

EUROSALITE FAGGIOLI EGUALIA IL RECORD DI 9 TITOLI DEL MITO-NESTI

AUT.606 BE.600 s. 1.500 c.
PUBB.1300 s.1000 c.
CHGT.700 c/f. CHL00 c/f

AUTO SPRI NT

n. 36

Anno LV - Settimanale 6-12 settembre 2016

3 Euro (Italy only)

WEC IN MESSICO

Vittoria col brivido per la Porsche di Webber-Hartley-Bernhard



GP D'ITALIA SENZA STORIA

Nel delirio di passione di **Monza**, grande spot per la F.1, ennesima dimostrazione di forza della Mercedes. **Rosberg** vince e va a -2 da **Hamilton**. La **Ferrari** chiude terza e si consola con l'abbraccio dei suoi tifosi

AMORE & PODIO



GETTY IMAGES

ANTEPRIMA

20-21-22-23
Ottobre 2016

**Qui puoi
trovare
i tuoi sogni.**

Con più di 4000 auto
in vendita e oltre 600 ricambisti,
Auto e Moto d'Epoca è il più grande
mercato in Europa.

NEW!



Nuovo settore dedicato alle **Moto Storiche.**



GALLERIA PANANTI  CASA D'ASTE
DAL 1968

GALLERIA PANANTI CASA D'ASTE
in collaborazione con AUTO E MOTO D'EPOCA
presenta la prestigiosa asta di auto d'epoca.
SABATO 22 OTTOBRE 2016



AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

Orgoglio tricolore e passione sconfinata

«**G**razie ragazzi è stato il massimo». Appena passata la bandiera a scacchi e riportato la Ferrari sul podio Sebastian Vettel via radio ha ringraziato la squadra col suo italiano che migliora giorno dopo giorno. Anche un terzo posto può far ritrovare il sorriso se lì davanti ci sono due Mercedes che appartengono a un'altra galassia. È un mega-spot per la Formula Uno la folla di Monza, dà la carica, anche dal gradino più basso è bello partecipare. Oltre una stretta di mano e una firma per il futuro solo rimandata c'è un Gp d'Italia che riempie tribune e cuore. È un vero e proprio spettacolo che se ne frega dei cavilli burocratici e dipinge di rosso il tempio della velocità. L'immagine della folla che invade la pista e incendia la festa sul podio è un classico che chiude il week end lungo in Brianza. E ogni volta fornisce spunti di riflessione e argomenti sui quali discutere. Un eccezionale abbraccio al quale è difficile resistere che va oltre ogni bandiera ma che rende orgogliosi noi italiani appassionati di corse.

Già, l'orgoglio tricolore. Ce n'è stato in abbondanza anche per Antonio Giovinazzi che anche a Monza ha fatto spellare le mani dagli applausi. Dopo un primo interesse di Marko, ora è la Ferrari a offrirgli una sessione sul simulatore. Se la prova avrà un esito positivo, il pugliese entrerà a fare parte del programma FDA e già entro la fine dell'anno potrebbe debuttare nel venerdì di un Gp - Austin o Messico - al volante di una Sauber. Poi la Ferrari dovrà scegliere se portare avanti la carriera

di Giovinazzi oppure quella di Leclerc, attualmente pilota di riserva della Haas. A Monza Leclerc ha mostrato segni di nervosismo, provocando una collisione con il compagno di squadra Fukuzumi in Gp3. Ma ora le possibilità di vedere Giovinazzi in F1 dal 2017 sono sensibilmente aumentate. Sempre a Monza gli italiani hanno recitato un ruolo da protagonisti nella Porsche Supercup: Cairoli ha vinto, Drudi (terzo) ha convinto. Il finale della loro gara è stato davvero palpitante. Bravi entrambi a mantenere nervi saldi.

Ma c'è dell'altro. Vincendo sulle rampe della Ilirska Bistrica, in Slovenia, Simone Faggioli si è laureato per la nona volta in carriera campione europeo delle salite. Nove volte come il mito Mauro Nesti che adesso il pilota fiorentino ha raggiunto a livello di titoli conquistati sulle montagne del vecchio Continente. «L'ho detto tante volte anche a Simone: un talento come lui in queste corse è sprecato. È forte e non avrà problemi a conquistare vanguardie di titoli», raccontò un giorno il pilota di Bardalونه scomparso nel novembre del 2013. «Solo a pensare di venire avvicinato a Mauro mi fa venire i brividi, per me Nesti è sempre stato un idolo», ha ripetuto più volte Faggioli. Ora il suo nome compare nell'albo d'oro dell'Europeo della Montagna tante volte quanto quelle di Super-Mauro, l'orgoglio perenne di una specialità nella quale Simone ha ancora tanta voglia di imitarlo. Una storia da sorridi. Come quelli nella foto scattata ai due alcuni anni fa.



FOTOCIAK

Simone Faggioli

Mauro Nesti

FORMULA UNO

- 6 GP ITALIA DOMINIO DA MAL DI TESTA
- 12 GP ITALIA ITALIA FERRARI LA FESTA È FINITA
- 16 GP ITALIA VERSTAPPEN È ASSOLTO
- 18 GP ITALIA MASSA SIAMO AI SALUTI
- 20 GP ITALIA MONZA C'È, MANCA LA FIRMA
- 24 GP ITALIA LE PAGELLE
- 28 GP ITALIA LA TECNICA
- 30 GP ITALIA IL TABELLONE
- 34 GP ITALIA IL PADDOCK

VELOCITÀ

- 40 GP2SERIES MONZA
- 42 GP2SERIES MONZA
- 43 PORSCHE SUPERCUP MONZA
- 44 WEC CITTÀ DEL MESSICO
- 50 INDYCAR WATKINS GLEN
- 52 WTCC MOTEGI
- 62 TRICOLORE TURISMO VALLELUNGA
- 64 SEAT CUPRA CUP VALLELUNGA
- 66 SEAT IBIZA CUP VALLELUNGA
- 75 EUROSALITA SLOVENIA

RALLY

- 54 MONDIALE VW POLO NUMERI VERITÀ
- 58 IRC VALLI CUNEESI

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 22 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 38 INTERVISTA RITROVATA
- 61 RALLYSPRINT
- 73 PISTASPRINT
- 74 LIBRISPRINT
- 82 POSTASPRINT

Gilles per sempre!

Nel primo pomeriggio di mercoledì 31 agosto il circuito di Imola è stato teatro di un ulteriore e bellissimo gesto a omaggiare la memoria del grande Gilles Villeneuve, scomparso l'8 maggio 1982 in un incidente durante le prove del Gp del Belgio, a Zolder, mentre era al volante della sua Ferrari 126 C2. Alla presenza di Jacques Villeneuve, del sindaco di Imola Daniele Manca, del Presidente di Formula Imola Uberto Selvatico Estense e di Deanna Zaccherini, promotrice dell'iniziativa, è stato inaugurato il memoriale dedicato a Gilles, posto sempre in via Kennedy, nei pressi della Variante intitolata all'indimenticato pilota della Rossa. Come noto a bordo tracciato un monumento - dedicato a Gilles dall'artista Ferdinando Forlai - fin dal 1983 esisteva già, consistente in un'asta con cerchi, a simboleggiare per ciascuno un cerchio una fase della vita e la sua stessa interruzione. L'opera, tuttavia, a seguito di successive modifiche del tracciato, si era venuta a trovare fin dal 1990 nel bel mezzo di due reti di contenimento, per cui, al fine di restituirla a una fruizione più agevole per gli appassionati, è stata spostata più indietro e dotata di una pedana, recante un'iscrizione con una frase di Roberto Noretto, a ricordo del campionissimo della Ferrari: «Da Gilles ho avuto una lezione di vita: mi ha insegnato a non darsi per vinti». Infine, nel luogo è stato piantato un acero, albero simbolo del Canada, nazione che dette i natali al pilota.

L'operazione è stata possibile grazie alla "Sfida del Cuore", manifestazione kartistica a scopo benefico, organizzata con successo presso l'autodromo Enzo e Dino Ferrari dalla stessa Deanna Zaccherini. Ancora una volta - parafrasando la grande scritta che campeggia sulla pedana -, Salut, Gilles!





Dominio da mal di testa

ROSBERG VINCE E
RILANCIA LA RINCORSA
IRIDATA, MANI NEI
CAPELLI PER LEWIS
PIANTATO AL VIA
E 2° ALLA FINE, DAVANTI
A VETTEL E ALLA ROSSA



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



MONZA - Nonostante sia partito dall'ultima fila in Belgio, abbia sostituito tre motori, e a Monza abbia sbagliato la partenza, vanificando il vantaggio di partire dalla pole, Lewis Hamilton rimane ancora in testa al campionato del mondo. La considerazione più immediata, la conseguenza più diretta dopo gli ultimi successi di Nico Rosberg, è proprio questa. Come dire che anche con un Rosberg al massimo della sua efficienza, Lewis Hamilton resta comunque davanti. Uno dei Gp di Italia più scontati degli ultimi anni,

UN PODIO CHE DA SOLO DICE PROPRIO TUTTO

Salto di qualità per Rosberg trionfatore per la prima volta a Monza in F1, che così si rilancia nel mondiale. E mani nei capelli per Lewis e Seb. 2° e 3°: alla vigilia speravano altro...

Rosberg e Hamilton sempre imprevedibili e inavvicinabili. Nonostante l'errore al via del pilota inglese e nonostante una strategia di gomme piuttosto conservatrice. Basata su una sola sosta e l'adozione per la maggiore parte della gara, della mescola media. Decide tutto la partenza, quando Lewis si pianta, resta quasi fermo mentre lo sfilano Rosberg, Vettel, Raikkonen, Bottas e Ricciardo, con la Mercedes del tedesco che entra per prima alla chicane e da quel momento scompare dalla visuale. Di tutti.

FORMULA 1 GRAN PREMIO HEINEKEN ITALIA 2016

il commento
del Gp



Heineken®



Heineken

«Cosa è successo al via? Onestamente non lo so, penso di aver fatto tutto secondo la procedura prevista, ma non ho ancora analizzato i dati e non conosco eventuali problemi tecnici - spiega Hamilton - Di fatto non ho vinto per questo episodio, ma bisogna accettare anche le sconfitte. Dopo mi sono solo concentrato nel limitare i danni, ho provato a recuperare il più possibile, ma per prendere Nico avrei dovuto spingere quasi oltre il limite rovinando ancor di più le gomme. Ad ogni giro si allontanava ed era impossibile invertire questa situazione. Mi sono così accontentato del secondo posto. Quest'anno abbiamo avuto molti problemi in fase di partenza ma non penso che la cosa sia correlata all'uso della frizione singola quando invece sino allo scorso anno ne utilizzavamo due. Penso che sia più un problema correlato ai piloti. In passato disponevamo di informazioni come la temperatura della frizione, era più facile raggiungere la corretta procedura. Adesso invece, senza informazioni dai box, la gestione della frizione è diventata più complessa». Aggiunge Rosberg: «L'unico momento prima del via che proviamo questa procedura è all'uscita della pit lane, che presenta però condizioni di grip meccanico per lo strato di gomma depositato, completamente diverso. Per questo motivo ora la partenza è diventata una fase così variabile e imprevedibile».

AL VIA HO FATTO TUTTO SECONDO LA PROCEDURA PREVISTA, MA È ANDATA COME È ANDATA...

LEWIS HAMILTON

”



il commento del Gp



TRA I GALLI MERCEDES SI È DECISO TUTTO AL VIA

La partenza fase determinante

Si è deciso tutto in partenza tra Hamilton e Rosberg, si è deciso tutto dopo il primo giro tra la Mercedes e gli altri. Quando è apparso evidente, che con le gomme soft la vettura campione del mondo era molto più veloce di Ferrari, Red Bull e Bottas, tutti partiti con le super soft. Dopo un giro, Rosberg disponeva già di 1" di vantaggio, dopo 10 giri il suo margine era salito a 4"4.

Quando al 24° giro, Rosberg si è fermato per montare le gomme medie, seguito il giro dopo da Hamilton, la situazione, invece, che cambiare è pure peggiorata. Per gli altri. Che dovendosi fermare una volta in più, non sono nemmeno riusciti ad avvicinarsi alle due Mercedes, a creare la minima incertezza, fosse pure virtuale. Una situazione quasi assurda, con le due Mercedes davanti che pur disponendo delle mescole più lente, pur correndo con gomme più usurate nel corso della distanza complessiva, sono rimaste monoliticamente al comando, per nulla impensierite dalle due Ferrari, che hanno corso di conserva alle loro spalle. Con le gomme medie, Hamilton ha ottenuto il giro più veloce in 1'26"303, l'altra vettura che le ha usate, la Sauber di Ericsson non





FLOP DI HAMILTON SUBITO DOPO IL VIA

Prima frenata, a lato, e Rosberg precede Vettel, Raikkonen, Bottas, Ricciardo e Hamilton, soltanto sesto dopo un avvio da poleman e dei primi metri decisamente stentati. Le sue chance di vittoria sono già sfumate... Sopra, Vettel che nelle primissime fasi prova a mettersi all'inseguimento di Rosberg, ma ben presto dovrà desistere. In alto, Seb 3°, ringrazia il pubblico dal podio mentre, nell'altra pagina, Nico ha tutti i motivi per festeggiare alla grande il suo trionfo, il primo personale nel Gp d'Italia

ha fatto meglio di 1'28"552. Con le gomme soft invece, il più veloce è stato Raikkonen con il tempo di 1'26"018. Quando il gap tra i due composti, avrebbe dovuto essere molto maggiore. Ma è sulla lunga distanza che la superiorità della Mercedes è stata quasi oltraggiosa. Perché qui non è il caso di parlare di scelte strategiche, quanto di funzionalità. La Mercedes ha utilizzato al meglio le gomme medie, quando tutte le altre vetture non le hanno nemmeno prese in considerazione perché non riuscivano a mandarle in temperatura ed erano per loro troppo dure per negoziare al meglio le chicane e saltare sui cordoli senza perdere tempo.

A GUARDARE LE MERCEDES ALLA PRIMA CHICANE Superiorità tedesca impressionante

A guardare le due Mercedes alla prima chicane e confrontando il loro comportamento con le altre vetture, si capiva tutto. Si vedevano due vetture, che avevano le sospensioni che funzionavano, che si abbassavano nel trasferimento di peso in fase di frenata, che assorbivano la compressione e l'estensione quando salivano sui cordoli, che consentivano alle ruote anteriori e posteriori di rimanere attaccate al terreno, senza saltelli in frenata e senza problemi nel negoziare la stretta chicane. Tutte le altre vetture invece, nessuna esclusa, in questa fase saltellavano in fase di frenata con le ruote posteriori, rimbalsavano sui cordoli, andavano in risonanza all'uscita. Mostrando assetti e cinematici troppo rigidi, inadatti per questa situazione. In altre

parole tutti utilizzano l'aerodinamica anche per coprire le magagne del telaio, quando servirebbe il grip meccanico. Mentre la Mercedes dispone delle sospensioni più efficienti, le uniche che davvero lavorano al meglio. Salvando le gomme e rendendo la vita più facile ai suoi piloti. Per questo il dominio delle Mercedes è apparso

HO RADDRIZZATO
LE COSE SUL PIANO
DEI PUNTI
MA CONTINUO
A PENSARE GARA
PER GARA...

NICO ROSBERG

”

questa volta più dilagante, più difficile da accettare. «Sapevo che mi giocavo tutto in partenza - analizza Rosberg - anche se i primi giri non sono stati facili perché la Ferrari disponeva di gomme più performanti delle nostre. Ho raddrizzato la situazione di classifica in termini di punti, ma continuo a pensare gara per gara. I conti si faranno solo alla fine». «Cosa hai fatto durante la pausa estiva - gli ha chiesto Eddie Jordan sul podio - sembri un uomo diverso». In realtà Rosberg non è molto diverso da prima, perché le ultime due sue vittorie sono del tutto ascrivibili ai problemi che hanno colpito Hamilton nelle ultime due gare. Anzi, sotto questa ottica, il campione del mondo è stato abilissimo a contenere i danni.

WOLFF DELLA MERCEDES AL SETTIMO CIELO

Una doppietta a Monza è paradiso!

«Fare primo e secondo in casa della Ferrari, davanti a questo pubblico - sottolinea Toto Wolff - è una soddisfazione immensa. Nico ha fatto tutto al meglio. Non ha sbagliato al via, ha gestito perfettamente le gomme. Hamilton dopo l'errore al via, ed essendo sulla stessa strategia di Rosberg, ha capito subito che era impossibile recuperare il distacco accumulato nei giri iniziali, quando aveva perso tempo per superare Ricciardo e Bottas. Per quanto riguarda i problemi al via, bisogna essere cauti prima di arrivare a conclusioni affrettate. Perché un errore in pole è sempre più visibile di quando sei nelle retrovie. Sicuramente le nuove regole in materia di comunicazione dai box hanno messo il lavoro del pilota, la sua sensibilità al centro del problema. Via radio Hamilton ha ammesso che era colpa sua, ma noi abbiamo visto che ha seguito tutta la procedura al meglio. Abbiamo già lavorato molto per migliorare il comportamento della frizione e degli apparati correlati e continueremo a farlo. Ora Hamilton e Rosberg sono divisi da solo due punti, magari ci faranno venire altri capelli grigi, ma lo spettacolo per i fans si annuncia elettrizzante».

HAMILTON HA AMMESSO CHE AL VIA È STATA COLPA SUA, MA AVEVA SEGUITO AL MEGLIO LA PROCEDURA

TOTO WOLFF

”

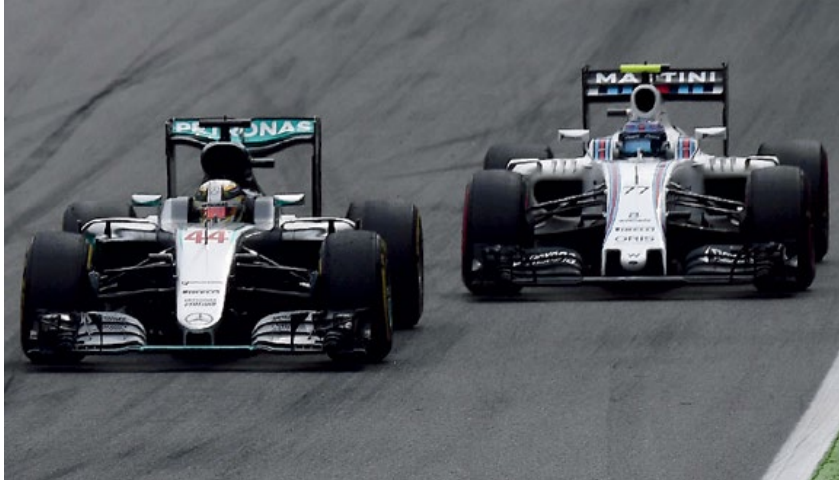
NIENTE TESTA A TESTA NEL TEAM TEDESCO

Stella a Tre Punte senza sfide dirette

Ma come era successo a Spa, anche a Monza è mancata la battaglia corpo a corpo, a distanza ravvicinata tra i due piloti Mercedes. Che poi, Verstappen a parte, è l'unica cosa eccitante di questo campionato. Resta il fatto che la frizione Mercedes, da due anni a questa parte continua ad essere l'unico elemento meccanico di incertezza. Per Toto Wolff e Paddy Lowe, quando uno dei due piloti sbaglia la partenza, è da ascrivere essenzialmente a loro errori. Visto che ora non possiedono più le informazioni necessarie sulla temperatura delle gomme, della pista e sul punto di stacco. Ma è anche vero che nel 2015, Hamilton ad un certo punto era tornato alla frizione dell'anno prima, e che anche a Monza le sue ruote al via hanno pattinato a lungo, proprio come era successo a Rosberg a Hockenheim. Peccato però che ad approfittare di questi errori, che frequentemente condizionano la gara di uno dei piloti Mercedes, non ci sia mai nessuno. Perché su una pista dove è molto difficile superare, Hamilton comunque si può permettere il lusso di scivolare al 6° posto e poi rimontare sino al secondo. Oppure a

il commento
del Gp





**ORA PER LEWIS FA FREDDO:
NICO È A MENO DUE PUNTI!**

A lato, Rosberg subito in fuga, inseguito senza speranza dalle Rosse. Sopra, Nico durante il suo monologo agonistico e, a sinistra, portato in trionfo dopo il successo che lo vede ora a -2 punti da Lewis nel mondiale. In alto, Hamilton in rimonta, qui sta passando Bottas, verso il 2° posto finale

Spa di partire dal fondo dello schieramento e concludere sempre al secondo posto. Situazione che "certifica" l'inconsistenza tecnica di tutti gli altri.

LA ROSSA DIGNITOSA EPPURE ANCORA NON FA PAURA

Ferrari sul podio ma mai minacciosa

Della Ferrari leggete a parte, ma il terzo posto ottenuto da Vettel, con il motore aggiornato dalla Ferrari con gli ultimi gettoni disponibili, non può entusiasmare più di tanto. Gli altri invece non sono proprio esitanti. La Red Bull, in crisi di potenza ha concluso al 5° posto con Ricciardo mentre Verstappen in lotta con Perez ha toccato con mano cosa voglia dire l'aureola di cattivo e di pilota pericoloso, che ormai gli altri, suo malgrado gli hanno affibbiato. Con Perez che si è fatto subito da parte finendo nella via di fuga, quando lo ha visto negli specchietti. Sebbene in quel momento l'olandese non avesse fatto nulla di intimidatorio. Un po' come accadeva a tanti quando vedevano Gilles Villeneuve negli specchietti e si facevano subito da parte per evitare problemi o incidenti.

Per il resto, un Gp d'Italia abbastanza scontato e noioso, privo di quella intensità emotiva che a Monza non è quasi mai mancata. Il prossimo anno, con vetture molto più veloci in curva e sul giro, la cosa sarà sicuramente diversa. ●

La festa

l'analisi
del Gp

di **Cesare Maria Mannucci**

foto Colombo, Getty Images, LaPresse, Sutton-Images.com

MONZA - La pista sotto il podio è il solito "oceano" rosso, la bandiera a forma di cuore Ferrari campeggia come sempre maestosa. Tutto come ai vecchi e gloriosi tempi di Michael Schumacher, anche se adesso la realtà è diversa e il futuro appare più incerto. La Ferrari torna sul podio, con Vettel che precede Raikkonen. Non accadeva da quattro Gp. Il bello della giornata di Monza è questo. Ma basta per essere soddisfatti e per considerare il risultato del Gp di Italia in modo positivo?

Perché il debutto della nuova power-unit, aggiornata con gli ultimi gettoni rimasti, a conti fatti non porta molti benefici. Il distacco di 20" che al termine separa la Mercedes di Rosberg dalla Ferrari di Vettel, a Monza equivale a una vita. A una sentenza inappellabile. La Ferrari ci prova a rimescolare le carte, seguire scelte tecniche e strategiche diverse. E ottiene il massimo risultato possibile. Si qualifica con le gomme supersoft invece che con le soft scelte dalla Mercedes. In gara adotta una strategia con due soste, invece, che la singola di Rosberg e Hamilton. Eppure anche quando le Ferrari calzano gomme supersoft e la Mercedes le gomme medie, la differenza cronometrica è tutta a favore della Mercedes. Anche se sulla carta il vantaggio a favore della mescola più tenera sarebbe circa di 1"4 al giro.

Il confronto con Mercedes è impietoso

Confronti tecnici devastanti, che lasciano poche speranze. Su una delle ultime piste di campionato, la prossima sarà Yas Marina, dove la Ferrari potrebbe massimizzare il proprio potenziale, Vettel non va oltre il terzo posto. Consapevole che da Singapore dovrà tornare a preoccuparsi delle Red Bull, di Verstappen e di tutte le altre vetture che negli ultimi quattro Gp comunque gli sono finite davanti.

Alla vigilia lo stesso Niki Lauda diceva di temere la Ferrari, la sua proverbiale irriducibilità sulla pista di Monza. La sua storica abilità nel trovare risorse impensabili su questo tracciato. Ma non sono certo i primi giri che Vettel e Raikkonen compiono davanti ad Hamilton, reo di avere sbagliato la partenza ed essere scivolato al 6° posto, a potere illudere. O quando Vettel arriva quasi appaiato a Rosberg alla prima frenata della chicane, in una posizione però dove non avrebbe potuto fare nulla. Salvo ripetere il patatrac di Spa.

La power unit evoluta non è bastata

In passato a Monza bastava la parola "nuovo motore" a illudere, a creare energie impensabili, a ri-

è finita

**NELLA MAGICA CORNICE
MONZESE LA FERRARI
DÀ IL MASSIMO MA
IL CONFRONTO COI RIVALI
ARGENTEI È IMPIETOSO:
SEB È 3° E KIMI 4° ...**

CAVALLINI RAMPANTI MA ANCORA NON VINCENTI

**Vettel e Raikkonen ce
l'hanno messa tutta ma non
sono riusciti a impensierire
i due alfieri della Mercedes
Rosberg e Hamilton,
che hanno monopolizzato
le prime due posizioni:
peccato davvero...**

portare il Cavallino ai vertici. Magari in stagioni anche peggiori di questa. Ora invece è finito il sogno, è finita la speranza, è finita la festa. Perché Sergio Marchionne annuncia che la Ferrari non assumerà nessun tecnico in futuro, perché all'interno ci sono tutte le professionalità che servono. Spiega che Mattia Binotto è un perfetto agitatore di uomini, e che avrebbe dovuto prendere il posto di James Allison molto prima di quanto è successo. Perché Allison di motori non capiva niente. Marchionne insiste che la coppia attuale dei piloti è la migliore possibile, e che le cose in ottica 2017 stanno procedendo al meglio. E prospetta uno sviluppo della ormai storica collaborazione tecnica con la Dallara.



La realtà però continua a essere diversa. La Ferrari dell' "agitatore di uomini" Mattia Binotto, e del fondamentale reparto aerodinamico affidato a Enrico Cardile, che in precedenza si occupava dell'aerodinamica di vetture stradali, a Monza non va oltre il terzo posto. Ma soprattutto le Mercedes non le vede mai. A cominciare dall'enorme gap accumulato in qualifica di otto decimi, che su questa pista e a questa velocità, si può tradurre in un gap di 84 metri. Quali possono essere le reali speranze, le ambizioni future della Ferrari? Non solo nelle rimanenti gare di campionato ma soprattutto in ottica 2017. Considerando che la Mercedes dispone ancora di 6 gettoni, che i motori aggiornati arriveranno pre-

sto anche per i team clienti, e che anche Honda e Renault hanno ancora gettoni in quantità per fare evolvere le loro power unit. Come invece la Ferrari non può più fare. Avendone spesi troppi e in maniera poco oculata all'inizio di campionato.

Davvero Sergio Marchionne pensa di riprendere e superare la Mercedes e la Red Bull affidandosi ai tanti "piccoli Adrian Newey" che improvvisamente affollerebbero l'ufficio tecnico di Maranello? Davvero è convinto che la nuova struttura orizzontale pianificata, diretta da Mattia Binotto che una vettura in vita sua non l'ha ancora progettata, che non ha mai diretto un team di F.1, sia la soluzione giusta?

La Ferrari deve essere rilanciata

Nel box Ferrari a Monza, c'erano tutti gli uomini chiave del presente e del recente passato del Cavallino. Da Piero Ferrari, ormai relegato a ruoli di rappresentanza, ma che è troppo esperto per non capire il disagio, l'impotenza che la Ferrari a Monza ha trasmesso in pista. Lui che aveva conosciuto con quale ossessiva determinazione Enzo Ferrari preparasse questa gara così atipica e perversa. C'era Lapo Elkann, da alcuni mesi membro del Consiglio di Amministrazione. Che forse per rilanciare la Ferrari in F1 avrebbe idee più originali e innovative su come impostare la squadra. E non c'era John Elkann, che dicono in contrasto con Marchionne sulla maniera di come l'attività in F1 sia stata organizzata, e sui manager a cui sono state affidate le responsabilità più importanti. Una sorta di "Palco Reale" dove i presenti valevano quanto gli assenti, e che via via che il Gp d'Italia si trascinava, giro dopo giro, difficilmente potevano condividere quello che vedevano in pista. Così è finita con Vettel terzo e Raikkonen quarto, anche se la Red Bull mantiene ancora il secondo posto nella classifica Costruttori e Ricciardo il terzo posto nella classifica piloti.

Ci vorrebbero ben altri aggiornamenti

Il super motore non è servito, non ha fatto nessuna differenza. Mentre la differenza l'hanno fatta gli aggiornamenti aerodinamici e alle sospensioni che ... non si sono visti, e di cui invece la SF 16-H avrebbe maledettamente bisogno. Per potere usare al meglio le mescole più dure della Pirelli. Perché è abbastanza strano che entrambe le Mercedes coprano la maggiore distanza delle gara entrambe facendo ricorso a gomme medie, quando invece alla Ferrari le gomme medie non le usano nemmeno per un giro. È la prima volta che accade quest'anno che una miscela usata dalla vettura vincitrice non sia stata presa in considerazione dagli altri. In attesa di piste a lei più congeniali, in attesa del nuovo motore Renault che temiamo sarà superiore a quello che la Ferrari ha portato a Monza, non fosse altro perché i francesi hanno ancora 21 gettoni a disposizione, la Red Bull ha corso in difesa, consapevole di poter lottare solo con Williams e Force India.

Ben pochi i progressi della Rossa

La Ferrari a Monza è tornata sul podio per questo motivo, non ci sono stati progressi considerevoli, tali da prevedere lo stesso risultato anche a Singapore o Suzuka. In gara la velocità massima più elevata è stata ottenuta da Hamilton a 359 km/h contro 341 km/h segnati da Raikkonen. 18 km/h di differenza a Monza sono tantissimi, perché per vincere su questa pista serve velocità massima ed efficienza in frenata. Quella alla Ferrari non manca, perché Vettel ha cercato davvero di entrare per primo alla chicane passando Rosberg in frenata, ma dopo averlo quasi raggiunto non è stato possibile.

Niente da imputare a Vettel e Raikkonen

Per il resto il tedesco ha fatto una buona gara. Consistente, senza errori, come del resto Raikkonen. Ma entrambi lontanissimi dalla Mercedes, sebbene a livello di scelte strategiche questa volta il box Fer-

l'analisi
del Gp



NEI PRIMISSIMI MOMENTI DELLA GARA LA SPERANZA ROSSA SI ERA RIACCESA

Sopra, prime fasi del Gp e le Rosse di Vettel e Raikkonen, pressate da Bottas, inseguono il leader Rosberg, ma l'illusione sarà di breve durata. A destra, Vettel buon terzo ma non certo soddisfatto rispetto alle aspettative e alle pressioni che aveva alla vigilia



SCENE DI UN'IMPRESA CHE È MANCATA

Sopra, Kimi in pit-lane con un'espressione ben poco entusiasta. A destra, Lapo Elkann e, nell'altra pagina, Sergio Marchionne con Piero Ferrari al box

A QUESTO PUNTO
IL SECONDO POSTO
NELLA CLASSIFICA
COSTRUTTORI
È IL NOSTRO
OBIETTIVO

MAURIZIO ARRIVABENE

”

rari non abbia sbagliato nulla. Per questo parliamo di festa finita. Perché al di là del risultato che non è arrivato, le parole di Marchionne alla vigilia, che descrivono il migliore dei mondi possibili e immutabile in futuro, lasciano perplessi. Perché certificano che il futuro difficilmente sarà diverso, visto che gli uomini principali saranno gli stessi. A fine gara Sergio Marchionne ha detto: «Di sicuro questo risultato non mi soddisfa, ma abbiamo fatto il massimo che potevamo. Dobbiamo cercare di finire la stagione bene. Tutto il team era pronto a vincere oggi, ma le Mercedes hanno fatto una gara impeccabile ad eccezione della partenza dove le nostre vetture sono scattate bene. Il via è stato geniale da parte di Sebastian e Kimi mentre Rosberg non ha mollato e lo spazio era limitato. Dobbiamo far lavorare il team con serenità. I ragazzi sono consapevoli di quale sia l'obiettivo, ed adesso ci troviamo in una posizione decisamente migliore rispetto ad inizio stagione, mi sento meglio. Come ha già spiegato Binotto, alla Ferrari abbiamo una grandissima fonte di tecnici interni. Dobbiamo cercare di mettere insieme gli elementi vincenti ed al momento abbiamo ristrutturato il reparto per far lavorare tutti al meglio».



Parla **Arrivabene**

Non molliamo nello sviluppo!

MAURIZIO CONFERMA CHE LA FERRARI CONTINUERÀ A EVOLVERE PER QUANTO POSSIBILE LA SF16-H NEGLI ULTIMI SETTE GP

Per Maurizio Arrivabene (nella foto in basso, con Binotto) non è facile commentare il risultato del Gp d'Italia. Perché di positivo c'è che la Ferrari torna sul podio, ma di certo era lecito attendersi di più dal nuovo motore ulteriormente evoluto che ha debuttato a Monza.

«Concordo con il nostro Presidente sul fatto che non abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo prefissati. Un mese fa abbiamo fatto dei cambiamenti nell'organizzazione, e nelle ultime due gare le cose sono andate meglio. L'atmosfera nella squadra è molto buona, tutti stanno lavorando su obiettivi a breve e lungo termine».

-Avete preso in considerazione una strategia basata su una sosta?

«La Mercedes si è protetta con una sosta, noi sapevamo che con un solo pit saremmo comunque stati alle loro spalle. Abbiamo provato quella che per noi poteva essere la migliore opportunità, e le simulazioni ci avevano già detto che con due soste saremmo stati undici secondi più veloci rispetto a se avessimo effettuato solo un cambio gomme».

- Mancano ancora 7 Gp. Proseguendo il lavoro sulla Sf16-H c'è il rischio di togliere energie alla monoposto del prossimo anno?

«Potrebbe anche essere vero, ma se c'è un'organizzazione che lavora nel migliore dei modi non credo che si possa correre questo rischio. Non è necessariamente la quantità di lavoro che fa la differenza, ma la qualità. Il progetto 2017 è iniziato da tempo, e la convivenza con il lavoro per questa stagione è solo una problematica organizzativa, del tutto risolvibile. Poi non sarebbe accettabile dire a chi ci supporta che gettiamo la spugna a 7 gare dal termine. Siamo la Ferrari, e cercheremo di fare il nostro meglio in tutte le prove che mancano alla fine della stagione».

- Il vostro obiettivo ora rimane quello del secondo posto nella classifica Costruttori?

«Esatto, a questo punto è diventato un obiettivo. Ma non rinunciamo a dare dei messaggi alla Mercedes, che ovviamente è fortissima, ma nessuno è imbattibile. Sappiamo che ci saranno piste dove soffriremo di più, ed altre in cui potremo giocare qualche possibilità in più».

- Marchionne ha confermato una collaborazione tra Ferrari e Dallara

«Non è una novità assoluta, collaboriamo sull'utilizzo di alcuni materiali, ed è un piacere farlo con una persona come l'ingegner Dallara. In Emilia Romagna ci sono tante aziende che lavorano nel motorsport, con un grande potenziale, e la Dallara è una grande azienda in questo settore».

- State pensando a Giovinazzi, dopo le sue entusiasmanti vittorie in Gp2?

«È ovvio che è un pilota interessante, sarebbe bello avere un pilota italiano. Ma bisogna vedere se ci saranno le condizioni per prenderlo. Noi abbiamo un programma strutturato con Tony Kart che parte dal karting, lui invece è già un pilota di Gp2. Dovremo vedere se ci sono le condizioni per integrarlo nel nostro programma di giovani piloti». ●



Ora è diventato d'attualità il minimalismo

Dopo avere detto che la Ferrari puntava a vincere entrambi i titoli iridati, ora il Presidente della Ferrari si dichiara soddisfatto per un terzo posto. Ottenuto a Monza con l'ultimo motore aggiornabile in termini di potenza. Sono cambiate le prospettive e ne prendiamo atto. Vettel sul podio si sforza di parlare italiano, incoraggia i tifosi con parole di speranza. Kimi Raikkonen con più pragmatismo si dice non contento per l'esito della gara, ma aggiunge che in queste condizioni era impossibile ottenere di più. Sul GP di Italia 2016, quello che Marchionne alla vigilia aveva detto che valeva una stagione, cala il sipario. La Ferrari conclude al terzo posto, staccatissima dalla Mercedes. Sergio Marchionne alla fine è tutto sommato contento. Enzo Ferrari lo sarebbe stato decisamente meno. ●





il fatto
del Gp

Verstappen è assolto

DOPO I FATTI DI SPA IL BABY OLANDESE ERA SULLA GRATICOLA. A MONZA C'È STATO UN CHIARIMENTO CON WHITING E I FERRARISTI

SUTTON-IMAGES.COM

MONZA - Alla fine c'è stato qualche fischio ma nessuna contestazione di massa come in passato gli ultras di Monza avevano riservato ad esempio a James Hunt o ad Alain Prost. Per Max Verstappen è una grande vittoria "politica", visto che l'ondata di critiche che gli erano state indirizzate dopo il Gp del Belgio si smontano tutte, con lo stesso Charlie Whiting che interviene per spiegare che il pilota olandese non ha fatto nulla di sbagliato e ricorda come ad oggi Max non abbia mai ricevuto penalità per i punti sulla patente. Così come le tante critiche da parte dei suoi colleghi che Verstappen si aspettava di sentire durante il briefing dei piloti si riducono a qualche mugugno.

Vettel ha ammesso d'aver sbagliato

Cominciamo dall'ammissione di colpa che Sebastian Vettel fa alla vigilia del Gp. «Quello che è successo alla prima curva è evidente - spiega Vettel - . Pensavo che ci fosse solo Raikkonen all'interno. Lo spazio che ho lasciato a Kimi non era sufficiente per tre vetture. Non potevo vedere molto dagli specchietti. Vedevo solo Raikkonen ed io di poco ero davanti, non credevo che Verstappen fosse in bagarre. Se la stessa situazione dovesse ripresentarsi, lascerei più spazio e tutti e tre faremmo la curva. È stato un peccato per tutti e tre essere coinvolti e non poter salire sul podio a causa di questo incidente».

Lo stesso Raikkonen ha aggiunto: «Una manovra sfortunata, Vettel si è scusato, guardiamo avanti. Non è stato ideale per nessuno dei tre rimanere coinvolti ma a volte le cose vanno così. Di sicuro in un'altra occasione simile ci daremo più spazio».

Whiting dice che non ha violato regole

Archiviato quindi l'episodio della parten-



DOPO I CHIARIMENTI LA PAROLA ALLA PISTA

Finite le polemiche, il settimo posto a Monza ha ridato il sorriso a Max Verstappen, a lato. In basso, l'olandese "fa la pace" con Vettel

NON CAMBIO IL MIO MODO DI GUIDARE. A SPA TUTTI ABBIAMO IMPARATO QUALCOSA. NE FAREMO TESORO

MAX VERSTAPPEN

”

SUTTON-IMAGES.COM

za, con buona pace di quelli che avevano accusato Verstappen per una colpa che non era la sua, veniamo alle altre accuse indirizzate al pilota della Red Bull dopo Spa. A Monza, Charlie Whiting ha incontrato separatamente i piloti della Ferrari e poi Verstappen. Al pilota olandese, Whiting ha mostrato una video sintesi dei fatti incriminati e lo ha invitato per il futuro a temperare un po' la sua aggressività, per evitare di farsi una cattiva reputazione. «Verstappen in Belgio non ha violato nessuna regola - dice Whiting - altrimenti sarebbe stato punito. Abbiamo ascoltato le osservazioni dei piloti della Ferrari, ma posso confermare che Verstappen si è mosso solo una volta. Non c'è nessuna regola che specifica quando devi cambiare linea, anche se è sempre meglio non farlo in fase di frenata. La sua manovra è stata al limite di quello che è accettabile ma entro le regole».

Al successivo briefing dei piloti, l'argomento Verstappen non è stato nemmeno trattato. Puntualizza Christian Horner. «Verstappen corre da tre anni ed è una persona felice, impara ogni giorno. Quest'anno non è mai stato penalizzato, parliamo di fatti veri, non di se o di ma. Tutti parlano di come si è comportato Max in cima alla salita ma il giro prima, quando



GETTY IMAGES

Raikkonen era davanti, gli aveva rifilato una ruotata che la televisione non aveva mostrato. Questo aveva contribuito alla sua robusta difesa».

Hamilton tira in ballo la giovane età

A poco a poco, così, Verstappen e la sua condotta a Spa hanno trovato molti difensori, anche tra i suoi stessi colleghi: «Verstappen non ha fatto nulla di scorretto - dice Alonso - ha cambiato linea davanti a Kimi perché aveva una vettura di vantaggio per farlo. Non mi risulta che la Ferrari fosse al suo fianco. Magari lo ha fatto all'ultimo momento ma la regola è stata applicata così come è stata scritta. Nel mio incidente in Australia invece, io ho giudicato male il punto di frenata».

Sottolinea Lewis Hamilton: «Max è un pilota velocissimo che ha già vinto, ma ha solo 18 anni e a quell'età si fanno anche molte cose stupide».

«Muoversi al momento esatto per proteggere la posizione è una vera arte - analizza Hulkenberg - quando riesci a farlo in fase di frenata, nessuno riesce a passarti».

Ma Stewart non è affatto convinto

Abbiamo chiesto anche a Jackie Stewart cosa ne pensa: «La partenza è stata un momento controverso, interpretabile in diversi modi - ci ha dichiarato Stewart - ma Verstappen, se aveva ambizioni di podio, non avrebbe dovuto farsi trovare all'interno. Perché così i guai te li vai a cercare. Tutti i Gp che ho vinto nella mia carriera, l'ho fatto nei primi cinque giri, evitando possibili problemi o situazioni pericolose. Di certo, non mi infilavo all'interno in una curva come quella. Non credo che Max sia scorretto ma deve gestire meglio il suo talento e le sue energie in corsa, evitando duelli distruttivi che alla fine lo rallentano solamente. Se fosse stato un mio pilota, prima di Monza avrei avuto una lunga conversazione con lui...».

Scontro verbale con Villeneuve

Verstappen è arrivato a Monza mostrando grande tranquillità. Consapevole che qui la Red Bull non gli avrebbe permesso di lottare per le posizioni di vertice e per nulla preoccupato per le reazioni dei tifosi o le critiche che si annunciavano torride dei suoi colleghi. «Spa ormai appartiene al passato, io guardo avanti - ha detto Max - . Non cambio certo il mio modo di guidare. Credo che tutti abbiamo imparato qualcosa dalla prima curva di Spa e ne faremo tesoro in futuro. Questo vale per me ma anche per Vettel e Raikkonen. Mi hanno dato fastidio le dichiarazioni di Jacques Villeneuve, quando ha detto che qualcuno potrebbe morire. Perché lui è stato coinvolto in un incidente mortale». Verstappen si riferisce all'incidente del canadese a Melbourne nel 2001, quando una ruota della sua vettura, staccatasi, colpì e uccise un commissario di pista. Villeneuve a sua volta si è arrabbiato ancora di più: «Ovviamente qualcuno gli dice cosa dire e cosa pensare. Se è lo stesso che gli ha insegnato come guidare e come comportarsi in pista, la situazione è preoccupante».

Kimi: non deve "vendicarsi"

Raikkonen è tornato sul dubbioso Verstappen dopo l'incidente della Source, avesse voluto vendicarsi con i ferraristi che gli avevano rovinato la gara sin dall'inizio. «Non ho nulla contro di lui a livello personale ma resto dell'idea che il suo comportamento a volte non è corretto: "vendicarsi" rientra tra questi». Resta il fatto che Verstappen, "linciato" da molti media e dall'opinione pubblica dopo Spa, è uscito riabilitato. Dopo che Vettel ha ammesso la sua colpa in partenza e dopo che Whiting ha analizzato di nuovo tutte le fasi controverse del duello tra Max e i ferraristi, non trovando nulla di errato, il capitolo è chiuso.

Cesare Maria Mannucci

le lacrime
del Gp



UN SALUTO RICCO DI COMMOZIONE

Uno striscione monzese, sotto, saluta Felipe, a sinistra, che a fine anno lascia la F.1. A destra, eccolo con la Williams, in compagnia della famiglia e di Nicolas Todt e in festa sul podio e in gara nella vittoriosa gara del Gp di Turchia 2006 (il suo primo centro F.1), del cui tracciato era specialista



Massa siamo ai saluti

**FELIPE COME SCHUMI LASCIA LA F.1 A MONZA E IN CHIAVE 2017
PENSA DI FARE IL TOP DRIVER NEL WEC, FORSE CON LA TOYOTA**

MONZA - Che per lui non ci fosse più posto, Claire Williams glielo aveva già detto a Montecarlo. Poi la successiva trattativa con la Renault non era andata in porto perché la banca sudamericana che avrebbe dovuto sponsorizzare il suo arrivo, si era tirata indietro.

Felipe Massa così dice basta, si ritira dalla F.1, proprio mentre uno dei suoi manager, Alessandro Alunni Bravi, si trovava a Città del Messico per cercargli un posto nel campionato Wec.

«Ho 35 anni - spiega Felipe - sono ancora giovane per finire in pensione, qualche cosa farò, perché sono ancora un pilota. Da alcuni mesi avevo preso la decisione di smettere con la F.1. Mio padre e mia moglie hanno cercato di convincermi a continuare, ma non me la sentivo più. Sono orgoglioso della mia carriera e dei risultati

ottenuti, non rimpiango nulla. Ho deciso di fare l'annuncio a Monza, proprio come aveva fatto Michael Schumacher quando si era ritirato la prima volta con la Ferrari. Perché grazie a quella decisione avevo potuto continuare con la Ferrari. Visto che Raikkonen aveva firmato prima di me».

Commozione sincera

Una cerimonia sincera e commovente, quella dell'addio di Massa, che più volte ha iniziato a piangere, guardando il piccolo Filipinho che lo ascoltava in prima fila. Certo, la realtà vera è quella di un pilota che avrebbe voluto continuare con la F.1, che si era dato pure da fare per trovare degli sponsor da portare alla Williams. Esattamente come stanno facendo Bottas e in forma maggiore Lance Stroll, che, come anticipato da As, sin da Montecarlo pren-

derà il posto del brasiliano giocandosi il posto con Wehrlein. A questo proposito Stroll ha interrotto il programma di test con la Williams 2014, perché ormai inutile, visto che ha buone garanzie di correre da titolare nel 2017.

I numeri della carriera

Dopo 11 vittorie, 16 pole position, 41 podii, e 250 Gp disputati che scoccheranno a Yas Marina, in coincidenza dell'ultimo Gp della sua carriera, Felipe Massa dice basta. Quest'anno si è fatto travolgere dalla crisi tecnica che ha colpito la Williams e ha finito per pagare colpe non sue. Perché se in precedenza la Williams era una vettura competitiva sui circuiti veloci e che cercava di esserlo anche sui lenti, ora ha perso anche questa caratteristica tecnica e il risultato è stato che dopo il Gp del Belgio la Williams ha dovuto cedere il quarto posto nel campionato Costruttori alla Force India. Arretramento che ha fatto andare su tutte le furie Patron Frank.

L'Italia nel cuore

«Ho scelto l'Italia per dire addio - continua Massa - perché amo questo paese. Non solo perché sono di origini italiane ma perché qui si è sviluppata tutta la mia carriera. Dalla F.Renault alla F.3000». In prima fila papà "Titionio", così si faceva chiamare quando correva da gentleman in Brasile, riprende tutto con lo smartphone, mentre



fotografie COLOMBO, GETTY IMAGES



Claire Williams, nel ruolo di "cattiva" che non lo ha voluto confermare in squadra, un po' si sente a disagio e in imbarazzo seduta al suo fianco. «Quando Massa ha firmato con noi - sottolinea Claire - la Williams era retrocessa al 9° posto del campionato Costruttori. Venivamo dalla peggiore stagione della nostra storia. Felipe è stato fondamentale nel processo di ricostruzione del team, che ci ha portato già al primo anno a risalire al terzo posto in classifica, persino davanti alla Ferrari». Belle parole, che però non sono servite a Massa per mantenere il posto, anche se oggettivamente il suo rendimento quest'anno è andato via via in calando rispetto a Bottas. Il resto lo hanno fatto un paio di incidenti particolarmente violenti e il fatto che il prossimo anno le vetture saranno sensibilmente più veloci.

Insegue un sedile in Lmp1

Il suo futuro da pilota però non sarà facile. Il campionato Stock car brasiliano è in profonda crisi economica e gli ingaggi che venivano pagati alcuni anni fa, ora sono impensabili. Al momento Massa punta ad un sedile nella classe Lmp1 ma il mercato è molto ristretto. Qualora l'Audi dovesse cambiare qualcuno degli attuali piloti titolari, sono già pronte le riserve Rast e Vanthoorne. Stesso discorso per la Porsche, che se mai dovesse sostituire Lieb o Webber, dovrebbe farlo con Tandy, Bamber o Montoya. Forse le uniche possibili

alternative per Massa potrebbero essere con la Toyota per sostituire Sarrazin. Approfittando dei test Wec che si terranno in Bahrain dopo la 6 ore. Massa è così la prima "vittima" della "new wave" che sta invadendo la F.1, con l'arrivo di piloti giovanissimi come Verstappen, Ocon, Werhlein e forse Stroll, che hanno reso improvvisamente obsoleti alcuni "veterani", che in precedenza avrebbero potuto continuare ancora correndo in F.1. Come era successo in precedenza con Trulli, Kovalainen o Fisichella.

La delusione di Interlagos

«Ho passato momento molto difficili - chiarisce Felipe - penso alla delusione di Interlagos, quando ho perso il campionato del mondo per un solo punto. Penso al Gp di Singapore, quando forse senza il casino combinato dall'incidente di Piquet Jr per manipolare l'esito della gara, il mio rifornimento sarebbe avvenuto in maniera più prevedibile e non ci sarebbe stato il caos con il tubo del rifornimento attaccato. Perché con i punti persi a Singapore, il campionato del mondo lo avrei vinto, a prescindere dall'esito della gara di Interlagos. E penso all'incidente di Budapest, dove devo ringraziare Dio per essermela cavata». Un pilota veloce e coraggioso, Felipe Massa, probabilmente un po' sottovalutato. Che non si è mai fatto problemi a correre nella stessa squadra con dei campioni del mondo: Jacques Villeneuve alla Sauber o

Michael Schumacher, Fernando Alonso e Kimi Raikkonen alla Ferrari. I suoi rapporti manageriali con Nicolas Todt hanno forse finito per creargli la reputazione del raccomandato, di quello che correva perché gestito dal figlio di Jean Todt, che allora comandava alla Ferrari con pieni poteri. Ma invece Massa un posto in F.1 ha dimostrato di meritarlo.

Grazie Felipe

"Grazie Felipe", c'era scritto su una striscione di un Ferrari Club, che campeggiava sulla tribuna principale di Monza. Tributo giusto e necessario per un pilota che ha interpretato i 9 anni trascorsi a Maranello - prima come collaudatore e poi come pilota ufficiale - con grande dignità. Fosse stato campione del mondo, forse il resto della sua carriera sarebbe stato diverso. Perché da quello shock, dalla delusione di quel titolo iridato sfuggitogli solo all'ultimo secondo a Interlagos, quando Hamilton con la McLaren riuscì a passare la Toyota di Glock a poche centinaia di metri dal traguardo, Felipe non si è mai più completamente ripreso. E il resto della sua carriera ne ha risentito. Molto di più di quanto in seguito non avessero fatto i postumi dell'incidente di Budapest, quando venne colpito al viso da una molla persa dalla Brawn di Barrichello, e venne sostituito alla Ferrari prima da Badoer e poi da Fisichella.

Cesare Maria Mannucci

Monza c'è, manca la firma

il caso
del Gp

LA CONTINUITÀ DELLA GARA ITALIANA È UNA REALTÀ MA ORA BISOGNA PERFEZIONARE SOLTANTO L'ULTIMA FORMALITÀ: LA SIGLA DELL'ACCORDO...

MONZA - I soldi ci sono, il contratto anche, però manca ancora una piccola formalità, che poi tanto piccola non è: "La firma". Senza la quale il futuro del Gp di Italia continua a essere incerto. Non sul fatto se si disputerà o meno, ma piuttosto dove. Durante la conferenza di presentazione del Gp di Italia, Angelo Sticchi Damiani aveva dato l'annuncio che il contratto triennale sarebbe stato firmato, probabilmente anche alla presenza di Matteo Renzi. Che, impegnato a Cernobbio, un salto a Monza poteva farlo prima di partire per la Cina, dove il 4 e 5 settembre, a Hangzhou si teneva la riunione dei G20. Alla vigilia del Gp d'Italia, il presidente dell'Acì, spiegava: «Abbiamo lavorato duro ma con un gioco di squadra importante siamo arrivati a definire il contratto per il rinnovo del Gp di Italia a Monza con Ecclestone. Anche Bernie ha avuto pazienza, segno che il Gp di Italia era importante anche per lui. Siamo stati autorizzati dal Parlamento a utilizzare ogni risorsa disponibile, ma non sarebbe stata abbastanza. Senza l'apporto della Regione Lombardia, oggi faremmo discorsi diversi. L'alternanza con Imola non sarebbe mai stata praticabile. Confido nella firma ufficiale del contratto durante il weekend del Gp». Aggiungeva Roberto Maroni presidente della Regione Lombardia: «Noi come Regione abbiamo accettato di buon grado di lavorare al sostegno del rinnovo dal punto di vista economico». Maroni e Sticchi Damiani parlavano anche di cifre, circa 68 milioni di euro per tre anni, sino al 2019 compreso. Giovedì veniva stampato l'invito ufficiale che vi mostriamo (qui a destra). Dove si annunciava che alle ore 15 di venerdì, al secondo piano della palazzina delle hospitality, alla presenza di Ecclestone, Sticchi Damiani, Todt e Maroni, il contratto di rinnovo tra Monza e la Fom sarebbe stato ufficialmente firmato.

Manca l'epilogo finale

Tutto a posto, tutto regolare. La lunga telenovela sul futuro del Gp di Italia a Monza sembrava finalmente arrivata all'epilogo finale. Tutti presenti e pronti per la firma e la foto ufficiale. Ma c'era un piccolo particolare, inizialmente passato inosservato. Il giovedì, FormulaImola, società che gestisce l'autodromo Enzo e Dino Ferrari, e che con

Ecclestone ha già firmato un contratto per organizzare il Gp di Italia nel 2017, emetteva un comunicato piuttosto aggressivo. Dove si ricordava che: «Resta inteso che il Presidente Acì, qualora intenda procedere con la firma del contratto per il Gp d'Italia a Monza in spregio alle istanze del promotore del Gp d'Italia a Imola (tra l'altro molto meno oneroso per la finanza pubblica) prima della decisione dei giudici amministrativi nel merito e della definizione delle ulteriori istanze comunitarie, si prenderà la responsabilità di aver firmato un contratto potenzialmente viziato con tutte le conseguenti implicazioni». Adottando una procedura d'urgenza, il Tar del Lazio dovrà infatti decidere sul ricorso presentato da FormulaImola. Considerando che questa settimana si riunirà la Camera di Consiglio del Tar del Lazio per una sentenza che verrà resa pubblica il prossimo 26 ottobre, la firma del contratto avrebbe potuto creare problemi politici e amministrativi.

Così l'incontro che avrebbe dovuto sancire la firma ufficiale tra Ecclestone e Sticchi Damiani, con la presenza di Todt e Maroni, si è trasformato nelle ennesime dichiarazioni di intenti.

Bernie: «È tutto a posto»

«È tutto a posto - puntualizza Ecclestone - ma purtroppo da un punto di vista legale non possiamo firmare oggi. La firma avverrà a Londra nelle prossime settimane, bisogna ancora aspettare. Gli avvocati delle parti stanno lavorando sui dettagli. Il contratto è su base triennale, ma speriamo di essere qui per altri 100 anni». Sticchi Damiani, che aveva pregustato il momento della firma per il rinnovo del contratto con Ecclestone, come momento supremo della sua politica, ha detto: «Abbiamo avuto un mandato dal parlamento italiano, io ho ricevuto un mandato dalla organizzazione che rappresento, l'Acì, per assicurarci che la F.1 restasse a Monza. Sono l'esecutore di quanto il Parlamento e l'Acì mi hanno chiesto di fare». La tanto attesa firma così, per il momento, si è trasformata in una... stretta di mano tra Ecclestone e Sticchi Damiani, davanti a Roberto Maroni e Jean Todt.

Imola, azione di disturbo

Sarebbe stato lo stesso Ecclestone a volere rinviare la firma, quando messo al corrente dei possibili pro-

CON MONZA
È TUTTO A POSTO.
LA FIRMA AVVERRÀ
A LONDRA
NELLE PROSSIME
SETTIMANE

BERNIE ECCLESTONE

”



ORMAI I PASSI DECISIVI SEMBRAVANO FATTI

In alto, da sinistra, Todt, Briatore, Sticchi Damiani, Ecclestone e Maroni sorridono ritenendo assicurato il futuro della F.1 a Monza, mentre il pubblico glorifica il podio con un pienone oceanico, a destra



LA PRESSE

COLOMBO

blemi a cui potrebbe andare incontro, in caso di giudizio del Tar favorevole a Imola, per avere firmato lo stesso contratto con due parti diverse, in questo caso le società che gestiscono gli autodromi di Monza e Imola. Di sicuro, con il suo comunicato diffuso alla vigilia e i pericoli legati prospettati, Imola ha raggiunto lo scopo di rovinare la grande festa a Monza, di annullare il grande giorno che Sticchi Damiani aveva preparato, riuscendo ad ottenere anche la presenza del Presidente della Fia. Cosa non abituale per il rinnovo di un contratto commerciale. A complicare ulteriormente la situazione, il Codacons ha presentato un esposto alla Corte dei Conti della Lombardia e del Lazio, affinché siano sequestrati tutti i documenti relativi al rinnovo contrattuale, ravvisando l'utilizzo distorto di fondi pubblici. Ora la parola finale spetta ai giudici, per una storia contorta, tutta italiana, che gli stranieri proprio non riescono più a comprendere.

Cesare Maria Mannucci



Rinnovo di passione

**LA PROROGA PIÙ BELLA E POETICA È QUELLA DELL'AMORE
CHE LA GENTE HA MOSTRATO A MONZA PER L'AUTOMOBILISMO**

Il rinnovo del contratto per il Gran Premio d'Italia l'hanno firmato migliaia di tifosi festanti, felici, commoventi, lungo la pista e sotto il podio di Monza. Sono loro, più delle troppe figure in doppiopetto, più delle chiacchiere e degli autografi (peraltro ancora da apporre) a dare peso e valore a questo appuntamento storico, il cui destino è rimasto sospeso a lungo. Una festa magnifica, messa su senza un grammo di delusione per l'ennesima vittoria della Mercedes, capace di far tornare ragazzini questi piloti che la parte più semplice, autentica e comprensibile di se stessi nascondono e proteggono in ogni modo. Gioia vera, entusiasmo e un amore per la Ferrari che, credo, abbia confortato il presidente Marchionne, pur dentro una giornata carica di impotenza.

Non solo. Ciò che è accaduto nel fine settimana brianzolo trascina qualche altra riflessione. La Formula Uno si trova sulla soglia di alcuni cambiamenti finanziari e sostanziali che detteranno linee nuove in un futuro ormai prossimo. In aggiunta, il regolamento tecnico porterà in pista, nel 2017, macchine inedite, e si spera, più capaci di rispondere ad una attesa - in termini di spettacolo e tensione agonistica - messa ormai a dura prova. In questo senso, nemmeno la folla di Monza fa testo: il riferimento va a milioni di telespettatori, tentati da altro, distratti e sfiancati da complicità agonistiche assurde. Il che significa accelerare i processi che determinano risposte adeguate. Una attività che i signori della F.1 trascurano da anni con una arroganza insopportabile.

Al calore, alla generosità di chi acquista il biglietto e va in tribuna, così come alla passione di chi continua a seguire le corse da casa, non viene riservato alcun riguardo. Pur nella consapevolezza che i Vip sono loro, particelle del grande pubblico pagante, altro che i soliti raccomandati, i soliti faccioni da griglia di partenza.

Macchè. A nessuno sembra venire in mente che, forse, sorteggiare 100 ingressi nel paddock per altrettante famiglie proprietarie di regolari biglietti, renderebbe il gioco divertente, il paddock stesso meno lugubre e spopolato, l'intero sistema F.1 più gradevole. Tifosi: confinati, tenuti lontani, di fatto, come un disturbo, una noia. A nessuno sembra venire in mente che una persona qualunque, pur appassionata, non può trascorrere ore ed ore a leggere il regolamento, per cercare di capire come funziona 'sta storia delle gomme. Molti tipi diversi,



UN COLPO D'OCCHIO IMPRESSIONANTE

La Formula Uno avrà i suoi mali ma la passione tutta italiana è una delle cure più efficaci e spettacolari. Anche questa volta a Monza l'apoteosi finale ha rappresentato uno dei momenti forti della stagione

scelti molti mesi prima e poi portati in pista in tre differenti mescole, tra le quali bisognerà scegliere due. Soft, supersoft, ultrasoft, gialle, rosse fuxia e poi dure bianche, che casino per carità!

Il vizio di riferirsi solo a se stessi, proprio di chi gestisce questa F.1, ha trasformato, gonfiandola, ogni percezione. Distante ormai in maniera palese dalla realtà quotidiana, da ciò che non accade nei pulitissimi motorhome del team ma nei bar, nelle case, nelle teste delle persone che vorrebbero star dietro a corse peraltro noiosissime, compiendo sforzi ammirevoli e trascurati.

A Monza, circolavano per il paddock diversi cam-



pioni olimpici. Ragazzi e ragazze vincitori di medaglie pregiate, portatori di un entusiasmo sconcertante. Felicissimi tutti di trovarsi in mezzo alla gente, disponibili a raccontarsi e raccontare, semplicemente, senza il bisogno di addetti stampa, guardie del corpo, manager o affini.

Campioni pure loro, al cospetto di campioni del volante abituati ormai ad atteggiamenti completamente avulsi dalla realtà ma possibili solo all'interno della realtà avariata del paddock. Dove vige il "no" di fronte ad ogni genere di proposta, utilizzando scuse grottesche se estratte da quel contesto. Nico Rosberg che salta e canta sul podio torna

ad essere improvvisamente il ragazzo che è. Diverso, diversissimo dalla star costruita, mantenuta, viziata dalla presunzione di chi lo circonda, convinta che il mondo intero ruoti attorno alla F.1, al suo sistema bacucco e insulsamente rigido di comunicare. Invece, è la F.1 che ruota in un'orbita decadente. Il problema è che, dentro il lusso permanente in cui continua a prosperare il circus, chi sta al timone pare non accorgersene minimamente.

Anzi, spiega e argomenta, a porte ben chiuse, convinto di saperla più lunga di tutti. Almeno sino a quando non finiranno i gamberi, il salmone, lo champagne. ●

8

Sebastian Vettel

Torna sul podio, al via è autore di un ottimo spunto che gli permette quasi di affiancare Rosberg alla prima frenata. Però finisce tutto lì. Incapace di tenere il ritmo della Mercedes, si ritrova anche dietro ad Hamilton che lo passa per la diversa sequenza del cambio gomme. Al termine precede Raikkonen e per lui è già un progresso visto il risultato delle ultime gare.

Lewis Hamilton

Butta via tutto con un errore al via, quando fa pattinare le gomme e si "pianta". Che lui prima ammette ma poi in parte ritratta e pensa sia da ascrivere alla frizione. Peccato perché in qualifica era stato semplicemente superb. Dopo l'errore al via, è però bravo a rimontare dalla sesta alla seconda posizione. Ma è troppo tardi.

Kimi Raikkonen

Non commette errori, si mette alle spalle di Vettel e li vi rimane per tutta la corsa. Non lotta mai con nessuno, e al termine non è certo soddisfatto, di una vettura che anche disponendo dell'ultima evoluzione della power unit, mostra tutti i suoi limiti.

Daniel Ricciardo

La Red Bull corre a Monza per limitare i danni. In crisi di potenza, il 5° posto finale è così da intendersi positivamente. È protagonista di un bel duello con Bottas che risolve a suo favore con il sorpasso forse più bello del Gp.

Valtteri Bottas

Al termine si dice deluso per il 6° posto, visto che lui aspirava al podio. Avesse avuto gli ultimi aggiornamenti del motore Mercedes, forse ci sarebbe riuscito. Lotta comunque con intensità contro entrambi i piloti Red Bull e con il suo piazzamento riporta la Williams davanti alla Force India nel campionato Costruttori.



foto: GETTY IMAGES

IL TOP DEL GP

Nico Rosberg

Ancora una vittoria, ed ora insegue Hamilton a soli due punti di distacco. In qualifica viene "demolito" da Lewis, lui però è bravo a non demotivarsi. Al via parte in modo perfetto e quando entra al comando alla prima chicane, metà del lavoro è fatto. Il resto della vittoria lo costruisce con una sequenza di giri veloci nelle prime battute, mentre alle sue spalle, Hamilton perde oltre 12 secondi per liberarsi di Bottas e Ricciardo.

10



Balzato al comando al via, Rosberg ha approfittato delle titubanze di Hamilton dalla pole ed è andato a conquistare la vittoria. Ora è a 2 punti da Lewis, sopra all'inseguimento di Bottas nelle battute iniziali, e alla fine secondo

TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

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



Max Verstappen

Forse le tante polemiche della vigilia un po' lo condizionano. Al via perde numerose posizioni perché attiva l'anti-stallo. Poi è protagonista di un bel duello con Perez. In attesa di Singapore, dove di sicuro tornerà a fare parlare di se.

Sergio Perez

Per buona parte corre sempre in solitudine. Meglio per lui perché quando si trova a lottare con Verstappen, si "spaventa" e arriva lungo alla variante Ascari. Ma alla fine tiene testa a Massa e conclude all'ottavo posto.

Felipe Massa

Correre quando ormai si è deciso di appendere il casco al chiodo non è facile. A Monza la Williams è molto competitiva come dimostra Bottas, ma il brasiliano non va oltre il 9° posto. In difficoltà nelle fasi iniziali con le gomme medie, migliora quando passa alle super soft.

Nico Hulkenberg

Meno efficace di Perez, comunque ottiene altri punti preziosi nella lotta tra Force India e Williams per il 4° posto. Il primo giro è complicato, fa a ruotate prima con Verstappen e poi con Massa. Poi trova il suo ritmo ma il tempo perso nelle fasi iniziali è troppo e non va oltre il 10 posto, a pieni giri.

Jenson Button

Parte male e al primo giro entra in collisione con una Sauber che lo spinge a Lesmo nella via di fuga. Scivola ultimo poi si riprende e inizia una buona rimonta che lo porta al 12° posto, doppiato. Ma anche per lui valgono tutti i limiti del motore Honda.



Romain Grosjean

Con una vettura che ormai non viene più sviluppata, ogni gara si rivela sempre più complicata. Il francese corre bene, non commette errori, ma non riesce ad andare oltre l'11° posto, doppiato. Lontanissimo da Hulkenberg per pensare di ottenere un punto.

Esteban Gutierrez

Come gli capita spesso, parte male e compromette subito la buona posizione al via. Da quel momento si lamenta di tutto, squadra le gomme in frenata e non va oltre il 13° posto, doppiato.

Fernando Alonso

Il nuovo motore Honda che aveva ben impressionato a Spa, a Monza invece mostra tutti i suoi limiti. Se a questo aggiungiamo il tempo perso nel primo cambio gomme con la luce del semaforo verde della sua postazione, ecco spiegato il 14° posto finale, doppiato.

Marcus Ericsson

Conclude al 16° posto doppiato, una gara inconcludente, sempre nelle retrovie. Strano perché sulla carta il circuito si addiceva alle caratteristiche della Sauber.

Carlos Sainz

Con il motore Ferrari versione 2015 e non più aggiornato, piste così veloci diventano un tormento. Sainz fa quello che può, opta per una sosta ma alla fine si accorge che non ce la fa e si deve rifermare. Conclude al 15° posto doppiato, aspettando piste meno veloci.

Kevin Magnussen

Finisce al 17° posto doppiato. Spesso sull'erba per evitare dei contatti alla chicane. Alla fine però lo stesso Vasseur ammette che la pista proprio non si addiceva alle caratteristiche tecniche della Renault.

Esteban Ocon

Conclude al 18° posto però a 2 giri. Questa volta il suo rendimento è al di sotto delle aspettative. Sempre dietro a Wehrlein, paga anche la scelta strategica di ritardare la prima sosta, che avviene al 32° giro. Quando ormai ha accumulato un distacco enorme.

Pascal Wehrlein

Si ritira al 26° giro per l'improvviso cedimento del motore. Stava correndo bene, agevolmente davanti ad Ocon.

Joylon Palmer

Incolpevole per la collisione con Nasr, il suo rendimento però è deludente. Squadra le gomme in frenata alla chicane poi si ritira al 7° giro per i danni causati dall'incidente con la Sauber.

Daniil Kvyat

Altro Gp deludente. Inizialmente distrugge il fondo saltando sui cordoli della prima chicane, poi lamenta guai con la batteria che si surriscalda, infine viene penalizzato per velocità eccessiva ai box. A quel punto decide di ritirarsi al 36° giro. Marko smentisce le voci di un suo appiedamento per Singapore, ma se non si darà una mossa, la cosa succederà nel 2017.

Felipe Nasr

Nei primi giri mette la ruota anteriore in mezzo alle ruote di Palmer, cercando di intimidirlo con una manovra da F. Ford, con il risultato che entrambi entrano in collisione. Lui si ritira ma visto che i commissari lo ritengono colpevole e gli assegnano una penalità di 10", lui torna in macchina per scontare la penalità. Altrimenti avrebbe dovuto farlo a Singapore.

LA PRESSE



GETTY IMAGES



Sopra contatto tra Nasr e Palmer nel corso del settimo giro. Sotto corpo a corpo nelle retrovie tra Ericsson e Gutierrez

Nausea?

puoi vincerla

SENZA MEDICINALI!



I bracciali P6 Nausea Control® Sea Band® sono un metodo contro il **mal d'auto**, il **mal d'aria** ed il **mal di mare**.

Semplici da utilizzare, agiscono rapidamente applicando il principio dell'**acupressione** che permette di

controllare nausea e vomito senza assumere medicinali.

Sono disponibili nelle versioni per **adulti** e per **bambini**, in tessuto **ipoallergenico, lavabili e riutilizzabili oltre 50 volte**.



SEA-BAND®

Disponibili anche per nausea in gravidanza nella versione

P6 Nausea Control Sea Band Mama.



L'ORIGINALE

IN FARMACIA

E' un dispositivo medico CE . Leggere attentamente le istruzioni per l'uso. Aut. Min. Sal. 06/07/2015

Distribuito da Consulteam srl - Via Pasquale Paoli, 1 - 22100 Como - www.p6nauseacontrol.com

IN COLLABORAZIONE CON

**MAGNETI
MARELLI**

Alla ricerca di

Monza resta l'ultimo circuito molto veloce a bassa resistenza aerodinamica in calendario, per questa gara ogni scuderia deve sviluppare uno speciale pacchetto aerodinamico. Per aumentare la velocità massima, si deve ridurre la resistenza aerodinamica, per farlo si deve ridurre l'alettone posteriore. Poi, con la conseguente perdita di deportanza posteriore, per bilanciare anteriore e posteriore dell'auto, l'alettone anteriore deve produrre meno deportanza. Dopo di che, le scuderie possono scegliere di rimuovere elementi specifici per ridurre ulteriormente la resistenza aerodinamica.

Alettone posteriore

Esistono molti modi per ridurre la resistenza aerodinamica dall'alettoni posteriore, ma a Monza ciò significa correre con molto meno angolo d'attacco. I team possono sviluppare un alettone diritto poco profondo, oppure, come la Mercedes, fare un alettone più inclinato al centro e più basso verso le punte. Ciò cambia la distribuzione della deportanza lungo l'ala, con un carico maggiore al centro e minore vicino alla punta, ma nel complesso l'alettoni può produrre la stessa deportanza di un alettone diritto.

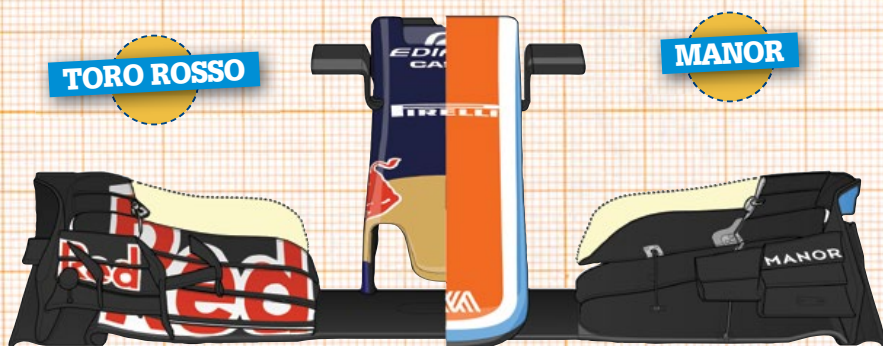
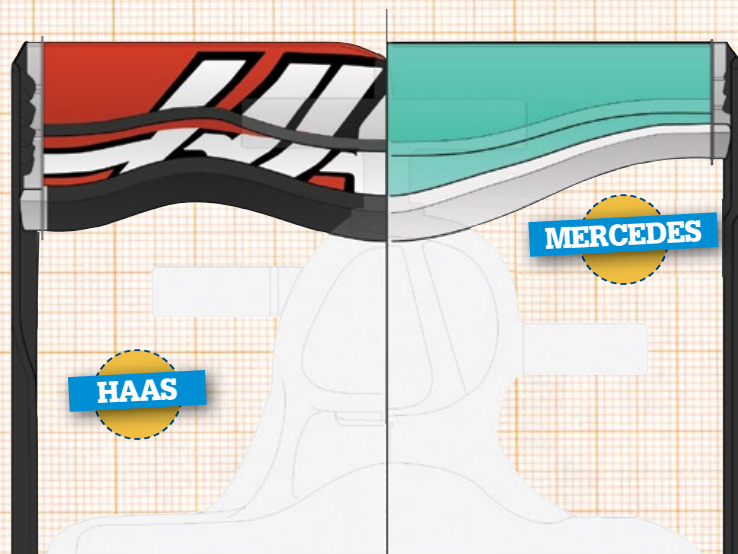
Il vantaggio di questa soluzione è che si riduce la resistenza aerodinamica creata sulla punta dell'alettoni dai vortici in modo da rendere l'alettoni più efficiente. Spesso vediamo questi vortici sotto forma di tracce di vapore che escono dall'ala in una giornata umida. I team giocheranno anche con gli slot nell'endplate dell'alettoni posteriore: infatti se da un lato questi riducono la resistenza aerodinamica creata dai vortici sulla punta dell'ala, dall'altro, in caso di alettoni poco profondi, è difficile che funzionino, per cui alcuni team, come la Red Bull, li chiudono del tutto.

Alettone anteriore

Poiché l'alettoni anteriore deve soltanto bilanciare la deportanza creata sul retro, quando le scuderie riducono le dimensioni dell'alettoni posteriore, è necessario ridurre anche quello anteriore. La parte dell'alettoni anteriore usata per creare maggiore deportanza è quella del flap regolabile. Spesso si può o appiattire il flap o ridurne l'angolo di attacco, oppure ci saranno scuderie che lo faranno più corto per ridurre la deportanza che crea. Quando i team presentano alettoni posteriori molto piccoli, si deve cambiare il disegno del flap, usando meno elementi, come hanno tentato la Manor e la Toro Rosso.

Carrozzeria

Altri punti in cui si può ridurre la resistenza aerodinamica sono dettagli come il raffreddamento moto-



DIVERSITÀ DI CURVE

La Haas e la Mercedes hanno deciso di seguire due differenti strade per la linea dell'alettoni posteriore. Anche Toro Rosso e Manor hanno optato per differenti metodi per ridurre i flap dell'ala anteriore

re e freni. Ogni volta che si usano entrate o uscite più grandi per il raffreddamento si aumenta la resistenza aerodinamica. Con le alte velocità massime di Monza, è facile far passare abbastanza aria per raffreddare motori o freni, per cui si possono usare condotti piccoli.

Per poter usare condotti di raffreddamento dei freni più piccoli, scuderie come la Ferrari e la Red Bull escluderanno gli assi anteriori ventilati. Infatti, se da un lato l'effetto ventilato contribuisce all'aerodinamica, dall'altro richiede un'entrata più grande per il condotto del freno, per cui in generale può essere aerodinamicamente più efficiente scartare la soluzione dell'asse ventilato e usare condotti dei freni più piccoli.

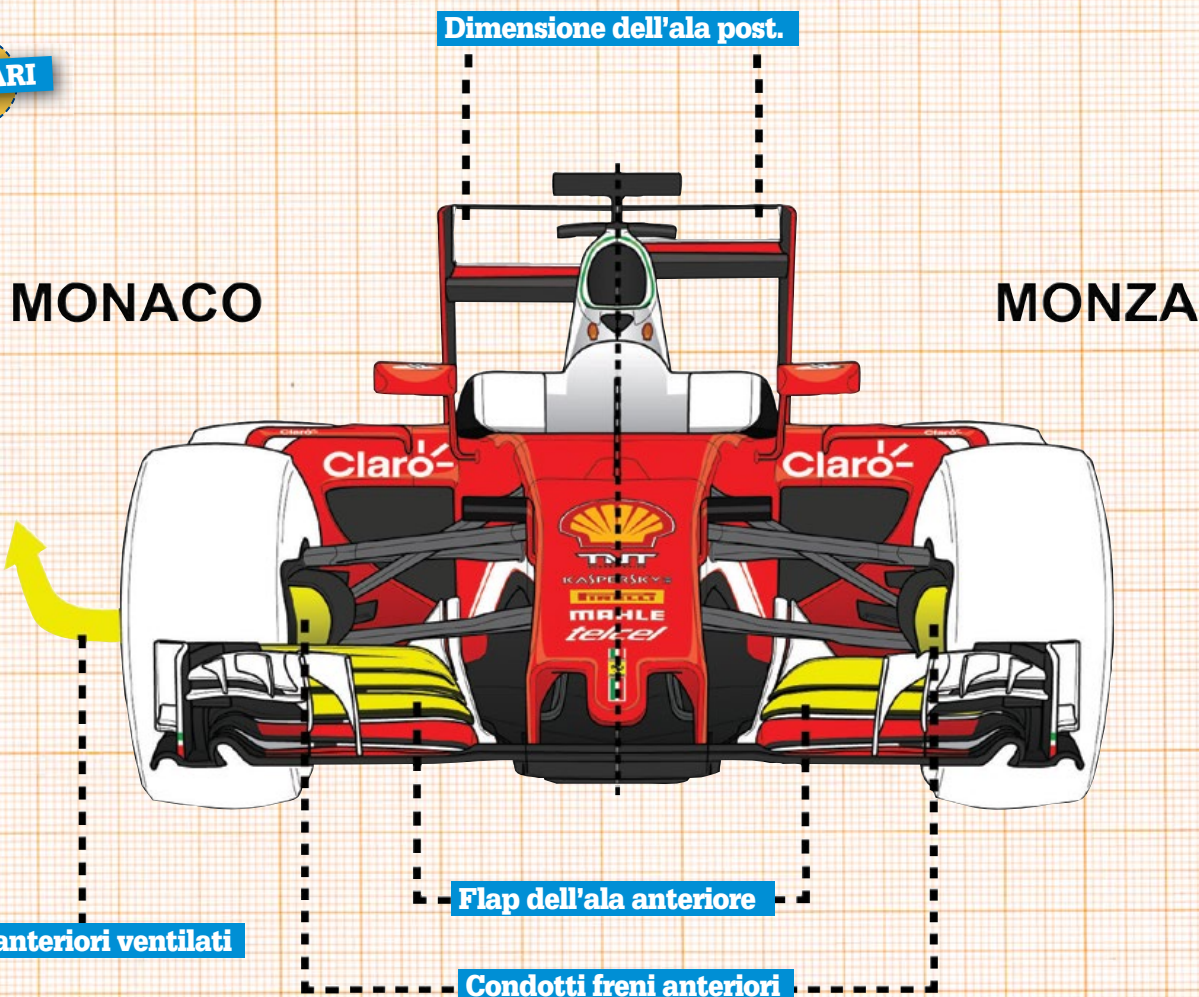
Haas, alettone posteriore specifico

Haas ha scelto di investire molto in ricerca e sviluppo per un alettone posteriore specifico per Monza. Ciò ha portato ad un complesso disegno

velocità

COME TRADIZIONE A MONZA TUTTE LE SQUADRE AL LAVORO SUGLI ALETTONI PER RIDURRE LA RESISTENZA AERODINAMICA

FERRARI



contorto, con una particolare forma a doppia onda. Nelle sezioni esterne e nella parte centrale più inclinata si crea la maggior parte della deportanza, con le parti inarcate poste su aria più pulita e molto più piatte per ridurre la resistenza aerodinamica. Avere profili più inclinati della punta dell'ala permette alla Haas di conservare il proprio disegno dell'endplate dell'alettone posteriore con i suoi slot per ridurre la resistenza aerodinamica. Un aleltone così concepito è stato visto in passato sulle Renault.

Toro Rosso toglie uno dei flap

Con l'alettone posteriore molto piatto, la Toro Rosso è dovuta arrivare a rimuovere uno dei flap anteriori per equilibrare l'auto. A una prima occhiata sembra che l'alettone non sia completo, ma il flap unico è ideato per lavorare da solo. Per evitare di riprogettare ulteriormente l'alettone, il flap rimasto è allungato fino a raggiungere il meccanismo di

DIFFERENTI VELOCITÀ
Ecco riassunti i vari punti su cui si lavora per adattare la monoposto su due tracciati dalle medie completamente opposte come Montecarlo e Monza

regolazione del flap. A parte questa modifica il resto dell'alettone anteriore dell'STR11 risponde alle solite specifiche, a dimostrazione di quanto poco degli attuali alettone anteriori di F1 è dedicato a creare direttamente deportanza, lasciando al resto dell'alettone il compito di migliorare il flusso d'aria sul resto della monoposto.

Manor, aleltone più piccolo

Come la Toro Rosso, anche la Manor aveva bisogno di un aleltone posteriore molto più piccolo per Monza. Ma il team ha scelto di sostituire il flap a due elementi con un unico pezzo più grande. Così il nuovo flap singolo curvato rappresenta un buon compromesso tra l'assetto standard e l'idea della Toro Rosso di eliminare uno dei flap. Per questa stagione alla Manor non hanno intenzione di adottare questa soluzione su altri circuiti, anche se hanno in mente qualche aggiornamento per la prossima gara a Singapore. ●

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Palmer	2°	33"275
Nasr	2°	27"786
Nasr	4°	13"30"454
Bottas	13°	24"161
Verstappen	13°	24"610
Alonso	13°	26"843
Kvyat	13°	25"183
Hülkenberg	14°	24"043
Magnussen	14°	24"505
Raikkonen	15°	24"116
Pérez	15°	24"537
Button	15°	26"427
Nasr (+10")	5°	36"594
Vettel	16°	25"472
Ricciardo	16°	23"745
Massa	16°	23"940
Wehrlein	16°	25"962
Gutiérrez	16°	25"150
Sainz	23°	25"301
Ericsson	23°	25"145
Rosberg	24°	25"550
Hamilton	25°	23"633
Pérez	28°	24"033
Grosjean	28°	25"340
Bottas	30°	23"899
Magnussen	30°	23"757
Vettel	33°	25"033
Ocon	32°	25"539
Hülkenberg	33°	24"553
Alonso	33°	23"694
Kvyat	33°	24"363
Raikkonen	34°	24"279
Gutiérrez	34°	25"515
Verstappen	35°	23"827
Massa	36°	23"822
Ricciardo	37°	23"633
Button	38°	24"418
Sainz	39°	24"341
Alonso	49°	24"082

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	1:17"28"089	237.558	1'26"599	26
2°	18	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 15"070	236.790	1'26"303	27
3°	15	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 20"990	236.490	1'26"310	48
4°	12	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 27"561	236.157	1'26"016	50
5°	10	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 45"295	235.265	1'25"919	52
6°	8	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 51"015	234.979	1'26"708	46
7°	6	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 54"236	234.818	1'26"405	50
8°	4	S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'04"954	234.284	1'26"920	40
9°	2	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'05"617	234.251	1'26"400	50
10°	1	N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'18"656	233.605	1'26"954	40
11°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	232.891	1'27"227	50
12°		J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	232.864	1'26"354	40
13°		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	231.857	1'27"106	42
14°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	231.544	1'25"340	51
15°		C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	231.411	1'26"751	41
16°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	230.400	1'28"552	37
17°		K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	228.808	1'27"618	52
18°		E.Ocon (Francia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 2 giri	227.785	1'28"534	51

RITIRATI

		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	36	Batteria	226.846	1'28"037	35
		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	26	Press.olio	229.086	1'28"723	18
		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	7	Incidente	205.910	1'31"361	4
		F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	6	Incidente	81.025	-	

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL QUATTORDICESIMO GRAN PREMIO

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

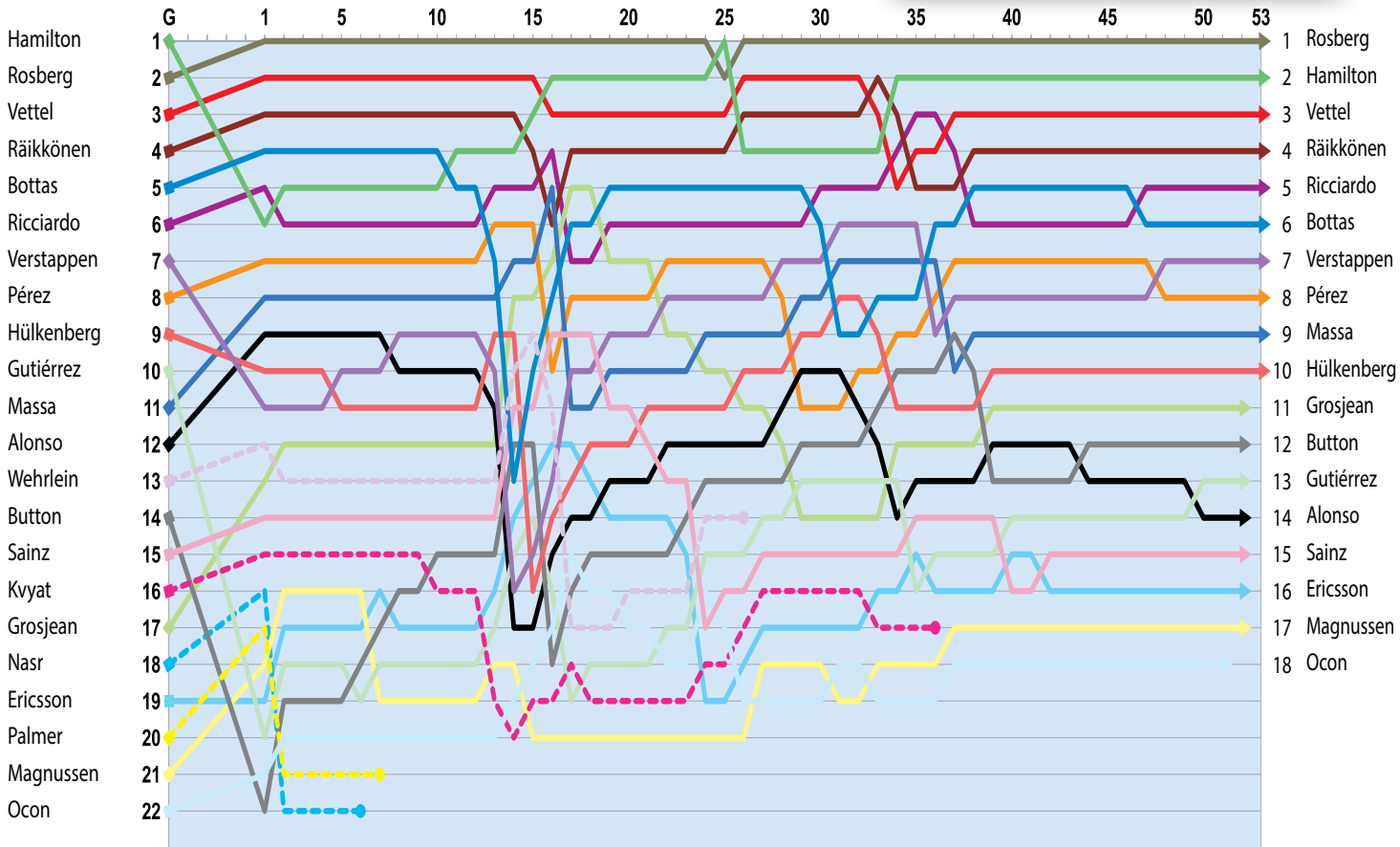
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

ITALIA | 14ª gara del mondiale F1 | 4 settembre 2016 | Autodromo Nazionale di Monza (5.793 km)
 | Distanza: 306.720 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE
 215 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

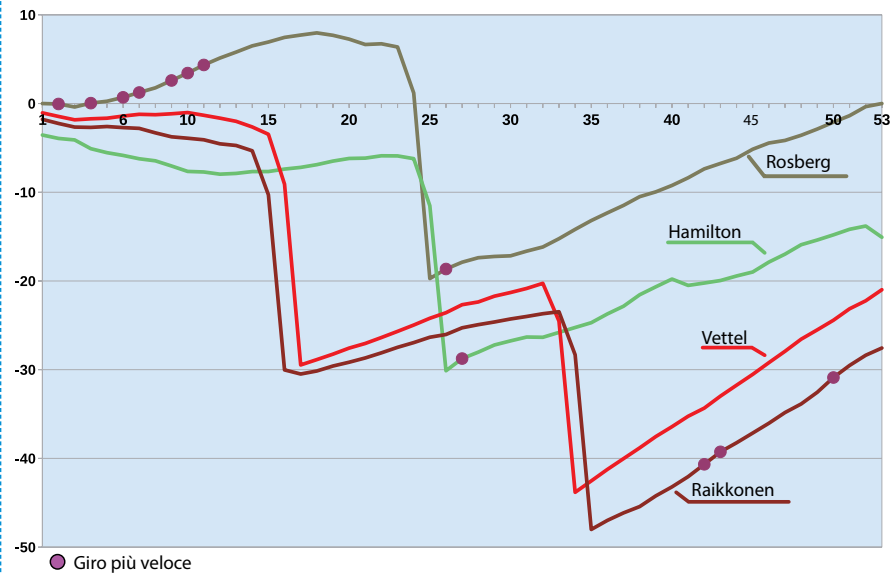
QUALIFICAZIONI

Massa	357.6
Pérez	356.7
Hülkenberg	356.6
Hamilton	353.4
Bottas	353.4
Alonso	352.4
Vettel	352.3
Magnussen	352.2
Wehrlein	352.2
Grosjean	351.9
Raikkonen	351.7
Ericsson	351.6
Button	351.3
Rosberg	350.9
Nasr	350.6
Gutiérrez	348.0
Verstappen	346.3
Ricciardo	345.0
Palmer	343.7
Ocon	243.0

GRAN PREMIO

Hamilton	359.0
Button	358.3
Bottas	357.6
Ricciardo	356.4
Gutiérrez	356.3
Hülkenberg	352.5
Massa	352.2
Magnussen	350.5
Rosberg	350.3
Verstappen	350.0
Alonso	349.9
Ericsson	349.6
Pérez	346.8
Ocon	344.7
Grosjean	341.2
Raikkonen	341.1
Wehrlein	339.4
Vettel	330.9
Palmer	322.8
Nasr	307.0

I DISTACCHI



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

IMBATTUTO
J.P.Montoya
(Williams FW26/BMW, 2004)
1'19"525 media 262,242 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
R.Barrichello
(Ferrari F2004, 2004)
1'21"046 media 257,320 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
M.Schumacher
(Ferrari F2003-GA, 2003)
1h14'19"838 media 247,585 km/h

GIRI IN TESTA

Rosberg	1°-24°
Hamilton	25°
Rosberg	26°-53°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 2 SETTEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'23"162	1'22"801
2° Rosberg	1'22"959	1'22"994
3° Vettel	1'24"307	1'23"254
4° Raikkonen	1'24"047	1'23"427
5° Verstappen	1'24"982	1'23"732
6° Ricciardo	1'25"120	1'24"003
7° Alonso	1'25"507	1'24"259
8° Bottas	1'24"785	1'24"299
9° Grosjean	1'24"763	1'24"516
10° Button	1'25"351	1'24"549
11° Massa	1'25"840	1'24"556
12° Hülkenberg	s.t.	1'24"587
13° Pérez	1'24"650	1'24"653
14° Gutiérrez	1'25"113	1'24"674
15° Ericsson	1'25"853	1'24"981
16° Wehrlein	1'26"762	1'25"083
17° Sainz	1'25"973	1'25"240
18° Ocon	1'26"391	1'25"275
19° Celis	1'25"367	s.t.
20° Magnussen	1'26"956	1'25"555
21° Kvyat	1'26"074	1'25"614
22° Nasr	1'26"439	1'25"643
23° Palmer	1'26"811	1'25"833

SABATO 3 SETTEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Hamilton	1'22"008
2° Rosberg	1'22"401
3° Vettel	1'22"946
4° Raikkonen	1'23"149
5° Bottas	1'23"500
6° Massa	1'23"647
7° Ricciardo	1'23"709
8° Verstappen	1'23"740
9° Pérez	1'23"917
10° Gutiérrez	1'24"034
11° Hülkenberg	1'24"041
12° Button	1'24"104
13° Sainz	1'24"240
14° Grosjean	1'24"463
15° Palmer	1'24"533
16° Ericsson	1'24"542
17° Alonso	1'24"658
18° Nasr	1'24"715
19° Magnussen	1'24"793
20° Kvyat	1'24"845
21° Wehrlein	1'24"893
22° Ocon	1'24"938

GRIGLIA

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'21"135	6 Rosberg Mercedes 1'21"613
---------	----------------------------------	--------------------------------

2ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'21"972	7 Raikkonen Ferrari 1'22"065
---------	------------------------------	---------------------------------

3ª FILA	77 Bottas Williams 1'22"388	3 Ricciardo Red Bull 1'22"389
---------	--------------------------------	----------------------------------

4ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'22"411	11 Perez Force India 1'22"814
---------	------------------------------------	----------------------------------

5ª FILA	27 Hulkenberg Force India 1'22"836	21 Gutierrez Haas 1'23"184
---------	---------------------------------------	-------------------------------

6ª FILA	19 Massa Williams 1'22"967	14 Alonso McLaren 1'23"273
---------	-------------------------------	-------------------------------

7ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'23"315	22 Button McLaren 1'23"399
---------	-------------------------------	-------------------------------

8ª FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'23"496	26 Kvyat Toro Rosso 1'23"825
---------	---------------------------------	---------------------------------

9ª FILA	8 Grosjean Haas 1'23"092(C)	12 Nasr Sauber 1'23"956
---------	--------------------------------	----------------------------

10ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'24"087	30 Palmer Renault 1'24"230
----------	-------------------------------	-------------------------------

11ª FILA	20 Magnussen Renault 1'24"436	31 Ocon Manor s.t.(C)
----------	----------------------------------	-----------------------

POLE POSITION

SABATO 3 SETTEMBRE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'21"854	1'21"498	1'21"135	26"529	27"586	26"962
2° Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'22"497	1'21"809	1'21"613	26"631	27"697	27"189
3° Vettel	Ferrari SF16-H	1'23"077	1'22"275	1'21"972	26"710	27"889	27"288
4° Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'23"217	1'22"568	1'22"065	26"779	27"874	27"367
5° Bottas	Williams FW38	1'23"264	1'22"499	1'22"388	26"548	28"163	27"622
6° Ricciardo	Red Bull RB12	1'23"158	1'22"638	1'22"389	26"916	28"021	27"415
7° Verstappen	Red Bull RB12	1'23"229	1'22"857	1'22"411	26"947	28"049	27"383
8° Pérez	Force India VJM09	1'23"439	1'22"922	1'22"814	26"689	28"293	27"769
9° Hülkenberg	Force India VJM09	1'23"259	1'22"951	1'22"836	26"739	28"309	27"758
10° Gutiérrez	Haas VF-16	1'23"386	1'22"856	1'23"184	26"891	28"214	27"751
11° Massa	Williams FW38	1'23"489	1'22"967		26"657	28"357	27"939
12° Grosjean	Haas VF-16	1'23"421	1'23"092		26"958	28"210	27"911
13° Alonso	McLaren MP4-31	1'23"783	1'23"273		26"962	28"416	27"895
14° Wehrlein	Manor MRT05	1'23"760	1'23"315		26"890	28"462	27"963
15° Button	McLaren MP4-31	1'23"666	1'23"399		26"926	28"352	28"069
16° Sainz	Toro Rosso STR11	1'23"661	1'23"496		-	-	-
17° Kvyat	Toro Rosso STR11	1'23"825			-	-	-
18° Nasr	Sauber C35	1'23"956			27"014	28"592	28"065
19° Ericsson	Sauber C35	1'24"087			27"011	28"784	28"292
20° Palmer	Renault R.S.16	1'24"230			27"087	28"567	28"262
21° Magnussen	Renault R.S.16	1'24"436			27"258	28"717	28"314
22° Ocon	Manor MRT05	s.t.			-	34"033	39"270

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.

(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 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G.BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° L. Hamilton	250	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	10	25	25	10	25	25	25	25	25	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-
2° N. Rosberg	248	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° D. Ricciardo	161	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° S. Vettel	143	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	8	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° K. Raikkonen	136	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	2	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M. Verstappen	121	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	(11°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° V. Bottas	70	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° S. Pérez	62	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° N. Hülkenberg	46	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	12	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° F. Massa	41	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(i.)	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° F. Alonso	30	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	6	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° C. Sainz	30	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	(14°)	(m.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° R. Grosjean	28	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° D. Kvyat	23	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	(14°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° J. Button	17	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	(i.)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° K. Magnussen	6	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	(i.)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° P. Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	(i.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° J. Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	(15°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F. Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	(17°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24° E. Ocon	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	498	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	12/25	25/15	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Red Bull	290	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	18/0	10/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Ferrari	279	15/0	18/0	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	8/2	15/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Williams	111	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	1/4	2/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Force India	108	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	10/12	4/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° McLaren	48	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Toro Rosso	45	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	28	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Renault	6	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBI GOMME

RICCIARDO	SS	S	SS
VETTEL	SS	SS	S
ROSBERG	S	M	
RAIKKONEN	SS	SS	S
GROSJEAN	S	SS	
ERICSSON	S	M	
PÉREZ	SS	S	S
NASR	S	M	S
ALONSO	SS	S	S
ALONSO	SS	S	SS
MASSA	S	S	SS
MAGNUSSEN	SS	S	SS
GUTIÉRREZ	SS	S	SS
BUTTON	SS	S	SS
KVYAT	SS	S	SS
HÜLKENBERG	SS	S	S
PALMER	S	M	
OCON	M	S	
VERSTAPPEN	SS	S	S
HAMILTON	S	M	
SAINZ	S	SS	SS
BOTTAS	SS	S	S
WEHRLIN	S	M	

NOTE

(C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.



GETTY IMAGES



NELLA LIVREA DEL CASCO

Nasr onora gli italiani

Felipe Nasr ha voluto rendere onore a Monza e alla storia dell'automobilismo italiano, riproducendo sul suo casco a Monza, i volti dei piloti italiani più importanti, da Nuvolari, a Farina ad Ascari a De Angelis e Alboreto, oltre alle denominazioni delle curve del circuito lombardo.

NEL COLLEGIO DELLA FIA

Kristensen commissario

Il Collegio dei Commissari Fia era composto da Tom Kristensen in rappresentanza degli ex piloti, Jose Abed della federazione messicana e dall'australiano Gary Connelly.



GLI È STATO OFFERTO UN TEST AL SIMULATORE DELLA FDA E...

Giovinazzi in orbita Rossa

Finalmente qualche cosa si muove per Antonio Giovinazzi dopo le sue rocambolesche vittorie in Gp2 di Baku e Monza, quando è partito in ultima fila. Dopo un primo interesse di Marko, ora è la Ferrari che ha offerto a Giovinazzi una sessione sul simulatore. Se la prova avrà un esito positivo, Giovinazzi entrerà a fare parte del programma Fda e già entro la fine dell'anno potrebbe debuttare nel venerdì di un Gp - Austin o Messico - al volante di una Sauber. Poi la Ferrari dovrà scegliere se portare avanti la carriera di Giovinazzi oppure quella del monegasco Leclerc, attualmente pilota di riserva della Haas. A Monza Leclerc ha mostrato segni di nervosismo, provocando una collisione con il compagno di squadra Fukuzumi in Gp3. Ma ora le possibilità di vedere Giovinazzi in F1 dal 2017 sono sensibilmente aumentate. Con la Toro Rosso in ottica Red Bull, oppure con la Ferrari, dirottato "temporaneamente" sulla Sauber al posto di Nasr o la Haas al posto di Gutierrez. Il messicano dovrebbe lasciare la squadra americana per sostituire Perez alla Force India, se Sergio riuscirà a firmare con la Renault. Che in questo caso nel 2017 lo affiancherebbe ad Ocon. Anche se Nasr offre 20 milioni di dollari...

SCHIERAMENTI F1 IN CHIAVE 2017

Ferrari	Vettel-Raikkonen
Mercedes	Hamilton-Rosberg
Red Bull	Ricciardo-Verstappen
Toro Rosso	Sainz-Kvyat?-Gasly?-Giovinazzi?
McLaren	Alonso-Vandoorne
Force India	Hulkenberg-Perez?-Gutierrez?
Renault	Ocon?-Perez?-Nasr?
Williams	Bottas-Stroll?-Wehrlein?
Manor	Wehrlein-Ocon?-Nasr?
Sauber	Ericsson-Giovinazzi?-Nasr?
Haas	Grosjean-Giovinazzi?-Gutierrez?

POWER UNIT A FINE EVOLUZIONE

Ferrari spende tutti i gettoni

Come As aveva già anticipato a Spa, la Ferrari a Monza ha utilizzato gli ultimi tre gettoni ancora in suo possesso per aggiornare la power unit. Modifiche che hanno interessato la camera di combustione e l'efficienza della unità Mgu-H. Gli aggiornamenti erano a disposizione anche del team Haas e lo saranno anche per la Sauber quando conforme alla rotazione prevista, dovrà cambiare motore. Per Vettel si è trattato del quinto motore, per Raikkonen del quarto. Questo vuole dire che se non ci saranno cedimenti improvvisi, Vettel dovrà scontare una penalità per dover utilizzare il sesto motore in concomitanza con il Gp del Messico. Dopo gli ultimi aggiornamenti introdotti dalla Ferrari, che ha utilizzato tutti i 32 gettoni a disposizione, la situazione degli altri costruttori è la seguente: Honda ancora tre gettoni, Mercedes ancora sei, Renault ancora ventuno. I francesi porteranno una power unit sensibilmente aggiornata per il Gp del Giappone.

PRESENTATO A MONZA

Un nuovo Casio per Toro Rosso

Presentato a Monza il nuovo cronografo Casio Edifice-Toro Rosso. In precedenza la Casio realizzava anche un modello per la Red Bull, ma, dopo l'accordo commerciale con la Tag-Heuer, ora è rimasta legata solo al team di Faenza. Il cronometro sarà in vendita da ottobre.



Lente d'ingrandimento



Nuovo modello nell'abbinamento tra Casio e Toro Rosso, sopra. A sinistra, il tifo Ferrari cita il Drake



DOPO LE QUALIFICAZIONI...

Quel cavo cattivo con Seb

Dopo le qualifiche, nell'enfasi di salutare i tifosi in tribuna, Vettel è salito sul muretto box ma non si è accorto di un cavo di acciaio sopra la rete, contro il quale ha finito per sbatterci la faccia. Risultato un dolore "fantozziano" e un grosso segno rosso sul naso.

UNA SCELTA DELLA PIRELLI

Pressioni abbassate

Dopo le polemiche del Belgio e dopo che i piloti avevano ritenuto troppo alte le pressioni di gonfiaggio imposte il primo giorno di prove a Monza, la Pirelli ha deciso di ridurle di 0.5 psi all'anteriore scendendo a 23 psi, e di 1 psi al posteriore, scendendo a 20.5 psi



RESTEREBBERO 21 LE GARE 2017: INCERTEZZA TRA CANADA E QATAR

Ora spunta l'ipotesi di un Gp a **Losail**

Il calendario definitivo per il 2017 è ancora in fase di definizione ma già si conoscono le prime date. Si inizierà a Melbourne il 26 marzo, leggermente in ritardo per concedere più tempo ai team per i test. Il Gp della Cina sarà anticipato al 2 aprile, il Gp del Bahrain il 16 aprile, il Gp di Russia il 30 aprile, il Gp di Spagna il 14 maggio, il Gp di Monaco il 28 maggio. Il calendario dovrebbe comprendere ancora 21 Gp, ma ora quello che rischia di più è il Canada, ossia la gara che dopo l'Inghilterra attira il maggiore numero di spettatori. Montreal potrebbe saltare non per problemi economici, ma in quanto i lavori per costruire il nuovo paddock e la nuova struttura box sono in grande ritardo e, considerando l'inverno canadese, difficilmente potrebbero essere pronti per giugno. Il Gp del Canada rischia così di essere spostato in avanti oppure addirittura di essere cancellato. In sua sostituzione però sarebbe pronto il Qatar che organizzerebbe una gara in notturna a Losail. Per quanto riguarda i test, le due sessioni dovrebbero svolgersi ancora in Spagna visto che i team hanno rifiutato l'ipotesi prospettata dalla Pirelli di provare in Bahrain e Yas Marina. Ritendendo inutile provare in Spagna con le basse temperature invernali.



IN VESTE UFFICIALE

Il ritorno di Briatore

Flavio Briatore si è fatto portavoce di un gruppo che ha raccolto privatamente la somma di 500.000 euro da donare per la ricostruzione delle zone terremotate nell'Italia centrale. La cifra sarà destinata per la costruzione di un asilo e un centro per anziani. Briatore a Monza ha premiato sul podio i vincitori di gara 1 della Gp2. È stata la prima uscita "istituzionale" di Briatore in F.1 dopo lo scandalo del "Singaporegate".

PROVATO DA TRE TEAM

Altri test per l'Halo

Continuano i test con l'Halo, nell'ottica di quel processo di accettazione viva che dovrebbe portare all'introduzione di questo dispositivo nel 2018. A Monza lo hanno provato Verstappen, Button e Perez.



A Monza pure Verstappen e la Red Bull hanno saggiato l'utilizzo del dispositivo Halo



A sinistra, Lapo Elkann nel paddock, dove c'erano pure Jean Alesi e il figlio Giuliano, in alto a sinistra. Sopra, la sfilata delle hostess in pre-griglia (qui è la Gp2) fa sempre colore, alla pari con il tifo... shocking per la Ferrari, a destra





PER I TERREMOTATI

Heineken benefica

Simpatica iniziativa di Heineken a favore dei terremotati. Sul rettilineo di arrivo hanno allestito un campo di calcetto dove una selezione di piloti ha sfidato cinque campioni di calcio ormai in pensione. La squadra dei piloti era composta da Alonso, Ricciardo, Perez, Verstappen e Palmer che hanno sfidato Dida, Roberto Pires, David Trezeguet, Michel Salgado e Christian Karambeau. L'incontro è finito 25 a 10 a favore dei calciatori. La Heineken aveva messo in palio 1000 euro per gol realizzato, quindi ai terremotati sono andati 35.000 euro.



Il fascino dei race fans monzesi è sempre speciale

C'È UNA TRATTATIVA AVANZATA COL FONDO LIBERTY GLOBAL

Cvc cede la Formula 1?

Siamo nelle fasi finali di negoziazione, ma tra una settimana la Cvc potrebbe annunciare la cessione parziale del proprio pacchetto azionario, pari a circa il 35%, della società Delta Topco, che possiede i diritti commerciali della F.1. A rilevare una quota minore e poi tutto il pacchetto in possesso di Cvc, valutato 8,5 miliardi di dollari, sarebbe il fondo di investimento Liberty Global e Media, dell'americano John Malone, **nella foto sopra**. Si tratta di un gruppo leader nel settore delle telecomunicazioni, dai satelliti alle fibre ottiche, che nel corso degli anni si è potenziato anche nel mondo della finanza, che possiede anche Discovery e il portale Expedia. Da tempo Cvc che detiene da 10 anni la maggioranza dei diritti commerciali F.1 e che per statuto non può possedere un asset oltre questo periodo, stava negoziando con Liberty Media. Ora la trattativa sarebbe al punto finale, anche se Donald Mackenzie, tra i fondatori di Cvc e amico di Ecclestone, sarebbe contrario alla vendita totale. La comunicazione del calendario F.1 2017 sarebbe ritardata proprio per attendere l'arrivo del nuovo azionista. Prima dell'ingresso di Liberty, la divisione societaria di Delta Topco era così composta (vedi tabella a lato):



DELTA TOPCO COMPOSTA COSÌ

CVC Capital Partners	35.5%
Waddell & Reed	20.9%
Lehman Brothers	12.3%
Bambino Holdings	8.5%
Bernie Ecclestone	5.3%
Government of Norway (Norges)	4.5%
JP Morgan	3.0%
Texas Teachers Pension Fund	3.0%
BlackRock	2.4%
Churchill Capital	0.7%
Altri investitori minori	3.9%



Cavallino Rampante in campo rosso con tanto di Tricolore: è la magica alchimia di Monza, sopra. A destra, Marco Tronchetti Provera premia Bernie sotto lo sguardo soddisfatto di Alberto Bombassei della Brembo



CINQUE POSIZIONI IN GRIGLIA

Grosjean penalizzato

Penalità di cinque posizioni sulla griglia di partenza per Grosjean per avere sostituito il cambio dopo la terza sessione di prove libere.



Sopra, donne di Gutierrez: la mamma Clara e la fidanzata. Sotto, Gian Carlo Minardi con gli atleti Fabio Basile, a sinistra, e Frank Chamizo Marquez





JENSON PER DUE ANNI FARÀ IL TERZO UOMO ALLA McLAREN

Promosso Vandoorne Button va in panca

Ron Dennis la chiama "strategia innovativa" ma a conti fatti sembra solo un compromesso. La McLaren annuncia che per il 2017 i piloti che correranno in F.1 saranno Alonso e Vandoorne, come già si sapeva da tempo. Jenson Button però pure lui rinnova un contratto di due anni. Per svolgere non solo compiti di rappresentanza, ma per essere disponibile ogni momento a guidare qualora il team lo ritenga necessario. Adirittura per il 2018 Ron Dennis dice che le possibilità di tornare a correre per Button saranno consistenti. Riferendosi al possibile ritiro di Fernando Alonso oppure alla remota evenienza che Vandorne non rispetti le aspettative. Del resto la McLaren è già stata scottata con Kevin Magnussen, e ai piloti giovani ci crede ma sino ad un certo punto. «Per evitare ogni equivoco - dice Dennis - dimenticatevi la parola ritiro. Button sarà un pilota McLaren per i prossimi due anni e guiderà tutte le volte che sarà necessario». Per Button, al quale la Williams aveva fatto un'offerta economica che il pilota inglese aveva giudicato del tutto inadeguata, è questo il compromesso migliore. Che gli permetterà di staccarsi temporaneamente dalla realtà ossessiva della F.1, ma che lo vedrà comunque impegnato nei test e in tutte le occasioni in cui la McLaren lo richiederà. Magari correndo occasionalmente anche con la versione Gt3, tipo la 24 Ore di Spa.

ERRARE È UMANO, MA...

Marchionne impreciso

Non è la prima volta che Sergio Marchionne si dimostra poco informato su quello che accade nel paddock. Era già successo lo scorso anno a Montreal quando aveva auspicato il ritorno dei rifornimenti, ignorando che il giorno prima la stessa Ferrari aveva votato contro. A Monza, il Presidente della Ferrari si è ripetuto: «La cosa sorprendente della Mercedes è il miglioramento che hanno fatto di motore: Hamilton ha il nuovo motore, Rosberg il vecchio e la differenza si vede: ci sono quattro decimi». Peccato che entrambi i piloti Mercedes disponessero della stessa power unit aggiornata che aveva già debuttato al Gp del Belgio...

IN GALLERIA DEL VENTO

Mercedes aiuta Manor

Nell'ottica di una sempre maggiore collaborazione tecnica, il team Manor ha cambiato partner aerodinamico. Per la progettazione della vettura 2017 non utilizzerà più la galleria del vento McLaren, ma si appoggerà alla struttura della Mercedes a Brackley. I team più importanti ora cercano clienti a cui affittare la propria galleria del vento, a causa delle restrizioni regolamentari, che ne hanno ridotto l'utilizzo.

È TESTIMONIAL HEINEKEN

Stewart a tutta birra

www.youtube.com/watch?v=tV6gygNPetU. A questo link potete trovare il primo filmato prodotto da Heineken per promuovere la F.1 e la campagna di comunicazione per non guidare al volante. È un film con Jackie Stewart protagonista, che mischia immagini vere degli anni 60, a quelle del film realizzato da Polanski, ossia "Weekend di un campione", a immagini ricostruite con la computer grafica, sino allo Stewart attuale. Che nell'arco di 40 anni rifiuta sempre la birra Heineken che gli viene offerta, perché deve guidare.



Ultimo italiano in F1 insieme a Liuzzi, a Monza si è rivisto al paddock anche il veterano Trulli

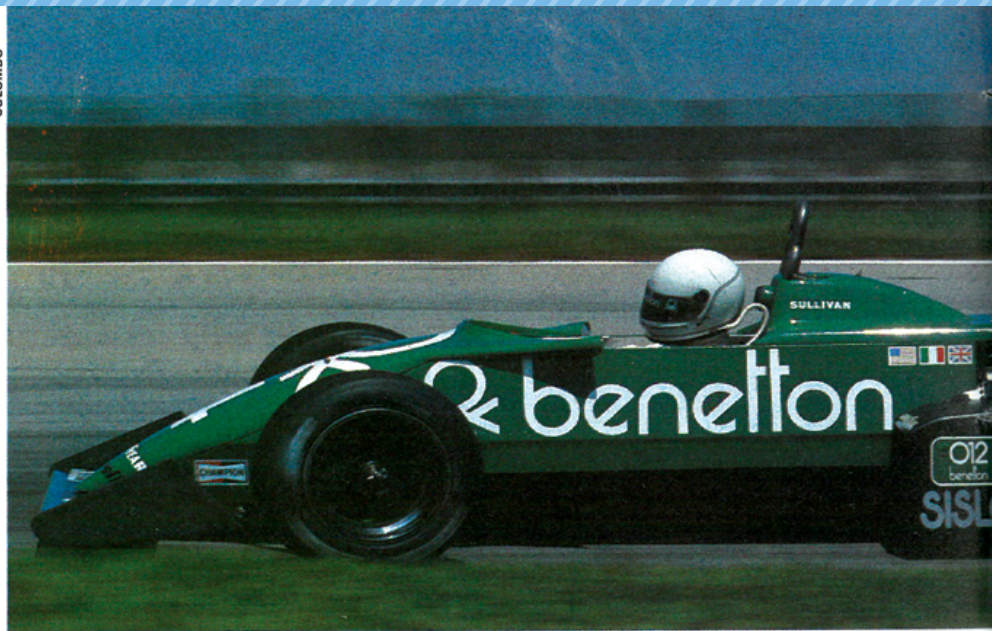


Sopra, occhi attenti al box Ferrari, col presidente Sergio Marchionne e Piero Ferrari incollati al video per seguire attimo dopo attimo le prestazioni delle Rosse. A destra, Jackie Stewart sgarriante testimonial Heineken



I VOLTI NUOVI
DELLA FORMULA 1

COLOMBO



COLOMBO

DANNY SULLIVAN

E ntrare nella formula 1 non è mai facile. Entrarci per merito, senza avere alle spalle un conto in banca ben fornito, è ancora più difficile. Se poi un pilota ci riesce, ci vuole molto di più che non i soldi per rimanerci stabilmente. Un pilota senza talento non riesce a resistere molto nei GP, anche perché i benefici finanziari possono essere soltanto un sostitutivo temporaneo per il successo; così ogni stagione l'elenco dei piloti di GP dimenticati continua a crescere.

Per molti osservatori, quello di Danny Sullivan sulla Tyrrell numero due vista per la prima volta in un gran premio a Rio potrà essere un altro probabile nome da aggiungere all'elenco dei piloti «temporanei» di GP. Ma anche il nome di Michele Alboreto lo era un paio di anni fa, ora non più.

Per Sullivan questa stagione suggella una dura e lunga lotta per arrivare in cima, iniziata 12 anni fa. La sua morbida pronuncia del Kentucky e le sue maniere bonarie si adattano all'immagine che gli europei tradizionalmente si fanno dei piloti americani che spesso hanno troppi soldi e non sanno bene come spenderli. Nulla è più lontano dalla verità per quello che riguarda Sullivan. Per la maggior parte degli ultimi 12 anni, il 33enne Danny ha perseguito il suo sogno di formula 1, dovendo superare difficoltà finanziarie e professionali che avrebbero costretto alla resa molti altri già da molto tempo.

«Penso che fossi pronto a piantare tutto ed andare a pescare, granchi in Alaska o fare qualche altra cosa. Poi ho incontrato Gravin Brown», racconta Danny. Questo avveniva nel 1978, sette anni dopo il suo debutto nelle corse alla scuola di Jim Russell in Inghilterra e parecchie stagioni di gare avvicinate che non portarono altro che delusioni, mentre tutti i suoi compagni ebbero le loro occasioni e riuscirono ad andare avanti.

Gravin Brown è uno dei direttori di una distilleria che ha un fatturato di molti miliardi, ed è anche un fanatico di macchine, come Danny. Entrambi originari del Kentucky, Gravin e Danny capirono di parlare la stessa lingua e divennero presto amici, formando un'attenta alleanza quando si trattava di dare seguito alle ambizioni di entrambi nell'automobilismo. È grazie alla fiducia che Gravin dimostrò di avere nelle capacità di Danny nonché all'aiuto finanziario fornitogli che uno dei piloti americani più ricchi di talento non è caduto nell'oblio.

È stato grazie ad un altro «fanatico di macchine» e ad una faccia più conosciuta ai box del GP che questo talento è riuscito a maturare. Quest'uomo è il Dr. Frank Falkner, uno dei maggiori pediatri del mondo, amico di lunga data di Ken e Nora Tyrrell, che malgrado i suoi molteplici impegni riesce ad essere presente a molti GP per aiutare nel cronometraggio.

«È stato Frank a svegliare il mio interesse per le corse. — dice Sullivan — Nel Kentucky andavo a scuola con suo figlio e in quanto unica persona a me nota nel

Kentucky che avesse una vettura a cambio a leva centrale era una delle più interessanti».

«Ho preso la mia patente sei mesi dopo tutti gli altri», ammette. «Non perché non fossi capace di guidare, ma a causa di un piccolo problema che ebbi con la polizia all'età di 14 anni».

Scioccato di guidare soltanto i trattori ed i bulldozer dell'impresa edile del padre in giro per il cortile, Danny si metteva sulla station wagon della famiglia, quando i genitori uscivano di sera. «Una notte la polizia mi prese. Dopo aver parlato con mio padre, decisero di sospendere la mia patente per sei mesi dopo che avrei raggiunto l'età per ottenerla», ricorda Danny. «Ma l'unica ragione per cui se la presero tanto fu che gli ci vollero 5 miglia prima di prendermi!»

Come corridore di buona levatura, giocatore di calcio e nuotatore, lo spirito competitivo di Danny si sviluppò ben presto. «Mi costruì un piccolo kart con il quale terrorizzavo il vicinato, ma l'unica altra possibilità di correre nel Kentucky era quella di servirsi di un quadrupede ed io ero troppo grosso per fare il fantino» dice Danny, che non era disposto a mettersi tranquillo e entrare nell'impresa familiare. «Ero annoiato».

E così insieme ad un amico decise di andare a vedere cosa succede a New York. «Ci andammo per un fine settimana e finimmo per restarci due anni e mezzo. Ho fatto i mestieri più diversi, come la guardia del corpo, il taglialegna, il cuoco, l'addetto alla raccolta della uova di gallina, l'operatore di una scavatrice in un'azienda agricola, il tassista e poi il cameriere. Questo mestiere l'ho fatto per 18 mesi perché rendeva più degli altri».

Confrontandolo con suo fratello Tom e le due sorelle, Danny è diventato la pecora nera della famiglia Sullivan, poi un giorno Frank apparve come mediatore dei genitori di Danny per convincerlo a dare un senso alla propria vita.

«Cosa vuoi fare?, mi chiese. Ed io dissi: voglio correre. Bene, ma io non ti aiuterò avendo visto parecchi amici morire nelle corse. Allora gli dissi: Bene, io lo farò comunque», così racconta Danny.

«Alla fine riuscì a comprendere il mio punto di vista e mi disse che se questo era quello che volevo fare, dovevo incominciare nella maniera giusta. Parlò con Jackie Stewart il quale suggerì che la maniera migliore per incominciare poteva essere quella di entrare nella scuola di Russell a Snetterton e come regalo per il mio 21. compleanno Frank mi mandò in Inghilterra nel maggio del 1971».

Alla scuola di Russell Danny, riusciva bene e gli dissero che aveva talento e che doveva girare. «Era quello che probabilmente diceva a tutti gli studenti, ma io ero tanto stupido da ascoltarlo», dice scherzando Sullivan.

In questo periodo trovò un lavoro presso un fornitore Alfa Romeo/Lotus a East Horsley, vicinissimo alla

fabbrica della Tyrrell e nei fine settimana Danny lavorava abitualmente per il team come tuttofare portando le gomme, pulendo le vetture e facendo altri lavoretti che capitavano.

Con l'aiuto di Frak Falkner e Ken Tyrrell, Danny riuscì a mettere insieme un po' di soldi per fare una stagione in Formula Ford con Elden nel 1972. «Dividevo una casa con Tony Trimmer e Tom Pryce e quell'anno feci 43 partenze in tutta l'Inghilterra e sul continente. Ho imparato moltissime cose e certamente questo ha formato il mio carattere. Ero molto ingenuo. Mi ci volle mezza stagione per capire che gli altri imbrogliavano!»

Arrivò sesto nel combattuto campionato BOC ed alla fine dell'anno era in testa nel corso dell'ambita gara del festival di Formula Ford quando gli si ruppe la leva del cambio e dovette finire la corsa in terza finendo lo stesso al quinto posto.

Questo gli permise di fare un test per Tom Wheatcroft sulla ex-March F3 di Roger Williamson, ma fu la prima di una serie di delusioni. «Credo che Tom lo abbia fatto soltanto per provare e riuscire ad avere una Tyrrell per il suo museo, fidando nelle mie conoscenze nel team», dice Danny.

«Dopo questa, l'unica offerta che mi arrivò fu quella di guidare per il dr. Erlich, ma fu un disastro e dopo avermi fatto prestare dei soldi da una sua amica riuscì a comprare la March 733 ex-Bob Evans, ma non c'erano i soldi per metterla a posto come si deve. Mi ricordo l'ultima gara che feci quell'anno: mi trovai alla griglia di partenza con tre tipi di gomme differenti sulla macchina!».

Per l'inverno trovò un piccolo sponsor in Inghilterra, si chiamava Robert Nash. «Ken mi vendette una Ford van per 15 sterline. La macchina non era gran che, ma con qualche aiuto incominciò ad andare meglio verso la fine della stagione. Arrivai quinto nella prima gara e poi non feci mai meno del terzo posto, anche se tutti gli altri avevano dei motori da 2 litri ed io potevo permettermi soltanto un 1800 cc».

Le sue prestazioni contro alcuni grandi piloti del tempo ed una precedente prova gli permisero di correre le ultime tre gare dell'anno per Modus. Vinse la sua prima gara e diede alla Goodyear la prima vittoria di F. 3 e sembrava che dovesse avere la Modus F 3 ufficiale per il 1975, ma poi, tre settimane prima dell'inizio della stagione, Teddy Savory disse a Danny che voleva 25.000 sterline per dargliela. «Non c'era modo di trovare quei soldi, ma con un ulteriore aiuto di Frank riuscii di avere 4000 sterline ed iniziai a correre dopo aver perso la prima mezza dozzina di gare».

Vinse la sua prima gara e ne vinse altre quattro delle 22 corse alle quali partecipò, il che fu sufficiente per assicurargli il secondo posto nel campionato BP dietro a Gunnar Nilsson, e davanti a nomi noti come Tony Brise,



L'americano fatto giudice

da As n. 15

12 aprile 1983



Ha debuttato in F. 1 a 33 anni, quando ormai stava per appendere il casco al chiodo. Figlio di un costruttore edile del Kentucky, fu indirizzato all'automobilismo agonistico da Jackie Stewart quando aveva 21 anni. Nel fine settimana, per guadagnare qualcosa, lavorava come fattorino alla Tyrrell...



DPI

Alex Ribeiro, Eddie Cheever, Patrick Neve e molti altri. «Credevo di avercela fatta, ma ero soltanto uno dei piloti di punta delle series che non riuscì ad ottenere una prova in F. 1. Non avevo denaro e possibilità di ottenerla. Don Nichols mi offrì un posto nel team Shadow, ma voleva 150.000 dollari per la stagione. Poteva essere anche un milione».

«Quando Gunner andò in F1, la Rapid Movements mi offrì una prova sulla sua vettura Atlantic e mi disse quindi che il posto era mio. Dovevano essere delle corse Atlantic e mezza dozzina di gare di F2, e così quando mi arrivarono delle offerte dagli Stati Uniti, rifiutai perché credevo che fosse la soluzione migliore per la mia carriera».

Poi arrivò un altro brutto colpo per i sogni di Sullivan. «Due settimane prima dell'inizio della stagione, mi dissero che non avrebbero corso. Mi lasciarono lì come un idiota e l'unica gara che feci nel 1976 fu una corsa di F2 in Giappone per la compagnia LeMans. Arrivai quinto dopo che mi si era staccata una ruota durante il giro di prova».

In quel periodo e nella stagione successiva, Danny ha percorso più di 150.000 miglia dormendo spesso nella sua Alfa mentre girava l'Europa bussando alle porte degli sponsor. Faceva tutte le corse che poteva trovare. Una gara di F3 per la Argo, la TOJ quando Keke Rosberg se ne andò per correre per Fred Opert ed una mezza dozzina di gare con la vettura Boxer F2 di Brian Lewis nonché un'altra gara di F2 in Giappone. Malgrado le traversie per trovare una sponsorizzazione gara per gara per poter pagare le sue corse, riuscì a fare qualche buona prova e gli fu offerta la March ufficiale per le series Peter Stuyvesant F. Atlantic in Nuova Zelanda.

«La macchina non andava tanto bene fino alla fine delle gare, perché avevano fatto tanto bene in F2 che credevano non ci fosse bisogno di provare», disse Danny che arrivò quarto nelle series dominate dalla Chevron di Fred Opert con Keke Rosberg al volante.

Per il resto della stagione ebbe uno sponsor per le serie Atlantic del Nord America, fece sette gare ed arrivò sesto nel campionato contro piloti come Rosberg, Rahal, Cogan, Elgh, Wood e Brack.

Ma la sua carriera non andava avanti. «Nel 1979 tutto ciò che riuscì ad ottenere furono due guide a lunga distanza su una vecchia Lancia Stratos, così dovevo guadagnarmi dei soldi facendo dei lavori per mio padre e insegnando alla scuola di corsa di Skip Barber. Ero arrivato alla fine delle mie risorse, quando Garvin mi chiamò e mi disse: "Che ne diresti di venire a dare un'occhiata all'ultima gara di CanAm della stagione?"».

«Non avevo neanche i soldi per il biglietto aereo, ma mi disse "Non ti preoccupare" e mi pagò il biglietto. Avrei dovuto guidare una macchina vecchia, ma non era il caso e così non lo feci. Ricordo che cenammo con

to con l'incontro di Paul Newman nella Can-Am e soprattutto con l'appoggio del mecenate statunitense Garvin Brown III, che decise di finanziargli l'ingresso nei Gp. Per la cronaca, nel 1983 Danny andò a punti con un bellissimo 5° posto a Montecarlo, unito a un buon 2° posto nella gara d'inizio stagione e fuori campionato a Brands Hatch. Dal 1984 Sullivan fece poi ritorno nella IndyCar, dove divenne ben presto un protagonista, tanto da aggiudicarsi nel 1985 la 500 Miglia di Indianapolis e nel 1988 il campionato Cart (con Penske), dove ha corso fino al 1995, con 17 vittorie complessive e 19 pole. Ora ha 64 anni e per la sua esperienza è apprezzato giudice arbitro in F.1. ●

Mario Andretti e Bob Unser. Gravin voleva impegnarsi maggiormente e così l'anno successivo si arrivò ad un accordo con i fratelli Smith per far correre alla CanAm la macchina Intrepid costruita da loro. Non funzionava per niente e dopo 5 gare diedero la colpa a me per la loro macchina che non andava. L'accordo fu sciolto e noi ci comprammo una Lola e assumemmo l'ex-mecanico della March Dave White. Nella prima gara ero in pole position e finii nelle prime posizioni. Questo fece tacere i fratelli Smith».

Nel 1981 le cose sembravano andar bene, Danny era in testa alla gara di GP delle Atlantic a Long Beach fino a che non si ruppe il cambio facendolo arrivare terzo, mentre nella CanAm fece vedere alcune buone prestazioni spesso sciupate da noie meccaniche. Vinse comunque la prestigiosa gara CanAm di Las Vegas ed arrivò terzo nelle series. Sostenne anche la sua prima gara di stock cars a Talladega conquistando un ottimo sesto posto, mentre vinse nella sua classe ad una locale corsa di 24 ore su una Peugeot.

Lo scorso anno poi Garvin Brown e Danny iniziarono la collaborazione con i fratelli Forsythe per le gare Indy, mentre una settimana più tardi Paul Newman chiamò Danny per offrirgli il posto lasciato libero da Teo Fabi «perché sei stato l'unico che abbia dato del filo da torcere a Teo» disse l'attore a Danny.

Nella prima gara di Indy iscrisse il proprio nome nel libro dei record conquistando il terzo posto ad Atlanta e nell'Indy 500. Fu quinto per la maggior parte della gara fino a che un incidente al 150. non pose fine alla sua corsa. Nella gara di Milwaukee si ritirò a causa del motore rotto e questa fu la sua ultima corsa per il team.

«Hector Rebaque arrivò con un sacco di soldi e per me fu la fine. Non hanno avuto neanche il tatto di telefonarmi o di scrivermi per dirmelo. Sono venuto a saperlo da un meccanico», dice Danny con amarezza. La sua stagione di CanAm comunque fu buona, con un'altra vittoria a Vegas ed il terzo posto nel campionato.

Per Danny i tempi duri sono ormai un ricordo. Seduto nel suo lussuoso appartamento ad Aspes, Colorado, con le famose piste da sci che si intravedono dalla finestra, Danny potrebbe ora sistemarsi con un contratto ben pagato per le corse americane, ma c'è sempre un luccichio bramoso nei suoi occhi.

«Ho sempre considerato la F. 1 come traguardo finale. Ora mi è stata data la possibilità e attualmente questo per me significa più di ogni altra cosa», dice Danny che ha già dimostrato di avere le carte in regola dopo le ottime prove sostenute con il team Tyrrell fin qui.

Jeff Hutchinson



COLOMBO



IPA

Pressione altissima

NONOSTANTE UNA PENALIZZAZIONE IN QUALIFICA, GIOVINAZZI VINCE A MONZA E SI RIPORTA A SOLI DIECI PUNTI DA GASLY

di **Alessandro Gargantini**

MONZA - È sempre più infuocata la lotta al vertice della graduatoria generale della Gp2 Series, che al termine del nono appuntamento stagionale vede i due alfieri della Prema Racing Antonio Giovinazzi e Pierre Gasly distanziati di soltanto dieci punti. Sul circuito brianzolo, il ventiduenne di Martina Franca è riuscito a recuperare sette punti sul leader francese. Il fine settimana non era però cominciato sotto i migliori auspici per l'italiano, al quale è stato tolto il secondo tempo in qualifica a causa di un'infrazione legata all'insufficiente pressione di un pneumatico. Costretto a scattare dall'ultima fila, Giovinazzi ha poi ripetuto il recupero di Baku, riuscendo a rimontare fino alla prima posizione e cogliere il quarto successo stagionale. L'impresa è stata evidentemente propiziata da una neutralizzazione della gara, dalla quale il pugliese ha tratto un enorme vantaggio, ma resta davanti agli occhi l'istinto implacabile e la freddezza di Antonio, che negli ultimi due giri ha superato in sequenza Malja e Marciello. Quando gli si presenta davanti un'occasione, difficilmente Giovinazzi se la fa sfuggire. Il pilota pugliese è riuscito a mettere sulla bilancia anche un pesante terzo posto nella seconda manche, nella quale si è reso protagonista di un altro convincente recupero.

Gasly il più veloce

Sembrava avere conquistato un netto vantaggio sin dalle qualifiche Pierre Gasly che, dopo aver siglato la pole, ha perso un successo che sembrava ormai in cassaforte a causa della strategia e della neutralizzazione della gara, che lo ha relegato ad un finale frustrante in quarta posizione. Le gomme sbagliate hanno impedito a Gasly di rinvenire su Malja, Marciello e Giovinazzi, che hanno festeggiato su un podio tutto tricolore davanti al pubblico di casa.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Giovinazzi; 2. Marciello; 3. Malja. Gara-2: 1. Nato; 2. Gasly; 3. Giovinazzi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Al quarto posto nella Feature Race, Pierre Gasly ha poi sommato la piazza d'onore nella corsa Sprint, nella quale il pilota supportato dalla Red Bull non è riuscito ad insidiare il primato di Norman Nato. Il provenzale ha ritrovato un successo che mancava dalla prova d'apertura della stagione a Barcellona ad aprile.

Marciello perde contatto

Alle spalle dei leader della graduatoria, Raffaele Marciello continua a recitare il ruolo di terza forza, pur con un distacco che sta diventando pesante. Sono trenta i punti che lo separano dal vertice. Dopo essere andato vicinissimo al successo nella Feature Race, in quella successiva Lello ha avuto un problema di natura elettrica allo start, è partito dalla corsia box ed è rimasto lontano dalla zona punti.



FESTA GRANDE PER GIOVINAZZI

Vittoria partendo dall'ultima fila per il pilota della Prema, che ha festeggiato sul podio della gara di casa, in alto a destra, accompagnato da Raffaele Marciello, in basso a destra. In Gara-2 vittoria per Norman Nato, a sinistra, davanti a Pierre Gasly, in basso

Peccato per Ghiotto

La sesta posizione nella Feature Race non rende assolutamente giustizia a Luca Ghiotto, che a Monza ha mostrato un ottimo potenziale, in linea con le ultime uscite. Nella prima corsa, Ghiotto ha subito esattamente la stessa sorte di Pierre Gasly, ed ha perso una terza posizione che pareva fuori discussione a causa della neutralizzazione della gara. Il giorno successivo, il pilota del Team Trident è stato buttato fuori pista da Oliver Rowland e non ha percorso nemmeno un giro. Merita ancora una volta un elogio il Team Rapax, che ha fatto di Malja, ancora una volta a podio, una delle più sorprendenti rivelazioni della stagione. Brutta battuta a vuoto per Sergey Sirotkin, che lascia la Brianza senza nemmeno un punto al suo attivo. ●



Antonio artista in imprese epiche

COME A BAKU, IL PILOTA DELLA PREMA VINCE PARTENDO IN FONDO, SFRUTTANDO IL COLPO DI FORTUNA AVUTO PRIMA DI ENTRARE AI BOX

In questa stagione, Antonio Giovinazzi ha abituato a imprese impossibili. L'avevamo visto fare sorpassi che sfidano le leggi della fisica sul bagnato a Silverstone o a Spielberg e vincere dall'ultima posizione a Baku. A Monza, il ventiduenne pugliese ha scritto una nuova pagina della sua indimenticabile stagione da rookie, vincendo la sua quarta corsa stagionale dopo essere scattato dall'ultima fila in griglia. Ancora una volta un colpo a effetto, favorito però da un intervento della safety car che gli ha fornito un vantaggio decisivo. Se in Azerbaijan era stato un problema al motore, entrato in protection mode, a costringere il ragazzo di Martina Franca a lasciar sfilare

il gruppo, in Brianza il pilota della Prema Racing era stato penalizzato per la pressione troppo bassa di un pneumatico anteriore al termine delle qualifiche. Un'inezia, ovvero un valore pari a 0,006 bar (per la precisione 0,1 psi), aveva fatto scattare nei confronti del vice campione della terza serie europea una fiscale ma legittima penalità. La Prema si è scusata con Giovinazzi, che ha cercato di lasciarsi l'episodio alle spalle e concentrarsi sulla corsa. E nella Feature Race, il nostro portacolori ha avuto la fortuna dalla sua parte.

Dopo aver scelto di partire con le gomme più dure e prolungare il primo stint, l'incidente che a metà gara ha visto protagonisti Pic

e Canamasas ha completamente ridisegnato le gerarchie. Marciello, Malja e Giovinazzi, che non avevano ancora svolto il cambio gomme e guidavano la gara, sono riusciti a oltrepassare il segnale di safety-car line 2, situato ad inizio rettilineo, quando l'auto medica e la safety car sono scese in pista, posizionandosi davanti a Gelael e Gasly. I tre hanno quindi potuto sfilare davanti alla vettura staffetta, compiere il pit-stop e ritrovarsi sorprendentemente davanti a tutti. Una situazione anomala e fortunosa per i tre, ma in linea con il regolamento e che ha reso al vincitore con gli interessi quanto la penalizzazione dopo le qualifiche pareva avergli tolto. ●

SPECIALISTA IN REGOLARITÀ

Marciello ci crede ancora

Dopo alcuni piccoli screzi a inizio stagione, soprattutto dovuti all'incidente di Barcellona, tra Antonio Giovinazzi e Raffaele Marciello è scoppiata la pace. È stato sottolineato dal pubblico di Monza l'abbraccio tra i nostri due portacolori al termine della Feature Race, con l'adrenalina addosso del duello tricolore all'ultimo giro. «Almeno una lasciamela vincere!» ha sbottato sorridendo il pilota della Russian Time non appena ha tolto il casco, a conferma del feeling ritrovato tra i nostri portacolori. I due avevano optato per la stessa strategia di gara.

Il vincitore, a causa della squalifica, l'ex pilota della Fda costretto dai problemi in qualifica che non lo avevano fatto andare oltre la settima fila. «È dalla corsa di Spa del 2014 che non riesco ad aggiudicarmi una corsa, e questa volta pensavo proprio di avercela fatta» – ci ha raccontato il pilota nato a Zurigo, che grazie a una impressionante regolarità mantiene il ruolo di terza forza in campionato, seppur nettamente distanziato dal duo di testa della Prema Racing. «Certo che ci credo ancora nella volata per il titolo, ci mancherebbe!» ha concluso il ventunenne di Caslano – «In qualifica la mia vettura aveva problemi ed ho scelto una strategia che si è rivelata azzeccata. Solo così avrei potuto recuperare. Non mi cruccio per la vittoria sfumata sul finale, dal momento che è evidente a tutti il fatto che le vetture della Prema in questo momento sono di un altro pianeta. E noi dobbiamo lavorare sodo per ridurre il gap. Nella Sprint Race non sono riuscito a risalire, il problema che ho avuto allo start non mi ha lasciato scampo».



Fuoco non coglie l'attimo

IL LEADER LECLERC SI RITIRA IN GARA-1, MA IL WEEKEND DI FUOCO È SEGNATO DALLE GOMME E PERDE ALTRI DUE PUNTI

MONZA - Antonio Fuoco non è riuscito a sfruttare al meglio il round davanti al pubblico di casa per avvicinare Charles Leclerc, che pure si è ritirato a causa di un incidente nella Sprint Race, al vertice della graduatoria generale. I sedici punti garantiti dalla pole position e dal quarto posto nella prima manche hanno consentito al pilota monegasco di guadagnare altre due lunghezze sull'alfiere del team Trident, che a Monza non è andato oltre un'ottava e una terza piazza. Fuoco è stato rallentato principalmente dal degrado termico degli pneumatici, che l'ha costretto ad alzare il piede nella parte finale della prima manche e non gli ha consentito di attaccare nella seconda, nella quale il ventenne pilota di Cosenza non è riuscito a sfruttare a suo vantaggio la partenza dalla pole position. Tra i due capoclassifica non sono mancati momenti di grossa tensione. Nella prima frazione Antonio Fuoco è stato protagonista di un duro duello con Charles Leclerc per la terza piazza, con il monegasco che si è reso protagonista di manovre al limite del regolamento, sulle quali gli stewards hanno preferito soprassedere. «Sì, il duello con Leclerc è stato particolarmente rude. Da quel momento, la mia vettura ha avuto un calo legato alle compromesse condizioni degli pneumatici. - ha spiegato il driver calabrese - Anche nella corsa della domenica, mi sono ritrovato con le gomme molto degradate ed ho rinunciato a spingere per non distruggerle completamente e precipitare nelle retrovie, come era accaduto nella Feature Race. Nel complesso, ho perso due punti su Leclerc e ho il rammarico di non aver sfruttato come avrei voluto il vantaggio di partire davanti a tutti la domenica». Ventiquattro punti rappresentano comunque un divario colmabile in una sola corsa ed il nostro portacolori è assolutamente nelle condizioni di recuperare. A Monza, Leclerc ha compiuto la terza battuta a vuoto da inizio stagione. È diventata paradossale la situazione del mone-

gasco, che ha nei suoi compagni di team le principali insidie. In Brianza, nella Sprint Race il diciottenne è stato abbattuto dal fuoco amico di Nirei Fukuzumi, che ha incredibilmente spinto fuori pista il leader della graduatoria nel tratto tra la seconda variante e la prima curva di Lesmo. Il team parigino dovrebbe fare un po' di ordine tra i suoi piloti. Sul gradino più alto del podio sono stati Jake Dennis e Nick de Vries. Per entrambi, si è trattato del primo successo stagionale. Il ventunenne della Arden International ha capeggiato un podio tutto britannico davanti a Jack Aitken e Jake Hughes.



GARA-1 CHIAVE

La Sprint Race, sopra, è stata vinta da Dennis, a lato, mentre Fuoco, in alto, non sfrutta il ritiro di Leclerc

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Dennis; 2. Aitken; 3. Hughes. Gara-2: 1. De Vries; 2. Albon; 3. Fuoco.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Il pilota dei Paesi Bassi, seguito da Dino Chiesa, ha compiuto un bel sorpasso sul compagno di team Alex Albon che gli è valso la vittoria e la quarta posizione in graduatoria generale. Giuliano Alesi, che in prova aveva mostrato un buon ritmo, è stato fermato dalla rottura del cambio nella Feature Race. In quella successiva, il francese è stato rallentato da una foratura. Nuovamente a punti Tatiana Calderon, mentre l'italo americano Santino Ferrucci non è riuscito a incidere su un tracciato sul quale nella terza serie si era sempre espresso su buoni livelli.

Alessandro Gargantini



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Cairoli; 2. Ammermuller; 3. Drudi; 4. Muller; 5. Lukas.

Le class. sono riportate alle pag. 78-81

MATTEO, ORA LA VETTA È A SOLI DUE PUNTI

Quarta vittoria stagionale per Matteo Cairoli che adesso si è portato a sole due lunghezze dal leader della classifica Sven Muller. In basso la festa sul podio di Cairoli e Mattia Drudi che ha artigliato e difeso con i denti un convincente terzo posto finale

Italiani giovani e forti

CAIROLI VINCE, DRUDI (TERZO) CONVINCHE. NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ I NOSTRI SI PRENDONO TUTTA LA SCENA

“**I**talians do it better”: quasi un assioma nella Porsche Mobil 1 Supercup. Non è certo un caso se a Monza è arrivata la quarta vittoria della stagione di Matteo Cairoli, portatosi a soli due punti dal leader della classifica Sven Müller. A completare un podio per due terzi tricolore, un sempre più convincente Mattia Drudi. Il romagnolo della Dinamic Motorsport, alla sua terza gara nella serie internazionale dopo le due apparizioni di Spielberg e Hockenheim, ha confermato fin dalle qualifiche che il talento c'è. Quarto responso per lui, al termine della sessione cronometrata di sabato che ha incoronato lo stesso Cairoli. È il comasco l'uomo della pole, dal momento che per ben cinque volte quest'anno ha messo tutti dietro in prova. Ma il successo conquistato sulla sua pista di casa ha un sapore molto particolare, diverso, praticamente unico. «Finire primo qui, davanti al mio pubblico, mi ha regala-

to un'emozione più bella di quando ho vinto a Montecarlo lo scorso maggio», ha commentato il pilota del team Fach Auto Tech (sul trono anche a Barcellona e Hockenheim, nonché terzo a Silverstone), la stessa squadra che appena due anni fa aveva consentito al neozelandese Earl Bamber di conquistare il titolo. Quel titolo che adesso Cairoli proverà a fare suo nelle ultime due gare che si disputeranno ad Austin, in America, tra poco più di un mese. Ma ritornando a Drudi, il giovane protagonista della Carrera Cup Italia 2016 ha fatto cose egregie; incluso quel sorpasso a Müller, “reo” di essere arrivato lungo alla prima variante, cedendo una posizione che poi ha invano tentato di riprendersi. Ma nella lista dei buoni c'è anche Daniele Di Amato, sesto sempre con una vettura del team Dinamic Motorsport. Il romano, che ha chiuso alle spalle del polacco Robert Lukas, non si è fatto scrupoli a te-

nera dietro a sua volta un osso duro come Mathieu Jaminet, reduce dalla sua prima vittoria ottenuta appena sette giorni prima a Spa. Al francese del team Martinet by Almeras è comunque bastato chiudere settimo per assicurarsi il titolo Rookie che nel 2015 era andato proprio di Cairoli. Più indietro invece Alex De Giacomi e Glauco Solieri, nell'ordine 15° e 16°. Fuori dai giochi, invece, Matteo Torta e Gianmarco Quaresmini, che hanno completato la pattuglia azzurra. Onore infine al tedesco Michael Ammermuller, che ha tenuto alti i colori del team Lechner Msg chiudendo secondo.

Dario Lucchese



**DEUTSCHLAND
UBER ALLES**

La Mercedes ha dominato a Monza, Porsche e Audi a Città del Messico. Dove la Toyota, in basso, non è andata oltre il terzo posto con Sarrazin, Conway e Kobayashi

Porsche.com

LOTTA SENZA QUARTIERE FRA LE CUGINE TEDESCHE. POI, QUANDO LA PIOGGIA RIMESCOLA LE CARTE, L'AUDI DEVE INCHINARSI ALLA 919 DI WEBBER, HARTLEY E BERNHARD

di **Diego Fundarò**

CITTÀ DEL MESSICO - Alla vigilia della 6 ore del Messico, quinta prova del Wec vinta dalla Porsche 919 Hybrid del trio Webber-Hartley-Bernhard, erano due le incognite che si pensava avrebbero caratterizzato la corsa. Una riguardava il raffreddamento: la minore densità dell'aria avrebbe creato difficoltà alle masse radianti ed in caso di alte temperature dell'aria, ad un'altitudine di oltre 2200 metri, l'affidabilità sarebbe diventata punto





AL TRAGUARDO

- Assoluta: 1. Webber-Hartley-Bernhard (Porsche 919 Hybrid);
 2. Fassler-Lotterer (Audi R18);
 3. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050 Hybrid).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

on il brivido



cruciale. La seconda era il traffico in pista: l'auto-dromo Pedro e Ricardo Rodriguez, piuttosto corto con i suoi 4050 metri, presentava punti critici per i doppiaggi delle vetture Granturismo. In particolare, nella nuova sezione che ha preso il posto della storica curva Peraltada, ricavata all'interno delle tribune del vecchio stadio del baseball.

Le qualifiche hanno poi evidenziato un sostanziale equilibrio tra l'Audi - in pole con Di Grassi - Duval-Jarvis - e la Porsche, seconda a soli 42 centesimi con Jani-Lieb-Dumas. Anche le Toyota erano in gioco, non troppo distanti, ad occupare la terza fila dello schieramento. André Lotterer, terzo in griglia dopo aver messo a segno la migliore prestazione assoluta, alla fine delle prove aveva già un'idea chiara di quella che sarebbe stata la corsa: *«Andiamo bene sul passo con le gomme nuove, quando si svuota il serbatoio ed inizia a sentirsi l'usura dei pneumatici dobbiamo alzare il ritmo, le Porsche sembrano avere qualcosa in più. Sarà difficile fare più di due stint con le stesse gomme. Inoltre sembra che arriverà la pioggia verso metà gara: renderà tutto più interessante»*.

Lotterer profeta

E la gara ha poi seguito alla lettera il copione scritto da Lotterer, partito a razzo davanti a Di Grassi e Hartley, mentre Lieb, Buemi e Kobayashi sono rimasti a vista. Al giro 12 Lotterer ha lasciato la posizione a Di Grassi, quindi anche ad Hartley alla 20esima tornata ed alla 25esima è rientrato per sostituire le gomme di destra della sua R18. Con la prima "Full Course Yellow", causata dall'incidente della Br01 di Shaytar, ecco il primo giro di pit stop. Webber si porta al comando approfittando del testacoda della Ligier di Cumming che, fermo in mezzo alla pista costringe Di Grassi ad allargare. Il gentleman canadese si ripete, cercando di resistere al doppiaggio di Conway e si becca una sportellata, mentre la Toyota numero 6 riceve un drive trough. Al giro 64 Nakajima riporta la giapponese numero 5 nel garage per problemi al sistema ibrido. Intanto, Webber e Di Grassi lottano e la sfida continua fino al giro 72, con il brasiliano che torna in testa giusto due tornate prima di pit stop e cambio pilota. La Porsche numero 1 rientra in testa con Bernhard davanti all'Audi di Duval ed alla Porsche di Dumas. Al giro 109 la seconda neutralizzazione causa detriti in pista. Proprio in questa fase, nel tentativo di rientrare ai box, Bernhard ha un'indecisione che lo porta a restare in pista una volta già presa l'entrata della pit lane. Scontato lo stop and go ma Hartley impiega solo 13 giri per riportare in testa a suon di giri veloci la Porsche numero 1.

La pioggia rimescola tutto

Poi arriva la tanto annunciata pioggia ed inizia un'altra gara, con le due Porsche che rientrano per mettere le rain con un giro di anticipo sull'Audi numero 8. Jarvis, al primo stint di gara, rientra con oltre 30" di distacco e spinge al massimo ma finisce con lo sbattere alla curva 4 per un probabile guasto ai freni. Poi, una tamponata di Lapierre danneggia il retrotreno della Porsche di Lieb, che deve sostituire la carrozzeria posteriore. L'asfalto bagnato pare

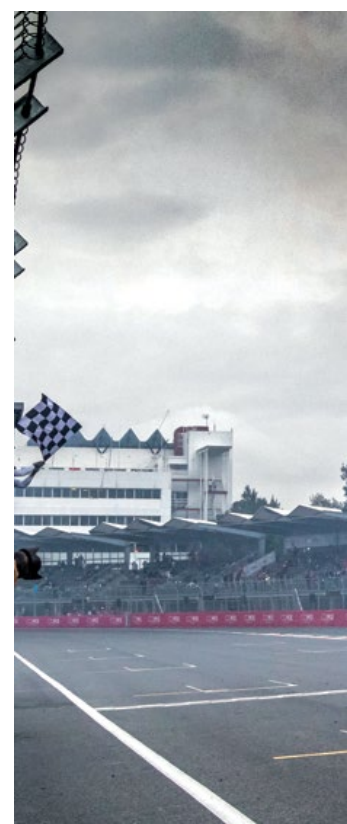


congeniale a Lotterer, risalito in seconda posizione a 2 ore dal termine. Ed al giro 163, con il rientro ai box di Bernhard, il pilota dell'Audi va al comando. Anche Sarrazin guida alla grande, supera Lieb ed è terzo. Poi, al giro 187, Lotterer in frenata avverte un inconveniente: la sua R18 si scompone e tocca le barriere ma riparte. I giochi sembrano fatti e invece, a 5 minuti dalla fine, c'è ancora spazio per il brivido, con Bernhard che arriva lungo e riesce a fermarsi prima delle barriere per poi ripartire verso la vittoria di una corsa tutta d'un fiato. ●



COMBATTENTI MASCHERATI

Sopra, la partenza con la muta delle LmP1. Strani "caschi" per Dumas, Jani e Lieb... Sotto a sinistra, una fase di lotta, con l'Audi numero 7 davanti. Sotto, l'Aston Martin di Stanaway e Turner vince fra le Gt battendo la Ferrari, a destra



Aston Martin incontenibili

VANTAGE AL TOP, CON STANAWAY E TURNER PRIMI DAVANTI A BRUNI E CALADO. MA IL PILOTA ROMANO RECRIMINA PER UN DRIVE THROUGH

Fin dalle prove libere era apparso chiaro che, come spesso succede in Gte-Pro, il vero protagonista della gara sarebbe stato il... Bop, il Balance of Performance, di volta in volta sempre decisivo nell'influenzare le prestazioni delle vetture ed in continua evoluzione. I continui cambiamenti apportati gara dopo gara sono necessari a mantene-

re un livello simile tra le vetture ma complicano il lavoro dei team, che si ritrovano ogni volta a ripartire da capo nel cercare di mantenere costantemente competitive le proprie vetture. In Messico l'Aston Martin Vantage era imprevedibile per tutti: sempre in cima alla lista dei tempi in ogni sessione, forte di una velocità di punta di quasi 10 kmh supe-

riore rispetto a Ferrari, Ford e Porsche, sembrava inavvicinabile ed in effetti è stato così. In qualifica ha monopolizzato la prima fila, con la n°95 di Thiim-Sorensen in pole e la 97 di Stanaway-Turner a 142 centesimi. Ed in gara le Aston hanno costantemente occupato le prime due posizioni, mentre Bruni, nel tentativo di mantenere il contatto, ha più

volte superato il limite della pista ed ha dovuto effettuare anche un drive through. Le prime fasi di gara sono state le più dure per le due Rosse di AF Corse, sopravanzate anche dalla Porsche di Lietz e dalla Ford di Priaulx. Dopo 3 ore e mezza la pioggia è però arrivata in aiuto alle due 488 Gte. Poi, al giro 150, Thiim, in quel momento secondo dietro Turner, è finito contro le barriere. Con tutte le Gt rientrate ai box per mettere le rain, solo le Ferrari sono rimaste fuori con le slick. Una strategia che si rivelerà azzeccata in quanto la pioggia non è caduta in maniera copiosa e l'asfalto ha drenato bene, restando scivoloso ma senza mai arrivare a far accumulare troppa acqua in superficie. Questo ha consentito alle Ferrari di inserirsi tra le due Aston Martin. Dopo 200 giri Turner era al comando con circa 10" su Cala-

do, 3° Sorensen, 4° Rigon. Posizioni che sono rimaste invariate fino all'arrivo, nonostante il tentativo di Bruni di sferrare l'attacco nel finale. Turner però ha sempre controllato agevolmente, forte di una velocità massima superiore che lo ha posto al riparo da qualsiasi rischio. Col senno di poi, se si pensa alla penalità che hanno dovuto scontare, Bruni e Calado avrebbero anche potuto vincere ma viste le premesse il secondo posto è comunque un ottimo bottino.

In Gte-Am, vittoria della Porsche di Long-Al Qubaisi-Heinemeier-Hansson, con l'americano bravo a sfruttare le doti di trazione della Rsr sul fondo bagnato. Seconda la Ferrari F458 di Collard-Aguas-Perrodo, anche loro a lungo con le slick sull'asfalto bagnato, e terza la Porsche Kcmg di Henzler-Reid-Camathias. ●



MENTRE RIGON E BIRD ORA SONO TERZI

E Turner passa in testa

Al termine della quinta prova stagionale è incredibile quanto sia equilibrata la classifica piloti nella Gte-Pro. Grazie alla vittoria messicana è ora Darren Turner a guidare con 86 punti; con Thiim e Sorensen che lo seguono a quota 83 e Rigon e Bird, arrivati in Messico da capoclassifica, ora terzi ad 82. Richie Stanaway segue a quota 80. I piloti Ford, Olivier Pla e Stefan Mucke, hanno un bottino di 72,5 punti, dei quali 50 sono frutto della vittoria colta alla 24 Ore di Le Mans. Gimmi Bruni e James Calado stanno, dopo qualche colpo di sfortuna di troppo, risalendo la classifica ed il secondo posto messicano li ha rilanciati a quota 62. Con ancora 4 gare da disputare e 104 punti disponibili, da qui al Bahrain potrebbero diventare fondamentali anche i quattro punteggi assegnati agli autori delle pole position. Sempre che il famigerato B.o.P non decida di lasciare ulteriormente il segno nell'assegnazione della Coppa Fia per piloti Gt.


**MESSICO
SENZA NUVOLE**

La Ligier LmP2 di Gonzalez (sopra) mentre festeggia la vittoria), Albuquerque e Bruno Senna ha vinto la classe e finito sesta



Per Gonzalez è festa grande

L'IDOLO DI CASA, ARTEFICE DELL'INGRESSO DEL MESSICO NEL WEC, TRIONFA IN LMP2 CON SENNA E ALBUQUERQUE

Anche in LmP2 la corsa è stata in bilico fino all'ultimo giro, con la Ligier dell'idolo locale Ricardo Gonzalez, Felipe Albuquerque e Bruno Senna che taglia il traguardo con soli 1"985 sull'Alpine di Menezes-Lapierre-Richelmi. Il momento cruciale è al 206° dei 230 giri totali, quando l'Oreca G-Drive di Rast rientra ai box con i di-

schio-freno anteriori in fiamme. Il forte pilota tedesco, in prestito da Casa Audi, stava conducendo la gara assieme ai compagni Rusinov e Brundle ma la sostituzione dei dischi li fa retrocedere all'8° posto. In quel momento il pubblico impazzisce perché Gonzalez è davvero un idolo a Città del Messico ed il suo contributo nella rea-

lizzazione della 6 Ore è stato determinante.

Con 35' da far trascorrere, però, la gara non è ancora vinta: Albuquerque deve resistere all'attacco dello scatenato Lapierre, che negli ultimi giri è riuscito a colmare gran parte del distacco che lo separava dal pilota spagnolo. Poi però, l'agognato trionfo per Gonzalez ed i suoi compagni arriva.

Terzo gradino del podio ad un'altra Ligier, quella del team americano Extreme Speed, affidata ad un equipaggio estremo: l'esperto Ryan Dalziel, il velocissimo Felipe Derani ed il gentleman canadese Christopher Cumming, autentica chicane mobile del circuito Rodriguez. ●

IL FRANCESE SODDISFATTO DEL PODIO IN UN WEEK-END DIFFICILE

Sarrazin: Toyota credici!

I tre team principali hanno inviato a Città del Messico il materiale necessario per completare tutto il campionato! Scocche, carrozzerie, motori, ricambi: dalle 40 alle 45 tonnellate di peso ciascuno per Toyota, Audi e Porsche. Per tutte il terzo kit aerodinamico, che aveva debuttato al Nurburgring e verrà mantenuto fino all'epilogo in Bahrain, ed una particolare specifica tipologia di raffreddamento freni e motore sviluppata solo per la trasferta messicana. Audi si è presentata con modifiche a telaio e differenziale, rivelatesi subito efficaci in qualifica. Toyota ha mostrato un grande potenziale anche sul circuito messicano, dove ha confermato la notevole velocità di punta già vista a Spa e Le Mans. Purtroppo al team giapponese non è ancora riuscito di mettere assieme

un week-end perfetto. Già nella prima sessione di libere, Sarrazin ha avuto un violento incidente, con scocca danneggiata e sostituita. Tornata in pista solo venerdì, la TS050 n°6 ha avuto poi noie al cambio nell'ultima sessione di libere. La n° 5 sembrava marciare come un orologio ma si è ritirata per problemi al sistema ibrido dopo solo 1 ora e mezza. A fine gara Sarrazin vedeva il bicchiere mezzo pieno: «Dopo tutto quello che ci è capitato, ritrovarsi a festeggiare sul podio è un grande risultato! Dobbiamo ringraziare i ragazzi del team. Sono molto soddisfatto della prestazione, arrivare alla gara dopo aver completato solo 8 giri in prova non è facile ed ora siamo secondi nella classifica Piloti. Se continuiamo così, prima o poi arriverà anche la nostra giornata!».

NUOVA LIGIER TEST

Il martedì successivo alla 6 Ore messicana, quando questo numero di AS arriva nelle edicole, è previsto il primo shake down della nuova Ligier LmP2 che andrà a rimpiazzare la gloriosa JsP2 capace quest'anno di conquistare le due classiche di durata americane: 24 Ore di Daytona e 12 Ore di Sebring. Il nuovo prototipo, nato nella sede della OAK Racing, nell'atelier ex-Pescarolo al Tecnoparc di Le Mans, muove i primi passi sul circuito di Le Vigeant, a sud di Tours. Olivier Pla è il pilota preposto ai primi collaudi, cui probabilmente si aggiungeranno Pipo Derani, autentico mattatore delle vittorie nelle due classiche Usa, e Julien Canal, pilota del Greaves in Elms. Intenso il programma di test, tra i quali alcuni specifici per verificare la nuova aerodinamica, più filante. Altro aspetto fondamentale sarà porre fine al cronico problema della JsP2, ovvero l'eccessivo consumo delle gomme, punto di forza invece delle Oreca /Alpine.

FORFAIT DAVIDSON

Il britannico della Toyota era presente in Messico ma fuori causa dopo una frattura alle costole patita nei recenti test svolti dalla squadra a Magny Cours. Non è stato precisato a seguito di cosa si è procurato questa frattura e la sua presenza è data per certa ad Austin, prossima prova del Wec. Anche Benoit Treluyer, assente già al Nurburgring, ha dovuto alzare bandiera bianca dopo le libere per i postumi dell'incidente di qualche mese fa in mountain bike.

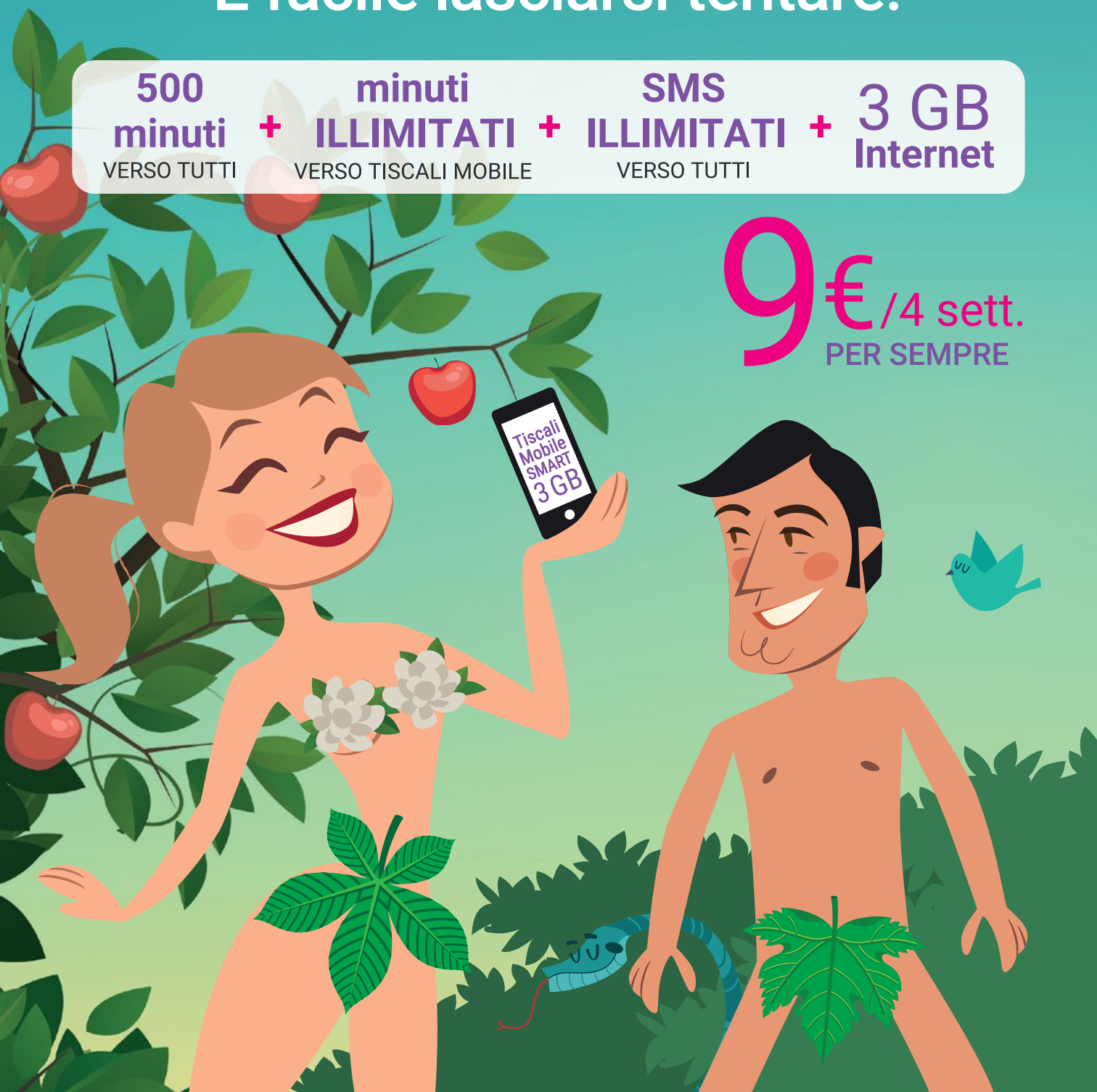
FORZA FIONA

Fiona Miller, Media Manager del Wec, ha forzatamente disertato l'appuntamento messicano a causa di una rara forma di virus manifestatasi al rientro da un periodo di vacanza in Nuova Zelanda, dove risiede il figlio. All'arrivo in Inghilterra, Fiona ha avvertito una forte crisi respiratoria ed è stata immediatamente ricoverata in una struttura specializzata. Ad una settimana dall'inizio della degenza sono giunti i primi segnali di ripresa. In bocca al lupo Fiona!

Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

500 minuti + **minuti ILLIMITATI** + **SMS ILLIMITATI** + **3 GB Internet**
VERSO TUTTI VERSO TISCALI MOBILE VERSO TUTTI

9€ / 4 sett.
PER SEMPRE



tiscali.it | ☎130 | tiscali store

COPERTURA SU RETE TIM

tiscali:

Dixon

per la gloria

SCOTT VINCE DAVANTI A NEWGARDEN MA NELLA SFIDA FINALE DI SONOMA IL TITOLO 2016 SE LO GIOCHERANNO IL LEADER PAGENAUD E POWER. ECCO PERCHÉ

di **Marco Cortesi**

Tutto è pronto per la sfida finale dell'IndyCar 2016. Simon Pagenaud e Will Power saranno gli unici piloti in grado di lottare per il titolo nell'ultimo round della stagione a Sonoma mentre, nonostante un dominio totale ed incontrastato a Watkins Glen, Scott Dixon (insieme ad Helio Castroneves) è stato tagliato fuori dalla battaglia decisiva nell'appuntamento californiano. Il tracciato di New York ha dato a Pagenaud un vantaggio importante: un contatto durante un azzardato attacco da parte di Charlie Kimball ha spedito Power forte nelle barriere. Perfino tanto forte da causare qualche sintomo sospetto assimilabile a quelli di un trauma cranico. L'australiano dovrà essere ri-valutato dai sanitari prima dell'inizio delle ostilità.

Si prospetta comunque, se Power verrà ammesso, un confronto di alto profilo. Alla fine, i 43 punti di vantaggio di Pagenaud ricordano i 47 di Juan Pablo Montoya su Dixon nel 2015: chiaro come le porte siano aperte ad ogni risultato. Tanto più che Power non ha ancora commesso particolari "powerate" e sembra molto più tagliato per il ruolo di cacciatore che per quello di preda. Se c'è una cosa che la corsa al Glen ha poi mostrato è come, quando ci sono i giusti presupposti, un weekend possa prendere una piega totalmente a favore di un pilota. Dixon, oltre che veloce, è stato fortunato nelle caution, e incredibile - come sempre in realtà - nel risparmiare carburante.

Strategia e soste, due temi che anche in California ci si attende essere parecchio incisivi. E per entrambi i contendenti il numero sopra il display, quello che indica il consumo da raggiungere per completare la gara, non è mai stato un grande alleato. Viene da chiedersi poi cosa sarebbe accaduto se Power non avesse saltato la prima corsa a St. Petersburg e Dixon non si fosse trovato KO per motivi tecnici al primo giro ad Elkhart Lake trascinandosi il nervosismo a lungo.

Con i se e con i ma non si farà la storia, ma sicuramente la si può scrivere in futuro, specie se si aspira a diventare l'ago della bilancia. E' il caso di Josef Newgarden che, classificatosi secondo al Glen, vuole mettere finalmente al sicuro il suo futuro con un'affermazione. Aggiungiamo Juan Pablo Montoya e Tony Kanaan, sfortunati negli ultimi appuntamenti e che proprio da Newgarden sentono pressione per il futuro: i conti sono presto fatti.



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Dixon; 2. Newgarden; 3. Castroneves.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

NEWGARDEN CHIUDE AL 2° POSTO

Sopra, Josef Newgarden ha concluso al secondo posto e nel round conclusivo della serie Usa può diventare ago della bilancia

Se Power vicesse, Pagenaud dovrebbe chiudere almeno sesto, e con tanti piloti "affamati" di così grande classe, lo scenario di un clamoroso ribaltone è tutt'altro che inverosimile.

Tante saranno le variabili sui quattro chilometri di saliscendi della Napa Valley, uno dei tracciati più ricchi di temi e sfaccettature della serie. Scenario ideale per il capitolo conclusivo di una stagione spettacolare, giocata tutta alla rincorsa da due piloti molto diversi sia nel modo di guidare, sia nell'approccio psicologico. ●



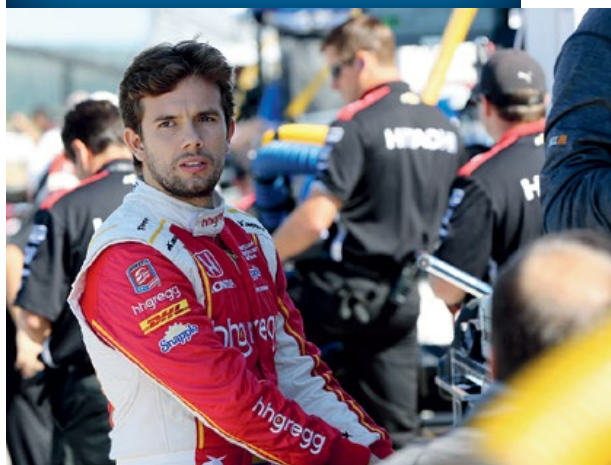
UN TEAM IN PARABOLA DISCENDENTE

Andretti giorni di crisi

Sono tanti i protagonisti che, anche se di fatto tagliati fuori dalla lotta per il titolo, hanno potuto dire la loro nella seconda parte della stagione IndyCar. Purtroppo, nel gruppo ristretto dei protagonisti non sembra far più parte l'Andretti Autosport. Come già accaduto in altre apparizioni, la compagine di Michael Andretti ha pagato dazio in termini prestazionali: dei quattro piloti portati al via a Watkins Glen, solo uno è arrivato in top-10, Carlos Munoz, mentre per tutti gli altri alfieri c'è stata una preoccupante battuta a vuoto, indipendentemente da ogni scelta strategica. Il patron dovrà fare del suo meglio per ribaltare la situazione, partendo dall'individuazione delle cause. E' probabile che l'investimento in termini di tempo e risorse sulla 500 Miglia abbia avuto un grave impatto sul finale, mandando tutta la struttura in crisi di sviluppo. E se è vero che la Indy 500 è di gran lunga la gara più importante dell'anno, i problemi visti di recente sono ben poco consoni ad una struttura di tale calibro. Per ora si guarda "in casa". Marco Andretti, autore di una stagione quasi invisibile, potrebbe essere spostato sotto l'egida di Bryan Herta sulla vettura attualmente in mano ad Alexander Rossi: sarebbe un completo cambio di impostazione tecnica. Mentre anche con Ryan Hunter-Reay bisognerà stare attenti, per evitare di vederlo fuggire...



**SCOTT
OK AL GLEN**
Sopra, Dixon festeggia il successo al Glen. A sinistra Castroneves, giunto terzo. A destra Munoz e sotto contatto tra Montoya e Aleshin



López mannaro!

TRIPLETTA HONDA NELLA OPENING RACE, POI L'ARGENTINO SPADRONEGGIA NELLA MAIN RACE E VA (FORSE) A VINCERE MATEMATICAMENTE IL TITOLO

di **Fulvio Cavicchi**

Si è materializzato in Giappone quello che tutti si aspettavano, cioè la terza vittoria mondiale consecutiva di José María López. L'argentino pareva questa stagione potesse almeno faticare di più delle due passate per raggiungere l'iride, ma la Fia con la sua decisione di cancellare i risultati dei piloti Honda a Marrakech (dove il loro dominio era stato netto) aveva di fatto chiuso la lotta per il titolo già al Nürburgring, cioè nemmeno metà campionato. La nona tappa della stagione al Twin Ring Motegi ha visto Honda e Citroën nettamente superiori alle altre, nonostante fossero entrambe con 80 kg di zavorra a bordo, con le Civic a prendersi tutto il podio nella Opening Race grazie a Norbert Michelisz e Robb Huff, che hanno menato le danze sin dallo spegnimento dei semafori, e Tiago Monteiro che è risalito senza troppi problemi.

Nella Main Race, invece, le C-Elysée partivano dalle prime tre posizioni della griglia, ma mentre López maramaldeggiava, e a due giri dal termine decideva di regalare a Yvan Muller la prima vittoria della stagione, il portoghese della Honda è andato a passare Mehdi Bennani ed a conquistarsi nuovamente il gradino più basso del podio, evitando quindi che la casa francese potesse rispondere alla pari alla tripletta Honda della prima gara.

Nettamente inferiori le altre protagoniste, nonostante avessero decisamente meno zavorra: +50 le Lada, +10 le Chevrolet e nulla per le Volvo. Ed infatti le S60 sono tornate a lottare con le Vesta per il ruolo di terza forza come ad inizio stagione. La Casa svedese ha dovuto rinunciare a Robert Dahlgren (impegnato nel campionato svedese a cercare di conquistare il titolo nazionale) e si è affidata a Néstor Girolami (già visto in due occasioni nel Wtcc con la Honda Civic della Nika nel 2015), che in Giappone ha confermato l'ottima impressione fatta nei test a Termas de Río Hondo dopo la gara.

Ora che la Polestar ha finalmente completato la test car (che diventerà la macchina per il terzo pilota nel 2017), l'equipe svedese sta iniziando a guardarsi attorno per la prossima stagione (quando, come detto dal responsabile Alexander Murdzevski Schedvin, punteranno al podio) e l'argentino potrebbe essere un pilota interessante da schierare. Sempre parlando dell'anno prossimo, continuano ad alimentarsi le voci riguardo le Citroën ex-ufficiali ancora in griglia di partenza, come conferma-



QUASI TRIPLETTA CITROËN

Dopo avere fatto tris in qualifica, non riescono le C-Elysée a ripetersi: Monteiro, in basso a sinistra, ha passato Chilton. Buon debutto per Néstor Girolami, in basso a destra, e difatti la Volvo sta pensando a lui per il 2017



AL TRAGUARDO

Opening Race: 1. Michelisz; 2. Huff; 3. Monteiro. Main Race: 1. Muller; 2. López; 3. Monteiro.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





FESTA DEL TRE
Festeggia José María López il suo terzo titolo mondiale, a sinistra, così come i tre piloti Honda sul podio, a destra in basso, per la tripletta di Gara-1, a destra in alto.



SI ACCORCIA IL CALENDARIO

Thailandia esclusa

Gli eventi del Wtcc 2016 diventeranno solamente 11 visto il praticamente certo annullamento della tappa in Thailandia, penultima della stagione. La spiegazione di Tanaisir Chanvitayaron, direttore del circuito di Buriram: «Lo scorso anno la serie è stata supportata dalla Royal Automobile Association of Thailand (Raata) e per il 2016 ci avevano chiesto di occuparci dei commissari, dei mezzi di sicurezza e delle ambulanze, ma il problema era il pagamento delle tasse alla Fia. Purtroppo Raata sta attualmente incontrando problemi a pagare il budget richiesto per organizzare una tappa di un mondiale. Inoltre la nuova organizzazione della federazione ha creato ulteriori difficoltà a François Ribeiro ed Eurosport, i quali si sono ritrovati senza una persona di riferimento con la quale parlare. In Thailandia ci si sta muovendo molto per portare diverse serie motoristiche, per cui le porte per il Wtcc non sono affatto chiuse in vista dei prossimi anni. Ma non potremmo essere noi a dover sostenere le tasse per organizzare».

La palla passa al Consiglio Mondiale della Fia, che dovrà decidere riguardo la eventuale cancellazione dal calendario nella prossima riunione, prevista questo mese.

to da Yves Matton, gran capo dell'armata francese: «Siamo in contatto con la Sébastien Loeb Racing per proseguire la collaborazione e dargli le nostre auto. Ci sono tanti piloti che vorrebbero guidare la C-Elysée; per quanto ci riguarda continueremo comunque a dare supporto tecnico e informazioni a chi avrà le nostre auto nel Wtcc 2017».

Insomma si ripete quanto fatto dalla Chevrolet, cioè abbandonare dopo tre anni passati a dominare in lungo ed in largo e lasciare le vetture ufficiali in mano a piloti e squadre private. Ed Yvan Muller proprio in quel modo ha vinto il suo quarto titolo, dopo aver corso da ufficiale con le Cruze.

Ma ci si può scommettere che Honda cercherà di non farsi sfuggire l'occasione di passare essa stessa sul trono del comando. ●



MONDIALE

Vw Polo

numeri verità

SIA OGIER CHE LA VOLKSWAGEN NON HANNO MAI FATTO COSÌ POCHE PUNTI
COME QUEST'ANNO. MA TITOLO PILOTI E MARCHE SONO ORMAI A UN PASSO

di [Marco Giordo](#)

foto [Bettiol](#)



rallysprint

Grazie all'annullamento del Rally di Cina che ha riportato a 13 le prove del Mondiale Rally, un numero rimasto sempre costante sin dalla stagione 2010, Sébastien Ogier potrebbe laurearsi campione del mondo già il 2 ottobre in Corsica. Nonostante questa sia stata a livello di risultati la sua stagione meno positiva da quando corre in Volkswagen il pilota transalpino, che ha ora 59 punti di vantaggio su Mikkelsen e 75 su Paddon e Neuville, se riuscisse a chiudere il Tour de Corse con almeno 84 punti di vantaggio sui suoi avversari, sarebbe matematicamente campione del mondo già a Porto Vecchio. La situazione che il nuovo Volkswagen Motorsport Director Sven Smeets ha ereditato il 1° settembre da Jost Capito, è stata dunque sotto l'aspetto dei numeri la meno felice nella recente storia iridata della casa di Wolfsburg cioè dal 2013 (l'anno del ritorno della marca tedesca nel mondiale rally) ad oggi. Smeets, 44 anni belga dal carattere molto riservato, in seno al "Panzer Team" Volkswagen dal 2012 con il ruolo di team manager, dopo un passato analogo in Citroën Sport al fianco di Olivier Quésnel, e sino al 2005 navigatore della grande "meteora" Francois Duval, ha infatti preso in mano le redini di una squadra sempre leader nelle due classifiche iridate piloti e marche, ma non più padrona assoluta del campionato. Se andiamo infatti ad esaminare la situazione di classifica dopo 9 gare delle ultime quattro stagioni, sia Ogier che la Volkswagen non

hanno mai fatto così pochi punti come quest'anno. Sébastien Ogier ha addirittura ben 38 punti in meno rispetto al 2015 (169 contro 207) e lo score più basso ottenuto dal 2013 ad oggi. L'anno scorso il pilota francese si laureò campione del mondo già in Australia dopo 10 gare, nel 2016 dovrà invece con tutta probabilità aspettare la Spagna dopo 11 prove, o addirittura il Galles dopo 12. A priori come già detto potrebbe riuscirci anche in Corsica, ma sono troppe le cose che dovrebbero girare a suo favore per poterci riuscire nell'isola di Napoleone. Stesso discorso per la vittoria del titolo iridato vale anche per la Volkswagen nel mondiale marche. A Wolfsburg si dovrà infatti aspettare quasi sicuramente la gara in Catalogna per poter festeggiare. Facendo un raffronto con la scorsa stagione la Vw ha 44 punti in meno, cioè 256 contro 300, ed anche in questo caso si tratta del punteggio più basso ottenuto dal "Panzer Team" dopo 9 gare dal 2013. La casa tedesca ha 55 punti di vantaggio in classifica sulla Hyundai, e dopo la Corsica dovrebbe averne 75 di vantaggio per proclamarsi campione già nell'Ile de Beauté, un'impresa davvero assai ardua.

I numeri

Ma attenzione, da qui a parlare di "annus horribilis" della Volkswagen ce ne passa. Il dominio assoluto di una volta della Polo Wrc e dei suoi piloti però adesso non c'è più, per due motivi. La grande cre-



DA CAPITO ALL'EX NAVIGA SMEETS

Terminata la trionfale esperienza alla Vw, Jost Capito è già in Formula Uno. Il suo posto è stato preso da Sven Smeets, 44 anni belga, dal 2012 alla Volkswagen ed ex navigatore di Francois Duval nel Mondiale Rally

4 ANNI DI CIFRE

2013 DOPO 9 GARE

Mondiale Piloti

1° Ogier 184 punti, 2. Neuville 109, 3. Latvala 98, 4. Sordo 96, 5. Hirvonen 88, 6. Loeb 68, 7. Ostberg 67, 8. Prokop 49, 9. Novikov 40, 10. Al-Attiyah 30.

Mondiale Costruttori

1° Vw Motorsport 262, 2. Citroën 236, 3. Qatar WRT 129, 4. Qatar MSport 124, 5. Jipocar 51

2014 DOPO 9 GARE

Mondiale Piloti

1° Ogier 187; 2° Latvala 143; 3° Mikkelsen 110; 4° Ostberg 74; 5° Neuville e Hirvonen 73; 7° Evans 57; 8° Meeke 54; 9° Prokop 37; 10° H.Solberg 26.

Mondiale Costruttori

1° Vw Motorsport 305; 2° Citroën Total 138; 3° Hyundai Motorsport 131; 4° Msport 128; 4° Vw Motorsport II 109.

2015 DOPO 9 GARE

Mondiale Piloti

1. Ogier 207; 2. Latvala 114; 3. Mikkelsen 98; 4. Ostberg 90; 5. Neuville 80; 6. Evans 61; 7. Meeke 56; 8. Tanak 54; 9. Sordo 52; 10. Paddon 46.

Mondiale Costruttori

1. Vw Motorsport 300; 2. Hyundai Motorsport 161; 3. Citroën Racing 148; 4. MSport 138; 5. Vw Motorsport II 64; 6. Hyundai II 45; 7. Jipo Car 43; 8. Fuckmatie 9.

2016 DOPO 9 GARE

Mondiale Piloti

1° Ogier 169; 2° Mikkelsen 110; 3° Paddon e Neuville 94; 5° Latvala 89; 6° Sordo 86; 7° Ostberg 78; 8° Tanak 52; 9° Meeke 51; 10° Breen 25.

Mondiale Costruttori

1° Vw Motorsport 256; 2° Hyundai Motorsport 201; 3° MSport 122; 4° Vw Motorsport II 121; 5° Hyundai Motorsport II 96; 6° Dmack Rally Team 64.



Capito grande condottiero

37 VITTORIE SU 48 GARE E TITOLI A RAFFICA PER JOST PASSATO ALLA McLAREN. «VW VUOL ESSER ANCORA PROTAGONISTA»

37vittorie in 48 gare alla guida della Volkswagen: questo l'incredibile palmarès di Jost Capito in quasi quattro stagioni alla guida del team di Wolfsburg nel mondiale rally. Una somma di risultati di tutto rilievo che non sfigura di certo rispetto a quello ottenuto da grandi condottieri di questo sport come Cesare Fiorio e Jean Todt, e nei tempi più recenti Guy Fréquelin e Olivier Quésnel. Capito saluterà tutti mercoledì 7 settembre a Berlino in occasione della festa organizzata dalla Volkswagen per il 50° anniversario della fondazione della sezione Motorsport della casa tedesca. «Lascio la squadra in ottime mani - aveva commentato a Trier l'attuale team manager della McLaren in F.1 - perché questo è un gruppo vincente che si è sempre fatto valere. Anche la prossima stagione la Volkswagen vuole continuare ad essere protagonista, abbiamo infatti iniziato con grande

anticipo i test sulla nuova Polo Wrc Plus che sarà omologata a fine anno. Il prossimo campionato sarà diverso dagli ultimi perché partiremo tutti da zero e pertanto la lotta sarà molto più incerta. Ci saranno altre squadre ufficiali che torneranno come Toyota e Citroën, e di sicuro non mancherà la bagarre, ma la Volkswagen sarà sicuramente lì a giocarsela». Al team manager tedesco mancheranno in F.1 soprattutto le sue escursioni in sella alla Ducati per seguire le prove speciali nelle varie gare del Mondiale. «Un'esperienza davvero bella e interessante - ha ricordato - perché mi ha consentito di seguire da vicino i nostri piloti e di far vedere dal vivo ai nostri tecnici che mi accompagnavano come si comportava la Polo in gara. È stato tutto molto utile anche per aver un approccio diretto con i tifosi, e per capire direttamente da loro cosa pensavano del nostro sport». ●

scita di prestazioni della concorrenza, in particolare della Hyundai ma anche della Citroën, e il tanto criticato regolamento sull'ordine di partenza che ha penalizzato soprattutto i piloti del team teutonico. Se andiamo ad esaminare i risultati, le differenze si notano in primis soprattutto nel computo delle vittorie assolute, 5 su 9 nel 2016 contro le 8 su 9 ottenute nel 2015 (unica sconfitta in Argentina dove Kris Meeke si aggiudicò la gara sulla Citroën), e nel 2014 (quando Thierry Neuville vinse con la Hyundai in Germania). Invece nel 2013 i successi erano stati 6 su 9 per i tre trionfi delle Citroën, due ottenuti da Sébastien Loeb a Montecarlo e in Argentina, e uno da Dani Sordo in Germania. Quest'anno

invece le sconfitte sono state dunque ben quattro, record negativo, e potevano essere addirittura cinque se Ott Tanaak (Ford Fiesta) non avesse luccato in Polonia nella penultima speciale dando il via libera a Andreas Mikkelsen verso la vittoria. Tutte sconfitte ottenute sullo sterrato, complici la maggior competitività della nuova Hyundai i 20 New Generation e

anche della Citroën Ds3, ma soprattutto il regolamento sull'ordine di partenza. E così a vincere in Portogallo e Finlandia è stata la Citroën di Kris Meeke, mentre in Argentina e Sardegna a trionfare sono state le Hyundai di Hayden Paddon e Thierry Neuville. «La verità è che questa è stata una stagione diversa dal solito - ha ricordato Jost Capito a Trier - perché il regolamento in vigore non ha messo in evidenza le reali potenzialità e i reali valori dei piloti e delle vetture. E noi ne sappiamo qualcosa visto quanto ci ha penalizzato la regola dell'ordine di partenza. Sono fiducioso per il futuro che nella prossima stagione le cose a riguardo cambieranno, visto il confronto continuo che tutti i team abbiamo con la Fia. Spesso sono stato l'unico ad alimentare su questo argomento polemiche e a fare delle critiche nei confronti della Fia, questo è il mio caratte-

IL REGOLAMENTO IN VIGORE NON HA MESSO IN EVIDENZA I REALI VALORI DI PILOTI E VETTURE

JOST CAPITO



DEUTSCHLAND UBER ALLES

Mikkelsen in azione sulle speciali del Deutschland Rally che ha chiuso al quarto posto. La gara tedesca è stata l'ultima della gestione Capito

re. Nel motorsport sono sempre i veri valori tecnici in campo che devono trionfare, e non quello che il regolamento ti permette di fare, E avrei fatto lo stesso anche se non fossi stato a capo di questo team. Perché l'esperienza ci insegna che a lungo andare se le regole sono sbagliate la gente si stanca, si disinteressa e non segue più un campionato o una specialità». ●

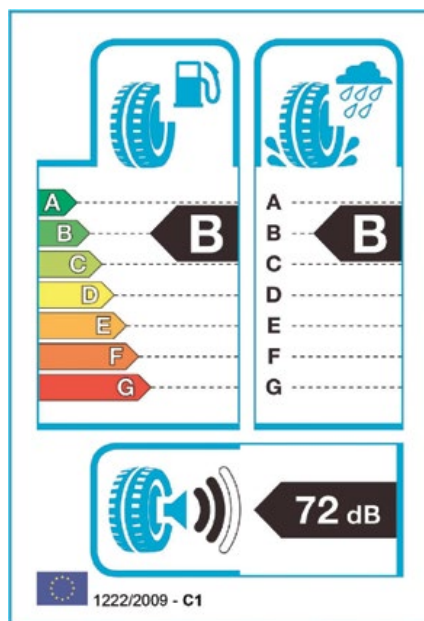




Questione di etichetta

L'Unicusano Lab spiega come leggere la scala sulla rumorosità degli pneumatici voluta dall'Ue

Il rumore prodotto dagli pneumatici è certamente una fonte di notevole importanza nell'inquinamento acustico provocato dal veicolo durante la sua marcia. È stato valutato che in una moderna autovettura che si muove a una velocità costante di 40 km/h, il rumore generato dalle gomme è superiore a quello del motore. Quindi, una corretta scelta, in funzione delle caratteristiche del mezzo e una corretta manutenzione/sostituzione delle gomme possono incidere sensibilmente sulla riduzione delle emissioni acustiche. Ed è proprio su questa tematica che si sofferma l'approfondimento di Unicusano Lab di questa settimana, specificando che gli pneumatici differiscono notevolmente gli uni dagli altri per le loro proprietà di utilizzo. L'etichetta introdotta a livello di Unione europea è obbligatoria anche in Svizzera a partire dal 1° agosto 2014. Essa fornisce informazioni sull'aderenza su fondo bagnato, il rumore e l'efficienza energetica. Si ispira alle etichette dell'energia utilizzata per gli apparecchi elettronici e per le automobili. Il rumore è rappresentato da una, due o tre onde sonore e quantificato in decibel



(dB). Gli pneumatici della categoria più silenziosa sono contrassegnati da un'onda sonora ed emettono 3 dB in meno di quelli con due onde sonore. Se tutti i veicoli a motore fossero equipaggiati con simili pneumatici, il carico fonico diminuirebbe in misura pari a un dimezzamento del traffico. Per maggiori informazioni su pneumatici più silenziosi, più si-

curi e più efficienti dal punto di vista energetico, esiste un elenco che viene aggiornato periodicamente dalle autorità competenti.

Quindi l'informazione che viene riportata su un tagliando si riferisce alla propensione alla riduzione del consumo e all'aderenza sul bagnato; queste prestazioni sono valutate, come molti dispositivi elettronici, con una lettera da A a G, mentre il livello di rumorosità viene riportato in decibel. Senza nulla togliere alla importanza relativa al lato consumi e a quello delle prestazioni - in questo articolo sono trattate solo quelle relative al rumore - oltre alla misura in decibel sulla targhetta identificativa sono riportati anche tre bande: una sola banda nera identifica gli pneumatici a bassissima emissione acustica, tre bande nere quelli ad alta emissione.

Come è noto il rumore viene generato in un punto da un preciso meccanismo e poi trasportato nelle vicinanze del veicolo. Durante il suo trasporto può subire dei fenomeni di amplificazione. I fenomeni di generazione dipendono dalle caratteristiche dei materiali delle gomme, dalla tipologia di interazione che si ha con l'asfalto e dalle sue caratteristiche e infine anche dalla interazione fluidodinamica tra l'aria e la gomma. Queste sorgenti sono fortemente interconnesse tra di loro e a tutt'oggi non è sufficientemente chiaro quanto pesi ogni singolo contributo sopra elencato. Su questi punti sulla propagazione e sulle metodologie di riduzione verterà il prossimo articolo.

Chentre

gara e

L'AOSTANO CONQUISTA UN TRIONFO CHE VALE UNA STAGIONE. MONTANO LE POLEMICHE PER LE FORATURE DI ROSSETTI, RE E MICHELINI

di **Leo Todisco Grande**
foto **Bettiol-Torchio**

DRONERO - «Il mio è stato un ragionamento matematico. I numeri mi tenevano ancora in gioco per il titolo nell'International Rally Cup e io ci ho provato. E comunque ci speravo, anche se le possibilità erano piuttosto ridotte».

Elwis Chentre commenta così, a caldo, la vittoria al Rally Valli Cuneesi che gli dà il trionfo nella serie "alternativa". Unico risultato, favorito dal coefficiente super maggiorato, vincolato al miglior tempo ottenuto nella power stage di Montemале e sommato ad un'altra serie di incastri - primo fra tutti un po' di sfortuna per Rossetti - che poteva consegnargli, come poi è stato, titolo e premio di 30mila euro. Per il pilota aostano, affiancato da Fulvio Florean, si tratta del ritorno ad un titolo importante dopo l'ultimo conquistato nel Trofeo Asfalto 2009 e quello nella Coppa Italia 2013. Nell'Irc 2016 Chentre ha utilizzato la Ford Fiesta Wrc del team A-Style che ha marciato senza problemi, senza dimenticare che i primi punti, al Rally Taro, li aveva raggranellati con la Mini Countryman Wrc, recuperata all'ultimo tuffo, dopo aver danneggiato la Fiesta Wrc allo shakedown.

Al Valli Cuneesi, in una gara carica di tensione sportiva, che a tratti è sconfinata in momenti complicati, Chentre ha avuto il merito di andare forte e di non sbagliare nulla. Avversario di rango è stato il giovane Alessandro Re, a lungo in testa con la Citroën Ds3 Wrc D-Max e Giacomo Ciucci. Una foratura, definita "anomala" dal pilota, per una "toccata" su una pietra in traiettoria, ad una speciale dalla fine, lo attardava irrimediabilmente e faceva sfumare anche il titolo Irc, fino a quel momento concretamente nelle sue mani. Fortissima la delusione per Alessandro Re, che lo induceva al ritiro dalla gara, seguito in questo, con un gesto d'impeto, da suo padre



Felice, altrettanto sconfortato, che gettava, senza pensarci, un terzo posto assoluto meritato sul campo.

Bravi anche Gino e Pinzano

Un finale di stagione Irc incandescente, dunque, che aveva già avuto un inizio da brivido, al Valli Cuneesi, con quanto accaduto a Luca Rossetti. Il dominatore dei primi due appuntamenti dell'Irc con la Skoda Fabia R5 Dp Autosport ed Eleonora Mori, aveva il compito di controllare la concorrenza per portare a casa il titolo, grazie ad un vantaggio di punti consistente. La sua gara è diventata improvvisamente complicata per una doppia foratura nella seconda speciale - "Montoso" - in notturna, costata quasi quattro minuti e della quale parliamo a parte. Doppia foratura in cui incappava anche Rudy Michelini, altro possibile aspirante al titolo, che decideva di ritirarsi. Proseguiva invece Rossetti, con il solito passo ultraveloce che non gli consentiva però di recuperare il troppo tempo perso. Alla fine il titolo Irc sfumava per soli

tre punti, con il rimpianto di non avere vinto la power stage, persa per soli 2"1, che sarebbe bastata per superare Chentre...

Il podio racconta così della gara concreta e veloce di due piloti piemontesi: Alessandro Gino, affiancato da Marco Ravera, che conclude secondo, con un pizzico di fortuna ma anche con un passo in miglioramento con la Ford Fiesta Wrc Tamauto; ed il biellese Corrado Pinzano, con Roberta Passone, che raccoglie il terzo posto assoluto ed il primo tra le R5 con la Peugeot 208 della PA Racing. Brilla infine la prestazione di Giuseppe Freguglia, con Marco Vozzo, che con un quarto posto artigiano con intelligenza con la Ford Fiesta R5 Errefe conquista il terzo gradino del podio finale nell'Irc, secondo in R5. Il Valli Cuneesi, selettivo come sempre, consegna agli archivi il sesto posto assoluto di un Michele Rovatti, con a fianco la sua Valentina Catone, che non finisce di stupire, anche con la Renault Clio R3C, con la quale si è piazzato anche quinto assoluto nella serie Irc. ●



AL TRAGUARDO

- Assoluta: 1. Chentre-Florea (Ford Fiesta Wrc);
2. Gino-Ravera (Ford Fiesta Wrc);
3. Pinzano-Passone (Peugeot 208 R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



CAMPIONATO PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

L'aostano Chentre (foto grande in azione e piccola nell'abitacolo della Fiesta Wrc) ha battuto i piemontesi Gino, sotto, e Pinzano, a fianco

RONZANO VINCE

Il Rally Pietra di Bagnolo, nazionale valido per la Coppa Italia 1. Zona che si è disputato in coda al Valli Cuneesi, è stato vinto da Loris Ronzano e Gabriele Nebiolo su Peugeot 207 S2000. L'affiatato equipaggio astigiano ha regolato con pochi patemi Chiomio e Sesia (Abarth Grande Punto) ed il locale Cristian Morina, con Fraschia.

SOSELLA KO

Un problema familiare dell'ultima ora ha impedito a Manuel Sossella di prendere il via al Rally Valli Cuneesi, dove era iscritto con la Ford Fiesta Wrc della Tamauto.

FONTANA NO

Il danno alla Hyundai i20 Wrc riportato nell'uscita di strada al Rally del Casentino si è rivelato piuttosto consistente. Così, Corrado Fontana ha preferito dare forfait al Valli Cuneesi per preparare al meglio la gara di casa, il Rally di Como che chiuderà il CiWrc. A quel punto anche papà Luigi lo ha imitato, rinunciando pure lui alla trasferta conclusiva dell'Irc.

BRAZZOLI

Enrico Brazzoli ha preso il via al Valli Cuneesi per testare le gomme D Mack sull'asfalto in vista dell'impegno nel Rally di Corsica mondiale con la Peugeot 208 R2B con la quale sta partecipando al Wrc3.

titolo



Controllate le gomme forate

UN TECNICO DELLA PIRELLI HA POTUTO VISIONARE LE COPERTURE E HA QUALCHE DUBBIO SU QUELLA CHE HA FERMATO MICHELINI

È stata l'accurata analisi svolta da Terenzio Testoni, responsabile tecnico della Pirelli, con un report indirizzato al collegio dei commissari sportivi, a chiarire dubbi e illusioni sulle forature di Luca Rossetti, che aveva comunque concluso la piepse "Montoso" dopo aver sostituito una

ruota, e Rudy Michellini, rimasto invece fermo lungo la speciale. Per Rossetti era esclusa la causa "chiodi" nella foratura della gomma posteriore destra della Skoda Fabia R5, mentre per l'anteriore destra, detallonata in seguito alla foratura e non recuperata, l'analisi non era stata possibile. La Ford

Fiesta di Rudy Michellini, invece, presentava due fori sull'anteriore destra, con causa un "oggetto perforante", e segni di corpi esterni sia sulla anteriore che sulla posteriore destra. L'assenza materiale di chiodi impediva però di certificare la causa con certezza. Da qui la decisione dei commissa-

ri sportivi del non luogo a procedere per eventuali decisioni a favore dei danneggiati. Resta la tempestività con la quale Lorian Norcini, coordinatore Irc, non appena avuta notizia di presunte forature da chiodi ha chiesto d'intervenire a Terenzio Testoni, che ha subito raggiunto Dronero e ha coinvolto commissari tecnici e sportivi, che hanno provveduto a recuperare e sigillare le coperture incriminate con l'intento di chiarire l'accaduto e, ove possibile, limitare i danni di classifica per i piloti, eventualmente penalizzati da gesti inqualificabili. ●

SESTO ASSOLUTO!

Michele Rovatti, sotto, in Piemonte ha chiuso addirittura sesto assoluto con la Clio R3C. In basso, la Twingo R2B e la Clio N3 protagoniste nell'Irc



Granducato di **Toscana**

ROVATTI, BENVENUTI E STRAFFI FANNO INCETTA DI TITOLI MONOMARCA NELLE CLASSIFICHE DELLA RENAULT RISERVATE A CLIO E TWINGO

Il rally Valli Cuneesi ha scritto la parola fine anche sugli animati Trofei Renault che si sono articolati all'interno dell'International Rally Cup. Ancora una volta i monomarca della Casa della losanga hanno dato vita a vere e proprie gare nella gara, con lotte che hanno proiettato spesso le Renault nelle posizioni nobili della classifica assoluta. Con il fatto curioso che i vincitori delle tre graduatorie provengono tutti dalla Toscana.

Clio R3C Irc

Ancora un prestazione d'alto livello per il toscano di Santa Croce sull'Arno Michele Rovatti, che ha conquistato il Trofeo con la seconda vittoria stagionale di categoria e un brillante sesto assoluto al Valli Cuneesi. Risultato che ha sommato al secondo posto ottenuto al Casentino con la Clio R3 della Dpd Group e Valentina Catone alle note. Il comasco Marco Asnagli è stato avversario ostico fino al distacco di una ruota, con conseguente uscita di strada, sulla speciale numero 6, il che ha permesso a Omar Bergo e Gianluca Tosi di scavalcarlo sia

in gara che nella classifica finale del Trofeo.

Twingo R2B

Il pistoiese Alessio Beneventi, con Jasmine Manfredi e la Twingo del team Katori, centra l'affermazione che gli ha consegnato anche il primato finale nel Trofeo Twingo. Assente Massimo Cesa, vincitore al Casentino, il comasco Matteo Andreoli è riuscito a spuntarla sul genovese David Ciocca, sia al Valli Cuneesi che nella classifica finale.

Corri con Clio

Aggiudicandosi la classifica tra le Clio Rs, il giovane pisano Mirco Straffi, con la vettura Dpd Group e Jari Cavaciocchi alle note, ha vinto il "Corri con Clio", titolo che gli era sfuggito sul filo di lana nel 2015. Alle sue spalle al Valli Cuneesi la new entry Michele Spagnoli, mentre la classifica finale del Trofeo vede secondo il bresciano Stefano Marangon, ritiratosi al Valli Cuneesi, e al terzo Leonardo Magonara, neppure partito per una uscita di strada nello shakedown. ●



40 VOLTE MAREMMA

Il Trofeo Maremma (22-23 ottobre), si appresta a raggiungere il traguardo delle quaranta edizioni. La gara prevede nove prove, con le classiche Gavorrano, Tatti e Montieri e la speciale-spettacolo a Follonica. Gara aperta anche alle storiche.

POLLARA FESTEGGIA

Con i punti conquistati in Friuli e grazie all'assenza dei diretti rivali nel Trofeo, Marco Pollara e Giuseppe Princiottio si sono aggiudicati matematicamente la Michelin Rally Cup. Ora l'equipaggio siciliano è pronto per la sfida finale del Tricolore Junior, serie in cui occupa la seconda posizione, alle spalle di Giuseppe Testa.

BONATO MONT BLANC

Yoann Bonato ha portato per la prima volta la Skoda Fabia R5 in una gara di campionato francese, il Rally Mont Blanc.

SOLUZIONE 25%

A partire dal 2017 la regola del rapporto del 25% tra i chilometri di prove speciali ed i trasferimenti nelle gare iridate sarà abolita, permettendo agli organizzatori di avere un percorso meno vincolato. Nella stagione in corso, infatti, più di un organizzatore s'era lamentato perché erano state concesse pochissime deroghe a riguardo.

CAMBIAMENTI IRIDATI

Il Deutschland non è l'unico rally iridato che sta pensando di cambiare la sede del parco assistenza. Anche il Rally di Svezia, infatti, potrebbe introdurre modifiche e spostare il service park dalla zona dell'aeroporto di Hagfors a quella dell'aeroporto di Torsby.

SFIDE BRITANNICHE

Mark Higgins (D Mack team Fiesta R5) e Craig Breen (Citroën Ds3 R5) si sfideranno nella prova finale del campionato britannico, il Manx Rally in programma sull'isola di Man. Higgins fa anche lo stuntman e recentemente ha preso parte a riprese in notturna al Vaticano con l'Aston Martin DB10 di James Bond!



CON MEEKE E BREEN SU ALCUNE SPECIALI DEL SANREMO

Citroën test in Liguria

Il team Citroën ha effettuato una sessione di test di quattro giorni in Liguria, la seconda su asfalto per la Wrc Plus francese che esordirà nel 2017. Per la prima giornata il team ha usato il tratto di strada che da San Bernardo di Conio va verso il bosco di Rezzo; nella seconda quello che congiunge San Bernardo di Conio al Colle San Bartolomeo. Per gli ultimi due giorni gli uomini Citroën si sono spostati nella zona di Aquila d'Arroschia, sempre in provincia di Imperia. Kris Meeke si è alternato alla guida della Wrc Plus 2017 e della attuale Ds3 Wrc, svolgendo dunque test comparativi. Il meteo variabile ha permesso di raccogliere dati con asfalto asciutto, umido e bagnato. Nell'ultima giornata Meeke ha lasciato il volante a Craig Breen. Durante la sessione di sviluppo la Wrc Plus francese, battezzata per l'occasione "# Test 6" (foto in alto), ha svolto circa 1000 chilometri in totale.

E LA SARDEGNA È PRONTA A SUPPORTARE LA SUA MANIFESTAZIONE

Italia iridata per altri due anni

L'Italia è stata inserita nel Mondiale per 2017 e 2018 e la Sardegna ha presentato una congrua offerta finanziaria all'Acì da parte di Regione e 18 comuni. L'offerta è stata presentata durante il Gp d'Italia a Monza

dal sindaco di Alghero, Mario Bruno. L'Acì però era impegnata col rinnovo del contratto per il Gp d'Italia e ogni decisione verrà presa nei prossimi giorni. La Sardegna resta comunque in pole per la conferma.

RESTA IL DUBBIO SULLA CINA DOPO LO STOP DI QUEST'ANNO

Mondiale a 13 o 14?

Mercoledì scorso a Ginevra è stata discussa dalla Wrc Commission la bozza del calendario iridato 2017 che dovrà essere ratificata nel Consiglio Mondiale il 28 settembre a Parigi. Sono state confermate le prime tre prove: Montecarlo (18-22 gennaio), Svezia (9-12 febbraio) e Messico (inizio marzo). Per il resto, Fia e Wrc Promoter continuano ad avere idee diverse sul numero delle gare da inserire, con i federali che vogliono 13 prove, mentre Wrc Promoter insiste per averne 14 e vuole la Cina nel 2017 nonostante la prova sia stata annullata quest'anno all'ultimo. Si parla molto di una possibile anticipazione del Tour de Corse ad aprile, mentre l'ultima prova sarà ancora l'Australia che dal 2018 s'alternerà con la Nuova Zelanda. Tutto tace sull'uscita della Polonia ma resta forte la candidatura della Grecia che ha proposto una gara con sede a Lamia, a nord-est di Atene.

CON UNA PEUGEOT 306 MAXI

Panizzi debutta al Rallylegend

Gilles Panizzi, uno degli asfaltisti più forti nel Mondiale nei primi anni 2000, sarà in gara al Rallylegend con una Peugeot 306 Maxi. Nel frattempo, interessanti premi sono stati istituiti per gli iscritti con la Vw Golf Gti, per festeggiare i suoi 40 anni da corsa. Celebrazioni poi per l'Alitalia e la Fiat 131 Abarth e per ricordare "Pucci" Grossi, da poco scomparso.

A ROMA E VERONA CON L'ART

Panzani cambia ancora squadra

Luca Panzani, attuale leader del Trofeo Renault Clio Top e secondo nel Tricolore Produzione, si è accordato con il team Art Motorsport di Luca Artino per le ultime due gare della stagione. A Roma ed a Verona, dunque, Panzani correrà con il team di Lamporecchio.

LIRIDATO PER IL TUSCAN REWIND

Biasion ricorda a Montalcino

Ci sarà nientemeno che Miki Biasion, giovedì 8 a Montalcino, in occasione della giornata di test aperta a vetture storiche e moderne in vista del Tuscan Rewind in programma dal 25 al 27 novembre. La presenza del due volte campione del mondo non è tuttavia legata a questo test ma alla presentazione del Tuscan Rewind, che si svolgerà a fine giornata presso il Castello di Banfi a Montalcino, dalle 17.30. In quell'occasione, infatti, Biasion (sotto) ripercorrerà alcuni dei magici momenti che hanno visto il passaggio del Rally di Sanremo iridato sulle prove speciali della zona. Che a novembre saranno nuovamente protagoniste con il Tuscan Rewind, la cui organizzazione è passata alla Prosevent di Gabriele Casadei.





INARRESTABILE COLCIAGO

La Honda Civic nelle mani di Roberto Colciago, in alto, continua a dominare e nè Viberti, sotto, nè Cappellari, in basso, riescono a fermarla. Le Giulietta di Bacci, a destra, e Mosca, a destra in alto, hanno animato la classifica Tct

Honda per niente anomala

ANCORA DOPPIETTA PER ROBERTO COLCIAGO E LA CIVIC DELLA JAS NELL'ITALIANO TURISMO, CHE ORA HANNO PIÙ DI DUE GARE DI VANTAGGIO

di Fiammetta La Guidara

CAMPAGNANO - Roberto Colciago è sempre più il dominatore del Campionato Italiano Turismo: nel quinto appuntamento della stagione, sul circuito romano di Vallelunga, il pilota di Saronno e la sua Honda Civic Tcr hanno conquistato la pole position per entrambe le manche e una splendida doppietta sul suo primo rivale, Alberto Viberti, su Seat Leon. Questa volta, però, i distacchi sono stati più contenuti: quello che per Viberti deve essere un vero e proprio incubo - la Honda di Colciago - a Vallelunga è apparsa meno imprevedibile che in altre occasioni. Tanto che in gara-1 Viberti si è tolto persino il lusso di sorpassarla, salvo poi subire poco dopo il contro-sorpasse del tre volte campione italiano. Ma intanto il giovane alliere del Brc Racing Team prende le misure e dà prova di forza dalle quali trarre incoraggiamento per le prossime tappe: quelle di Imola e di Monza.

«Mi stavo intraversando al curvone, per quello Viberti mi ha passato», dirà Colciago alla fine di ga-

ra-1. «È stata una gara frastagliata con due safety car, ma una vittoria è sempre una vittoria».

La prima neutralizzazione è avvenuta per l'uscita di Matteo Leone, con la Giulietta, che si è seriamente danneggiata lasciando incolume il pilota; la seconda è avvenuta per il contatto fra Pelatti e Jimmy Ghione, che ha causato lo stop dell'incolpevole showman della tv.

In gara-2 il vantaggio di Colciago su Viberti è di soli 480 millesimi. «Avevamo gomme diverse, io non avevo messo su quelle nuove», spiega il pilota della Honda Jas. «Se ci fosse stato qualche giro in più non so come sarebbe finita».

In un podio fotocopia per le due manche, sul terzo gradino sale il pilota privato Daniele Cappellari, che coglie il miglior risultato stagionale con la Seat Leon Tcr Dsg della Crc. Dopo aver mancato l'appuntamento con la bandiera a scacchi in gara-1, Jimmy Ghione si piazza buon quarto nella seconda frazione, precedendo Andrea Bacci, al debutto nella nuova categoria Tct, che

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Colciago; 2. Viberti; 3. Cappellari. Gara-2: 1. Colciago; 2. Viberti; 3. Cappellari.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





Tct Nasce la nuova classe

IN PISTA DUE INEDITE GIULIETTA QV, NATE DA PROGETTI DIVERSI. ECCO COM'È ANDATA LA LORO GARA E QUALI SONO LE PROSPETTIVE FUTURE

A Vallelunga la serie tricolore ha visto due inedite Alfa Romeo Giulietta QV sfornate dalla Bacci Romano e dalla Autofficina Rally per la Tct, la classe di nuova introduzione regolamentare ispirata al Tcr. Al volante, rispettivamente, Andrea Bacci e Andrea Mosca. La progettazione e lo sviluppo della vettura ha contato sulla partnership tecnica con Meccanica42, una spin off riconosciuta dall'Università di Firenze e nata dalla collaborazione tra il dipartimento di Ingegneria Industriale e la Danisi Engineering, l'azienda piemontese di Nichelino che tra l'altro ha dato vita alla Kia Rio WRX per il Fia World Rallycross ed alla New Stratos, reinterpretazione moderna della Lancia dei rally negli anni '70 voluta in esemplare unico da un collezionista tedesco. «Siamo felici di aver schierato in pista le nostre vetture - ha detto Andrea Bacci - anche per concretizza-

re questa partnership instaurata con Meccanica 42 e l'Università di Firenze. Il progetto è stato condiviso con loro fin dall'inizio e credo che sia emozionante e produttivo per la loro formazione poter analizzare la vera competizione. Il motore è stato sviluppato in collaborazione con Autotecnica, il cambio è naturalmente Bacci ed è sequenziale meccanico, con comando alla leva. L'elettronica è Magneti Marelli e gli ammortizzatori sono Ohlins forniti da Andreani. Come potenza siamo intorno ai 300 cavalli: ancora non siamo al livello delle Tcr», conclude Bacci.

L'altra Giulietta al via è stata quella preparata da Leone Motorsport. Rispetto alla serie è equipaggiata con roll-bar imbullonato, centralina elettronica, ammortizzatori e molle diversi, scarico sportivo, modifiche all'impianto frenante e cerchi da competizione. ●

IN TCS LOTTA ISPANICA

La prima gara è stata appannaggio della Leon di Alberto Bassi, a destra in alto, mentre la seconda l'ha conquistata l'Ibiza di Davide Pigozzi, a destra in basso



punta a costituire una "via di mezzo" fra il Tcr e la Tcs, aprendo la porta ai preparatori. Cinque titoli nel turismo e uno nella salita, Bacci aveva appeso il casco al chiodo tre anni fa. Ma adesso è tornato, con una Giulietta QV realizzata dall'azienda di famiglia Bacci Romano.

Nella classe Tcs, assente Peter Wyhinny, vittoria in gara-1 per il leader della generale Alberto Bassi, sulla SEAT Leon ST della Scuderia del Girasole, davanti al compagno di squadra Emiliano Perucca Orfei e a Davide Pigozzi su Ibiza, che ha conquistato il successo in gara-2 davanti a Perucca Orfei, Bassi e Pelatti, tutti e tre rallentati da un dechappamento dello pneumatico anteriore sinistro. ●

Baldan fa bello e cattivo tempo

IL LEADER DEL CAMPIONATO FA POLE POSITION E DOPPIA VITTORIA E VOLA A 45 PUNTI DI VANTAGGIO SUL CAMPIONE IN CARICA JONATHAN GIACON

di **Fiammetta La Guidara** - foto **Rigato**

CAMPAGNANO - Sotto un sole africano, le Leon sono tornate a ruggire e lo ha fatto anche il leader della classifica generale, Nicola Baldan, che ha messo a segno una splendida doppietta, ipotecando il titolo al quale ha dichiarato di puntare fin dall'inizio della stagione.

Per iniziare il weekend nel migliore dei modi, Baldan sigla la pole position, fermando il cronometro sul tempo di 1'43"579, appena 60 millesimi più veloce del miglior giro del suo principale avversario: Jonathan Giacon, il campione in carica e primo inseguitore in classifica. A mettersi finalmente in luce sul tracciato di casa è la romana Carlotta Fedeli, che stampa il terzo tempo in qualifica davanti a Raffaele Gurrieri, e acciuffa così la seconda fila al via.

In gara1 la partenza vede Baldan e Giacon fianco a fianco, e al via - che avviene da fermi - i due non si risparmiano le schermaglie e un corpo a corpo deciso, ma sempre nei limiti della correttezza. Alle loro spalle si piazza subito Gurrieri, che riesce a precedere Carlotta Fedeli, mentre Andrea Argenti, scattato dalla quinta casella in griglia, è protagonista di un contatto al primo giro che lo porta a ripartire dalla penultima posizione. Inizia così una rimonta decisa per il pilota del team South Italy RT, che a suon di sorpassi riuscirà a transitare al traguardo in quarta posizione.

Nicola Baldan fa danzare senza esitazioni la Leon del Team Pit Lane Competizioni fra i cordoli infuocati di Vallelunga. Il pilota veneto si rende imprevedibile, sigla anche il giro veloce della gara, in 1'44"170, e al termine dei 28 minuti di gara accumula un vantaggio di 8'8 su Jonathan Giacon. Il campione in carica è costretto ad arrendersi alla superiorità del rivale e piazza la Leon del Team Tecnodom in seconda posizione. Baldan gira con un ritmo così elevato da infliggere quasi 21 secondi al terzo classificato, Gurrieri. Perde gradualmente terreno Carlotta Fedeli, che si piazza in quinta posizione alle spalle di Argenti. Soltanto undicesimo Alberto Vescovi: terzo in campionato, e leader della classifica Gentlemen, è stato costretto a rientrare ai box per sostituire gli pneumatici dopo averli "spiattezzati" in una frenata troppo decisa.

Nella seconda frazione di gara, la griglia di partenza prevede l'inversione delle prime otto posizioni

in qualifica. A prendere il via dalla prima fila sono quindi Kevin Giacon, fratello minore di Jonathan e Alberto Biraghi, mentre l'autore del miglior crono in qualifica, Nicola Baldan, scatta dalla quarta fila, affiancato da Jonathan Giacon.

Kevin Giacon sulle prime approfitta della posizione di vantaggio, ma poi cede il comando ad Alberto Vescovi e viene sorpassato velocemente anche dal fratello Jonathan e da Gurrieri. Nel corso del quarto passaggio, il "fattaccio": Jonathan Giacon

e Vescovi entrano in contatto mentre lottano per la prima posizione. Vescovi rimane nella ghiaia e Giacon riparte, ma verrà penalizzato con un drive through per la manovra. Intanto risale velocemente Nicola Baldan che al quarto passaggio è già al comando e ci rimarrà

fino alla bandiera a scacchi, accumulando un vantaggio di oltre dieci secondi su Carlotta Fedeli, seconda davanti a Gurrieri. Per la pilota romana, alla prima stagione completa nella SEAT Leon Cup, si tratta del miglior piazzamento dopo la terza posizione conquistata ad Adria. Al via anche un'altra pilota-donna: Marika Diana, costretta al ritiro per noie tecniche. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Baldan; 2. Giacon J.; 3. Gurrieri. Gara-2: 1. Baldan; 2. Fedeli; 3. Gurrieri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

BALDAN SENZA LIMITI

Non si riesce a fermare il veneto leader del campionato, in alto. Non ci riescono i fratelli Giacon, in basso il campione Jonathan, non ci riesce Carlotta Fedeli, in basso a destra





Nicola, «ritrovato l'assetto perduto»

IL DOMINATORE (ANCHE) DI VALLELUNGA RESISTE AL CALDO GESTENDO LA MACCHINA E PENSA ALLA TAPPA IN AUSTRIA

«È stato un weekend ottimo, perché abbiamo allungato in campionato e abbiamo ritrovato l'assetto perfetto che avevamo un po' perso al Mugello: il distacco che ho dato agli avversari lo dimostra e questo ci fa ben sperare per il futuro», commenta Nicola Baldan, che ora conduce la classifica con un vantaggio di 45 punti su Giacón. «Il caldo era allucinante, soprattutto in gara2: lo ha patito anche la macchina, con pneumatici e freni che andavano più facilmente in crisi. La differenza credo di averla fatta anche nel gestire bene la vettura senza forzare».

Avere tanto vantaggio richiede, paradossalmente, una concentrazione migliore. «In gara2 quando sono passato in testa mancavano 17 minuti alla fine. Mi sono detto: 'E adesso? Devi comunque continuare a spingere'. Se vai troppo piano è più facile sbagliare, devi continuare a correre almeno al 70%-80%, ma sembra che la gara non finisca mai».

Il prossimo round con la SEAT Leon Cup sarà il 24 e 25 settembre a Imola, ma Baldan tornerà in pista già il prossimo weekend. «Saremo al Red Bull Ring alla gara dell'Eurocup: vogliamo provare a prenderci la rivincita sui 'nostri amici' dell'europeo, che al Mugello andavano un po' più forte di noi», dice Baldan. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Torelli; 2. Ferri; 3. Selmo.
Gara-2: 1. Torelli; 2. Selmo; 3. Ferri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Torelli senza limiti

IL REGGIANO CONQUISTA UNA DOPPIETTA CHE LO RENDE SEMPRE PIÙ SOLITARIO IN CIMA ALLA CLASSIFICA

di **Fiammetta La Guidara**
foto **Rigato**

CAMPAGNANO - Sul circuito romano è iniziata la seconda parte della stagione per la SEAT Ibiza Cup: è andato in scena, infatti, il quarto dei sei round in programma. Dopo Adria, Misano e il Mugello cambia il palcoscenico, ma non la musica: a suonare sono i "soliti noti", capitanati da Gabriele Torelli, che è arrivato a Vallelunga da leader e riparte con una posizione di vantaggio ancora più salda dopo aver siglato la prima doppietta stagionale. Protagonista anche Roberto Ferri: il portacolori della BD Racing, vincitore del titolo due anni fa, ha primeggiato nelle qualifiche fermando il cronometro 49 millesimi prima di Torelli. A soli 5 decimi da Ferri ad aprire la seconda fila c'è Gabriele Volpato, che per questa gara ha come coequipier Andrea Amici, pilota del Gt che quest'anno si cimenta nel Lamborghini Super Trofeo Asia.

Al via di gara-1 è Gabriele Volpato a scattare velocemente davanti al poleman Ferri, bravo a mantenere la seconda posizione davanti a Gabriele Torelli. Alle loro spalle si piazza Alessandra Brena: la

TORELLI SENZA RIVALI

Ci hanno provato Roberto Ferri, autore della pole position, e William Selmo nelle due gare di Vallelunga, ma Gabriele Torelli, in alto, non si è lasciato fermare

giovane pilota bergamasca aveva il settimo tempo in qualifica, ma al primo passaggio è già in quarta posizione, davanti a Paolo Palanti. I tempi su giro dei piloti nelle prime posizioni sono molto simili e ne deriva una gara vivace, come del resto è tradizione fra le "piccole" della Casa di Martorell. Al decimo passaggio l'inossidabile Roberto Ferri si porta al comando, sorpendendo Volpato, con Alessandra Brena in terza posizione. Quando apre la finestra della pitlane per la sosta obbligatoria e l'eventuale cambio pilota, le posizioni si rimescolano e al rientro in pista di tutti è Gabriele Torelli a trovarsi al comando, davanti a Ferri e Selmo. Intanto Alessandra Brena ha ceduto il volante al coequipier Colleoni, pilota gentleman che inizia a perdere posizioni fino all'undicesima piazza. Altro cambiamento in classifica arriva dall'uscita della vettura di Volpato, rientrato ai box per un problema elettronico. Uno "zero" pesante in ottica campionato.

Alla fine Torelli taglierà il traguardo in solitaria, con 6"5 secondi di vantaggio su Ferri, primo dei gentlemen, e 14"2 su Selmo. Quarta posizione per l'equipaggio Palanti-Gulizia davanti a Sandro Pelatti che completa la top five. La squadra di Jimmy Ghione e Michele Faccin si è piazzata in ottava posizione. «È stata una gara lunga e difficile e faceva molto caldo - dirà Torelli - Nel giro dopo l'arrivo, poi, non ho visto i commissari sventolare le bandiere, e non ero sicuro che la gara fosse finita, così ho continuato a tirare finché ho visto Ferri che aveva rallentato!».

In gara-2 con la griglia di partenza che inverte le prime otto posizioni all'arrivo di gara-1, in pole è partito l'equipaggio di Jimmy Ghione: il coequipier Faccin al volante per lo start è partito in testa ma alla fine del primo giro era quarto, con il rookie Matteo Greco in testa davanti ad Alberto Rodio e Giuseppe Gulizia. E proprio quest'ultimo è stato pro-



Ghione viaggia da Leon ad Ibiza

L'INVIATO DI STRISCIA LA NOTIZIA SI TROVA PERFETTAMENTE A SUO AGIO NEI CAMPIONATI SEAT ITALIA. «STRUTTURA DA F1»



«**A**vevo già corso con SEAT al Mugello nella Leon Cup, questa volta ho diviso l'Ibiza con Michele Faccin, che ha dei trascorsi di pilota in Formula Renault», spiega Jimmy Ghione, che si è schierato al via sul vettura riservata ai vip. «Mi piace il clima che si respira, l'atmosfera di convivialità nell'hospitality. Bisogna fare un plauso a Tarcisio Bernasconi, perché quella di SEAT Motorsport Italia è una struttura da F1 e poi c'è il sorriso: dal capo di SEAT Italia Peter Wyhinny alle hostess, tutti sono sempre ben disposti, e non solo con me perché sono Jimmy Ghione, ma con tutti. È bello anche quello che fanno in pista per incentivare il motorsport». Dopo l'ottavo posto in gara-1, Ghione non ha preso il via in gara-2 per l'incidente che ha coinvolto il suo (incolpevole) coequipier Faccin. Ghione, comunque, si sente sempre più pilota. «Ho cominciato a correre da ragazzino nel cross. - spiega - Poi la prima gara sulle quattro ruote l'ho fatta per beneficenza, tanti anni fa, nella Fun Cup, con i Maggiolini. E la vinsi», ricorda Ghione, che nel weekend ha corso anche nel Campionato Italiano Turismo. ●

tagonista di un errore al "Curvone": l'Ibiza è finita a tutta velocità contro le protezioni ed è rimbalzata dall'altra parte della pista, causando l'uscita di diversi piloti nell'erba, con Faccin impossibilitato a ripartire. Vettura disintegrata ma fortunatamente nessun danno fisico per Gulizia.

La safety car è rientrata poco prima dell'apertura della pitlane per la sosta obbligatoria, con Greco davanti a Selmo e Alessandra Brena. Alla fine dei pitstop e dei cambi, però, il nuovo leader era Gabriele Torelli davanti a Diego Cassarà - poi penalizzato di circa 14 secondi per sosta irregolare - con William Selmo e Roberto Ferri alle loro spalle. Applicata la penalità saranno proprio loro ad accompagnare Torelli sul podio, precedendo gli equipaggi di Liana-Greco e di Volpato-Amici, ancora alle prese con problemi di elettronica.

«La prossima gara sarà ad Imola, e quindi in casa per me», commenta Torelli, che è di Scandiano, nei pressi di Reggio Emilia. E al prossimo round, in calendario nel weekend del 24 e 25 settembre, Torelli ci arriverà dall'alto dei suoi quaranta punti di vantaggio su Ferri. ●

SCATTI DI GARA-1

Parte bene il poleman Ferri, e ancora meglio Gabriele Volpato, che da terzo riesce a scavalcare la rossa Ibiza di Torelli. Per lui però arriverà il ritiro, così sul podio salirà Selmo, in alto, seguito da Palanti-Gulizia, in basso



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Uboldi; 2. Margelli; 3. Randaccio. Gara-2: 1. Margelli; 2. Uboldi; 3. Randaccio.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Duello in fotocopia

UBOLDI-MARGELLI, IN GARA-1 E MARGELLI-UBOLDI NELLA SECONDA SFIDA. UN PENULTIMO ROUND MOLTO TIRATO

CAMPAGNANO - Dopo una pausa di due mesi è tornato in scena il Campionato Italiano Sport Prototipi, che a Varelunga ha vissuto il suo penultimo appuntamento stagionale prima del gran finale il 15 e il 16 ottobre al Mugello. L'uomo da battere era Davide Uboldi, che a Varelunga nel 2013 ha vinto dopo un'epica rimonta dall'ultima posizione e che si è ripetuto con un successo lo scorso anno. Leader della classifica di campionato sulla Ligier del team Eurointernational che nel 2015 ha vinto il titolo con Giorgio Mondini, Uboldi però ha spuntato solo il secondo

tempo in entrambi i turni di qualifica, dove ha sventato il bolognese Walter Margelli sulla Norma M20FC del Nannini Racing, alla quinta pole stagionale. Terzo tempo per Claudio Francisci sulla Lucchini Alfa Romeo 3.0 V6. Da segnalare l'assenza di Ivan Bellarosa, vincitore di tre delle ultime quattro gare alle quali ha partecipato, e la presenza di tre Radical della Autosport Sorrento, tre piloti d'estrazione diversa. Al via, infatti, Michele Esposito, 22 anni, che ha già corso nel Radical Trophy e anche con la Osella di Progetto Corsa, e due "debuttanti" dei prototipi in pista: Ida Pe-

trillo, 23 anni, proveniente dal kart e dallo slalom, e Salvatore Tarantino, giornalista addetto stampa di Acisport, con un passato nelle vetture Turismo.

In gara-1 sono stati proprio Uboldi a Margelli a dare vita ad un duello incandescente: i due si sono misurati a colpi di giri veloci fino a quando un contatto di gara ha spedito Margelli in testacoda: ripartito, il bolognese chiuderà comunque secondo, ma con un distacco pesante dal vincitore Uboldi. Sul terzo gradino del podio sale Ranieri Randaccio, con la Norma, mentre la prima delle Radical - che comunque godono di classifica a se - è quella di Michele Esposito, quarto nonostante un errore nelle prime fasi, mentre tentava di contrastare il sorpasso di Francisci. Quest'ultimo si è ritirato per un eccessivo surriscaldamento della sua Lucchini di classe Cn2. Al via di gara-2 Margelli difende di forza il primato guadagnato in qualifica e si vede così comminare un drive-through, che lo priva provvisoriamente della prima posizione. Intanto Davide Uboldi è terzo alle spalle di Francisci, e nel tentativo di sorpassarlo il comasco manda in testacoda la Lucchini del romano, che è costretto al ritiro. E' drive through anche per Uboldi, e le posizioni tornano quelle di prima, con Margelli leader. Ranieri Randaccio replica il terzo posto sulla Norma M20 FC sempre davanti a Michele Esposito, primo tra le Radical SR4 della Autosport Sorrento.

Duello per il quinto posto tra le Norma M20F di Giancarlo Pedetti e Sandro Bettini, con il pilota della Cms Racing Cars che si impone al mattino ed il rivale della Parretta Corse, al debutto tricolore, che risponde in gara2. Settima ed ottava posizione per i debuttanti Ida Petrillo e Salvatore Tarantino.

Fiammetta La Guidara



UN SUCCESSO A TESTA

A sinistra Uboldi festeggia la vittoria nella prima sfida a Varelunga. In alto il comasco in lotta con Margelli che è andato a cogliere il successo nella seconda gara

Fontana un altro bis

IL BELLUNESE INFILA L'ENNESIMA DOPPIETTA E ALLUNGA. L'UNICO CHE PROVA A RESISTERE È BRACALENTE DUE VOLTE 2°



di **Fiammetta La Guidara**

VALLELUNGA - È Andrea Fontana il protagonista del F2 Italian Trophy a Vallelunga. Nel corso del sesto e penultimo round stagionale, il pilota bellunese non ha sbagliato niente dimostrando la propria competitività a partire dalla pole position, che ha siglato con il crono di 1'31"777 precedendo il diretto rivale nella corsa al titolo, Alessandro Bracalente.

Dietro di loro, ad aprire la seconda fila, Bernardo Pellegrini al volante della Dallara F308 davanti ad Abdelhakim.

Assente il campione in carica Marco Zanasi, il ventenne portacolori del team HT replica la doppietta messa a segno due mesi fa nella tappa tedesca di Hockenheim e porta a quota otto i suoi successi stagionali.

In gara-1 Fontana scatta dalla pole e riesce a contenere gli attacchi di Alessandro Bracalente, che farà di tutto per contrastare la leadership del rivale. Il contatto fra Ab-

delhakim e Nicelli provoca l'ingresso della safety car ma le cose non cambiano: Bracalente deve accontentarsi del secondo gradino del podio, a 2"5 da vincitore, e

con un buon margine di vantaggio su Bernardo Pellegrini che ritrova la strada del podio. In gara2, con la griglia di partenza ribaltata rispetto all'ordine di arrivo della prima frazione, Andrea Fontana parte dalla quinta fila, ma impiega poche tornate a rimontare gli avversari. Al quinto giro è già al comando della gara, e riuscirà a mantenerlo fino alla bandiera a scacchi. Dietro di lui c'è ancora Alessandro Bracalente, anche lui protagonista di una rimonta vigorosa, e questa volta a solo un secondo dal vincitore. Il secondo posto permette al marchigiano di tenere aperto il discorso campionato fino alla prossima gara del Mugello. Terzo in volata Ferruccio Fontanella, che eredita il podio dopo un problema meccanico alla Dallara di Sergio Terrini, organizzatore del trofeo.

Parla il vincitore

«Vallelunga la conosco molto bene, ho fatto qui il corso federale nel 2012. Ho corso qui anche una gara in Formula Abarth arrivando secondo e l'anno scorso avevo fatto un podio nella Carrera Cup Italia - spiega Fontana - Oggi le principali difficoltà sono arrivate dal meteo: abbiamo avuto una gara alle otto di mattina con la pista fredda e poi nel pomeriggio con il caldo torrido. Abbiamo lavorato sul setup facendo modifiche persino in griglia: la mattina dopo il giro di formazione la macchina sottosterzava, mentre in gara2, con il caldo, avevo il problema opposto, perché le gomme posteriori salivano troppo di temperatura. Gara2 è stata più difficile anche perché ho dovuto prendere qualche rischio per andare in testa il prima possibile e guadagnare un po' di margine».

Il settimo e ultimo round sarà il 17 e 18 ottobre al Mugello. ●



AL MUGELLO ROUND DECISIVO A METÀ OTTOBRE

Con due secondi posti, Bracalente tiene aperto il discorso campionato dopo la doppia vittoria di Fontana, in alto. Al Mugello round decisivo il 17-18 ottobre

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fontana; 2. Bracalente; 3. Pellegrini
Gara-2: 1. Fontana; 2. Bracalente; 3. Fontanella



Parità in Toscana

CLIO CUP FRANCIA E RICCIARINI VINCONO LE DUE GARE E MANTENGONO I 27 PUNTI DI DIFFERENZA IN CLASSIFICA

SCARPERIA - Al Mugello è parità assoluta tra Fabio Francia e Cristian Ricciarini, con quest'ultimo che continua a comandare la classifica della Clio Cup Italia. Sul tracciato toscano, il monomarca Renault, che è giunto al quarto dei sei appuntamenti, ha consegnato una vittoria a testa al pilota di Rangoni e a quello del team Essecorse, che arriveranno al prossimo round di Vallelunga con lo stesso distacco di 27 lunghezze che li separava alla vigilia di questa tappa. Podio praticamente in fotocopia con l'inversione dei primi due per le gare del Mugello, con gli stessi Francia e Ricciarini ad alternarsi in seconda posizione e la "variabile fissa" Lorenzo Nicoli, due volte terzo dopo avere conquistato la sua seconda pole della stagione nelle qualifiche (pur essendo stato costretto a pagare poi una penalità pregressa, prendendo il primo via dalla terza fila). A guadagnare una posizione in campionato è stato invece

Alfredo De Matteo, due volte quarto.

Il siciliano della Melatini Racing è riuscito a scalzare dal terzo posto Michele Puccetti, che sulla pista di casa è stato protagonista di un weekend indubbiamente poco proficuo, tradottosi con un miglior settimo posto in gara-2. A fare bene è stato invece il giovane Jussi Kuusiniemi, al suo rientro con la Composit Motorsport, costantemente nel gruppo di testa nonostante sia stato costretto al ritiro in gara-1 per un'uscita. Il finlandese si

è comunque ampiamente rifatto il pomeriggio chiudendo sesto alle spalle di Davide Nardilli. Il pugliese, con l'altra Rs 1.6 turbo della Melatini Racing, ha centrato due quinti piazzamenti che gli fanno onore. Nella Clio Cup Press League di Renault Italia, a scendere in pista in questa occasione sono stati i giornisti Marco Della Monica (Car) e Andrea Stassano (Quattroruote), rispettivamente 11° e nono al traguardo.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Francia; 2. Ricciarini; 3. Nicoli. Gara-2: 1. Ricciarini; 2. Francia; 3. Nicoli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Pole e vittorie per Meloni

COPPA ITALIA NEL TURISMO GRANDE RIENTRO PER IL PILOTA DELLA W&D, TRA LE GT DOPPIETTA DI TARABINI

SCARPERIA - Due gare, due pole e due vittorie per Paolo Meloni, che al Mugello ha fatto il suo rientro in Coppa Italia. Il sammarinese, reduce dai due titoli del Tricolore Endurance conquistati nelle ultime stagioni, ha monopolizzato con la Bmw M3 E92 4 litri del W&D Racing Team il raggruppamento Turismo che non ha visto al via il leader della classifica Emanuele Alborghetti, il quale non ha comunque perso il suo primato e che si rivedrà in occasione del penultimo round di

Imola. Protagonisti sul circuito toscano sono stati anche Alberto e Riccardo Fumagalli, che hanno portato a casa con la vettura bavarese 3200cc della Zerocinque Motorsport rispettivamente un terzo ed un secondo posto assoluto, alternandosi sui due rimanenti gradini del podio con Lucio Gioffrè, a sua volta protagonista con la Renault Mégane Trofeo. Nella classe aperta alle Seat Leon è emerso invece l'equipaggio forma-

to da Alessio Cajola ed Ercole Cipolla, due volte quarti assoluti. Un quinto e un sesto posto a testa per le altre vetture iberiche di Luigi Bamonte (Mm Motorsport) e Alessandro Nardilli (Melatini Racing), quest'ultimo in gara-2 rallentato però da un contatto. Tra le Gran Turismo doppietta di Luciano Tarabini, che in entrambe le gare è scattato dalla pole e ha contenuto la Bmw Z4 di Stefano Valli. Due volte

terza la Porsche 997 di Autorlando condotta da Maurizio Fondi, adesso secondo in classifica a nove lunghezze da Riccardo De Bellis. Il toscano della Zrs, nonostante tutto ha potuto infatti incrementare il proprio vantaggio essendosi imposto nella propria classe in entrambe le gare, centrando nell'ordine un sesto ed un quinto posto assoluto. Al debutto, la Bmw Alpina dell'austriaco Herwig Düllner è giunta quinta in gara-1, preceduta dall'altra Porsche della Krypton Motorsport affidata a Domenico Zonin. (d.l.)

AL TRAGUARDO

Turismo - Gara-1: 1. Meloni. Gara-2: 1. Meloni. GT - Gara-1: 1. Tarabini. Gara-2: 1. Tarabini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Dominio al Mugello per Meloni in Coppa Italia. Grande lotta e sostanziale pareggio tra Francia e Ricciarini in Clio Cup, in alto





Pasotti va a +27

STEFANO VINCE GARA-1 E IL SUO PRIMO INSEGUITORE PEGORARO FA SUA GARA-2. DECIVISO L'ULTIMO ROUND A IMOLA

SCARPERIA - La Lotus Cup Italia vivrà il suo epilogo nell'ultimo appuntamento di Imola. Il quinto round del Mugello ha infatti nuovamente visto un confronto diretto tra Stefano Pasotti e Lorenzo Pegoraro, che si sono divisi nell'ordine le due vittorie. Proprio Pasotti, auto-

re inoltre di una doppia pole con la vettura del team Lg Motorsport, ha confermato la propria leadership di campionato che attualmente lo vede davanti con 27 punti di vantaggio nei confronti del pilota dell'Aggressive Team Italia. Nei panni del terzo incomodo lo svizzero Franco Nespoli, che

dopo il successo messo a segno a Monza lo scorso luglio, è stabilmente ritornato nei piani alti della classifica, portando a casa due secondi posti con la Elise Cup Pb-R della Cipriani Motorsport. In evidenza, ma particolarmente sfortunato, Andrea Baiguera.

Il giovane bresciano, perfettamente a proprio agio sui saliscendi toscani, si è dovuto accontentare del quarto posto in gara-1 dopo un passaggio troppo violento sopra un cordolo che ha messo in crisi la sua vettura mentre era in ballo per il podio. In gara-2, il pilota della Brixia Horse Power ha invece dovuto issare bandiera bianca a poche tornate dall'arrivo, proprio quando sembrava che la quarta posizione fosse ormai definitivamente alla sua portata. Weekend nero anche per Enrico Riccardi, che al Mugello ha in parte compromesso la sua stagione. Il portacolori della Elitcar Lotus

Milano ha lamentato in gara-1 un problema al cambio che

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pasotti; 2. Pegoraro; 3. Nespoli. Gara-2: 1. Pegoraro; 2. Nespoli; 3. Pasotti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

gli ha impedito di schierarsi per gara-2; a Imola il lombardo non potrà essere presente per difendere la leadership della Pirelli Cup (che ha visto sul gradino più alto del podio Cristiano Pica e la "new entry" Fabio Rezzonico), che continua a mantenere. Segno "più" invece per Giacomo Stratta, protagonista in gara-2 quando ha concluso quarto. ●

UN ALTRO WEEK END DA PROTAGONISTI

Con un primo e un secondo posto Pegoraro non molla nella corsa alla conquista della Lotus Cup dove leader si è confermato Pasotti, sopra, vincitore in gara-1



CHE DEBUTTO PER IL GALLETTO

Guest star per l'appuntamento del Mugello, Gaetan Essart ha vinto tre delle quattro gare disputate. A Davide Di Benedetto, in basso, la vittoria della quarta



Essart senza ferire

L'OSPITE FRANCESE VINCE TRE GARE SU QUATTRO, MA NON INFLUISCE SULLA CLASSIFICA. UN SUCCESSO PER DI BENEDETTO

SCARPERIA - La Mitjet Italian Series continua a riservare sorprese. La serie della MQ Corse, pur continuando a vedere Mauro Pizzola al comando della classifica dei Piloti B (quella riservata ai "Pro") nel quinto e penultimo doppio appuntamento del Mugello ha assistito ad un vero e proprio colpo di mano di Davide Di Benedetto, protagonista già in gara-1, quando però ha concluso quarto assoluto per via di un testacoda, e poi in gara-2 autore della sua terza vittoria della stagione con cui è balzato anche secondo in campionato. A separare l'esperto pilota del team Costa Ovest dallo stesso Pizzola, ci sono adesso 62 lunghezze e tutto rimane ancora in gioco per il conclusivo round di Vallelunga. Pizzola, da parte sua, si è "virtualmente" imposto in gara-1, quando a tagliare per primo il traguardo è stato il francese Gaetan Essart, tuttavia trasparente ai fini della classifica. In quella circostanza, si era particolarmente messo in evidenza anche il rientrante Federico Scionti. Il giovane romano, assente dalla

tappa di Adria dello scorso anno, è arrivato ed ha subito ottenuto in qualifica il secondo migliore responso alle spalle del poleman Lorenzo Marcucci, quest'ultimo fuori dai giochi al pronto via in seguito ad un contatto che lo ha visto suo malgrado coinvolto. Per Scionti, invece, è arrivato alla fine un eccellente terzo piazzamento. Tra i pro-

AL TRAGUARDO

PILOTI A-Gara-1: 1. Essart. Gara-2: 1. Essart. PILOTI B-Gara-1: 1. Essart. Gara-2: 1. Di Benedetto.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

tagonisti anche Michele Castagnoli, quinto davanti a Giovanni Verga, anche lui al suo rientro nella categoria e quarto nelle prove di sabato. Il siciliano ha dovuto però prendere il via dalla corsia dei box, iniziando successivamente una forsennata rimonta che lo ha portato a concludere davanti a Maurizio Ceresoli, a sua volta terzo in gara-2 alle spalle di Essart, con Scionti questa volta quarto. Penalizzato invece Pizzola per un incidente. Ancora Essart davanti a tutti nelle due gare dei Piloti A. Ma in considerazione della presenza del transalpino nei panni di "guest star", a conquistare di fatto le due vittorie sono stati nell'ordine Roberto Benedetti (The Club) e Fabrizio Ongaretto. Per il pilota della Composit Motorsport si è anche trattato della sua prima affermazione assoluta della carriera. A completare il podio in gara-1 sono stati Castagnoli e Filippo Bellini, mentre ad Alberto Massimo e Cosimo Papi è andato nell'ordine il secondo e terzo posto in gara-2. In classifica Papi si è confermato leader. ●



LEON EURO CUP

Nicola Baldan e Alberto Vescovi, protagonisti nella Seat Leon Cup Italia, disputeranno con i colori della Pit Lane Competizioni la gara europea del Red Bull Ring. Nei loro programmi, dopo la tappa austriaca, c'è anche la partecipazione all'appuntamento di Barcellona.

TROFEI AL MUGELLO

Al Mugello una vittoria a testa nella Bleu France per Marco Magri e Raffaele Lissignoli, entrambi su Renault Clio. Nell'Alfa Race Championship a dividersi i successi sono stati Enrico Bettera e Armin Hafner, su 147. Nella Bmw Open Cup doppio successo di Federico Borret seguito dalla sorpresa di Giulio Bensi al suo debutto.

HEXATHRON FORMA

Partirà nel mese di ottobre il quarto corso "Race Engineering" della Hexathron Racing Systems che fa capo all'ingegnere Marco Calovolo. Saranno in tutto 17 gli incontri con i partecipanti, per un totale di oltre 56 ore di attività formativa che si terranno prevalentemente a Milano e presso le aziende partner.

HURACÁN IN SALITA

Si definisce il programma della Lamborghini Huracán da salita che vede impegnati il pilota Gianni di Fant ed il team Antonelli Motorsport. Il pilota friulano ha portato al debutto nel Civm la vettura della Casa di Sant'Agata in versione da cronoscalata a Gubbio e svolgerà a breve dei test in pista nell'ottica del prossimo impegno del 2 ottobre alla Cividale Castelmonte.

PERONI ASSICURA

Il Gruppo Peroni Race, facendo fronte a una richiesta dei piloti, ha stretto un accordo con la Sigma, broker assicurativo lombardo, per la copertura kasko dei danni delle vetture coinvolte in pista in eventuali sinistri nel contesto dei propri weekend. Grossi i vantaggi, sia dal punto di vista del premio polizza che sulle limitazioni delle franchigie.



AL MUGELLO TREBBI SI CONFERMA LEADER DELLA RS CUP

Sposito e Jelmini top

Prima vittoria nella Rs Cup al Mugello per Gian Domenico Sposito, che dopo avere ottenuto il secondo tempo nella superpole ed essere risultato il più veloce nelle qualifiche, si è imposto in gara-1 con la vettura della Faro Racing. Ma il weekend toscano si è confermato in senso assoluto più redditizio per Felice Jelmini (4X4 Explorer), autore di pole position, un secondo posto e la vittoria di gara-2. Con due podi (nell'ordine un terzo e un secondo piazzamento) il suo compagno di squadra Giacomo Trebbi si è invece confermato in testa alla classifica del monomarca riservato alle Renault Clio 2 litri. Secondi in classifica a pari punti, sono adesso Fabrizio Paolo Tablò e lo stesso Jelmini.

TERZO SUCCESSO PER IL TEAM PRECOTE HERBERTH

Alla Porsche la 24 Ore Barcellona

Terza vittoria per il team Precote Herberth Motorsport, che ha conquistato la 24 Ore di Barcellona con la Porsche 991 Gt3 R affidata a Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer. Seconda la Lamborghini

Huracán Gt3 della Barwell Motorsport, autrice della pole con Jeroen Bleekemolen, Richard Abra, Mark Poole e Joe Osborne. Terza la Ferrari 458 di Coigny-Dyer-Forgione-Iradj, prima nella classe Am.

IN CALENDARIO LE 12 ORE DI MONZA, IMOLA E MISANO

24H Series in Italia

Ufficializzato il calendario 2017 della 24H Series by Hankook. Novità assoluta l'inserimento delle 12 Ore di Monza e Imola, previste il 10 giugno e l'1 luglio. Salgono dunque a tre le gare italiane, essendo stata confermata anche la 12 Ore del Mugello che il 18 marzo farà seguito all'appuntamento inaugurale della 24 Ore di Dubai (14 gennaio). Il 7 maggio toccherà alla 24 Ore del Paul Ricard. Altre "new entry" sono la 24 Ore di Portimão (27 agosto) e la gara extra campionato di Austin (11 novembre).



TRICOLORE GT

Schirò rientra con la Ferrari

A Vallelunga è atteso il debutto stagionale di Niccolò Schirò nel Campionato Italiano Gran Turismo. Il pilota lombardo, dividerà il volante della Ferrari 488 Gt3 della Easy Race con Ferdinando Geri facendo così il suo ritorno nella serie tricolore a cui aveva preso parte nel 2015 con la Villorba Corse, squadra con cui all'inizio di quest'anno ha disputato con la Ligier Jsp3-Nissan le gare di Silverstone, Imola e Spielberg della European Le Mans Series Nissan. Con la Easy Race, invece, Schirò ha già disputato lo scorso luglio la 24 Ore di Spa.

MANTHEY RACING TRIONFA

Alla Porsche la 6 Ore Vln

La Porsche 911 Gt3 R della Manthey Racing divisa da Jörg Bergmeister e Patrick Pilet, ha conquistato il successo nella 6 Ore della serie Vln. Prima vittoria di questa stagione per l'equipaggio franco-tedesco, che ha preceduto la Mercedes-Amg di Uwe Alzen, Lance David Arnold e Jan Seyffart, in lotta fino all'ultimo per il terzo posto con la Bmw M6 di Victor Bouveng, Jesse Krohn, Felipe Laser e Jörg Müller. A completare la varietà di marchi la Audi R8 Lms di Anders Fjordbach, Frank Stippler e Markus Winkelhock, quarta al traguardo.

RIPARTE IL TIVM NORD E SUD

La Castellana ne compie 50

Il 10 e 11 settembre riparte il Tivm Nord e Sud con la Cronoscalata della Castellana che celebra il suo cinquantenario. Gli organizzatori guardano anche al futuro della corsa: il vincitore, il primo under 25 e la vincitrice della Coppa Dame, verranno premiati con l'iscrizione gratuita all'edizione del 2017. Aperte pure alle auto storiche, le iscrizioni si chiudono mercoledì, mentre venerdì sono previste le operazioni di verifica. La gara assegnerà al vincitore della N-1600 il Memorial Attilio Broccolini. Prevista un'iniziativa solidale a favore delle vicine zone colpite dal terremoto, con una raccolta fondi.

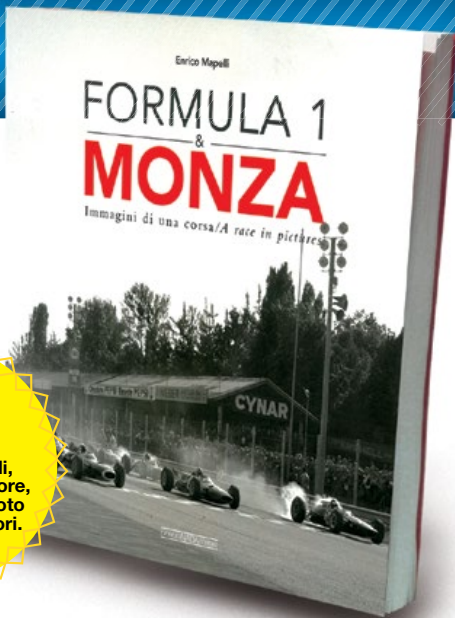
Monza tempio della Formula Uno

LA LUNGA STORIA DEI GP SULL'AUTODROMO PER ANTONOMASIA RACCONTATA GRAZIE A TANTE IMMAGINI E A UN TESTO EVOCATIVO

Enrico Mapelli non è solo un bravo scrittore, ma in questo caso il suo valore aggiunto è comprovato. Perché da sempre Enrico è perdutamente innamorato dell'automobilismo da corsa e vive Monza da dentro come pochi, respirando fin da bambino - anche con gli occhi dell'attento studioso -, non solo la storia, i giorni memorabili dell'autodromo per antonomasia ma anche la sua impalpabile e ammaliante magia. L'uomo giusto per il libro giusto, quindi, per ripercorrere lo spettacolare e antico rapporto che lega inscindibilmente il Tempio della Velocità alla Formula Uno, in un'esplosione rutilante d'immagini che contengono, sapientemente miscelati, il fascino del bianco e nero e lo spettacolo di mille colori. Il libro rientra nella fortunata collana di Giorgio Nada che di recente ha saputo degnamente valorizzare il ricordo della Mille Miglia e anche in questo caso l'obiettivo di cristallizzare ricordi e capisaldi di un'altra gara italiana da mito si può dire felicemente raggiunto.

FORMULA UNO & MONZA

di Enrico Mapelli,
Giorgio Nada Editore,
360 pagine, con foto
in bianco e a colori.
Prezzo 60.00
euro



MAI UN'OPERA SUL DRAKE SI ERA SPINTA COSÌ A FONDO Un mausoleo di carta per Enzo Ferrari

L'opera di Luca Dal Monte su Enzo Ferrari è qualcosa di mai visto prima, per qualità e quantità. A 28 anni dalla scomparsa del Drake, finalmente c'è chi scrive qualcosa di nuovo (e tanto) sulla figura più leggendaria dell'automobilismo mondiale con un volume monumentale, a metà strada tra il racconto biografico e una ricerca dalla valenza scientifica e parauniversitaria. Voto 10.

FERRARI REX

di Luca Dal Monte,
Giorgio Nada Editore,
1103 pagine, con foto
in bianco e nero
e a colori.
Prezzo 28 euro

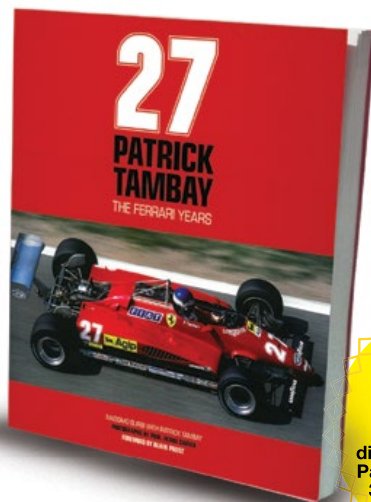


FU IL PILOTA CHE SOSTITUÌ VILLENEUVE A METÀ 1982 Tambay e la Rossa una storia intensa

Alla Ferrari Patrick Tambay arrivò a fine primavera 1982, a seguito della scomparsa di Gilles Villeneuve, l'8 maggio a Zolder, in prova. E Patrick, gran signore, si dimostrò in grado di vincere già subito dopo il drammatico crash del compagno di squadra Pironi in Germania e l'anno dopo trionfò a Imola, onorando l'amico Villeneuve. In questo libro Tambay rivela (per ora solo in inglese) la sua storia di quegli anni, raccontata al bravo Massimo Burbi. La prefazione è di Alain Prost.

PATRICK TAMBAY, THE FERRARI YEARS

di Massimo Burbi con
Patrick Tambay, Evro,
300 pagine. Prezzo
60 sterline

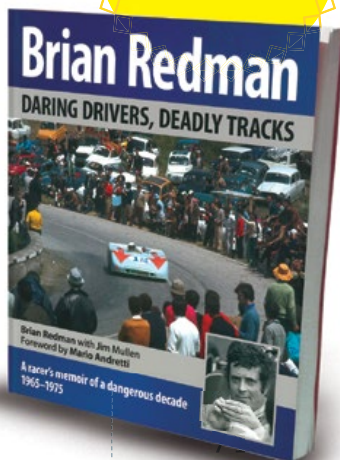


L'AUTOBIOGRAFIA DI UN GRANDE DEGLI ANNI '70 Redman racconta il mito endurance

Brian Redman è un grandissimo pilota prossimo a compiere (nel 2017) 80 anni e anche una leggenda dell'endurance anni ruggenti, trionfatore della Targa Florio 1970 con la Porsche 908-3 bicicletta, plurivincitore nelle classicissime di durata - a parte Le Mans, dove non ha mai avuto fortuna - e della F.5000 Usa, oltre che onesto pilota di F.1, tra la fine degli Anni '60 e l'inizio dei '70. Questo volume (in inglese) lo vede raccontare la sua carriera con prefazione a cura di Mario Andretti, il quale dice: «Brian scrive come corre: andando al punto e sempre con passione. Ha avuto una fantastica carriera e qui ci svela i suoi più preziosi ricordi».

BRIAN REDMAN

di Brian Redman
con Jim Mullen
Evro Publishing,
300 pagine.
Prezzo 50 sterline

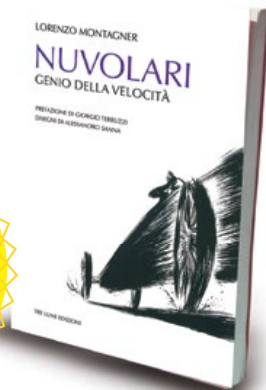


IN UNA VESTE NARRATIVA AGILE ED ELEGANTE Nuvolari leggenda intramontabile

Se c'era qualcuno in grado, dopo tutto, di raccontare e bene qualcosa di nuovo sul mito di Tazio Nuvolari, quell'uomo era ed è Lorenzo Montagner, conservatore del museo dedicato al Mantovano Volante. In questo libro, ricco di immagini, l'autore torna sul racconto delle vicende sportive e umane del campionissimo, muovendosi con competenza e capacità di sintesi. La prefazione è a cura del nostro Giorgio Teruzzi.

NUVOLARI - "Genio della velocità", di Lorenzo Montagner, Tre Lune Edizioni, 200 pagine con foto in bianco e nero. Prezzo 20 euro

NUVOLARI GENIO DELLA VELOCITÀ



Faggioli eguaglia Nesti

9° TITOLO EUROPEO, COME IL RE MAURO, PER SIMONE CHE SI È IMPOSTO SULLA SUA VECCHIA OSELLA. ECCO PERCHÉ

IL TEMPO NON ROVINA IL RAPPORTO

Dopo tre anni Faggioli è tornato alla guida della sua Osella, vincendo ancora come una volta e battendo Christian Merli, in basso

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli (Osella Fa30 Zytec); 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe); 3. Macario (Norma M20 Fc Zytec).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



RAVEGGI

di **Gianluca Marchese**

LIRSKA BISTRICA - Sembra il 2015: Simone Faggioli vince con record a Bistrice e si laurea campione europeo delle cronoscalate. Sembra anche di essere catapultati indietro nel 2013: per via di un regolamento molto diverso da quello Cív, per battere Christian Merli nella corsa al titolo del Cem, allo stato delle cose pre-Bistrice il fiorentino deve metterlo dietro almeno una volta nella stessa categoria e allora ecco la scelta di tornare, lui pilota Norma, sull'Osella Fa30 Zytec; l'esemplare di proprietà per Faggioli diventa così una sorta di "macchina del tempo" e dopo tre anni dall'ultima volta insieme non lo tradisce.

Ma in Slovenia sembrano pure gli anni Settanta e Ottanta: Faggioli, ancora una volta impeccabile e insuperabile in gara, è nove volte campione europeo, come il leggendario coregionale Mauro Nesti. Il record è pareggiato e ora nel mirino ci sarà il sorpasso. Chissà, intanto si diceva della Fa30. Una scelta controversa quella di tornarci a correre nell'occasione più impor-

tante e che tanto ha fatto discutere l'ambiente delle salite, presa comunque in accordo con i vertici Norma, che dal canto loro hanno chiarito di comprendere «perfettamente la posizione di Simone», che «non aveva altra soluzione che tentare questa scommessa», e di essere «desiderosi di ritrovarlo con la Norma nell'ultima tappa del Campionato Europeo», il 18 settembre a Buzet in Croazia.

Un round ormai ininfluente per il titolo della Divisione 2, al quale ha dato la caccia un Merli che domenica scorsa all'esordio

DIVISIONE 1

Schweiger può provarci

Ci ha provato fino all'ultimo Antonino "O Play" Migliuolo, ma per lui svanisce la possibilità di conquistare il titolo della Divisione 1, dominata dalle Mitsubishi. Dopo la "pole" di gruppo N sabato, inconvenienti a freni e motore ne hanno compromesso la gara lasciando via libera a Nikola Miljkovic. Vincendo l'ultimo round il serbo sarà campione per la prima volta, ma Christian Schweiger, che in Slovenia si è aggiudicato il gruppo A, è ancora in scia e in Croazia si giocherà tutto. Se l'austriaco vince e Miljkovic conclude secondo si avrà un clamoroso ex-aequo. A quel punto la discriminante sarà il numero di rivali battuti nel rispettivo gruppo. E se, come Faggioli, anche Schweiger cambiasse categoria per la sfida diretta?

alla Ilirska Bistrice non è riuscito a sferrare quella zampata che avrebbe rimandato tutto al gran finale.

Il trentino dell'Osella Fa30 Evo Rpe ha dichiarato di aver dato l'anima e di non avere nulla da recriminare. Ha ragione e forse gli rimarrà soltanto qualche pensiero legato alla pioggia di Dobsina, quando a luglio le carte della contesa si sono spargiate per la prima volta, ma anche tutti gli onori del caso per aver animato un duello su livelli spaziali (fin troppo) per le cronoscalate.

Onori e una punzecchiatura arrivata nel pre-gara: «Penso sarà felice Enzo Osella, perché è la dimostrazione che per vincere il campionato ci vuole una vittoria con la Fa30 del costruttore torinese». Al di là di Faggioli-Merli, il Cem 2016 è stato poca cosa, con i colori italiani sempre dominanti e che anche nella tappa slovena salutarono un podio tutto tricolore completato da Paride Macario, all'esordio sulla Norma Zytec in luogo dell'abituale Fa30 utilizzata appunto da Faggioli. ●



Il nuovo che avanza

di **Gianluca Marchese**

foto **E. Calì**

Eppur si muove. Simone Faggioli ha ormai quasi conquistato il suo dodicesimo Tricolore Montagna, il settimo consecutivo, ma gli ultimi round del Civm, in particolare Reventino e Gubbio, hanno portato definitivamente al centro della scena diversi (e giovani) attori delle cronoscalate, che già avevano dimostrato di poter competere ad alti livelli, ma restando sempre un po' dietro le quinte di quella che a volte si rivela essere la spasmodica ricerca della consacrazione. Alla ribalta spicca un raggiante Domenico Scola. Lo sguardo e il dito al cielo sul gradino più alto del podio del 51° Trofeo Luigi Faggioli la dicono lunga: prima vittoria stagionale sotto il segno dell'omonimo nonno che non c'è più ma che nell'Olimpo dei cronoman delle salite è ben lungi dall'essere dimenticato. L'aspettava da tempo questa affermazione il nipote d'arte, una sorta di

liberazione dopo un difficilissimo inizio 2016. Dapprima proprio per la scomparsa di "Don Mimi" e poi per la pioggia di Sarnano e l'uscita di strada con la Pa2000 a Fasano, che sembrava averlo estromesso dai giochi tricolori. Invece l'under cosentino ha saputo attendere e a quel punto fare la mossa che sotto sotto covava da tempo: saltare su una Sport 3000. L'Osella

IL PROTOTIPO RISPONDE MOLTO BENE, SONO FELICISSIMO DEL FEELING CHE SI STA CREANDO

DOMENICO SCOLA

”

la Fa30 Zytek è stata evidentemente la scelta più indicata: «Il prototipo - dice Scola - risponde molto bene, sono felicissimo del feeling che si sta creando di gara in gara e il tempo fatto segnare a Gubbio, a un secondo dal record, è stato il coronamento di un bellissimo fine settimana». L'affermazione in Umbria e la verve dimostrata al Reventino, secondo soltanto a Faggioli (in gara-2 ad appena 8 decimi dall'alfiere della Norma-Zytek), gli hanno consentito di completare la rimonta tricolore. Ora il driver calabrese è secondo nell'assoluta di Civm alle spalle del campione fiorentino e l'unico insieme a Omar Magliona in grado di poterlo superare sfruttando il coefficiente maggiorato delle tre "finali" a Erice, Caltanissetta e Pedavena (anche se è netto il vantaggio di Faggioli, al quale basteranno un paio di salite a podio per confermarsi matematicamente). Soprattutto, però, Scola ha l'opportunità di conquistare il suo primo scudetto, visto che i 20 punti di Gubbio gli hanno permesso di sopravanzare Chri-



DIETRO AL RE SIMONE FAGGIOLI COMPAGNO NUOVI GIOVANI VOLTI ALLA RICERCA DELLA PROPRIA CONSACRAZIONE



NEL NOME DEL NONNO Gioia per Domenico Scola, in alto a destra, per il successo al Trofeo Luigi Faggioli, grazie al migliorato feeling con la sua Osella Fa30 Zytek, in alto. Lavoro di sviluppo sulla Osella Pa2000 Honda per Michele Faccini, sopra. Grande partenza per Manuel Dondi, a destra

stian Merli nella classifica delle monoposto E2Ss. Altro ragazzo proveniente da una famiglia di scalatori rimasto nel 2016 un po' "nascosto" fino a luglio è Michele Fattorini. Al driver orvietano è toccato l'impegnativo compito di sviluppare l'Osella Pa2000 Honda nella versione Evo2, ovvero l'ultima pensata di patron Enzo, che al progetto tiene (e crede) particolarmente. L'avvio del Civm è stato complicato per il figlio del vulcanico Fabrizio, sempre al suo fianco sui campi di gara. Poi il podio assoluto del Bondone ha iniziato a raddrizzare le cose. Soprattutto perché il feeling con la biposto è aumentato, ascesa favorita anche dal fatto che hanno iniziato a scemare gli "esperimenti" sulla vettura, dal passo più lungo alle trovate di assetto. A quel punto Fattorini è riuscito ad avvicinare i livelli dei modelli precedenti e in particolare quelli di Domenico



scorsi anni. Il driver bolognese sta sorprendendo tutti con la Fiat X1/9, un po' datata nella silhouette, certamente, ma ben preparata ed evoluta "sotto al vestito", dove trova posto un due litri aspirato Alfa Romeo che lo ha perfettamente assecondato nelle tre vittorie su tre colte in un mese a Popoli, Reventino e Gubbio, tutte all'esordio sui rispettivi tracciati. Una tripletta quasi disarmante. Così come la semplicità del suo commento post Trofeo Fagioli, che la dice lunga sull'incredibile tranquillità con cui sta affrontando questa prima annata, così esaltante per lui: «*Ho trovato un feeling pressoché immediato con il percorso, che non conosco, poi ho adeguato il setup dell'auto grazie ai dati raccolti al sabato e ho provato ad attaccare, così è arrivato un altro importante risultato che mi rilancia anche in campionato*». Qualcosa di più, in realtà, perché grazie a questo filotto inatteso alle tre "finali" Dondi ci arriva da leader a sorpresa del gruppo E1-E2Sh, con all'inseguimento Marco Iacoangeli e soprattutto il campione in carica Marco Gramenzi, il quale ha fatto esordire l'Alfa 4C by Picchio al Reventino, risultata però ancora acerba per un rush finale che si annuncia bollente e per il quale a ciascuno servirà tutto il meglio del pacchetto a disposizione. ●

Cubeda, che sta facendo faville con il suo collaudato esemplare. Poi, proprio nel round casalingo di due domeniche fa, l'umbro ha saputo competere anche con le motorizzazioni 3000, e il terzo tempo assoluto colto in gara-2 a Gubbio assume un sapore dolce che lo fa riemergere definitivamente tra i protagonisti del Civm: «*Sì, finalmente abbiamo intrapreso la strada giusta*», commenta Michele. Senza dimenticare il fatto che anche le sfide della classe 2000 ritrovano spunti e spinte che si erano un po' plafonate in conseguenza del dominio di Cubeda. Tra le vetture E2 della categoria Silhouette c'è invece un giovanotto un po' meno giovanotto (ha qualche anno in più di Scola e Fattorini) che paradossalmente ha però molta meno esperienza. Manuel Dondi è infatti alla prima stagione completa nel Tricolore dopo qualche sporadica apparizione negli



Le classifiche

VELOCITÀ

IMSA	VIRGINIA
GP2	MONZA
GP3	MONZA
PORSCHE SUPER CUP	MONZA
WEC	CITTÀ DEL MESSICO
INDYCAR	WATKINS GLEN
WTCC	MOTEGI
CIT	VALLELUNGA
SEAT LEON CUP	VALLELUNGA
SEAT IBIZA CUP	VALLELUNGA
PROTOTIPI	VALLELUNGA
CARRERA CUP	VALLELUNGA
COPPA ITALIA	MUGELLO
CLIO CUP	MUGELLO
LOTUS CUP	MUGELLO
3 ORE ECC	MUGELLO
MIT JET SERIES	MUGELLO
RALLY	
IRC	DRONERO
COPPA ITALIA 1. ZONA	DRONERO
WORLD RX	LOHEAC
SALITA	
CEM	BISTERZA

VELOCITÀ

IMSA

Virginia (Usa), 28 agosto 2016

Gara-1: Garcia-Magnussen (Corvette C7.R) 90 giri in 2.40'13"166 alla media di 177,367 km/h; 2. Hand-D.Müller (Ford GT) a 0"802; 3. Bamber-Makowiecki (Porsche 991) a 1"448; 4. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 6"004; 5. Auberlen-Werner (BMW M6) a 6"243; 6. Pilet-Tandy (Porsche 991) a 7"168; 7. Fisichella-Vilander (Ferrari 488) a 25"016; 8. Luhr-J.Edwards (BMW M6) a 1 giro; 9. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan) a 2 giri; 10. Bell-Aschenbach (Audi R8) a 2 giri; 11. Potter-Lally (Porsche 991) a 2 giri; 12. Davis-Liddell (Audi R8) a 2 giri; 13. Farnbacher Riberas (Porsche 911) a 2 giri; 14. Pumpelly-C.Lewis (Lamborghini Huracan) a 3 giri; 15. Keating-J. Bleekemolen (Dodge Viper) a 3 giri; 16. Nielsen-Balzan (Ferrari 458) a 3 giri; 17. Marsal-Paltala (BMW M6) a 3 giri; 18. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 4 giri; 19. Knox-Skeen (Dodge Viper) a 6 giri; 20. Sbirrazzoli-Perisiani (Lamborghini Huracan) a 15 giri; 21. Curtis-Klingmann (BMW M6) a 65 giri.

Giro più veloce: Magnussen in 1'42"603 alla media di 184.645 km/h.

GP2

Resoconto della gara a pag. 40
Monza (Mb), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Giovinazzi (Prema Racing) 30 giri in 52'28"474 alla media di 198,360 km/h; 2. Marciello (RUSSIAN TIME) a 1"457; 3. Malja (Rapax) a 1"988; 4. Gasly (Prema Racing) a 2"294; 5. Nato (Racing Engineering) a 2"809; 6. Ghiotto (Trident) a 2"823; 7. King

(Racing Engineering) a 3"896; 8. Evans (Pertamina Campos Racing) a 6"311; 9. Rowland (MP Motorsport) a 7"898; 10. Markelov (RUSSIAN TIME) a 9"416; 11. Matsushita (ART Grand Prix) a 10"277; 12. Lynn (DAMS) a 11"013; 13. Jeffri (Arden International) a 17"807; 14. Sirotkin (ART Grand Prix) a 18"524; 15. Latifi (DAMS) a 22"201; 16. de Jong (MP Motorsport) a 22"555; 17. Kirchhofer (Carlin) a 22"833; 18. Eriksson (Arden International) a 23"109; 19. Armand (Trident) a 23"482.

Giro più veloce: il 27° di Luca Ghiotto in 1'33"980 alla media di 221,906 km/h.

Gara-2: 1. Nato (Racing Engineering) 21 giri in 33'51"821 alla media di 214,998 km/h; 2. Gasly (Prema Racing) a 4"312; 3. Giovinazzi (Prema Racing) a 8"495; 4. King (Racing Engineering) a 12"775; 5. Markelov (RUSSIAN TIME) a 12"813; 6. Lynn (DAMS) a 13"576; 7. Matsushita (ART Grand Prix) a 13"586; 8. Latifi (DAMS) a 21"503; 9. Malja (Rapax) a 21"526; 10. Kirchhofer (Carlin) a 22"566; 11. Rowland (MP Motorsport) a 29"225; 12. Pic (Rapax) a 34"192; 13. Jeffri (Arden International) a 34"194; 14. Canamasas (Carlin) a 36"845; 15. Marciello (RUSSIAN TIME) a 40"665; 16. Gelael (Pertamina Campos Racing) a 44"059; 17. Armand (Trident) a 48"628; 18. Eriksson (Arden International) a 1 giro; 19. de Jong (MP Motorsport) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Artem Markelov in 1'33"727 alla media di 222,505 km/h.

Campionato: 1. Gasly p.174; 2. Giovinazzi 164; 3. Marciello 138; 4. Sirotkin 115; 5. King 112; 6. Nato 107; 7. Rowland 106; 8. Lynn 91; 9. Ghiotto 90; 10. Markelov 86.

GP3

Resoconto della gara a pag. 42
Monza (Mb), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Dennis (Arden) 22 giri in 38'06"844 alla media di 200,141 km/h; 2. Aitken (Arden) a 1"987; 3. Hughes (DAMS) a 2"532; 4. Leclerc (ART) a 7"139; 5. Fukuzumi (ART) a 7"561; 6. Albon (ART) a 8"171; 7. De Vries (ART) a 8"343; 8. Fuoco (Trident) a 8"343; 9. Parry (Koiranen) a 16"607; 10. Calderon (Arden) a 17"003; 11. Palou (Campos) a 19"202; 12. Stuvik (Trident) a 20"444; 13. Schothorst (Campos) a 22"179; 14. Maini (Jenzer) a 25"076; 15. Nandy (Jenzer) a 27"804; 16. Janosz (Trident) a 30"365; 17. Tereschenko (Campos) a 32"963; 18. Boschung (Koiranen) a 34"813.

Giro più veloce: Hughes in 1'40"706 alla media di 207,085 km/h.

Gara-2: 1. De Vries (ART) 17 giri in 30'24"854 alla media di 193,669 km/h; 2. Albon (ART) a 1"741; 3. Fuoco (Trident) a 6"382; 4. Dennis (Arden) a 7"761; 5. Aitken (Arden) a 8"331; 6. Maini (Jenzer) a 11"991; 7. Palou (Campos) a 12"264; 8. Janosz (Trident) a 12"504; 9. Boschung (Koiranen) a 12"933; 10. Hughes (DAMS) a 13"910; 11. Ferrucci (DAMS) a 14"716; 12. Jörg (DAMS) a 16"886; 13. Schothorst (Campos) a 17"561; 14. Tereschenko (Campos) a 20"609; 15. Stuvik (Trident) a 20"958; 16. Calderon (Arden) a 21"273; 17. Parry (Koiranen) a 22"022; 18. Nandy (Jenzer) a 1'03"571; 19. Alesi (Trident) a 1 giro.

*penalizzati di 5 secondi
Giro più veloce: De Vries in 1'40"766 alla media di 206,962 km/h.

Il campionato: 1. Leclerc 177 punti; 2. Fuoco 153; 3. Albon 145; 4. De Vries 104; 5. Dennis 96; 6. Aitken 89; 7. Parry 72; 8. Hughes 69; 9. Fukuzumi 53; 10. Boschung 48.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 43
Monza (Mb), 3-4 settembre 2016

Gara-1: Cairoli (Fach Auto Tech) 14 giri in 30'48"073 alla media di 157,382 km/h; 2. Ammermüller (Lechner Msg Racing Team) a 0"597; 3. Drudi (Dinamic Motorsport) a 1"102; 4. Müller (Lechner Msg Racing Team) a 1"647; 5. Lukas (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 3"885; 6. Di Amato (Dinamic Motorsport) a 4"305; 7. Jaminet (Martinet by Almeras) a 7"509; 8. Schmidt (Lechner Racing Middle East) a 7"633; 9. Frommenwiler (Fach Auto Tech) a 8"090; 10. Ashkanani (Lechner Racing Middle East) a 9"262; 11. Lindland (Mrs Gt-Racing) a 11"004; 12. Hudspeth (Momo-Megatron Team Partrax) a 15"844; 13. Wartique (Mrs Cup-Racing) a 18"040; 14. Palette (Martinet by Almeras) a 18"287; 15. De Giacomi (Dinamic Motorsport) a 21"260; 16. Solieri (Martinet by

WORLD RX

LOHEAC

Kristofferson è il re nel tempio

LOHEAC - Il World RX, il Mondiale di Rallycross, torna in Europa dopo la trasferta canadese di inizio agosto e lo fa con l'evento più seguito dal pubblico, vale a dire la gara di Loheac in Francia. Nel tempio del Rallycross, manco a dirlo, l'attesa è tutta per Sebastien Loeb e per la Peugeot ed alla fine SuperSeb sale ancora una volta sul podio, ma nemmeno in Francia riesce a vincere. L'ottavo appuntamento del campionato infatti va a Johan Kristofferson, che porta la Vw Polo sul gradino più alto del podio battendo in finale la Ford Focus di Andreas Bakkerud.

Terzo gradino del podio come detto per Sebastien Loeb, che ha preceduto il suo vecchio rivale di rally Petter Solberg. Il norvegese, dopo il terribile incidente del quale è stato protagonista in Canada appena dopo aver oltrepassato la linea del traguardo, ha fatto una corsa contro il tempo per ricostruire la sua vettura per il round francese. Solberg comanda ancora la classifica generale con un esiguo margine di vantaggio su Ekstrom, che ha perso la leadership proprio in Canada.

Quinta piazza per Reinis Nitiss, alla sua ultima gara con la Seat Ibiza del Team Munnich Motorsport. Il lettone ha ottenuto un buon risultato proprio nella settimana successiva l'annuncio della risoluzione del contratto con il team di Rene Munnich, reo di non essere riuscito a sviluppare la vettura in modo da renderla competitiva al vertice nel corso della stagione. Nitiss, comunque, lo si vedrà ancora in campo, a bordo della Ford Fiesta del Team Olsbergs che ha pilotato sino allo scorso anno. Sesta e ultima piazza della finale a Ken Block, che ancora non si trova a suo agio sulla Ford Focus SuperCar con la quale invece sembra avere un ottimo feeling il suo compagno di team Andreas Bakkerud.

Gianluca Lioce

WORLD RX

Loheac (Fr), 2-4 agosto 2016

Finale: 1. Kristofferson (Volkswagen Polo-WRXTS) in 3'54"670; 2. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 3'58"087; 3. Loeb (Peugeot 208-TPH) in 3'59"989; 4. Solberg (Citroen DS3...) in 4'00"482; 5. Nitiss (Seat Ibiza-MM) in 4'01"042; 6. Block (Ford Focus-HR).

Semifinale 1: 1. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 3'56"013; 2. Solberg (Citroen DS3...) in 3'59"820; 3. Nitiss (Seat Ibiza-MM) in 4'00"275; 4. Ekstrom (Audi S1-4'00"642; 5. T. Han-

sen (Peugeot 208-TPH) in 4'23"342; 6. Larson (Audi A1-RL).

Semifinale 2: 1. Kristofferson (Volkswagen Polo-WRXTS) in 3'55"777; 2. Loeb (Peugeot 208-TPH) in 3'59"102; 3. Block (Ford Focus-HR) in 4'00"023; 4. Jeanney (Peugeot 208-TJP) in 4'00"512; 5. K. Hansen (Peugeot 208-TJP) in 4'00"845.

Campionato: 1. Solberg 181 punti; 2. Ekstrom 176; 3. Kristofferson 158; 4. Bakkerud 157; 5. Loeb 141; 6. T. Hansen 117; 7. Heikkinen 101; 8. Larson 71; 9. Timerzyanov 67; 10. Jeanney 60

Kristofferson davanti a tutti con la Vw Polo nella manche francese del Wrx, a Loheac



Almeras) a 27'863; 17. Berville (Martinet by Almeras) a 30'965; 18. Langer (Mrs Cup-Racing) a 35'068; 19. Torta (Ghinzani Arco Motorsport) a 1'06'676; 20. Creel (Förch Racing) a 2 giri.

Giro più veloce: Drudi in 1'53'352 alla media di 183,982 km/h.

Campionato: 1. Muller 135 punti; 2. Cairoli 133; 3. Jaminet 106; 4. Ammermuller 103; 5. Lukas 88.

WEC

Resoconto della gara a pag. 44
Città del Messico (Mex),
3 settembre 2016

Assoluta: 1. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919) 230 giri in 6:00'43"702 alla media di 164,653 km/h; 2. Fassler-Lotterer (Audi R18) a 1'01'442; 3. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050) a 1'09'709; 4. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919) a 1'30'004; 5. Tuscher-Kraihamer-Imperatori (Rebellion R-One-AER) a 12 giri; 6. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JS P2-Nissan) a 20 giri; 7. Menezes-Lapierre-Richelmi (Alpine A460-Nissan) a 20 giri; 8. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier JS P2-Nissan) a 23 giri; 9. Leventis-Williamson-Kane (Gibson 015S-Nissan) a 23 giri; 10. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JS P2-Nissan) a 23 giri; 11. Cheng-Tung-Panciatici (Alpine A460-Nissan) a 24 giri; 12. Minassian-Mediani (BR01-Nissan) a 24 giri; 13. Rusinov-Rast-Brundle (Oreca 05-Nissan) a 25 giri; 14. Sharp-Brown-Van Overbeek (Ligier JS P2-Nissan) a 26 giri; 15. Stanaway-Turner (Aston Martin Vantage) a 28 giri; 16. Bruni-Calado (Ferrari 488 GTE) a 28 giri; 17. Thim-Sørensen (Aston Martin Vantage) a 28 giri; 18. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 29 giri; 19. Franchitti-Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 29 giri; 20. Lietz-Christensen (Porsche 911-2016) a 29 giri; 21. Trummer-Webb-Kaffer (CLM P1-01-AER) a 31 giri; 22. Al Qubaisi-Heinemeier-Hansson-Long (Porsche 911) a 33 giri; 23. Perrod-Colard-Aguas (Ferrari 458) a 34 giri; 24. Ried-Henzler-Camathias (Porsche 911) a 34 giri 25. Wainwright-Carroll-Barker (Porsche 911) a 34 giri; 26. Mücke-Pla (Ford GT) a 49 giri; 27. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18) a 63 giri; 28. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 38 giri; 29. Yamagishi-Ragues-Taylor (Corvette C7R) a 46 giri; 30. Rao-Bradley-Guerra (Oreca 05-Nissan) a 51 giri; 31. Buemi-Nakajima (Toyota TS050) a 168 giri; 32. Petrov-Ladygin-Shaitar (BR01-Nissan) a 201 giri.

Giro più veloce: Hartley in 1'25'880 alla media di 180,419 km/h.

Il campionato: 1. Lieb-Jani-Dumas 118 punti; 2. Conway-Sarrazin-Kobayashi 77; 3. Lotterer-Fassler 69; 5. Webber-Hartley-Bernhard 53,5. **Gt Pro:** 1. Turner 86 punti; 2. Sorensen-Thim 83; 3. Rigon-Bird 82; 4. Stanaway 80; 5. Pla-Mücke 72,5; 6. Bruni-Calado 62. **Gt Am:** 1. Collard-Perrod-Aguas 129 punti; 2. Heinemeier-Hansson-Al Qubaisi 94; 3. Long 83; 4. Lauda-Dalla Lana-Lamy 70; 5. Ragues-Yamagishi 65. **Lmp2:** 1. Menezes-Lapierre-Richelmi 130 punti; 2. Senna-Albuquerque-Gonzalez 97; 3. Cumming-Derani-Dalziel 74; 4. Rast-Rusinov 71; 5. Leventis-Kane 58.

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 50
Watkins Glen (Usa),
3-4 settembre 2016

Gara: 1. Dixon (Dallara DW12-Chevy) 80 giri in 1h41'39"8592, alla media di 192,049 km/h; 2. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 16'5308; 3. Castro-neves (Dallara DW12-Chevy) a 21'4417; 4. Daly (Dallara DW12-Chevy) a 24'3349; 5. Bourdais (Dallara DW12-Chevy) a 25'3815; 6. Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 29'4268; 7. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 31'1118; 8. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 32'0710; 9. Enerson (Dallara DW12-Honda) a 32'3965; 10. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 32'9478; 11. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 34'7869; 12. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 35'3813; 13. Montoya (Dallara DW12-Chevy) a 37'7024; 14. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 42'4644; 15. Pigot (Dallara DW12-Chevy) a 45'3829; 16. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 45'7584; 17. Sato (Dallara DW12-Honda) a 1'07'4937; 18. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 19. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro.

Giro più veloce: il 46° di Kanaan in 1'23'9436, alla media di 232,592 km/h.

Il campionato: 1. Pagenaud 555 punti; 2. Power 512; 3. Dixon 451; 4. Castroneves 451; 5. Newgarden 446; 6. Kanaan 427; 7. Rahal 403; 8. Munoz 402; 9. Kimball 389; 10. Hinchcliffe 380.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 52
Motegi (Jap), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Michelsiz (Honda Civic) 13 giri in 26'07"443, alla media di 146,1 km/h; 2. Huff (Honda Civic) a 1'358; 3. Monteiro (Honda Civic) a 2'173; 4. López a 3'609; 5. Muller a 4'805; 6. Björk (Volvo S60) a 8'049; 7. Catsburg (LADA Vesta) a 8'738; 8. Chilton a 9'385; 9. Girolami (Volvo S60) a 10'135; 10. Tarquini (LADA Vesta) a 10'456; 11. Michigami (Honda Civic) a 18'300; 12. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 18'691; 13. Thompson (Chevrolet RML Cruze) a 21'696; 14. Filippi (Chevrolet RML Cruze) a 26'419; 15. Nagy (Honda Civic) a 26'935; 16. Bennani a 28'127; 17. Demoustier a 34'475 (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 2° di Björk in 1'58'156, alla media di 146,277 km/h.

Gara-2: 1. Muller 14 giri in 28'03'653, alla media di 145,7 km/h; 2. López a 1'045; 3. Monteiro (Honda Civic) a 2'561; 4. Bennani a 3'280; 5. Girolami (Volvo S60) a 5'204; 6. Chilton a 7'638; 7. Björk (Volvo S60) a 9'159; 8. Michelisz (Honda Civic) a 12'094; 9. Huff (Honda Civic) a 15'769; 10. Tarquini (LADA Vesta) a 16'746; 11. Catsburg (LADA Vesta) a 17'812; 12. Thompson (Chevrolet RML Cruze) a 28'185; 13. Valente (LADA Vesta) a 30'215; 14. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 31'351; 15. Demoustier a 31'950; 16. Filippi (Chevrolet RML Cruze) a 34'863; 17. Michigami (Honda Civic) a 39'613; 18. Ficza (Honda Civic) a 40'074 (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 2° di López in 1'58'061, alla media di 146,395 km/h.

Il campionato costruttori: 1. Citroën 1243 punti; 2. Honda 911; 3. Lada 634; 4. Volvo 271.

CIT

Resoconto della gara a pag. 62
Vallelunga (Rm), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Colciago (Honda Civic) 12 giri in 28'06"425 alla media di 104,642 km/h; 2. Viberti (Seat Leon Tc) a 0'507; 3. Cappellari (Seat Leon) a 11'979; 4. Bacci (AR Giulietta) a 17'078; 5. Mancini (Citroen C3) a 19'485; 6. Mosca (AR Giulietta) a 20'793; 7. Bassi (Seat Leon St) a 23'899; 8. Perucca Orfei (Seat Cupra) a 25'760; 9. Costamagna (Seat Leon Tc) a 28'471; 10. Pigozzi (Seat Ibiza) a 1'04'416; 11. Pelatti (Seat Cupra) a 1 giro.

Giro più veloce: il 6° di Colciago in 1'44'950 alla media di 140,123 km/h.

Gara-2: 1. Colciago (Honda Civic) 15 giri in 26'31"720 alla media di 138,585 km/h; 2. Viberti (Seat Leon Tc) a 0'480; 3. Cappellari (Seat Leon) a 53'475; 4. Ghione (Seat Leon Tc) a 59'925; 5. Bacci (AR Giulietta) a 1'14'847; 6. Mosca (AR Giulietta) a 1'34'280; 7. Costamagna (Seat Leon Tc) a 1'34'544; 8. Pigozzi (Seat Ibiza) a 2 giri; 9. Perucca Orfei (Seat Cupra) a 2 giri; 10. Bassi (Seat Leon St) a 2 giri; 11. Pelatti (Seat Cupra) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Colciago in 1'44'170 alla media di 141,173 km/h.

Campionato Tcs: 1. Bassi 164 punti; 2. Giacon K. 106; 3. Bolzoni 91; 4. Giaiofatto, Arduini 80; 6. Wyhinny 60; 7. Pigozzi 43; 8. Ner-man, Pajuranta, Fernandes 40.

Tcr: 1. Colciago 194 punti; 2. Viberti 140; 3. Piccin, Dall'Antonio 76; 5. Cappellari 66; 6. Costamagna 38; 7. Montalbano 36; 8. Bettera 29; 9. Briagliaori 23; 10. Fabiani, Crocker 20.

Tct: 1. Bacci 40 punti; 2. Mosca 30.

SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 64
Vallelunga (Rm), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Baldan 17 giri in 29'55"943 alla media di 139,203 km/h; 2. Giacon J. a 8'832; 3. Gurrieri a 20'994; 4. Argenti a 38'707; 5. Fedeli a 39'129; 6. Montalbano a 40'000; 7. Gagliano a 45'523; 8. Verocchico a 51'666; 9. Giacon K. a 56'690; 10. Lopes a 1 giro; 11. Vescovi a 1 giro; 12. Biraghi a 6 giri.

Giro più veloce: il 2° di Baldan in 1'44'170 alla media di 141,173 km/h.

Gara-2: 1. Baldan 17 giri in 30'18"913 alla media di 137,445 km/h; 2. Fedeli a 10'224; 3. Gurrieri a 19'521; 4. Biraghi a 25'104; 5. Giacon K. a 26'175; 6. Briagliaori a 29'281; 7. Giacon J. a 42'130; 8. Gagliano a 58'921; 9. Pennica a 1'38'475.

Giro più veloce: il 3° di Giacon J. in 1'45'625 alla media di 139,228 km/h.

Campionato: 1. Baldan 164 punti; 2. Giacon J. 119; 3. Gurrieri 67; 4. Vescovi 54; 5. Giacon K., Fedeli 44; 7. Argenti 30; 8. Biraghi 23; 9. Fumi 22; 10. Gagliano 21.

SEAT IBIZA CUP

Resoconto della gara a pag. 66
Vallelunga (Rm), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Torelli 25 giri in 50'52"193 alla media di 120,454 km/h; 2. Ferri a 6'540; 3. Selmo a 14'215; 4. Palanti-Gulizia a 31'523; 5. Pelatti a 33'070; 6. Rodio a 33'671; 7. Greco-Liana a 50'288; 8. Ghione-Faccin a 50'192; 9. Cassarà a 50'542; 10. Tanzi a 53'523; 11. Brena-Colleoni a 1'18'865.

Giro più veloce: il 3° di Volpato in 1'54'971 alla media di 127,910 km/h.

Dovesicorre

VELOCITÀ

10-11 settembre

FORMULA 3.5

6° round a Spielberg

www.formulav8.com

EUROFORMULA

5° round a Spielberg

www.euroformulaopen.net

GT OPEN

5° round a Spielberg

www.gtopen.net

SUPER FORMULA

5° round ad Autopolis

www.superformula.net

DTM

7° round a Nurburgring

www.dtm.com

FIA F3

8° round a Nurburgring

www.fiaf3europe.com

STOCK CAR BRASIL

7° round a Interlagos

www.stockcar.com.br

NASCAR

Sprint Cup a Richmond

www.nascar.com

GT ITALIA

5° round a Vallelunga

www.acisportitalia.it

F4 ITALIA

5° round a Vallelunga

www.acisportitalia.it

TRICOLORE PROTOTIPI

5° round a Vallelunga

www.acisportitalia.it

CARRERA CUP

5° round a Vallelunga

www.carreracupitalia.it

MINI CHALLENGE

5° round a Vallelunga

www.mini.it/it

TROFEO ARBARTH SELENIA

6° round a Vallelunga

www.trofeoarbarth500.com

RALLY

9-11 settembre

RALLY SAN MARTINO

DI CASTROZZA

CiWrc a San Martino di Castrozza

www.rallysanmartino.com

COPPA VALTELLINA

Campionato regionale

a Sondrio

www.rallycoppavaltellina.com

RALLY DEI TEMPLI/FABARIA

Campionato regionale

ad Agrigento

www.agrigento.aci.it

Gara-2: 1. Torelli 24 giri in 51'12"423 alla media di 114,874 km/h; 2. Selmo a 2'393; 3. Ferri a 2'803; 4. Greco-Liana a 12'730; 5. Volpato-Amici a 13'474; 6. Rodio a 17'352; 7. Cassarà a 24'642; 8. Pelatti a 33'261; 9. Tanzi a 57'597; 10. Brena-Colleoni Guardo a 1'29'881.

Giro più veloce: il 23° di Volpato in 1'53'967 alla media di 129,037 km/h.

Campionato: 1. Torelli 149 punti; 2. Ferri 109; 3. Volpato 85; 4. Paggi 77; 5. Selmo 63; 6. Liana, Greco 39; 8. Gnemmi, Tommasin 34; 10. Rodio 30.

PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 68
Vallelunga (Rm), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Uboldi (Ligier Js53) 17 giri in 26'55"944 alla media di 154,709 km/h; 2. Margelli (Norma M20) a 24'172; 3. Randaccio (Norma) a 34'557; 4. Esposito (Radical Sr4) a 1'01'350; 5. Pedetti (Norma M20) a 1 giro; 6. Bettini (Norma Mf20) a 1 giro; 7. Petrillo (Radical Sr4) a 2 giri; 8. Tarantino (Radical Sr4) a 2 giri; 9. Francisci (Lucchini P2) a 4 giri.

Giro più veloce: il 5° di Uboldi in 1'33'962 alla media di 156,510 km/h.

Gara-2: 1. Margelli (Norma M20F) 17 giri in 27'30'854 alla media di 151,437 km/h; 2. Uboldi (Ligier Js53) a 8'711; 3. Randaccio (Norma) a 14'738; 4. Esposito (Radical Sr4) a 19'687; 5. Bettini (Norma Mf20) a 1'28'959; 6. Pedetti (Norma M20F) a 1 giro; 7. Petrillo (Radical Sr4) a 1 giro; 8. Tarantino (Radical Sr4) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Margelli in 1'34'231 alla media di 156,063 km/h.

Campionato Assoluta: 1. Uboldi di 163 punti; 2. Margelli 151; 3. Randaccio 99; 4. Bellarosa 66; 5. Pisani 33; 6. Pedetti 32; 7. Molinaro 30; 8. Fabio 20; 9. Francisci 18; 10. Esposito 16.

CARRERA CUP

Vallelunga (Rm), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Valentini M. 15 giri in 26'08'491 alla media di 140,638 km/h; 2. Del Castello (Cadillac Cts) a 12'279; 3. Caproni (Seat Leon) a 1'26'796; 4. Colaianni (Bmw M3) a 1'38'253; 5. Martini a 1'38'491; 6. Valentini G. (Seat Leon) a 1 giro; 7. Regni a 1 giro; 8. Liberati (Bmw M3) a 1 giro; 9. Pedetti (Ferrari 550) a 1 giro; 10. Borsini (AR 147) a 1 giro; 12. Fusilli (Opel Astra) a 2 giri; 13. Malavolta (Peugeot 106) a 2 giri; 14. Scocco (Peugeot 106) a 2 giri; 15. Marocutti (Renault Clio) a 4 giri (gli altri su Porsche 997).

Giro più veloce: il 3° di Valentini M. in 1'43'187 alla media di 142,517 km/h.

Gara-2: 1. Del Castello (Cadillac Cts) 13 giri in 26'26'079 alla media di 120,534 km/h; 2. Valentini M. a 0'276; 3. Regni a 3'686; 4. Caproni (Seat Leon) a 4'685; 5. Martini a 6'687; 6. Colaianni (Bmw M3) a 9'462; 7. Valentini G. (Seat Leon) a 11'067; 8. Pucciarelli (AR 147) a 14'325; 9. Morocutti (Renault Clio) a 16'077; 10. Pedetti (Ferrari 550) a 18'541; 11. Frullini (Peugeot 206) a 26'680; 12. Cruciani (Saxo) a 1 giro; 13. Amendolagine (Peugeot 106) a 1 giro; 14. Scocco (Peuge-

Leclassifiche

ot 106) a 1 giro; 15. Malavolta (Peugeot 106) a 1 giro (gli altri su Porsche 997).
Giro più veloce: il 4° di Valentini M. in 1'44"455 alla media di 140,787 km/h.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 70
Mugello (Fi), 3-4 settembre 2016

Turismo

Gara-1: 1. Meloni (Bmw M3 E92 4.0) 10 giri in 20'27"662, alla media di 153,804 km/h; 2. Gioffrè (Renault Mégane) a 13"411; 3. A. Fumagalli (Bmw M3 E92 3.2) a 14"388; 4. Caiola (Seat Leon) a 22"705; 5. Bamonte (Seat Leon) a 31"814; 6. A. Nardilli (Seat Leon) a 45"825; 7. Milli (Bmw 320) a 1'09"472; 8. Terlep (Bmw M3 E46) a 1'26"343; 9. Biasca (Bmw 320) a 1'51"403; 10. Bettera (Alfa Romeo 147) a 1'53"418; 11. Piccin (Honda Civic) a 2'01"422; 12. Magri (Renault Clio) a 2'07"568; 13. Lissignoli (Renault Clio) a 2'08"093; 14. Ranzato (Seat Leon Supercopa) a 1 giro; 15. Cioffi (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 16. Gaudenzi (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro; 17. Musso (Bmw 320) a 1 giro; 18. Mirandola (Renault Clio) a 1 giro; 19. Bommartini (Honda Civic) a 1 giro; 20. Mascolo (Peugeot 205) a 1 giro; 21. Milla (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 22. Leopardi (Alfa Romeo 156) 2 giri; 23. Senzacqua (Alfa Romeo 33) a 2 giri.

Giro più veloce: il 3° di Meloni in 1'59"564, alla media di 157,923 km/h.

Gara-2: 1. Meloni (Bmw M3 E92 4.0) 10 giri in 20'31"706, alla media di 153,299 km/h; 2. R. Fumagalli (Bmw M3 E92 3.2) a 3"114; 3. Gioffrè (Renault Mégane) a 4"111; 4. Cipolla (Seat Leon) a 54"619; 5. A. Nardilli (Seat Leon) a 1'04"352; 6. Bamonte (Seat Leon) a 1'16"538; 7. R. Ruberti (Seat Leon Supercopa) a 1'27"099; 8. Milli (Bmw 320) a 1'32"517; 9. Terlep (Bmw M3 E46) a 1'32"780; 10. Biasca (Bmw 320) a 1'52"659; 11. Hafner (Alfa Romeo 147) a 2'00"407; 12. Bettera (Alfa Romeo 147) a 2'07"282; 13. De Luca (Honda Civic) a 1 giro; 14. Lissignoli (Renault Clio) a 1 giro; 15. Cioffi (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 16. Pegreff (Renault Clio) a 1 giro; 17. Gaudenzi (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro; 18. Musso (Bmw 320) a 1 giro; 19. Mirandola (Renault Clio) a 1 giro; 20. Ruani (Citroën Saxo) a 1 giro; 21. Accorsi (Honda Civic) a 1 giro; 22. Barozzi (Peugeot 205) a 1 giro; 23. Milla (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 24. Senzacqua (Alfa Romeo 33) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Meloni in 2'01"222, alla media di 155,763 km/h.

Il campionato dopo 12 gare: 1. De Bellis 49 punti; 2. Fondi 40; 3. Mazzolini 37; 4. Valli 35; 5. "Togo" 28; 6. Ghezzi 27; 7. Tarabini 22; 8. Invernizzi, Romani e Valentini 17.

Gran Turismo

Gara-1: 1. Tarabini (Porsche 997) 11 giri in 21'06"804, alla media di 163,957 km/h; 2. Valli (Bmw Z4 Gt3) a 11"650; 3. Fondi (Porsche 997) a 16"014; 4. Zonin (Porsche 997) a 37"427; 5. Düller-Weege (Bmw Alpina) a 41"959; 6. De Bellis (Porsche 997) a 46"061; 7. Mazzolini (Porsche 997) a 1'06"096; 8. Ramelli (Ferrari 458) a 1'09"938; 9. Cerati (Porsche 997) a 1'28"873; 10. Borret (Bmw M3 E36) a 1 giro; 11. "Togo" (Por-

sche 997) a 1 giro; 12. Orlandini-De Vuono (Bmw M3 E36) a 1 giro; 13. Bensi (Bmw M3 E36) a 1 giro; 14. Oliva-Magonio (Bmw M3 E36) a 2 giri; 15. Giani (Bmw M3 E36) a 2 giri.

Giro più veloce: l'8° di Tarabini in 1'53"352, alla media di 166,578 km/h.

Gara-2: 1. Tarabini (Porsche 997) 11 giri in 21'03"906, alla media di 164,333 km/h; 2. Valli (Bmw Z4 Gt3) a 4"876; 3. Fondi (Porsche 997) a 37"357; 4. Zonin (Porsche 997) a 46"228; 5. De Bellis (Porsche 997) a 1'07"987; 6. "Togo" (Porsche 997) a 1'25"876; 7. Cerati (Porsche 997) a 1'48"172; 8. Mazzolini (Porsche 997) a 1 giro; 9. Ramelli (Ferrari 458) a 1 giro; 10. Borret (Bmw M3 E36) a 1 giro; 11. Bensi (Bmw M3 E36) a 2 giri; 12. De Vuono (Bmw M3 E36) a 2 giri; 13. Magonio (Bmw M3 E36) a 2 giri; 14. Giani (Bmw M3 E36) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Tarabini in 1'53"590, alla media di 166,229 km/h.

Il campionato: 1. Alborghetti 52 punti; 2. Ranzato 41; 3. A. Fumagalli e R. Fumagalli 38; 5. Chini 28; 6. Piccin 26; 7. Caiola e Cipolla 25; 9. Bamonte 23; 10. Pinato 22.

CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 70
Mugello (Fi), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Francia (Rangoni Corse) 12 giri in 26'08"718, alla media di 144,438 km/h; 2. Ricciarini (Essecorse) a 0"094; 3. Nicoli (Rangoni Corse) a 2"726; 4. De Matteo (Melatini Racing) a 12"333; 5. Nardilli (Melatini Racing) a 13"753; 6. Danetti (Mc Motoristica) a 14"707; 7. Gnemmi (Mc Motoristica) a 15"635; 8. Vallarino (Mc Motoristica) a 23"081; 9. Pasquali (Essecorse) 26"959; 10. Ciocca (Melatini Racing) a 40"943; 11. Della Monica (Renault Italia by Oregon Team) a 52"525; 12. Fiore (Essecorse) a 53"570.

Giro più veloce: il 2° di Nicoli in 2'09"127, alla media di 146,228 km/h.

Gara-2: 1. Ricciarini (Essecorse) 12 giri in 26'03"808, alla media di 144,892 km/h; 2. Francia (Rangoni Corse) a 1"346; 3. Nicoli (Rangoni Corse) a 2"093; 4. De Matteo (Melatini Racing) a 13"234; 5. Nardilli a 13"856; 6. Kuusiniemi (Composit Motorsport) a 15"363; 7. Puccetti (Rangoni Corse) a 28"116; 8. Vallarino (Mc Motoristica) a 44"999; 9. Stassano (Renault Italia by Oregon Team) a 45"477; 10. Ciocca (Melatini Racing) a 46"027; 11. Gnemmi (Mc Motoristica) a 47"420; 12. Pasquali (Essecorse) a 49"420; 13. Danetti (Mc Motoristica) a 49"794; 14. Fiore (Essecorse) a 52"972.

Giro più veloce: l'11° di Ricciarini in 2'09"114, alla media di 146,242 km/h.

Il campionato: 1. Ricciarini 171 punti; 2. Francia 144; 3. De Matteo 96; 4. Puccetti 92; 5. Nicoli 66; 6. Poloni 62; 7. D. Nardilli 55; 8. Kuusiniemi 38; 9. Danetti 34; 10. Comito Viola 33.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 71
Mugello (Fi), 3-4 settembre 2016

Gara-1: 1. Pasotti 12 giri in 25'02"581, alla media di 150,796 km/h; 2. Pegoraro a 1"797; 3.



Nespoli a 4"587; 4. Baiguera a 16"221; 5. Pica a 39"522; 6. Manassero a 53"322; 7. Minella a 57"767; 8. Guerra a 1'02"392; 9. Liberatore a 1'12"122; 10. M. Fumagalli a 1'15"860; 11. Utziers a 1'18"139; 12. Ferraresi a 1 giro; 13. Zerbi a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Pasotti in 2'03"858, alla media di 152,448 km/h.

Gara-2: 1. Pegoraro 12 giri in 25'11"044, alla media di 149,951 km/h; 2. Nespoli a 2"878; 3. Pasotti a 3"589; 4. Stratta a 31"004; 5. Rezzonico a 43"522; 6. Manassero a 45"854; 7. Minella a 50"993; 8. Guerra a 58"097; 9. Pica a 1'07"263; 10. Flaccadori a 1'28"357; 11. Utziers a 1'28"520; 12. M. Fumagalli a 1'29"504; 13. Liberatore a 1 giro; 14. Baiguera a 2 giri.

Giro più veloce: il 5° di Pegoraro in 2'04"439, alla media di 151,736 km/h.

Il campionato: 1. Pasotti 207 punti; 2. Pegoraro 180; 3. Nespoli 135; 4. Baiguera 124; 5. Riccardi 115.

MITJET SERIES

Resoconto della gara a pag. 72
Mugello (Fi), 3-4 settembre 2016

PILOTI A

Gara-1: 1. Essart (MV2S Racing) 11 giri in 24'13"284, alla media di 142,919 km/h; 2. Benedetti (The Club) a 5"602; 3. Castagnoli (Collecchio Corse) a 5"961; 4. Bellini (Kinetic) a 7"559; 5. Massimo (Composit Motorsport) a 9"978; 6. Ongaretto (Composit Motorsport) a 10"272; 7. De Luca (Malucelli) a 12"050; 8. Papi (Costa Ovest) a 14"933; 9. Solla (Tomei Motorsport) a 19"250; 10. Neri (Kinetic) a 19"858; 11. Romagnoli (Al Corse) a 22"795; 12. Giubergia (Pellin Racing) a 26"988; 13. Belmonte (The Club) a 35"472; 14. L. Del Castello (The Club) a 44"335; 15. V. Zadotti (Costa Ovest) a 44"791.

Giro più veloce: il 9° di Ongaretto in 2'11"013, alla media di 144,123 km/h.

Gara-2: 1. Essart (MV2S Racing) 8 giri in 17'45"533, alla media di 141,765 km/h; 2. Ongaretto (Composit Motorsport) a 5"045; 3. Massimo (Composit Motorsport) a 7"117; 4. Papi (Costa Ovest) a 7"252; 5. Benedetti (The Club) a 7"998; 6. Castagnoli (Collecchio Corse) a 8"362; 7. V. Zadotti (Costa Ovest) a 10"060; 8. Romagnoli (Al Corse) a 14"587; 9. Giubergia (Pellin Racing) a 15"308; 10. Guastamacchia (Aggressive Team) a 22"495; 11. Belmonte (The Club) a 23"109; 12. Neri (Kinetic) a 1 giro; 13. Bellini (Kinetic) a 2 giri; 14. L. Del Castello (The Club) a 2 giri.

Giro più veloce: il 7° di Castagnoli in 2'10"580, alla media di 144,608 km/h.

PILOTI B

Gara-1: 1. Essart (MV2S Racing) 11 giri in 23'58"286, alla media di 144,409 km/h; 2. Pizzola (Kinetic) a 1"107; 3. Scionti (AL Corse) a

3 ORE ECC

MUGELLO

Una Ginetta in Toscana

SCARPERIA - Al debutto nella 3 Ore Endurance Champions Cup, Francesco Dracone e Jacopo Baratto hanno portato al successo la Wolf Gb08 nel penultimo appuntamento, al Mugello. Il round toscano della serie di Peroni è stato caratterizzato da tante interessanti novità, segno che la formula del campionato sta ritornando a riscuotere interesse. Come quello della Ginetta G57 Lmp3 della Nova Race condotta da Mike Simpson e Lawrence Tomlinson, che hanno fatto una gara a parte chiudendo primi anche se "trasparenti" ai fini della classifica. Il secondo posto virtuale e il successo nella classe Gold sono andati così a Mariano Bellin e Massimo Zainin, al debutto sulla Bmw Z4 Gt3 portata in pista dalla Pro Motorsport. Solo 10 minuti di gara per la Praga Rt1 del céco Alecs Jirasek, mentre la Porsche 997 Autorlando divisa da Giacomo, Matteo e Paolo Bossini, che al pronti-via erano riusciti a mantenersi nelle posizioni di testa, è stata costretta al ritiro per un principio d'incendio. Un altro debutto è stato quello della Wolf Gb08 Sm a guida centrale di Ivan Bellarosa e Maurizio Fratti, rallentati in partenza da un problema di accensione e poi penalizzati per avere concluso in anticipo la sosta obbligatoria ma comunque secondi della Cn2 davanti alla sport "tradizionale" di Luca Pirri Ardizzone, Gabriele Lancieri e Dario Borgese, relegati sul fondo da noie al cambio. Nell'Euro Series s'è imposto Magagnoni con la Ginetta G55. (d.l.)

ECC

Mugello (Fi), 3-4 settembre 2016

Absoluta: 1. Tomlinson-Simpson (Ginetta G57) 78 giri in 2h31'35"256, alla media di 161,930 km/h; 2. Dracone-Baratto (Wolf Gb08) a 3 giri; 3. M. Zanin-Bellini (Bmw Z4 Gt3) a 4 giri; 4. Kocabiyik-Ayhan-Bitter (Bmw Z4 Gt3) a 5 giri; 5. A. Zumstein-M. Zumstein (Mercedes Sls Amg Gt3) a 7 giri;

6. Fratti-Bellarosa (Wolf Gb08 Sm) a 7 giri; 7. P. Zumstein-Pfefferlon-Mathias (Mercedes Sls Amg Gt3) a 9 giri; 8. Magagnoni (Ginetta G55) a 10 giri; 9. Tsonev-Cristoni-Marchesini (Ginetta G55) a 10 giri; 10. Pirri-Lancieri-Borgese (Wolf Gb08) a 12 giri.

Giro più veloce: il 54° di Simpson in 1'43"233, alla media di 182,906 km/h.

1"681; 4. D. Di Benedetto (Costa Ovest) a 6"227; 5. Castagnoli (Collecchio Corse) a 9"671; 6. Verga (Costa Ovest) a 10"191; 7. Ceresoli (Composit Motorsport) a 14"721; 8. Giubergia (Pellin Racing) a 18"628; 9. Michele Malucelli (Malucelli) a 25"680; 10. Solla (Tomei Motorsport) a 35"568; 11. Di Giovanni (The Club) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7° di V. Zadotti in 2'08"792, alla media di 146,608 km/h.

Gara-2: 1. Di Benedetto (Costa

Ovest) 11 giri in 24'02"729, alla media di 143,964 km/h; 2. Essart (MV2S Racing) a 1"866; 3. Ceresoli (Composit Motorsport) a 6"652; 4. Scionti (AL Corse) a 7"230; 5. Marcucci (The Club) a 8"250; 6. Castagnoli (Collecchio Corse) a 11"584; 7. Zucchi (Composit Motorsport) a 13"433; 8. Solla (Tomei Motorsport) a 13"833; 9. Gnonfiantini (Kinetic) a 16"395; 10. Giubergia (Pellin Racing) a 21"874; 11. Pizzola (Kinetic) a 32"005; 12. Stefanelli (Aggressive Team) a 4 giri; 13.

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



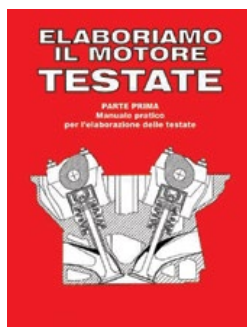
RIZZO E VENUTO FANNO LA DIFFERENZA - Il 3° round della Sn1-pro, è stato caratterizzato dal ritorno al successo di Maurizio Rizzo, ovvero il recordman per eccellenza della Selezione Nazionale Piloti. In realtà, Rizzo, aveva già vinto in occasione dello scorso round, ma non lo aveva fatto in maniera così convincente, difatti, nello scorso week end, ha portato a casa ben 3 "Ori", portando il suo palmares a ben 83 vittorie assolute! Se Rizzo può dirsi soddisfatto, altrettanto può fare l'altro vincitore di giornata, ovvero un Nicola Venuto che adesso fa veramente paura: consistente più che mai, ha portato a casa tanti punti pesanti ed un "Oro" che rappresenta un vero e proprio oscar della guida. Alla fine per lui, è arrivata anche la ciliegina sulla torta per essersi aggiudicato il premio di "Pilota del giorno". Da segnalare poi, la pole position ottenuta da Mario Longo, che in qualifica ha fatto segnare un tempo davvero notevole. Per info: selezionenazionale@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 della gamma 2016. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

LIBRI



ELABORIAMO IL MOTORE 1-2-2T - Assetto - Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461-231102.

RIVISTE

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970,

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

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole),

Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Review dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.



CONTI EDITORE

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.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonativedi.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

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

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici del 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

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 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 06.4924601

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. 051.6227111 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Malvestiti (The Club) a 4 giri; 14. Verga (Costa Ovest) a 4 giri.
Giro più veloce: il 5° di Essart in 2'09"341, alla media di 145,986 km/h.

RALLY IRC

22° Rally Valli Cuneesi

Resoconto della gara a pag. 58

Dronero (Cn), 2-3 settembre 2016

Absoluta: 1. Chentre-Floreaan (Ford Fiesta Wrc) in 1.20'30"5; 2. Gino-Ravera (Ford Fiesta Wrc) a 1'25"5; 3. Pinzano-Passone (Peugeot 208 R5) a 1'54"1; 4. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta R5) a 2'30"3; 5. Rossetti-Mori (Skoda Fabia R5) a 3'53"4; 6. Rovatti-Catone (Renault Clio R3C) a 5'37"6; 7. Bergo-Brusati (Renault Clio R3C) a 5'51"; 8. Giordano-Siragusa (Renault Clio S1600) 5'53"; 9. Tosi-Del Barba (Renault Clio R3C) a 6'05"9; 10. Lombardi-Pieri (Renault Clio S1600) a 7'25".

GRUPPO A

Classe A5: 1. Ferro-Colombaro (Peugeot 106) in 1.36'47"3.

Classe K10: 1. Paolini-Nesti (Peugeot 106) in 1.32'27"3.

Classe S1600: 1. Giordano-Siragusa in 1.26'23"5; 2. Lombardi-Pieri a 1'32"0; 3. Perosino-Scampelle a 8'44"3 (tutti su Renault Clio).

Classe Wrc: 1. Chentre-Floreaan (Ford Fiesta) in 1.20'30"5; 2. Gino-Ravera (Ford Fiesta) a 1'25"5.

GRUPPO N

Classe N2: 1. Goldoni-Mattioda (Peugeot 106 Rallye) in 1.35'27"; 2. Allais-Bellotti (Citroen Saxo VTS) a 7'44"9; 3. Martini-Fino (Peugeot 106 Rallye) a 20'17"7.

Classe N3: 1. Straffi-Cavaciocchi in 1.30'18"9; 2. Spagnoli-Bertasini Haianes a 1'25"4; 3. Fino-Barra a 4'08"8; 4. Bianciotto-Bianciotto a 9'40"7; 5. Galliano-Servetti a 11'30"7 (tutti su Renault Clio).

Classe N4: 1. Maurino-Perino (Mitsubishi Lancer) in 1.37'13"8.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Calleri-Bevione in 1.27'59"6; 2. Tavelli-Cottellero a 12"6; 3. Giordano-Scarzello a 1'02"7; 4. Vigliucci-Niro a 3'02"9; 5. Brazzoli-Barone a 3'26"2; 6. Benevetti-Manfredi (Renault Twingo) a 5'06"1; 7. Andreoli-Parazzi (Renault Twingo) a 6'00"9; 8. Ciocca-Carmignano (Renault Twingo) a 7'27"2 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Rovatti-Catone in 1.26'08"1; 2. Bergo-Brusati a 13"4; 3. Tosi-Del Barba a 28"3; 4. Bettoni-Marchesini a 8'09"3 (tutti su Renault Clio).

Classe R4: 1. Pini-Pellegrini (Mitsubishi Lancer) in 1.28'17"5; 2. Fiorese-Camazola (Mitsubishi Lancer) a 9'24"4.

Classe R5: 1. Pinzano-Passone (Peugeot 208 RT16) in 1.22'24"6; 2. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta) a 36"2; 3. Rossetti-Mori (Skoda Fabia) a 1'59"3; 4. Vagli-Mangili (Citroen Ds3) a 8'03"1.

RACING START

Classe RS1600: 1. Scrigina-Romeo (Peugeot 106) in 2.00'27"2

Irc finale: 1. Chentre 276 punti; 2. Rossetti; 3. Freguglia 195; 4. A. Re 151.

COPPA ITALIA

23° Rally Pietra

di Bagnolo

Dronero (Cn), 2-3 settembre 2016

Absoluta: 1. Ronzano-Nebiolo (Peugeot 207 S2000) in 58'55"5; 2. Chiomo-Sesia (Abarth Grande Punto) a 1'30"1; 3. Morina-Fraschia (Peugeot 208 Vti) a 1'45"5; 4. Maurino-Nari (Peugeot 207 S2000) a 1'55"8; 5. Fontanone-Bruno (Peugeot 306 Maxi) a

2'28"7; 6. Berchio-Guzzi (Ford Fiesta R5) a 2'40"2; 7. Silvestro-Desole (Renault Clio R3C) a 2'43"4; 8. Bernardi-Verzino (Renault Clio Williams) a 4'21"8; 9. Baudino-Ferrero (Peugeot 208 Vti) a 4'37"5; 10. Di Carlo-Bianco (Renault Clio R3C) a 5'16".

GRUPPO A

Classe A0: 1. Perotto-Guerra (Fiat 600 Sporting) in 1.10'30"3.

Classe A6: 1. Cittadino-Bassignana in 1.05'46"4; 2. Bruno-Risso (Citroen SaxoVTS) a 18"7; 3. Campus-Rapetti a 6'40"3 (gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe A7: 1. Bernardi-Verzino in 1.03'17"3; 2. Malaspina-Montaldo a 5'04"; 3. Aghemo-Barison a 5'52"3 (tutti su Renault Clio Williams).

Classe K10: 1. Sandrone-Isaia (Citroen C2) in 1.07'50".

Classe K11: 1. Fontanone-Bruno (Peugeot 306 Maxi) in 1.01'24".

Classe S1600: 1. Colombo-Fornoro (Renault Clio) in 1.04'12"1.

Classe S2000: 1. Ronzano-Nebiolo (Peugeot 207) in 58'55"5; 2. Chiomo-Sesia (Abarth Grande Punto) a 1'30"1; 3. Maurino-Nari (Peugeot 207) a 1'55"8; 4. Cornaglia-Canali (Abarth Grande Punto S2000) a 6'27"5.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Bruno Franco-Noro in 1.12'08"8; 2. Borgogno-Borgogno a 46"9 (tutti su Peugeot 106 Rallye).

Classe N2: 1. Bianchi-Bosco (Citroen Saxo) in 1.09'23"2; 2. Marazza-Pozzi (Peugeot 106 Rallye) a 2'21"; 3. Galaverna-Pellegrino (Peugeot 106 Rallye) a 2'58"9.

Classe N3: 1. Baglione-Tassara (Renault Clio Williams) in 1.06'17"3.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Dani-Bonino (Renault Twingo) in 1.11'17".

Classe R2B: 1. Morina-Fraschia (Peugeot 208 VTI) in 1.00'41"; 2. Baudino-Ferreo (Peugeot 208 VTI) a 2'52"; 3. Cillis-Materi (Renault Twingo) a 3'38"4.

Classe R3C: 1. Silvestro-Desole in 1.01'38"9; 2. Di Carlo-Bianco a 2'32"6; 3. Tadone-Degioris a 4'00"3 (tutti su Renault Clio).

Classe R4: 1. Mussa-Bruzzese (Mitsubishi Lancer) in 1.11'26"6.

Classe R5: 1. Berchio-Guzzi (Ford Fiesta) in 1.01'35"7.

SALITE CEM

22° Ilirska Bistrica

Resoconto della gara a pag. 75

Bistrica (Kp), 1-3 settembre 2016

Absoluta: 1. Faggioli (Osella Fa30 Zytek) in 4'01"22; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 1'37"3; 3. Macario (Norma M20 Fc Zytek) a 9'26"; 4. Benes (Osella Fa30 Zytek) a 12"49; 5. Zajelsnik P. (Norma M20 F) a 13'60"; 6. Neveril (Norma M20 Fc) a 21'99"; 7. Liber (Gloria C8P Evo) a 28'56"; 8. Vondrak (Osella Pa21S Evo) a 32'68"; 9. Michl (Lotus Elise) a 36'28"; 10. Vitver (Audi Tt-R Dtm) a 36'85".

Classifica dei gruppi. Gr. N: 1. Miljkovic in 5'06"01; 2. Vavrince a 1'37"3. Lajci a 5'86 (tutti su Mitsubishi Lancer).

Gr. A: 1. Schweiger in 4'54"83; 2. Maly a 6'49"; 3. Vojacek a 9'17 (tutti su Mitsubishi Lancer).

GT: 1. Testitore (Porsche 997 GT3 Cup) in 5'10"40; 2. Jerman (Lamborghini Gallardo) a 9'56. **E25h:** 1. Michl in 4'37"50; 2. Vitver a 0'57"; 3. Giuliani (Lancia Delta Evo) a 11'17. **CN:** 1. Bouvier (Wolf Gb08) in 2'39"50. **E25s:** 1. Macario in 4'10"48; 2. Zajelsnik P. a 4'34"; 3. Neveril a 12'73. **E2Ss:** 1. Faggioli in 4'01"22; 2. Merli a 1'37"; 3. Benes a 12"49.

ZERMIANI E TANTI LETTORI SODDISFATTI NONCHÉ NOSTALGICI!

L'As "vintage" ha fatto furore!

Caro Autosprint, devo ringraziare la tua sensibilissima redazione per aver confezionato un numero di Autosprint così carico di emozione ed umanità. Lo conserverò nel cuore per sempre. Mi sono commosso nel sentir riemergere tanti aneddoti e vicende legati a questo sport, che se privato della passione o se snaturato da regole e cavilli assurdi vale molto poco o nulla. Certo, nel rivedere alcune foto mi sono meravigliato quando la nostra pattuglia tricolore contava nove "cavalieri del rischio", una felice definizione di Marcello Sabbatini. Un rischio evidenziato da quelle funi improvvisate che tenevano assieme pile di copertoni usati messi a protezione probabilmente solo visiva. Gare con partenze sull'acqua, duelli di avversari leali. Ma anche i siparietti di Piquet sempre spiazanti (non che Nannini fosse molto più tranquillo), la dolcezza infinita di Alboreto, la signorilità di De Angelis, ma anche le lunghe interviste di Senna che facevano pensare a lungo, anche oggi... Vorrei solo eccepire, con tenerezza, sul titolo: "Paradisi perduti". Se li abbiamo rievocati con tanta nostalgia, quei Paradisi non sono perduti. Sono sempre vivi dentro di noi, nello scrigno dei nostri ricordi. Parlandone li regaliamo ad altri che non li hanno vissuti. I Ricordi, ci pensate? Sono l'unica cosa che nessuno al mondo ti può rubare! Grazie.

Ezio Zermiani

"... È solo per il gusto, il dovere e il piacere di considerarla indimenticabile." Solo rimarcando queste parole che chiudono il primo articolo di Mario Donini, sarebbe sufficiente ringraziarvi per l'emozione che ha regalato e suscitato il numero 34 di As. Già, emozione, un crescendo che ogni pagina "girata" ha indotto, non tanto per la qualità delle immagini e nemmeno perché inedite, ma proprio perché, invece, hanno consentito di riaprire i cassetti della memoria e rivivere appun-

to il gusto dell'indimenticabile. Ma allora, pur non intendendo incunearmi nei meandri delle discussioni sull'"era meglio prima o adesso" mi limito ad una considerazione. Premetto anche che non sono un appassionato giovane, vengo da una generazione che in pantaloni corti ha vissuto la stagione 1976 con la carica emotiva di un adolescente di quegli anni, un appassionato che vive le corse ancora oggi possibilmente dal vivo, con 17 edizioni della 24 Ore di Le Mans assistite, almeno un Gp all'anno e, se riesco, qualche storica tanto per non dimenticare. La considerazione è questa, volendo anche una provocazione: i tempi cambiano, mutano le abitudini, gli interessi, i desideri e con essi le generazioni, il futuro va compreso, vissuto al presente e apprezzato perché è l'umanità che lo sviluppa. Oggi As con il numero in oggetto celebra "l'indimenticabile"; tra 40 anni, nel ben augurante auspicio che le edicole vedano ancora il "nostro" settimanale informare così sapientemente gli appassionati di motor-sport, un numero che avrà intenzione di ricordare i tempi di oggi, avrà senso? Noi che abbiamo vissuto, prendo esempio, la stagione 1976, il Giro d'Italia, il Mondiale Sport degli Anni '70, le ultime palpitanti scorribande stradali della vera Targa, la Parigi-Dakar di Thierry Sabine, la favola di Gilles e così via, sentiamo ancora nitido il ricordo di pagine memorabili. Oggi, viceversa, quello a cui assistiamo lo sarà per chi riuscirà a ricordarlo? Qualche sociologo ha spiegato che una umanità che ha bisogno di miti non è una buona umanità. Sarà, cre-

do che qualche mito, oggi, aiuterebbe a ritrovare il senso delle emozioni che, a mio parere, non fanno parte del nostro presente dove tutto è fugace ed effimero, inflazionato e vuoto.

Fabrizio Cordini
Piacenza

Carissimi, anche questa settimana come oramai da una vita ho sfogliato e letto con attenzione Autosprint (n. 34) emozionandomi per tutto quanto ricordato nella rivista poiché l'ho vissuto personalmente fin dagli Anni '70. Devo però fare una considerazione, già negli Anni '70 sulla rivista si scriveva e si diceva che le corse degli Anni '60 erano un'altra cosa, e via scorrendo fino ai giorni nostri pensando sempre che il passato è migliore del presente. Le corse degli Anni '70-'80



per chi le ha vissute sono indelebili nel ricordo, ma a quale prezzo, il ricordo va a tutte le tragedie che si sono susseguite in quegli anni, e tutte le volte si richiedeva più sicurezza per le vetture, piloti, commissari e spettatori. Ora che si

è raggiunto un minimo di sicurezza, siamo qui a contestare le attuali regole di competizione. I tantissimi piloti che ricordiamo con affetto non avrebbero nulla da contestare a Whiting. P.S. La copertina di Roberto Rinaldi per quanto mi riguarda è una delle più belle della mia collezione. Il motivo? Ricordare Niki Lauda sulla Ferrari col n° 1, è stata una bella sorpresa non me lo aspettavo. Grazie.

Maurizio

Una volta John Watson disse: «Ciascun pilota di ogni epoca ha corso col massimo della sicurezza disponibile in quel momento. Tutto è relativo». Giusto. Il resto è un mare antico e caldo, nel quale anche per noi è stato dolce... naufragare. Grazie ai tanti che hanno scritto, impossibile citarli tutti. E ora, guardiamo avanti!

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
051.62.27.220

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo**,
Alberto Crippa, **Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images.com**,
Massimo Bettiol,
Getty Images, **Oliver**
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Tecnica: **Craig Scarborough**
Humour: **Giorgio Serra**

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPRI NT** **IN MOTO**
AM **QUERIN SPORIVO** **SPORT STYLE**
Cotto e mangiato



Segui la settima stagione di Safe-Drive Motorsport!
Da sabato 24 settembre in onda le immagini più belle e i racconti più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



SAFE-DRIVE

GUIDA AL MOTORSPORT

MOTORSPORT

PROGRAMMAZIONE TV

- Reteconomy Sky 512 sabato alle 13.00
- Nuvolari canale 61 DT sabato alle 22.00
- Odeon canale 177 DT domenica alle 21.00



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 - info@safe-drive.it - www.3emme2a.it

A PARTIRE DA 3.400 € SCONTO 500 €

PEOPLE GTi
125/200/300/300ABS

2.900 €*



A PARTIRE DA 2.700 € SCONTO 400 €

DINK
125/200i

2.300 €*



A PARTIRE DA 3.300 € SCONTO 300 €

G-DINK
125i/300i

3.000 €*



A PARTIRE DA 4.500 € SCONTO 500 €

DOWTOWN
300i/300iABS

4.000 €*



5.300 € SCONTO 600 €

DOWTOWN
350iABS

4.700 €



A PARTIRE DA 4.600 € SCONTO 500 €

K-XCT
300i/300iABS

4.100 €*



A PARTIRE DA 5.900 € SCONTO 600 €

XCITING
400i/400iABS

5.300 €*



A PARTIRE DA 4.150 € SCONTO 600 €

X-TOWN
125i/300iABS

3.550 €



È ORA DI CAMBIARE.



*L'offerta si riferisce alle rispettive versioni base: People GTi 125, Dink 125, G-Dink 125, Downtown 300i, K-XCT 300i, Xciting 400i, X-Town 125i. Listino IVA inclusa Franco Rivenditore. Spese di immatricolazione + KYMCO CARE € 270. Condizioni e scadenza iniziativa su kymco.it/promozioni. Kymco si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche, estetiche o di altra natura anche senza alcun preavviso. Si consiglia di verificare tutte le informazioni presso i punti vendita Kymco, vedi elenco su kymco.it/rivenditori. KYMCO CARE è in collaborazione con ACI GLOBAL. Estensione garanzia 5PRO riservata agli scooter, a partire da 125cc. Le garanzie della polizza assicurativa "Motoplatinum" sono prestate da LA PARISIENNE Assurances S.A. e ARISA Assurances S.A. Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo, scaricabile su www.24hAssistance.com

1 ANNO DI ASSISTENZA
KYMCO CARE 2.0

LUBRIFICANTI ORIGINALI
REPSOL

CONVENZIONE ASSICURATIVA
Motoplatinum BOX



KYMCO
innovazione continua