivali velocissimi. Puoi allungare cercando di incassare la seconda vittoria in due appuntamenti nonostante tutti ti diano già a fine carriera e pronto per l'endurance. Puoi segnare giri velocissimi davanti a tutti. Poi, arriva una safety-car al momento sbagliato, e una giornata iniziata in discesa diventa improvvisamente molto, molto in salita.

Helio Castroneves conosce bene le incognite che fanno la differenza. Dopo il sorpasso iniziale ai danni di Graham Rahal e Simon Pagenaud, che aveva fatto rizzare a tutti i capelli, il brasiliano si è trovato fuori dalla top-5. Fatali, un "lungo" di Tony Kanaan e la safety-car mandata in pista proprio mentre il compagno-rivale di Castroneves in Penske, Josef Newgarden, emergeva dalla corsia box. Risultato, il match point si è spostato all'americano, che ha preso in mano il pallino controllando il resto dei giri in programma davanti ad Alexander Rossi e James Hinchcliffe. Ma a colpire, nella roulette delle piste cittadine, non è solo la

**Newgarden festeggia la vittoria in Canada. Sotto a sinistra, Castroneves e a destra Gutierrez**

tattica. Lo sanno bene anche Scott Dixon e Will Power.

Il neozelandese del team Ganassi si era tenuto al top in qualifica ma, nel giro di un istante, un leggero spostamento di Graham Rahal l'ha portato a correggere la traiettoria quanto è bastato per mandarlo addosso proprio a Power. Certo che, se l'australiano è stato fermato con zero giri in tabellino, Dixon ha almeno continuato a lottare a dispetto di qualche pezzo perso dalla sua

auto. Complici anche le safety-car, alla fine ha guadagnato una top-10 preziosissima per la sfida-campionato. In una serie così competitiva ogni punto è fondamentale, e anche l'ottava piazza di Castrone-

ves dice molto in quest'ottica. Parlando di alti e bassi da circuito cittadino, Esteban Gutierrez è stato tra coloro che hanno avuto il peggiore assaggio.

Il messicano, finito a muro nelle prove ufficiali, ha avuto bisogno di una seconda visita medica la mattina della corsa per essere autorizzato a prendere il via.

Ha chiuso quattordicesimo sotto gli occhi di Sebastien Bourdais, già scalpitante per anticipare il rientro dopo il devastante incidente di Indianapolis. Quello di Toronto è stato per tutti l'ultimo round in programma su una pista non permanente. Anche se non c'è comunque da scherzare. Di variabili, già al prossimo start di Mid-Ohio, continueranno ad essercene per tutti i gusti.

**Marco Cortesi**

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Newgarden; 2. Rossi; 3. Hinchcliffe.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



# IL MITICO PAOLO VILLAGGIO

TUTTI I VOLTI DI UN ARTISTA INDIMENTICABILE  
IN UNA COLLANA PAZZESCA!



Una imperdibile selezione  
di film che hanno fatto storia,  
**in una raccolta di 39 DVD**  
tutta da collezionare.

Rivivi la comicità  
travolgente di **Paolo Villaggio**,  
inventore di una saga  
diventa nuovo simbolo della  
commedia italiana.

\*OPERA COMPOSTA DA 39 USCITE. OGNI USCITA IL MITICO PAOLO VILLAGGIO + DVD €9,99. PREZZO DELLA RIVISTA O DEI QUOTIDIANI ESCLUSI. L'EDITORE SI RISERVA LA FACOLTÀ DI VARARE IL NUMERO DELLE USCITE COMPLESSIVE, NONCHÉ DI MODIFICARE L'ORDINE E/O LA SEQUENZA DELLE SINGOLE USCITE, COMUNICANDO CON ADEGUATO AVVISO I CAMBIAMENTI CHE SARANNO APPORTATI AL PIANO DELL'OPERA.  
© FOTO MONDADORI/PORTFOLIO



dal 21 luglio  
**FANTOZZI**

1ª USCITA  
€9,99\*

In edicola  
e in esclusiva con



**TUTTOSPORT**

STADIO  
**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Nato; 3. Rowland. Gara-2: 1. Latifi; 2. Ghiotto; 3. Markelov.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



# Leclerc altro passo

**SILVERSTONE** - «È stata senz'altro la miglior corsa della mia stagione!» ha commentato con un tono finalmente compiaciuto Charles Leclerc al termine della Feature Race disputata nel Northamptonshire, che l'ha visto per la 5ª volta, su 6 round sinora disputati, salire sul gradino più alto del podio. Prestazioni che lo mettono in vetrina: non è un caso che nei test F.1 in Ungheria guiderà la Ferrari SF70H. A Silverstone per l'incontrastato dominio della F2, non deve essere stato poi così semplice come è parso da fuori. Il solito scatto dalla pole, la sesta consecutiva, ed un monopolio in gara che non è mai messo in discussione, in quella che è parsa l'ennesima prova di superiorità del monegasco. Condita, questa volta, da un brutto fumo uscito dagli scarichi della vettura della Prema tra il 5° e 7° giro, che si è diradato come una nuvola nel deserto lasciando delusi coloro che presagivano un imminente ritiro. La monoposto del 19enne ha ripreso a marciare come un orologio e si sono tutti messi l'animo in pace. A non sentirsi completamente al sicuro era, invece, proprio Charles. «Sì, perché, oltre alle preoccupazioni legate al fumo uscito dal posteriore della mia vettura nella prima fase di gara, ho temuto di fare la fine della prima corsa in Bahrain, quando le gomme si sono degradate e sono andate in difficoltà. Invece, ho tenuto sotto controllo il mio ritmo, non ho spinto dopo il cambio gomme e mi sono tenuto la zampata decisa per il finale, quando ho avuto la certezza che

**CHARLES DOMINA LA SERIE E PER MOLTI È GIÀ PRONTO PER LA F.1. E NEI TEST IN UNGHERIA PROVERÀ LA FERRARI SF70H**

di **Alessandro Gargantini**

**QUELLA A SILVERSTONE È STATA SENZ'ALTRO LA MIGLIOR CORSA DELLA MIA STAGIONE**

**CHARLES LECLERC**



gli pneumatici non avrebbero creato graining ed ho allungato su Norman Nato. Sono molto soddisfatto per la gestione della gara». E così arrivata la vittoria numero cinque del talentoso teenager, che ha preso il largo in graduatoria generale su Artem Markelov, che grazie ad un quarto ed un terzo posto ha scalzato dal secondo posto nella classifica di campionato Oliver Rowland.

Il pilota supportato dalla Renault davanti al pubblico di casa non è riuscito ad andare oltre la terza posizione alle spalle del ritrovato Norman Nato nella prima manche, mentre nella seconda ha chiuso decimo dopo essere stato, finalmente, penalizzato di cinque secondi per aver condotto irregolare. La stagione è arrivata soltanto al giro di boa, ma il dominio sinora esercitato sinora da Leclerc ha portato in molti a interrogarsi più sul futuro di Leclerc che sulle sorti di una stagione che, salvo situazioni inattese, appare davvero segnata con le gerarchie in pista che appaiono graniticamente scalfite considerando le 67 lunghezze che Markelov deve recuperare. È opinione pressoché comune che il monegasco si sia ampiamente guadagnato la chance di entrare dalla porta principale nel circus della Formula Uno già dalla prossima stagione.

Come lo meritavano dodici mesi fa Pierre Gasly e Antonio Giovinazzi, il cui processo di avvicinamento alla massima serie si è rivelato più articolato. Leclerc, che con i due campioni che l'hanno preceduto in comune il fatto di correre con la Prema Racing, in qualifica ha mostrato di avere, pur con maggiore precocità, le stesse reattività del francese. Per quel che concerne il ritmo di gara più essere maggiormente accostato al pilota di Martina Franca, pur non avendo mostrato la straripante abilità e fisicità nei sorpassi del pugliese, la cui guida trasmette emozioni difficilmente replicabili. Le vittorie di Leclerc consentono alla Prema di riprendersi, ora in solitario, la leadership nella classifica riservata alle squadre. ●



### LATIFI PRIMO CENTRO NELLA CATEGORIA

A fianco Latifi che ha colto finalmente la prima affermazione nella categoria. Nell'altra pagina il mattatore della serie Leclerc che ha arpionato il successo nella prima sfida. Sotto, in azione Deletraz



## Ghiotto tiene in alto l'Italia

CON IL SECONDO POSTO COLTO IN GARA-2 ALLE SPALLE DI LATIFI IL PILOTA DI ARZIGNANO SALE AL QUINTO POSTO IN CLASSIFICA

### FUOCO. MOMENTO DIFFICILE

Prosegue il momento difficile di Fuoco, sopra, che a Silverstone ha lamentato problemi di assetto. Sotto Markelov, giunto terzo in gara-2 e in basso Ghiotto che ha chiuso la seconda sfida alle spalle di Latifi



Alla vittoria nella Feature Race, la domenica ha risposto Nicholas Latifi, al primo successo nella categoria. Il nordamericano della Dams ha preceduto Luca Ghiotto. Nel corso del fine settimana la Russian Time ha ben risolto i guai di natura strutturale che avevano rallentato la vettura del veneto in qualifica, co-

stringendolo a recuperare dalla sesta fila fino al 6° posto nella Feature Race. Il driver di Arzignano è ora 5° nella graduatoria generale.

Il team Rapax ha colto due rimarchevoli piazzamenti, rispettivamente un quinto e un quarto posto, con il confermato Sergio Canamasas, che la domenica nel finale si è tolto lo sfizio di soffiare la posizione niente di meno che a Leclerc. Per il Team di Andrea Bergamini, da sottolineare la splendida rimonta nella Sprint Race di Nyck de Vries, fermo in griglia il sabato, dall'ultimo al settimo posto. È stato seguito con grande interesse il debutto di Callum Iott con il Team Trident. Il diciottenne talento britannico ha accumulato esperien-

za esprimendo a tratti un elevato potenziale. In contrasto alla buonissima apparizione di Spielberg, in seno alla Prema è apparso in evidente difficoltà Antonio Fuoco, che pure nelle categorie minori aveva ripetutamente dettato legge sulla pista inglese. Un persistente problema all'assetto della sua vettura l'ha costantemente relegato nelle ultime posizioni e tenuto lontano dalla zona punti. Nonostante l'impegno ed i tanti tentativi di risolvere il problema da parte dello staff tecnico del Team Prema, il pilota calabrese non è riuscito a risollevarsi in un fine settimana difficile da comprendere e misterioso. In sintonia con i classici libri gialli inglesi! ●

# Bird vola alto

**IL BRITANNICO REGALA DUE TRIONFI AL PATRON RICHARD BRANSON. BUON DEBUTTO FRA I GRATTACIELI DI MANHATTAN PER LE ELETTRICHE**

di **Fulvio Cavicchi**

**L**a Gran Bretagna è andata a riconquistarsi gli Stati Uniti, o almeno questo è quanto parso nello straordinario week-end della Virgin Racing di Richard Branson e dei suoi due alfieri Sam Bird ed Alex Lynn. Il secondo, sostituito di José María López per questa gara, ha conquistato la pole position sabato, mentre il veterano si è andato a prendere quella di domenica ed entrambe le gare. Decisamente una fantastica risposta alla grande tappa di Berlino di Mahindra, nella sfida su chi è la terza squadra del campionato dietro a Renault ed Audi. Non solo la Ds aveva un pilota nuovo, visto che lo scontro di calendario con la tappa del Nürburgring ha costretto diversi piloti a scegliere dove scendere in pista. E questo ha tolto alla Formula E il suo campione in carica e leader del campionato Sébastien Buemi, cui Toyota ha richiesto presenza nel Wec. Al suo posto è sceso in pista il campione Gp2 Pierre Gasly, che è stato autore di una grande entrata in scena in una categoria per niente facile per i debuttanti. Il francese ha costantemente battuto Nicolas Prost, pilota che corre nella formula elettrica sin dalla prima gara di sempre di Pechino a settembre 2014. Inoltre, ha chiuso entrambe le gare in zona punti, settimo e quarto, e soprattutto nella seconda ha preceduto Lucas di Grassi, che doveva approfittare dell'assenza di Buemi per recuperare punti per il campionato.

Ora il brasiliano, nonostante un week-end negativo soprattutto in qualifica, ha recuperato 22 punti e si è riportato a 10 dallo svizzero, e il tutto deciderà a Montreal. Come in Stagione 2, Buemi e di Grassi a giocare la corona nell'ultimo appuntamento. Ottimo debutto per la tappa di New York, attesa da tutta la stagione e che è piaciuta a tutti. Il podio con i grattacieli di Manhattan alle spalle era una vista talmente spettacolare che scatenerà l'invidia di tutte le altre categorie, europee e soprattutto americane.

La pista creata nel porto ha consentito molto spettacolo in gara, con lotte, errori, testacoda ed addirittura vetture in sbandata. Sicuramente per i sorpassi ha aiutato tanto la larghezza della pista, come



già si era visto nello scorso appuntamento in Germania. Il correre in città è utilissimo ed importante per la categoria perché permette di farsi conoscere e di sottolineare al pubblico che pur muovendosi sotto casa loro questo non provoca fastidio, non inquinando e non facendo rumore. Ma i centri storici delle città più antiche hanno vie dalla larghezza limitata, e questo rende terribilmente difficile affiancare la vettura che precede. I tracciati nell'ex-aeroporto di Tempelhof e nell'area portuale di Brooklyn si sono invece fatti notare perché non avevano un disegno "convenzionale" e nemmeno limiti di carreggiata, quindi piena libertà di disegno, visti i grandi spazi, e tanto spazio per attaccare.

Altra cosa in luce nella tappa Usa è l'incredibile crescita delle batterie. Lo si era visto già a Berlino ma a New York il progresso è stato ancora più stupefacente. Domenica, a 6 giri dalla fine, quasi tutti disponevano ancora del 30% di carica. La cancellazione del cambio vettura è sempre più vicina. ●

## SKYLINE INCONFONDIBILE

C'era anche Michael Douglas, a fianco, per la grand premiere della Formula E a Manhattan: al centro, le monoposto impegnate con lo sfondo dei grattacieli di New York. In alto, Sam Bird in trionfo



### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bird; 2. Vergne; 3. Sarrazin. Gara-2: 1. Bird; 2. Rosenqvist; 3. Heidfeld.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



## Tedesche tutte molto elettrizzate

**IN RAPIDA SUCCESSIONE AUDI E BMW ANNUNCIANO IL LORO INGRESSO UFFICIALE NELLA FORMULA E. TUTTI I RETROSCENA**

**A**pochi giorni di distanza sono state annunciate le entrate in forma ufficiale di Audi e Bmw in Formula E. Due vere e proprie "bombe" per la serie con le monoposto elettriche. Per la Casa di Ingolstadt la differenza è più che altro nominale, visto che il team fondato da Hans-Jürgen Abt passerà dalla titolazione Abt Schaeffler Audi Sport ad Audi Sport Abt Schaeffler, ora che è stata formalizzata l'acquisizione. «Nell'ultimo periodo abbiamo incre-

mento nella serie e d'ora in avanti ci occuperemo anche dello sviluppo del motopropulsore e delle attività collaterali» ha spiegato Peter Mertens, membro del board Audi. Differente invece il cambio per Bmw, che è di fatto presente in Formula E sin dall'esordio. La Casa di Monaco ha sempre affermato che non sarebbe mai entrata ufficialmente finché fosse esistito il cambio di vettura a metà gara. E infatti è dalla prossima stagione che scenderà in pista, sempre con Andretti Auto-

sport, con cui è partner dal 2015. «La Formula E si sta sviluppando in maniera incredibile nel mondo delle competizioni. Inoltre, trattandosi di un progetto innovativo, è in perfetto accordo con le esigenze del Gruppo Bmw e di Bmw Motorsport», ha confidato il boss Jens Marquardt. Ora si attende l'arrivo di Mercedes, che dalla stagione numero 5 dovrebbe diventare l'undicesima squadra al via, per completare l'entrata dei marchi tedeschi che già si sfidano nel Dtm. ●

### TEDESCHI COME NEL DTM

Jens Marquardt, capo di Bmw Motorsport, ufficialmente impegnata nella F.E dalla quinta stagione. Quando ci sarà anche l'Audi, mentre s'attende pure Mercedes, a ripetere le sfide tedesche del Dtm



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Russell; 2. Hubert; 3. Lorandi. Gara-2: 1. Alesi; 2. Aitken; 3. Kari.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



# Dolcissima Albione

**RUSSELL VINCE GARA-1 E PRENDE LA TESTA DEL CAMPIONATO. PRIMO SUCCESSO DI GIULIANO ALESI CHE TRIONFA IN GARA-2**

**SILVERSTONE** - La Gp3 ha decisamente svoltato verso George Russell. L'inglese, grazie alla pole, alla vittoria in gara-1 e al 4° posto nella 2ª corsa, ha allungato in classifica con prepotenza sfruttando al meglio il weekend nero di Nirei Fukuzumi. Il giapponese si era presentato a Silverstone da leader del campionato, ma in gara-1 si è dovuto ritirare dopo pochi giri per un problema di natura elettrica, mentre nella corsa della domenica, partito dal fondo, mentre risaliva la china è stato rimandato in ultima posizione con una penalità per sorpasso in regime di safety-car. Russell ha ora un vantaggio di 35 punti su Hubert, 2° e 8° nelle due gare. Il francese ha conquistato il primo podio stagionale. Se a Spielberg la Art aveva dominato con tutti e quattro i suoi piloti la prima corsa, a Silverstone ha realizzato una doppietta con Russell-Hubert, ma la perfezione è mancata. Per il ritiro di Fukuzumi e le difficoltà di Jack Aitken nel tenere il passo. L'inglese si è poi rifatto in gara-2 chiudendo 2° alle spalle di Giuliano Alesi. Il francese, 7° in gara-1, è quindi partito dalla prima fila nella 2ª frazione (7° nella prima corsa, quindi per la reverse grid

si è trovato davanti) ritrovandosi di fatto poleman per una noia tecnica che ha bloccato ai box Boccolacci, suo compagno in Trident e 8° in gara-1. Alesi ha disputato una prova eccellente, solida, tenendo bene la prima posizione per tutti i giri in programma e non permettendo mai ad Aitken di avvicinarlo per tentare un benché minimo attacco. Sta crescendo il figlio dell'ex F.1 Jean, al 2° anno di Gp3. In gara è proficuo, rimane da sistemare la qualifica per essere protagonista anche nella main race. Il lavoro svolto nei suoi confronti dal team diretto da Giacomo Ricci inizia a dare frutti così come l'impegno del Ferrari Driver Academy e i consigli preziosi del coach Matteo Bobbi (arrivato a inizio stagione) e ovviamente di papà Jean. Altro protagonista del weekend inglese della Gp3 è stato Alessio Lorandi, 3° in gara-1. Come già a Montmelò si è proposto come l'anti Art. Partito non benissimo dalla quarta piazzola, Lorandi è risalito con forza superando all'esterno Aitken e poi di astuzia Kari subito dopo la Virtual Safety Car. Aveva anche preso Hubert, ma ormai la corsa era finita. Lorandi è 5° in campionato.

*Massimo Costa*

## WEEK END NERO PER LEONARDO

## Pulcini in difficoltà

Un fine settimana nerissimo quello di Leonardo Pulcini a Silverstone. Già in Austria gli era andata male con quella sconsiderata manovra di Hubert al 1° giro di gara-1 che lo aveva subito costretto al ritiro dopo che era scattato quarto. Pulcini lo scorso fine settimana è stato afflitto da uno strano problema al volante emerso pochi attimi prima di andare in pista per la qualifica. Di fatto, il volante risultava durissimo verso destra e leggero verso sinistra. Impossibile guidare al meglio in quelle condizioni. Pulcini ha fatto quel che poteva qualificandosi in settima fila e terminando 11esimo la prima gara. La seconda invece, lo ha visto 12esimo anche per essere stato spinto sull'erba da Ferrucci mentre era in recupero.

## LORANDI TERZO NELLA PRIMA SFIDA

Sotto Lorandi 3° nella 1ª corsa dove ad imporsi è stato il nuovo leader della serie Russell, sopra. In alto a sinistra Giuliano Alesi festeggia la prima vittoria nella serie per la gioia di papà Jean



## FERRARI ASIA

Dominio della famiglia Prette, nel quarto appuntamento del Ferrari Challenge Asia che si è disputato sul circuito del Fuji. In Giappone a conquistare il successo in gara-1 è stato il padre Philippe, adesso in testa alla classifica del Trofeo Pirelli. Prima vittoria in gara-2 del figlio Louis davanti all'italiano Angelo Negro.

## TEST PER PECCENINI

Test ad Adria, questa settimana, per Pietro Peccenin: sarà in pista per preparare il prossimo atto del VdeV dopo la pausa estiva sul circuito di Motorland Aragón, con l'obiettivo di agguantare la leadership della classifica Gentleman in cui attualmente occupa il secondo posto.

## 300 KM VALLELUNGA

Il 9 e 10 settembre ritorna dopo 4 anni la 300 Km di Vallelunga per autostoriche. La gara si svolgerà sulla distanza di 73 giri e ammetterà al via equipaggi da uno a tre piloti. L'evento sarà all'interno di un weekend che prevederà anche diversi raduni in pista per monoposto, vetture Sport e ruote coperte in generale legate al marchio Alfa Romeo.

## MASTER PROTOTIPI

A Misano si è disputato il quinto dei 7 round del Master Tricolore Prototipi, che ha coronato due differenti vincitori. A imporsi in gara-1 è stato infatti Walter Margelli, con la Norma M20 Cn2 della Nannini Racing. Alle sue spalle è giunta la Osella Pa21S schierata dalla Progetto Corsa per Filippo Vita, che ha poi conquistato il successo in gara-2.

## NARDILLI SENIOR

Dopo avere saltato la tappa di Misano, Nardilli farà il suo rientro nella Coppa Italia a Vallelunga di metà settembre, sempre con la Seat Leon della Melatini Racing con cui ha conquistato quest'anno numerosi podi nella 1. Divisione Turismo.



## JACKY E I SUOI CINQUE FIGLI SHOW ALLA 25 ORE FUN CUP

# Ickx sono cose di famiglia

È stato Jacky Ickx a tenere a battesimo la 20a edizione della 25 Ore Fun Cup di Spa. Tornato per l'occasione alle corse solo per "fun", insieme ai suoi 5 figli, ha dato vita ad un evento singolare nel monomarca più lungo del mondo, seguito in pista da oltre 15.000 spettatori. Al via 121 Maggiolini Fun Cup, per un totale di 560 piloti in gara, provenienti da 18 paesi: Belgio, Francia, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Lussemburgo, Germania, Svizzera, Monaco, Polonia, Spagna, Finlandia, Grecia, Stati Uniti, Sud Africa, Australia, Nuova Zelanda e Sri Lanka. Numerosi gli avvicendamenti in testa alla corsa e gli incidenti, che hanno richiesto l'intervento della safety car per ben 24 volte, rimescolando spesso le carte in tavola e neutralizzando i distacchi. Alla fine, dopo 3047 chilometri, sul gradino più alto del podio sono saliti i belgi di Allure Team Bollen-Mondron-Kluyskens-Bouvy che hanno distanziato di 2 giri il team Socardenne by Milo composto da Donniacuo-Balthazar-Caprassé-Nivarlet. Terzo il veterano di questa gara, il belga Manu Nava, presente dal 1997 a tutte 20 le edizioni della corsa, insieme a Piron-Charlier e Philips per il team Accome Racing. Una diecina gli equipaggi italiani in gara, in evidenza soprattutto nelle fasi iniziali sempre in lotta per le posizioni di rilievo. La bandiera a scacchi ha premiato Fun GDL Team Italy di Bontempelli-Caccia-Colombo-linossi-Nibio-lli, 23i all'arrivo si 118 classificati, davanti alle due vetture di Fun 8KS Corse Team rispettivamente di Cappelli-Debrus-Torelli e Gollin-Portatadino-Sordini-Zorza. E per la cronaca alla fine la famiglia Ickx si è piazzata in 76esima posizione.



## DOPO L'APPUNTAMENTO DELLA CLIO CUP A MISANO

# Rinaldi torna leader

Due vittorie per Nicola Rinaldi, che a Misano ha riconquistato la leadership della Clio Cup Italia. Per soli due punti il pilota della Essecorse è tornato in testa alla classifica, seguito da Gustavo Sandrucci, autore della pole nella prima delle due sessioni di qualifica e poi davanti a tutti in gara-1 con la vettura della Melatini Racing. Il monomarca tricolore continua ad offrire sorprese. Come quella del giovane Filippo Distrutti, al suo primo anno nella serie e alla sua prima apparizione sul circuito romagnolo, terzo in gara-3 con i colori della NextOneMotorsport. Fine settimana proficua anche per Davide Nardilli, compagno di squadra di Sandrucci, che dopo l'incidente avuto nel precedente round di Monza si è riscattato centrando il secondo posto in gara-2 davanti a Felice Jelmini (Composit Motorsport), a sua volta secondo in gara-1 e poi ancora terzo. Buon 13° posto in gara-2 per Alessandro Vai, il giornalista del Corriere dello Sport al via in questa occasione della Clio Cup Press League. Ancora meglio ha fatto Francesco Pelizzari (Automobilismo), due posizioni davanti in gara-1.

## IN PISTA ANCHE FESTANTE

# Test Adac F.4 per Dr Formula

Reduce dal weekend del Mugello della F.4 tricolore, il team Dr Formula sarà impegnato questa settimana al Nürburgring in una giornata di test con i piloti Artem Petrov e Aldo Festante. Sul circuito tedesco, la squadra guidata da Danilo Rossi farà infatti il proprio debutto nella serie Adac il primo weekend di agosto con il pilota russo, in occasione del quarto appuntamento del campionato teutonico. Esordio in vista sempre nella serie Adac anche per il campano Festante, che dovrebbe prendere parte all'ultimo round di Hockenheim in calendario alla fine di settembre.

## TURISMO CTCC

# Hexathron bene in Cina

Dopo la vittoria ottenuta con Jim Ka To nel terzo appuntamento del campionato Turismo cinese che si è disputato Guiyang, il team Kia Racing tecnicamente supportato dall'italiana Hexathron Racing Systems, ha raccolto un altro risultato positivo sul circuito di Shanghai Tianma, centrando il quarto posto con il giovane Yuan Bo. Sempre a Shanghai, ma sullo tracciato che ospita attualmente la F.1, il prossimo 5 e 6 agosto, lo staff diretto dall'ingegnere Marco Calovolo farà rientrare nella serie il tici

## DUE CENTRI A MISANO

# Casillo show nella Entry Cup

Pietro Casillo prende tutto a Misano nella Entry Cup. Il pilota campano, già autore della pole, si è imposto in entrambe le gare del quarto appuntamento riservato alle Renault Twingo, accorciando le distanze nella classifica generale nei confronti del leader Massimo Visani, ex meccanico della Minardi F.1. Proprio quest'ultimo sulla sua pista di casa è salito due volte sul podio, ottenendo nell'ordine un secondo e un terzo posto. Un secondo posto anche per Andrea Benini ed un terzo per Antonello Casillo, fratello di Pietro.

# Power stage determinanti

NON SOLO CON LE VITTORIE ASSOLUTE,  
NELLA SERIE IRIDATA AL GIRO DI BOA  
EMERGE CHE BUONA PARTE DEL BOTTINO  
SI COSTRUISCE ANCHE ALTROVE



**rally**sprint

**N**el segno di Sébastien Ogier e della M-Sport. Il Mondiale 2017, giunto in Polonia oltre il suo giro di boa al suo 8° round stagionale, ha visto infatti sinora la leadership del tetra campione del mondo e della squadra di Malcolm Wilson che sono in testa al campionato Marche e Piloti sin da gennaio a Montecarlo. Il team britannico si è aggiudicato 3 prove (Montecarlo e Portogallo con Ogier e Sardegna con Tanak) delle 8 sinora disputate sulle 13 in calendario, ma a far bene i conti non è stato il solo e unico dominatore di questa stagione, sinora davvero molto equilibrata e combattuta. La Hyundai e Thierry Neuville hanno sempre tenuto botta e incalzano Ogier e la M-Sport grazie alle 3 vittorie ottenute dal belga in Corsica, Argentina e Polonia. Determinante nei risultati sia di Ogier che di Neuville è stata la netta superiorità tecnica sia della Fiesta Wrc che della Hyundai i20 Wrc, apparse subito una spanna superiori rispetto alla concorrenza, cioè alla Toyota Yaris (vincitrice con Latvala in Svezia) e alla Citroen C3 (prima con Meeke in Messico).

#### Power Stage determinanti

Ogier, grande statega, resta sempre il più bravo di tutti tatticamente nel leggere la gara e nell'ottenere sempre il massimo possibile. Il pilota di Gap è un vero rullo compressore, perché anche in condizioni critiche come ad esempio in Polonia, riesce a perdere poco rispetto ai suoi avversari sfruttando al massimo le situazioni di gara grazie alla sua regolarità e tenacia. Il campione transalpino è poi riuscito a costruirsi poi un vero tesoretto di punti extra grazie alle power stage nonostante sinora non ne abbia vinto neppure una, arrivando però 2° ben 4 volte (Svezia, Messico, Corsica e Polonia). In classifica vanta così 160 punti, ben 22 dei quali ottenuti nelle power stage, mentre Neuville lo segue staccato di 11 lunghezze a quota 149 punti. Il belga ha conquistato ben 25 punti nelle power stage di cui vanta il record stagionale di successi, avendone vinte

3 (Montecarlo, Messico e Argentina). Più staccato nella classifica iridata è 3° con 112 punti Jari-Matti Latvala, anche lui grande protagonista nelle power stage dove ha conquistato ben 19 punti grazie ai successi in Svezia, Corsica e Polonia. E che le power stage siano state quest'anno sempre più determinanti, grazie al fatto che al 1° classificato vengono assegnati non più 3 ma 5 punti, lo dimostra il fatto che Ott Tanak, 4° nel Mondiale Piloti, dei suoi 108 punti ne ha accumulati solo 11 con le power stage di cui ne ha vinto una in Portogallo, mentre Esapekka Lappi è l'unico tra i piloti che non lottano per le posizioni di vertice ad essersi aggiudicato una power stage, quella dell'Argentiera in Sardegna.

Nel Mondiale Marche guida la M-Sport con 259 punti, con 22 lunghezze di vantaggio sulla Hyundai che segue a quota 237, con la Toyota terza a quota 153 mentre quarta ed ultima è la Citroen che sinora ha raccolto solo 117 punti. Statisticamente però tutte e quattro le marche partecipanti al campionato del mondo (M-Sport Ford, Toyota, Hyundai e Citroen) si sono aggiudicate sinora almeno una gara. Un fatto che evidenzia in maniera chiara il maggior equilibrio che regna nella serie iridata rispetto al passato, grazie all'avvento delle nuove Wrc Plus ed al ritiro della Volkswagen, dominatrice incontrastata delle ultime quattro stagioni. Ecco perché se 12 mesi fa di questi tempi sapevamo già che la casa tedesca e Sébastien Ogier stavano portando a casa il loro quarto titolo piloti e costruttori consecutivi, quest'anno la musica è totalmente cambiata ed è impossibile fare un pronostico. Era da oltre 13 anni che non si vedeva una battaglia così aperta nella storia del campionato del mondo, e se a priori la lunga volata tra Ogier e Neuville e tra la M-Sport Ford e la Hyundai durerà sino a novembre in Australia, in realtà sia Latvala che la Toyota sono sempre lì in agguato pronti a reinserirsi nella lotta per il titolo. Ecco perché da qui alla fine della stagione, ne vedremo ancora davvero delle belle. ●

**Sebastien Ogier e la M-Sport sono al comando del Mondiale 2017: dalla Finlandia inizierà la parabola discendente della serie iridata. Sarà così anche a fine stagione?**

#### NEUVILLE IL PIÙ BRAVO NELLE POWER STAGE

Neuville con 25 punti e 3 vittorie è stato sinora il più bravo nelle power stage, seguito da Ogier che di punti ne ha conquistati 22 senza vincerne neppure una, mentre terzo è Latvala, anche lui con 3 vittorie e 19 punti. Non a caso i primi tre di questa speciale classifica sono anche i primi classificati nel mondiale piloti, a testimonianza di quanto pesino i punti distribuiti dalle power stage. Di seguito i vari piazzamenti ottenuti nelle 8 power stage sinora disputate

#### TUTTI I VINCITORI AL GIRO DI BOA

Montecarlo	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc
Svezia	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc
Messico	Meeke-Nagle	Citroen C3 Wrc
Corsica	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc
Argentina	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc
Portogallo	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc
Sardegna	Tanak-Jarveoja	Ford Fiesta Wrc
Polonia	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc

	PRIMO	SECONDO	TERZO	QUARTO	QUINTO
Montecarlo	Neuville (Hyundai)	Léfébvre	Hanninen	Evans	Sordo
Svezia	Latvala (Toyota)	Ogier	Neuville	Meeke	Paddon
Messico	Neuville (Hyundai)	Ogier	Tanak	Latvala	Sordo
Corsica	Latvala (Toyota)	Ogier	Breen	Sordo	Neuville
Argentina	Neuville (Hyundai)	Evans	Tanak	Ogier	Latvala
Portogallo	Tanak (Ford)	Neuville	Evans	Lappi	Ogier
Sardegna	Lappi (Toyota)	Sordo	Ogier	Neuville	Latvala
Polonia	Latvala (Toyota)	Ogier	Mikkelsen	Léfébvre	Neuville

**AL TRAGUARDO**

Prima tappa: Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5); 2. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5); 3. Rovannerà-Pietilainen (Peugeot 208 T16).  
 Seconda tappa: 1. Scandola-D'Amore; 2. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta R5); 3. Nucita-Vozzo (Ford Fiesta R5).

Finale: 1. Scandola-D'Amore; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16); 3. Nucita-Vozzo.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

**UN WEEK END****DAVERO D'AUTORE**

Seconda vittoria in carriera sulle strade del San Marino per Scandola e D'Amore che con la Skoda si sono regalati un week end davvero d'autore sugli sterrati del sesto round del Tricolore Rally

**DOVEVA VINCERE SENZA FARE CALCOLI TENENDO GIU' IL PIEDE DESTRO. COSI' È STATO. UMBERTO HA DOMINATO ALL'OMBRA DEL TITANO, LA CORSA ALLO SCUDETTO È ANCORA VIVA**

# Scandola





foto grafie BETTIOL

di **Daniele Sgorbini**

**S**AN MARINO - Doveva vincere. Senza calcoli, senza fronzoli, senza errori. E soprattutto senza la paura di gettare tutto al vento, come purtroppo a volte è capitato in passato. Umberto Scandola e Guido D'Amore sono arrivati a San Marino con un solo obiettivo possibile: fare il vuoto tra sé e il resto del plotone e fare il pieno di punti. Per riscattare l'amarazza del Salento, per dimostrare ancora una volta che sulle strade bianche l'ex ragazzone di Verona non è secondo a nessuno. Per tener dritto quel pallottoliere che ancora dice bene soprattutto a Paolo Andreucci ma con cui bisognerà comunque seguitare a fare i conti anche e soprattutto nelle due ultime gare del Tricolore 2017. Un compito non facile, che però gli è riuscito alla grande. Davanti a tutti, da cattivo, sin dal pronti via. Davanti a tutti, con serenità e giudizio, pure nel torrido pomeriggio di sabato, quando il battistrada delle sue gomme s'è fatto sempre più sottile e Simone Campedelli ha preso ad alitargli sul collo. Davanti a tutti pure a pulire le strade il mattino dopo, ma senza farsene un cruccio oltre ragione: *«Se mi spaventa affrontare la seconda tappa da apripista? No, per nulla. In fin dei conti è successo anche all'Adriatico dove abbiamo vinto una speciale già nel primo giro, per cui non ci penso e vado avanti»*.

Quando Umberto trova queste giornate di grazia, davvero non ce n'è per nessuno. Non s'è fatto prendere dall'ansia neppure quando, dopo la prima prova di domenica, Campedelli l'ha raggiunto in testa alla generale e s'è messo a guidare la provvisoria della seconda tappa: è restato concentrato sull'obiettivo finale, ha tenuto la barra dritta e ha fatto filotto: *«Sapevo che sarebbe stato difficile con le gomme, ma ho gestito abbastanza bene. Ed ero pronto anche ad attaccare nel secondo giro di domenica, se ce ne fosse stato bisogno»*.

tiene  
aperti i giochi

Campionato riaperto e gran finale con Roma e Verona, due gare che a Scandola piacciono parecchio: «Dobbiamo cercare di fare bene come abbiamo fatto negli anni scorsi - dice - e poi alla fine si faranno i conti. Di certo oggi siamo davvero contentissimi». Mastica davvero amaro invece Simone Campedelli: il romagnolo della Orange One ci credeva davvero nel colpaccio e dopo una prima tappa in cui aveva badato soprattutto a non far scappare troppo lontano Scandola, stava lanciando l'attacco al piatto grosso: «Considerando lo svantaggio di partire per primo la domenica, mi ero convinto che avessi senso sacrificare un punto e mezzo nella tappa di sabato, per puntare a vincere il secondo giorno e mettere le mani anche sui tre punti per la vittoria dell'intero rally. Ci stavo anche riuscendo, perché dopo aver preso Umberto nella prima prova, all'intermedio prima dell'uscita nella seconda eravamo davanti. Uno stop così non ci voleva proprio per il campionato».

Un errore banale, in una sinistra due lunga da seconda marcia: «Ho agganciato all'interno, la macchina è partita di traverso e col posteriore abbiamo urtato una pietra rompendo un cerchio e il tirante della convergenza. Abbiamo cambiato la ruota e provato a proseguire, ma non c'è stato nulla da fare». Un ritiro, quello di Simone, per cui si frega le mani soprattutto Paolo Andreucci, che da sempre ha la capacità innata di trarre il massimo anche nei giorni in cui non è proprio in palla. Il primo giorno il toscano ha patito oltre il lecito il fatto di partire per primo e ha forato sia nella prima sia nella seconda tappa, ma alla fine il suo bicchiere è decisamente mezzo pieno, perché lo stop di Campedelli gli consente di stare relativamente tranquillo. Alla classifica di campionato non guarda invece da un pezzo Andrea Nucita, che paga un contro fin troppo salato per un inizio di stagione sfortunato: al suo esordio sulla Fiesta R5 - terza auto diversa in cinque gare - il siciliano agguanta un podio insperato alla vigilia ma figlio di una gara intelligente e in crescita. Ora c'è da sperare abbia i mezzi per concludere il Tricolore al meglio. ●

IN VISTA DEL  
FINALE DI STAGIONE  
DOBBIAMO  
CERCARE DI FARE  
BENE E ALLA FINE  
FAREMO I CONTI

UMBERTO SCANDOLA

”

#### KALLE-SHOW CAMPEDELLI-KO

Esaltante Rovanner era uscito dall'ultima ps con uno splendido 2° posto assoluto prima che la sua 208 lo tradisse in trasferimento. Sotto, Campedelli al via a Riccione ma poi ko. In alto a destra, Andreucci 2° e Nucita, in basso, che ha chiuso al 3° posto

fotografie BETTIOL



### DEBUTTO PER LA PRIMA EVOLUZIONE SULLA VETTURA DI CASA FORD

## Fiesta R5 Evo 2 la prima di San Marino

Si è vista per la prima volta nel Campionato Italiano al San Marino l'ultima evoluzione della Ford Fiesta R5. La vettura che ha aperto la strada della categoria ha beneficiato di un lavoro costante da parte di M-Sport che le ha permesso, a distanza di anni, di restare competitiva rispetto a tutte le avversarie che sono seguite. L'aggiornamento più recente, che riguarda il 4 cilindri turbo da 1600 cc, è stato reso disponibile per Campedelli, ma

anche per Ceccoli, Bulacia e Manfrinato. Le novità riguardano in particolare la testata, con nuove valvole di aspirazione, nuove lavorazioni dei condotti e un nuovo collettore di scarico, il tutto unito a un'elettronica rivista. Il pacchetto ha permesso di guadagnare tra i 7 e i 9 cv e di migliorare le prestazioni del motore lungo tutta la curva di potenza, anche se l'incremento più evidente si apprezza tra i 5.000 e i 5.200 giri.



## Rovanpera da applausi

**NELL'ULTIMO TRASFERIMENTO LA SUA 208 VA KO DOPO CHE KALLE AVEVA TERMINATO AL SECONDO POSTO**

**M**entre molti in parco assistenza sospettano il gioco di squadra e malignano più o meno apertamente, Kalle Rovanpera a chilometri di distanza guarda la sua 208 ammutolita e si dispera. Sensore della pressione benzina ko nell'ultimo trasferimento, mentre era splendido 2. assoluto. Partito col numero dieci sulle portiere, Kalle ha condotto alla perfezione il primo giorno, chiudendo 3. dopo aver anche vinto due prove speciali e soprattutto dopo essere sempre rimasto davanti ad Andreucci. Il giorno dopo, su prove lontane anni luce rispetto a quelle cui è abituato e nelle quali è davvero molto difficile prendere le note correttamente, soprattutto se non si può stringere il volante durante le ricognizioni, ha tenuto botta ed è sempre rimasto lontano dalle tante insidie. Tutto inutile e a chi si chiede se non si tratti di un gioco di squadra, Timo Juohki risponde che mai avrebbero rinunciato a un risultato del genere. La prestazione però resta e dà la spinta ideale per il finale della stagione: a ottobre "KR" farà il suo debutto nel Mondiale in Galles, diventando il più giovane pilota della storia a prendere parte a una gara iridata. Tutto fa pensare che possa farlo con la Toyota Gazoo, ma pure altre porte restano aperte. Nel Cir lo si vedrà ancora sicuramente a Roma, mentre il Due Valli potrebbe essere sacrificato proprio per preparare al meglio l'esordio nel Mondiale. ●

## Junior Pollara mani sul titolo

**COMPLICI ANCHE I GUAI DEI SUOI RIVALI IL SICILIANO ALLUNGA IN VETTA NEL TRICOLORE. SHOW DI CIUFFI**

**G**ara nella gara, al San Marino, in classe R2. Da una parte la sfida per il Tricolore Junior, che dice sempre meglio a Marco Pollara, dall'altra la lotta all'arma bianca per il Trofeo Peugeot Top, che mette in palio il posto da ufficiale 2018 nello Junior Team del Leone. Sugli sterrati più duri del Tricolore, al quale peraltro non è iscritto, si è messo in evidenza soprattutto Tommaso Ciuffi, che badando prima di tutto alla classifica del Trofeo, per cui vale l'ordine d'arrivo dell'intera gara, era riuscito a costruire un bel vantaggio con una prima tappa da urlo, che gli sarebbe bastata per mettere in cassaforte il successo finale tra i trofeisti. Invece, quando ormai stava amministrando un risultato che gli sarebbe valso la vetta del trofeo, il toscano è stato costretto alla resa dalla

rottura del tappo dell'olio del cambio. Una vera disdetta per il figlio d'arte che ha mostrato di essere un riferimento assoluto in mezzo ai ragazzi dello Junior. Serie nella quale Pollara allunga le mani verso lo scudetto, complici anche i guai dei suoi diretti avversari, che continuano a rubarsi punti a vicenda o a far i conti con episodi davvero sfortunati. Chiedere per conferma a Mazzocchi, ottimo secondo alla fine della prima tappa e stoppato prima del controllo orario finale per un problema elettrico. Così, nel Tricolore Junior, il ruolo di sfidante numero uno passa a Damiano De Tommaso: anche se il giovane varesino ha dovuto fare i conti con la sua dose di guai, ha di che sorridere, visto che il ritiro di Ciuffi gli consente di guadagnare la vetta del Trofeo Peugeot. ●



# Terra in vetta c'è Dalmazzini

**IN UNA GARA IN CUI SUCCEDA DI TUTTO ANDREA TRAE IL MASSIMO. PECCATO PER UNO STRARIPANTE CECCOLI**

«**O**рмаi la gara è compromessa, siamo distanti anni luce. La prendiamo come un test e vediamo di portare a casa quello che verrà». Così, alla fine del giorno uno, Andrea Dalmazzini, che dopo aver percorso il primo giro di prove con un guaio a un manico del turbo, di certo non si aspettava di ripartire dall'Antica Terra delle Libertà da leader del Tricolore riservato ai terraioli. E invece, al termine di una gara in cui è successo letteralmente di tutto, è proprio il modenese quello cui sorride maggiormente il pallottoliere. Già perché Daniele Ceccoli, dopo un inizio in cui ha mostrato di poter puntare addirittura al podio dell'Assoluta, ha dovuto per l'ennesima volta fare i conti con la donnaccia benda-

ta, che l'ha obbligato a fermarsi sulla piasse spettacolo di sabato con una ruota aperta. Il giorno dopo il sammarinese è ripartito a caccia di punti, ma senza più potersi giocare il successo tra gli iscritti all'Italiano Terra. Vittoria di giornata che è andata così a Giacomo Costenaro, tra tutti il più bravo a girare alla larga dai tanti trabocchetti di un rally che non perdona e capace anche di chiudere ai piedi del podio nella generale. Seconda piazza per Luca Hoelbling, che non ha cercato scuse per il tempo perso in avvio di gara ma che ha candidamente incolpato il suo... piede destro. Sfortunata nera per Marchioro, invece, stoppato proprio nel finale. Trasparente per la classifica ma non per il cronometro Mar-



fotografie BETTIOL

quito Bulacia: il sedicenne boliviano ha chiuso la prima tappa in quinta piazza e davanti a tutti gli iscritti alla serie, ma il giorno dopo si è dovuto fermare dopo aver aperto una serie. Tra imprevisti e colpi di scena,

il Terra si conferma comunque una serie tiratissima e con una classifica davvero molto corta con tre piloti, Dalmazzini, Costenaro e Ceccoli nell'ordine racchiusi in appena un punto e mezzo. ●



## TROFEO SUZUKI LORENZO FA BOTTINO PIENO

# Sulla terra un vero asso di... Coppe

**San Marino da protagonista per Coppe nel Trofeo Suzuki. Sopra Ceccoli, grande protagonista nel Terra e autore di alcuni temponi di rilievo prima di aprire una ruota. In alto, Dalmazzini**

Gli piace assai la terra e ogni volta che c'è da intraversare sulle strade bianche, non manca di ribadirlo. Così Lorenzo Coppe, dopo aver vinto la seconda tappa all'Adriatico, questa volta è riuscito a far bottino pieno, mettendo in fila gli avversari nel Trofeo Suzuki sia il primo sia il secondo giorno. Un risultato importante anche per la classifica del Campionato Italiano R1, nel quale Coppe occupa ora la terza posizione alle spalle di Martinelli e Strabello. Il toscano, leader della serie, ha chiuso il sabato in quarta piazza e il giorno dopo si è dovuto accontentare del bronzo per appena due decimi nei confronti di Stefano Strabello, che ha messo in fila tre secondi posti tra prima e seconda tappa e classifica finale del San Marino. In un rally durissimo, che ha messo a dura prova la meccanica di vetture be più performanti, fa notizia vedere al traguardo tutte le cinque Swift al via.



## NOVITÀ IN GALLES

Il percorso del prossimo Rally del Galles in programma a fine ottobre, ha subito un'ulteriore modifica. Per una malattia che sta colpendo gli alberi delle foreste gallesi la speciale di Myherin del venerdì mattina è stata accorciata di 13 km. Da notare inoltre un'ulteriore cambio, la gara partirà infatti ora il giovedì sera con una super speciale nell'ippodromo di Tir Prince.

## AUSTRALIA

Il percorso del Rally di Australia è stato appena pubblicato e prevede un totale di 21 prove speciali per complessivi 318,16 km cronometrati. La speciale più lunga sarà quella di Welshs Creek di 33,49 km in programma il sabato. Il crono di Bucca lungo 31,90 km si disputerà invece domenica 19 novembre, mentre come lo scorso anno la power stage si disputerà a Wedding Bells (6,44 km).

## REGGELLO PRONTO

In programma il 2 e 3 settembre il Rally di Reggello festeggia quest'anno la decima edizione. La gara, valida per il Campionato Regionale, ripropone il format già collaudato lo scorso anno e sarà aperta anche alle vetture storiche. Partenza sabato sera con una prova in notturna e oltre 80 km di prove speciali.

## 124 NEGLI STATES

Buona prestazione per la 124 Abarth negli Stati Uniti: Kevin Wesley, al volante della trazione posteriore torinese, ha colto il successo di classe P2 e il sesto posto assoluto alla Mt Washington Hillclimb, gara in salita lunga circa 12 km che è stata vinta da Travis Pastrana su una Subaru Impreza Wrx.

## 124 SULLA TERRA

San Marino come gara test per Fabrizio Andolfi che, già matematicamente campione Tricolore R-Gt, è sceso all'ombra del Titano per verificare in gara l'assetto da terra della 124 Abarth, al debutto sulla terra. Dopo una sessione di prove pre gara, il ligure ha proseguito il lavoro di sgrassamento in corsa, chiudendo il rally in 13esima posizione.



## RISPUNTA LA GARA USCITA DAL MONDIALE NEL 2010

# Torna in ballo la Turchia

Contrariamente alle attese è la Turchia la gara in pole position per sostituire la Polonia nel calendario 2018 del Mondiale. Secondo indiscrezioni dell'ultima ora, infatti, i team del Wrc, dopo qualche scetticismo iniziale, hanno già dato il loro assenso per correre in Turchia. La gara, si vocifera, avrebbe luogo a metà settembre, con sede a Marmaris, una località sul mare situata nel sud ovest dell'Anatolia, e percorso sterrato. Sarebbe un clamoroso ritorno, visto che il Mondiale ha corso per l'ultima volta sugli sterrati turchi vicino Istanbul nel 2010. Visti i gravi problemi di indisciplina del pubblico nelle ultime edizioni, la Polonia sembra quindi destinata stavolta a salutare dopo tre anni il Wrc. Futuro incerto per le altre due gare pronte ad entrare in calendario che, come già anticipato da As, sono - in ordine di preferenza di team e promoter - la Croazia e la Nuova Zelanda. A questo punto, una di queste due riuscirebbe ad entrare nel Wrc del prossimo anno solo se il calendario salisse da 13 a 14 gare, come auspica da Wrc Promoter.

## PROPOSTE DACIA SANDERO, LADA KALINA E TOYOTA ETHIOS

# Oreca e la R4 Kit

La francese Oreca, detentrica dei diritti Fia per la R4 Kit ha diffuso alcune immagini di come potrebbe essere una vettura allestita secondo i dettami della nuova categoria "low cost" che dovrebbe inserirsi ad un livello intermedio fra le R5 e le R3T. Oreca ha provato a far immaginare come potrebbero essere Dacia Sandero e Lada Kalina (in basso) in versione R4 Kit, mentre pare che la prima vettura sarà realizzata sulla base della Toyota Etios. L'obiettivo di Federazione ed Oreca è far sì che queste vetture costino il 30-35 % in meno rispetto alle R5 e questo risparmio parte dall'utilizzo di un motore 1.6 turbo standard per tutti ed in grado di arrivare a circa 265 cv. Il progetto in Oreca è portato avanti da Olivier Maroselli, tecnico già nel Wrc.



## FLOENE RESTA NEL TEAM

# Ostberg passa a Eriksen

Mads Ostberg cambia navigatore. Ola Floene resterà nel Team Adapta con altri compiti, mentre in Finlandia sul sedolo di destra della Fiesta Wrc Plus numero 14 siederà il connazionale 27enne Torstein Eriksen, abituale copilota di Ahlin. Eriksen si avvicinerà poi nel corso della stagione con lo svedese Patrik Barth. Da segnalare che Ostberg sarà al via in Germania su una Ford Fiesta R5, visto che per motivi tecnici sarà impossibile preparare la Fiesta Wrc Plus in tempo utile.

## PER LE INFRAZIONI IN POLONIA

# Ogier multato e osservato

Come anticipato da AS, Sebastien Ogier è stato multato di 4000 euro dagli stewards in Polonia per aver più volte infranto il codice della strada. Il pilota francese ha subito pagato 2000 euro, mentre gli altri 2000 gli sono stati sospesi con la condizionale per tre gare, e verranno da lui pagati solo se ripeterà la stessa infrazione.

## AL SUO FIANCO IN FINLANDIA

# Ferrara sale con Scandola

Non ci sarà Guido D'Amore al fianco di Umberto Scandola in Finlandia: il navigatore ligure, a causa di impegni di lavoro, non potrà affiancare il pilota veronese nel suo debutto sulle veloci strade finlandesi. Il posto di "Gillo" verrà preso da Michele Ferrara, che al "1000 Laghi" ha già corso nel 2011 e 2016 con Andrea Crugnola. Per trovare l'intesa il team ha programmato una sessione di test subito dopo San Marino.

## NEL TERRE DE LANGRES

# Poker Citroen in Francia

Quattro Citroën Wrc nelle prime quattro posizioni al Rally Terre de Langres valido per il campionato francese riservato alle gare su strade bianche. Il successo è andato a Julien Maurin (Ds3) davanti a Jean-Marie Cuoq (C4), Thibault Durbec (Ds3) e Cyrille Feraud (C4).

# Honda va alle terme

**VINCE ANCHE LA LADA**

Ehrlacher ha fatto sua la Opening Race con la Lada Vesta, sotto, mentre Michelisz ha fatto centro nella main race con la Honda Civic, in basso

**NORBERT MICHELISZ  
PORTA AL SUCCESSO  
LA CASA GIAPPONESE  
E RIAPRE TUTTI I GIOCHI**



**L'**Argentina aiuta l'Honda. La doppietta Michelisz-Monteiro permette al portoghese di riallungare e riapre i giochi nel Costruttori. Si chiude a Termas de Río Hondo la prima parte della stagione del Mondiale Turismo, prima di "andare in letargo" per tre mesi. Infatti il campionato riprenderà a metà ottobre con la fase asiatica e quattro week-end in sei settimane. L'unica gara sudamericana ha visto la Volvo veloce in pista, soprattutto con lo sfortunato poleman Nicky Catsburg, non capace di conquistare i punti che i tempi facevano ipotizzare. E così Honda ha capitalizzato di più e riaperto la lotta per il titolo Costruttori, con le due Case divise da appena 4 punti. Mentre Tiago Monteiro ha riallungato nella lotta per il titolo Piloti, passando da quattro a dodici punti di vantaggio su Thed Björk.

Ma soprattutto, a brillare in Argentina sono stati Yann Ehrlacher ed Esteban Guerrieri. Il giovane "nipote d'arte" ha conquistato la sua prima vittoria nella Opening Race, dove era scattato in pole position grazie all'inversione dei primi dieci della qualifica. È stato subito passato dal ben più esperto Tom Chilton, con un sorpasso deciso ma assolutamente normale per le corse turismo. Però la Direzione Gara ha pensato diversamente ed ha assegnato 5" di penalità al britannico, facendolo scivolare quarto. Invece l'argen-

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ehrlacher; 2. Bennani; 3. Guerrieri. Gara-2: 1. Michelisz; 2. Monteiro; 3. Björk.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



tino della Campos ha brillato a Termas come già aveva fatto la stagione passata, quando aveva convinto tutti nella sua prima uscita in Wtcc. E nonostante guidi una Chevrolet Cruze, si è portato a casa un podio ed un quarto posto nelle due sfide.

Ma, soprattutto, ha colpito il fatto di aver battuto in entrambe il quotato compaesano Néstor Girolami, nonostante questo sia alla guida della Volvo S60 del team ufficiale della Casa svedese. Guerrieri era riuscito a trovare il budget per correre fino a questo week-end. La speranza di tutti è che, dopo aver impressionato così tanto nei primi sei appuntamenti, abbia convinto qualche

azienda a supportarlo anche per gli altri quattro, perché davvero lo merita. Così come meriterebbe una vettura più competitiva della datata Chevy.

Pessimo week-end, invece, per Robert Huff e la sua Citroën. A inizio stagione ci si attendeva di vedere il britannico lottare per il titolo assoluto ma la opaca trasferta argentina lo ha fatto crollare in classifica. Settimo assoluto ed alle spalle delle altre C-Elysée private di Bennani e Chilton. E subito davanti a Guerrieri... Novità a Termas de Río Hondo è stato Zsolt Dávid Szabó, che ha sostituito Aurélien Panis alla Zengo Motorsport, mentre è scomparsa la terza Lada della Rc Motorsport che si era vista con Manuel Fernandes a Vila Real.

**Fulvio Cavicchi**



# UNIVERSITÀ NICCOLÒ CUSANO

LA TUA UNIVERSITÀ



**80 POLI IN ITALIA**



**CAMPUS A ROMA**



**ISCRIZIONI APERTE TUTTO L'ANNO**

**ECONOMIA**

**GIURISPRUDENZA**

**SCIENZE  
POLITICHE**

**PSICOLOGIA**

**SCIENZE DELLA  
FORMAZIONE**

**INGEGNERIA**

**WWW.UNICUSANO.IT**

**CONTATTI@UNICUSANO.IT**

**800 98 73 73**



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Armstrong; 2. Vips.  
Gara-2: 1. Vips; 2. Armstrong.  
Gara-3: 1. Van Uiter; 2. Vips.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Prema fa due su tre

**ARMSTRONG E VIPS SI DIVIDONO LE VITTORIE E ANCHE I PIAZZAMENTI. NELLA TERZA SFIDA NON RIESCE IL BLITZ**

di **Marco Cortesi**

**MUGELLO** - Ha regalato spettacolo il 4° round del tricolore F4 al Mugello. Sui saliscendi del tracciato toscano, la categoria ha portato in pista un tasso tecnico e sportivo molto alto, sottolineato dalle prove dei team Prema e BhaiTech, confermatasi come le vere eccellenze della categoria. Con un pacchetto piloti ben bilanciato ed assortito tra italiani ed internazionali, il weekend ha visto uscire vincitore, in termini di battaglia per la classifica, il neozelandese Marcus Armstrong. Schierato da casa Prema e supportato dalla Ferrari Driver Academy, Armstrong ha messo in mostra il continuo progresso che aveva già evidenziato nei passati appuntamenti della serie tedesca, portando nuovamente in campo un approccio concreto e concentrato. Vincitore in gara-1 e secondo classificato in gara-2, ha rimontato nella terza corsa, passando dal quattordicesimo posto in griglia (una "rossa"

**MUGELLO  
DA PRIMATORI**

Sopra, Vips grande primattore al Mugello con una vittoria e due secondi posti. In alto a destra, Armstrong anche lui a segno una volta e una volta secondo. A destra, Lorandi e Van Uiter in lotta. L'italiano ha incamerato tre comode vittorie tra i debuttanti



gli aveva tolto un giro utile in qualifica 2) all'ottava piazza nei primi passaggi. Da rimarcare comunque anche le performance di Juri Vips, che è stato il miglior marcatore del round con 2 pole, un successo e due piazze d'onore. L'esperto estone non prende comunque parte a tutto il campionato e ha agito più da... disturbatore di qualità.

Per converso, si sono messe di nuovo in luce le doti di Leonardo Lorandi. A confronto diretto con rivali più esperti, il rookie bresciano è stato ancora all'altezza della situazione. Autore di due piazzamenti in prima fila per gara-2 e gara-3, ha visto sfumare per poco il podio assoluto nella seconda frazione, incamerando però tre comode vittorie tra i debuttanti e lasciando un segno positivo su tutto il



# Van Uiter si prende gara-3

**DOPO MILLE GUAI NELLE PRIME DUE MANCHES, L'OLANDESE VA A CENTRARE LA VITTORIA NELLA CORSA CONCLUSIVA**

**H**anno incontrato fortune alterne ma sono riusciti comunque a tenersi a galla al Mugello i leader iniziali del campionato 2017 Sebastian Fernandez e Job Van Uiter. Il venezuelano si è visto tagliare una gomma da un avversario allo start di gara 1 ed è finito in sabbia, prima di strappare, con le unghie e con i denti, un secondo posto in gara 2 e migliorare ulteriormente con la quarta piazza nella manche conclusiva. L'olandese è invece stato quasi da oscar... della sfortuna nelle prime frazioni prima di rimediare con un recupero dal quinto posto alla vittoria in gara 3. Nella corsa d'apertura, Van Uiter è finito ko dopo pochi metri, quando per evitare Fernandez è finito largo alla San Do-

nato insabbiandosi e trovandosi bloccato. La domenica mattina ha invece incontrato un problema in fase di ripartenza dopo la seconda safety-car, quando è restato fermo causando anche un certo "ingorgo" tra gli altri piloti che non sapevano se potevano passarlo o meno. Comunque, il fatto di aver sfruttato molto poco le gomme alla fine ha giocato a suo favore, offrendogli un bel match point al pomeriggio con coperture più fresche. Lui non si è fatto scappare la chance, festeggiando sul gradino più alto del podio dopo uno start fulmineo e dei bei sorpassi. Assieme a Fernandez ed Artem Petrov, autore di un terzo posto, completa un pacchetto a 5 racchiuso in poco più di 40 punti. ●



**A lato, l'olandese Van Uiter festeggia la vittoria artigliata nella terza corsa. Sotto Fernandez, giunto 6° in gara-2 e quarto nella manche finale**

weekend. Importanti i suoi fondamentali, con delle belle partenze e una condotta di corsa matura anche in situazioni di bagarre ravvicinata. Nulla ovviamente da togliere anche al compagno di colori Lorenzo Colombo, ottimo interprete del fine settimana con un doppio 3° posto e la capacità di mostrarsi aggressivo al momento giusto, massimizzando quasi da veterano il proprio potenziale. Su una pista storicamente favorevole alla Prema, il lombardo è stato in grado di difendersi in termini di punteggi acquisiti, e si trova a 12 lunghezze dalla vetta della graduatoria, in piena corsa per l'assoluta. La sfida si ripresenterà ancora più accesa nell'appuntamento di Imola, in programma per il 9 e 10 settembre, dopo la pausa estiva. ●



**BMW REGINA SUI SALISCENDI**

A fianco, la Bmw M6 Gt3 con la quale Cerqui e Comandini si sono imposti sui saliscendi del Mugello. Sotto, Gai e Rugolo che hanno colto la vittoria nella seconda sfida

**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Cerqui-Comandini (Bmw M6); 2. Schirò-Cioci (Ferrari 488).  
Gara-2: 1. Gai-Rugolo (Ferrari 488); 2. Agostini-Zampieri (Lamborghini Huracan).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Bmw rompe il digiuno

**PRIMA VITTORIA STAGIONALE PER CERQUI-COMANDINI CON LA M6 GT3. IN GARA-2 AD IMPORSI SONO INVECE GAI-RUGOLO CON LA FERRARI 488**

di **Dario Lucchese**

**A**l Mugello è arrivata la prima vittoria stagionale della Bmw nel Tricolore Gt. Un successo che ha confermato l'agilità della M6 Gt3 della Casa bavarese su un circuito ad essa storicamente favorevole, alla fine dello scorso anno già scenario del trionfo assoluto di una vettura tedesca gestita dal team Roberto Ravaglia e in quella occasione guidata da Alex Zanardi. Esattamente 9 mesi dopo, a conquistare il successo sono stati Alberto Cerqui (autore della pole nella prima sessione di qualifica) e Stefano Comandini. Un successo che è scaturito innanzi tutto dalla peculiarità telaistica della stessa Bmw, ben consone ai saliscendi del tracciato toscano, da un BoP che nella circostanza prevedeva un sconto di 10 kg sul peso minimo (alla pari delle Huracan Gt3) e dall'assenza di penalità in tempo da scontare nel corso del primo pit-stop. Una vittoria con cui Cerqui e Comandini hanno potuto inoltre rafforzare la propria leadership tra gli equipaggi non Pro, nonostante un contatto con conseguente

foratura e sosta ai box li abbia rallentati in gara-2. Subito dietro un "nugolo" di Ferrari, con l'inedito binomio della Easy Race composto da Marco Cioci e Niccolò Schirò secondi ed il duo della Scuderia Baldini 27 Matteo Malucelli-Eddie Cheever III a completare il podio. Ferrari che in gara-2 è stata portata al successo da Stefano Gai, alla sua terza affermazione della stagione e in questa circostanza affiancato dal rientrante Rugolo. Il milanese ha così potuto confermare la propria leadership nella classifica della maggiore classe, dopo il quarto posto conquistato in gara-1. Sul fronte Lamborghini, prima è arrivata la pole nella Q2 di Frassinetti (poi quarto con Michele Beretta), quindi il 2° posto ancora in gara-2 di Daniel Zampieri e Riccardo Agostini, davanti a tutti nelle libere del venerdì e terzi in entrambe le sessioni di qualifica. Un podio che ha ripagato il binomio del team Antonelli Motorsport, terzi anche nella gara di sabato ma penalizzati per la manovra che Agostini è stato quasi costretto a





# Super Gt Cup

## Otiz-Liang ok

L'ACCOPIATA DEL TEAM SOSPIRI PASSA AL COMANDO NELLA CLASSIFICA GRAZIE A UN TERZO E A UN SECONDO POSTO



**Nel Tricolore** Gran Turismo ad essere particolarmente animata è la classe Super Gt Cup. Le due gare del Mugello hanno segnato un passaggio di testimone, con il binomio del Vincenzo Sospiri Racing formato dal brasiliano Felipe Ortiz ed il cinese Jia Tong Liang saliti in testa alla classifica in virtù di un terzo ed un secondo posto. A fare un grosso balzo in avanti è stato an-

che Matteo Desideri. Il romano del team Antonelli Motorsport, anche in questa occasione in equipaggio con l'esperto Piero Necchi, ha conquistato in gara-2 la sua terza vittoria (dopo quella messa a segno a Imola con Pietro Negra e a Monza sempre con Necchi), portandosi a nove punti dalla vetta. Giunti a questo quarto round nelle vesti di leader, i finlandesi Tuomas Tujula e Aa-

ro Vainio, sempre con una vettura del Vincenzo Sospiri Racing, hanno raccolto invece ben poco, scivolando terzi ma ad una sola lunghezza dallo stesso Desideri e a loro volta con un punto in più rispetto ai propri compagni di squadra Riccardo Cazzaniga e Antonio D'Amico, ancora protagonisti e primi in gara-1, quando hanno anche loro conquistato il terzo successo di questo inizio di 2017. Le due affermazioni di classe ottenute in coppia con Walter Palazzo sulla Porsche 991, hanno consentito ad Eugenio Pisani di prendere il largo nella Gt Cup. Altro cambio di guardia nella Gts, con Sabino De Castro autore di una doppietta con la Cayman della Ebimotors e adesso davanti a Luca Magnoni (Nova Race), che arrivava in toscana nelle vesti di copoclassifica. ●

compiere in partenza, dopo che la Bmw di Cerqui era partita lentamente. Ancora bene Schirò e Cioci, terzi in gara-2. Cioci va detto che era solo una delle "new entry" di rilievo della tappa del Mugello, assieme a Rugolo e a Palma. Il romano ha affiancato sulla Huracán Gt3 della Petri Corse l'israeliano Bar Baruch, autore dell'uscita di pista che in gara-1 ha causato nelle fasi conclusive l'ingresso della safety-car che ha "dimezzato" il turno di guida di Treluyer, assieme a Ghirelli autore domenica di un miglior 5° posto con la Audi ufficiale. Una vittoria nella classe Super Gt3 non Pro anche per l'altra Lambo di Cassarà e Gentili, ottavi assoluti. Nella Gt3 Nicola Benucci e Simone Niboli hanno infine concluso due volte primi con la 458. ●



### DUELLO LAMBO-FERRARI

Corpo a corpo tra Agostini e Schirò: i due si sono piazzati secondi rispettivamente in gara-2 e in gara-1. Sopra, Ortiz



# Pera è maturo

**MUGELLO** - Si colora di giallo... la Carrera Cup Italia 2017, ma il quarto round del Mugello resta favorevole a Riccardo Pera. Allunga in classifica il portacolori di Ebimotors, neo 18enne, dopo la vittoria in gara-1 sabato e il terzo posto di gara 2. O, meglio, quello che è diventato un terzo posto alla luce della penalizzazione che il rookie lucchese si è preso per un sorpasso ai danni di Francesca Linosi con bandiere gialle esposte. Cinque secondi di penalty che a Pera sono costati la vittoria colta sul traguardo in gara-2 e diventata appunto un terzo posto alle spalle di Alessio Rovera, promosso vincitore, e di Gianmarco Quaresmini. Il Mugello ha segnato una tappa importante per il monarca Porsche. Pera ha vinto gara-1 favorito dall'episodio che ha condizionato l'intero fine settimana toscano, ovvero il contatto fra il poleman Quaresmini ed Enrico Fulgenzi, che ha toccato il rivale nel duello per la prima posizione dopo aver perso il controllo della 911 GT3 Cup del team Ghinzani. I due erano apparsi in palla fin dalle libere, soprattutto Quaresmini. Alla fine per Fulgenzi sono arrivati invece due ritiri (in gara-2 per la frizione in panne) e ora un difficile cammino in campionato nonostante la terza piazza mantenuta in classifica. Per il 21enne bresciano del team Dinamic, invece, pesa l'occasione persa dalla pole in gara-1, che il secondo posto della corsa di domenica riscatta soltanto in parte, nonostante una rimonta davvero entusiasmante dalle retrovie.

**IL NEO 18ENNE VINCE GARA-1, SI RIPETE NELLA SECONDA SFIDA MA VIENE PENALIZZATO PERÒ ALLUNGA IN VETTA ALLA CLASSIFICA DEL MONARCA. IL SUCCESSO IN GARA-2 VA A ROVERA**

di [Gianluca Marchese](#)

L'unico a rimanere in scia a Pera in classifica (123 punti a 100) è dunque Rovera. Il 22enne di Tsunami Rt non è riuscito a resistere al rivale in gara-2, che lo ha passato alla San Donato con una decisa manovra all'esterno, ma la successiva penalizzazione gli ha consentito di guadagnare un successo che gli consente di restare in piena carreggiata nella lotta al titolo in vista della ripresa della serie in settembre a Imola. Rovera era stato invece sfortunatissimo in gara-1. Coinvolto suo malgrado nell'auto-scontro fra Fulgenzi e Quaresmini, il pilota varesino è rimasto in corsa con l'anteriore danneggiato ma è riuscito ugualmente a terminare al traguardo conservando la quarta piazza.

A precederlo, oltre al capoclassifica, erano stati Simone Pellegrinelli, terzo e tornato sul podio dopo il



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pera; 2. Linossi; 3. Pellegrinelli. Gara-2: 1. Rovera; 2. Quaresmini; 3. Pera.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



gran lavoro svolto insieme al team Bonaldi, e Francesca Linossi. La bresciana è così entrata nella storia della Carrera Cup Italia (con una 911 Gt3 Cup di colore... giallo!). Seconda dietro a Pera, sabato scorso è diventata la prima ragazza in assoluto capace di conquistare un podio nella storia di tutte le Carrera Cup. Una bella iniezione di fiducia per la 25enne di Dynamic Motorsport, che ha così riscattato i numerosi episodi sfavorevoli occorsogli nei primi round stagionali. Poi Linossi è stata anche protagonista a suo modo in gara-2. Prima del tutto incolpevolmente con l'episodio delle bandiere gialle con Pera, poi con un ritiro "grintoso" nel tentativo di sorpasso al compagno di squadra Alex De Giacomi, con entrambi però finiti in testacoda e fuori dai giochi. ●

## RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

A destra, De Giacomi vincitore in gara-1 della Michelin Cup finito ko in gara-2, dove Jacoma ha colto il successo dopo aver duellato con Mercatali, in alto a destra. Sotto a destra la Linossi nella ghiaia e a destra Pellegrinelli giunto terzo in gara-1. In alto, Pera, in apertura e Rovera che si sono divisi la vittoria nel round del Mugello



JACOMA E DE GIACOMI SI DIVIDONO LE VITTORIE TRA I GENTLEMEN

## Michelin Cup è pareggio

Il Mugello si è confermato terra di "pareggi" fra i primi in classifica anche nella Michelin Cup. Nel caso della categoria riservata ai gentlemen drivers trattasi di Ivan Jacoma e Alex De Giacomi. Quest'ultimo ha sfruttato al meglio gara-1 facendo il pieno di punti mentre il rivale svizzero si ritirava nelle prime battute per noie legate a una cinghia del propulsore. Così facendo il campione in carica della Michelin Cup era pure riuscito a scavalcare Jacoma in vetta alla classifica. Ma il ticinese di Ghinzani Arco Motorsport, partito in ultima fila, in gara-2 ha dato spettacolo e a suon di sorpassi ha raggiunto Niccolò Mercatali, con il quale è arrivato ai ferri corti superandolo nelle battute finali e riprendendosi la leadership, mentre il toscano e Stefano Zanini completavano il podio come in gara-1. Mercatali era partito in pole position di gara-2 per effetto della griglia invertita dopo il sesto posto colto in gara-1 e con i due secondi posti di categoria raccolti nel round casalingo è ora diventato il primo inseguitore di Jacoma, lontano soltanto due lunghezze, mentre De Giacomi resta in agguato nonostante il ritiro di gara-2 ad appena sei punti dal vertice.



# Passaggio di consegne

**BALDAN S'IMPONE IN GARA-2 E SOFFIA IL PRIMATO IN CLASSIFICA A SCALVINI. KEVIN GIACON IN GRANDE EVIDENZA**

**MUGELLO** - Giro di boa per il Tcr Italy: al Mugello va in scena il 4° dei 7 doppi round della stagione e in vetta ora c'è Nicola Baldan con la Seat Leon del team Pit Lane Competizioni, che scavalca la Honda di Eric Scalvini. L'alfiere del team MM Motorsport è approdato sul circuito toscano con un vantaggio di 8 punti e riparte con un ritardo di 4 lunghezze dalla vetta. La lotta per il titolo si conferma sempre più una questione proprio fra questi due piloti. Baldan ha portato a 4 il numero di vittorie su 8 gare disputate, mentre Scalvini è a quota 3. Fino al Mugello sono stati proprio loro a monopolizzare il gradino più alto del podio. La loro serie vincente è stata interrotta da Kevin Giacon, che ha piazzato il "colpaccio" in gara-1, per accontentarsi poi della seconda posizione in gara-2.

A conti fatti, il rivale più accreditato di Baldan e Scalvini è proprio Kevin Giacon: con la Opel Astra il veneto era stato protagonista anche a Monza, dove poi aveva collezionato un doppio zero ma solo per un dechappaggio in entrambe le gare, in un addirittura mentre era al comando. Con-

siderando che le prime due gare le ha saltate - e al suo posto ha corso il fratello Jonathan - e vista la sfortuna sul circuito brianzolo, ecco spiegato perché Kevin è solo sesto in classifica generale. Ma andiamo con ordine: in gara-1 la vittoria se l'è aggiudicata proprio Giacon, autore di un'ottima partenza e in testa dal primo all'ultimo passaggio. La gara si è conclusa un giro prima con bandiera rossa per la fuoriuscita d'olio dalla Honda di Scalvini: la classifica è stata cristallizzata al passaggio precedente, con Scalvini 2° davanti a

Kraf Racing. Bel 4° posto per Max Mugelli, a lungo terzo sull'Audi del team Pit Lane. Nella seconda manche Baldan è partito di nuovo in pole, ma al via lo ha sorpreso Scalvini. La Seat si è impossessata del comando a partire dal terzo passaggio, concludendo davanti a Giacon e Kraf, poi penalizzato per un sorpasso in regime di bandiere gialle, con Max Mugelli a ereditare il podio. Scalvini invece ha accusato perdita di potenza al motore e chiuso in ottava piazza alle spalle della Golf di Galgiano.

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Giacon; 2. Scalvini; 3. Kraf  
Gara-2: 1. Baldan, 2. Giacon; 3. Mugelli

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Nella Tct doppietta per Raimondo Ricci che in gara1 si è piazzato davanti al direttore di Auto Alberto Sabbatini e all'equipaggio stampa di Andrea Farina e Gianluca Mauriello, tutti su Peugeot 308. In gara2 Ricci si è confermato davanti a Mauriello/Farina. Assente Massimo Arduini, per un'indisposizione fisica.

## La parola ai contendenti

**Sottolinea Scalvini:** «In gara-1 la fortuna è stata dalla nostra parte, perché ho mantenuto la seconda posizione nonostante il problema al motore. Poi il team è stato fantastico a rimettere la macchina in pista per gara2, ma non sappiamo ancora perché ad un certo punto è venuta a mancare un po' di potenza».

Ora hai perso la testa del campionato... «Sì, ma la cosa non mi preoccupa, ci sono ancora tre gare e mentalmente sono già a Imola. Mi sconforta un po' il balance of performance: alla fine io pesavo 20 kg più di Nicola, nonostante lui avesse 30 kg di zavorra per i risultati di Monza. Anche Colciago con la Honda fatica nel Tcr International».

Racconta Baldan: «Sono arrivato alla fine di gara-1 sulle tele: forse un errore sulle pressioni delle gomme o sui settaggi. In gara-2 mi sono rifatto alla grande. Ho un ottimo pacchetto e il supporto di Seat Motorsport Italia e di Pitlane è al top».

**Fiammetta La Guidara**

Solo un secondo posto in gara-1 per Scalvini che in Toscana ha perso il primato in graduatoria a favore di Baldan, in alto che ha colto un'altra vittoria nella serie



**CHE DOPPIETTA!**

Giacomo Altoè era "ospite" nel Tcs ed ha vinto entrambe le gare al Mugello. Due secondi posti per il leader Zucchi



# Giacomo fa la sorpresa

## IL PIÙ GIOVANE DEGLI ALTOÈ PARTECIPA COME WILD CARD E VINCE ENTRAMBE LE CORSE. E ZUCCHI RESTA LEADER

**MUGELLO** - La griglia di partenza del quarto round del campionato italiano Tcs si conferma un monopolio della Seat Leon Cupra St Cup. Ma con una novità: la presenza di una wild card, sempre su Seat, che non passa inosservata: il sedicenne veneto Giacomo Altoè. Attualmente impegnato nel Tcr International con la Volkswagen Golf, si è cimentato nella prova toscana per un'apparizione spot, siglando una straordinaria doppietta dopo aver messo a segno la pole position in entrambe le gare!

Il leader della classifica generale Matteo Zucchi si mantiene al comando del campionato con due secondi posti: è la prima volta dall'inizio della stagione che il bresciano non sale sul gradino più alto del podio in gara-1 ma lascia comunque il Mugello con il sorriso, perché in questo week-end accumula il maggior numero di punti.

Giovanni Altoè, principale rivale di Matteo Zucchi in classifica generale - e fratello maggiore di Giacomo - ha concluso gara-1 soltanto dodicesimo, complice

l'handicap-tempo di 25 secondi maturati nel bel week-end di Vallelunga, dove aveva conquistato la vittoria. In gara-2 Altoè è transitato quarto al traguardo ma è stato retrocesso in dodicesima posizione: il pilota veneto ha pagato con un minuto di penalità una svista del suo muretto box, che lo ha fatto rientrare in pitlane per la sosta obbligatoria quando era già scadu-

to il tempo massimo: «Guardiamo il lato positivo: a Imola non avrò handicap tempo da scontare» ha detto Giovanni, che ha appreso della penalità soltanto dopo essere sceso dal-

la sua Leon St.

Guadagna punti e accorcia le distanze dalla seconda posizione la giovane bergamasca Alessandra Brena, terza in gara-1 e ai piedi del podio nella seconda frazione. Un bottino di venti punti che vale oro in considerazione del doppio zero di Giovanni Altoè, che adesso ha solo tre lunghezze di vantaggio sulla Brena.

Bella terza posizione in gara-2 per Sandro Pelatti, che sigla il week-end più positivo

**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Giacomo Altoè; 2. Zucchi; 3. Brena. Gara-2: 1. Giacomo Altoè; 2. Zucchi; 3. Pelatti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



della stagione grazie anche al quarto posto nella prima frazione. Il pilota toscano si era ritrovato addirittura in testa dopo l'applicazione degli handicap tempo ma poi ha dovuto arrendersi a Giacomo Altoè e Matteo Zucchi. Si è comunque dichiarato soddisfatto, anche in considerazione che la somma delle età dei due piloti che lo hanno preceduto è minore dei suoi quarantanove anni... La rivincita è fissata sul circuito di Imola ed è in programma nel week-end del 9 e 10 settembre.

**Giacomo, che debutto!**

Giacomo Altoè è il primo pilota a realizzare una doppietta: un'impresa particolarmente impegnativa nel Tcs considerando che alla vittoria consegue un handicap tempo di 15". Nonostante questo, il giovane veneto è riuscito ad imporsi, risalendo in gara-2 dall'undicesima piazza: tanto indietro si era ritrovato dopo la sosta obbligatoria. «Gara-2 è stata tutta in rimonta - dice Altoè - Nella prima parte ho cercato di imporre il mio ritmo ma avevo sempre Zucchi alle spalle e pensavo di non farcela. Adesso torno al Tcr International ma punto a fare qualche altra partecipazione nelle serie estere, come ho già fatto nel Benelux, perché voglio stare in macchina il più possibile».

**Fiammetta La Guidara**



fotografie RIGATO

# Coppia al vertice

**TORELLI E GRECO CON DUE SECONDE PIAZZE CONSOLIDANO LA LORO LEADERSHIP. IN GARA-1 SUCCESSO PER VOLPATO-NICOLI**

**MUGELLO** - Il quarto appuntamento con la Leon Cupra Cup ha offerto due gare ricche di colpi di scena per un weekend che si è concluso positivamente soprattutto per l'equipaggio di Gabriele Torelli e Matteo Greco, che sono approdati a Scarperia in testa al campionato e hanno consolidato il loro leadership allungando il margine di vantaggio.

Torna però al successo la romana Carlotta Fedeli, che dopo aver conquistato la vittoria nella gara di casa, sul circuito di Vallelunga, si conferma anche al Mugello e si consolida in terza posizione in graduatoria generale.

Ma andiamo con ordine: in gara-1 la vittoria è andata all'equipaggio di Gabriele Volpato e Lorenzo Nicoli. I loro principali rivali sono stati Torelli e Greco, che hanno provato ad andare al comando ma hanno dovuto arrendersi agli avversari. Sul terzo gradino del podio il consistente siciliano Raffaele Gurrieri, che si è piazzato davanti a Carlotta Fedeli.

In gara-2, con la griglia di partenza che ricalca l'ordine di arrivo di gara-1, con le prime otto posizioni invertite, in pole position si è ritrovato il direttore generale di Seat Italia Gianpiero - Peter - Wyhinny, che si era piazzato ottavo nella prima frazione di

gara. Al via, però, è Carlotta Fedeli a scattare con decisione e a portarsi subito al comando. Da questo momento la sua supremazia non sarà più messa in discussione:

interverrà anche una safety car per rimuovere la Leon di Franco Fumi rimasta a bordo pista, che neutralizzerà i cinque secondi di vantaggio accumulati da Carlotta. Ma alla ripartenza la pilota romana

sarà brava a ricostruire velocemente il vantaggio, andando a concludere con 4 secondi e mezzo sull'equipaggio di Gabriele Torelli e Matteo Greco. In realtà in seconda posizione sono transitati Volpato

CARLOTTA ANCORA A SEGNO

## Fedeli ci ha preso gusto!

«Dopo Vallelunga ci ho preso gusto!» scherza la pilota romana dopo aver conquistato la vittoria nella seconda frazione gara. «È la prima la prima volta in assoluto che mi capita di condurre dall'inizio alla fine una gara - ha detto Carlotta Fedeli - Questa volta avevamo davvero un passo superiore a tutti. Sono molto soddisfatta per me, ma anche per la squadra che ha lavorato alla grande permettendomi di conquistare questa nuova affermazione - ha continuato la romana riferendosi al team Pit Lane Competizioni. Spettatore d'eccezione al muretto della venticinquenne driver romana il plurivincitore della 24 Ore di Le Mans Emanuele Pirro. «Seguo le gare di Carlotta ogni volta che posso: è un'amica e una vicina di casa», ha detto Emanuele Pirro. «In questa occasione poi qui al Mugello c'è anche il GT e io sono qui per Audi, quindi non potevo mancare!».

e Nicoli, ma gli è stata comminata la penalità di 10 secondi per un'entrata giudicata troppo garibaldina di Nicoli su Pegoraro, e i due sono precipitati in sesta posizione. A ereditare il terzo gradino del podio Marco Pellegrini davanti a Raffaele Gurrieri e Alberto Biraghi.

Weekend difficile per Peter Wyhinny, che ha dechappato in gara-1 mentre in gara-2 ha concluso anzitempo la sua gara con un'escursione in ghiaia dopo essere stato quarto per quasi tutta la gara.

La Leon Cupra Cup tornerà il 9 e 10 settembre ad Imola per il quinto doppio round stagionale, prima del gran finale a Monza il 21 e 22 ottobre.

**Fiammetta La Guidara**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Volpato-Nicoli; 2. Torelli-Greco. Gara-2: 1. Fedeli; 2. Greco-Torelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Volpato e Nicoli hanno agguantato la vittoria in gara-1 davanti a Greco-Torelli che hanno bissato il piazzamento anche in gara-2 chiudendo alle spalle della Fedeli, sopra



FINE SETTIMANA DA PROTAGONISTA

Con un primo e un secondo posto Marcucci ha chiuso alla grande il week end del Mugello. In basso Claudio Giudice vincitore di gara-1 tra i piloti B festeggiato da Gianni Giudici

# Marcucci balza in testa

## IL ROMANO IN VETTA ALLA SERIE TRA I PILOTI B. GIUDICE E SOLLA OK TRA I PILOTI A

**MUGELLO** - Il quarto round della Mitjet Italian Series che si è disputato sulla pista del Mugello, non ha mancato anche in questa occasione di offrire tanti spunti interessanti. Quattro differenti vincitori su quattro gare ne sono la prova, con Lorenzo Marcucci protagonista tra i Piloti B grazie alla pole, la vittoria di gara-1 ed il secondo posto ottenuto domenica mattina. Un weekend perfetto per il romano del team The Club Motorsport, che è riuscito anche a balzare in testa alla classifica. Complice anche il fine settimana di alti e bassi di Davide Di Benedetto, che giungeva a questo round toscano nelle vesti di leader. Il siciliano della Costa Ovest si è confermato

in ottima forma chiudendo secondo in gara-1, ma in gara-2 si è ritrovato alle prese con una vettura poco ben bilanciata, a causa dell'incidente in cui era rimasto coinvolto sabato, nella gara dei Piloti A, il suo compagno Nicola Stranieri; un fuori programma che aveva costretto la sua squadra a lavorare tutta la notte per ricostruire interamente l'avantreno. Bene anche Leonardo Solta, nello stesso raggruppamento autore di un quarto ed un terzo posto sempre con i colori della Costa Ovest e poi primo in gara-2 tra i Piloti A. In quest'ultimo raggruppamento con la vittoria ottenuta sempre sabato, condita dal secondo piazzamento di domenica,

Claudio Giudice ha potuto viceversa consolidare il primo posto nella classifica. Proprio gara-2 dei Piloti A è stata quella più animata, che ha avuto tra i suoi protagonisti anche Roberto Benedetti (compagno di squadra di Marcucci) e ancora Segù. Quest'ultimo per l'inversione della griglia si è avviato dal fondo dello schieramento, portandosi già nel corso del primo giro secondo alle spalle del francese Alex Marchois, presente nelle vesti di "wild card" e quindi trasparente ai fini della classifica. Entrambi si sono però girati nel corso della seconda tornata ed è stato allora che Benedetti si è portato in testa. Il romano è rimasto al comando

fino all'ultimo giro, quando però un problema meccanico lo ha costretto a fermarsi, lasciando quindi strada libera a Solta, Giudice e a un ottimo Luciano Gioia, che ha chiuso terzo. Subito dietro, Francesco Malvestiti e ancora Segù, che è riuscito comunque a mantenersi a stretto contatto con il gruppo di testa. ●



**PILOTI B**  
Gara-1: 1. Marcucci; 2. D. Di Benedetto; 3. Segù. Gara-2: 1. Segù; 2. Marcucci; 3. Solta.

**PILOTI A**  
Gara-1: 1. Giudice; 2. Benedetti; 3. Malvestiti. Gara-2: 1. Solta; 2. Giudice; 3. L. Gioia.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

## A SEGNO TRA I PILOTI B IN GARA-2

### Prima volta di Segù



"Prima volta" al Mugello per Luca Segù. Il 17enne pilota del team Cram Motorsport ha conquistato il successo tra i Piloti B in gara-2, confermandosi come uno dei protagonisti assoluti della Mitjet Italian Series 2017 a cui partecipa in equipaggio singolo. Il lombardo, che sabato era già salito sul gradino più basso del podio, raccoglie idealmente il testimone da Cosimo Papi, lo scorso anno dominatore in coppia con Davide Di Benedetto. Entrambi sono giovanissimi e provengono dal kart. Segno quest'ultimo di un ricambio generazionale nel monomarca della MqCorse sempre all'insegna dei giovani.



# Equilibrio perfetto

**PASOTTI E NESPOLI SI DIVIDONO I SUCCESSI NEL 4° ROUND DEL MONOMARCA. E ORA SI ATTENDE UN FINALE DI FUOCO**

**MISANO** - Con il quarto dei sei appuntamenti di Misano, la Lotus Cup Italia è entrata nella seconda parte della stagione, "riazzerando" la situazione della classifica. Una vittoria a testa per il bresciano Stefano Pasotti e Franco Nespoli è l'esito del weekend romagnolo, che ha di fatto sancito nuovamente una situazione di quasi parità totale, anche se al comando della classifica rimane il pilota svizzero del team Cipriani Motorsport, mentre ad inserirsi secondo nel monomarca è stato il giovane torinese Giacomo Giubergia, sempre costante con la vettura della Pellin Racing. Dopo la doppia pole position ottenuta nelle qualifiche, Pasotti (Lg Motorsport) si è appunto imposto in gara-1, anche se ha dovuto issare bandiera bianca la domenica per un banale inconveniente di natura elettrica. Più redditizio, senza dubbio, il fine settimana di Nespoli, che oltre a mettere tutti dietro nella seconda gara è salito anche sul secondo

gradino del podio della prima, precedendo per l'occasione proprio Giubergia. Sul podio anche Marco Fumagalli, terzo in gara-2, il quale ha così potuto bissare il risultato di Monza di tre settimane prima. Sempre più concreto Stefano Zerbi, quarto al traguardo il sabato, ma poi sfortunato protagonista ancora in gara-2, quando è finito senza colpe in testacoda mentre si trovava secondo assoluto. Tra gli Over 50, doppietta di Mario Minella (Pellin Racing), autore di un miglior quarto posto generale e al suo rientro nella serie dopo una fugace apparizione fatta nel primo round del Mugello lo scorso

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pasotti; 2. Nespoli; 3. Giubergia. Gara-2: 1. Nespoli; 2. Giubergia; 3. M. Fumagalli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

## UNA VITTORIA A TESTA

Pasotti, sopra, ha chiuso davanti a Nespoli in gara-1 (a destra la festa sul podio) mentre Nespoli a chiudere davanti a Giubergia



aprile. A regalare grande spettacolo sono stati anche Fabio Rezzonico, Vincenzo Sauto, Vito Utziers e Francesco Liberatore, costantemente impegnati nella lotta per le posizioni immediatamente a ridosso dei primi cinque. All'esordio, come leggete a parte, l'americano Michael Dean, abituale protagonista nella serie a stelle e strisce. Adesso seguirà una pausa estiva di poco inferiore ai due mesi, con il ritorno in pista a Vallelunga intorno a metà settembre. La tappa di Misano è stata anche valevole quale penultima dello Speed Championship, che vede protagoniste le Lotus stradali ed in cui si è imposto nuovamente, dopo l'affermazione di Monza, il campano Piero Randazzo al volante di una Exige V6. Alle sue spalle le due Caterham di Marco Pozzi e Umberto Tortolone. ●

## L'AMERICANO È PROTAGONISTA CON LA LOTUS NEGLI STATES

# Dean prima volta in Italia

Prosegue il gemellaggio Italia-Usa. A Misano ha fatto la sua prima apparizione nel monomarca tricolore Michael Dean (sotto). L'esperto pilota di Los Angeles, 51 anni, alla sua terza stagione al volante delle Lotus e con una quindicina di vittorie al proprio attivo nel campionato nazionale americano, ha debuttato con il team Lg Motorsport e non è escluso che possa proseguire il proprio impegno nel campionato della Pb Racing. Lo scorso anno erano stati Stefano D'Aste e Marco Fumagalli ad esordire viceversa nel monomarca Usa, ottenendo diverse vittorie anche all'inizio di questa stagione.





*Mobile Open  
e cambi gratis  
quando vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

SCEGLI L'OFFERTA  
CHE FA PER TE

**OPEN  
6 GB**

600 MIN  
300 SMS

**OPEN  
7 GB**

200 MIN

**9** €

OGNI 4 SETT.  
PER SEMPRE

tiscali.it

☎ 130 TISCALI STORE

**T** TISCALI

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Scola (Osella Fa30 Zytek); 2. Magliona (Norma M20 Zytek); 3. Nappi (Osella Fa30 Zytek).

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



# Scola davvero al top

VITTORIA E RECORD PER DOMENICO CHE RAFFORZA LA LEADERSHIP NEL TRICOLORE. ALLE SUE SPALLE CHIUDONO MAGLIONA E IL SEMPREVERDE NAPPI

di **Gianluca Marchese**

**I**l record colto in gara-1 della Coppa Selva di Fasano, settima di Civm che festeggiava la sessantesima edizione, rende bene l'idea del momento topico nella carriera di Domenico Scola. Il nipote d'arte calabrese ha colto una limpida doppietta confermando quanto il lavoro che ha intrapreso sull'Osella Fa30 Zytek stia fruttando progressi e risultati. Risultati che lo proiettano sempre più solo al comando del Tricolore Montagna. Via col 100, verrebbe da dire. Perché tanti sono i punti accumulati, 24 in più di Christian Merli.

Il record settato a Fasano domenica scorsa, poi, è una chicca che abbassa di un secondo e mezzo quello di Simone Faggioli datato 2015. Il pieno riscatto dopo che lo scorso anno Scola era stato costretto al ritiro per uscita di strada. Da quell'episodio sfavorevole al primo centro personale nella classica pugliese. Come lo scorso anno riuscì a Omar Magliona, che stavolta invece non ha tenuto il ritmo del rivale: «*Ma certamente non demordiamo* - ha detto il sardo della Norma M20 Fc Zytek -, *il prototipo è a posto e con il Team Faggioli si è svolto un gran lavoro*». Quello che è un po' mancato è stata soprattutto la giusta confidenza con l'aderenza su un tracciato complesso da questo punto di vista come quello della Selva. Magliona ha comunque preceduto sul podio Piero Nappi, al rientro con un terzo posto assoluto su Fa30 che sorprende relativamente. Anche se in lotta con Magliona per la seconda piazza c'era in realtà Domenico Cubeda, ma il driver sici-



## PROTAGONISTI NELLA SELVA

Fanno festa sul podio di Fasano, Scola, Magliona e Nappi grandi protagonisti sull'asfalto della Selva

liano alla seconda apparizione sulla sua nuova Fa30 si è dovuto fermare in gara-2 per aver staccato involontariamente lo staccabatterie girando in un tornante. Un episodio curioso che però non oscura la bella prestazione di gara-1 (terzo a un centesimo dal pilota di Cst Sport) e i notevoli progressi nel feeling con il nuovo mezzo. Sotto al podio ha concluso Sebastiano Castellano, driver campano che ha invece sorpreso all'esordio sulla Pa2000, mentre il pilota di casa Ivan Pezolla, sesto e primo dei pugliesi, ha confermato la verve dell'Osellina-

Bmw messa in mostra già a Trento. Fra di loro si è installato Achille Lombardi, che però sulla Pa21 Evo ha soprattutto vinto il gruppo Cn allungando in testa alla classifica su Luca Ligato, in difficoltà soprattutto in gara-1. Il calabrese ha concluso terzo di categoria preceduto anche da Cosimo Rea, protagonista pienamente ritrovato sulla Ligier Js51. Sarà l'ago della bilancia? ●



### GRANDE LOTTA NEI GRUPPI

Sopra, D'Amico che ha conquistato la vittoria in Gruppo A. Sotto Migliuolo primattore in Gruppo N con la Mitsubishi. In basso in azione Iacoangeli che ha messo tutti dietro nella E2Sh con la sua Bmw Z4



# Grande Merli in Polonia

**CEM** IL TRENTINO FA SALTARE IL BANCO ALLA LIMANOWA E METTE ALLE SUE SPALLE FAGGIOLI

**N**el motorsport la rivincita è un piatto che va gustato caldo. Alla prima occasione. Christian Merli prende al volo quella di Limanowa, settimo round dell'Europeo Montagna in Polonia, per ritrovare la vittoria dopo il super record di Simone Faggioli nella sua Trento. Record chiama record, però, e allora sull'Osella Fa30 Evo Fortech

Merli disintegra quello della salita polacca con l'1'53"546 della prima manche di gara e bisca alla grande il successo del 2016. La supersfida fra i due è dunque tornata in terra straniera, con il campione in carica fiorentino che nella seconda salita si avvicina ma resta dietro,

pur vincendo senza problemi la categoria delle biposto con la Norma M20 Fc Zytek. Dietro di loro il vuoto, ma si segnala il rientro di Milos Benes, che precede Fausto Bormolini per il terzo gradino del podio mentre il nipote di Fausto, Andrea, è a sua volta tornato al successo fra i prototipi Cn. Faggioli

temeva la trasferta polacca, tracciato molto scorrevole che ben si adatta alle caratteristiche migliori della Fa30, ma in fin dei conti finché entrambi continuano a vincere nelle rispettive categorie la leadership comune continuerà. Ora i due italiani guidano il gruppo con 150 punti ciascuno.

### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) in 3'48"497; 2. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) a 2"611; 3. Benes (Osella Fa30 Zytek) a 25"256; 4. Bormolini F. (Reynard K03) a 37"092; 5. Kluza (Skoda Fabia S2000) a 37"846; 6. Drotar (Skoda Fabia R5) a 40"900; 7. Los (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 41"395; 8. Micht (Lotus Elise) a 41"627; 9. Trnka (Lijier Js53 Evo2) a 43"838; 10. Szeplieniec (Mitsubishi Lancer) a 44"026.

(g.m.)



# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

### F4

Resoconto della gara a pag. 66  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Armstrong 14 giri in 30'19"667, alla media di 145,272 km/h; 2. Vips a 2"433; 3. Colombo a 2"767; 4. Lorandi a 3"949; 5. Maini a 5"817; 6. Fittipaldi a 6"967; 7. Zendeli a 7"339; 8. Festante a 10"051; 9. Correa a 10"636; 10. Malvesti a 11"368; 11. Caldwell a 11"935; 12. Petrov a 12"554; 13. Bianchi a 15"983; 14. Branquinho a 17"024; 15. Carrara a 17"772; 16. Rodriguez a 24"004; 17. Grosso a 26"594; 18. Dell'Accio a 42"989; 19. Beckhauser a 43"795; 20. Venditti a 59"797.

**Giro più veloce:** il 12° di Colombo in 1'48"820, alla media di 173,515 km/h.

**Gara-2:** 1. Vips 14 giri in 32'28"699, alla media di 135,653 km/h; 2. Armstrong a 0"387; 3. Petrov a 0"697; 4. Lorandi a 1"378; 5. Zendeli a 1"757; 6. Fernandez a 2"069; 7. Colombo a 2"64; 8. Manuel a 2"696; 9. Festante a 3"56; 10. Rodriguez a 3"845; 11. Branquinho a 4"5; 12. Carrara a 4"836; 13. Caldwell a 5"255; 14. Bianchi a 6"291; 15. Venditti a 7"244; 16. Grosso a 8"225; 17. Beckhauser a 9"326; 18. Maini a 2 giri; 19. Van Uitert 3 giri; 20. Malvesti 5 giri.

**Giro più veloce:** il 4° di Petrov in 1'48"316, alla media di 174,323 km/h.

**Gara-3:** 1. Van Uitert 16 giri in 29'15"810, alla media di 172,064 km/h; 2. Vips a 7"824; 3. Colombo a 8"177; 4. Fernandez a 9"037; 5. Lorandi a 11"009; 6. Fittipaldi a 12"875; 7. Petrov a 12"997; 8. Armstrong a 16"734; 9. Rodriguez a 24"094; 10. Malvesti a 24"724; 11. Caldwell a 28"959; 12. Zendeli a 34"331; 13. Venditti a 46"947; 14. Beckhauser a 1'00"767; 15. Dell'Accio a 1'22"425; 16. Bianchi a 1 giro; 17. Festante a 1 giro; 18. Correa a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 11° di Van Uitert in 1'48"331, alla media di 174,299 km/h.

**Il campionato:** 1. Armstrong 157 punti; 2. Colombo 145; 3. Van Uitert 124; 4. Fernandez 115; 5. Petrov 113.

## GT TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 68  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Cerqui-Comandini (Bmw M6 Gt3) 24 giri in 50'22"997, alla media di 149,906 km/h (1. Super Gt3); 2. Schirò-Cioci (Ferrari 488 Gt3) a 1"837; 3. Cheever III-Malucelli (Ferrari 488 Gt3) a 1"255; 4. Gai-Rugolo (Ferrari 488 Gt3) a 0"850; 5. Beretta-Frassinetti (Lamborghini Huracán Gt3) a 3"524; 6. Agostini-Zampieri (Lamborghini Huracán Gt3) a 0"024; 7. Ghirelli-Treluyer (Audi R8 Lms) a 3"183; 8. Cassarà-Gentili (Lamborghini Huracán Gt3) a 19"773; 9. D'Amico-R. Cazzaniga a 4"254 (1. Super Gt Cup); 10. Takashi-Basz a 2"220; 11. Ortiz-Liang a 2"978; 12. Tujula-Vainio a 2"498; 13. Desideri-Necchi a 0"452; 14. N. Pastorelli-Bonacini a 7"000; 15. Demarchi-Benvenuti a 2"077; 16. Benucci-Niboli (Ferrari 458) a 1 (Gt3); 17. R. Del Castello-Colajanni (Corvette Z06 Gt3) a 14"340; 18. Vegliante-Valente (Lamborghini Huracán Gt3) a 2"105; 19. Perolini-Sartori a 12"383; 20. Ishikawa (Ferrari 488 Gt3) a 11"045; 21. Venerosi-Baccani (Porsche 997) a 1 giro;

22. La Mazza-Magli (Ferrari 458) a 1 giro; 23. Palazzo-Pisani (Porsche 991) a 1 giro (1. Gt Cup); 24. Nicolosi-La Mazza (Porsche 997) a 1 giro; 25. De Castro (Porsche Cayman) a 1 giro (1. Gts); 26. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 1 giro; 27. Neri-Pizzola (Porsche Cayman) a 1 giro; 28. Marchesini-Marchetti (Ginetta G55 Gt4) a 1 giro; 29. Veronesi-Spiridonov (Porsche Cayman) a 1 giro; 30. Maino-Arrigosi (Porsche Cayman) a 1 giro; 31. Palma-Baruch (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

**Giro più veloce:** il 5° di Cerqui in 1'48"893, alla media di 173,399 km/h.

**Gara-2:** 1. Gai-Rugolo (Ferrari 488 Gt3) 25 giri in 50'49"966, alla media di 154,772 km/h (1. Super Gt3); 2. Agostini-Zampieri (Lamborghini Huracán Gt3) a 9"704; 3. Schirò-Cioci (Ferrari 488 Gt3) a 2"299; 4. Beretta-Frassinetti (Lamborghini Huracán Gt3) a 0"309; 5. Treluyer-Ghirelli (Audi R8 Lms) a 5"378; 6. Matteo Malucelli-Cheever III (Ferrari 488 Gt3) a 0"305; 7. Baruch-Palma (Lamborghini Huracán Gt3) a 1"730; 8. Cassarà-Gentili (Lamborghini Huracán Gt3) a 5"389; 9. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 9"382; 10. Desideri-Necchi a 9"272 (1. Super Gt Cup); 11. Liang-Ortiz a 16"360; 12. Takashi-Basz a 1"470; 13. Bonacini-N. Pastorelli a 2"147; 14. Benvenuti-Demarchi a 8"250; 15. Benucci-Niboli (Ferrari 458) a 10"061 (1. Gt3); 16. R. Cazzaniga-D'Amico a 2"801; 17. Vainio-Tujula a 1"592; 18. Colajanni-R. Del Castello (Corvette Z06 Gt3) a 6"534; 19. La Mazza-Magli (Ferrari 458) a 1 giro; 20. Venerosi-Baccani (Porsche 997) a 1 giro; 21. Perolini-Sartori a 1 giro; 22. Pisani-Palazzo (Porsche 991) a 1 giro (1. Gt Cup); 23. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Gts); 24. Maino-Arrigosi (Porsche Cayman) a 2 giri; 25. Spiridonov-Veronesi (Porsche Cayman) a 2 giri; 26. Ishikawa (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 27. Neri-Pizzola (Porsche Cayman) a 2 giri; 28. Marchetti-Marchesini (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri; 29. La Mazza-Nicolosi (Porsche 997) a 2 giri; 30. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 3 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

**Giro più veloce:** il 18° di Cheever III in 1'48"935, alla media di 173,332 km/h.

**Il campionato - Super Gt3 Pro:** 1. Gai 108 punti; 2. Malucelli-Cheever III 91; 3. Beretta-Frassinetti 85; 4. Agostini-Zampieri 84; 5. Schirò 83; 6. Treluyer-Ghirelli 56; 7. Baruch 53; 8. Melo 51; 9. Leo 45; 10. Venturi 40. **Super Gt3:** 1. Comandini-Cerqui 155 punti; 2. Valente-Veglia 99; 3. Gentili-Cassarà 89; 4. Pezzucchi-L. Pastorelli 67; 5. Ishikawa 57. **Super Gt Cup:** 1. Liang-Ortiz 99 punti; 2. Desideri 90; 3. Tujula-Vainio 89; 4. R. Cazzaniga-D'Amico 88; 5. Pi. Necchi 68; 6. Bonacini 58; 7. Basz-Takashi 52; 8. Demarchi 35; 9. Durante 33; 10. Benvenuti 32. **Gt3:** 1. Baccani-Venerosi 117 punti; 2. Benucci 88; 3. La Mazza-Magli 86; 4. Niboli 80; 5. R. Del Castello-Colajanni 73; 6. D. Di Benedetto "Apache Jr" 40; 7. Bontempelli 8. **Gt Cup:** 1. Pisani 125 punti; 2. Palazzo 90; 3. La Mazza-Nicolosi 66; 4. Baccarelli 63; 5. Ferrara 40; 6. Di Leo-"Poppy" e "Togo" 20. **Gts:** 1. De Castro 110 punti; 2. Magnoni 99; 3. Neri 87; 4. Carboni 66; 5. Marchetti 30; 6. Cristoni 28; 7. Sa-

lini 23; 8. Pizzola e Arrigosi-Maino 20; 10. Cerati-Ghezzi e Veronesi-Spiridonov 19.

## CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 70  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Pera (Ebmotors), 14 giri in 33'31"615 alla media di 131,410 km/h; 2. Linossi (Dinamic Motorsport) a 0"264; 3. Pellegrini (Bonaldi Motorsport) a 1"624; 4. Rovera (Tsunami RT) a 2"226; 5. De Giacomi (Dinamic Motorsport) a 2"499; 6. Mercatali (Dinamic Motorsport) a 2"690; 7. Zanini (Dinamic Motorsport) a 2"867; 8. Selva (Ebmotors) a 4"246; 9. Curti L. (Tsunami RT) a 4"375; 10. Curti C. (Tsunami RT) a 5"307; 11. Minetti (Ghinzani Arco Motorsport) a 6"125; 12. Walter Ben (Bonaldi Motorsport) a 6"364; 13. Koller (Ghinzani Arco Motorsport) a 7"356; 14. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport) a 2"022; 289; 15. Giaccon (Tsunami RT) a 3 giri; 16. Reggiani (Ghinzani Arco Motorsport) a 3 giri.

**Giro più veloce:** l'11° di Pera in 1'54"085 alla media di 165,508 km/h.

**Gara-2:** 1. Rovera (Tsunami RT) 14 giri in 30'04"846 alla media di 146,465 km/h; 2. Quarresmini (Dinamic Motorsport) a 2"058; 3. Pera (Ebmotors) a 2"680; 4. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport) a 2"748; 5. Pellegrinelli (Bonaldi Motorsport) a 5"619; 6. Giaccon (Tsunami RT) a 12"989; 7. Jacoma (Ghinzani Arco Motorsport) a 13"315; 8. Mercatali (Dinamic Motorsport) a 14"982; 9. Zanini (Dinamic Motorsport) a 15"455; 10. Koller (Ghinzani Arco Motorsport) a 15"659; 11. Curti L. (Tsunami RT) a 15"795; 12. Curti C. (Tsunami RT) a 19"973; 13. Selva (Ebmotors) a 21"540; 14. Reggiani (Ghinzani Arco Motorsport) a 21"914; 15. Minetti (Ghinzani Arco Motorsport) a 35"951; 16. Walter Ben (Bonaldi Motorsport) a 39"753.

**Giro più veloce:** il 13° di Pera in 1'53"376 alla media di 166,543 km/h.

## TCR TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 72  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Giaccon K. (Opel Astra) 12 giri in 24'29"302 alla media di 154,211 km/h; 2. Scalvini (Honda Civic) a 0"792; 3. Kralev (Audi Rs3 Lms) a 2"015; 4. Mugelli (Audi Rs3 Lms) a 5"735; 5. Baldan a 6"242; 6. Gagliano (Vw Golf) a 11"846; 7. Tedeschi (Honda Civic) a 18"350; 8. Ricci (Peugeot 308) a 31"331; 9. Verrocchio-Thellung a 33"169; 10. Gabbiani-Mosca (Honda Civic) a 38"829; 11. Cappellari a 39"403; 12. Sabbatini-Arduini (Peugeot 308) a 53"925; 13. Chini-Barberini a 1'20"658; 14. Farina-Mauriello (Peugeot 308) a 1'28"350; 15. Montalbano-Montalbano a 1 giro; 16. Crocker (Honda Civic) a 4 giri (gli altri su Seat Leon).

**Giro più veloce:** il 2° di Baldan in 2'00"355 alla media di 156,885 km/h.

**Gara-2:** 1. Baldan 12 giri in 27'26"412 alla media di 137,622 km/h; 2. Giaccon K. (Opel Astra) a 3"443; 3. Mugelli (Audi Rs3 Lms) a 8"479; 4. Montalbano-Montalbano a 8"772; 5. Chini-Barberini a 11"443; 6. Alborghetti (Honda Civic) a 13"925; 7. Gagliano (Vw Golf) a 14"792; 8. Scalvini (Honda Civic) a 27"063; 9. Kraf (Audi Rs3 Lms) a 29"525; 10. Cappellari a 32"451; 11. Ricci (Peugeot 308) a 36"248; 12. Mosca-Gabbiani (Honda Civic) a 37"325; 13.

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

### 22-23 luglio

#### DTM

5° round a Mosca

www.dtm.com

#### ELMS

round a Spielberg

www.europeanleamseries.com

#### SUPER GT

4° round a Sugo

www.supergt.net

#### NASCAR

Sprint Cup a Indianapolis

www.nascar.com

#### IMSA

9° round a Lime Rock

www.imsa.com

## FERRARI CHALLENGE

4° round a Le Castellet

www.ferrari.com

## SALITE

22-23 luglio

### DOBSINSKY KOPEC

Cem a Dobsina

www.dobsinskykopec.com

## RALLY

21-23 luglio

### MOSCATO RALLY

Camp. regionale a S.S. Belbo

www.991racing.it

### RALLY CITTA' DI SCHIO

Camp. regionale a Schio

www.rallycittadischio.it

Farina-Mauriello (Peugeot 308) a 1'00"720; 14. Crocker (Honda Civic) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 4° di Baldan in 2'00"216 alla media di 157,067 km/h.

**Campionato:** 1. Baldan 119 punti; 2. Scalvini 115; 3. Kralev 63; 4. Mugelli 55; 5. Gagliano 47; 6. Giaccon K. 36; 7. Giaccon J. 33; 8. Argenti 31; 9. Thellung 24; 10. Montalbano-Montalbano 20.

## TCS

Resoconto della gara a pag. 73  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Altoè Gio. 19 giri in 42'17"945 alla media di 141,357 km/h; 2. Zucchi a 3"236; 3. Brenna a 14"779; 4. Pelatti a 16"668; 5. La Marra-Brambilla a 28"365; 6. Liana a 32"165; 7. Palanti a 42"497; 8. Sciaquato-Sciaquato a 42"677; 9. Gnutti a 43"151; 10. Stassano-Bassi a 46"637; 11. Vescovi a 51"310; 12. Altoè Gio. 56"889; 13. Torresani a 57"479; 14. Guida a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 6° di Altoè in 2'08"989 alla media di 146,384 km/h.

**Gara-2:** 1. Altoè Gio. 19 giri in 42'14"294 alla media di 141,561 km/h; 2. Zucchi a 1"251; 3. Pelatti a 4"936; 4. Brenna a 12"626; 5. Palanti a 16"061; 6. Bassi a Stassano a 16"642; 7. Vescovi 19"646; 8. Torresani a 41"974; 9. Sciaquato-Sciaquato a 42"609; 10. Gnutti a 42"781; 11. Brambilla-La Marra a 1'00"512; 12. Altoè Gio. a 1'06"505; 13. Guida a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 15° di Altoè in 2'07"818 alla media di 147,725 km/h.

## SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 74  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Volpato-Nicoli 24 giri in 50'40"152 alla media di 149,060 km/h; 2. Torelli-Greco a 1"023; 3. Gurrieri a 5"983; 4. Fedeli a 1"670; 5. Fumi a 15"237; 6. Pellegrini a 21"045; 7. Biraghi a 43"021; 8. Whyminy a 3 giri.

**Giro più veloce:** Volpato in 2'00"953 alla media di 156,110 km/h.

**Gara-2:** 1. Fedeli 21 giri in 50'59"528 alla media di 129,602 km/h; 2. Greco-Torelli a 4"451; 3. Pellegrini a 1"011; 4. Gurrieri a 0'255; 5. Biraghi a 6"321; 6. Nicoli-Volpato a 11"326; 7. Mas-

serini-Formentini; 8. Pegoraro-Guerra a 1 giro; 9. Whyminy a 7 giri.

**Giro più veloce:** Torelli in 2'02"430 alla media di 154,226 km/h.

**Campionato:** 1. Torelli-Greco 126 punti; 2. Volpato 99; 3. Fedeli 85; 4. Nicoli 70; 5. Gurrieri 61; 6. Pellegrini 54; 7. Fumi 51; 8. Biraghi 36; 9. Gagliano 31; 10. Mas-serini 28.

## LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 76  
**Misano (Rm), 15-16 luglio 2017**

**Gara-1:** 1. Pasotti 14 giri in 25'37"080, alla media di 140,026 km/h; 2. Nespoli a 8"043; 3. Giubergia a 23"956; 4. Zerbi a 34"069; 5. Minella a 49"485; 6. M. Fumagalli a 53"203; 7. Sauto a 53"326; 8. Rezzonico a 54"317; 9. Utziers a 1'17"691; 10. Dean a 1'30"869; 11. Giuliani a 1'34"790. **Giro più veloce:** il 3° di Pasotti in 1'47"800, alla media di 141,128 km/h.

**Gara-2:** 1. Nespoli 12 giri in 25'37"621, alla media di 118,731 km/h; 2. Giubergia a 2"094; 3. M. Fumagalli a 5"717; 4. Minella a 7"747; 5. Rezzonico a 7"937; 6. Sauto a 10"621; 7. Utziers a 10"872; 8. Liberatore a 11"086; 9. Giuliani a 25"874. **Giro più veloce:** il 5° di Pasotti in 1'48"195, alla media di 140,613 km/h.

## MITJET SERIES

Resoconto della gara a pag. 75  
**Mugello (Fi), 15-16 luglio 2017**

### Piloti B

**Gara-1:** 1. Marucci 11 giri in 23'53"541, alla media di 144,887 km/h; 2. D. Di Benedetto a 1"759; 3. Segù a 8"084; 4. Solla a 8"941; 5. Michele Malucelli a 14"111; 6. L. Gioia a 23"449; 7. Romagnoli a 23"612; 8. Ceresoli a 37"529; 9. Riva a 38"984; 10. Marchois a 45"186; 11. Zamuner a 1'35"556; 12. Franck a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 10° di D. Di Benedetto in 2'09"460.

**Gara-2:** 1. Segù 11 giri in 23'50"322, alla media di 145,213 km/h; 2. Marucci a 3"333; 3. Solla a 8"716; 4. Michele Malucelli a 17"744; 5. D. Di Benedetto a 21"036; 6. Romagnoli a 21"748; 7. Ceresoli a 31"801; 8. Riva a 34"422; 9. L. Gioia a 44"857; 10. Marchois a 50"112; 11. Belmonte a 50"400; 12. Zamuner a

# Suzuki regina con Codecà

Ha preso il comando nel secondo settore selettivo della gara e non l'ha mollato più: è stato un San Marino da dominatore, quello di Lorenzo Codecà, che si è imposto nella quinta edizione del Baja valido per il Tricolore Cross Country al volante della Suzuki Gran Vitara ufficiale. In coppia con Bruno Fedullo, il monzese ha subito costruito un vantaggio rassicurante, per poi amministrare nel finale di gara. Alle sue spalle nella classifica di gara, a conferma dell'ottima giornata per la famiglia, ha chiuso Graziano Scandola. Lo zio di Umberto ha fatto davvero faville al volante della Polaris RZR 1000 turbo e, pur essendo trasparente in campionato, ha trovato il modo di lasciare il segno in una gara che ha esaltato le doti di maneggevolezza del piccolo "side by side". Terza piazza di sostanza per Elvis Borsoi, che in coppia con Stefano Rossi, sulla Toyota, ha faticato all'inizio a trovare il ritmo migliore. (d.s.)

1'24"121; 13. Franck a 1'42"967.

**Giro più veloce:** il 6° di Benedetti in 2'08"965, alla media di 146,411 km/h.

#### Piloti A

**Gara-1:** 1. Giudice 9 giri in 23'54"063, alla media di 118,501 km/h; 2. Benedetti a 1'00"4; 3. Malvestiti a 3'01"3; 4. Marchois a 4'47"9; 5. Solla a 6'16"5; 6. L. Gioia a 6'27"4; 7. Gonzales a 8'26"7; 8. Belmonte a 9'59"5; 9. Fattori a 12'83"0; 10. Franck a 16'70"7; 11. Riva a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 9° di Benedetti in 2'09"298.

**Gara-2:** 1. Solla 8 giri in 22'32"483, alla media di 117,687 km/h; 2. Giudice a 0"149; 3. L. Gioia a 1"53"2; 4. Malvestiti a 1"688; 5. Segù a 2"08"4; 6. Gonzales a 5"34"1; 7. Castagnoli a 5"50"0; 8. De Luca a 8"37"4; 9. Belmonte a 8"94"6; 10. Riva a 10"51"6; 11. Stranieri a 12"00"1; 12. Benedetti a 1 giro.

**Giro più veloce:** l'8° di Segù in 2'09"087, alla media di 146,273 km/h.

#### RALLY

#### TRICOLORE

#### 45° Rally San Marino

Resoconto della gara a pag. 58

San Marino, 14-16 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia) in 1.42'30"0; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 2'25"4; 3. Nucita-Vozzo (Ford Fiesta) a 2'53"1; 4. Costenaro-Bardini (Peugeot 208) a 4'25"6; 5. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia) a 4'49"8; 6. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta) a 5'24"3; 7. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta) a 5'50"3; 8. Panzani-Baldacci (Peugeot 207) a 5'52"5; 9. Bruschetta-Zortea (Subaru Impreza) a 9'22"7; 10. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 VTI) a 10'07"4.

#### GRUPPO A

**Classe S2000:** 1. Panzani-Baldacci (Peugeot 207 S2000) in 1.48'22"5.

#### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Toninelli-Tomasi (Subaru Impreza Diesel) in 2.05'53"4; 2. Ragghianti-Vecoli (Opel Astra) a 10'41"4; 3. Rinnaguzzi (Renault Clio) a 31'54"5.

**Classe oltre 2000:** 1. Bruschet-

ta-Zortea (Subaru Impreza) in 1.51'52"7; 2. Codato-Dinale (Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 6'06"9; 3. "Mattonen"-Taglienti (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 8'17"9; 4. Campagnoli-Mometti (Subaru Impreza STI) a 15'38"0.

#### GRUPPO R

**R1B:** 1. Coppe-Poloni in 2.02'14.3; 2. Strabellio-Scardoni a 1'16"8; 3. Martinelli-Bosi a 1'44"7; 4. Scalzotto-Andrian a 1'51"6; 5. Antonucci-Antonucci a 5'17"9 (tutti su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 VTI) in 1.52'37.4; 2. De Tommaso-Ferrara a 1'50"0; 3. Villa-Pirollo a 4'23"0; 4. Manfredi-Manfredi (Peugeot 208 VTI) a 4'55"1; 5. Mazzocchi-Gallotti a 4'56"3; 6. Beltrami-Peressutti a 9'11"5; 7. Pederzani-Lenzi a 23'30"1 (gli altri su Peugeot 208).

**R3C:** 1. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) in 1.57'12"5.

**R5:** 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia) in 1.42'30"0; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 2'25"4; 3. Nucita-Vozzo (Ford Fiesta) a 2'53"1; 4. Costenaro-Bardini (Peugeot 208) a 4'25"6; 5. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia) a 4'49"8; 6. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta) a 5'24"3; 7. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta) a 5'50"3.

**RGT:** 1. Andolfi-Mangiarotti (Abarth 124) in 1.56'22"2.

#### Tricolore

**Piloti:** 1. Andreucci 73,5 punti; 2. Campedelli 58; 3. Scandola 57; 4. Rusce 18,5; 5. Perico 18.

**R-GT:** 1. Andolfi 36 punti; 2. Sassi 12; 3. Riolo 6. **2Rm:** 1. Gilardoni 74 punti; 2. Pollara 64,5; 3. Canzian 43,5. **Junior:** Pollara 48,5 punti; 2. De Tommaso 33,5; 3. Bottarelli 25,5; 4. Mazzocchi 24; 5. Manfredi 16. **Costruttori:** 1. Peugeot 94,5 punti, 2. Skoda 64. **Tra:** 1. Chentre 29,5 punti; 2. Ferrarotti 21; 3. Campedelli 18; 4. Nucita 15,5; 5. Rusce 12.

#### Campionato Italiano Terra

**Assoluta:** 1. Dalmazzini 34,5 punti; 2. Costenaro 33,75; 3. Ceccoli 33; 4. Marchioro 26,25; 5. Hoelbling 18.

Per assoluta mancanza di spazio le classifiche mancanti saranno pubblicate sul prossimo numero

# L'OUTLET DI

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

# AUTO SPRI NT

## SPORT



## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI GRANDE SPETTACOLO IN "SN3 TOP"

I "pilotini", della Sn3 Top, quando c'è da tirare fuori le unghia, diventano dei veri e propri, velocissimi funamboli della guida. Difatti, i tre piloti Top, del programma Sn3, hanno regalato spettacolo e molta soddisfazione, a tutto lo staff della Snp, disputando una prova eccezionale e mettendo in risalto, tutto il lavoro svolto sin qui, dagli istruttori. Chi ha raccolto più di tutti è stato il piccolo Simone Ragusa (solo 6 anni), che si è esaltato ed ha esaltato i presenti, artigliando dopo un finale tiratissimo, un meritato successo. Ottima la performance di Gabriele Banno, che fino all'ultimo ha rischiato di aggiudicarsi la prova, e per pochissimo non vi è riuscito. Bene ha fatto anche Christian Iarrera, ottimo nella seconda frazione, e buon terzo alla fine. Per info: [selezenazionale@alice.it](mailto:selezenazionale@alice.it)

## ACCESSORI



**SCOPRI LA GAMMA** completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

## MOTORHOME

**IVECO IRIS** Motorhome. 6 posti letto. 2 bagni. Cucina. TV satellitare. Antifurto. Aria condizionata. Generatore 7,5kW. Richiesta: euro 45.000 trattabili. Tel. 333-7181507.

## 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, Ruoteclassiche 1987 - 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue 1950 - 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Tel. 333-2493694.

**RICERCA AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia 1926 - 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica,

libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

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

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](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 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bc BPIITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,90 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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

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

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

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

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

**Banche Dati di uso redazionale**

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2,

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica"

ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s.

del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017





SUL RED BULL RING TORCIDA ROSSA CON LE MASCHERINE

## Tifo Ferrari in stile cover!

Vivendo il Gp d'Austria, ho avuto la conferma che i tifosi sono il bello della F.1, perché accettano le provocazioni. Nella foto, la tifoseria Ferrari con le mascherine che traggono spunto dalla recente copertina di Autosprint su Lewis Hamilton "provocatore mascherato", e un fans del campione inglese, che sembra prendere la cosa col dovuto spirito. W la passione e il tifo!

**Giorgio Riva, Spielberg**

Siamo un gruppo di amici di Buja e Percoto, in provincia di Udine, siamo andati a tifare per la Ferrari al Gran Premio di Zeltweg! Vi inviamo un'imma-

gine del gruppo con la scritta Ferrari che abbiamo realizzato utilizzando dei fogli di carta A4 rossi e km di scotch!! (3 metri per 12). Espressione della nostra passione visibile dalla curva 2 del circuito A1 Ring. Se ritenete di pubblicare ci fate un gran regalo! Vi ringraziamo comunque dell'attenzione e complimenti per la rivista!

**Laura Fabro**

Sarò strano, sarò originale e particolare, dite voi come sembra, ma si scrivo nel cuore dell'estate per dire una cosa semplicissima. E che va ben al di là delle polemiche del momento di Baku, di Spielberg, di

Silverstone e pure di cosa sarà. Perché vorrei dire semplicemente grazie alla Ferrari, a Marchionne, Vettel, Raikkonen e Arrivabene, oltre a tutti gli altri uomini Rossi che stanno contribuendo a questa intensa stagione, perché mi e ci hanno ridato l'orgoglio di tifare Ferrari. Questo indipendentemente da quale sarà l'epilogo di questa annata così sorprendente, inattesa e ricca di continui colpi (persino sulla fiancata di Hamilton da parte di Vettel o a Raikkonen grazie a Bottas, vedi Baku) di scena!

**Matteo Incerti, Firenze**

*Fantastico. L'immagine dei tifosi Ferrari nel weekend del Gp d'Austria che posano con le mascherine insieme a uno dei fans di Hamilton è la prova provata che la cover di Autosprint dedicata al campione britannico e intitolata dopo i fatti di Baku "Il provocatore mascherato" ha colto nel segno ed è stata interpretata nella sua giusta e calibrata cifra mediatica. Come messaggio trasversale e ironico, ancor più che polemico tout court. Nella cornice di un clima comunque improntato allo sport, al divertimento e al dialogo.*

*E cogliamo anche l'occasione per dedicare questa volta la pagina della posta a uno dei fenomeni più belli, spontanei e puri del motorsport: il tifo per il Cavallino Rampante. Il quale, come giustamente sottolineato nel messaggio posto a chiusura di queste lettere, ha ritrovato tutto il piacere e il "Ferrari pride" degli anni ruggenti. Comunque vada a finire, è proprio vero: stiamo vivendo una stagione di Formula Uno intensa e bellissima.*



Scritte Ferrari, mascherine provocatrici (vedi cover di As) e tanto Rosso: i tifosi Ferrari in Austria? Scatenati!

# AUTO SPRI NT

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

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

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
06.49.92.393

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

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

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

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

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

Foto F1: **Ercolo Colombo**,  
**Alberto Crippa**, **Mario Chiarappa**  
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**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **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, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **CAVALLINO RAMPANTE** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**



Segui l'ottava stagione di Safe-Drive Motorsport!  
Dal 29 aprile ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



# SAFE-DRIVE

GUIDA AI MOTORI

## MOTORSPORT

### PROGRAMMAZIONE TV

- Reteconomy Sky 512 sabato alle 13.00
- Nuvolari canale 61 DT sabato alle 22.00
- Odeon canale 177 DT domenica alle 21.00
- Top Calcio 24 canale 62 DT venerdì alle 19.30



Partners:

**AEZ**  
LEICHTMETALLRÄDER

**YOKOHAMA**

**DIABOLINA**  
FUOCO

**DOTZ**  
TUNING WHEELS

**Hankook**  
driving emotion

Una produzione:

**3EMME&2A**  
PRODUZIONI MULTIMEDIALI

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



# **24 Ore di Le Mans**

## **I filtri aria BMC**

### **trionfano anche nel 2017**

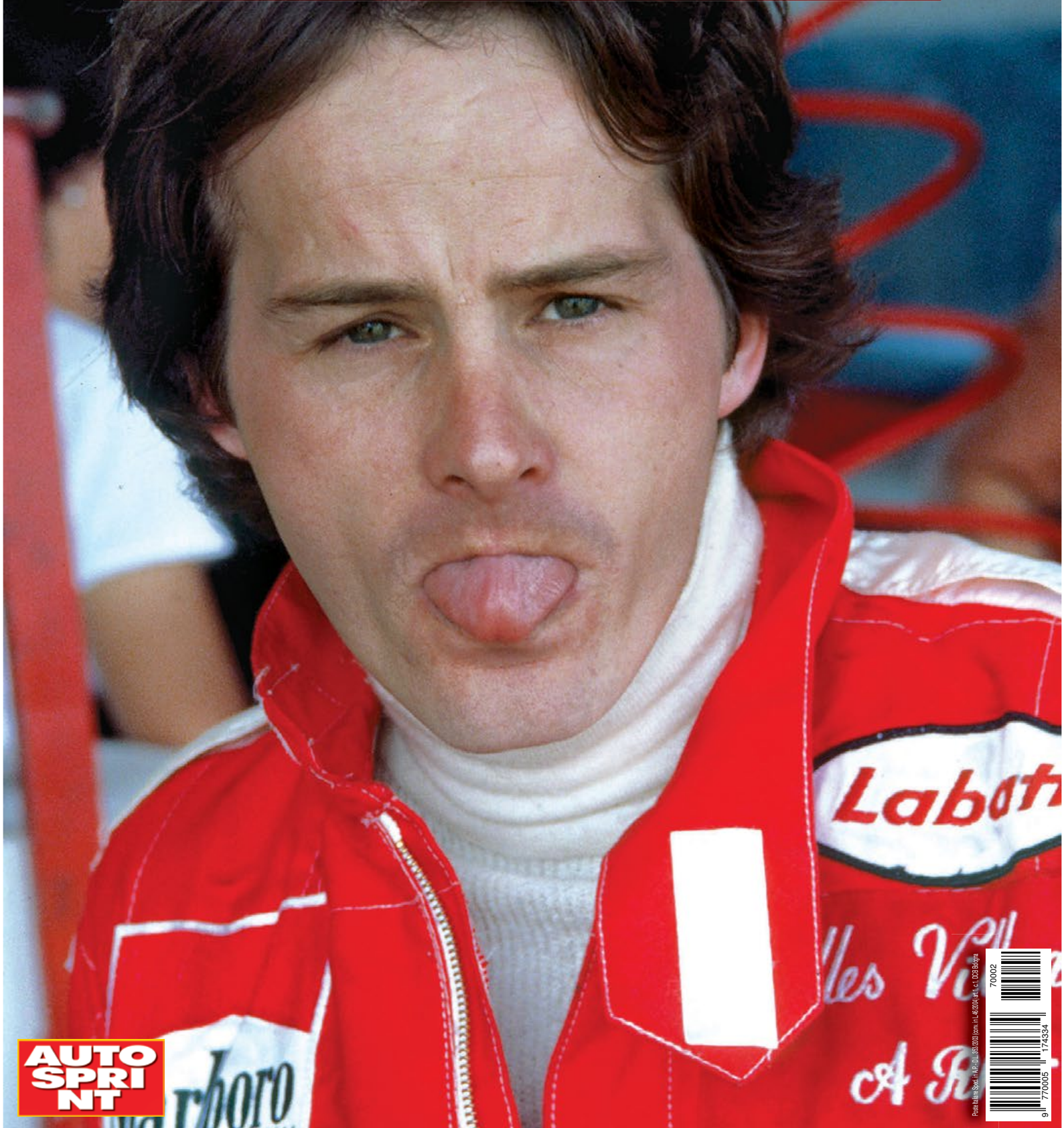
come nel : 2016, 2015, 2014, 2012, 2010, 2009, 2008, 2007,  
2006, 2005, 2004, 2003, 2002, 2001, 2000

[www.bmcairfilters.com](http://www.bmcairfilters.com) || [info@bmcairfilters.com](mailto:info@bmcairfilters.com)



**40 ANNI FA** IL DEBUTTO F.1  
**VILLENEUVE**

**GILLES** BEFFA IL TEMPO CHE PASSA



**AUTO  
SPRI  
NT**

rhoro

Labot  
Villes Vill  
A R

Posta Sped. in A.B. (D.L. 352/2003) art. 1, c. 10/B Bologna



# ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.



**Abbonarsi è semplice e veloce!**

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:  
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.  
Per abbonamenti all'estero, visita [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
o contattaci ai recapiti sopraindicati  
per ulteriori info.

Cognome e nome .....

Via .....

Cap .....

Telefono .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia  
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data .....

Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.

**MI ABBONO  
PER UN ANNO A**

**AUTO  
SPRI  
NT**

**AL PREZZO SPECIALE  
DI € 80,00**



- 4** *Introduzione* *Rookie scatenato*
- 6** *Presentazione* *Esordio infuocato*
- 10** *Terruzzi* *Oh, Gilles*
- 16** *De Agostini* *Come nasce una stella*
- 26** *Il ricordo di Chris Amon*
- 28** *Forghieri* *Fece innamorare il Drake*
- 34** *Il tifo Ferrari*
- 36** *Cancellieri*, *Quando Gilles scriveva su As*
- 42** *Gilles* *scrive per noi*
- 60** *Tutte le Copertine di Gilles*
- 64** *Roebuk* *Villeneuve a cuore aperto*
- 76** *Sabbatini* *Il vero erede di Nuolari*
- 80** *Così scoppio la febbre*
- 84** *Sabbatini* *L'ultima intervista*
- 88** *Enzo Ferrari* *Caro Gilles ti scrivo*
- 94** *Ecclestone* *Gilles ci provava sempre*
- 96** *Jacques* *Era mio padre*
- 102** *Vernon* *Salutarsi con poesia*
- 108** *Giacomelli* *Villeneuve amico vero*
- 114** *Le 6 vittorie in Formula Uno*
- 126** *Giro d'Italia*
- 128** *I numeri della carriera*

# Villeneuve rookie scatenato

IL 16 LUGLIO 1977 GILLES CORREVA A SILVERSTONE IL SUO PRIMO GP DI F.1 IN CARRIERA. E LASCIÒ SUBITO IL SEGNO!

di **ANDREA CORDOVANI**



”

*In una corsa dove andava fortissimo, il motore ha avuto uno spaventoso fuorigiri. Colpa di una biro caduta dal taschino di un incauto meccanico*

”

Silverstone, 16 luglio 1977. Si corre il decimo round del Mondiale di F.1 quando sulla scena plana un ragazzo canadese semi-sconosciuto ma subito riconoscibilissimo: va come una scheggia. Viene da Quebec City, non ha mai corso in F.1 e la pista inglese l'ha vista solo in cartolina. Si chiama Gilles Villeneuve e nel dubbio tiene sempre giù il piede destro sul pedale dell'acceleratore. Sono passati esattamente 40 anni da quell'esordio e la stella che si accese in Inghilterra brilla ancora nel firmamento delle leggende da corsa. Roba da pelle d'oca e brividi. Gli stessi che ci sono venuti anche a noi mentre confezionavamo questo numero da collezione di Autosprint su uno dei piloti più amati al di là del palmarès e delle coppe in bacheca. È un'estate molto calda quella del 1977 dentro a una stagione crocevia di storie davvero importanti per il motorsport. Ma forse il racconto più appassionante è proprio quello che riguarda il debutto di Gilles in quel Circus del quale fino a poche settimane prima aveva sentito solo parlare. Ed è bello andare a rileggere le cronache di quei giorni per riportare alla luce un mondo né peggiore e né migliore: sicuramente diverso. Riavvolgiamo il nastro, quindi, e corriamo forte con la macchina del tempo, tornando a quell'estate di quaranta anni fa. Dal 6 al 7 luglio 1977 il giovanotto canadese ha disputato due giornate di prove. Tre sessioni di oltre quattro ore nelle quali ci ha dato dentro subito. *“Villeneuve ha esplorato i suoi limiti personali con una M23 ufficiale con dei testacoda ed altri brutti momenti, ma nel pomeriggio è venuto capo della macchina e del circuito - scrive David Hodges su Autosprint -. Il canadese ha migliorato in modo impressionante, registrando 1'20"90 godendo di tutta l'attenzione del team dopo che Hunt era tornato a casa in Spagna; James non è molto amante delle prove”.*

In gara Gilles scatta dalla 5ª fila, accanto a Peterson. Davanti a tutti c'è Watson con la Brabham. Si becca un bel 9 sulla pagella di Autosprint e viene giudicato anche il pilota più combattivo.

Franco Lini, ex direttore sportivo a Maranello e inviato di Autosprint a Silverstone sottolinea *«C'è stata la rivelazione del canadese Gilles Villeneuve. È un vero astro nascente, cosa che non è per voi nuova, perché vi abbiamo parlato molto bene di questo giovanotto quando lo*



abbiamo visto per la prima volta in azione a Pau in F.2 l'anno scorso. La serie impressionante di successi ottenuti in America con le Formula Ford e B è sicuramente dovuta a classe pura. Un vero grande talento naturale, con una notevolissima sensibilità che gli permette di avere macchine messe a punto perfettamente e presto. Con la McLaren M23 è stato costantemente davanti a Mass fino a che non ha dovuto fermarsi per far togliere erba dai radiatori, frutto di un'escursione nel prato fatta per evitare in partenza l'uscita di strada di Keegan. In gara ha ottenuto il quinto posto nella graduatoria dei giri veloci, preceduto soltanto da Hunt, Watson, Nilsson e Scheckter e davanti a Lauda, Andretti, Mass e altri. Per uno che corre per la prima volta in F.1 e per la prima volta a Silverstone è davvero eccezionale. Di Villeneuve sentirete ancora parlare moltissimo, molto presto...».

Ci piace pensare che forse, chissà, le parole del suo ex ds abbiano subito stuzzicato la fantasia del Commendatore e fatto anche da detonatore con l'esplosione del caso-Lauda. Un rapporto straordinario quello fra Gilles e Enzo Ferrari.

Una biro tradisce Villeneuve, strillava nel titolo Autosprint che la settimana successiva al Gp inglese raccontava così il debutto di quello sconosciuto canadese. «Villeneuve ha ottenuto il miglior tempo nelle prove libere del mattino prima della gara. Il piccolo canadese ha confermato in questa mezz'ora la bella impressione già fatta durante le due giornate di prove in vista della gara. Villeneuve con una McLaren

molto a punto che ha fatto invidia anche allo stesso Hunt, sembra un serio candidato a un posto in una squadra ufficiale anche prima della fine dell'anno. In corsa stava andando fortissimo (era con i primissimi) quando il motore ha avuto un fuorigiri spaventoso. Che cosa era capitato? Roba incredibile! Al via ad un meccanico, chinato sul motore, era caduta dal taschino una penna biro, andatasi a infilare nel congegno di comando acceleratore. Quando con le vibrazioni si è incastrata del tutto, in una cambiata, allo stacco frizione, ecco la violentissima puntata di giri con sbudellamento del motore. A proposito: Villeneuve disponeva di un ultimissimo Cosworth sperimentale al magnesio (si spiega anche così il suo rivelarsi prepotente in prova): se ne sono accorti quando si è vista uscire acqua rossa dal motore sbudellato...».

Il campione del mondo in carica James Hunt nel suo diario su As sottolineava: «Credo da tempo e l'ho spesso ripetuto che, o si ha l'abilità di pilotare una macchina di F.1 o non la si ha. Le prestazioni di Villeneuve e di Tambay, che ha fatto un'impressionante prima uscita, convalidano questa teoria. C'è della gente che ha un ragionevole successo in altre formule, ma che potrebbe correre in F.1 per molto tempo senza mai essere veloce. Altri potranno non avere un grande successo in altre formule, ma si comportano al volante di una F.1 come un'anatra sull'acqua. Si tratta sempre di avere l'occasione di poterlo dimostrare a se stessi e questo dipende spesso dalla fortuna».



### Debutto in punta di... biro

A Silverstone con la McLaren M23, Gilles Villeneuve fece segnare il miglior tempo nelle prove libere del mattino prima della gara confermando tutti i positivi riscontri dei giorni precedenti. Nono tempo in qualifica e 11° classificato, il canadese ebbe anche problemi al motore dopo che una biro di un meccanico si era infilata incastrandosi nel congegno di comando dell'acceleratore e provocando uno spaventoso fuorigiri

## ESORDIO INFUOCATO

*Gilles subito con i migliori!*

Villeneuve debutta a Silverstone 1977 e viaggia subito alla grande. Eccolo inseguire la McLaren M26 di Hunt e le Lotus 78 di Nilsson e Andretti. Al volante della vecchia M23 lo vediamo senza problemi davanti al veterano Mass con la più fresca M26



Più che un'alba  
una **sfida** infernale

VIAGGIO NELLA VIGILIA DEL PRIMO GP DI GILLES, CON QUEL  
MAGICO NUMERO 40 PRESAGO DI QUESTO QUARANTENNALE

di **MARIO DONNINI**



”  
*Con quella  
McLaren,  
avrebbe dovuto  
affrontare altri  
tredici piloti  
giocandosi  
cinque posti  
per le prove  
ufficiali. Erano  
appena nate  
le famigerate  
prequalifiche...*

Gilles Villeneuve debutta in F.1 quarant'anni fa precisi, il 16 luglio 1977. In un Gran Premio di Gran Bretagna che segna lo spartiacque tra la F.1 antica e moderna.

L'arrivo del 27enne canadese nel mondiale coincide con l'esordio del turbocompressore e degli pneumatici radiali, montati sulla Renault Rs01 di Jean-Pierre Jabouille. Intanto in sede la Lotus ha appena iniziato la progettazione della 79, prima wing-car totale, che cambierà per sempre, dalla primavera dell'anno successivo, il volto della F.1.

E la Rai sta calendariando per il Gp di Monza un palinsesto nel quale trasmetterà per la prima volta le qualifiche in diretta. Sì, sta nascendo un nuovo casus mediatico planetario: la F.1 quale show puramente televisivo.

Gilles a Silverstone guida la terza McLaren ufficiale, la vecchia M23 ex Hunt con motorone speciale, ma fin dalla vigilia già il solo qualificarsi senza problemi rappresenta un compito alle soglie del sovrumano.

È vero, di test privati il canadese ne ha svolti e guida uno dei telai più gloriosi nella storia delle corse, siglato M23/8-2, ossia quello che ha già portato al mondiale James Hunt nel Gp del Giappone 1976 poi immortalato dal film "Rush" di Ron Howard. Ma nell'estate 1977 quella McLaren, il cui modello è giunto complessivamente alla quinta stagione di corse, rappresenta poco più di un glorioso pezzo da museo.

Di più. Gilles Villeneuve deve affrontare la sfida più terrificante che un rookie possa immaginare sul post-aeroportuale, difficilissimo, velocissimo e piattissimo tracciato di Silverstone.

Infatti per la prima volta Bernie Ecclestone, team manager della Brabham e boss della Federazione dei Costruttori britannici di F.1, ha indetto le prequalificazioni, alle quali dovranno prendere parte wild card e privati non intruppati nei ranghi nobili della Foca.

Tradotto in soldoni, vuol dire che quattordici piloti di team minori sono costretti a cimentarsi in un drammatico showdown sperando di entrare tra i top five selezionati per partecipare alle prove ufficiali, con trenta ammessi che saranno successivamente scremati a ventisei.

Terribile. Sembra d'assistere alle snervanti selezioni per entrare nel tennistico tabellone della classicissima Wimbledon. È il primo segnale della F.1 a tagliola, propugnata da Bernie, che nei decenni successivi con metodica precisione falcerà i piccoli team per far strada ai grandi Costruttori.

Ma questo Gilles non può saperlo. A lui e agli altri boys 13 extra-Foca toccano due sessioni rusticane in un clima da mezzogiorno di fuoco, che porterà a due incidenti orrendi. Il primo, incruento, vede l'ex tennista Mikko Kozarowitsky, pilota Ram, demolire la sua March senza conseguenze. Il secondo, purtroppo drammatico, ha per protagonista il grande David Purley, che con l'acceleratore bloccato fende al volante della sua Lec la curva Becketts e va a impattare contro le barriere, passando da 170 a 0 km/h in settanta centimetri. Subendo una decelerazione prossima ai 180 g, che lo vede uscire con le gambe orribilmente offese e sei arresti cardiaci, in quello che viene considerato l'incidente più brutto e potenzialmente letale subito da un pilota uscitone vivo, per ragioni che a tutt'oggi sfuggono ai più.

In un'atmosfera del genere, semplicemente spietata, la lista dei tempi lampeggia lanciando un segnale importante. La pole, ladies & gentlemen, spetta a Gilles Villeneuve di anni 25 - al tempo se ne cavava

due, per civetteria e paura di sembrar troppo vecchio per sfondare - su McLaren numero 40, che rifila sette decimi a Patrick Tambay su Ensign e 15 centesimi a Jean-Pierre Jarier con un'Ats-Penske.

Guarda te il destino. Un anno dopo, in Canada, Jarier ritirandosi gli aprirà la strada verso la prima vittoria, mentre Tambay, cinque stagioni più tardi, sarà chiamato a sostituirlo per cercare di riportare alla vittoria la Ferrari numero 27 dopo il tragico weekend di Zolder 1982.

In quella drammatica doppia tornata di prove c'è già scritto tutto, l'alfa e l'omega, il destino che attende al varco i singoli protagonisti.

Per Gilles che poi il Gp di Gran Bretagna lo correrà ben figurando, la sorte sarà paradossalmente maligna e generosa. Spezzandogli le ali in un pomeriggio di primavera del 1982 e nello stesso tempo proiettandolo verso il culto imperituro degli appassionati, i quali, al di là dei vincoli generazionali, continuano a adorarlo più come rockstar trasversalmente atemporale che come pilota in grado di vincere non più di sei Gp iridati. Poco per quantità ma tanto per qualità di trionfi, postura filosofica e attitudine all'impresa. All'interno di una liturgia agonistica che fa di lui il pilota che più si mostra deontologicamente e moralmente orientato nella pugna, più struggentemente simile a un eroe manga che non a un egoriferito campionissimo qualsiasi.

Ferse è proprio questo il motivo per cui siamo tutti qui, a festeggiare le quaranta candeline di Gilles rookie in F.1. In fondo, nel suo caso, la quotazione preziosissima del pilota fa calda compagnia ai valori fondanti dell'Uomo, ricreando l'atmosfera carezzevole di un paradiso perduto che ogni volta fa battere il cuore di tutti noi, solo a riguardarne l'entrata, volando sulla navicella dei ricordi.

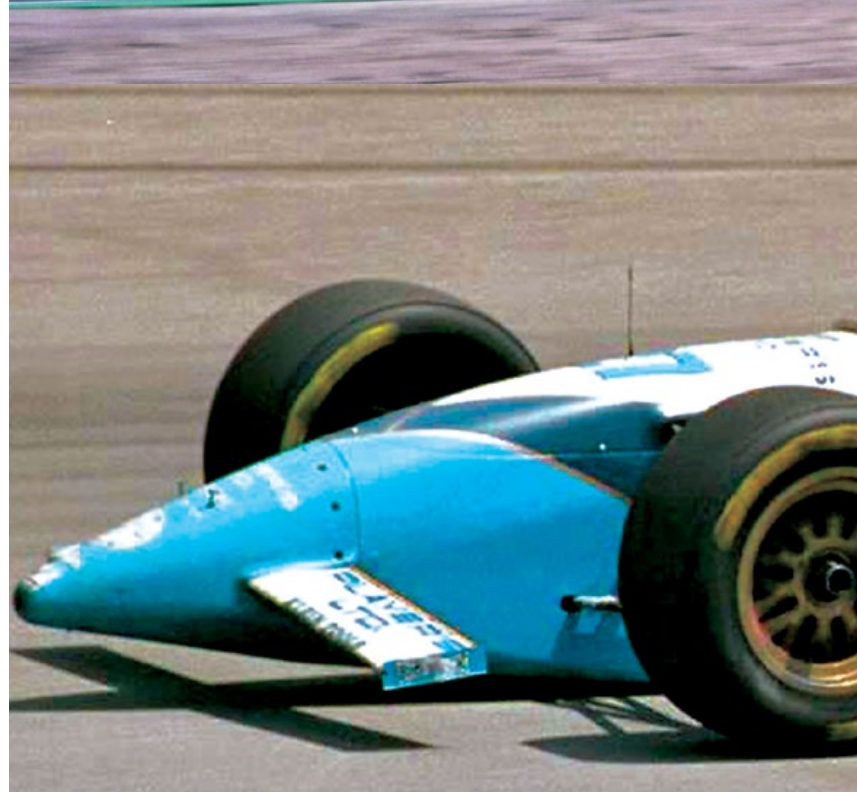
E allora, ancora una volta, buon viaggio, cari amici di lettura e compagni di nostalgia, accanto all'ineffabile Giorgio Terruzzi che in quel weekend a Silverstone 1977 c'era davvero, e all'immarcescibile Cesare De Agostini, che Gilles l'ha vissuto e raccontato come pochi.

E poi spazio a Brenda Vernor, deliziosa signora molto british all'ombra del Drake e grande amica dell'Aviatore, alla pari con Bruno Giacomelli che ne condivise gioie e confidenze, fino a Gianni Cancellieri, direttore di Autosprint che propiziò il debutto italiano di Villeneuve nel mondo della diaristica da rotoclaco, in veste di sincerissimo opinionista di se stesso, fino all'ultimo giorno di vita. Troverete pure lui, qui e ora.

Quindi, in crescendo rossiniano, doveroso spazio al carissimo, rissoso e irascibile Marcello Sabbatini, leggendario timoniere di questo settimanale quindi inventore e propagatore della Febbre Villeneuve, nonché, più avanti, a sensazioni e confidenze del figlio Jacques, a un'intervista d'antan di Nigel Roebuck e ai contributi esperienziali di Mauro Forghieri, il tecnico che lo conobbe più di tutti, e del compianto Chris Amon, pilota, co-scopritore del talento del Quebec e trait d'union tra il canadese e la Ferrari, nella seconda parte di quell'infuocato 1977.

Il tutto corredato da immagini e emozioni delle imprese del mito, quasi fossimo all'interno di un docu-film di carta, pronto a animarsi le dita di chi lo sfoglia, carezzato e additivato dai vostri stessi ricordi.

Perché Gilles Villeneuve non è solo pilota simbolo di fine Anni '70, ma resta ultimo eroe di un automobilismo duro e purissimo, filosoficamente proteso al concetto di limite indipendentemente da dollari e allori, quale emblema mai rinnegato di una Formula Uno che sa essere scuola di umanità e coraggio, che va a cercare la paura per dominarla, la fatica per trionfarne, la difficoltà per vincerla.





# Cabala

## quasi magica

STRANI E INCREDIBILI INCROCI DEL DESTINO CHE ACCOMUNANO JACQUES E GILLES FIN DAL DEBUTTO IN F.1

Così diversi e distanti come filosofie di vita, Gilles e il figlio Jacques restano accomunati, nelle loro storie di piloti, da piccole sorprendenti coincidenze apparentemente senza significato, ma non prive di fascino, per chi ama scovare dei segnali precisi nelle bizzarrie del caso.

Delle schegge balenanti che, quasi fossero specchietti sapientemente usati, inviano messaggi che fanno un po' sorprendere e pensare.

Sia Gilles che Jacques, vivono una determinante esperienza in F. Atlantic. E proprio in F. Atlantic entrambi vincono la loro prima gara negli Stati Uniti, quella che li lancia, sullo stesso circuito, ossia Road Atlanta, a 18 anni di distanza ('75-'93). Padre e figlio portano sulla tuta le insegne della Players, nota marca di sigarette.

In seguito le carriere prendono vie diverse. Gilles va in F.1, mentre Jacques si dà alla Indycar. E, guarda caso, nella prima stagione completa in F.1 (anno 1978) Gilles porta stampigliato sul muso il numero 12, lo stesso di Jacques alla sua prima annata in F. Indy (anno 1994). Andiamo avanti. All'inizio del 1995 la Indycar assegna a sorteggio i numeri e a Jacques Villeneuve tocca incredibilmente il leggendario «ventisette», lo stesso contrassegno che suo padre nel 1981, l'anno dei trionfi strappacuore a Monaco e a Jarama, e nel 1982, quando la storia del canadese volante si chiude con l'esaltante cavalcata del Gp di San Marino, la polemica con il compagno di squadra Pironi e il tragico schianto a Zolder.

E proprio con quel magico «ventisette», Jacques sbanca, sempre durante il 1995, la 500 Miglia di Indianapolis e si aggiudica il campionato di F. Indycar.

E, udite udite, entrambi percorrono i primi chilometri al volante di una F.1 sullo stesso circuito: accade a Silverstone, in Inghilterra. Gilles nel luglio '77 con una McLaren, Jacques nell'agosto '95 con una Williams. E che dire della «maledizione giapponese»? A fine '77 Gilles debutta in Ferrari e, in ottobre, al Gp del Giappone (il suo secondo in Rosso) si tocca con Peterson e vola tra il pubblico. Un incidente agghiacciante che provoca la morte di due spettatori. Anno 1996, di nuovo in ottobre. Jacques disputa per la prima volta il Gp del Giappone e si gioca il mondiale con Hill, ma al 37° giro la ruota posteriore destra si stacca e oltrepassa la prima rete di protezione. Il pneumatico sembra destinato a finire tra il pubblico, ma viene fermato dall'ultimo tratto di rete posto a protezione della folla. Un piccolo miracolo, ma il mondiale è perso. E siamo alla cronaca dell'apoteosi iridata di Jacques, nel 1997, il culmine della sua carriera. In Spagna Gilles coglie nel 1981 l'ultima vittoria della sua carriera in F.1, in un epico Gp in cui tra i primi cinque piloti si registra uno scarto di 1"24.

E proprio in Spagna, sedici anni dopo, stavolta nel Gp d'Europa a Jerez de la Frontera, Jacques conquista il titolo mondiale finendo al terzo posto.

Cosa dire? Tempo fa qualcuno ha scritto che il caso non esiste: definiamo caso un ordine, una logica misteriosamente lucida e precisa che non riusciamo a comprendere del tutto, ma solo a intuire.

Forse stavolta è davvero così.

### Ricorrenze stupefacenti

Nella prima stagione completa in F.1, cioè nel 1978, Gilles, a lato, ha il numero 12 come Jacques nell'annata iniziale in Indycar, nel 1994. L'anno dopo il figlio vince la Indy 500, al centro, sfoggiando il mitico 27 tipico del padre, in alto, nel 1981 in occasione dei trionfi strappacuore a Montecarlo e Jarama

## LA PRIMA VOLTA IN F.1



### *Sconosciuto stupisce in Inghilterra*

Silverstone 16 luglio 1977: lo sconosciuto Gilles Villeneuve, che ha stupito tutti nelle prove libere, si fa subito notare sulla McLaren M23. Dopo aver fatto segnare il nono tempo in qualifica concluderà 11° col motore sbrindellato ma la certezza di aver lasciato il segno al debutto in F.1



# Oh, **Gilles!**

GP SILVERSTONE 1977 AL VIA  
C'È UN PICCOLETTO CON UNA TUTA DI UN  
COLORE TRA L'ARANCIO E IL SALMONE, UNA  
TUTA DA ORFANELLO. SÌ, PERÒ, CHE RITMO  
E SOPRATTUTTO CHE PIEDE...

di **GIORGIO TERRUZZI**





”

*Guidava una McLaren, cominciò a tirare a controsterzare sin dai primi giri. Non smise mai, sino alla fine, lungo un destino intensissimo e cattivo*

”

O h, Gilles! Ogni volta una emozione. Il volto di un bambino che gioca, che rompe, esagera, fa dei danni. Un discolo divertito e divertente ma anche preoccupante. Perché con lui, beh, era questione di presentimenti, ciclici e fondi come spaventi. Un figlio meraviglioso e a rischio. Un colpo di vento sulla passione sua e nostra, una magnifica, tragica, indimenticabile avventura.

Per una volta, mi permetto la prima persona singolare perché ero fresco pure io quando lo incontrai per la prima volta nei giorni della sua prima Formula Uno. Silverstone il posto, anno 1977. Anni, i suoi, 27, anche se diceva 25: aveva camuffato la propria anagrafe, da solo e per scherzo, ovviamente. Anni, i miei, 19, benedetti da Ercole Colombo, il grande fotografo della F.1, che mi aveva preso su come "muletto". Silverstone dunque, che fu un colpo di teatro perché l'attenzione era presa tutta, all'inizio, dal debutto del motore turbo sulle Renault gialle per poi virare verso quel piccoletto con una tuta di un colore tra l'arancio e il salmone, una tuta da orfanello. Sì, però, che ritmo, che piede! Guidava una McLaren, cominciò a tirare, a controsterzare sin dai primi giri. Non smise mai, sino alla fine, lungo un destino breve, intensissimo e cattivo. Ricordo di essere andato ai box per capire chi fosse quel pilota dal casco rosso e blu che avevo inquadrato con la Canon in pista. Finimmo per scontrarci, lui che usciva, io che vagavo come un bamba. Sbam. Sorrise, gli chiesi quattro balle, imbarazzato, rispose con quell'espressione che imparammo tutti a conoscere in tempi brevissimi. Aveva fretta, Gilles, una fretta del diavolo.

Curiosamente ero presente anche il giorno del suo debutto con la Ferrari. Pochi mesi dopo, a Mosport, Canada. Anche lì, attenzione inchiodata altrove. Su Niki Lauda che aveva appena vinto il suo secondo Mondiale con la Ferrari, che aveva litigato forte con il Commendatore, che aveva mollato tutto, via, "fanculo", scaricando la sua rabbia sul vecchio. Che poi era il Grande Vecchio per me, guai. Niki, disertore in compagnia della bellissima Marlene, dopo un viaggio in auto che ci portò in Canada da Watkins Glenn, passando per le cascate del Niagara. Ferrari aveva licenziato Ermanno Cuoghi, il capomeccanico di Niki, erano ore di trambusto e tensione ed ero troppo giovane per orientarmi davvero. Mentre Gilles, con giubba di daino, con Joann materna e attenta come è sempre stata, osservava quella scena con una curiosa timidezza. Preso, ingaggiato, al posto di Lauda. Un debutto anticipato. Un signore nessuno per il numero uno. Cominciò a girare, con Reutemann a fare da chiocciola ombrosa. Cominciò a tirare, ovviamente pure lì. In prova e in gara. Testacoda, ripartenza brusca all'eccesso, rottura di un semiasse, mi pare. Stop. Niente a confronto con quanto sarebbe accaduto poco tempo dopo, Giappone. Contatto con la Tyrrell di Peterson, forse il pilota che ammirava di più, decollo, due spettatori uccisi. Si trovavano in una zona proibita, certo, ma insomma...

Dunque, un volo per cominciare, un volo per chiudere, in Belgio, cinque anni dopo, 8 maggio 1982. In mezzo, beh, un'iradiddio. Le contestazioni per il suo ingaggio, le prodezze continue che tanto conquistavano i tifosi, come se fosse l'unico, ma sì, proprio lui, capace di regalarci una sequenza di azzardi da urlo, emozione, affezione. La prima vittoria, in Canada, 1978, quella magnifica stagione sopra una Ferrari orribile, 1979, con Jody Scheckter campione del mondo e lui secondo, disciplinato e fedele al suo compagno, che poi divenne un





”

*Gilles?*

*Un pezzo unico,  
un regalo per  
l'intera F.1,  
per lo sport,  
per le anime  
romantiche  
che amano  
le corse, così  
simili alla sua*

”

***Quella tuta  
dai colori  
improbabili***

Con una tuta dai colori improbabili, Gilles Villeneuve si presenta a Silverstone pronto a sfruttare la grande occasione: il mondo della F.1 si accorge subito di avere a che fare con un pilota dal piede destro pesantissimo

# *Così nasce l'Aviatore*





amico vero, la persona che più aiutò Joann, Jacques e Melanie quando Gilles era volato via. «La miglior squadra mai avuta» ripete ancora oggi Mauro Forghieri. Una festa monzese simile ad una festa di piazza. Doppietta rossa, un doppio timbro sul campionato. Jody che correva per conquistare il mondo; Gilles che correva per conquistare un record al giro. L'attitudine, sempre identica, la stessa che lo aveva portato ad attraversare la neve e la miseria quando era poco più di un ragazzino, che lo aveva sbattuto in prima pagina a tempo pieno perché le vittorie, poche in fondo, 6 in tutto più una Corsa dei Campioni non valida per il Mondiale, contavano quanto le sconfitte, sempre clamorose, sempre corredate da un numero da bacheca e memoria. Febbre Villeneuve, altroché. Rilanciata da vere imprese perfette, due vittorie, le prime della Ferrari turbo, 1981. Montecarlo e Spagna. Tutti dietro, furiosamente, mentre lui si divertiva a sguazzare in un limite solo suo. Non solo: record del mondo da Montecarlo, dove aveva preso casa, una villetta curiosa, addossata alla roccia, a Maranello. Sciambola in elicottero, con Scheckter e Patrick Tambay, i suoi amici più veri, terrorizzati e furibondi; eccessi da motoscafo, un Abbate sul quale aveva montato non so quale motore da jumbo jet, un frastuono da scuotere l'intero Principato.

Dopo il debutto a Silverstone in luglio, Gilles approda alla Ferrari per sostituire Lauda. Corre a Mosport con la Rossa e poi in Giappone dove è protagonista di un gran volo nel quale perdono la vita due spettatori

Preso da una furia intima, da un gioco che gli piaceva da matti. Ma anche tenero e leale, disposto ad assumersi ogni responsabilità, ad ammettere che non ce la faceva, proprio no, a fare troppi calcoli, che gli interessava essere veloce, il più veloce, sui cento chilometri come sui quattro centimetri.

Abbastanza per sfiorare persino i sentimenti profondi di Ferrari, con il quale era in collegamento misterioso, intimo, segreto

come sono segreti gli anfratti delle nostre umanità. Gilles? Un pezzo unico, un regalo per l'intera Formula Uno, per lo sport, per le anime romantiche che amano le corse, così simili alla sua. Caro, infatti, con una stanza fissa, prenotata a suo nome, nel cuore di chi guardava attonito, ammirato. "Non avrebbe mai vinto un campionato mondiale". La frase è un ritornello. Non so se sia da prendere per buona. Perché sono convinto che nel 1982 avrebbe potuto e saputo vincere, proprio lui, smentendo persino una parte di se stesso.

A morire cominciò 14 giorni prima. Cominciò a Imola, quando Pironi, che aveva preso il posto di Scheckter, lo tradì, lo superò mentre Gilles pensava a giocare, mentre la Ferrari esponeva un cartello che indicava di giocare, sì, ma sino a un certo punto. Un affronto che lo rese pazzo di amarezza e rabbia, che lo scaraventò a Zolder, incapace di ascoltare un consiglio, di fare attenzione ai segni cattivi di un qualche diavolo determinato. Non avrebbe più potuto migliorare in prova, non avrebbe potuto superare Pironi. L'incidente? Beh, non serve nemmeno descriverlo una ennesima volta, fa male a basta. La scena: assurda e maestosa nella sua tragicità. Fine. Mentre il suo viso da teppa, da bimbo, si incollava agli occhi, ai sentimenti di ciascuno di noi. Fine. Per sempre. Presente all'infinito, come un dolore, come un'allegria, come una cicatrice fresca. La tocchi e senti, i nervi reagiscono, indicano, portano. A lui, ai suoi regali teneri e feroci; meravigliosi e commoventi.



*Gli occhi  
del predatore*

Lo sguardo  
concentrato,  
volitivo, senza  
paura. Pronto a  
tutto ma nel  
rispetto delle  
regole. Questo era  
Gilles Villeneuve

# Come nasce una **stella**

LA GENESI SORPRENDENTE E SOFFERTA  
DI UN QUIETO SCONOSCIUTO CHE SI FA ASTRO  
CONTANDO SOLO SU SE STESSO, PER STREGARE  
ENZO FERRARI E POI TUTTO IL MOTORSPORT

di **CESARE DE AGOSTINI**

Un profilo non si è mai cancellato dal nostro orizzonte; un volto non ha mai smesso di raggiungerci; un coraggio raro non ha mai finito di sbalordire. Ferrari stesso ne fu contagiato e lo paragonò a quello che Tazio Nuvolari esibiva in gara: "disumano". Gilles Villeneuve, a 35 anni dal suo "planetario" addio, non è una serie di ricordi, non è una memoria a radici lunghe. Non è nemmeno una serie di fotografie e di articoli, di filmati e di libri. È un quadro dipinto con i colori più estenuati ma anche più violenti offerti dalla tavolozza dell'automobilismo. È pure un perfetto protagonista a disposizione di un Wagner redivivo, pronto a comporre una più furente "Walkiria". Gilles continua a essere qualcosa di diverso da un pilota, da un asso che solca tutta la vita con un volante in mano. Una generazione se ne è andata, un'altra sta per sostituirla. Ma pare che un'eco, un Gilles... Gilles...Gilles... continui a rimbalzare sulla foglia d'acero, rossa in campo bianco, il simbolo della sua patria. Scomparve ai vivi l'8 maggio 1982, dopo 7 ore di agonia. Non proprio un'agonia ma una immobilità che aspettava l'ultimo, definitivo respiro, subito seguito da una valanga di messaggi, di sfoghi in lacrime, di abbracci impossibili, di palpiti indisordinati. Fu una sorta di ipnosi collettiva e senza tempo. Folgorante nelle partenze, strategico sul bagnato, folle nelle acrobazie, impermeabile alle critiche che gli gocciolavano addosso. Inamovibile nei momenti più difficili, disciplinato e onesto con i compagni di squadra e con gli avversari. Andava a dormire con le partenze e si alzava con i controsterzi. Ecco perché le gare erano giorni centrali che



”

*Non mi è ancora chiaro perché la Ferrari cerchi proprio me, in ogni caso io sono qui, pronto a dare il mio meglio!*

”

lo vedevano guidare da fuori e da dentro sé stesso, cioè oltre ogni limite. Vinse poco, ma era il prezzo da pagare per diventare Villeneuve. Dicono che ogni uomo abbia il diritto di essere giudicato sulla base dei suoi momenti migliori. E così è anche per lui. Arrivò dal Canada con un compito a prima vista impossibile: diventare il più credibile e il più insistente pedinatore non solo della saga ma anche della leggenda di Tazio Nuvolari. Le leggende sono difficili, pericolose e tormentate. Nascono a fatica tra le incomprensioni e i giochi del destino. Gilles ne fu investito, tanto da realizzare le prime pagine dell'albo d'oro dei suoi Gran Premi con una serie di righe nere invece che lucenti.

## **Dai ghiacci alla snowmobile dalla F. Atlantic alla F.1**

Aveva affrontato la F.1 un po' in sordina, dopo un'imprevista anomalia: non eccelse con i kart ma con la snowmobile, veloce slitta a motore, sport motoristico tipicamente canadese. Passò quindi alle 4 ruote, imponendosi per 2 volte nel campionato canadese di Formula Atlantic. Ce n'era abbastanza per provarlo nella massima categoria, la F.1. Teddy Mayer lo infilò nell'abitacolo di una McLaren, schierandolo al Gp di Gran Bretagna, a Silverstone. C'erano tutti, Lauda, Hunt, Fittipaldi, Regazzoni, tutti i migliori impegnati nel mondiale. Non tempo in prova, 11° all'arrivo. Simultaneamente, per destino, si chiusero le porte della McLaren (grande errore di Teddy Mayer) e si aprirono quelle della Ferrari. L'arrivo di Gilles a Maranello avvenne a fine agosto 1977. L'avventura di Niki Lauda era già terminata con un divorzio aspro e privo di fair play. Il Grande Vecchio doveva quindi rimpiazzarlo, ma non con un affermatissimo pilota a 4 stelle. Ne bastavano una o due per dimostrare l'eccellenza delle sue macchine, le migliori per fare un campione. Sotto gli occhi del "solitario di Maranello", come lo definì il grande giornalista Gianni Brera, una lista di nomi. Ogni nome un'analisi, una stima. Al primo posto di questa lista, o all'ultimo non importa, spiccavano nome e cognome di un asso dei ghiacci, appunto. Il sostituto di Lauda sarà lui, Gilles Villeneuve. A diretto contatto con il Drake in quel periodo, c'era il professor Ennio Mortara, mantovano, inglese e francese correnti. «*Mi chiami questo numero in Canada. Le risponderà un certo Villeneuve, gli chiedo se è disposto a correre per me*». Mortara ha sempre ricordato perfettamente le parole di quella telefonata degna di entrare nella storia automobilistica...

«*Parlo con Gilles Villeneuve?*».

«*Sono io*».

«*Il signor Ferrari mi ha incaricato di chiederle se vuol correre per lui*».

«*What did you say?*» che cosa hai detto? Gilles non credeva a quello che aveva appena sentito. «*Non ha capito, preferisce che parli in francese?*». Non era questione di lingua, aveva capito benissimo. Ma era rimasto sbalordito. Certamente era disposto a correre per Ferrari.

«*Parta subito*».

Malpensa ore 14. Mortara, assieme a un meccanico della Ferrari nel ruolo di autista, aveva raggiunto l'aeroporto milanese con una Fiat 131 bianca e con una foto di Gilles ritagliata da una rivista. Immagine troppo piccola per farsi un'esatta idea del personaggio. Stava chiedendo notizia del volo da Toronto all'ufficio informazioni, quando alla

### **Il grande valore della famiglia**

Gilles, fissato dal fotografo in un'espressione molto intensa, e la moglie Joann in compagnia dei figli Jacques e Melanie



sua destra un ragazzo piuttosto piccolo, magro, con una semplice sacca a tracolla, s'informò sulla possibilità di telefonare a Milano. Parlava in francese. Era Villeneuve.

## Il coraggio di chiedere a Ferrari un anticipo

Salirono sulla 131, Gilles chiese quanti erano i chilometri per arrivare a Modena, quindi si mise a dormire. Si svegliò a metà strada. Era un tipo taciturno, quasi annoiato che si interessava distrattamente del paesaggio e del tempo. Fu subito ricevuto nella vecchia sede della Scuderia, in via Trento e Trieste, a Modena. Quanto voleva per essere felice? Felice? Ferrari cominciò proprio così. Mortara tradusse quell'aggettivo con "happy", mentre il Commendatore scrutava per capire qualcosa di quel talento che gli era davanti, tanto raccomandato. Un bravo, gli avevano detto, un bravissimo. Calmo, con il livello di emozione a zero, conscio di non aver nulla, solo sé stesso, Gilles ebbe il primo lampo di coraggio: chiese se poteva avere un anticipo. «*Gli dica che di solito non faccio queste cose ma per lui si farà un'eccezione*». Con una tuta di uno strano colore tra il rosa e l'arancione stinti, cominciò a provare sulla pista di Fiorano. Non aveva una grande esperienza, lo si capiva. Ma si capiva pure che era abituato alle alte velocità e che era totalmente aperto al rischio. Cominciò a crescere sotto il battito cadenzato del suo cuore, dei suoi nervi e della costante sicurezza in se stesso.

## Urti, voli, uscite e semiassi sgretolati

All'inizio il Cavallino si comportò come un toro che scalcia per liberarsi dell'uomo in sella. Giappone, Brasile, Long Beach e Montecarlo: non furono 4 corse, ma 4 rodei. Al Fuji, terza gara in F.1 e seconda con la Ferrari, Villeneuve uscì di pista dopo una collisione con la Tyrrell di Ronnie Peterson. Uno svedese che gli si piantava davanti con la solidità di un muro. Gilles si rovesciò in aria. E così, sempre in aria e sempre rovesciato, planò in una zona del circuito vietata e tuttavia occupata. Due morti. Era il 23 ottobre 1977. Ritornato in Europa, dichiarò di non sentirsi responsabile. E tirò dritto, privo di ripensamenti. In Brasile, tre mesi dopo, altra collisione. Ancora Peterson il coprotagonista. Nessuna vittima, nessun ferito. L'agenda era aperta sulla pagina del 29 gennaio 1978. Quarta gara del mondiale, Long Beach attendeva uomini e macchine, proponendo un tracciato da città, da respiro corto, da leva del cambio sempre in mano. Arrivò anche Villeneuve. Viso normale, nessuna preoccupazione in fondo agli occhi, gesti consueti mentre i sussurri dei box lo davano quasi per "disarcionato". Rilasciò interviste avide e poco fraterne, senza un'incrinatura di voce, senza un impaccio. Gran conoscitore della tecnica di guida richiesta da simili tracciati, non

### *Quegli errori terribili ma dolcissimi*

La verità è che dopo ciascun errore Villeneuve vedeva crescere la fiducia del Drake e l'amore dei tantissimi tifosi







”

*Non sono riuscito a evitare*

*la Shadow di Clay Regazzoni, forse perché in quel punto c'era più gomma mista a olio*

”

ebbe alcuna indecisione, s'insediò in testa e qui rimase. Aveva cominciato a premere su un misterioso acceleratore di cui pochi erano a conoscenza. Ma guarda Gilles! Però, quel Villeneuve! Qualche frase controcorrente cominciava a sorgere qua e là non lontano dall'asfalto, sulle tribune e anche nei box. Un velo di sbalordimento coprì 37 giri. In un Gp ogni minuto è nuovo, ogni secondo può rovesciare la situazione, ogni istante può radere al suolo certezze, curiosità e anche meraviglie. 38esima tornata, terza eclisse: arriva sulla coda di Clay Regazzoni, fatto retrocedere incredibilmente dalla Ferrari alla Shadow. All'entrata di una variante artificiale e angusta, Gilles non attende e tenta l'immediato doppiaggio. Ma il vecchio Clay (più anziano di età, 11 anni, e di esperienza, sette) non lo favorisce. Si ripete il copione, con l'urto e con la coda della Ferrari che appare sospesa in aria, immobile, per qualche frazione di secondo. Ritiro, gara gettata, soprannome inevitabile e già pronto: l'aviatore. Era il 2 aprile 1978.

## Il crash con Regazzoni? «Non sarei Villeneuve!»

Si domandarono: perché aveva cercato l'incidente? Perché non cercò di raggiungere semplicemente il traguardo? «*Non sarei Villeneuve!*» rispose da lontano. E sorrise sottolineando che Regazzoni aveva anticipato la frenata e il tamponamento era stato inevitabile. «*Non sono riuscito a evitarlo, forse anche perché in quel punto c'era più gomma mista a olio*». Rischiò di far meraviglia l'iscrizione al Gp di Monaco. Voleva dire che a Maranello avevano ancora pazienza. Dopo aver dichiarato che il tracciato gli sembrava «*un bel circuito di montagna con una città intorno*», Gilles cominciò le prove, scoprendosi capace di percorrere il famoso tunnel, a tavoletta. Exploit difficile, niente di meno di un passaggio da scalata di sesto grado.

## «L'una tantum e la scelta di recupero»

Al 63° giro, poco prima di sbucare dalla galleria, la Ferrari n° 12 cominciò a puntare verso sinistra. Nessuna correzione fu sufficiente, una delle più preziose macchine del mondo finì per strisciare violentemente contro il guard rail. Quando si fermò, poteva solo essere ritirata. Mario Poltronieri, commentando in televisione, si lasciò sfuggire: «*Ma allora è un vizio!*». La colpa era di una gomma che piano piano stava cedendo, ma nessuno lo sospettava. Prendere di mira Villeneuve era facile, immediato e molto giornalistico. Su un settimanale spiccò questa frase: «*Enzo Ferrari deve farsi un regalo di credibilità. E se necessario paghi l'una tantum al suo orgoglio per la scelta di recupero*». Come dire: signor Ferrari, abbandoni Villeneuve e si penta di quella scellerata assunzione; si tolga quegli eterni occhiali da sole e mostri i suoi occhi finalmente indifesi e senza più orgoglio. Franco Lini, per trent'anni prestigioso cronista di Gp, con una sosta di due anni come direttore sportivo a Maranello, entrò a gamba tesa nella polemica: «*Vedrete - scrisse senza paura di comprometersi - vedrete che cosa farà Villeneuve nel prossimo futuro*».

### Una nuova divinità del volante

Gilles Villeneuve sembra fare il verso a Tazio Nuvolari quando restò col volante in mano. Il mito del mantovano Volante resta una direttrice per interpretare e inquadrare l'eccezionalità delle imprese del canadese, alla luce della mitografia su "Nivola"



Labatt

Stille  
Villavic  
AGP

SIMPSON

PIAGGIO

vespa

CERAMICHE  
PIEMME

Agip

CERAMICHE  
PIEMME

NICOBAZZI

SMEG

AVON

AVON

AVON

## Ferrari alzò la voce e Gilles rimase

Il canadese sottile, minuto, testardo che aveva procurato danni, sicuramente perplessità e forse pentimento, sembrava essere giunto al capolinea. Ma nell'incertezza generale, lo stesso Drake alzò la voce: *«Villeneuve l'ho assunto per i talenti che ha e che mi sono stati segnalati. È ancora presto per dare un giudizio su di lui. È stato sfortunato, ma credo che abbia le qualità per crescere»*. E Gilles rimase.

Non doveva risorgere ma sorgere. Lo fece l'8 ottobre 1978 tra i ghiacci, le nevi e i sottozero del suo Paese. Quel giorno si rese conto non solo che la vittoria è una sfida raccolta e un sogno realizzato, ma anche una beatitudine assaporata. Ferrari e Villeneuve giunsero a capirsi in breve tempo. Il pilota parlava con il suo curioso francese, in mezzo al quale ogni tanto inseriva qualche parola di italiano. Il costruttore l'ascoltava con la sua speciale attenzione, condita di severità ma anche di arguzia. Gilles cominciava a capire e a sorridere.

Nessuno aveva un rapporto simile con il Drake, capo indiscusso. Una volta Carlos Reutemann, piuttosto nervoso, non si decideva ad entrare nell'ufficio del Grande Vecchio. Arrivò Gilles, tranquillo bussò, mise dentro la testa, salutò, entrò e rimase.

## Digione 1 luglio 1979 è "Febbre Villeneuve"

Gran Premio di Francia a Digione, 1 luglio 1979. La leggenda si svegliò presto quel mattino e subito cominciò a aleggiare sul circuito alla ricerca di qualcuno in grado di accoglierla e di non deluderla. Scelse Gilles, quel pilota che aveva il viso di un giovanotto appena appena cresciuto. Quasi un passerotto, ma con l'incredibile capacità, alla guida, di trasformarsi in tigre. Ecco duellare con una delle due Renault, bianche, gialle e turbocompresse. La guidava René Arnoux. Il compagno di squadra, Jean Pierre Jabouille era davanti lanciato verso la vittoria. Si duellava dunque per il 2° posto. L'interesse avrebbe dovuto essere tutto tecnico. Per la prima volta una macchina col turbo stava dimostrando netta superiorità sul tradizionale motore aspirato. Il particolare di grande rilievo meccanico perse d'interesse e lasciò il passo all'elemento umano dal quale non si può prescindere. Mentre i giri passavano, dal fondo del rettilineo comparvero la rossa e la bianco-gialla. Gilles e René. Fu allora, alla frenata prima della curva, che la gomma anteriore destra si bloccò e esplose in una fumata da fuoco artificiale. Così per uno due tre giri. Spettacolo inedito e eccitante perché non era la macchina a emergere ma l'uomo. L'uomo un po' guerriero, un po' eroe, un po' ribelle, un po' artista, capace di dare ai suoi fans non solo il tifo ma anche la febbre. Nacque così "La febbre Villeneuve". Il campione Piero Taruffi, commentando in diretta televisiva, dichiarò: *«Ho ammirato Villeneuve soprattutto nelle traiettorie. Cercava di iscrivere le curve con raggio più lungo possibile. Aveva una guida tecnicamente migliore. Altra cosa ho ammirato in lui: il modo con il quale ha ovviato agli inconvenienti causatigli dai freni. Il punto decisivo era la frenata dopo il rettilineo. Proprio lì, lui è riuscito, in ma-*





niere direi formidabile, a passare Arnoux». Dai pioppi di Maranello, tanto cari a Gianni Brera, partirono poche parole: «Credo che la Ferrari abbia un gran pilota». Era la voce del Drake. Fu un riconoscimento, un'investitura, un' incoronazione?

## 1979, l'anno della lealtà e dell'amicizia

Il 1979 fu l'anno della lealtà, dell'amicizia e del patto d'acciaio tra lui e Jody Scheckter. Il sudafricano diventò campione del mondo con Gilles che stese una corsia di velluto rosso sotto i suoi passi. Gli lasciò vincere il titolo, concordò che l'anno dopo sarebbe toccato a lui. Ma nel 1980 la Ferrari era stata contagiata da un virus così potente che già qualificarla era un problema. Alla fine del mondiale, Gilles riuscì a entrare appena nella top ten dei piloti più forti del mondo. Cominciò la quarta caccia all'iride, esaltato dalla potenza della nuova Ferrari turbo. D'ora in avanti le sue prestazioni saranno una inesauribile fonte di energia emotiva. Era impossibile calcolare le tempeste neuroniche che via via si scatenavano nel suo cervello, mentre a Monaco piegava

### L'apoteosi di Digione poi i valori

Gilles, qui in scia al compagno di squadra Scheckter, seppe essere grande amico di Jody. Sopra, il canadese davanti a Arnoux, nella sfida di Digione 1979

le molto più maneggevoli Brabham e Williams di Piquet e Jones. Gilles era al volante di qualcosa che pareva un transatlantico impegnato in un laghetto di montagna. E non era nemmeno tanto facile esplodere in una superpartenza al Jarama (Spagna), finendo dopo 66 giri alla testa di un "trenino": Laffitte, Watson, Reutemann, De Angelis. Tutti in fila, a meno di un metro l'uno dall'altro, tentando tutti di pressarlo e indurlo all'errore. Finì il mondiale in settima posizione. Ma era considerato il migliore e tutte le squadre, le scuderie, le fabbriche gli avevano fatto offerte.

## Il leggero urto di un'incomprensione

È sempre possibile il leggero urto di un'incomprensione a 200 all'ora, che cancella per sempre un volto e una vita. Tutto cominciò con quell'urto, causato da un'incomprensione tra lui e Jochen Mass. Un urto seguito da un breve volo, come se fosse la passeggiata di un astronauta. Quindi macchina e uomo piombarono al suolo quasi volessero succhiare nuove energie dalla terra stessa. E furono di nuovo su e questa volta l'uomo si staccò dalla macchina assieme al sedili e alle cinture di sicurezza.

Quando atterrò i suoi capelli si confusero con l'erba e uno strano riflesso verde diventò il bluastro riverbero della fine che si avvicinava. Allora apparve chiaro che una vita al limite non è meno crudele di una perpetua sconfitta. Le reti di recinzione della pista di Fiorano si riempirono di fiori, di foto, di biglietti, di pagine di giornale attaccate in qualche modo alle maglie di ferro. Un triste incanto con qualcosa di orientale. Lo riportarono in Canada come un eroe planetario.

# Can Am

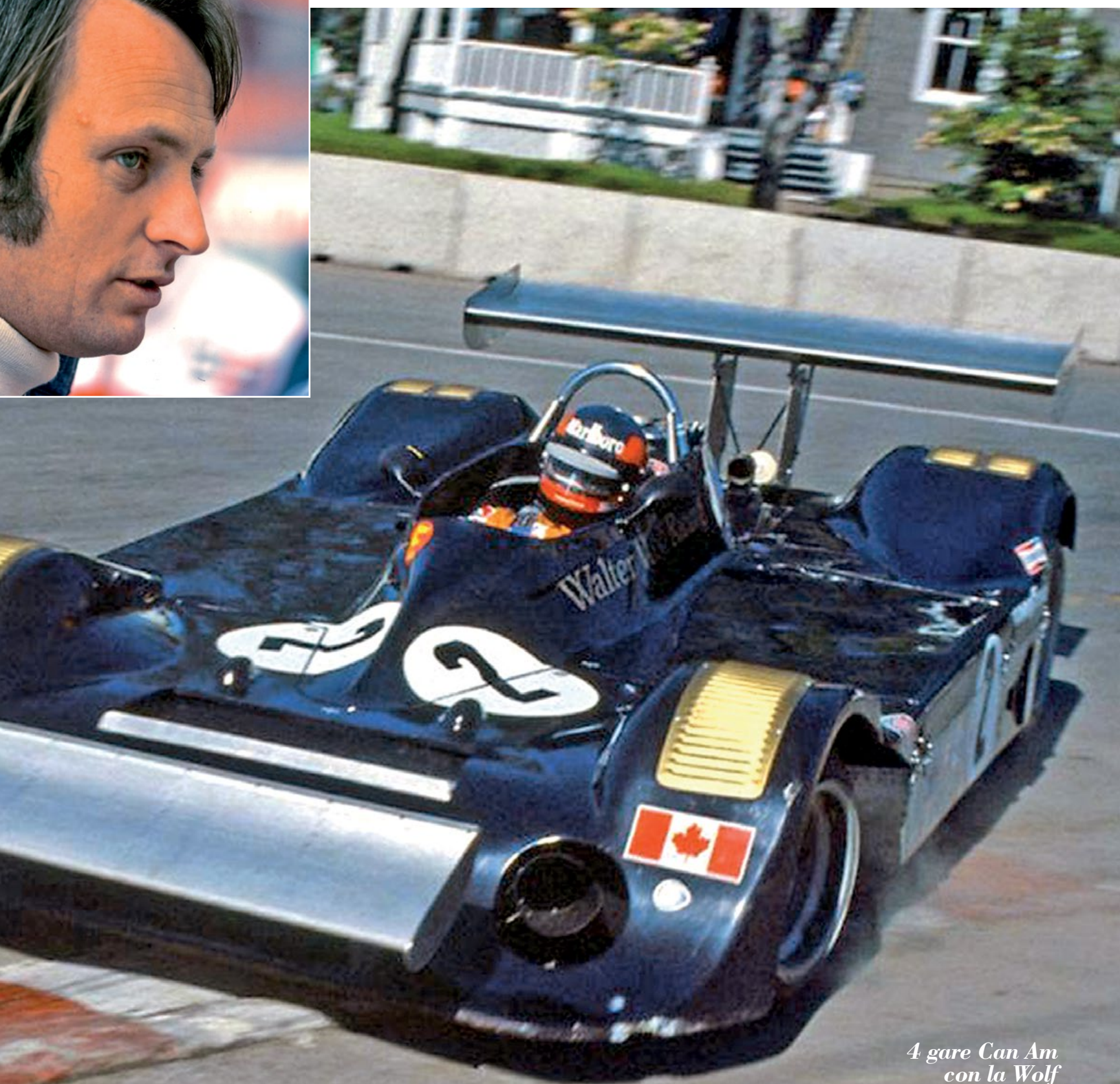
## che occasione!

«CI MISE POCO AD ANDARE A PODIO. MA QUELLO ERA UN PALCOSCENICO CHE GLI ANDAVA STRETTO. UN PILOTA SPECIALE...»

DI **MARIO DONNINI**

Qual'è la prima grande occasione che permette a Gilles Villeneuve di affacciarsi sul panorama internazionale? Anno 1977, campionato Can-Am. Il 34 Chris Amon corre per il team del miliardario austro-canadese Walter Wolf, ma dopo 18 anni di corse ne ha abbastanza. E si sta guardando attorno per cercare un sostituto. Ecco il ricordo di quel periodo fornito di prima mano dallo stesso Amon: «A fine 1976 firmai per Wolf perché la Can-Am era una serie breve. La Wolf-Dallara era la mia Talon ex F.5000 ricarrozata. Una monoposto sovrappeso, che spesso mandava in crisi di stress i freni. Oltre che pilota ero anche manager del team, lavoravo molto più di prima e quand'ero già stanco veniva anche il momento di calarmi nell'abitacolo. Eppure come prestazioni non andavamo male. Partimmo anche in prima fila, una volta. Ma a quel punto decisi di fare una scelta e preferii far assumere qualcun altro nel ruolo di pilota, per concentrarmi di più sul management». La soluzione tuttavia pare meno naturale e immediata di quanto auspicato e allora... «Fu così che misi gli occhi su un ragazzo che secondo me prometteva molto bene - spiega lo stesso Amon - un certo Gilles Villeneuve. Il canadese correva in F.Atlantic, alle volte nelle gare di supporto alla Can-Am in cui ero impegnato io. In una occasione lo vidi duellare stupendamente con Keke Rosberg, considerato pilota di sicuro talento, anche se non proprio giovanissimo. Io guardavo lo sconosciutissimo Gilles combattere senza timore reverenziale, fare cose spettacolari e sentivo crescere l'emozione». La soluzione, allora, diventa quasi scontata. «Beh - pensai - se c'è uno al quale posso cedere il mio abitacolo pensando di averlo messo in buone mani, quello è proprio Gilles Villeneuve. No, non mi sbagliavo. Malgrado i problemi della macchina, Gilles andò presto a podio, dimostrando di essere un pilota speciale, al quale il palcoscenico della Can-Am, in fondo, stava piuttosto stretto. Tanto che pochi mesi più tardi mi chiamarono da Maranello gli amici della Ferrari per chiedere una mia opinione sul possibile ingaggio di Gilles per la F.1. "Tranquilli, garantisco io", gli risposi. "Questo è l'uomo che fa per voi". Sapevo di non sbagliare».





#### *4 gare Can Am con la Wolf*

Nell'estate del 1977  
Gilles disputa 4 gare  
della serie Can Am  
con una Wolf Dallara  
WD1-Chevrolet  
Walter Wolf Racing si  
ritira in tre occasioni e  
chiude al terzo posto  
a Road America



***Fu subito  
un rapporto  
molto intenso***

Il rapporto tra Gilles e Mauro Forghieri fu subito molto intenso. L'ingegnere vide in azione il pilota canadese per la prima volta al Gp di Gran Bretagna 1977 quando debuttava sulla McLaren

# Fece innamorare il **Drake**

**MAURO FORGHIERI RACCONTA CHE COSA HA RAPPRESENTATO GILLES VILLENEUVE PER ENZO FERRARI E IL CAVALLINO**

di **MARIO DONNINI**

**S**e vuoi conoscere i segreti di un grande giocatore, devi parlare con l'allenatore della sua vita. Tale e quale l'ingegnere Mauro Forghieri fu per Gilles Villeneuve alla Ferrari, da fine '77 fino all'8 maggio 1982, il giorno della tragedia di Zolder. «*Incontrai per la prima volta Gilles al Gp di Gran Bretagna '77, quindi al suo debutto in F.1 - ricorda Forghieri - In Ferrari cominciammo ad avere problemi con Lauda che voleva più soldi, perché si era fatto l'aereo e aveva una donna nuova. Quella vecchia l'aveva lasciata e dico sfortunatamente, perché era d'ottima famiglia. Beh, fatto sta che vidi un tale che debuttava con la terza McLaren e andava forte davvero. Chiesi: "Ma chi è 'sto tappettino?" Mi risposero che era uno che veniva dal Canada. Motoslitte, Can-Am, F.Atlantic e robe del genere. Uno con un gran senso della vettura, ma nessuna esperienza vera. Tornai a casa e riferii la cosa a Enzo Ferrari: "Uno così le piacerebbe, perché ricorda i piloti del passato"-aggiunsi». Nel frattempo, però, accadono cose importanti: «*Vinciamo il Gp d'Olanda solo perché il sabato sera in roulotte riempio di urla il capo della Goodyear e mi faccio assegnare l'unico treno buono di gomme in circolazione. Lo minaccio, faccio il diavolo a quattro e alla fine "rubo" le gomme alla Lotus e Lauda vince la corsa battendo Lafite. Per il titolo è quasi fatta. Finita la festa, chiedo a Niki: "Ehi, è vero che vai alla Brabham? Dai, dimmelo". Lui risponde: "Mauro, no. Te lo giuro". Siccome Niki ha scritto tante cose su di me, ora ne dico una su**



”

*Gilles venne a Modena e si presentò spontaneo e innocente.*

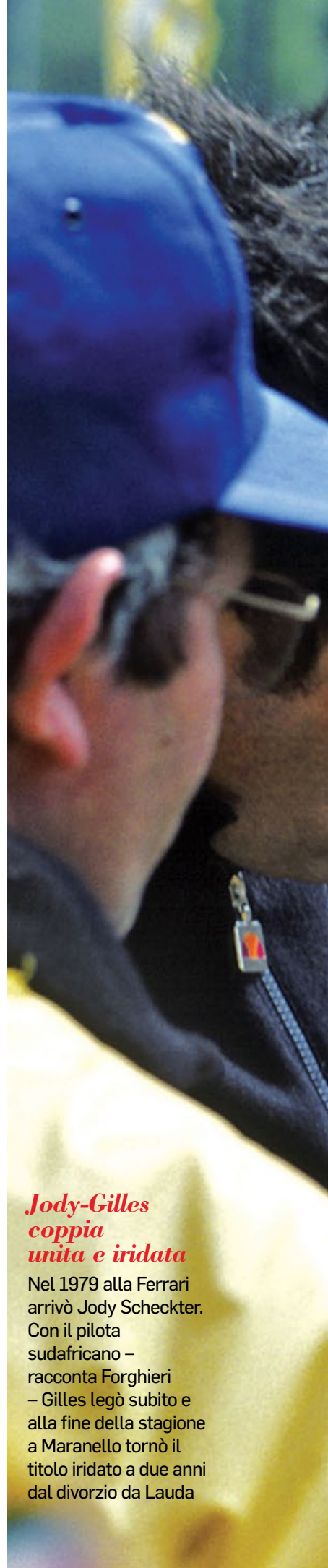
*A Enzo Ferrari piacque subito molto*

”

di lui: insomma, il giorno dopo apprendo che Niki ha spergiurato. Aveva già firmato per Ecclestone nel weekend di Zandvoort. Ecco, Gilles in Ferrari nasce lì». Con quale approccio? «Venne a Modena e si presentò spontaneo, innocente. A Enzo Ferrari piacque molto». I primi giri di Gilles furono traumatici per Forghieri: «Frenava ovunque, impostava male le curve, mangiava i freni. Fece due gare e volò in Giappone toccandosi con Peterson. Un inizio da brivido». Poi venne l'inverno e Gilles fu messo sotto torchio. «A Fiorano imparò a guidare. Dopo le prove lui passava ore a leggere le striscioline di carta del nostro calcolatore, che riportava con 58 cellule tempi intermedi ogni 15 metri e li confrontava col giro ideale del record della pista. Una sorta di telemetria embrionale. Divenne un pilota diverso, infinitamente più consapevole». Fu quello il modo di domare il purosangue Gilles e... «Nel '78 alla seconda gara con i radiali Michelin, a Rio, Reutemann vinse. Eravamo sulla strada buona. Ma poi le minigonne della Lotus proiettarono alle stelle Andretti e ci fu poco da fare, anche se la T3 andava più che bene. Gilles in macchina ci metteva l'anima, ma era incapace di controllare se stesso in funzione campionato. Lui voleva correre. Correva sempre. Gli dava piacere fisico farlo. Ovunque, comunque. Lo chiamavamo e lui arrivava da Montecarlo, ma non si fermava subito, no. Prima faceva tre testacoda. Ecco, era fatto così. Lo ricordo dopo le qualifiche di Anderstorp '78. Eravamo in macchina io e lui. Per arrivare all'albergo dovevamo attraversare un bosco di betulle e lui inscenò una sorta di prova speciale di un rally: sempre in controsterzo a 180 km/h. Io avevo una fifa boia mentre lui sorrideva: "Non ti basta rischiare la pelle in pista?" - gli urlai, ma lui continuava a sorridere: "Io sono così" - mi rispose. Fino a che la piantò, perché minacciai di staccargli le chiavi dal quadro».

A fine '78 arriva la vittoria scacciacrasi in Canada e poi in chiave '79 ecco Scheckter: «Legarono subito, lui e Jody. E la T4 era una macchina al top. Allora presi da parte Gilles e gli dissi: "Con questa macchina vinceremo. A un certo punto della stagione uno di voi due dovrà fare un passo indietro". "Se toccherà a me, no problem. Lo farò" - mi rispose. Venne il giorno di Digione, con la lotta da leggenda con Arnoux. Io ai box avevo i sudori freddi: guardavo Gilles e pensavo: "Questo è matto". Giunse secondo e batté Arnoux. Di Jabouille vincitore non fregava più niente a nessuno, quelli della Renault erano incazzati come bestie. Gilles mi prese da parte e mi disse: "Mauro, io non potevo perdere questa sfida". Nessuno dimenticherà mai la lotta di Digione e, lo dico da ingegnere, ricordatevi che quel giorno, il 1° luglio 1979, la nostra Ferrari era inferiore alla Renault. Poi a Monza Gilles fu encomiabile, trasformandosi in gregario. E Jody gli giurò eterna amicizia. Vincemmo il titolo».

E siamo già al tribolatissimo 1980: «La T5 era una T4 alleggerita nelle parti sbagliate, quelle che riguardavano le minigonne e peggiorò in modo pauroso. Le nostre minigonne andavano bene solo nei circuiti lisci e a volte neanche lì. Ma Gilles sapeva che stavamo preparando il turbo per il 1981». La stagione dei trionfi a Montecarlo e a Jarama: «Quando Gilles vinse a Monaco, la prima volta del turbo sul Principato, il nostro box andò in delirio e io dovetti incavolarmi per spegnere i bollenti spiriti. Se dirigi una squadra, devi calmarla nei momenti d'euforia e sgridarla quando le cose vanno male. Poi a Jarama Gilles dette una lezione alla Talbot di Laffite. Avevamo trovato il modo di non ave-



### **Jody-Gilles coppia unita e iridata**

Nel 1979 alla Ferrari arrivò Jody Scheckter. Con il pilota sudafricano - racconta Forghieri - Gilles legò subito e alla fine della stagione a Maranello tornò il titolo iridato a due anni dal divorzio da Lauda





”

*Gilles era un innocente, un puro. Anzi è morto perché innocente. Non avrebbe mai pensato che un amico potesse fregarlo*

”

*re ritardo nell'erogazione di potenza e il canadese fu impeccabile. Due ore sotto pressione, mai un errore. E del Gp d'Olanda 1981, ne vogliamo parlare? Prima del via fui categorico: "Guarda, Gilles, che abbiamo componenti del motore da collaudare, non farmi mica una cavolata al via, chiaro?". "Tranquillo, Mauro". Partì spiritato e dopo duecento metri era nelle reti. Tornò ai box a piedi, con traiettorie oblique, come un cagnolino impaurito: temeva che l'avrei sbranato. Ma io sapevo che lui era fatto così». Il 1982 doveva essere l'anno buono: «Avevamo capito come sfruttare le minigonne, utilizzando il legno marino. Ma uno dei nostri fu talmente coglione da andarlo a spifferare in giro. Comunque la 126 C2 con Gilles e Pironi non aveva rivali». Ma il giorno maledetto del Gp di San Marino rivelò che la peggior rivalità sarebbe esplosa "dentro" la Ferrari. «Gilles era un innocente, un puro. Anzi, è morto perché innocente. Non avrebbe mai potuto pensare che un amico potesse fregarlo. L'unica cosa grave che mi rincresce tuttora di non aver fatto, è di non essere stato presente ai box a Imola quella domenica del Gp di San Marino. Ma motivi famigliari mi vollero altrove. Quel giorno si rovina tutto, nasce il malessere preludio ai drammi successivi. Fui presente alle prove e tutto andava bene. Me ne andai a casa rincuorato, ma poi in gara, non so perché, qualcuno decise di mettere fuori quel cartello con scritto "slow" quando era davanti Gilles. Era un ordine di scuderia ambiguo. E accadde il disastro. Ci fossi stato io ai box, avrei fatto esporre un cartello con su scritto bello chiaro "1° Villeneuve, 2° Pironi". Ma io non c'ero e accadde il contrario».*

Il resto non fa parte delle cronache ufficiali. «Tre giorni dopo sono in programma test privati e Gilles, imbufalito e silenzioso, si presenta accompagnato dall'amico di sempre Jody Scheckter, tornato dal ritiro per aiutarlo a chiarire le cose con la Ferrari. Jody mi chiede: "Mauro, Gilles, vuole sapere se tu stai dalla sua parte" . "Sì, Jody - rispondo deciso - Quello che è accaduto a Imola è una vergogna. Gilles ha ragione, io sono con lui, stanne certo". Ma il chiarimento con Enzo Ferrari non fu tale, perché pare che il Commendatore abbia detto a Gilles: «Mi stupisce che tu sia così arrabbiato. In fondo a Imola ha vinto una Ferrari». «Non so se fu quella la risposta - puntualizza Forghieri -, ma è verosimile. Logica».

Tutto è pronto per il drammatico finale di Zolder. In quel maledetto ultimo giro di prova, l'8 maggio 1982: «Il canadese uscì dal box con gomme usate - ricorda Forghieri -, Pironi gli si era appena issato davanti nei tempi. Perché la pista era improvvisamente migliorata, ma Gilles non aveva le coperture giuste. Io prima glielo avevo detto ben chiaro: "guarda che quando tu non hai più le condizioni per fare i tempi io ti chiamerò dentro". E così feci: vidi che Gilles aveva realizzato un crono molto buono, ma non al top, quindi gli esposi il cartello con su scritto "box". Fu l'ultima volta che lo vidi vivo. Poi il grande dispiacere della sua fine. Lui non è morto perché il cockpit ha ceduto, ma solo perché si strapparono gli attacchi delle cinture. Sì, la morte di Gilles fu una tragedia immane. Lì ho cominciato ad avere problemi in Ferrari, anche perché non potevo accettare quello che era successo. E a fine '84 detti le dimissioni».

Per finire una domanda vigliacca ma necessaria. È possibile dire che Villeneuve e Forghieri uscirono dalla Ferrari in modi e momenti così drammaticamente diversi, ma ritenendo fondamentalmente di avere gli stessi nemici? «Un po' sì», chiude Forghieri.

### **Gilles dramma a Zolder**

A Zolder l'8 maggio del 1982, Villeneuve perse la vita. «Non è morto perché il cockpit ha ceduto, ma solo perché si strapparono gli attacchi delle cinture»



LE PRIME INTERVISTE IN ROSSO

# Ferrari?

## C'è un tifo da hockey!

A VALLELUNGA BATTE IL RECORD DEL SUO PREDECESSORE LAUDA: «NON SOLO LO DICO IO MA ANCHE IL CRONOMETRO». POI GILLES RACCONTA I SUOI PRIMI PASSI IN ROSSO CON UN PUBBLICO CHE GLI RICORDA QUELLO DEL CANADA IN CERTE PARTITE SUL GHIACCIO



**V**ALLELUNGA - Contento di aver battuto il record di Vallyelunga e quello del suo predecessore Lauda? «*Non ho di questi problemi. Io sono qui per allenarmi, se vengono anche i tempi, bene, vuol dire che lavoriamo bene.*» Così Gilles Villeneuve alla fine delle prove sotto un cielo imbronciato che non gli ha permesso di migliorare il suo record personale. Il giovanotto fa simpatia al primo istante, ha pazienza ai box e grinta in pista: «*ma, non mi piace Vallyelunga, è troppo pericoloso.*»

**- Cosa ne pensa della Ferrari, ora che la sta conoscendo meglio?**

«*Una macchina fantastica. Un pubblico, qui a Vallyelunga, stupendo, mi sembra di essere in Canada per le gare di hockey con il tifo che fanno, e pensare che stiamo facendo solo delle prove ....*»

**- Alcuni hanno criticato la scelta di Ferrari che ha preso uno semi-sconosciuto al posto di Lauda. Lei che cosa ne pensa?**

«*Personalmente, che ha fatto bene (ride) ma sono problemi di Ferrari. Non leggo ancora i giornali italiani. Se lo hanno criticato per la mia scelta la migliore risposta sarà ripagargliela nel modo giusto, io da parte mia farò del mio meglio per dimostrare che lui ha ragione.*»

**- Molta differenza fra Goodyear e Michelin?**



”

*Se hanno criticato Ferrari perché mi ha scelto lo ripagherò nel modo giusto e farò del mio meglio per dimostrare che lui ha ragione*

”

«*È presto per dirlo, queste hanno indubbiamente un vantaggio nella costruzione, ma hanno anche una reazione diversa nelle curve. Ecco spiegati i diversi testa-coda che sia io che Carlos abbiamo fatto. Dobbiamo in pratica conoscere le Michelin e le loro reazioni prima di dare fondo alle nostre qualità.*»

**- Dell'incidente del Giappone che cosa ha da dire?**

«*Nulla. È già stato detto tutto, le foto sono chiare vorrei aggiungere che se non ci fosse stato del pubblico in un luogo assolutamente folle tutto si sarebbe risolto con delle foto spettacolari. Ho letto la versione di Peterson su Autosprint. Forse non è sbagliato pensare che non ho ben valutato che avevo 200 litri di benzina in macchina e che avrei dovuto frenare forse in anticipo.*»

**- Lei parte come numero due, che cosa pensa di Reutemann?**

«*È per me il compagno ideale, io sono abbastanza taciturno e lui pure, quindi andiamo d'accordo. Stimo molto Reutemann l'ho visto in prova che è un serio professionista, molto bravo e puntiglioso credo che starò bene con lui.*»

**- Che differenza trova fra la Ferrari e la McLaren?**

«*Indubbiamente il mio giudizio è a favore della Ferrari. A onor del vero ora la vettura italiana la conosco abbastanza bene per le gare e gli allenamenti che ho fatto. La McLaren l'ho guidata poco, mi piace l'accelerazione della vettura italiana e l'ambiente con i meccanici e i tecnici che sono stupendi.*»

**- La gente la vede come sostituto di Lauda, fanno raffronti tra i tempi, lei che cosa ne dice?**

«*Qui a Vallyelunga la Ferrari è venuta per fare esperienze con i nuovi pneumatici e le sospensioni adattate alle Michelin i confronti non erano in programma, ma visto che li vogliono fare, li facciamo. Sia io che Reutemann siamo andati più veloci di Lauda l'altra settimana. Non sono io che lo dico, ma i cronometri....*»

Il viso da ragazzino, beve Coca Cola («*come Merzario*», ci dice con un sorriso) sposato e due figli, venticinque anni, sulla Ferrari che fu di Lauda è aspettato da tutti come l'erede dell'austriaco. È presto per dire qualcosa, ma la grinta e la determinazione di Vallyelunga ci hanno dimostrato che il pilota c'è. Un pilota che è piaciuto a tutti i presenti compresi i tecnici della Ferrari che lo hanno definito un «*diligente scolaro*».



### **Tifo rosso subito caldo**

Il tifo ferrarista per Gilles è stato appassionato fin dagli inizi: un costante abbraccio in rosso per lo sconosciuto canadese che era stato ingaggiato al posto del campionissimo Niki Lauda...



# Quando **Gilles** scriveva su **Autosprint**

L'EX DIRETTORE DI AS RACCONTA COME  
NACQUE LA COLLABORAZIONE TRA  
VILLENEUVE E IL NOSTRO SETTIMANALE: NON  
FU SEMPLICE CONVINCERLO MA ALLA FINE...

di **GIANNI CANCELLIERI**

*Scrivere su As?  
Non se ne parla  
poi si convinse!*

La prima volta che  
Gilles Villeneuve si  
sentì fare la proposta  
di scrivere per  
Autosprint rispose  
con una grande risata  
e un fermo: «*Non se  
ne parla proprio*»...  
ma alla fine si  
convinsse

Uella di far scrivere i piloti è una vecchia nonché legittima ambizione di gran parte della stampa motoristica. Nel mondo anglosassone – sempre attrezzatissimo – è stata costituita e opera da decenni un'apposita syndicate, ossia un'agenzia che raccoglie gli articoli e li vende in tutto il mondo, vigilando per evitare abusi del copyright, ossia del diritto d'autore, incassando i compensi e ridistribuendone le quote pattuite a chi di competenza. Autosprint incominciò fin dal 1964 a pubblicare degli articoli di Joakim Bonnier, allora presidente della GPDA (Grand Prix Drivers Association). Poi acchiappammo Stirling Moss, che non correva più ma che scriveva di tutto eccetto che banalità. E poi, anno dopo anno, con il crescente successo della rivista, furono i piloti stessi a guardare alle nostre pagine come a uno spazio privilegiato, a un canale di comunicazione di particolare efficacia attraverso il quale i loro messaggi potevano arrivare direttamente – nero su bianco – non solo ai lettori ma a qualunque interlocutore del “giro”. Tenete conto che allora la tv... non disturbava: voglio dire che fino alla metà degli Anni '70, dal punto di vista del nostro sport, era come non averla, o giù di lì.



”

*Per scrivere su As voglio il doppio di quello che prende Piquet. Ma quei soldi non sono per me: voglio destinarli a qualche opera di beneficenza ma non so ancora quale*

”

Non tutti i piloti scrivevano né scrivono cose memorabili, per carità, così come non tutti i giornalisti guidano bene. Ma almeno due tra i re del volante hanno lasciato una traccia che spero vivamente non sia impressa soltanto nella mia memoria. Uno è Jackie Stewart, ossia un pilota che ha coniugato il razionalità con il rischio e la sua accettazione, arrivando ai massimi traguardi sulle ali di una professionalità e di una consapevolezza senza precedenti. L'altro è Jacky Ickx, un po' meno baciato dalla gloria, se vogliamo, ma autore di molte riflessioni che ancor oggi colpiscono per acutezza e profondità. Basti un esempio: «*In nome della ragione non si può condannare il pilota idealista che non si allontana, mai, dalla decisione di affrontare il pericolo di petto. Si tratta di un destino e, quando un destino si impadronisce di qualcuno, accettare a cuor leggero la sua irrevocabilità mi pare la sola libertà offerta all'essere umano*». A Jacky, fra tutti i piloti-scrittori, va senz'altro il mio Premio Pulitzer personale.

Altri piloti passano ai giornali una parte della loro popolarità qualunque cosa scrivano. Verso la fine del 1981 il più popolare di tutti era senza ombra di dubbio quel piccolo grande uomo che rispondeva al nome di Gilles Joseph Henri Villeneuve. Alla prima richiesta di scrivere per noi rispose ridendo che non se ne parlava proprio.

– Non abbiatevene a male, né voi né gli altri che me l'han chiesto. Autosprint mi va a genio ma io non voglio scrivere per nessuno, disse. Da quel giorno fu affettuosamente “assediato”, ci provammo in tanti, dal sottoscritto a Giancarlo Cevenini, a Oscar Orefici. Le motivazioni del rifiuto erano essenzialmente due: 1) “i lettori non credono che i piloti scrivano, è inutile fingere, non è il nostro mestiere”; 2) “i rapporti con la Ferrari non sono mai semplici: figuriamoci se ci scappa mezza riga storta...”.

Come dargli torto? Ma, d'altra parte, come rassegnarci? A sbloccare la situazione arrivammo attraverso Marco Piccinini – direttore sportivo e consigliere ascoltattissimo di Enzo Ferrari – il quale tranquillizzò Gilles impegnandosi a leggere il testo di ogni articolo e a garantirne, come dire, l'ortodossia del contenuto con una sorta di imprimatur. Inutile dire che Enzo Ferrari era perfettamente al corrente della cosa, anche se io non l'avevo interpellato in proposito per evitare che l'operazione per un verso o per l'altro rischiasse di passare sopra la testa di Gilles.

Insomma la cosa andò in porto. «*Quanto pagate questi articoli?*» chiese il nostro nuovo collaboratore. Gli dissi che a Piquet, il campione del mondo, davamo 500 dollari (che nel 1981, per un articolo, erano tanti ma tanti soldi, anche se il dollaro valeva “solo” un migliaio di lire). «*Io voglio il doppio*», disse Gilles. E leggendo forse un impercettibile smarrimento nel mio sguardo aggiunse: «*Naturalmente quei soldi non sono per me. Mettimeli da parte. Voglio destinarli a qualche opera di beneficenza ma non so ancora quale. Devo pensarci. Non voglio che vadano ad ammuccinarsi con altri nella cassaforte di qualche istituzione, magari anche benemerita. Voglio che servano a uno scopo concreto, specifico, in qualche modo controllabile. Ti farò sapere*».

Luciano Conti, l'editore, approvò senza battere ciglio quello che era un investimento non trascurabile, 15 mila dollari per la stagione, in cambio di una iniezione di popolarità e di simpatia che non aveva prezzo. E poi l'orgoglio dell'esclusiva: quale altro giornale al mondo poteva dire ai suoi lettori “Gilles scrive per noi”?

### **500 dollari a Nelson? Io voglio il doppio**

«*Quanto pagate questi articoli?*», chiese Gilles al direttore di As di allora Gianni Cancellieri che spiegò: «*A Piquet campione del mondo diamo 500 dollari*». «*Io voglio il doppio!*» fu la risposta del canadese. A destra, mentre parla con Stewart





”

*Di certo non poteva raccontare le sue bravate come quando a Maranello arrivando a razzo su una Ferrari 308 GT fece un testacoda di 180° per parcheggiare nell'unico posto rimasto disponibile*

”

Con i limiti di prudenza... politica che avevamo concordato, ero convinto che gli articoli del nostro eroe avrebbero avuto il sapore dell'acqua minerale forse anche senza bollicine. La sua ironia, per dire, le sue battute da inguaribile guascone, si sarebbero dovute cercare altrove. Ricordo come fosse ieri quando Ferrari annunciò di avere assunto per il 1981 Didier Pironi. Ero alla Gazzetta dello Sport, pochi mesi prima di tornare ad Autosprint, e chiesi a Pino Allievi quale fosse stata la reazione di Gilles. Il dialogo fu pressappoco questo:

- Gilles, cosa pensi di Pironi come tuo nuovo compagno di squadra?
- Ottimo, è un pilota veloce. Ma io sono più veloce.
- Avresti preferito che Ferrari assumesse un altro pilota?
- Nessun problema. È naturale che Ferrari cerchi di assumere il migliore disponibile sul mercato. Ma chiunque sia... io sono più veloce.

E di certo non poteva raccontare le sue bravate, come quella di cui fu protagonista un giorno arrivando a razzo (e come, sennò) a Maranello ed entrando con la sua 308 GT nel cortile della fabbrica, dove era rimasto un solo posto fra le macchine affiancate a pettine. Lui si avvicinò a velocità sostenuta, compì un impeccabile testacoda di 180° e infilò lo spazio libero all'indietro, lasciando l'auto perfettamente parcheggiata.

Né poteva rivelare il tormentone subito dal suo fraterno amico Jody Scheckter, uno dei tanti che i due si infliggevano l'un l'altro con goliardico accanimento. Gilles aveva appena comprato l'elicottero e, arrivando da Monte-Carlo a Fiorano, si apprestava ad atterrare nel prato all'interno del circuito. Jody, come lo vide arrivare, saltò al volante della sua Fiat 131 e puntò dritto sotto l'elicottero impedendogli di toccare terra. Gilles tornò ad alzarsi e si allontanò ma come tentò di atterrare trovò di nuovo la 131 che glielo impediva, e via così, l'inopinata corrida andò avanti diversi minuti...

Ma, tornando a noi, il 2 febbraio 1982 uscì il numero 5 di As con il primo articolo di Gilles, che raccontava i retroscena della vigilia del Gp del Sudafrica (a Kyalami i piloti avevano minacciato di scioperare). Come d'accordo, il testo, che era stato raccolto da Oscar Orefici, aveva avuto l'OK di Piccinini e poi l'avevamo mandato a Gilles. Non aveva un fax in casa, per cui ci servimmo del telex di Scheckter (contraddistinto dalla sigla "Jody 479612 MC"). Il secondo articolo apparve il 30 marzo, dopo il Gp del Brasile, il terzo il 14 aprile, dopo il Gp di Long Beach.

Poi arrivò Imola. Il sabato l'avevo visto per quella che sarebbe stata l'ultima volta. Dopo le prove entrò in sala stampa, forse cercava qualcuno, era scuro in volto, l'aria quasi triste: non era riuscito a tenere il passo delle Renault di Arnoux e Prost. Accanto a me, il collega e amico di sempre Johnny Rives dell'Équipe scattò in piedi e urlò con quanto voce aveva in corpo: «Vive le Québec libre!» (viva il Québec libero!). Un secondo di profondo silenzio, poi Gilles esplose in una risata così spontanea e contagiosa che trascinò a ridere tutti quanti.

Il suo quarto articolo uscì dopo il Gp di San Marino, senza il benché minimo riferimento all'amara vicenda della lotta "fratricida" con Didier Pironi. Era martedì 4 maggio. Quattro giorni dopo, lo schianto di Zolder ci lasciò tutti orfani e sgomenti. Gilles se ne andò senza averci mai detto come destinare i compensi dei suoi articoli. Qualche tempo dopo consegnammo l'assegno a Joann, sua moglie, anche lei all'oscuro di tutto. Ma in quei giorni bui tutto sembrava contare meno.

### **Tutti gli articoli di Gilles riletti da Piccinini**

Fu Marco Piccinini, nella foto assieme ad Enzo e Piero Ferrari, a sbloccare la situazione affinché Villeneuve potesse scrivere su As senza urtare le suscettibilità di Maranello. Il direttore sportivo del Cavallino e consigliere ascoltissimo del Drake tranquillizzò Gilles impegnandosi a leggere ogni articolo e a garantirne l'ortodossia del contenuto con una sorta di imprimatur



# «Dopo **Kyalami** siamo diventati più **amici**»

di **GILLES VILLENEUVE**

**C**redo che sia difficile per me, come per tutti gli altri piloti di F.1, dimenticare la travagliata settimana che ho trascorso in Sudafrica. Sono accaduti episodi che meritano di essere raccontati nei particolari, che il pubblico deve conoscere. L'atmosfera che si respirava al Kyalami Ranch e al circuito non era purtroppo quella abituale. E pensare che avevo atteso con particolare impazienza questa corsa che avrebbe segnato il debutto della nuova Ferrari. È una stagione importante quella che si è appena iniziata. Proprio per questo motivo, stanco dei continui viaggi che il mio lavoro mi impone, ho preferito trascorrere le vacanze di Natale in Francia, senza ritornare nel mio Canada. C'era anche il problema della scuola dei miei figli e così con loro, mia moglie Joann, mia cognata e mia suocera, abbiamo trascorso dei giorni sereni a Pra-Loup, una deliziosa cittadina alpina che dista più o meno duecento chilometri da Montecarlo.

C'era molta neve, quasi due metri, l'ideale per sciare. Jacques e Melanie se la cavano discretamente sugli sci. A me piacerebbe fare delle discese a folle velocità, perché è un po' come correre in macchina. Ma devo stare attento a non farmi male. È ovvio che sarei davvero uno sciocco se cercassi il limite anche sugli sci. Proprio due anni fa a Pra-Loup, in occasione di una gara valida per la coppa del mondo, ho conosciuto i "Crazy Cans", ossia i pazzi canadesi, come vengono chiamati Ken Reed e Steve Podborsky, i fuoriclasse di discesa libera miei connazionali. Da quel giorno siamo diventati amici e, l'anno scorso, un paio di volte, mi sembra a Long Beach e a Zolder, sono venuti a fare il



**AUTOSPRINT N. 5**  
2 FEBBRAIO 1982



*Solidarietà  
tra colleghi  
in Sudafrica*

Gilles ascolta Nigel Mansell, mentre sulla destra un pensoso Andrea De Cesaris apre la fila dei piloti in sciopero al Kyalami Ranch, alla periferia di Johannesburg





”

*Abbiamo protestato per far capire che non volevamo accettare quanto ci veniva proposto neanche dolcemente!*

”

tifo per me. Nel periodo natalizio avrei voluto seguirli a Morzine, ma la gara è stata rinviata perché le condizioni non erano ideali. Il 31 dicembre, poi, è stato un giorno veramente felice per me. Mi è stato consegnato il mio nuovo elicottero, un Agusta 109. Si tratta di una macchina meravigliosa. Fino al momento della partenza per il Sudafrica ho compiuto circa venti ore di volo. Da Montecarlo sono andato a Fiorano e Marsiglia per le prove della Ferrari. È stato molto divertente.

**Dopo le vacanze di Natale ed i test effettuati in Europa con la 126 C2, Gilles Villeneuve si è trasferito a Johannesburg, atteso dal debutto stagionale, con la curiosità di verificare in gara il potenziale della nuova vettura.**

Le prove libere di lunedì e martedì effettuate sul circuito di Kyalami hanno confermato Fiorano e Le Castellet: la 126 C2 è una macchina nata bene, che promette interessanti sviluppi per l'avvenire. Mi sono così convinto definitivamente che si tratta di una vettura in grado di farmi vincere delle corse.

**Nel tardo pomeriggio di martedì, terminati i test, Didier Pironi, vice presidente della GPDA, in assenza del presidente Jody Scheckter, ha indetto una riunione dell'associazione di categoria per discutere il controverso problema delle super-licenze.**

Eravamo appena in 8 a non avere posto la nostra firma sulla tanto discussa super-licenza. Gli altri 23 avevano firmato per leggerezza oppure perché erano stati sottoposti a non lievi pressioni. Didier, Laffite, De Cesaris, Giacomelli, Arnoux, Lauda, Jarier ed io abbiamo riaperto la questione. Entro le 18 abbiamo poi tutti firmato l'ormai celebre pezzo di carta soltanto per non mettere in difficoltà le nostre rispettive squadre. Se non avessimo adempiuto a questa formalità, i teams sarebbero stati multati e avrebbero perduto il rimborso delle spese di viaggio. Se 23 dei nostri colleghi avessero letto più attentamente il documento che gli era stato proposto, probabilmente non vi sarebbero state ripercussioni tanto drammatiche. Una volta firmata la super-licenza, abbiamo deciso di comune accordo di attuare una clamorosa forma di protesta, che non ha violato nessun aspetto del regolamento del campionato. E questo per far capire alle autorità internazionali che non avevamo nessuna intenzione di accettare quanto ci veniva proposto neanche troppo dolcemente.

La mattina dopo, circa alle 9, ci siamo dati appuntamento al circuito e di lì con un autobus affittato da Trevor Rowe, il segretario della GPDA, ci siamo portati al "Sunnyside Park", un lussuoso albergo nel centro di Johannesburg. Sembrava quasi una gita scolastica!

Il nostro accordo era che nessuno di noi dovesse allontanarsi dal salone che avevano preso in affitto in quell'albergo, né tantomeno avere rapporti personali con i rispettivi team-managers. A parte Didier Pironi che era incaricato di trattare con le autorità internazionali, per 24 ore, un giorno intero ed una notte, noi piloti abbiamo avuto un'occasione unica per conoscerci. Questo è stato senz'altro il fatto più positivo dell'intera vicenda. Ci siamo divertiti, abbiamo cantato, abbiamo parlato dei nostri problemi, ma senza drammatizzare. Ho scoperto che Giacomelli è un autentico clown - in certi momenti con i suoi motti di spirito ci ha fatto ridere fino alle lacrime - e che Elio De Angelis suona piuttosto bene il pianoforte. Dopo, questa avventura un po' goliardica posso garantire che siamo diventati molto più amici fra di noi. Anche la notte l'abbiamo trascorsa insieme, dormendo l'uno al fianco dell'al-

***Campioni in agitazione, Niki compreso!***

Niki Lauda, a destra, in compagnia di Gilles, è tra i più convinti a portare avanti la protesta dei piloti, nel weekend del Gp del Sudafrica, anno 1982





”  
*La fine del Gp  
ci ha riservato  
la sorpresa  
del ritiro delle  
licenze. Ciò  
dimostra  
quanto ci  
possiamo fidare  
di Balestre...*  
”

tro, magari non comodamente, arrangiandoci su dei materassi che erano stati appoggiati al pavimento. Il mio sonno non è stato dei migliori, ma questo non ha importanza. Umanamente tutto il nostro ambiente ne è uscito rivalutato.

**Venerdì la situazione si sblocca. 4 piloti cominciano le prove e ci si chiede chi abbia ceduto nel tentativo di trovare un compromesso che salvasse almeno il Gran Premio del Sudafrica.**

Pironi ha ottenuto delle precise garanzie verbali. Balestre ed Ecclestone hanno promesso di rivedere prima del prossimo Gran Premio quelle norme delle superlicenze che noi riteniamo ingiuste. Purtroppo, proprio nella prima seduta di prove, appena raggiunto l'accordo, è avvenuto un episodio ridicolo. Il padrone della Brabham e presidente della FOCA ha impedito a Nelson Piquet, il campione del mondo, di scendere in pista. Era un tentativo per provocare i piloti, una ulteriore prova di forza per giungere all'annullamento del Gran Premio. Resta da vedere come Ecclestone abbia potuto comportarsi così, tenendo conto che del suo operato deve rispondere alla Parmalat, alla BMW e agli organizzatori. Io ho la fortuna di correre per un uomo, Enzo Ferrari, il quale, oltre ad essere una persona di straordinaria intelligenza, è anche capace di circondarsi di collaboratori di valore. Quello che è successo venerdì alla Brabham, nella nostra scuderia non potrebbe mai accadere. Comunque, un fatto è certo, se un giorno al mio compagno di squadra venisse impedito di correre mi fermerei anch'io.

Pure la minaccia di sospendere le licenze a tutti i piloti di Formula 1 lascia il tempo che trova. I grandi costruttori e alcune squadre inglesi, seguendo le indicazioni dei rispettivi sponsor, hanno già detto che non intendono partecipare al campionato con altri corridori. A parte le Ferrari, il pubblico viene attratto da noi piloti. Io penso che i lettori di Autosprint siano d'accordo con me. Se delle vetture di Formula 1 venissero affidate a degli sconosciuti nessuno si recherebbe negli autodromi, ma se, invece, partecipassimo ad un campionato con monoposto di Formula Ford sono sicuro che in centomila affollerebbero le tribune.

**La corsa di Gilles Villeneuve è durata una manciata di giri. Il che ha permesso al pilota di seguire il Gran Premio dai box, suggerendogli alcune acute osservazioni.**

Alla partenza ho capito subito che avrei avuto possibilità di vittoria soltanto se le Renault avessero accusato problemi alle gomme. Poi il motore ha subito un guasto e mi sono consolato potendo seguire dal box la bellissima corsa di Didier che ancora una volta, è stato davvero troppo sfortunato. Alain Prost è stato autore di una formidabile rimonta, aiutato forse da problemi di "comunicazione" del suo collega Arnoux con i box. Sono cose, queste, che accadono e anche se in buona fede, fanno imbestialire un pilota.

La conclusione del Gran Premio ci ha infine riservato la "simpatica" sorpresa del ritiro delle licenze. È la dimostrazione pratica di quanto ci si possa fidare di Balestre. Prima della corsa ci aveva garantito che egli aveva discusso con Pironi l'opportunità e la natura di eventuali sanzioni nei nostri confronti. È una battaglia che vinceremo con facilità. Io e tutti gli altri siamo stanchi di queste manovre che nulla hanno a che vedere con lo sport. La nostra unica volontà è correre e divertire il pubblico.

Testi raccolti da **Oscar Orefici**

***Spirito di corpo  
e poi di nuovo  
tutti in pista!***

A lato, Pironi a colloquio con Prost e Gilles al Kyalami Ranch. Sotto, il via del Gp del Sudafrica - nell'immagine Villeneuve è in primo piano con la Ferrari 126 C2 - che vedrà Alain vincitore su Renault





# «Meglio le **F.1** di una volta»

di **GILLES VILLENEUVE**

**E**ro venuto a Rio De Janeiro per vincere. Nelle settimane precedenti il Gran Premio, per ben due volte, abbiamo compiuto dei tests privati sulla pista di Jacarepaguà. Dovevamo capire e risolvere tanti piccoli problemi. Sette giorni di lavoro che poi si sono rivelati fondamentali nel programma di sviluppo della vettura.

Ho indovinato una buona partenza e, nei primi giri, ho sperato di poter ottenere il primo successo della stagione. Sapete tutti, invece, come è andata a finire. Forse avrei fatto meglio a fermarmi ai box e provare a cambiare le gomme. Ma ho preferito continuare, ho tentato di resistere in tutte le maniere agli attacchi di Piquet e di Rosberg. Se avessi montato dei nuovi pneumatici mi sarei dovuto accontentare di una corsa di retroguardia. Io corro per vincere, per i primi posti. Sono fatto così.

In molti, subito dopo la mia uscita di strada, mi hanno chiesto se avessi sperato di ripetere una gara come quella dello scorso anno in Spagna. Quando uno è impegnato al limite certe domande non se le pone. Interrogativi e riflessioni vengono dopo, a corsa finita. Adesso posso dire che, probabilmente, un Gran Premio come quello di Jarama è irripetibile e poi, a Rio Piquet era più veloce di me di quasi due secondi. A meno che la situazione non fosse mutata, non farsi superare fino al traguardo sarebbe stato impossibile.

**Tra prove e Gran Premio, Villeneuve ha trascorso due settimane a Rio, una città unica nel suo genere, meta agognata del turismo di tutto il mondo.**

Devo dire la verità: Rio non mi piace troppo. È una città dove non amerei vivere. Anche Joanna la pensa come me. La gente è simpatica, ma





Gilles  
Villeneuve  
per  
AUTOSPRINT



«Le macchine di oggi sono ridotte». E' quasi impossibile fare del sorpasso perché la maggior parte delle curve si prende in pieno. Mancano anche sempre più ostacoli: questo è un problema. Spero nell'abbinato di la forza e la velocità. Sempre l'obiettivo di prima»

## «Meglio le F.1 di una volta»

«Per quanto riguarda la forza, è un problema che si pone da tempo. Le macchine di oggi sono ridotte, e questo è un problema. Spero nell'abbinato di la forza e la velocità. Sempre l'obiettivo di prima»



Foto: G. P. - G. P. - G. P.

**AUTOSPRINT** N. 13  
30 MARZO 1982

### *A Rio 1982 Gilles va fuori e si ritira*

A Rio de Janeiro, sul circuito di Jacarepaguà, Gilles, qui al via in mezzo alle Renault di Prost e Arnoux, esce di strada e si ritira. Comunque è certo di avere a disposizione una Ferrari molto competitiva



”

*Per me*

*la monoposto ideale dovrebbe avere un motore da cinque litri e 800 cavalli. E non voglio certo gomme più strette!*

”

approssimativa. Non bisogna mai dimenticare che io sono nordamericano. I canadesi sono senz'altro meno spontanei, ma anche più quadrati. Un fatto positivo di questa trasferta è che noi piloti siamo alloggiati tutti nello stesso albergo. E così è più facile incontrarsi, scambiarsi opinioni, avere dei rapporti più umani fra noi.

**Gilles Villeneuve, tra i principali fautori del «pronunciamento» dei piloti a Kyalami, non è stato poi presente, però, alla fondazione della «professional Racing Drivers Association».**

Sono perfettamente allineato sulle scelte della nostra nuova associazione. In quei giorni, mi trovavo a Montreal per degli affari personali, ma avevo dato la mia delega a Didier di cui mi fido ciecamente. Ci siamo comunque consultati parecchie volte telefonicamente. Devo dire che Pironi ha fatto e sta facendo un ottimo lavoro. Non faccio parte dell'esecutivo, non per disinteresse, ma soltanto perché due piloti della stessa scuderia non possono ricoprire ruoli dirigenziali. Adesso Balestre ha fatto una clamorosa marcia indietro nei nostri confronti. Ci sarebbero stati meno problemi se certe decisioni le avesse prese e rese pubbliche prima del Gran Premio del Sudafrica.

Personalmente non ho nessuna fiducia nel presidente della FISA. È un uomo presuntuoso e poco sincero. Non si sa mai quando bisogna credergli.

**Uno dei temi di grande attualità della Formula Uno è l'eccessivo affaticamento fisico cui sono sottoposti i piloti.**

Le macchine di oggi sono ridicole. Guidare non è più divertente come una volta. È quasi impossibile fare dei sorpassi perché la maggior parte delle curve si prende in pieno. In pratica non esiste più la frenata. Possono essere anche pericolose queste monoposto. Stretti nell'abitacolo, si fa persino fatica a respirare, con dei dolori non indifferenti allo sterno ed al collo. Disputare tutta una corsa con i tempi di qualificazione sarebbe impossibile. Bisogna ritornare all'antico. A macchine simili a quella con cui ho fatto il mio debutto in Formula 1. Era una McLaren M23.

Per me la monoposto ideale dovrebbe avere un motore da cinque litri, con una potenza da 800 cavalli, mentre sarebbe assurdo, come sento dire, voler restringere i pneumatici.

Le gomme larghe ci garantiscono un ampio margine di sicurezza in caso di testa-coda. Con una sezione stretta avremmo bisogno di enormi spazi di fuga. Vorrei delle Formula Uno più potenti, perché in rettilineo quella che dovrebbe essere l'espressione tecnica più elevata dell'automobilismo sportivo è invece la vettura più lenta. Sono più veloci le monoposto di Indianapolis, le Can-Am e le macchine che partecipano, ad esempio, alla 24 Ore di Le Mans, che raggiungono punte di 350 km/h. Gli inglesi, puntano tutto sull'effetto-suolo e non capiscono che il pubblico che viene a vederci si vuole divertire. Con queste macchine è impossibile, perché non ne esistono i presupposti tecnici. Ma, a volte, ai responsabili dei teams britannici è difficile far comprendere che due più due fa quattro.

Per quanto concerne le vetture dal peso piuma mi scandalizzo fino ad un certo punto. Loro cercano di difendersi dal turbo, ma hanno scelto la strada sbagliata, perché, se sarà necessario, anche chi corre con motori sovralimentati è in grado, magari spendendo cifre folli, di realizzare monoposto più leggere.

Testi raccolti da **Oscar Orefici**

***Determinato a vincere con la Ferrari***

Al di là delle polemiche, Gilles appare fortemente determinato a portare alla vittoria la Ferrari turbo nel mondiale 1982, ma poi arriverà il weekend di Zolder...



# «Sono già su Imola»

di **GILLES VILLENEUVE**

**S**ono veramente sconcertato. Dopo aver conquistato un sofferto terzo posto, l'incredibile esclusione della mia vettura mi ha lasciato senza parole: senza contare che quattro punti possono essere determinanti alla fine del campionato. Sono poi ancor più rattristato dal fatto che uno dei commissari sportivi era il mio compatriota Bob Hanna, il quale avrebbe almeno potuto dimostrarsi coerente con le decisioni prese sabato dai commissari tecnici, in base alle quali abbiamo corso con l'alettone asimmetrico.

La buona fede della Ferrari e quella mia personale è fuori discussione, altrimenti non avremmo sottoposto prima delle prove la macchina ad un'ulteriore verifica tecnica che ha avuto esito positivo. La mia squadra ha già provveduto a ricorrere in appello e, per il momento, preferisco parlare d'altro.

**Subito dopo il Gran Premio del Brasile, Villeneuve si è recato in vacanza, con la moglie Joann, nelle Isole Vergini.**

È stata una settimana stupenda. Ho preso tanto sole, ho fatto un po' di sci nautico. Sono stati sette giorni disintossicanti, trascorsi serenamente, lontano dall'ambiente della Formula Uno e dalle troppe polemiche che la animano. Per questo motivo ho appreso del ritiro dalle corse di Carlos Reutemann soltanto quando sono arrivato a Long Beach. Per me è stato un dispiacere perché gli voglio bene. Il mio primo anno in Formula Uno l'ho disputato al suo fianco e si è dimostrato un ottimo compagno di squadra.

A Rio de Janeiro, nei giorni dei test privati avevamo trascorso molto tempo insieme ed una sera a cena mi aveva detto quanto trovasse faticoso gareggiare con le attuali vetture. In quel momento, pensavo che fosse soltanto uno sfogo come tanti. Invece non era così. Evidentemente, terminato il Gran Premio del Brasile, per lui correre non aveva più il significato di un tempo. Peccato perché la Formula Uno ha perso un ottimo pilota ed un uomo da rispettare.

**L'uscita di strada, quando Villeneuve era in testa al Gran Premio del Brasile, ha suscitato, come sempre, quando di simili episodi**

*Forghieri provoca con l'alettone*

A Long Beach Forghieri schiera una Ferrari 126 C2 con l'ala posteriore asimmetrica - qui è davanti alla Arrows di Henton -, quale provocazione regolamentare ma nel dopo corsa Gilles che è giunto terzo, viene tolto di classifica



**AUTOSPRINT**  
N. 15  
14 APRILE 1982





”

*Squalifica a parte, a Long Beach ho ottenuto il primo risultato buono della stagione e ora so già che ce ne saranno altri*

”

**è protagonista il pilota canadese, violente polemiche.**

Alle Isole Vergini non ho avuto modo di leggere i giornali, ma a Long Beach mi hanno riferito di quanto si è detto e si è scritto in Italia. Ripeto che non potevo vincere quella corsa, forse mi sarei dovuto fermare per cambiare le gomme. Io accetto le opinioni di tutti, ma non capisco per quale motivo si parli con tanto clamore delle mie uscite di strada. In più di un'occasione, e con un vantaggio notevole sugli inseguitori, Jones è volato fuori pista. Lo stesso è successo la scorsa stagione a Piquet nel Gran Premio di Monaco. Ma per loro non ci sono state parole di biasimo. Accetterò le critiche senza replicare soltanto il giorno in cui dovessi sbagliare trovandomi in testa ad una corsa con 30" di vantaggio e di un secondo più veloce degli altri. Quello sì, sarebbe un errore.

**Decisioni a tavolino a parte, nel Gran Premio di Long Beach Villeneuve ha conquistato i suoi primi punti iridati della stagione.**

È stata una corsa molto difficile. Ma, dopo i primi giri, ho capito che avrei potuto ottenere un bel risultato. Penso che la gente si sia anche divertita per i duelli che ho ingaggiato con Rosberg e Alboreto. A proposito di Michele devo dire che è stato proprio bravo. Sono, invece, molto scontento per come è stato organizzato il Gran Premio. Se ne sono viste davvero di tutti i colori. Un'autentica follia è stata quella di portare fuori dalla pista le macchine che avevano avuto un incidente con dei carri-attrezzi. Era veramente pericoloso ed è stato un puro caso che non sia successo nulla.

Il terzo posto, perché quello che conta è il risultato ottenuto in testa, deve essere adesso un incentivo per risolvere quei problemi inerenti la vettura e che ancora non ci permettono di primeggiare. Nelle curve veloci va molto bene, mentre lascia a desiderare in quelle lente. Forse perché è troppo pesante, o meglio, a differenza di altre, rispetta il peso minimo regolamentare. Ripeto, però, forse saranno le prove che eseguiremo prossimamente ad indicare la strada da battere.

**Da Long Beach, Villeneuve è volato direttamente a Montreal per svolgere la promozione del Gran Premio del Canada.**

Mi sono trattenuto a Montreal per tre giorni. Ho aiutato gli organizzatori nel lancio del Gran Premio con conferenze-stampa e dibattiti televisivi. La Formula Uno in Canada non è ancora ai vertici della popolarità e per attirare il pubblico è necessario intraprendere abili iniziative promozionali. Giovedì, poi, sono venuto in Italia per ritirare il mio elicottero che avevo lasciato all'Agusta per farlo riverniciare. Aveva, infatti, un aspetto troppo austero. Sembrava di proprietà di una grande compagnia. Adesso è decisamente più sportivo. Fa molto Ferrari, anche perché trionfa il rosso.

In questi giorni mi sto già concentrando sulla preparazione del prossimo Gp di S. Marino a Imola, un appuntamento molto significativo per noi della Ferrari: ormai Long Beach con i suoi problemi ed il suo polemico dopo corsa appartiene al passato. Anche se non c'è niente di più deprimente per un pilota che vedersi privato di un risultato ottenuto in pista, dopo aver lottato e sofferto. Il Gran Premio californiano non è stato massacrante come quello di Rio, dove peraltro avevo compiuto solo 29 giri ma ciò non toglie che una grave ingiustizia sia stata compiuta ai miei danni ed a quelli della Ferrari. Ora confido nel buon senso e nella equità dei giudici di appello.

Testi raccolti da **Oscar Orefici**

***I tempi sereni con Carlos da team-mate***

Gilles Villeneuve con Reutemann, compagni di squadra alla Ferrari dalla fine del 1977 fino a tutto il 1978: una coppia complessivamente ben affiatata. Carlos si è ritirato dalle corse alla vigilia di Long Beach 1982, poco prima che Gilles scrivesse queste righe



FILA

SINZANO

Marlboro

MICHELIN

CHRONOGRAPH  
HEUER

EATON



mas  
elett

Lab



Marlboro

AUTO Gilles  
Milleneuve  
INC.

MICHELIN

# «Adesso chi avrà **torto?**»

di **GILLES VILLENEUVE**

**D**avanti al televisore o sulle tribune dell'autodromo di Imola, immagino che il Gran Premio di San Marino lo abbiate visto tutti e quindi vi siate resi conto di come si sia svolto il finale di gara. Sulle pagine di Autosprint e di altri giornali avrete già letto quello che ho dichiarato a caldo al termine della corsa. Per il momento, non voglio aggiungere altro.

Nel nostro prossimo appuntamento, però, vi prometto di esporre la mia opinione in proposito.

**Raggiunta Imola, il giovedì precedente la corsa, Gilles Villeneuve ha avuto la sorpresa di apprendere che le squadre aderenti alla FOCA avrebbero boicottato il Gran Premio.**

Quando sono venuto a sapere che il tribunale d'appello della FIA aveva squalificato Piquet e Rosberg, accogliendo il reclamo presentato da Ferrari e Renault al termine del Gran Premio del Brasile, ero certo che a Imola sarebbe avvenuto qualche cosa di spiacevole. Ormai conosco troppo bene l'ambiente: i teams inglesi non avrebbero mai accettato serenamente la sentenza di Parigi. Non avrei immaginato, però, che sarebbero ricorsi al boicottaggio della gara. Pensavo, invece, che avrebbero studiato una singolare forma di "sciopero" nel tentativo di raggiungere un compromesso. Trovo veramente grave che, alla fine, abbiano rinunciato a correre. In Sud Africa, Jean Marie Balestre e Bernie Ecclestone si sono scatenati contro noi piloti per la protesta che abbiamo messo in atto. Dicevano che avevamo tradito il pubblico, che l'esserci rifiutati di provare il venerdì non era stato un comportamento degno di professionisti. Adesso mi piacerebbe parlare con il signor Ecclestone e chiedergli se non giudica, rispetto a Kyalami, ancora più disdicevole l'astensione dal Gran Premio di San Marino. Al limite posso capire, anche se non giustificare, il comportamento di alcune squadre come la Brabham e la Williams, che hanno progettato vetture nettamente più leggere del peso minimo regolamentare. Nel loro caso, siamo addirittura sui cinquanta chilogrammi. Ho trovato assurdo, invece, il forfait della McLaren, che è sotto peso, ma non in maniera clamorosa, e quello, delle piccole squadre che non dispongono dei soldi necessari per realizzare monoposto con materiali sofisticati e quindi costosi. A prescindere da ogni motivazione "politica", penso che Tyrrell abbia fatto proprio bene a correre.

**E nota, però, l'esistenza di uno statuto segreto della FOCA in cui per le squadre aderenti è obbligatorio obbedire alle scelte della maggioranza.**

*Imola 1982  
l'inizio  
della fine*

Pironi e Villeneuve in lotta con le Ferrari nel finale del Gp di San Marino 1982, a Imola. Il francese vincerà, Gilles si sentirà tradito e inizia la guerra



**AUTOSPRINT**  
N. 18  
4 MAGGIO 1982







”

*Sapete bene quello che è accaduto a Imola. E il mio punto di vista l'ho già espresso a caldo. Più avanti tornerò sull'argomento! Ma non ci fu più modo...*

”

Non so proprio quali siano i regolamenti interni della FOCA, nè mi interessa conoscerli. Mi sembra, comunque, assurdo che ogni team non possa decidere per proprio conto e che debba sempre rimettersi ai voleri di Ecclestone. A mio avviso, in questo caso, torno a ripeterlo, le piccole squadre sono andate contro i loro interessi. Inoltre, come se il caos non fosse sufficiente, ci si è messo anche Jean Marie Balestre, il quale ormai appoggia apertamente gli inglesi. Le scuderie britanniche hanno scelto una ben determinata linea di condotta per contrastare il turbo. Quella dei motori sovralimentati, fra l'altro, è una supremazia ancora da dimostrare. Ma nel passato nessuno si è mai comportato in una simile maniera trovandosi in stato d'inferiorità tecnica. Basta citare alcuni esempi. Nel 1968, le vetture dotate del nuovo motore Ford Cosworth dominarono a piacimento nel mondiale. E, nel 1978, Mario Andretti vinse con facilità il titolo grazie alla Lotus '79, la prima e unica vettura ad effetto-suolo, almeno per quella stagione.

Io penso che sia un diritto dei teams inglesi quello di negoziare, ma tentare di risolvere il problema con clamorosi sistemi di protesta, con la ritorsione, è follia.

**Il Gran Premio di San Marino si è disputato con appena quattordici vetture. È sembrato di assistere a una corsa degli Anni '50-'60. Non è mancato, però, il grande pubblico.**

La gente ha risposto bene e penso anche che si sia divertita. Del resto, si sarebbe assistito, per la vittoria finale, ad una lotta fra vetture turbo anche se fossero scesi in pista i più prestigiosi teams inglesi. Su di un tracciato come quello di Imola la supremazia dei motori sovralimentati è indubbia. È stato senz'altro uno strano Gran Premio, con un'aria forse un poco diversa da quella abituale. Ma "l'atmosfera", quel clima tipico delle grandi corse, c'era. Comunque la macchina, per me, come pilota, era tutto come sempre - stessi problemi, stessi obbiettivi - con il vantaggio di trovare un traffico minore nel corso delle prove.

**Adesso è il futuro a preoccupare. La gente si chiede se il campionato, nonostante tutto, anche in caso di spaccatura, si svolgerà regolarmente.**

Detto queste note prima di conoscere l'esito del congresso di Casablanca. Reputo che sia importante dimostrare che si può correre sempre, anche senza gli inglesi. La gara di Imola ha dimostrato che quattordici vetture possono bastare. Mi auguro che le piccole squadre si siano rese conto dell'errore commesso non partecipando al Gran Premio e che alcune di loro si presentino in Belgio. I teams britannici, poi, devono tornare a gareggiare per forza, perché esistono in quanto corrono. Non so neanche per quanto tempo gli sponsor potranno tollerare questo stato di cose. Ferrari, Renault e Alfa Romeo, invece, possono anche abbandonare la F.1. Si tratta di grandi industrie che producono vetture e il loro fine ultimo è commerciale. Per loro sarebbe un danno minimo. Potrebbero scegliere altre forme di promozione e pubblicità. Io direi le stesse cose anche se corressi per una squadra aderente alla FOCA. Se fossi il pilota di un team inglese consiglierei i miei boss di non battersi tanto contro il turbo, quanto contro l'effetto-suolo, che, non solo è pericoloso, ma favorisce nettamente le vetture dotate di motore sovralimentato, in quanto maggiore è la potenza e maggiore deve essere l'aderenza all'asfalto per poterla sfruttare al massimo. Ma non c'è peggior sordo di chi non vuole intendere ragione.

Testi raccolti da **Oscar Orefici**

### **Alla Ferrari lo strappo diviene realtà**

Piero Ferrari, figlio del Drake, al muretto con Gilles e Didier. La rottura tra i due ebbe da subito i caratteri del problema non sanabile con la mediazione



# Tutte le volte di **Gilles** in **copertina**

DAL 27 SETTEMBRE 1977 AL 18 MAGGIO 1982 IN 37 OCCASIONI  
AUTOSPRINT HA AVUTO COME COVER IL CANADESE.  
VE LE RIPROPONIAMO



AUTOSPRINT N. 39 - 27 SETTEMBRE 1977



AUTOSPRINT N. 40 - 4 OTTOBRE 1977



AUTOSPRINT N. 43 - 25 OTTOBRE 1977



AUTOSPRINT N. 12 - 21 MARZO 1978



AUTOSPRINT N. 20 - 13 MAGGIO 1978



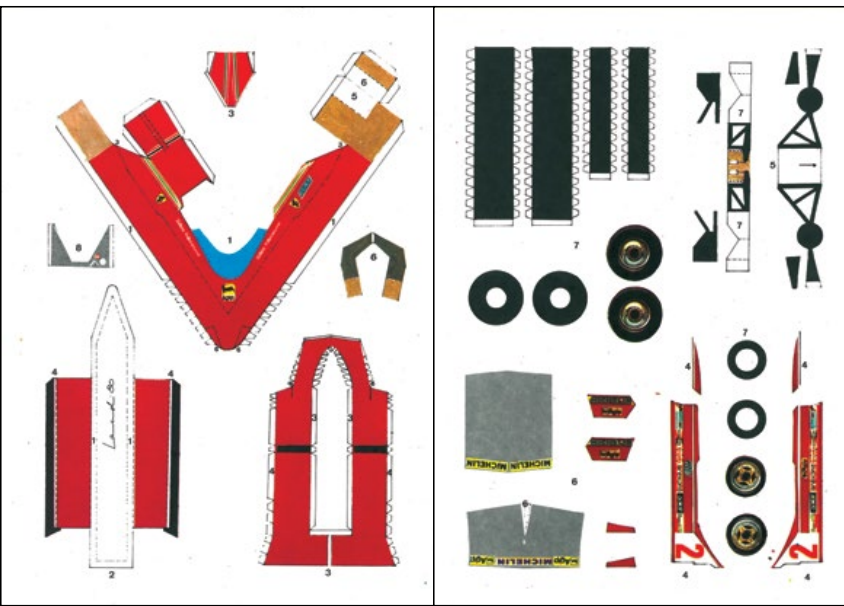
AUTOSPRINT N. 41 - 10 OTTOBRE 1978



AUTOSPRINT N. 10 - 6 MARZO 1979



AUTOSPRINT N. 15 - 10 APRILE 1979



**mini SPRI NT** **SPECIALE radio modelli**

Le novità • Come si montano • Guida in pista • Tutti i segreti per vincere

Supplemento al n. 9 del 26 febbraio 1980 Sped. in abbonamento postale - Gruppo II/70 L. 1200

# La T5 di carta fatela da voi

Seguire attentamente le fasi per il montaggio a pagina 4

Dovrà risultare così la Ferrari T5 «cartacea» di Villeneuve, a incollaggio finito. Se siete bravi, potete anche farvi la gemella di Schekter

## c'è un doppio cartamodello in REGALO

*Anche un cartamodello per la sua T5*

È il 1980 quando sul supplemento Mini Autosprint compare un cartamodello per assemblare su carta la Ferrari T5 del canadese

SUPPLEMENTO **AUTOSPRINT** N. 9 DEL 26 FEBBRAIO 1980



**AUTOSPRINT** N. 14 - 4 APRILE 1978



**AUTOSPRINT** N. 18 - 1 MAGGIO 1979



**AUTOSPRINT** N. 20 - 15 MAGGIO 1979



**AUTOSPRINT** N. 21 - 22 MAGGIO 1979



**AUTOSPRINT** N. 22 - 29 MAGGIO 1979



AUTOSPRINT N. 27 - 3 LUGLIO 1979



AUTOSPRINT N. 33/34 - 14 AGOSTO 1979



AUTOSPRINT N. 35 - 28 AGOSTO 1979



AUTOSPRINT N. 38 - 18 SETTEMBRE 1979



AUTOSPRINT N. 44 - 30 OTTOBRE 1979



AUTOSPRINT N. 47 - 20 NOVEMBRE 1979



AUTOSPRINT N. 50 - 11 DICEMBRE 1979



AUTOSPRINT N. 3 - 15 GENNAIO 1980



AUTOSPRINT N. 19 - 5 MAGGIO 1981



AUTOSPRINT N. 23 - 2 GIUGNO 1981



AUTOSPRINT N. 26 - 23 GIUGNO 1981



AUTOSPRINT N. 2 - 12 GENNAIO 1982



AUTOSPRINT N. 40 - 2 OTTOBRE 1979



AUTOSPRINT N. 41 - 9 OTTOBRE 1979



AUTOSPRINT N. 42 - 16 OTTOBRE 1979



AUTOSPRINT N. 43 - 23 OTTOBRE 1979



AUTOSPRINT N. 26 - 24 GIUGNO 1980



AUTOSPRINT N. 31/32 - 29 LUGLIO 1980



AUTOSPRINT N. 38 - 16 SETTEMBRE 1980



AUTOSPRINT N. 15 - 7 APRILE 1981



AUTOSPRINT N. 5 - 2 FEBBRAIO 1982



AUTOSPRINT N. 17 - 27 APRILE 1982



AUTOSPRINT N. 19 - 11 MAGGIO 1982



AUTOSPRINT N. 20 - 18 MAGGIO 1982



# Villeneuve

## a cuore aperto

ERA IL 17 OTTOBRE 1978 E DOPO IL TRIONFO DI GILLES A MONTREAL, AS PUBBLICÒ UNA SPLENDIDA INTERVISTA NELLA QUALE IL CANADESE RACCONTAVA LA SUA STORIA

di **NIGEL ROEBUK**

La prima vera conversazione che ho avuto con Gilles Villeneuve fu a Watkins Glen, nell'ottobre 1977. Faceva molto freddo e molto umido e lui era seduto, infagottato in un grosso giubbotto rosso, sul muretto dei box Ferrari. Tirava fuori la mano malvolentieri via-via che passava della gente per congratularsi con lui per la sua "nomina" a Maranello.

Era una scena movimentata, tutto sommato, quella ai box della Ferrari al Glen. A pochi metri alla nostra sinistra un Lauda per niente sorridente stava parlando con Ermanno Cuoghi. Erano lì per fare il loro lavoro, assicurarsi il titolo mondiale, ma non traevano alcun piacere da questo compito. Facciamola finita e smettiamo. L'atmosfera era tesa ed ostile, particolarmente tra Lauda e il direttore del team Nasetto, per cui Niki non sentiva altro che disprezzo. Villeneuve si deve essere chiesto dove fosse capitato. I Gp di F.1 erano sempre così? Le prime corse per la Ferrari di Villeneuve furono disastrose. La T2, con le gomme Goodyear, allora usate, aveva una maneggevolezza terrificante, in netto contrasto con la McLaren M23 che aveva pilotato a Silverstone nel luglio di quell'anno. A Mosport, ansioso di piacere ai tifosi che lo avevano praticamente costretto ad accettare questa corsa, partiva dal fondo della griglia e in corsa è uscito di pista. Al Fuji, due settimane dopo, la storia era la stessa, e questa volta l'incidente era particolarmente spaventoso. Due persone, che si trovavano in una zona vietata, persero la vita. La Ferrari che volava per aria copriva la prima pagina dei giornali in tutto il mondo.

Cominciavano a circolare voci isteriche. Esistevano ipotesi che il pilota canadese fosse già arrivato alla fine del suo periodo alla Ferrari. Il

*La prima vittoria non si scorda mai*

Gilles in prova a Montreal sotto la pioggia al volante della Ferrari 312 T3 nel weekend in cui avrebbe colto la prima vittoria in F.1



”  
*Correre per la Ferrari è stato perfino più bello di quanto credessi. Sa, prima di venire qui ho sentito tanto sulle pressioni che subiscono i piloti Ferrari, tutto quell'aspetto politico italiano...*  
”

Commendatore, così si diceva, non voleva un matto nel suo team. Naturalmente erano tutte stupidaggini. Dopo oltre cinquant'anni di esperienza in questo campo, Ferrari non buttava fuori un pilota per due incidenti. Di conseguenza Gilles portò la sua famiglia in Europa e fece un inverno di prove, accumulando sistematicamente chilometro dopo chilometro al volante di una F.1. Dopo 15 corse in questa stagione, all'ultima Villeneuve ha finalmente raggiunto il suo scopo: vincere un Gp, ed il fatto che abbia vinto proprio in Canada lo ripaga dell'amarrezza del debutto un anno prima. L'ho rincontrato in Belgio, a Zolder, ed abbiamo fatto due chiacchiere nel camion della Ferrari. L'ultima sessione di qualificazione si era conclusa alcune ore prima e Reutemann si era assicurato il 2° e Villeneuve il 4° posto in griglia di partenza. Fuori, i meccanici erano contenti, lavorando sulle macchine. Quando le cose vanno bene, cantano. E in quella notte lo facevano con gusto. Villeneuve strizza l'occhio al canto e sorride. Regna chiaramente un'atmosfera che gli piace.

## Un team fantastico

«*Correre per la Ferrari è stato perfino più bello di quanto credessi. Sa, prima di venire qui, ho sentito tanto sulle pressioni che subiscono i piloti Ferrari, tutto quell'aspetto politico italiano. Non mi ero aspettato di trovare un team tanto rilassato. Dicono che sia così da quando Niki Lauda se n'è andato, ma non so se è vero. Per me, il team è semplicemente fantastico. I meccanici, se li guarda, non hanno 18 anni, sono molto bravi. Lavorano da molto tempo nell'ambiente delle corse e tutto viene affrontato in modo tanto professionale. E non hanno mai lavorato per un altro team*».

La lingua madre di Villeneuve è naturalmente il francese e il suo inglese, o piuttosto canadese, è caratterizzato da un forte accento francese. Parla molto in fretta e con molto entusiasmo, molto simile a Jacques Laffite.

«*È stata veramente una conquista arrivare nel team Ferrari, ma la F.1 è sempre stata il mio traguardo. Non riesco esattamente a ricordare quando mi sono interessato per la prima volta alle corse - dice - ma ho sempre amato la velocità. E sono sempre stato molto interessato alle cose meccaniche, tutto ciò che aveva un motore. Forse ero molto pigro, non lo so... Mio padre guidava molto forte e quando avevo 6 anni, mi ricordo di avergli detto di andare più forte e di superare il tizio davanti. Penso che, per causa mia, lo abbiano fermato spesso... Quando avevo 7 anni mi sedevo sulle sue ginocchia e sterzavo. Perciò amavo semplicemente le automobili e sono diventato consapevole delle corse a 12 anni, quando mi sono recato ad una gara stock-car su pista in cenere, presso casa mia. Però il mio primo contatto con delle corse vere fu ad una gara Trans-Am che vidi a St. Jovite circa cinque anni dopo. Mi ricordo che c'erano altre corse quel giorno, di F. Ford, F. V e così via e pensavo che l'80% dei piloti fossero veramente dei fermi, gente con molti soldi, ma che andavano molto piano. Immagino che tutta la gente che va a vedere le corse pensi di essere più brava, ed io non facevo eccezione*».

Naturalmente la carriera di Villeneuve iniziò con gli snow-mobles, congegni con cui noi in Europa abbiamo poca dimestichezza. Dietro hanno cingoli e davanti degli sci stretti, sterzati da un manubrio. In

## Finalmente sul gradino più alto del podio

L'attesa è finita, praticamente a un anno dal suo debutto in F.1, Gilles è riuscito a cogliere la prima vittoria e proprio nel Gp di casa, edizione 1978. Eccolo festeggiare in compagnia della moglie Joann



GRAND PRIX  
DU  
CANADA  
LABATT  
MONTREAL

Lobatt

L

Agip

Lobatt  
50



”

*In F. Atlantic ho disputato 4 corse su un treno di gomme! Quando cominciavano ad essere fortemente consumate sull'esterno, le toglievamo e le giravamo sul cerchione*

”

Canada sono veramente un "modo di vivere", e le corse di snowmobile sono uno sport di crescente popolarità. «*Ho cominciato a correre quando avevo 13 anni, e immagino di essere andato piuttosto bene. Nel 1973 ho vinto il campionato canadese per la società Skiroule. Oltre alle mie trattenute ho vinto circa 13.000 dollari in quell'anno, ed ero anche in grado di restituire i soldi che dovevo agli altri. Mi sono comperato una F. Ford, costruita completamente da un mio amico a Québec. Era veramente robusta, il che era buono per me, perché sono uscito di pista diverse volte. Comunque mi sono divertito un sacco e ho vinto circa il 70% delle corse alle quali mi sono iscritto. Perciò volevo fare la Atlantic dopo, ma ci volevano circa 30.000 dollari per una stagione allora, e non me li potevo procurare. Ancora non so come sia riuscito a farlo».*

## Poco denaro per imparare

Dopo aver accumulato più soldi che poteva, e trovando una certa sponsorship dalla Schweppes, Gilles si è prudentemente imbarcato nel suo primo anno di F. Atlantic. Fu un disastro.

«*Credevo che alla Ecurie Canada sapessero ciò che stavano facendo, invece stavano imparando come me. E avevamo tanto poco denaro... Abbiamo disputato 4 corse su un treno di gomme! Quando le gomme cominciavano ad essere fortemente consumate sull'esterno, le toglievamo e le giravamo sul cerchione... E poi a Mosport mi sono fratturato la gamba nelle prove, e dovetti rinunciare alle successive gare. Terribile, terribile...».*

Tuttavia c'era una cosa che gli andava bene. Nell'inverno precedente, egli aveva vinto il campionato mondiale di snow-mobile. La Skiroule, per cui aveva corso alcuni anni prima, decideva di tornare alle gare e chiese a Gilles di correre nuovamente per loro. Fu d'accordo, a condizione che lo sponsorizzassero anche in F. Atlantic. Infine si arrivò ad un accordo globale e la Skiroule gli diede una certa somma, in parte per la sponsorizzazione della macchina, in parte per le spese correnti del team e in parte per il suo ingaggio.

«*Ho comperato una nuova March F. Atlantic - ricorda - e la stagione era molto fortunata. Non ho mai danneggiato la macchina e ho danneggiato solo leggermente un motore. E venne anche la mia prima vittoria in F. Atlantic, sotto la pioggia a Gimli, dove sono partito in 19ª posizione. Fu veramente una buona corsa, e non la dimenticherò mai. Immagino che si trattasse di quella specie di corse che non si riesce a disputare troppo spesso. Tutto andò per il verso giusto, quel giorno».*

La Skiroule era ora entusiasta per quanto riguardava le corse automobilistiche, calcolando che il successo di Gilles avesse avuto degli effetti positivi sulle loro vendite. Perciò erano molto interessati ad appoggiarlo nuovamente nel 1976.

«*Nello stesso tempo - dice Villeneuve - la Ecurie Canada si è nuovamente rivolta a me, proprio quando avevano preso Ray Wardell come direttore di team. Nel 1974 Kris Harrison (l'allora direttore del team Ecurie Canada, che ora occupa una posizione alla Ecclestone in F. Atlantic canadese) ed io non eravamo andati molto d'accordo, ma mi piaceva Wardell. Perciò ho firmato con loro e la Skiroule fu il nostro sponsor e che stagione abbiamo avuto! Fu un sogno. 10 corse, 9 vittorie e un ritiro quando mi trovavo in testa con 16" di vantaggio!».*

## Tirocinio al calor bianco in F. Atlantic

Gilles Villeneuve ha affilato le armi in vista della F.1 facendosi le ossa con le motoslitte e in F. Atlantic. Eccolo in gara con monoposto March, insieme al figlio Jacques e estratto dall'abitacolo subito dopo un incidente in F. Atlantic







”

*Mi hanno dato molti soldi McLaren e Marlboro. Per l'unica corsa disputata a Silverstone nel 1977, sono stato uno dei piloti di F.1 meglio pagati...*

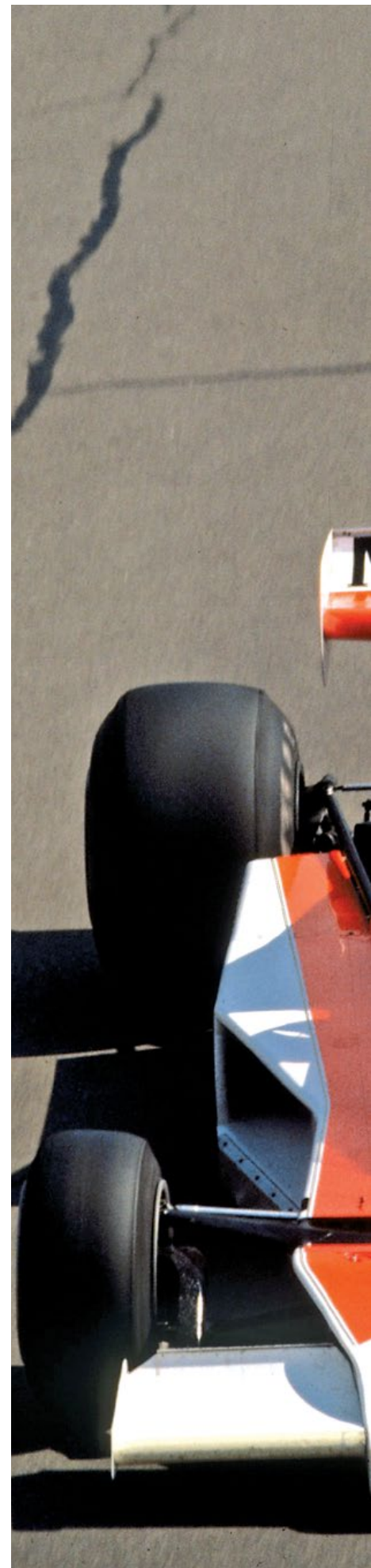
”

## Trois Rivières gara decisiva

Forse la gara a Trois Rivières fu la goccia che fece traboccare il vaso (nel senso positivo, naturalmente). «Ero già stato in Inghilterra per vedere Teddy Mayer, che mi chiese che cosa volessi fare. Gli ho detto che sarebbe stato ideale per me disputare una stagione di F.2 nel 1977, con forse 4 o 5 gare di F. 1. Teddy mi disse che avrebbe cercato di trovare una soluzione e che mi avrebbe contattato. Sapevo che non ero andato là per firmare un contratto o qualcosa del genere. Voleva semplicemente conoscermi personalmente. Comunque il fatto che Hunt venne a Trois Rivières fu veramente una buona cosa. C'erano anche Patrick Tambay, Brambilla, Alan Jones e così via. Fino ad allora, ogni volta che gli europei erano venuti, avevano fatto piazza pulita. Ma quella volta, mi sono qualificato io in pole position, Klausler 2° e Bobby Rahal 3°, e solo dopo c'erano gli europei. Perciò non ero soltanto io a dimostrare che la F. Atlantic era buona. Avevo un vantaggio di 4/10 sul più diretto inseguitore. James era al volante della stessa macchina mia, una vettura nuova di zecca, di fatto, perché ne aveva distrutta una durante le prove circa un mese prima. Sulla carta aveva circa 2 o 3 Cv più della mia, perciò eravamo veramente alla pari. Pensa un po', molta gente faceva intendere che avessimo dato a James una macchina che non andava bene, per fare noi una buona impressione. Ma lui non si è mai lamentato della vettura, e più tardi, quando l'ho provata, mi sono accorto che andava meglio della mia! Era nuova di zecca, mentre la mia aveva già disputato diverse corse e a quel punto un telaio March comincia a dar segni di stanchezza. Non sto buttando giù James, capisce? Penso che se avesse disputato 4/5 gare, si sarebbe seduto al volante e sarebbe stato maledettamente veloce. Ma non aveva pilotato quella specie di macchina di recente, perciò era più difficile per lui che, diciamo, per Depailler. Ma penso che quando è tornato in Inghilterra abbia detto molte cose buone sul mio conto».

## Buona corsa a Silverstone

Pochi giorni dopo Trois Rivières, dove aveva vinto comodamente, Gilles ricevette un'altra chiamata da Teddy Mayer, che gli chiedeva di venire un'altra volta a Colnbrook. Venne redatto un contratto. «Per fortuna, lo si è capito dopo, il contratto era fatto male. Sebbene non fosse specificato, ci si aspettava da me che avrei disputato 4 o 5 corse per la McLaren nel 1977 e avevano un'opzione su di me per il 1978. Mi pagavano molto bene, Marlboro e McLaren. Comunque, per me erano un sacco di soldi! Per quell'unica corsa che ho disputato l'anno scorso, io ero uno dei piloti di F.1 meglio pagati... Mi piaceva moltissimo il team e li ritenevo molto seri e dei veri professionisti. Però, infine, ho fatto solo una corsa, Silverstone, che forse era buona, perché penso di aver guidato bene lì. Forse sarebbe stato negativo farne altre». In occasione del Gp d'Inghilterra '77, naturalmente, Villeneuve era al volante di una McLaren M23 ufficiale. Quando lo vidi lì viaggiava però in senso contrario. Gilles aveva scoperto i suoi limiti nella curva Copse. Ma il giorno della corsa fu perfetto e, se non fosse stato per una fermata ai box, sarebbe arrivato 4°. Silverstone fu naturalmente un grosso impegno per Villeneuve. Ma quando camminava lungo la corsia dei box, abbracciato con la moglie la mattina della corsa, non sembrava essere nervoso e ec-



## *Debutto in F.1 da pilota professionista*

A differenza della maggior parte dei colleghi, Jacques arriva in F.1 nel Gp di Gran Bretagna 1977 con un ingaggio della McLaren: quindi non solo non è un pilota pagante, ma in qualità di promettente professionista, viene pure pagato e bene...



cessivamente preoccupato. Dopo la corsa il suo futuro sembrava chiaro. Avrebbero buttato fuori Jochen Mass alla fine della stagione e Gilles lo avrebbe sostituito. Ma non è stato così! «Circa sei settimane dopo il Gp d'Inghilterra, in occasione della corsa Can-Am di Mosport, Mayer venne da me e mi disse che se qualcuno si fosse messo in contatto con me, offrendomi un posto, avrei dovuto prestare attenzione, perché non aveva l'intenzione di fare uso della sua opzione su di me. È stato un piccolo colpo per me, perché non riuscivo a capire il motivo. Credevo di essere andato bene, a Silverstone... In ogni modo, pensavo, nessun problema, sarò in grado di trovare un team. Ma il tempo passava e non succedeva niente. Non volevo finire al volante di una March o roba del genere. Sapevo che esisteva la possibilità di andare alla Wolf. Walter mi aveva parlato di una eventuale seconda macchina. Ma circa due o tre settimane dopo che Teddy mi aveva dato la brutta notizia, ho ricevuto una chiamata dalla Ferrari, che mi chiedeva se volessi correre per loro! Ho risposto "certamente" e ho preso il primo volo per l'Italia. Ho incontrato personalmente il signor Ferrari e gli altri e abbiamo discusso la cosa. Sembrava che fossero disposti a farmi firmare subito, lì, sul posto. Ci siamo intesi, benissimo su tutto. Ma non potevo firmare a causa dell'opzione della McLaren, che era valida fino al 31 ottobre. E non c'era verso che la Ferrari avrebbe aspettato fino ad allora per vedere se la McLaren mi avrebbe preso o meno. La McLaren aspettava se Tambay si facesse male o meno, mancavano tre corse da disputare in quella stagione. Per questo avrei dovuto perdere il mio posto alla Ferrari? Stavo diventando matto! Mi sono messo in contatto con la Marlboro, loro furono molto gentili e cercarono di fare un po' di pressione sulla McLaren. E io dissi a Teddy che avevo una buona occasione e se mi poteva liberare dal mio impegno. Poi venne Monza e tutte quelle voci che Andretti sarebbe passato alla Ferrari, e lo stesso valeva per Scheckter. Mi sono nuovamente recato alla fabbrica, ritenendo di non aver alcuna possibilità. Infine Mayer mi disse che mi avrebbe liberato dal mio impegno ad una condizione: solo se mi avesse preso la Ferrari. Se non mi prendevano loro avrei dovuto dare un altro anno di opzione alla McLaren. Si trattava di una specie di gioco d'azzardo. Ecco il contratto: se lo usi, bene, ma se non lo usi tu sei sotto opzione McLaren per il '78 e il '79. Ho acconsentito...».

## **Dieci minuti determinanti**

«Dieci giorni prima di Watkins Glen non avevo ancora sentito niente dalla Ferrari: le prospettive non erano buone. Perciò ho chiamato la fabbrica con una scusa qualsiasi, semplicemente per ricordare loro che esisteva ancora. 15 minuti dopo suonava il telefono. Era l'Italia. "Può firmare con noi?". Dissi loro che potevo, che avevo tutti i documenti e tutto. Perciò hanno detto "Ok, la prendiamo, venga qui lunedì". E per quel fine settimana, a Québec City, non l'ho detto a nessuno. Non avevo ancora firmato effettivamente... ». Dopo tutte queste difficoltà, la firma dei contratti si è svolta senza problemi e la questione della successione di Lauda a Maranello era infine risolta. Avevano in progetto di impegnare una terza macchina per Villeneuve a Mosport e al Fuji, ma l'improvvisa partenza di Niki, prima della corsa canadese, significava che solo Reutemann e Villeneuve rappresentavano la Ferrari. Entrambe le corse furono traumatiche per Gilles.



”

*Ho ricevuto una chiamata dalla Ferrari che mi chiedeva se volessi correre per loro! Ho risposto certamente e ho preso il primo volo per l'Italia. Ho incontrato personalmente il signor Ferrari*

”

## Difficile la T2 di Niki


«Quando ho cominciato a guidare la T2, la macchina era maledettamente difficile da pilotare», ricorda. Era colpa delle gomme? «Ecco, le Goodyear di allora non erano tanto buone. Le Michelin hanno migliorato la vettura, ma era ancora molto malvagia. Si doveva trattarla con molta prudenza. Forse lo era perché era stata messa a punto per Niki. Lui ha un certo stile di guida, immagino, e forse il mio è diverso. Forse lui potrebbe pilotare una macchina messa a punto per me, o forse no, non lo so. Ma io non ero in grado di guidare la sua, questo era certo! Le molle erano molto morbide, con barre antirollio morbide, e non sono semplicemente riuscito a maneggiarla. Durante l'inverno, non abbiamo fatto molti cambiamenti alla macchina, ma abbiamo impiegato la maggior parte del tempo a provare le cose per il futuro. Finalmente cominciavo ad avere una certa fiducia nella macchina, ma l'ho trovata sempre molto nervosa. Andava male a Buenos Aires, ma in Brasile cominciai a cambiare delle cose come le molle e le barre antirollio, e la macchina fu subito molto più secondo mio gusto. E dopo di ciò ecco la T3, che è una macchina molto diversa. Sa, con la T2 ho fatto qua e là dei testacoda a Fiorano, ma con la T3 ne ho fatti solo uno o due per tutto il tempo delle prove che ho effettuato. La T3 è una macchina che perdona. Quando la T2 cominciava a partire in testacoda non si sapeva mai dove sarebbe andata a finire! Ma la T3 è diversa, si ha un'idea di dove ci si fermerà...».

Ciò ci ha portato alla domanda sulla mancanza di paura di Villeneuve, fama che ha da molto tempo. Chris Amon è rimasto stupefatto quando ha visto Gilles al volante della Wolf Can-Am del pilota neozelandese, nell'estate scorsa: «Vi dico, in 15 anni di corse non ho mai visto uno comportarsi come lui dopo un incidente. Voglio dire che non reagisce affatto! È proprio come se non fosse accaduto niente, ma la macchina dimostra il contrario».

I piloti reagiscono in modo diverso dopo un grosso incidente. Alcuni sono estremamente freddi, come Tambay l'anno scorso a Monza, altri si mettono a ridere in modo nervoso e sciocco, sollevati dall'esser-sela cavata senza danni. Ma sono rimasto stupito nel vedere Villeneuve dopo il Gp di Monaco. Verso la fine della corsa gli si è sgonfiata una gomma anteriore e la sua Ferrari ha strisciato contro il guardrail nel tunnel. Si trattava di ciò che Jackie Stewart avrebbe chiamato «un incidente piuttosto serio» e si è verificato in un tratto molto veloce del circuito. Ma io ho parlato a Villeneuve una mezz'ora dopo, e non c'era assolutamente nessuna emozione. Niente. Non aveva alcuna immaginazione, o un coraggio insolito, o che cosa?

«Non ho alcuna paura di un incidente - fu la semplice risposta - Nessuna paura. Naturalmente non vorrei uscire di pista in una curva che si prende in 5ª, con una rete sull'esterno. Non sono un pazzo. Se sento che uscirò dalla pista con una ruota, alzo un po' il piede dal gas, come chiunque altro. Ma quando siamo verso la fine delle qualificazioni e sto cercando di prendermi la pole position, immagino che allora potrei superare la paura... Ma tranne l'anno scorso, non ho mai avuto molti incidenti. Penso che quando si sta spingendo, anche se si sa dove è il limite, ma si deve fare il tempo, si supera il limite di un po'. Allora si fa forse un testacoda, o non succede niente».





**Con la Ferrari  
il salto di qualità**

Appena chiamato da Maranello, il 27enne Gilles capisce d'aver davanti il treno che nella vita passa una volta sola. E si affretta a rispondere sì e a entrare nell'abitacolo di una Ferrari F.1, con la quale debutta nel 1977 portando avanti il processo di crescita nella stagione successiva

## **Paura per la macchina**

Dovevo tornare a Monaco. Per quell'incidente non aveva avuto paura? «Per me, no. Per la macchina sì. Pensavo: "maledizione, farò un bel busso qui!", ma si fa così (fa una smorfia e stende le braccia davanti a sé, come se si volesse preparare per l'impatto), in quella frazione di secondo, ciò che mi è passato per la mente era che non avrei potuto terminare la corsa, che avrei perso due punti. Era ciò che pensavo in quell'attimo. Non penso mai che posso farmi male. Mi sembra impossibile. Ma so che posso fare male alla macchina, e questo non lo vorrei fare». Villeneuve è convinto che questo atteggiamento derivi dai suoi tempi in snow-mobile. «Ogni inverno si calcolava di fare 3 o 4 grossi voli, e so ciò che significa essere buttato sul ghiaccio a circa 150 kmh. Ma non mi sono mai fatto male in snow-mobile. E penso che gli incidenti sembrano sempre peggiori al pubblico di quanto non lo siano per il pilota. Sono rimasto stupito quando ho visto tutte quelle foto della mia macchina in Giappone l'anno scorso. Ma non ho avuto paura dopo l'incidente, ero soltanto terribilmente triste per quella gente che è rimasta uccisa. So che si trovavano in un'area vietata e non mi sono sentito responsabile per la loro morte, ma...». All'epoca del disastro del Fuji, criticare Villeneuve diventò per breve tempo una cosa alla moda! Era pazzo, pericoloso e nemmeno in prima fila. La corsa di Silverstone era stata un caso fortunato e Mayer aveva fatto bene a lasciarlo andare, e se Ferrari aveva un po' di buon senso, avrebbe fatto lo stesso. Molta gente sosteneva queste cose. Questa stagione, però, ha cambiato molte opinioni. Sin dalla prima corsa, Villeneuve si è trovato tra i primi. A Long Beach era in testa per metà corsa e sembrava dovere vincere finché, in un attimo di zelo eccessivo, la sua Ferrari si è agganciata con la Shadow di Regazzoni da doppiare. E in Belgio, il giorno dopo la nostra chiacchierata, si trovava in un ottimo 2° posto dietro la nuova Lotus di Andretti, l'unico pilota nello stesso giro dell'americano, finché non ha forato una gomma anteriore. A Monza poteva vincere, a Montreal ce l'ha fatta. Aveva previsto di andare tanto forte, così presto, nella sua carriera di F.1?

## **Più lento di 2 secondi**

«Ecco, mi aspettavo di essere a circa mezzo secondo da Carlos - ribatte - Se Carlos è 10°, lo avrei dovuto essere 12° o 13°, se è 1° avrei dovuto essere 2° o 3°. Ma quando abbiamo cominciato a provare a Fiorano, mi sono accorto quanto fosse maledettamente veloce! Nelle prime due settimane di prove ero più lento di quasi 2", e non riuscivo a farmi un'idea del perché. Non sono poi così lento. Sa... Carlos è molto, molto veloce. Forse più veloce di quanto la gente vorrebbe credere. E rimane in pista». Sono stati uno strano contrasto i due piloti 1978 della Ferrari. Reutemann con le mani infilate nelle tasche, girava attorno alla sua macchina in maniera indifferente, ogni centimetro "pilota di ferro", con la carnagione scura e, quando lo richiedeva l'occasione, un'espressione impenetrabile come il ghiaccio. Ma poi appariva Villeneuve e il viso di Carlos si apriva facendo posto ad un sorriso. Nella stagione 1977 Reutemann e Lauda non si potevano vedere, e Lole è stato contento di avere Gilles come compagno di squadra. Il pilota canadese ne era altrettanto entusiasta. «Carlos mi piace molto. Bisò-



”

*Non sono un pazzo. Se sento che esco dalla pista con una ruota, alzo un po' il piede dal gas, come chiunque altro. Ma se sto per fare la pole immagino che posso anche superare la paura...*

”

gna conoscerlo, ma è veramente molto simpatico, un grande professionista, e le cose che fa, le fa sul serio. Penso che abbiamo fatto un buon team. Spero di essere altrettanto affiatato con Jody». «Altrimenti tireremo fuori le pistole», ha detto proprio in un'intervista di questi giorni.

## L'occhio tradisce la realtà

Villeneuve ha 26 anni, ma ne dimostra 18. La Ferrari n° 12 arriva scivolando giù per la corsia dei box, si ferma davanti a noi, lo scarico urla, la distribuzione fischia, le gomme sono calde, appiccicaticce, consumate. Il pilota tocca il gas per due, tre volte, spegne il motore, fa scattare le fibbie della cintura di sicurezza e salta giù dall'abitacolo. È un uomo molto piccolo, un uomo snello e quando si vede il viso sotto il casco rosso e azzurro, ci si sente salire dentro dei dubbi che questo possa essere il pilota che ti è passato davanti, con la T3 in sbandata controllata, solo pochi minuti fa. Da quando Villeneuve è passato alla Ferrari, Gilles e la sua famiglia si sono trasferiti in una villa presso Cannes. Lui dice che esistono diversi motivi per la scelta del suo domicilio. Primo, il francese è la loro lingua natale, il che rende le cose più facili per i bambini a scuola e fa sì che lui e sua moglie si sentano un po' a casa. «Non ho niente contro gli italiani, ma non parlo italiano. E Nizza è vicina, il che è una buona cosa per i viaggi in aereo. Se abitassi in Italia, vicino alla fabbrica, i voli sarebbero stati un problema. L'aeroporto di Milano sembra avere delle difficoltà con la nebbia. La Francia è più semplice in ogni modo per quanto mi riguarda». Ora che si è affermato in F.1, non avrebbe più fatto delle corse di F. Atlantic in Canada? «Ecco, potrei chiedere l'autorizzazione alla Ferrari di farlo. Non penso che piacerebbe a loro, e non posso dare loro torto: la McLaren ha perso Patrick Tambay per il Gp del Belgio per delle ferite riportate in una corsa di F. 2. Ma mi piacerebbe disputare ancora qualche gara di F. Atlantic, primo per la gente di Québec, che mi ha appoggiato durante la mia carriera, e secondo perché ritengo che non sia una cosa buona per un pilota di F.1 fare solo la F.1. È bene fare anche qualcos'altro. Ma se disputerò qualche corsa di F. Atlantic a casa mia, mi sentirò sempre sotto pressione, perché in nessun caso vorrei perdere! Fondamentalmente vorrei correre in qualsiasi tipo di corse, su qualunque aggeggio che abbia un motore. Forse Usac o Nascar... E ci sono dei luoghi dove vorrei correre, come il Nurburgring o forse Spa. A casa ho sentito tanto parlare del 'Ring, e vorrei tanto correroci...».

## I giovani «anticiperanno»

Lauda ha detto di non aver ancora pensato al ritiro, ma che prenderà probabilmente una decisione veloce, da un momento all'altro, molto probabilmente nel bel mezzo di una stagione. E che sarà irrevocabile. Ci sono state voci frequenti che Hunt si ritirerà alla fine del 1979. E Andretti ha detto chiaramente che passare da un lato all'altro dell'Atlantico non è un modo di vivere che vorrebbe condurre all'infinito. Perciò stanno aspettando, ancora fuori dalla scena, gli uomini della nuova generazione, i piloti degli Anni '80 ma ci sono indizi che alcuni di loro, quelli più importanti, forse non intendono aspettare tanto a lungo. Gilles Villeneuve è chiaramente uno di loro.

### Con Forghieri l'intesa è perfetta

Il tecnico Mauro Forghieri dà una mano a modo suo, curando la Ferrari di Gilles, che attende nell'abitacolo...




IN DIFESA DI VILLENEUVE

# Il vero erede di **Nuvolari**

NELL'AGOSTO DEL 1979 IL DIRETTORE DI AUTOSPRINT  
PRENDE LE PARTI DI GILLES MENTRE IMPERVERSANO  
LE POLEMICHE SUL MODO DI CORRERE DEL CANADESE

di **MARCELLO SABBATINI**



Il “bambino di ghiaccio” stavolta si è sgelato. Il visetto di Gilles Villeneuve tradiva a stento lo sforzo di trattenere le lacrime, mentre il telecronista olandese lo faceva inquadrare per la sua intervista, dopo lo sconvolgente momento di rabbia che l'aveva portato al box con la sua T4 dalla sospensione posteriore schiantata, per lo sforzo di portarla al box tra miriade di scintille. A malapena anche Forghieri era riuscito a mantenere il suo risentimento per il canadesino, da lui accusato - dicono da Zandvoort - di non aver avuto il sangue freddo di fermarsi a tempo, al primo “spiattellamento” di gomme. Non tanto perché poteva recuperare lui, quanto perché avrebbe potuto togliere comunque punti a Laffite a vantaggio di Scheckter. Ma Gil appariva letteralmente sconvolto. Addirittura, al primo impatto col microfo-



*Scintille  
sull'asfalto  
a Zandvoort*

È il 26 agosto 1979  
quando a Zandvoort  
Gilles azzoppa la  
Rossa dopo che nelle  
battute iniziali era  
stato al comando.  
Conclude la corsa col  
braccio alzato e le  
scintille sull'asfalto,  
mentre in molti  
pensano che sia un  
pericolo pubblico...



”

*C'era chi non gli risparmiava frecciate d'incoscienza perché con quel riportarsi al box con la macchina a pezzi, faceva temere di rischiare troppo la sua vita e l'altrui*

”

no, aveva farfugliato di qualcuno che l'aveva toccato dietro nella chicane, in quel testacoda da manuale che è stata la prima causa del suo poi scioccante ritiro. Si capiva che lo stress della corsa, per tenere testa, con un mezzo finora inferiore, alla Williams, lo aveva sfibrato. A tutto si era poi aggiunta la rabbia per la prima posizione sfumata, posizione che voleva dire forse il definitivo abbandono di qualsiasi altra velleità iridata. Era da capire Gil, il ragazzo di ghiaccio che invece mostrava la sua più vera e umana natura di pilota da battaglia e di entusiasta del suo correre. E invece c'era chi non gli risparmiava frecciate di "incoscienza" perché con quel riportarsi al box con la macchina in sbrindellamento, faceva temere di rischiare troppo la sua vita e l'altrui. Ormai anche i fatti umani, anzi specie i comportamenti - più umani, veri, reali - non si perdonano. Specie da parte di chi avrebbe ben altro da farsi perdonare. Così quel Cheever che dalla postazione televisiva di Minà commentava, con un pizzico di alterigia, il pur definito "strepitoso" gareggiare di Gil, dimenticando forse quello che lui stesso aveva fatto a Donington nell'ultima gara F. 2. Ma tant'è. Ormai c'è Poltronieri che ripete di considerare i piloti freddi astronauti e per questo non personaggi, tanto che se incontra qualcuno che sa tornare umano come il giovane Villeneuve, meglio scaricargli addosso critiche senza attenuanti. Tanto più che sovverte tutti i giudizi dei santoni, quelli che vogliono per forza imporre i piloti-computer, quando le corse motoristiche di quest'anno hanno proprio rivalutato i piloti combattenti, i piloti-Uomini, contro i calcolatori solo di dollari. Peccato che quello "spiattellarsi" di Michelin, per due ruvide frenate alla Tarzan, abbiano compromesso la nuova corsa-capolavoro del vero erede di Nuvolari. Perché domenica, dalle magistrali telecamere belgolandesi, orchestrate dallo stesso regista super di Zolder (ricordatevi questa equipe per il Premio TELECRONISSIMA quando voterete!) sono arrivate le immagini eccezionali di un nuovo rivolgimento in F.1: la Williams degli sceicchi che arrancava con Jones per tener testa alla Ferrari rinata di Zandvoort!

Singolare coincidenza con la prima settimana di impegno dopo la nota verifica motore (pur assolvante) post Austria... Coincidenza per coincidenza, come intendere che, ogni qualvolta le voci "cattive" su certe vittorie, arrivando alla convalida del controllo tecnico, pur nella assoluzione coincidono puntualmente con un ridimensionamento delle prestazioni? Accadde qualche anno fa dopo la stagione sudamericana ruggente della Shadow di Jarier, si è ripetuto nella Monza della benzina-alla-cipolla della McLaren, sparita dalle più forti dopo il prelievo doping-carburante. E che dire quest'anno? La Ligier impazzava, chiacchiere su certe pompette e in ogni caso la Ligier non è stata più tra le prime Super Renault a Digione, con manciate di secondi a tutti, verifica di onestà e poi la Renault torna ad avere in corsa i guai di sempre, dall'Inghilterra e le prestazioni di prima fila risultano comunque contenute. Ora la coincidenza Williams, che peraltro è riuscita nel suo poker... al buio, visto che il rilancio vincente di Villeneuve è saltato per ... un rimescolamento di carte. Pardòn, di gomme. Comunque pare che a Ferrari stia bene anche così. Pur se si ritrova con un (ex) pilota da combattimento come Jody Scheckter che gli centellina un mondiale da rag. al prezzo di 700 milioni di ingaggio, e un giovanottino sul quale nemmeno lui avrebbe giurato tanto, che gli fa ripalpitare emozioni dimenticate. Se non alla Nuvolari, certo alla Mairesse.



***Imperativo  
guidare  
sempre al limite***

Jarama, Gp di Spagna  
1979. Villeneuve,  
scattato col terzo  
tempo in qualifica vive  
una domenica di  
passione già al 2° giro  
finisce fuori pista dopo  
che gli è saltata la  
prima marcia. Poi va in  
testacoda: concluderà  
in settima posizione



“IO HO LA FEBBRE VILLENEUVE”

# Così scoppiò la **febbre**

A FARE ALZARE DEFINITIVAMENTE LA TEMPERATURA DELLA  
PASSIONE PER GILLES, IL RUOTA A RUOTA CON ARNOUX A  
DIGIONE '79 IL VIRUS FECE FARE AD AS IL RECORD DI VENDITE

di **MARCELLO SABBATINI**



**I**l virus, affiorato in Canada, dilaga nell'Italia ferrarista e poi in tutta Europa. "L'Aviatore" di Ferrari, che tanti critici si era subito guadagnato da quell'agosto 1977 quando il Drake lo scelse per sostituire il "ragioniere" Lauda, esplose in Tv da Digione. Si correva il 57° Gp di Francia: la Renault turbo vincerà il suo primo Gp di F.1 e la Ferrari a fine stagione quello che sarebbe stato l'ultimo campionato del mondo fino a 21 anni dopo. Quella domenica del '79 Villeneuve aveva di nuovo incominciato una delle sue sfrenate corse, bruciando tutte e due gialle monoposto francesi partite in prima fila. Jabouille viene inizialmente mortificato dal canadese, finché non riuscirà a schizzar via alla Ferrari n. 27 nel lungo rettilineo. Andrà a vincere. Ma dietro...

Affidiamoci alla moviola di cronaca di Enzo Russo, nel suo instant book dedicato a "La Cometa" canadese: «... Intanto Arnoux, partito male, sta spazzando via tutti gli altri e sta rimontando a caccia del secondo

posto. Gilles ha le gomme degradate dalla battaglia iniziale con Jean-Pierre e lo lascia avvicinare senza forzare, sperando di mantenere le distanze fino al traguardo...». Ma attenzione: ora è grande suspense. Quasi la vedi, rileggendo, quella fantastica bagarre, quel ruota-a-ruota che riporterà le corse automobilistiche indietro di quarant'anni, quando infuriavano insieme piloti come Nuvolari, Varzi, Rosemayer e Caracciola. Spopola la nuova storia della velocità. «...Al 76° giro Arnoux piomba alle spalle di Gilles. Il pubblico è in piedi. C'è aria di doppietta francese. Alla tornata seguente la Renault esce di scia e si tuffa all'interno della curva Villeroy. Gilles ha bloccato le ruote in una frenata terrificante ed è miracoloso che riesca a mantenere il controllo della Ferrari. Non mantiene però la posizione, pur riuscendo a restare nella scia di Arnoux. Al penultimo giro, all'inizio del rettilineo, i giochi sembrano fatti. Ma Arnoux poi dirà che il suo 6 cilindri si mise a singhiozzare. Gilles si rimette in scia...». E sarà valzer, slalom, corrida.

### **Digione 1979 il culto vive la sua apoteosi**

Gilles a Digione 1979 su Ferrari 312 T4 lotta senza esclusione di colpi con René Arnoux al volante della seconda Renault strappandogli il secondo posto. E la cronaca si fa subito storia



Sarà leggenda. «... All'imbocco della curva fa un'altra grande fumata di gomme e deve controsterzare leggermente per compensare lo sbandamento, controsterzare e impostare la curva all'interno, mentre Arnoux, che ha ritardato a sua volta la frenata, tiene duro all'esterno. Le due macchine si toccano (non è la prima volta), smarginano dalla pista ciascuna dalla propria parte, convergono verso il centro e si toccano ancora. È l'unico autentico momento di pericolo perché stanno per agganciarsi e volare l'una sull'altra. Non accade. La Renault è di nuovo davanti, ma all'ingresso della parabolica Arnoux allarga un po' ingenuamente e Gilles forza il passaggio. In realtà è un "sorpasso impossibile", le due monoposto rallentano moltissimo ostacolandosi a vicenda, ma alla fine la Ferrari ne esce in testa e si presenta sul rettilineo per l'ultima volta con una lunghezza di vantaggio». È apoteosi, dopo. Piovono applausi in pista e dalle poltrone dove i telespettatori hanno vissuto a bocca spalancata quei minuti. Ancor oggi viene un brivido a ripensarci. E cosa ne pensate voi che ora leggete, che non vedeste e non viveste in diretta, voi che oggi vi sentite annoiati a vedere trenini di monoposto che fanno corsa, si fa per dire?

«Non lo farei tutte le domeniche - dichiara Arnoux terzo sul podio - Se dovessi rifarlo non esiterei un attimo», lo contraddice Gilles. Mamme, zie, nonne, figli, papà, tutti gli sportivi semplici, adottano Villeneuve. Ma ci sono gli arroganti, gli albagisti sotutto, che storcono il naso.

«Ma che corsa d'auto? - scrive qualcuno dei più saccenti - Era solo autoscontro». E scoppiò la rabbia, non solo di Ferrari che quel Villeneuve l'aveva voluto lui, a rivalsa del Lauda accettato ma non altrettanto ipervalutato come i padroni di casa Fiat. Da Montezemolo all'Avvocato non c'è mai stata una parola di apprezzamento per quel canadese che il suo cuore nelle corse ce lo metteva tutto. Provate a cercarne una che sia una. E scoppiò la rabbia in chi come me, direttore di Autosprint in quel momento, costruì il momento professionale più magico. Il segreto di questo mestiere è essere in feeling con il pubblico, con i lettori. Dargli con onestà quello che aspetta. Non la gratificazione demagogica o di potere, ma la valutazione del sentimento sincero, onesto, dell'emozione vissuta. E nacque così quella "Febbre" di entusiasmo per la guida e le imprese di Gilles. Cominciò con una domanda semplice dai microfoni della trasmissione Tv "Tele-sprint", che realizzava Autosprint, magari grazie alle telefonate in diretta del pubblico. A cominciare da chi chiamava infuriato nel leggere le cronache denigrative del duellissimo. «Ma tu ce l'hai la Febbre per Gilles?». La domanda diretta suscitava entusiasmi, consensi per strada a ciascuno. Non avevi bisogno di porla più in giro. Venivano direttamente a rispondere, pure senza domanda. Fu una sbornia e un boom. Autosprint realizzò anche un adesivo da attaccare dietro la propria auto. Con su scritto: "Io ho la febbre Villeneuve". Un modo per distinguersi, per dichiarare il proprio tifo e la propria passione. La Febbre Villeneuve avrebbe regalato ad Autosprint un record di vendite che avrebbe toccato effettive 300mila copie col mondiale '79, se l'editore le avesse poi stampate davvero come promesso. Si fermò a 240mila. Era sicuro di aver risparmiato 60mila copie di carta... Provate un po' a cercare quel numero oggi. È introvabile! La Febbre era valsa più di tante campagne pubblicitarie, che in realtà AS non ha mai avuto negli Anni Ruggenti. Ma è stato più appagante così.

da Autosprint n. 19 dell'8 maggio 2007



”

*La febbre Villeneuve avrebbe regalato ad As il record di vendite che avrebbe toccato le 240mila copie che potevano salire a 300mila se...*

”





*Scene  
di ordinaria  
leggenda*

La lotta tra Villeneuve e Arnoux a Digione '79 dura una manciata di giri, ma l'intensità è tale, che non verrà mai più dimenticata, divenendo uno degli episodi cardine del culto nei confronti del campione canadese. Con Arnoux accomunato nell'affetto, per il coraggio e la correttezza che il pilota di Grenoble ha mostrato in questa incandescente sfida



**Gp San Marino  
1982 Gilles  
si sente tradito**

Imola domenica 25  
aprile 1982. Gp  
di San Marino sul  
podio Pironi festeggia  
mentre Villeneuve  
guarda altrove. Il  
canadese si sente  
tradito... Pochi giorni  
dopo morirà in Belgio



# L'ultima intervista

DOPO IL GP DI IMOLA 1982 GILLES SI SENTIVA TRADITO. E RACCONTÒ LA SUA VERITÀ. ECCO CHE COSA SCRISSE NEL 2007 L'EX DIRETTORE DI AS RICORDANDO QUEI GIORNI

di **MARCELLO SABBATINI**

Jackie Stewart era rimasto spaventato, dopo il viaggio di ritorno a Montecarlo da Imola sull'elicottero di Villeneuve. Era stato tutto uno sfogo violento, amaro, sull'episodio del 44° giro del Gp del Santerno, quando Pironi aveva ricambiato le carte in tavola di una corsa da classifica scontata come pensava Gilles e vinta dal francese con un sorpasso che nessuno ormai si aspettava.

Stewart tremò per quello che poteva capitare all'interno della squadra Ferrari da quel momento, con una rivalità che non poteva far presagire nulla di buono. E mi fece sapere: fai qualcosa, vedete di sensibilizzare Ferrari, visto che chi era in pista a Imola nulla aveva fatto per impedire il peggio di quella domenica. Ai boxes imolesi in realtà non c'era stato Forghieri. C'era soltanto Marco Piccinini. Ma diciamocela tutta. L'esplosione di Villeneuve aveva un po' cominciato a ingelosire Ferrari. Il pilota si guadagnava i titoli solo col suo nome. Come ai tempi di Nuvolari, l'uomo conquistava col proprio coraggio. La macchina era solo un mezzo tecnico. L'uomo esaltava. E c'era chi aveva soffiato su questo ingelosimento. La scelta di Pironi era stato il rimedio. Un uomo da contrapporre, che magari rendesse meno super il personaggio Gilles. L'operazione era stata sin più sofisticata. Villeneuve, dopo quattro anni Ferrari, voleva finalmente, alzare il proprio valore economico nelle sponsorizzazioni personali. E il cachet era salito. I primissimi sponsor, arrivati sull'entusiasmo a cifre molto controllate rispetto a quelle di altri campioni affermati, cominciarono a lamentarsi delle richieste di aumento dal canadese e andarono a lamentarsi in Ferrari. E ci fu chi consigliò: ma perché vi preoccupate? Voi offrite il cachet a Pironi. Lui vale come l'altro. E così Gilles si vide dire tanti no in sponsorizzazioni che – al vecchio prezzo – finivano a Didier. Era il preambolo del dissidio che poi diventò il sorpasso plateale tanto sofferto. E





”

*Imola non è  
acqua passata.  
Come ho detto  
a fine corsa: lui  
(Pironi) mi ha  
rubato la gara.*

*E la penso  
ancora così.*

*Se guardi  
i tempi, vedi che  
io ho ragione  
su questo*

”

venne Imola, dunque. A scanso di equivoci, tre giorni dopo la gara e quel brusco finale, telefonai prima a Maranello.

«Vorrei intervistare a freddo Gilles sulla lite. Che ne dite?». Subito ci fu il “no” di Gozzi, poi rincarato da Ferrari in persona: «No, voglio prima sentirlo io», ribadì il Drake.

Lo dissi a Gilles, che rispose: «Non ci credo. Ferrari sa già tutto. Tu vieni a Fiorano. L'intervista te la concedo. Anche televisiva». Ma a Fiorano non mi fecero entrare. Telefonai a Gilles. «Va bene, aspettami fuori del cancello, arrivo io. Nessuno mi può impedire di raccontare la verità su questo tradimento». Ed eccola. Fu l'ultima intervista di Gilles Villeneuve. L'ultima della sua vita. Breve, secca. Ma ad alta tensione. Al punto che bastò un giovane che si fece troppo vicino a noi e all'operatore che Gilles, con una durezza inabituale, lo apostrofò: «Vuoi entrare nella telecamera? Vai via!», lui che era sempre così controllato, tranquillo, che non si sottraeva mai ai tifosi che lo accerchiavano letteralmente sempre.

**- Villeneuve 90 ore dopo Imola. È passata la rabbia ed è rimasta la “Febbre” o no?**

«No che non è passata. Come ho detto a fine corsa: lui (Pironi, ndr) mi ha rubato la gara. E la penso ancora così».

**- Non cambi idea?**

«Assolutamente no. Se guardi i tempi della gara vedi che io ho ragione su questo».

**- Ma c'era un accordo oppure no?**

«Da sempre c'è un accordo, da quattro anni. Da quando sono alla Ferrari, a tutte le gare, Piccinini dice che non bisogna fare una battaglia se due macchine si trovano in testa e non ci sono avversari dietro. In quel caso bisogna andare piano per non stressare la vettura e finire così».

**- Ma c'è chi dice: come mai Villeneuve, che ha sempre dato battaglia ed è sempre sceso in pista per correre senza risparmiarsi, questa volta chiede rispetto per sé?**

«Mettiamola così: quando io ero dietro a Scheckter, in Sudafrica 1979, l'ho passato soltanto quando lui si è fermato ai box. Quando ero a Monza, ed era l'ultima occasione per me per vincere una gara ma ci si giocava il campionato del mondo (1979, ndr), io sono rimasto dietro Jody senza tentare di superarlo. Quando ero a Montecarlo, prima di rompere il cambio, Jody davanti a me andava lento perché avevamo un grande vantaggio e io non ho mai provato a superarlo. La regola era questa. Ma se io sono davanti e rallento, e il mio compagno non lo fa, e mi supera, come lo giudicate questo? Se andate a vedere i tempi di Imola, tutte le volte che io sono davanti giravo in 1'37"5/1'37"8 per risparmiare la macchina e la benzina, tanto avevamo 45" di vantaggio su Alboreto. Quando in testa è andato Pironi, si è messo a girare in 1'35"5. Chiaro, no?».

Era il mercoledì dopo il Gp sul Santerno. A Zolder, in Belgio, arrivarono da soli i due piloti. Non c'erano mogli al seguito. Si andò così all'ultima sfida. Come a un duello rusticano, una sfida da western americano. Il tempo nelle prove del sabato innescò la tragedia. Poi piansero e recriminarono in tanti. A parole, tutti. Ma chi sapeva di non avere la coscienza pulita, pensate che abbia mai ammesso qualcosa? Nemmeno a se stesso. Scommetteteci.

### **Villeneuve a colloquio col direttore**

Gilles Villeneuve a colloquio con Marcello Sabbatini fuori dai cancelli di Fiorano: proprio quel giorno il canadese concesse un'intervista all'ex mega-direttore di Autosprint accusando il compagno di squadra Pironi di avergli scippato la vittoria

da **Autosprint** n. 19 dell'8 maggio 2007



### *Per Gilles il Drake tornò anche in autodromo*

L'arrivo di Gilles alla Ferrari riaccese completamente la passione del Drake e lo spinse a tornare ai box anche fuori da Fiorano.

La prima volta che Ferrari si ripresentò in autodromo fu il 12 settembre del 1979 a Imola. Fu accolto da una grandissima ovazione: erano 7 anni che non si faceva più vedere in una pista che non fosse il ventre materno di Fiorano...





# Caro Gilles

## ti scrivo

**NELL'AGOSTO DEL 1981 ENZO FERRARI INVIA UNA LETTERA AL SUO PILOTA ALL'INDOMANI DI UN'USCITA DI PISTA. QUALCHE GIORNO DOPO VILLENEUVE RISPONDE. EMERGE UN RAPPORTO PROFONDO TRA IL CANADESE E IL GRANDE VECCHIO**

È state 1981. Viste da Zeltweg sembrano ormai lontanissime le due vittorie di Gilles a Montecarlo e Jarama a cavallo di maggio e giugno quando un giorno dopo ferragosto in Austria incappa nel terzo ritiro rimediato dopo quei due splendidi sigilli. Reduce da un 10° posto in Germania, Villeneuve tenta di risollevarsi e al via balza al comando infilando le due Renault di Arnoux e Prost che l'hanno preceduto in qualifica. Una leadership illusoria. Basta un giro. Alle sue spalle Prost attacca e lui perde la testa andando lungo alla Hella Licht nel vano tentativo di difendersi dall'attacco del francese. Finisce nella via di fuga il canadese. Viene risucchiato dal gruppo. Al 12° giro finisce irrimediabilmente ko.

## La lettera del Drake a Gilles

### «Non scusarti per i danni»

**All'indomani del Gp d'Austria Enzo Ferrari scrive una lettera a Gilles Villeneuve e acconsente di renderne pubblico il contenuto su Autosprint.**

Caro Gilles,

grazie della tua relazione e della lealtà con la quale riconosci che l'uscita di strada è stata un tuo errore. Sono errori per me comprensibili, animato come so da ansia di superamento. Ritengo anch'io che l'irregolarità nelle frenate, per la prima volta nelle nostre macchine, sia dipesa dalle pastiglie R3 montate e controlleremo. Quanto ai pneumatici, può essere che non siano risultati del tutto soddisfacenti sulla nostra vettura, ma bisogna avere la sincerità di riconoscere che ad altri hanno consentito di vincere o bene classificarsi; e che anche noi in talune gare abbiamo beneficiato del loro apporto prezioso. Concluderei che i tecnici e piloti dovrebbero rinunciare a pubblici addebiti ai pneumatici Michelin, che non stimolano la collaborazione ma la inquinano. Sono lieto che il motore sia risultato di tua piena soddisfazione



”

*Fossi andato più adagio non sarei uscito di pista ma non sarei Villeneuve, non sarei un pilota da F.1 se andassi piano... Per fare questo mestiere devi sempre dare il massimo*

”

con maggiori giri che non nelle prove di qualificazione, sebbene con pressione ridotta. Confido che la crisi delle turbine con i nuovi cuscinetti e tolleranze da noi modificate vada scomparendo. Il sovrasterzo e sottosterzo li ritengo sempre dovuti allo schema di impostazione del nostro autotelaio e al peso della vettura, con i rinforzi d'urgenza alla carrozzeria, che hanno eliminato l'inconveniente del pompaggio, ma aggiunto altri 20 chilogrammi. Tu e Didier eravate molto lenti nelle curve ampie e prolungate e la traiettoria, che eravate costretti a seguire, offriva spazio a chi poteva sorpassarvi alla corda. Ciò non accadeva nella chicane. Nelle accelerazioni effettivamente non abbiamo nessuno da invidiare. Il nuovo cambio trasversale, di dimensioni e peso ridotto e che facilita anche la sostituzione dei rapporti, sarà pronto fra 20 giorni; mentre il longitudinale, che fa parte del nuovo programma 1982, segue il suo corso.

La vittoria di Laffite a me non ha sorpreso poiché, seguendo le belle riprese televisive, appariva evidente il vantaggio che egli otteneva nelle frenate e curve; segno evidente che i suoi pneumatici non erano degradati e ottima risultava la loro aderenza e l'equilibrio della Talbot. Non saprei dirti cosa ha ritardato Arnoux e tutto è supponibile. Non scusarti per il danno alla vettura, questo fa parte del nostro mestiere e trova giustificazione nella premessa. In settimana ci rivedremo per provare a Monza.

Cari saluti

Enzo Ferrari

## Villeneuve replica: «Senza rischiare non vinci mai»

MONZA. «Non ci sono polemiche. Avete interpretato male la lettera del comm. Ferrari, io con lui ho un rapporto improntato alla massima onestà, quello che abbiamo da dirci ce lo diciamo. Ho mezzo distrutto una macchina domenica in Austria? Beh, che male c'è, sono le corse, se non rischi non vincerai mai, certo che se alla curva Bosch fossi andato più adagio non sarei uscito di pista, ma non sarei Villeneuve, non sarei un pilota di F.1 se andassi piano. Per fare questo mestiere devi sempre andare al massimo, e andando al massimo capita anche quello che è successo domenica. Avevo i freni fuori posto? Bene, ma se non avessi rischiato non avrei combinato nulla, questo sia chiaro, ne abbiamo parlato a lungo anche con Ferrari, lui capisce e non mi ha certo rimproverato. Anzi...». Test di Monza, così parla Villeneuve ad Autosprint poco prima di ripartire. Tre motori rotti in due giorni. Totale, 29 giri, pari a 180 km, non ti semprano un po' pochi?

«Non me ne parlare, peggio di così non poteva andare, anche nell'ultima rottura è partito un pistone. Non riusciamo a capire come si verifici un fenomeno del genere, per quello che ne so io non abbiamo cambiato nulla sulle macchine, dopo Imola abbiamo utilizzato 20 o 25 motori senza aver nessun problema, poi improvvisamente "boom", si rompono anche quelli fermi al box!».

**- La Ferrari sembrava diventata dopo Montecarlo e Jarama la macchina da battere, poi...**

«Poi non sappiamo cosa sia successo. Abbiamo puntato tutto sul telaio che ha dei grossi problemi (e questa non è una novità), e all'impro-

### Col Drake un rapporto onesto

«Con Ferrari ho un rapporto improntato alla massima onestà, quello che abbiamo da dirci ce lo diciamo», raccontava Villeneuve, a destra durante il Gp d'Italia 1980,



**MICHELIN**  
Agip

**MICHELIN**  
Agip

Labet  
Villeneuve  
SAI  
Marlboro  
MICHELIN  
AMPEL  
BAZZI  
SM EG  
Agip  
Marlboro  
Maxxis

parmalat

parmalat

GOODYEAR

US  
\$8



”  
Godo della stima del Commendatore, con lui parlo a ruota libera e dico tutto quello che penso. È una persona estremamente umana e intelligente: mi capisce subito al volo  
”

viso cedono i motori, dopo 30 km, e pensare che con gli stessi abbiamo percorso sino a poco tempo fa 500 km senza avere delle noie. Tutti ci invidiavano, perfino la Renault, ed ora eccoci qui alla vigilia di Monza con dei guai da eliminare nei propulsori e non sappiamo da dove cominciare. Un vero rebus ... ».

**- Non sarà forse la temperatura troppo alta di Monza?**

«Non crediamo, abbiamo percorso delle centinaia di km anche con temperature molto più alte, quindi i 30° circa al (massimo) che abbiamo avuto qui a Monza (nell'aria) non ci spaventavano, invece tre motori out, una vera strage! Francia, Inghilterra, Germania e Austria, potevano essere quei circuiti (vincendo una volta o due e poi piazzandomi) a permettermi di lottare per il titolo mondiale invece...».

**- Pensavi veramente di poter lottare per il titolo?**

«Certo, dopo Monaco e Jarama dove ho preso 18 punti mi sono detto: la macchina non è perfetta, e mi riferisco al telaio, ma se ho vinto qui, in circuiti sfavorevoli, posso sempre andare a punti, senz'altro sto davanti alla Williams e alla Ligier, invece... Se le cose fossero andate per il verso giusto oggi sarei in lizza per l'iride con Laffite, Piquet e Reutemann, invece tutto è perduto, avevo pensato anche dopo Monaco che la nostra macchina fosse ideale per vincere in Canada, a Montreal, nel mio paese. Oggi invece ho dei dubbi anche su questo...».

**- È difficile vivere nell'ambiente della Ferrari?**

«No, perché? Io ho ottimi rapporti con tutti e principalmente godomi la stima del Commendatore, con lui parlo a ruota libera e dico tutto quello che penso. È una persona estremamente umana ed intelligente, mi capisce subito al volo, così come mi ha capito quando gli ho telefonato dopo Zeltweg. Fra me e lui non c'è mai stato nessuno screzio, né credo ci sarà mai. Alla Ferrari, che è una scuderia talmente famosa da non essere seconda a nessuno nel mondo, sei sempre nell'occhio del ciclone. È una situazione che fa piacere perché muove il nostro "ego"».

**- Rimpiangi, dopo i recenti insuccessi, la T3 o la T4?**

«Due grosse macchine quelle che hai nominato, ma credo che la 126 CK sia la macchina del futuro per la Ferrari e per tutta l'alta tecnologia che essa utilizza per questo propulsore, difficile sì, e lo dimostra la Renault che ben più di noi ha anni di lavoro alle spalle, ma in poco tempo, diciamo 7-8 mesi, siamo arrivati ad un punto dove la Renault ha impiegato tre anni ad arrivare».

**- In molti, si esaltano per il tuo modo di guidare, altri invece lo criticano, tu come lo giudichi?**

«Io guido così, sono irruente d'accordo ma è il mio carattere d'altra parte se non fosse così non avrei vinto quei Gp che ho vinto, mentre avrei vinto sicuramente a Long Beach nel '78 quando per un eccesso di foga, l'ho buttato via. Sono convinto che senza rischio nel nostro mestiere non si risolve nulla, certamente se domenica a Zeltweg avessi avuto una macchina tale da permettermi di stare dietro alle due Renault, in 3ª o 4ª posizione tanto da poter fare punti, non avrei rischiato alla curva Bosch anche sapendo che i freni mi avevano già mezzo tradito prima della chicane bloccandosi in modo irregolare, ma tanto vale, si rischia perché è il nostro lavoro. Che serve arrivare dodicesimi? Nulla per una Ferrari, meglio ritirarsi, non siamo un team qualsiasi, la Ferrari da sempre vince in tutto il mondo, per questo è famosa, e io con la Ferrari voglio vincere, per me e per il commendatore... ».

**Sempre il cuore oltre l'ostacolo**

Genio e sregolatezza ma soprattutto piede pesante Gilles gettava sempre il cuore oltre l'ostacolo come a Silverstone nel 1981 quando si ritirò dopo aver cambiato i connotati alla Rossa



RENAULT

DUNLOP DUNLOP

DUNLOP DUNLOP

Agip  
MICHELIN  
Agip  
LONGINES  
27  
FOAT  
MICHELIN

# PARLA L'EX-PADRINO





# Gilles ci provava sempre

NEL 2012 A 30 ANNI DALLA SCOMPARSA DEL  
CANADESE ECCO COME LO RICORDAVA MISTER E

di **BERNIE ECCLESTONE**

**G**illes Villeneuve è stato un grande pilota, una grande personalità. Credo che la F.1 moderna avrebbe bisogno di figure come lui. Dopo la sua morte la F.1 ha sofferto la mancanza di una personalità simile. In seguito, di piloti con le sue caratteristiche - positive e negative - non se ne sono più visti. Non ho mai pensato di assumerlo alla Brabham semplicemente perché ero molto soddisfatto di Nelson Piquet e il canadese in quella epoca sembrava unito in maniera inscindibile al destino della Ferrari. So che Enzo Ferrari lo amava molto e non sarei riuscito ad immaginare Gilles in un altro team. Quello in cui ha perso la vita lo definirei un normale incidente di corsa che in seguito non determinò radicali e improvvisi provvedimenti come invece accadde con la morte di Senna. Le vetture rimasero sostanzialmente immutate e la polemica tra Villeneuve e la Ferrari ad Imola, per il sorpasso di Pironi, venne considerato un fatto normale, anche perché di episodi simili è piena la storia della F.1. Non ho mai pensato di mettere in relazione i fatti di Imola con l'incidente di Zolder: le considero cose diverse. Sarebbe un'offesa alla memoria di Villeneuve pensare che è finito contro la vettura di Mass perché ancora furioso per quanto accaduto a Imola e incapace di valutare quello che accadeva davanti a lui. Sono fatti e cose distinte, accaduti in momenti e posti diversi. Di Gilles Villeneuve non ricordo una gara in particolare, quanto piuttosto la convinzione comune che tutti avevano in quell'epoca che Gilles fosse uno che ci provava sempre, ad ogni curva. Per un pilota averlo alle spalle era piuttosto disagiata perché non sapevi mai cosa avrebbe fatto o cosa pensava. Di lui ricordo il suo grande carattere. Una volta, quando il Gp del Canada si correva a Mosport, mi resi conto che dentro il paddock, attorno al motorhome di Gilles c'era una grande festa e molta confusione. Non mi piaceva quel caos nel paddock: a quell'epoca stavo cercando di dare un aspetto il più professionale possibile all'ambiente e quel caos mi dava disagio. Bussai alla sua porta per dirgli di piantarla, altrimenti avrei sbattuto fuori dal circuito il suo caravan. Villeneuve venne ad aprirmi con un cane di dimensioni enormi, che non sembrava per nulla tranquillo. Gli lasciai continuare la festa senza dirgli niente... In seguito, capendo il grande potenziale del nome Villeneuve, ho svolto un ruolo attivo per convincere Jacques a passare dalla Cart alla F.1 per correre con la Williams.

## *Coraggioso imprevedibile*

Scrivendo Ecclestone: «Per un pilota avere alle spalle Gilles era piuttosto disagiata perché non sapevi mai cosa avrebbe fatto e che cosa provava...»

Sopra, Bernie in compagnia di Jacques Villeneuve: Mister E ha fatto di tutto per avere il figlio di Gilles al via del Mondiale di F.1

ANNIVERSARIO A FIORANO



# Era mio padre

TRENTA ANNI DOPO LA SCOMPARSA DI GILLES  
IL FIGLIO JACQUES LO ONORA GUIDANDO  
LA 312 T4 E LASCIANDOSI ANDARE AI RICORDI  
PIÙ BELLI, INSIEME A TANTI FERRARISTI DOC

di **MARIO DONNINI**

Otto maggio 2012. A Fiorano sono le 10,44 quando la T4 urla, Jacques esce dai box e dal pratino prospiciente parte un applauso spontaneo. Il campione del mondo 1997 indossa il casco nei suoi colori più una tuta rosso fiammante e fa fatica a ingranare la prima, così uno dei vecchi meccanici in livrea Agip, sottovoce, butta là pudico: «L'è parté in térza...». Fa niente. Non è solo una vecchia, gloriosa Ferrari, quella, ma molto di più. Con essa e in essa la macchina del tempo si riavvia vorticoso, come la De Lorean del film "Ritorno al futuro". Jacques sfreccia dando gas al Boxer brutale, lasciando scie d'aromi ricinati. Per la prima volta da quando è tornata in Italia, Joann Villeneuve s'abbandona alla commozione e Brenda Vernor, storica segretaria particolare di Enzo Ferrari, l'abbraccia forte, con Melanie, la figlia di Gilles, che si morde le labbra.

La passerella nel cuore caldo della torcida ferrarista chiama sentimenti tridimensionali e pungenti. Là fuori, aggrappati alle reti, tifosi a migliaia. Come fosse gara vera. E gara è stata. Con Gilles, impalpabile e palpabilissimo, che una volta di più ha dimostrato di vincere contro la sorte, i sogni spezzati e il tempo che passa. Al traliccio, al tornantino, un po' ovunque, antichi aficionados e, soprattutto, tanti giovani avvolti in Rosso. Ragazzi che l'Aviatore non l'hanno visto mai dalla Collina della Passione di Imola, ai tempi in cui per delirare di Febbre bastava un giro da niente, come quello d'inizio del warm-up al Gp d'Italia 1980, quando lui arrivò facendo WHAM! WHAM! dalla Variante Alta accolto da trombe da stadio e al suo saluto dall'abitacolo la curva esplose in un boato. No, la teen generation 2.0 di Twitter & Facebook ha imparato a conoscere le imprese di Gilles su youtube, in pillole di tremolanti reperti ampex, e s'è presentata a Fiorano a gustare colui che qui e ora per progenie più gli rassomiglia. Jacques è fermo al tornantino col 12 cilindri a pressione olio zero. No problem. Arriva una jeep a dargli una mano e si torna ai box. Dietro le reti nessuno si muove. Verrebbe quasi da non chiamarla nostalgia, perché per tanti PlayStation boys Gilles è solo un presente virtuale, che a sera inoltrata potranno incontrare di nuovo guardando il pc in camera, sul web

*Una ricorrenza  
vissuta  
intensamente*

Jacques  
nell'abitacolo della  
312 T4, emozionato  
recede dal test-  
reunion con la Ferrari  
più cara al mito  
Villeneuve

o nel dvd di Autosprint. Perché forse lui ora è qualcosa di diverso. Incarna una voglia tutta attuale di personaggi puri e gare ancora più vere. Poi la seconda serie di run della T4. E un'altra ancora, con un paio di tornate più briose delle altre. La multifunzionalità del mito Gilles Villeneuve, il divampare d'entusiasmo nei race fans al trentennale della scomparsa, è anche un anelito attualissimo che - mentre a Fiorano Jacques rientra ai box, il Boxer tace e Joann torna a sorridere serena -, guarda con occhio più esigente al presente dell'automobilismo, non smettendo di cercare belle storie nelle corse di domani. Storie come quella di Gilles Villeneuve.

## C'è pure il motivo culturale

Jacques scende raggiante dalla 312 T4. E ha solo voglia di raccontarsi: «Sì, ero qui per capire le sensazioni che provava mio padre e ci sono riuscito. La 312 T4 non è una monoposto di 33 anni fa, ma una vera macchina da corsa. Ruggisce, la senti, scivola, parte, la riprendi... Ha molta coppia, t'incolla al sedile, guidando percepisci emozioni e si cambia anche senza frizione... E non è un robot, ha i suoi difetti. Facevo fatica a inserire la prima e mi sono fermato con la pressione olio a zero, ma è il suo bello, no?». Solo questo? «No, c'era un motivo culturale. Questa per mio padre è stata la prima macchina a effetto suolo. Dopo la T3 che ho guidato a Goodwood, mi andava di saggiare la T4 che per lui giunse come una specie di rivoluzione tecnologica».

Niente a che vedere con le vetture a progettazione computerizzata e ipersicure della tua carriera, vero? «No, nel bene e nel male - aggiunge - finalmente ho guidato su una monoposto a guida avanzata, di cui potevo vedere l'anteriore. Scherzi a parte, mi chiedo: com'è possibile che su vetture del genere così poca gente si sia fatta male?».

In fondo hai sempre avuto un culto vintage delle corse... «E lo confermo. Nell'atteggiamento dei piloti ora le corse sembrano più videogames che vero motorsport. Però appartengo a questa era, nella quale le chance di sopravvivere a un incidente grave sono molto alte e aggiungo "fortunatamente"». Un giorno da Jacques ferrarista. Peccato non sia accaduto due-tre lustri fa... «Sarebbe stato bello, ma nell'era Schumi non c'era posto per Villeneuve, alla Rossa. Gli anni sono passati per me e quando non si vince le porte si chiudono...».

Approfitando di essere alla Ferrari, hai autografato il cerchione con cui nel finale di Jerez '97 Schumi ti rifilò la botta, nel giorno del tuo trionfo iridato... «Be', per me fu un pomeriggio bellissimo e anche quello, guardato oggi, è diventato uno stupendo ricordo».

E questa F.1 ti piace? «È diventata falsa. Intendo dire che non mi piace per niente il Drs, l'ala mobile, che propizia sorpassi finti. Poi vedo piloti troppo spesso scorretti. Webber è uno e si sapeva, ma anche i due della Sauber, Kobayashi e Perez, non scherzano affatto».

Sarebbe bello vederti in GT a bordo di una Ferrari, magari per vincere la categoria a Le Mans: «La 24 Ore della Sarthe è affascinante per competere nell'assoluta, una vittoria di classe non mi cambierebbe nulla. Il mio futuro è in America. Coltivo ancora il sogno della Nascar e sto lavorando per questo, ma è difficilissimo, perché ho un cognome francese e vengo dalla F.1. E incontro le stesse diffidenze di un pilota Nascar che volesse correre nei Gp. Ma io non mollo. Vedremo».

Mentre parliamo è l'8 maggio... «È il giorno giusto per scrivere che



## Una famiglia col dna ricco di motori

Gilles, con la figlia Melanie mentre Jacques prova l'abitacolo della Ferrari di F1. La famiglia Villeneuve è un tutt'uno con la sua leggenda imbevuta di Motorsport



come pilota non sarò mai migliore di mio padre. Fosse vissuto, avrebbe vinto il titolo. Lui stava cambiando, crescendo. E l'8 maggio 1982 è diventato un mito». Tu non lo sei? «No, io no». Perché? «Tra gli altri motivi, perché sono vivo». Jacques, qual è la parte più affascinante della tua presenza a Maranello? «Vedi, c'è una sola cosa che non puoi cambiare nella vita: il tuo passato. Questa era una parte dell'esistenza di Gilles che mi mancava e oggi l'ho recuperata. Ho una visione spirituale della vita e, anche grazie a un giorno come questo, adesso mi sento un uomo migliore».

## Tutti insieme per Gilles

Per un giorno ci hanno rubato il mestiere. Nel 2012 a trent'anni dalla scomparsa di Gilles, la famiglia Villeneuve - Jacques, Melanie e la mamma Joann -, la stessa Ferrari, con in testa Luca Cordero di Montezemolo, Piero Ferrari e i piloti Alonso e Massa, più l'ingegner Forghieri e la 312 T4, si sono riuniti a Fiorano scrivendo a modo loro una puntata memorabile di "Cuore da Corsa". Non solo per quello che è accaduto in pista, ma anche per l'eccezionale stimolo fornito dall'evento, che ha sciolto frammenti emotivi cristallizzati dal tempo in un fiume caldo di ricordi.

Ad aprire le danze è il presidente Luca Cordero di Montezemolo: «Ferrari volle a ogni costo Villeneuve, che si dimostrò straordinario come impeto. Certo, umanamente sono più legato ai piloti di cui ero stato direttore sportivo subito prima, ossia Lauda e Regazzoni, ma Gilles si fece strada a modo suo. Quando arrivò, a fine '77, non ero più "diesse" eppure di quell'ambiente ho fantastici ricordi. In un mondo come quello ci poteva stare perfino un mio arresto. Accadde al Gp di Spagna 1975, al parco del Montjuich, quando un solerte commissario voleva far sgomberare i meccanici dal box Ferrari e io li difesi in modo un po' irruente. Si ripresentò poco dopo con la Guardia Civil franchista, decisa a mettermi le manette. Per fortuna ci chiarimmo». Perfino Cordero di Montezemolo, quindi, visse in quella F1 dura e pura un pomeriggio tutto di traverso. Stile Gilles. Il resto, alla fine del test, è un vero talk show, quasi una "all star" della rimembranza, moderata da Pino Allievi. Con Massa, Alonso, Piero Ferrari, Forghieri, Jacques, Melanie e mamma Joann a dare vita a un evento nell'evento, che vale la pena di far rivivere e godere agli appassionati che non erano lì. Ha aperto le danze Jacques: «Di solito un bambino ricorda giochi e giocattoli, invece la mia infanzia si è svolta in pista, nel motorhome, con tutta la famiglia e il cane lupo. Era più bello che andare a scuola. A Zeltweg '79, mi trovavo alla curva Bosch, come fu bello un anno a Montecarlo, quand'ero in compagnia del nonno. Di Gilles al 90% ho ricordi da pilota e solo il 10% da uomo. È anche vero che l'uomo si esprimeva grazie al pilota: se non faceva le cose a modo suo in pista, non sentiva d'essere se stesso. Posso dire di aver preso da lui il piacere di andare al limite, anche se fare così non paga. Penso che se Gilles fosse stato vivo (lui lo chiama "Gilles" e non papà, ndr), lo avrei avuto al fianco nella mia carriera, ma sarebbe stato per certi versi più difficile, perché avrebbe voluto gestirmi lui... Comunque, se avessi corso in tempi meno sicuri dei miei, sarei morto anch'io correndo».

Gli ha fatto eco Piero Ferrari: «Gilles fu una scelta di mio padre ed era difficile contraddirlo: una volta imboccata una strada, bisognava per-

correrla fino in fondo. E così andò...». Chiosa Mauro Forghieri: «Con Enzo Ferrari si poteva ragionare sulle scelte tecniche, ma quelle personali le imponeva. Gilles fu una di queste».

Sul rapporto padri-figli da corsa, Felipe Massa dice la sua: «Mio padre correva e in me scattò la molla dell'emulazione: volevo fare come lui. E mi ha aiutato moltissimo, dai kart alla F.1».

Alonso sull'argomento è spassoso: «Papà aveva costruito un kart per mia sorella e grazie a Dio a lei non piaceva come a me, quindi ci ho corso io. Ho iniziato a tre anni, anche se a due e mezzo già giravo. E mio papà mi spronava. Aveva legato il mezzo a una corda e, quando sbagliavo le curve, lui la tirava. Non credo che per un uomo sia il massimo passare le domeniche tirando una corda quando suo figlio sbaglia traiettoria, a mezzo chilometro all'ora, quindi pensate che passione aveva...». Massa torna su Gilles: «Proprio a livello di passione per me è stato fantastico scoprire Gilles nei video. Digione '79 è una storia incredibile. In quell'epoca guidavano tutti di traverso e lui più degli altri...». Alonso gli fa eco: «Anch'io Villeneuve l'ho scoperto nelle immagini di repertorio e soprattutto dall'amore che la gente ha per lui. Un valore profondo che ho meglio compreso approdando in Ferrari. È stato impressionante e scioccante rendermi conto di quali valori profondi Gilles sia portatore».

Eppure viene da chiedersi se uno come lui avrebbe spazio nella F.1 d'oggi... Piero Ferrari ha la sua visione: «Era aggressivo ma mai scorretto, lo dimostra Digione '79. Oggi lo stile è condizionato dalle monoposto, se guidi troppo aggressivo rischi di andare piano...». Chiosa Jacques: «Giusto, essere aggressivi è un conto e scorretti è un'altra cosa. In quell'epoca c'erano più crash singoli e meno collisioni, il coraggio contava e emergevano delle vere e proprie gesta». Alonso gli va in scia: «Sono d'accordo. Oggi si vedono molte manovre non rispettose del regolamento ed è giusto intervenire. A correre scorretti si comincia in Gp3 e in Gp2 e questo non va bene. E anche Gilles oggi dovrebbe fare i conti col fatto che le monoposto richiedono parametri di guida simili, un po' da robot, senza lo stile libero di una volta». Puntualizza Massa: «Anche perché oggi la fa da padrone la downforce, mentre prima c'era più grip meccanico e si era sempre di traverso. In pista c'era molto più rispetto tra piloti». Forghieri ferma tutti: «Un momento, intervengo sul piano tecnico: noi alla Ferrari avevamo un rapporto 3 tra resistenza e deportanza. Abbiamo montato le minigonne, sfruttando l'effetto suolo, solo quando Enzo Ferrari ce lo ha permesso, due anni dopo gli altri. Volendo, potevamo avere una monoposto avanti nei tempi, anche se a Maranello eravamo solo in 162 dipendenti, compreso l'autista del Drake. Nel 1979 Gilles fece 100 giri a Fiorano con una F.1 dotata già di cambio automatico, ma lui mi disse che non la voleva così: "Mauro, lascia stare, ci sono troppi fili". Okay fine della storia, in fondo doveva correrci lui. Resta il suo fascino: era un puro, un semplice, un innocente. Dava al pubblico ciò che voleva. Vedi, Jacques, se tu potessi girare con la 126 Ck turbo rimarresti sorpreso: 630 cavalli in gara e 900 in prova, per un giro solo. L'effetto suolo c'era, era guidabile, ma richiedeva un grande impegno fisico». Jacques aggiunge: «Ci credo. Ora il problema vero è dato dal comportamento dei piloti, che non fanno altro che ostacolarsi sul dritto». È inevitabile, il discorso non può che scivolare sull'epilogo della carriera di Gilles, alla rottura tra lui e Pironi a Imola '82, quando il francese lo attaccò e



”  
Ho iniziato  
a correre  
calzando  
le scarpe di mio  
padre, forse  
solo perché  
le sentivo belle  
comode. Adesso  
è diverso...  
”





andò a vincere una gara che il canadese sentiva sua di diritto. Una lacerazione definitiva, che fu prodromo non certo casuale alla tragedia di Zolder, pochi giorni dopo.

Piero Ferrari scuote la testa: «Nessuno ha capito al cento per cento cosa sia successo a Imola '82. Ciascuno dei piloti non si rese esattamente conto di come avrebbe dovuto comportarsi. Peccato davvero sia finita così...».

Interviene Forghieri e va al fondo della faccenda: «Quella domenica non ero a Imola - e non lo dico io, ma ho sentito qualcuno in sala aggiungere "purtroppo" -. Al tempo andavo in pista solo quando c'erano grane tecniche e quella volta proprio non ce n'erano. La storia è semplice. Nel 1979 Gilles aveva aiutato Scheckter a vincere il mondiale e era nella logica che toccasse a lui diventare iridato con la Ferrari. Anche il Commendatore la pensava così. Nel finale del Gp di San Marino, con Gilles in testa, fu mostrato ai piloti un cartello con su scritto "Slow", l'ordine di scuderia di mantenere le posizioni. Non andò così,

perché Pironi attaccò. Certo, si pensava fosse una recita per intrattenere il pubblico con qualche scambio di sorpassi, ma il finale fu ben diverso. Gilles ci rimase male, molto male. Nei giorni successivi neanche voleva più provare. "Dai, non fare così - gli dissi - ci sono ancora tanti Gp quest'anno, ti rifarai". Lui un po' si calmò e girò a Fiorano, ma andò a Zolder ancora ferito per quanto era accaduto. E l'8 maggio fu troppo precipitoso nel volere fare il tempo. Infatti Pironi, che aspettò a girare, fece meglio di lui e il cana-

dese volle tornare in pista con gomme usate. "Va bene - gli dissi -, te lo consento, ma un solo tentativo poi torni ai box". L'incidente accadde nel giro di rientro, con Mass, un pilota molto corretto. Sinceramente credo che ci sia stata un'incomprensione, con Gilles che, per un attimo distratto, non ha capito il tedesco».

Jacques dice la sua, sull'argomento che più di tutti gli sta a cuore: «Gilles era arrabbiatissimo. Se corri col sentimento che ti hanno derubato poi ci sta che tu faccia cose che non devi fare. A Imola c'era un accordo che fu violato. Lui non sopportava che a fare questo fosse stato un pilota al quale si sentiva superiore in pista e in Belgio guidò come uno che si sente indistruttibile. Il resto è noto». Tocca alla madre Joann dare di Gilles un'immagine calda e serena: «In Italia si è sempre sentito uno di voi. E anche io. I meccanici della Ferrari la sera ci tenevano i bimbi, mangiavamo tutti insieme, eravamo una grande famiglia. Per lui la vita coincideva con le corse. Questo spiega tanto. Eravamo giovani, siamo maturati tra il calore e l'affetto di un Circo che girava il mondo e la nostra culla era tutta italiana». La figlia Melanie aggiunge: «Ed è stato stupendo crescere in un ambiente in cui puoi dividere perfino le emozioni, tra gente così passionale». La chiusa spetta di diritto a Jacques: «Ho iniziato a correre calzando le sue scarpe, forse solo perché erano molto comode. Per tanti anni non ho parlato di Gilles, perché chi pretendeva il mio commento aveva già risposte pre-confezionate nella sua testa e non voleva sentire altro. Oggi è diverso. Ho girato sulla sua pista, con la sua macchina. La gente, tutti, hanno capito me e io ho potuto capire più lui. È stato bellissimo».

### **Fiorano 2012 il giorno della memoria**

Sopra, Jacques tra Alonso e Montezemolo, con Massa e Piero Ferrari, nel giorno dedicato a Gilles, a 30 anni dalla scomparsa, nel 2012. A lato, il canadese coi figli e la moglie Joann

# Salutarsi con **poesia**

**BRENDA VERNOR, COLLABORATRICE DEL DRAKE, STABILÌ CON GILLES UNA BELLA AMICIZIA. E, DOPO CHE IL PILOTA ERA MORTO, RICEVETTE UN REGALO SCELTO DA LUI...**

di **MARIO DONNINI**

**I**nglese purosangue, originaria del Surrey, Brenda Vernor vive in Italia dal lontano 1962 e dall'inizio degli Anni '70 è figura fondamentale all'ombra del Drake, dapprima quale traduttrice dall'inglese all'italiano, quindi addetta al disbrigo del lavoro d'ufficio e di fatto trait d'union con i piloti ufficiali del Cavallino Rampante. Ruolo importante svolto fino alla morte di Enzo Ferrari, avvenuta nell'agosto del 1988. Un periodo lungo e glorioso durante il quale, in pratica, Brenda si ritrova in azienda a essere unica donna in mezzo a duecento uomini. Uno di questi, dal 1977 al 1982, è pilota, va fortissimo e si chiama Gilles Villeneuve.

*«Gilles l'ho conosciuto esattamente quaranta anni fa e quando l'ho incontrato la prima volta, nella seconda parte del 1977, in pratica non sapevo niente di lui. Non era timido, no, ma piuttosto sembrava fin da subito un tipo discreto, pur essendo, questo l'ho capito dopo, una persona spontanea, il classico ragazzo della porta accanto. Guardi che i Villeneuve son fatti tutti così. Anche suo figlio Jacques è uno che non se la tira per niente. Ai Gran Premi sono stata a trovarlo diverse volte, nel suo motorhome o ai box e mi ha accolto sempre con immenso affetto. Carino, sorridente, dolce. Tale e quale a suo padre».*

Nel 1977 Gilles sperimenta l'immensa pressione che un pilota subisce diventando uomo Ferrari. *«Sì, questo lo disorientava, lo imbarazzava, perché quando vedeva la ressa fuori dai cancelli non si sentiva a suo agio. Era uno di noi, proveniva da una famiglia normalissima, né ricca né povera e non era abituato a rapportarsi alla gente sentendosi un idolo e tantomeno adottando atteggiamenti improntati al divismo. Anzi non ci sarebbe stato nulla di più lontano dal suo modo di essere».* Quanto alle cose capitate a Gilles a Maranello, Brenda ha una storia di quelle buone... *«Siamo in agosto, è tutto chiuso e Gilles deve svolgere test privati a Fiorano, ma non sa dove andare a mangiare e a dormire, allora gli viene spontaneo chiedermi: "Ehi, Brenda, non ce l'hai un letto per me, a casa tua?". Certo che sì. E così eccolo arrivare. Fa un caldo terrificante e io dopo il lavoro mi ritrovo col grembiule in cucina a spadellare per lui, che aveva una specie di unico menù possibile:*



Sopra Brenda con Pironi, sotto con Scheckter: due piloti che hanno segnato l'esistenza di Gilles



## UN RAGAZZO SEMPLICE E BUONO

*Enzo Ferrari  
gli voleva  
molto bene*

Il Drake abbraccia  
e bacia Gilles dopo  
che quest'ultimo è  
uscito senza problemi  
dalle visite mediche  
seguite  
allo spettacolare  
crash del Gp d'Italia  
disputatosi a Imola  
nel 1980. In alto,  
Brenda Vernor  
in un'immagine  
recente





”  
*Non ho mai visto un rapporto bello, corretto spontaneo e sincero quanto quello che si era instaurato tra Gilles e Jody*  
”

tortellini alla panna, seguiti da filetto con patatine fritte. Gilles apprezza, mangia tutto, non lascia neanche una briciola, poi se ne va sul mio letto, mentre a me tocca il divano del salotto. E nel pomeriggio successivo si mette a tavola per studiare in vista dell'esame per il brevetto dell'elicottero. Non ha trent'anni e si comporta esattamente come un ragazzo della sua età, anche se ha già messo su famiglia. Insomma, ogni giorno si sveglia, fa colazione con un bicchiere d'acqua e via a Fiorano a provare. Capisco bene chi ha il culto di Gilles, chi lo vive come leggenda, anche se, per quanto mi riguarda, continuo a pensarlo, ricordarlo e apprezzarlo esattamente come uno di noi».

Come lo racconterebbe, in poche parole? «Era un ragazzo buono, sveglio, molto ordinato e un padre assai severo. E come tutti aveva le sue fissazioni. Per esempio, in F.1 aveva il suo motorhome e se volevi entrare, avevi l'obbligo di toglierti le scarpe, quasi entrassi in una moschea. Ma al suo cane voleva così bene, che lo lasciava dormire sul divano. Così era facile trovare dentro gente scalza che veniva guardata dal cane, tutto bello comodo, con una certa aria di superiorità...».

L'attitudine di Gilles era allegra, ma non gaudente. «Sì, so cosa intendi. E posso dirti che in mia presenza Gilles ha sempre mantenuto un comportamento inappuntabile. Non l'ho mai sentito parlare di altre donne oltre alla moglie Joann, alla quale voleva immensamente bene. Era tranquillo, gioviale e anche un tipo un po' distratto. Maniaco dei dolci, tanto che nelle sue Ferrari ci trovavi sempre le carte di Kit Kat e Mars, che divorava nei tragitti. Una volta lo vedo arrivare tutto trafelato e arrabbiato, lamentandosi del fatto che la sua Ferrari aveva gravi problemi ai freni. Okay, avviso quelli del Reparto Sperimentale che prendono in consegna la macchina. Un'ora dopo m'arriva una telefonata dal responsabile che mi dice: "Okay, consigli il signor Gilles di tenere le monete in tasca e di non perderle, perché ne aveva una piuttosto grossa sotto il pedale del freno". Quando lo seppi, lui rise tanto di questa cosa, perché sapeva cogliere il lato comico della vita».

Senza trascurare i rapporti umani, anche con i colleghi. «Già, è un altro bell'aspetto, questo - riconosce Brenda -. Prendiamo il rapporto con Scheckter. Ecco, quella composta da Jody e Gilles a mio parere resta la coppia meglio assortita e più affiatata di tutta la storia della Ferrari in Formula Uno. Perché i due erano perfettamente complementari e compatibili oltre che sinceri, affettuosi e reciprocamente onesti. Jody con lui sapeva essere fratello maggiore, aveva capito come prenderlo. Gilles per il compagno mostrava immenso rispetto, anche se poi restava coerentemente se stesso. Ricordo nel 1979 Jody, intelligente e ancora più maturo della sua giovane età, rimproverare Gilles perché stava correndo in un modo così istintivo e aggressivo, dicendogli che questo atteggiamento non l'avrebbe mai condotto alla vittoria del titolo mondiale, anche in proiezione futura. E poi effettivamente le cose andarono proprio così. Ma Gilles non faceva una piega e puntualizzava che lui era fatto in questo modo e che non avrebbe cambiato atteggiamento, per tutto l'oro del mondo. E il problema era che pure per le strade di tutti i giorni guidava esattamente in quella maniera».

Brenda, c'è un'altra storia in arrivo, vero? «Una sera Mauro Forghieri ci invita tutti in montagna a mangiare tortellini e io mi ritrovo malauguratamente in macchina con Gilles, che guida per i tornanti esattamente come se stesse partecipando a un Gran Premio in salita. Gli

### **Due amici con Forghieri a fare da terzo**

La Ferrari del biennio 1979-1980 è animata da una triade dal perfetto affiatamento umano: Scheckter, Villeneuve e l'ingegner Forghieri







### **Finale amaro per la delusione patita**

Gli ultimi giorni di Gilles prima del crash di Zolder furono segnati dalla insanabile polemica col compagno di squadra Pironi, divampata nel finale del Gp di San Marino a Imola, in quel 1982 così intenso ma purtroppo tragico.

A fianco, eccolo in sella a un motorino e sopra mentre arremaglia con l'elicottero, altra sua grande passione

strillo di piantarla, di farmi scendere, ma lui ride, ride. Poi al ritorno, la sera tardi, peggio ancora, perché siamo in discesa e i tortellini mi ballano dentro come non mai e quando glielo dico, lui ride ancora di più. D'altra parte aveva terrorizzato chiunque era stato al suo fianco, in terra o per aria. Pure Forghieri s'era spaventato, eh. E lo stesso Sheckter, una volta che lui e Gilles erano venuti in elicottero a Maranello partendo da Montecarlo, mi aveva confidato che non avrebbe mai più ripetuto l'agghiacciante esperienza, per tutto l'oro del mondo. "Puttosto mi compro un treno, ma queste paure io non le voglio mai più provare" - aveva puntualizzato. Difatti, per quanto mi riguarda, anche se Gilles mi ha invitato diverse volte a farmi un giretto in aria, io ho sempre risposto no, grazie, baby».

Enzo Ferrari e Gilles Villeneuve. Lei ha visto e assistito, forse più di chiunque altro, a scene di vita privata tra i due, quindi cosa può dire? «Il Vecchio gli voleva davvero bene, la cosa aveva un fondamento realissimo, perché Gilles era uno che in pista andava forte, dava tutto se stesso e viveva solo per quello. Caratteristiche, queste, che rendevano i due fatti l'uno per l'altro, perfino omogenei, se così si può dire. Poi se al Vecchio uno piaceva, piaceva davvero e se invece lo odiava, lo odiava. Ecco Gilles gli piaceva proprio. Sa, Ferrari non masticava una parola d'inglese, io al Cavallino ci sono entrata per questo, ma in compenso parlava e capiva perfettamente il francese, così con Gilles poteva comunicare direttamente e senza filtri. E io li sentivo che scherzavano quasi sempre e ridevano, ridevano. E a me faceva piacere, perché vivevo e sentivo Gilles come un fratello minore».

Peccato come è andata a finire tutta la faccenda, per Gilles. Non solo l'epilogo, ma anche i prodromi dello stesso, con l'amicizia rovinata con Didier Pironi. «Era cominciata bene ed è finita male, sì».

Stranamente, Brenda, per i casi del destino, le sono giunti segnali di quanto Gilles fosse carino con lei anche dopo la sua scomparsa, avvenuta nel terribile incidente di Zolder, l'8 maggio 1982. «Sì, è vero. Sono cose incredibili ma realissime. Tanto per cominciare, ho ricevuto una lettera speditami da Gilles Villeneuve, arrivata poco dopo che lui purtroppo era morto. Prima di Zolder mi doveva spedire un certificato e questo appunto mi fu recapitato. Ma a colpirmi fu l'indirizzo della busta. Avrebbe dovuto esserci scritto "Brenda Vernor, presso Ferrari", invece lui aveva giocosamente buttato là "Ferrari, presso Brenda Vernor", come se inconsapevolmente avesse voluto dirmi addio scherzando, salutandomi col sorriso... E invece ci fu dell'altro, ancora più inatteso».

Oddio, a questo punto la curiosità è tanta, non esiti oltre. «Ricorda che Gilles era sponsorizzato dalla Smeg Elettrodomestici? Bene, un po' di tempo dopo la sua morte, vengo contattata dall'ufficio clienti della Smeg, il quale mi informa che c'è una cosa per me. Prima della trasferta di Zolder, infatti, Gilles aveva chiamato in azienda, dicendo che bisognava assolutamente spedirmi un bel regalo. La Smeg aveva appena commercializzato il suo primo forno a micro-onde e Gilles ci teneva tantissimo che io l'avessi. Era il suo modo spiritoso per ringraziarmi di tutte le volte che avevo cucinato per lui. E, vissuta poi, dopo tutto quello che purtroppo era successo, la cosa acquistava un significato ben più profondo, perché mi ritrovavo un casa un ricordo di Gilles che era anche una fonte di calore. Appena l'ho ricevuto, l'ho spaccettato freneticamente, l'ho acceso e ho pianto».



”

*Mi ritrovavo  
a casa un  
ricordo di Gilles  
che era anche  
una fonte  
di calore.  
Ho acceso  
quel forno  
e ho pianto*

”

# Villeneuve **amico** vero

BRUNO GIACOMELLI DEBUTTÒ IN F.1 CON LA STESSA MONOPOSTO DI GILLES, NEL 1977 E STABILÌ CON LUI UNO STUPENDO RAPPORTO. FINO A QUEL FATIDICO 8 MAGGIO 1982

di **MARIO DONNINI**

**B**runo Giacomelli, 69 Gp dal 1977 al 1983 su McLaren, Alfa Romeo e Toleman - più una parentesi nel 1990 con la Life -, è stato tra coloro che fino all'ultimo momento sono restati più vicini a Gilles Villeneuve. Anche se non ha mai sbandierato l'amicizia, custodendo il ricordo con quieta discrezione, come un che di prezioso.

*«L'8 maggio 1982, ultimo giorno per il campione canadese, poi caduto in prova a Zolder, a colazione in albergo a Liegi c'erano tre piloti - racconta Bruno -: Gilles Villeneuve medesimo, Michele Alboreto, che al tempo correva per la Tyrrell, e il sottoscritto, pilota Alfa Romeo».*

Non v'aspettate chissà quale frase o melodrammatico presentimento. La quasi totalità degli addii è fatta di incontri inconsapevoli casuali, ordinari e sbadati. *«Gilles mi chiede se voglio andare con lui al circuito col suo elicottero, visto che dista una cinquantina di chilometri - racconta "Giac" - ma io preferisco aspettare perché devo parlare coi miei meccanici, per sistemare alcune questioni. Così ci salutiamo, rimandando il nostro incontro a dopo, invece non ci vediamo mai più. Perché tutto finisce con quella maledetta bandiera rossa che stoppa le prove a causa del suo incidente. Non ho visto altro, non ci sono passato, sul luogo della tragedia. Ho preferito ricordarlo vivo e felice».*

Per esempio come, Bruno? *«Per esempio nella sua casa in Alta Savoia, la volta in cui s'era messo a girare con la motina del piccolo Jacques, che al tempo era un bimbetto. Una Minarelli 50 cc col motore che aveva fatto portare a 80 cc, perché Gilles preferiva tutto all'estremo. Ebbene, lui sale in moto sotto gli occhi del figlio e comincia a girare, girare, ci prende gusto e continua, mentre Jacques lo guarda, si stufa d'attendere il suo turno per salire e un po' s'arrabbia. Eccoli, Gilles. Gli davi un mezzo qualsiasi e lui se ne innamorava e voleva portarlo al limite, divertendosi e spremendone il massimo. Pensa che sempre in quell'occasione mi fece salire sul suo mostruoso fuoristrada».*



*Rivali in pista  
ma vicinissimi  
nella vita*

Villeneuve  
con la Ferrari 126 Ck  
seguito da Bruno  
Giacomelli al volante  
dell'Alfa Romeo 179  
in occasione del Gp  
di Las Vegas  
sul circuito ricavato  
dal parcheggio del  
Caesar Palace. Due  
piloti corretti rivali  
in pista quanto grandi  
amici nella vita



da Bronco portandomi in una zona di montagna in cui c'era una parete quasi verticale e giurandomi che pochi giorni prima aveva ancorato là in alto - a più di 15 o 20 metri - la macchina grazie al verricello e poi s'era messo a scalare il muro, riuscendoci. Cioè, robe così, capisci?». Quindi Aviatore sempre e dovunque. «E non solo, pure navigatore. Un'altra volta siamo usciti con la sua barca, un natante Abbate da 36 metri, col mare in tempesta, ritrovandoci pericolosamente a candela chissà quante volte. E lui felice, tranquillo e divertito. Mare indiatolato e barca dritta. Ma il giorno dopo, finalmente, l'ho sentito che si lamentava. Gli faceva male qui e là, era tutto indolenzito. Ecco, vedi, che ci senti anche tu. Però, al di là degli scherzi, era un ragazzo corretto, sincero e onesto, una persona pulita. Pensa al suo rapporto con Scheckter, che nel 1979 decise di scortare a Monza, garantendogli il titolo mondiale. Ci andavo d'accordo, con Gilles, ci stavo bene, insieme. Abbiamo passato momenti intensi e stupendi. E pensa te il destino, abbiamo pure debuttato in F.1, quaranta anni fa, al volante della stessa monoposto, proprio il medesimo telaio, a quasi due mesi di distanza l'uno dall'altro: la famosa McLaren M23 scocca 8 barra 2».

Racconta tutto, dai. «Lui debutta a metà estate al Gp di Gran Bretagna 1977 e il suo manager Gaston Parent ottiene dalla McLaren che Gilles potrà svolgere prima un'approfondita e corposa tornata di test a Silverstone, la pista della gara. Tanto che il rookie canadese percorre cinque volte la distanza della corsa, mentre io, in vista dell'esordio al Gp d'Italia, a Monza, devo accontentarmi di molto meno, ma va bene. In fondo siamo andati forte entrambi con quella macchina, anche se lui ha visto il traguardo, mentre io mi sono dovuto fermare dopo neanche quaranta giri per il motore rotto, ma le corse sono fatte così. Alla fine mi resta un bel ricordo anche di quella vettura, perché era stagionata ma validissima da guidare. Oltre che gloriosa, visto che era il telaio guidato da Hunt nel leggendario Gp del Fuji, quando vinse il mondiale detronizzando Lauda. Inoltre la usò a inizio 1977, in attesa che la nuova M26, realizzata già la stagione prima, fosse del tutto a punto. Poi mi sono fatto regalare il musetto di quella macchina: il mio numero di gara, il 14, fu aggiunto con l'adesivo, mentre sotto, a vernice, c'è ancora il n.1 di inizio 1977, del neoiridato James Hunt».

Quindi vi accomuna pure la stessa monoposto d'esordio. «E non solo - puntualizza Bruno - . Molto di più, perché in vista del weekend del 16 luglio 1977 fui convocato da Max Mosley, al tempo socio della March, Casa per cui correva Gilles in F. Atlantic, al fine di prendere il suo posto nella gara di Westwood, British Columbia. Su un tracciato da pelo che a bordo curva aveva abeti tagliati a 20 centimetri, una cosa pericolosissima. Comunque mica ci si pensava a queste cose, si andava e basta. In poche parole, feci il mio dovere, ma per un guaio di carburazione nel warm-up finii per aspettare la riparazione arrivando tardi e restando fuori dalla procedura di partenza. Così, dall'altra parte dell'Atlantico, Gilles faceva una bella figura debuttando con la McLaren, mentre io, sostituendolo, non ero neanche riuscito a partire».

Tra l'altro paradossalmente la vostra sfida più bella forse ha avuto luogo in acqua e non in pista... «Parli della gara di barche di Villa d'Este, disputata alla vigilia del Gp d'Italia 1981, con gli scafi assegnati a estrazione a sorteggio, per non avvantaggiare nessuno. Mi aggiudico la prima frazione davanti a Gilles, poi lui vince la seconda battendomi e fa sua la competizione per somma dei tempi, davanti a me e allo



”  
Lui era sempre  
al limite,  
che fosse  
in barca, col  
suo fuoristrada  
o al volante  
di una Formula  
Uno voleva  
andare  
al massimo  
”

### **Giocherellone nonché eterno ragazzo**

A lato, Gilles sulle nevi accanto ai colleghi piloti e, in alto, sulle strade di tutti i giorni al volante della sua Ferrari personale.

In alto a destra, Gilles e Bruno in un momento di relax







”

*Attenzione, Gilles era un pilota molto maturato, niente a che vedere col ragazzo inesperto degli inizi in F.1*

”

svizzero Marc Surer. Da sottolineare il gran duello nella seconda manche tra Gilles e Didier Pironi, con quest'ultimo che poi di fatto gli salì in groppa, anche se per fortuna nessuno si fece male».

E quindi, per certi versi, vi siete misurati anche con l'aria, no? «Be' sì, nella sfida di fine 1981 delle F.1 contro l'aereo, un F104 Starfighter, sulla base militare di Istrana. Ricordo c'eravamo io e lui, rispettivamente su Alfa Romeo e Ferrari 126 Ck turbo e pure Piquet e Patrese con le Brabham. Avevo messo le ali a zero, ma il canadese fu ancora più furbo, in quanto decise di fare a meno dell'ala anteriore, per minimizzare la resistenza. Pensavo non si potesse fare, lui già c'era arrivato. Era uno avanti, ecco. A parte questi aspetti, che riferisco scherzosamente, era una persona straordinaria. E io mi arrabbio quando sento dire qualcuno che era uno scavezzacollo. Neanche per idea. Ai primi tempi, forse, s'era preso qualche rischio, ma col tempo era migliorato, acquisendo sicurezza e il totale controllo della situazione. Era maturato, divenendo molto più consistente e forte».

Bruno, andiamo a quel fatidico e drammatico 1982. «Guarda, io penso che senza il tragico crash di Zolder il mondiale alla fine l'avrebbe vinto tranquillamente lui, perché sull'uno contro uno era più forte di Pironi. Ma tutto si guastò a Imola e le cose presero una brutta piega. La sua versione io l'ho sentita direttamente da lui, nel dopo Gp di San Marino e non lasciava spazio a fraintendimenti. Gilles in quella gara aveva fatto l'andatura sfiancando le Renault. Pironi era rimasto coperto dietro di lui e nel finale gli era passato davanti. Gilles pensava che fosse per fare un po' di spettacolo, a uso e consumo del pubblico, ma le cose non stavano così. Era diventata all'improvviso lotta vera, tra i due, col francese che aveva ignorato il segnale "Slow" di mantenere le posizioni, esposto dal muretto, andando addirittura a prendere la bandiera a scacchi davanti all'esterrefatto Gilles. Chiaro, il campione canadese non poteva che sentirsi tradito e le cose stavano proprio così».

Bruno, c'è dell'altro? «Certo che c'è. Pochi giorni dopo Imola, mi trovavo a casa sua. Al tempo ero fidanzato con Linda, una ragazza americana, e uscivamo insieme ai coniugi Villeneuve. Ebbene, stavamo a mangiare nella loro cucina, quando improvvisamente dalla Tv sintonizzata sul canale nazionale francese apparì Pironi, intervistato sulla polemica. Mangiavamo cotolette - predilette da Gilles -, ma lui abbandonò subito il pasto e ci fece metter via tutto. Corremmo davanti alla Tv a ascoltare Pironi, che stava dando la sua versione e a ogni parola Gilles mi guardava e chiedeva incessantemente "Senti? Senti? Ma lo senti? Ma come si fa?!". Era molto arrabbiato, di più, direi amareggiato, anche perché sentiva che in fondo non era stato difeso da nessuno, come invece avrebbe meritato».

Infine, il tragico epilogo. «Un momento. Anche qui vorrei puntualizzare con forza una cosa. In Belgio l'incidente non accadde perché Gilles non era sereno. No, lo stato d'animo non c'entra niente. Ci fu una sfortunata concomitanza di cause. Lui si ritrovò davanti Mass su una March che stava nella traiettoria ideale e decise di passarla proprio mentre lo stesso Jochen, per agevolarlo, aveva scelto di spostarsi. Fu un contatto fortuito e molto sfortunato, senza responsabili né errori, frutto solo di un'umanissima e reciproca incomprensione. Era purtroppo questo, il destino. Che quel giorno di maggio mi ha fatto perdere un ragazzo al quale volevo e voglio molto bene, una persona umanamente importante, un grande pilota e, soprattutto, un amico vero».





### ***Pomeriggio maledetto a Zolder***

Sopra, il rottame della Ferrari e i soccorsi che si accalcano accanto al corpo esanime di Gilles subito dopo il terribile incidente avuto in prova in Belgio, decollando sulla March di Mass. A lato, Gilles in lotta con Pironi, suo compagno di squadra in Ferrari al volante delle 126 C2 nel giorno della rottura a Imola, che vede Didier vincere il Gp di San Marino 1982. Infuocato prodromo di Zolder...

1<sup>a</sup> VITTORIA **GP CANADA** 3 OTTOBRE 1978



*Il primo acuto  
è nel Gp di casa*

La Formula Uno non ha mai corso a Montreal e il week end del Gp che chiude la stagione 1978 è martirizzato dalla pioggia. Domina uno stratosferico Jarier su Lotus ma un sasso gli buca il radiatore e Gilles coglie l'attimo. È il suo primo e tanto agognato successo iridato

NIP



2<sup>a</sup> VITTORIA **GP SUD AFRICA** 3 MARZO 1979



***A Kyalami ecco  
il secondo centro***

Terzo appuntamento del  
Mondiale F.1 1979, il Gp  
del Sudafrica a Kyalami  
regala il secondo  
successo in F.1 a Gilles  
che chiude davanti al  
compagno di squadra  
Jodi Scheckter futuro  
campione del mondo



3<sup>a</sup> VITTORIA GP USA OVEST 8 APRILE 1979





*La Williams sbaglia, Gilles no*

È il giorno di uno dei primi clamorosi errori del box Williams che fa perdere una ruota ad Alain Jones dopo un pit-stop. E Gilles a Watkins Glen svernica tutti. Da sovrano, su un tracciato per uomini veri, rifilando 48" ad Arnoux che chiude alle sue spalle

## 4<sup>a</sup> VITTORIA **GP USA EST** 9 OTTOBRE 1979

### *Cittadino modello*

Poleman, dominatore in corsa, vincitore e autore del giro più veloce. Un martello perfettamente a suo agio nelle insidie del temibile cittadino di Long Beach. Perché quando aveva la macchina giusta, Gilles vinceva e basta senza show compensativi





5ª VITTORIA **GP MONACO** 31 MAGGIO 1981





### *Montecarlo miracolo turbo*

Il turbo non aveva mai vinto a Montecarlo e la Rossa col sovralimentato era a zero vittorie. Gilles guidando da dio delle corse, frantuma il duplice incantesimo infilzando la Williams di Jones fiaccata da guai tecnici, grazie a un sorpasso liberatorio come un gol

## 6<sup>a</sup> VITTORIA GP SPAGNA 21 GIUGNO 1981

### *A Jarama nella leggenda*

Jarama non è una pista da turbo, ma a Gilles non frega niente. Si mette davanti, rema da re e per ottanta giri non lascia spazio a nessuno. Dietro di lui il trenino dei rivali i quali... non pasaràn. Alla fine i primi cinque in un secondo e l'Aviatore nella leggenda







## *Su Beta-Alitalia a tutta canna in autostrada!*

Nell'ottobre del 1979 Gilles Villeneuve si presentò al via del Giro d'Italia con una Lancia Beta Alitalia in un'edizione davvero boom della gara a tappe che attraversava tutto lo Stivale. «L'operazione di far correre Gilles Villeneuve fu semplicemente una decisione ASA. Siccome Fiat era "proprietaria" e sponsor della Ferrari, non ci furono problemi con il Commendatore, e il ritorno mediatico fu enorme. Gilles fece una partenza a Imola pazzesca, praticamente bruciò la frizione e fece bollire il motore...», ha ricordato Daniele Audetto ds in quella spedizione. Villeneuve rimase in gara fino alla 4ª tappa poi tornò a Maranello. Il canadese divideva la vettura con i rallyisti Rohrl e Geistorfer: furono poi squalificati per un taglio di percorso dopo aver chiuso al comando la gara...



# Gilles i numeri della

## 1973

### FORMULA FORD

Gilles Villeneuve debutta nell'automobilismo agonistico con una Magnum-Ford MkIII prendendo parte al campionato provinciale del Québec, aggiudicandosi sette delle dieci gare cui partecipa, vincendo il titolo e guadagnandosi il premio di Esordiente dell'anno.

## 1974

### FORMULA ATLANTIC, PLAYER'S CHALLENGE SERIES (CANADA)

16° nella classifica finale su March 74B-Ford Bda (Ecurie Canada-Schweppes). Durante la stagione in un incidente a Mosport si frattura la caviglia sinistra.

	Circuito	Qualifica	Gara
26 maggio	Westwood	-	terzo
2 giugno	Edmonton	6°	ritirato
16 giugno	Gimli	6°	ritirato
1 luglio	Mosport	14°	ritirato
11 agosto	Halifax	-	9°
1 settembre	Trois Rivières	13°	ritirato

## 1975

### FORMULA ATLANTIC, PLAYER'S CHALLENGE SERIES (CANADA)

5° nella classifica finale su March 75B-Ford Bda (Team Skiroule)

	Circuito	Qualifica	Gara
25 maggio	Edmonton	17°	15°
1 giugno	Westwood	8°	5°
22 giugno	Gimli	19°	1°
6 luglio	St.Jovite	4°	2°
20 luglio	Mosport	7°	17°
17 agosto	Halifax	7°	14°
31 agosto	Trois Rivières	3°	15°
7 settembre	Brainerd	7°	4°

## 1976

### SERIE IMSA CAMEL GT CHALLENGE

31 gennaio-1 febbraio

**24 Ore di Daytona (Chevrolet Camaro, Carter Racing)** in coppia con Maurice Carter: ritirato dopo 34 giri per rottura del motore. In realtà corre solo Carter, perché l'abbandono avviene prima che Gilles possa svolgere il suo turno di guida (l'equipaggio viene classificato sessantatreesimo)

### FORMULA ATLANTIC, PLAYER'S CHALLENGE SERIES (CANADA) E IMSA (USA)

1° nelle classifiche finali su March 76B-Ford Bda (Ecurie Canada)

	Circuito	Qualifica	Gara
11 aprile	Road Atlanta	1°	1°
9 maggio	Laguna Seca	-	1°
22 giugno	Ontario	1°	1°
16 maggio	Edmonton	1°	1°
30 maggio	Westwood	1°	ritirato
13 giugno	Gimli	1°	1°
11 luglio	St.Jovite	1°	1°
8 agosto	Halifax	1°	1°
5 settembre	Trois-Rivières	1°	1°
19 settembre	Road Atlanta	1°	1°

### CAMPIONATO EUROPEO DI F.2 SU MARCH 752-HART (PROJECT FOUR RACING)

	Circuito	Qualifica	Gara
2 giugno	Pau	10°	ritirato



# carriera

## 1977

### FORMULA ATLANTIC, PHILLIPS INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP (SUDAFRICA)

6° su Chevron B39-Ford Bda (Team Valvoline)

	Circuito	Qualifica	Gara
15 gennaio	Roy Hesketh	10°	3°
29 gennaio	Kyalami	2°	5°
5 febbraio	Welkom	5°	ritirato
19 febbraio	Killarney	4°	ritirato

### FORMULA ATLANTIC, LABATT CHALLENGE SERIES (CANADA)

1° su March 77B-Ford (Direct Film)

	Circuito	Qualifica	Gara
22 maggio	Mosport	1°	2°
26 giugno	Gimli	2°	ritirato
3 luglio	Edmonton	1°	1°
7 agosto	Halifax	1°	ritirato
14 agosto	St.Felicién	1°	1°
4 settembre	Trois-Rivières	1°	4°
25 settembre	Quebec City	3°	1°

### CAN-AM SCCA CITICORP CHALLENGE SERIES (CANADA E USA)

12° su Wolf-Dallara WD1-Chevrolet (Walter Wolf Racing)

	Circuito	Qualifica	Gara
10 luglio	Watkins Glen	4°	ritirato
24 luglio	Road America	1°	3°
21 agosto	Mosport	6°	ritirato
4 settembre	Trois Rivières	3°	ritirato

### CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE SILHOUETTE GR.5

su Faltz Assen-Unilock-Bmw 320i, in coppia con Eddie Cheever

	Circuito	Qualifica	Gara
20 agosto	Mosport	11°	2°

### CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

debutto su McLaren M23 (Marlboro Team McLaren) al Gp di Gran Bretagna e dal Gp del Canada su Ferrari 312 T2 (Ferrari Sefac)

	Circuito	Qualifica	Gara
16 luglio	Gp G. Bretagna	9°	11°
9 ottobre	Gp Canada	17°	12°
23 ottobre	Gp Giappone	20°	ritirato

## 1978

### CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

9° su Ferrari 312 T2 nelle prime due gare e nelle restanti su Ferrari 312 T3 (Ferrari Sefac)

	Circuito	Qualifica	Gara
15 gennaio	Gp Argentina	7°	8°
29 gennaio	Gp Brasile	6°	ritirato
4 marzo	Gp Sudafrica	8°	ritirato
2 aprile	Gp Usa West	2°	ritirato
7 maggio	Gp Monaco	8°	ritirato
21 maggio	Gp Belgio	4°	4°
4 giugno	Gp Spagna	5°	10°
17 giugno	Gp Svezia	7°	9°
2 luglio	Gp Francia	9°	12°
16 luglio	Gp G. Bretagna	13°	ritirato
30 luglio	Gp Germania	15°	8°
13 agosto	Gp Austria	11°	3°
27 agosto	Gp Olanda	5°	6°
10 settembre	Gp Italia	2°	7°
1 ottobre	Gp Usa East	4°	ritirato
9 ottobre	Gp Canada	3°	1°

## 1979

### CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

2° su Ferrari 312 T3, dal Gp del Sudafrica su 312 T4 (Ferrari Sefac)

	Circuito	Qualifica	Gara
21 gennaio	Gp Argentina	10°	ritirato
4 febbraio	Gp Brasile	5°	5°
3 marzo	Gp Sudafrica	3°	1°
8 aprile	Gp Usa West	1°	1°
15 aprile	Race of Champions	3°	1**
29 aprile	Gp Spagna	3°	7°
13 maggio	Gp Belgio	6°	7°
27 maggio	Gp Monaco	2°	ritirato
1 luglio	Gp Francia	3°	2°
14 luglio	Gp G. Bretagna	13°	14°
29 luglio	Gp Germania	9°	8°
12 agosto	Gp Austria	5°	2°
26 agosto	Gp Olanda	6°	ritirato
9 settembre	Gp Italia	5°	2°
16 settembre	Imola	1°	7**
30 settembre	Gp Canada	2°	2°
9 ottobre	Gp Usa East	3°	1°

\* non valida per il mondiale - 20-25 ottobre, su Lancia Beta Montecarlo Gr.5 (Team Lancia Alitalia) in equipaggio con Walter Rohrl e Christian Geistdorfer. Risultato: squalificato

## 1980

### CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

10° su Ferrari 312 T5 (Ferrari Sefac)

	Circuito	Qualifica	Gara
13 gennaio	Gp Argentina	8°	ritirato
27 gennaio	Gp Brasile	3°	16°
1 marzo	Gp Sudafrica	10°	ritirato
30 marzo	Gp Usa West	10°	ritirato
4 maggio	Gp Belgio	12°	6°
18 maggio	Gp Monaco	6°	5°
29 giugno	Gp Francia	17°	8°
13 luglio	Gp G. Bretagna	19°	ritirato
10 agosto	Gp Germania	16°	6°
17 agosto	Gp Austria	15°	8°
31 agosto	Gp Olanda	7°	7°
14 settembre	Gp Italia	8°	incidente
28 settembre	Gp Canada	22°	5°
5 ottobre	Gp Usa East	18°	ritirato

## 1981

### CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

7° su Ferrari 126 Ck (Ferrari Sefac)

	Circuito	Qualifica	Gara
15 marzo	Gp Usa West	5°	ritirato
29 marzo	Gp Brasile	7°	ritirato
12 aprile	Gp Argentina	7°	ritirato
3 maggio	Gp San Marino	1°	7°
17 maggio	Gp Belgio	7°	4°
31 maggio	Gp Monaco	2°	1°
21 giugno	Gp Spagna	7°	1°
5 luglio	Gp Francia	11°	ritirato
18 luglio	Gp G. Bretagna	8°	ritirato
2 agosto	Gp Germania	8°	10°
16 agosto	Gp Austria	3°	ritirato
30 agosto	Gp Olanda	16°	ritirato
13 settembre	Gp Italia	9°	ritirato
27 settembre	Gp Canada	11°	3°
17 ottobre	Gp Las Vegas	3°	squalificato

## 1982

### CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

15° su Ferrari 126 C2 (Ferrari Sefac)

	Circuito	Qualifica	Gara
23 gennaio	Gp Sudafrica	3°	ritirato
21 marzo	Gp Brasile	2°	ritirato
4 aprile	Gp Usa West	7°	squalificato
25 aprile	Gp San Marino	3°	2°
8 maggio	Gp Belgio	incidente mortale	-



**AUTO  
SPRINT  
EXTRA**

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

SPORT NETWORK Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

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

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO  
ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI



A cura di  
**ANDREA CORDOVANI  
E MARIO DONNINI**

Testi  
**GILLES VILLENEUVE - MARCELLO  
SABBATINI - GIORGIO TERRUZZI  
- CESARE DE AGOSTINI - MARIO  
DONNINI - ANDREA CORDOVANI  
- GIANNI CANCELLIERI - BERNIE  
ECCLESTONE - NIGEL ROEBUK**

Grafica  
**ALBERTO RONDELLI  
ROBERTO RINALDI**

Scelta fotografica  
**CHICCO RIMONDI**

Fotografie  
**ACTUALFOTO - COLOMBO  
GETTY IMAGES - ANGELO ORSI  
SUTTON-IMAGES.COM - MCKLEIN**

# TI MANCA IL DVD GLI ANNI DELLA FEBBRE VILLENEUVE?



**9,00**  
euro

comprese spese  
di spedizione

## ECCO COME RICHIEDERLO

Inviatemi il DVD **GLI ANNI DELLA FEBBRE VILLENEUVE**  
al prezzo di € 9,00 comprese spese di spedizione

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178       Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "DVD **GLI ANNI DELLA FEBBRE VILLENEUVE**"  
di cui allego fotocopia

Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data ..... Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia.

Compila il tagliando qui a  
fianco, ed invialo a:

Diffusione Editoriale Srl  
Via Clelia 27 - 00181 Roma  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11  
da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53

Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito

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

L'offerta è valida solo per l'Italia.