

EPICO SECONDO PODIO NELLA STORIA TORO ROSSO GRAZIE A KVYAT

AUTO SPRI NT

n. 31

Anno LVIII Settimanale 30 luglio-6 agosto 2019

3 Euro (Italy only)



IN EDICOLA
AUTOSPRINT GOLD
15 PICCOLE FAVOLE
ITALIANE IN F.1



GP GERMANIA

AQUA FAN

Verstappen su Red Bull-Honda supera le insidie del bagnato e trionfa
Ferrari seconda con Vettel ma out con Leclerc clamorosamente kappà

GETTY IMAGES



THE CHOICE OF CHAMPIONS



Official Partner of Audi DTM
Misano World Circuit Marco Simoncelli



Danze acquatiche a nobilitare la F.1

Da Hockenheim all'Hungaroring con ancora davanti agli occhi uno spettacolo sontuoso e i fotogrammi di una domenica di straordinaria follia agonistica, di quelle che ci riconciliano con uno sport che, al di là di tutto, riesce ancora a essere imprevedibile. Non ci sono stati sbadigli, stavolta. In Germania, per 64 giri, siamo rimasti tutti incollati davanti alla tivù perché in pista accadeva di tutto. E anche di più. Con la pioggia a rimescolare le carte e a produrre emozioni in quantità industriale è andato in scena il Gp più pazzo dell'anno. Dove Max Verstappen ha arpiionato la seconda vittoria della stagione, vero principe dell'Aquafan sull'asfalto traditore della pista tedesca. Da Leclerc a Hamilton fino a Bottas: chi sbaglia paga e stavolta la lista è davvero lunga. E con vittime di lusso. Di lusso è stata anche la rimonta di Sebastian Vettel che ha trascinato la Ferrari al secondo posto salvando un week end che per gli uomini di Maranello è stato tutto in salita e non scevro da errori e sbavature con i guai delle qualifiche che hanno reso tutto ancora più complicato.

Tra le pieghe di un Gp inzuppato di emozioni si scrivono anche due straordinari racconti. Da una parte c'è Daniil Kvyat che trascina la Toro Rosso sul podio. L'ultima volta che ci era salita con la scude-

ria che fa base a Faenza correva ancora Sebastian Vettel. Era il 2008 e il tedesco sbancò Monza sotto la pioggia. A 11 anni di distanza da quella giornata trionfale al Gp d'Italia, arriva la terza piazza colta dal russo divenuto papà nella notte tra sabato e domenica, che poteva essere anche secondo posto se proprio Seb con la Ferrari non avesse dato un ultimo pesantissimo colpo di reni completando una rimonta gigantesca. E poi si arriva al secondo racconto. Quello che riguarda Robert Kubica ca-

pace di agguantare il primo punto della stagione in seguito alle penalizzazioni che hanno fatto retrocedere in classifica le due Alfa-Sauber. Ci sono solo grandi applausi a salutare la prestazione del polacco, un meraviglioso spot per chi non si arrende mai ed è capace sempre di andare oltre.

È un meraviglioso spot per i rally nostrani sono anche i quasi 200 equipaggi che si sono sfidati sulle strade delle Langhe. Ad Alba nella sfida valida per CiWrc

vinta da Sebastien Loeb davanti a Stephane Sarrazin si è assistito a una gara d'altri tempi con il 9 volte iridato che, impegnato in gara per sviluppare la Hyundai Wrc Plus sull'asfalto, ha fatto da richiamo assoluto e ha risvegliato antiche passioni. Bravi quindi gli organizzatori albesi che al debutto nel tricolore riservato alle Wrc hanno messo in piedi una gara che ha sbriciolato tutti i record di presenze del nuovo millennio.

Infine un'informazione per i nostri lettori: quest'anno ad agosto non vi abbandoneremo neanche per un week end. Ogni martedì ci troverete in edicola. Perché la passione con annesse le belle storie da corsa non va mai in vacanza. ●



**È IN EDICOLA
DAL 20 LUGLIO
UN AUTOSPRINT
GOLD
IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 16** GP GERMANIA TULIPANO INNAFFIATO
- 22** GP GERMANIA VETTEL INIETTA ENERGIA
- 27** GP GERMANIA VOCI FERRARISTE
- 28** GP GERMANIA GLI OSCAR
- 30** GP GERMANIA KYVAT PODIO MITICO
- 32** GP GERMANIA STROLL SI RIGENERA
- 33** GP GERMANIA KUBICA VA A SEGNO
- 34** GP GERMANIA SAINZ QUINTO DI NOBILTÀ
- 36** GP GERMANIA MERCEDES UN SEDILE PER DUE
- 38** GP GERMANIA ALFA STANGATA
- 42** GP GERMANIA ACQUA BENEDETTA
- 44** GP GERMANIA IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 54** PORSCHE SUPERCUP PEREIRA PRIMA FIRMA
- 56** BLANCPAIN PORSCHE GRANDE DOPPIETTA
- 58** ST LAMBORGHINI CAMBIO AL VERTICE
- 60** WEC SI RIMETTE IN MOTO
- 72** F. RENAULT COLOMBO VOLA ALTO
- 73** CEM FAGGIOLI CHE TRIPLETTA!
- 74** CIVM MAGLIONA DOMA TUTTI
- 76** FORMULA E BIS ELETTRIZZANTE
- 80** F2 ITALIAN TROPHY TROFEI DI CACCIA

RALLY

- 64** MONDIALE LEGGENDE FINLANDESI
- 68** CIWRC ALBA MERAVIGLIOSA

RUBRICHE

- 4** SCATTOFISSO
- 6** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 8** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 10** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 12** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 14** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 40** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 48** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT

Mick omaggia papà con la mitica F2004

Alla fine della terza sessione di libere del Gp di Germania spazio a leggenda, nostalgia e commozione, con Mick Schumacher che prende il volante della gloriosa Ferrari F2004, l'ultima iridata con papà Michael, nella gloriosa stagione 2004. Sensazioni fortissime per il rampollo Schumacher raggiante dopo aver deliziato il pubblico del rombo del motore Ferrari in versione aspirata, tanto da dichiarare: «*Ho provato emozioni fortissime guidando una macchina che fa parte della storia ed è dotata di una potenza ragguardevole. E poi guidarla ha un significato, oltre che squisitamente affettivo, PERFINO storico*». Quanto al feedback istintuale che gli ha regalato la F2004, le impressioni di Michael si rivelano nette e galvanizzanti: «*Wow! è stata l'esclamazione che più mi ha regalato l'esperienza dei giri con la Ferrari F2000. E chilometro dopo chilometro mi sono trovato sempre più a mio agio!*».







Verstappen mi ricorda Lauda



CON LE DOVUTE RISERVE SIA CHIARO MAX MI HA RICORDATO IL PRIMO NIKI: STESSA ANALISI DI CORSA, STESSA COMPOSTEZZA, STESSA LUCIDITÀ E CINISMO

LAT

Mi ha impressionato la sua calma. Tranquillo prima del gran premio, molto misurato durante la gara, efficacissimo nella seconda parte quando si è scatenato il caos e lui si è trovato davanti a tutti e ha gestito la leadership con gelida sicurezza. E' stato un Max Verstappen che in qualche modo – e con le dovute riserve, sia chiaro – mi ha ricordato il primo Niki Lauda. Stessa analisi di corsa, stessa compostezza di comportamenti in pista, stessa lucidità nell'intuire quando difendersi e quando attaccare. E stesso clinico cinismo nel trarre il meglio da una situazione in cui stava accadendo di tutto. Bravissimo.

Mai Verstappen mi era piaciuto così tanto, al punto

SECONDO CENTRO NEL MONDIALE 2019

Seconda vittoria stagionale per Max Verstappen che dopo aver fatto saltare il banco in Austria si è ripetuto nel week end scorso a Hockenheim. L'olandese è terzo nel Mondiale Piloti e ha rosicchiato qualche punticino a Bottas che lo precede in classifica

da entusiasmarci. Persino elegante nello spiegare la sua impresa dopo, senza più le punte di esuberante arroganza che aveva avuto in passato, perché ovviamente si cresce e spesso si migliora, specialmente nel suo caso. Da ragazzo venuto alla ribalta troppo in fretta, Max si sta trasformando in un uomo che capitalizza tutte le esperienze e adesso – al quinto anno di Formula 1 – le può mettere a frutto. Venti gare senza ritiri, con tre vittorie e otto podi, non vengono affatto per caso ma sono la conseguenza di una progressione che si chiama maturità. Le sue parole calibrate in occasione del "fattaccio" con Leclerc in Austria erano state il primo indizio di una innegabile trasformazione in positivo.



Oggi Max, finalmente, non ha più l'angoscia di doversi mostrare il migliore in ogni occasione, per cui fa le cose con più pacatezza, senza rinunciare alle sue immense qualità che – anzi – vengono esaltate ancora di più dal modo in cui attacca di meno e ottiene di più. Adesso sì che Verstappen fa veramente paura: basta sprazzi e risse furibonde, solo manovre che gli portano vantaggio, rischiando la metà di prima.

Il trionfo nel GP della Germania è stato la somma di tutte queste cose, cominciando dal via, quando (e non è la prima volta) è stato più lento di chi gli era attorno in griglia ma non si è minimamente scomposto. Da quarto al primo giro è diventato terzo subito dopo scavalcando Raikkonen. Poi è rimasto lì, con Bottas nel mirino e Hamilton poco più avanti, ben visibile, come obiettivo da colpire col passare dei giri. Invece ci si è messa la Red Bull – e anche in questo caso non è stata una novità – a complicargli la vita, montandogli delle Pirelli Medie invece delle Soft quando l'asfalto stava cominciando ad asciugarsi. E' stato il solo frangente in cui Verstappen abbia esagerato: con le coperture che faticavano a scaldarsi e a dare aderenza, l'olandese ha forzato troppo presto e ha "perso" la macchina, ritrovandosi miracolosamente nella giusta direzione dopo un testa-coda da brivido. Ha tuttavia mantenuto il controllo dei nervi: *«Forse era meglio se montavamo le soft»*, ha detto al suo box con una dose di sana ironia. Ma è quasi subito ricominciato a piovere e Verstappen è stato costretto a scegliere di nuovo le Intermedie. Con le quali ha assaporato la leadership e non l'ha più mollata, neppure quando è passato alle slick per gli ultimi 17 giri.

Il suo è stato il successo dell'equilibrio: *«Era solo una questione di limitare o annullare gli errori, è una cosa che s'impara con gli anni. Ma indubbiamente, quando la macchina mi è partita via ho provato un grande spavento e sono stato fortunato a rientrare in pista senza danni»*, ha dichiarato con un sorriso compiaciuto prima di salire sul podio. Probabilmente Verstappen si è complimentato con se stesso perché si è saputo controllare, dosare, amministrare.

Tuttavia, il fatto che nei primi sei classificati ci siano ben tre macchine motorizzate Honda, dimostra anche quale sia il contributo che l'industria giapponese sta fornendo a Red Bull e a Toro Rosso. La flemma nipponica ha avuto una ricaduta salutare sulle aspettative di Verstappen, lo si nota da tante piccole cose, compresa la marea di tifosi colorati di arancione che oramai lo segue dovunque come accadeva con i sostenitori di Schumacher. Un altro si sarebbe montato la testa, lui se ne compiace divertito e non va oltre, in attesa di regalare loro un titolo mondiale che prima o poi arriverà, perché l'abbinata Red Bull-Honda è destinata a dare parecchio fastidio alla Mercedes e la Ferrari ha bisogno di darsi la sveglia per non perdere il treno.

Tra l'altro, la vittoria di Hockenheim dovrebbe avere del tutto tranquillizzato Verstappen sul suo futuro. Con due affermazioni risultano ottemperate tutte le condizioni che portano ad un automatico rinnovo con la Red Bull per il 2020 e forse anche oltre. Didi Mateschitz non se lo lascerà sfuggire, dopo averlo creato dal nulla come avvenne per Sebastian Vettel. E la Honda, che ama i miti, ha trovato in Max il continuatore dell'opera cominciata con Ayrton Senna. ●

OGGI MAX NON HA PIÙ L'ANGOSCIA DI DOVERSI MOSTRARE IL MIGLIORE IN OGNI OCCASIONE, E PIÙ PACATO SENZA RINUNCIARE ALLE SUE IMMENSE QUALITÀ



HOCKENHEIM - La Mercedes si è presentata in Germania per festeggiare i 125 anni della sua storia nel motorsport, i 200 Gp e gli 85 anni dalla nascita della leggenda delle Freccie d'Argento. L'ha fatto con tante iniziative, una nuova livrea della vettura, l'abbigliamento stile anni '50 per ricordare le gare dominate con Fangio e la ciliegina sulla torta con la pole di Hamilton quando la Ferrari sembrava poterne fare un sol boccone in qualifica. Qualcuno ha osato dire troppa boria, forse anche nel presentare un elenco di novità tecniche impressionante, da lasciare a bocca aperta gli avversari. «Le novità non hanno funzionato», ha detto Hamilton dopo la pole, prendendosi i meriti della qualifica, ma questo suo messaggio chiaro è passato quasi inascoltato da tutti, visto il risultato. La gara è stata talmente caotica che poter giudicare la Mercedes tecnicamente è impossibile, considerando anche che per gran parte l'ha dominata. Vedere comunque Bottas non riuscire ad attaccare Stroll fa pensare che qualche problemino rispetto al consueto dominio lo avevano e tre testacoda o lunghi per la miglior macchina del gruppo sono un po' troppi. Venerdì costantemente dietro a Ferrari, anche nella simulazione del passo gara. Inutile gridare al lupo al lupo, un passaggio a vuoto può capitare anche ai migliori, soprattutto quando il divario nel mondiale sugli avversari è ancora assolutamente incolmabile. Certo Verstappen sta accendendo delle spie d'allarme in casa Mercedes perché nei piloti è distante, ma non così lontano, in Ungheria potrebbe anche fare un altro colpaccio e allora si che potrebbe impensierire. Alla Mercedes è andata bene anche che Leclerc sia andato a muro e che Vettel partisse ultimo, altrimenti si sarebbe ritrovata di colpo con una classifica più corta. Il mondiale non è riaperto, ma ci lascia il gusto di andare in Ungheria con meno certezze sul loro costante essere invincibili.

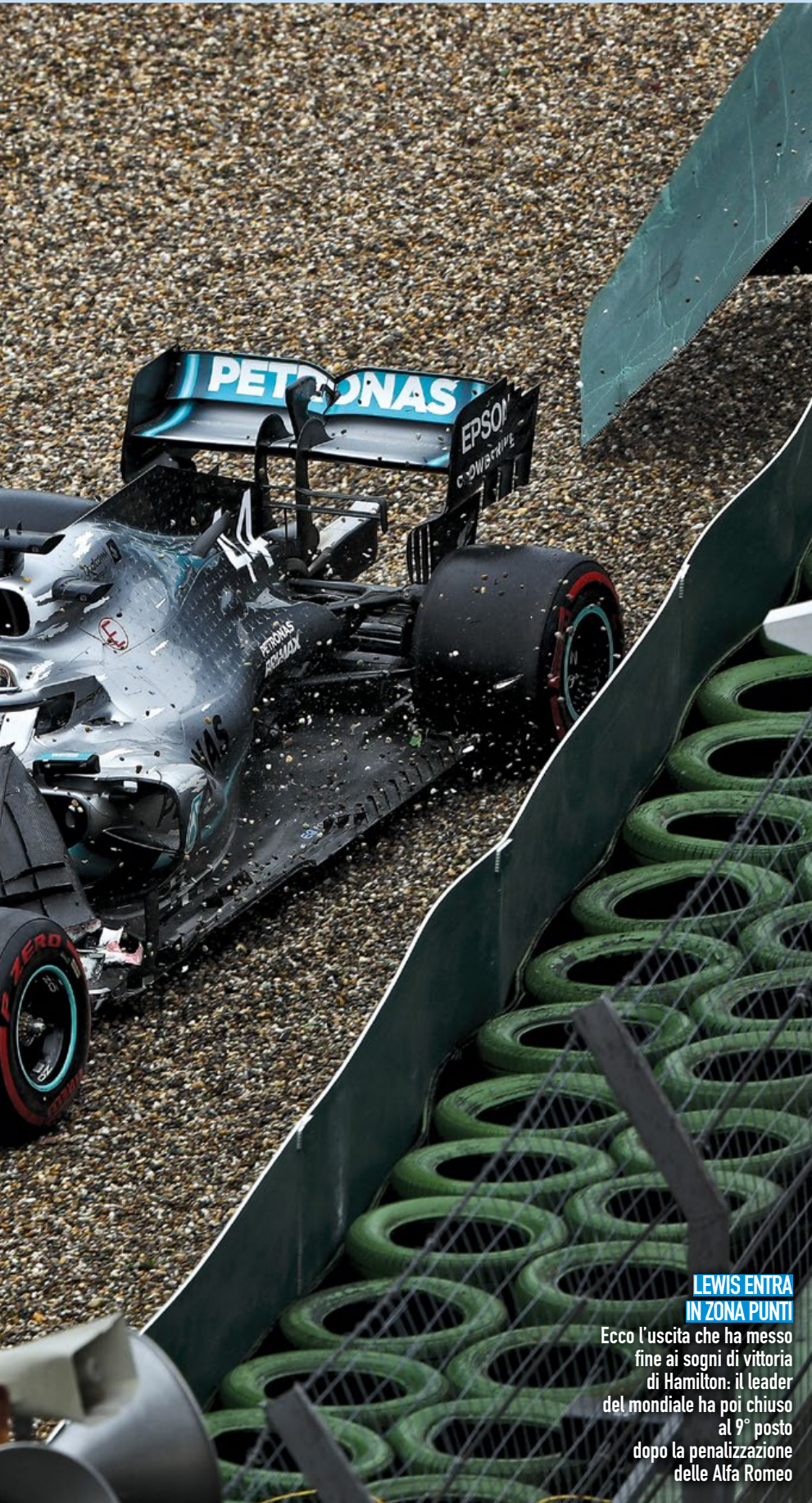
La festa è stata rovinata dalla pioggia o forse da qualcos'altro, questo ce lo dirà il tempo. Toto Wolff era furioso con tutti, triplo pugno al tavolo come non si vedeva da un po'. Per un cannibale dello sport, che sia un manager o un pilota, perdere il boccone più gustoso, quello del Gp di casa per la Mercedes, per di più con tutte quelle celebrazioni, be fa inca...re e non poco. Sotto con l'Ungheria e sotto con questa F.1 spettacolare, grazie alla pioggia sì, ma grazie anche ai protagonisti, non dimenticando Austria e Gran Bretagna, ad alta tensione ed emozione. ●

Mercedes troppa boria?

IL FLOP DELLE W10 NELLA GARA DI CASA, IN MEZZO A TANTE RICORRENZE E CON UN ELENCO DI NOVITÀ TECNICHE IMPRESSIONANTE. ROBA DA PUGNI SUL TAVOLO!



” TOTO WOLFF ERA FURIOSO CON TUTTI, TRIPLO PUGNO SUL TAVOLO COME NON SI VEDEVA DA UN PO' ”



**LEWIS ENTRA
IN ZONA PUNTI**

Ecco l'uscita che ha messo fine ai sogni di vittoria di Hamilton: il leader del mondiale ha poi chiuso al 9° posto dopo la penalizzazione delle Alfa Romeo

4 AGOSTO

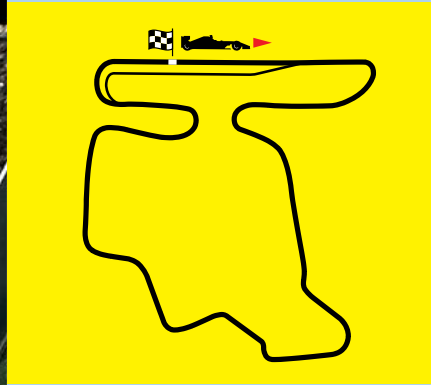
partenza alle ore **15.10**
Circuito Hungaroring, Budapest
4381 metri - 70 giri

I PRIMATI

In qualifica: S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)
1'16"276 media 206,770 km/h

In gara: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004)
1'19"071 media 199,461 km/h

Distanza: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004)
1H35'26"131 media 192,798 km/h



GIOVEDÌ 1 AGOSTO

SkySportF1	F.1 Conferenza stampa piloti	15.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 2 AGOSTO

SkySportF1	F.3 Libere	9.30
SkySportF1	F.1 Libere 1	11.00
SkySportF1	F.2 Libere	13.00
SkySportF1	F.1 Libere 2	15.00
SkySportF1	F.2 Qualifiche	16.55
SkySportF1	PSC Libere	18.05
SkySportF1	F.1 Conferenza team principal	19.05

SABATO 3 AGOSTO

SkySportF1	F.3 Qualifiche	8.55
SkySportF1	F.2 Gara	10.05
SkySportF1	F.1 Libere 3	12.00
SkySportF1	PSC Qualifiche	13.25
SkySportF1	F.1 Qualifiche	15.00
SkySportF1	F.3 Gara-1	16.45
Tv8	F.1 Qualifiche differita	18.00

DOMENICA 4 AGOSTO

SkySportF1	F.3 Gara-2	9.55
SkySportF1	F.2 Sprint Race	11.20
SkySportF1	PSC Gara	12.30
SkySportF1	F.1 Gara	15.10
Tv8	F.1 Gara differita	18.00
SkySportF1	Race Anatomy	21.00

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da **venerdì 2 a domenica 4 agosto** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



Oh Charles! che peccato

HOCKENHEIM DA CAVERNA DEGLI ORRORI SI STAVA TRASFORMANDO NEL PAESE DELLE MERAVIGLIE PER LECLERC. E INVECE SBAM! MA RESTA LA CONSAPEVOLEZZA DI AVERE A CHE FARE CON UN CAVALLINO DI RAZZA

Oh Charles! Che peccato. Stavolta proprio un capibombolo nel bel mezzo del salotto buono. Ma sì, perché Hockenheim, da caverna degli orrori, si stava trasformando nel paese delle meraviglie. Un avvio di gara arrebbante, una strategia perfetta, un recupero strepitoso. In tanti, credo, stavamo deglutendo a nastro, stavamo covando un esito finale da ricordare per chissà quando, visto che Leclerc ormai fa venire in mente idee meravigliose mentre avanza

GETTY IMAGES

giro dopo giro; visto che se si mette a tirare tira come pochi, un'iradiddio. Invece, ecco...invece sbam. Il che ha a che fare con una via di fuga assassina, la stessa che ha messo nei pasticci gente di un certo peso, da Hulkenberg a Raikkonen a Hamilton; il che ha anche a che fare con quelle qualifiche rognate, va bene tutto. Ma ha anche a che fare con un errore di guida, tanto comprensibile quanto pesante. Si impara sbagliando, lo abbiamo detto e scritto mol-

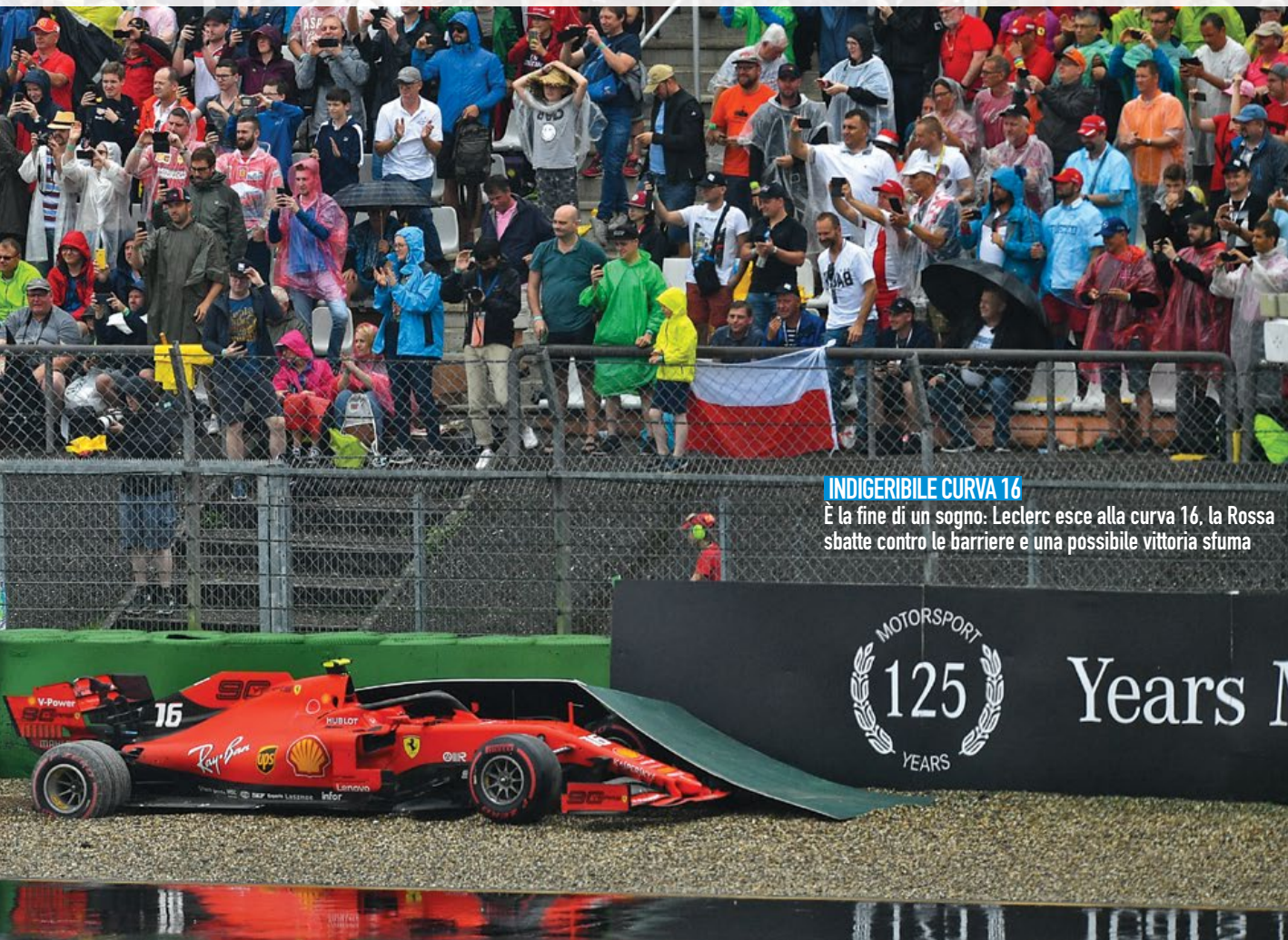


te volte a proposito di Charles, quindi non è il caso di farne un dramma. E Leclerc conferma la regola. È accaduto più volte quest'anno ed ogni volta siamo qui a mettere sulla bilancia quanto c'è di buono in questi momenti no, al cospetto di un risultato prestigioso saltato. Non esistono alternative, credo. Abbiamo a che fare con un fenomeno, la cui rifinitura richiede tempi non immediati, il che non impedisce a Charles di stupirci in continuazione. Il suo standard in qualifica è in crescita costante, pur considerando uno specialista del giro secco come Vettel al fianco; non sembra patire le tensioni agonistiche estreme come dimostrato più volte, in Austria per un verso; a Silverstone per un altro; ragiona e ha una visione della gara già matura. Perfetto? Non ancora, ci mancherebbe altro. Ma a questo punto un riferimento fondamentale se non già "il riferimento" della Ferrari. È evidente che su Leclerc vengono tagliati e verranno definiti i programmi futuri. Su di lui si appoggeranno speranze e responsabilità, per non parlare degli entusiasmi dei tifosi, già virati verso il ragazzino di Montecarlo. Un patrimonio certo che peraltro Leclerc credo sia sempre in grado di trasformare in patrimonio intimo. Esperienze trattate come insegnamenti. Ad Hockenheim è an-



SI IMPARA SBAGLIANDO, LO ABBIAMO SCRITTO PIÙ VOLTE A PROPOSITO DI LECLERC. ABBIAMO A CHE FARE CON UN FENOMENO LA CUI RIFINITURA RICHIEDE TEMPO

dato forte sempre, forse troppo almeno in un caso, e sarebbe davvero interessante star qui a comparare le sue prestazioni con quelle di altri, a cominciare da Vettel, in gara. Il che fa pensare non solo che la Ferrari fosse nelle condizioni di vincere la corsa ma che Leclerc fosse ad un passo dal primo trionfo personale. Il fatto è che questa soddisfazione sfuma un po' troppo spesso nel momento supremo. Curva 16, ecco. Nella quale Charles aveva già ricevuto qualche invito alla prudenza prima del patatrac. Avvisi forse trascurati, chissà. In aggiunta -meglio ricordarlo- graziato dai giudici per un'uscita box pericolosa, cosa che ci fa capire una volta di più che i giudici, appunto, decidono a capocchia. Buon per Leclerc, in questo caso, in attesa di capire cosa accadrà la prossima volta. Ogni valutazione su chi guida in generale, su Leclerc nello specifico, sono discorsi da tromboni che sparano giudizi sempre un po' superficiali guardando, una prassi consolidata, mentre per Charles vale il solito vecchio motto di mio nonno: chi mangia fa le briciole. Dunque, rammarico, giramento di balle, eccetera eccetera, ma anche la consapevolezza di avere davanti un tempo ricco di avventure. Magari più felici di queste. Ci vuol poco, in fin dei conti. ●



INDIGERIBILE CURVA 16

È la fine di un sogno: Leclerc esce alla curva 16, la Rossa sbatte contro le barriere e una possibile vittoria sfuma



Vettel gran bella risposta!

HOCKENHEIM DIMOSTRA CHE SEBASTIAN NON INTENDE STARE NEL CARRELLO DEI BOLLITI, SISSIGNORE: HA ANCORA IL SACRO FUOCO ADDOSSO

SEB 2° DOPO UNA STREPITOSA RIMONTA

Sebastian Vettel dopo i guai del sabato in qualifica è stato costretto a una gigantesca rimonta dalle retrovie. Qui eccolo alle spalle di Magnussen e dell'ex compagno di squadra Raikkonen. Ha concluso uno strepitoso secondo posto

Datemi una cisterna. Una autobotte. Una pompa in grado di irrigare un intero quartiere. Datemela e vi dimostrerò che la Formula Uno non sarà mai più noiosa.

Una volta mi capitò di dire all'avvocato Montezemolo: quasi quasi una gara su due in F1 bisognerebbe annaffiare artificialmente i circuiti, sul bagnato vengono sempre fuori corse fantastiche! E l'allora presidente fu tentato di darmi ragione, anche se non poteva esporsi pubblicamente sull'argomento.

In Germania ho avuto l'ennesima conferma. Il meteo ha propiziato un Gran Premio memorabile, uno di quelli che ti riconciliano con l'automobilismo. Divertente dal primo all'ultimo metro. Onestamente, dal mio punto di vista è mancato solo il miracolo Ferrari...

Lo dico? Lo dico. Ad alta voce.

Quasi quasi mi dispiace per i detrattori di Seb. Sono tanti, forse sono troppi, anche se per fortuna esiste la libertà di opinione, ci mancherebbe. Se questo è un pilota finito, io sono Indro Montanelli.

Avevo detto che Vettel doveva rispondere da solo alle critiche, anche le meno generose. Non era più tempo di difese d'ufficio. Sei nel mirino? Spostati e contrattacca.

Messaggio ricevuto: sul carrello dei bolliti non intende starci, il nostro Vettel. Ha ancora addosso il sacro fuoco, sissignore. Vi sembrava un driver pronto per Quota 100, per il prepensionamento?!? Non scherziamo.

Aggiungo che sarebbe stato divertente imbarbarci in chissà quali commenti se fosse stato il tedesco ad uscire di pista alla maniera di Leclerc o di Hamilton eccetera.

A proposito di Carletto.

Confermo il mio giudizio sul suo talento naturale. Dopo di che, è molto giovane e ha il diritto di commettere errori.

I piloti sono l'ultimo problema della Ferrari. Non sono stati i drivers a sbagliare nel sabato delle qualifiche, per dire.

I guai Rossi appartengono ad un deficit organizzativo cui Mattia Binotto è chiamato a dare una risposta. In fretta.

Io rammento l'estate del 1996. Ross Brawn ancora non era arrivato a Maranello. Schumi sì. Ma non





”

**QUASI QUASI MI
DISPIACE PER I
DETRATTORI DEL
TEDESCO: VI
SEMBRA UN
PILOTA PER
QUOTA 100?
DAI NON
SCHERZIAMO!**

funzionava niente. Passarono pochi mesi e fu instaurato un rigido controllo qualità. Premessa indispensabile per il noto ciclo aureo. Allargo il discorso con una annotazione malinconica.

Due volte che la Mercedes toppa e a vincere è la Red Bull.

Verstappen è un gigante e non lo scopriamo adesso. In circostanze estreme, si esalta. Persino sbagliando le partenze!

Ultima cosa.

Non sarebbe male, visti gli esiti, se ad ogni Gran Premio la Mercedes avesse qualcosa da festeggiare, con tanto di abbigliamento pittoresco.

A proposito di festeggiamenti. Bello il podio della Toro Rosso, la ex Minardi di Faenza, con Kvyat, primo russo a chiudere tanto in alto un Gp. E grazie a lui ci sono due motori Honda nella top three. Post scriptum. A proposito di piloti. Raikkonen è persino commovente: l'ennesima dimostrazione di quanto il concetto di rottamazione fosse e rimanga, non solo in politica, una solenne boiata. ●





Autocritica e rinforzi le nuove armi Ferrari

LA ROSSA DI BINOTTO HA E MERITA TANTO, MA SOFFRE A TURNO DI TANTI MALI SOLO NEI MOMENTI CHE CONTEREBBERO DAVVERO. E ALLORA C'È BISOGNO DI AMMETTERE, CIRCOSCRIVERE E AFFRONTARE I PROBLEMI ANCHE CON UNA RINVIGORENTE CAMPAGNA ACQUISTI. SE A TURNO SI ROMPE TUTTO, TUTTO VA RAFFORZATO

C'è un dolce paradosso nel bilancio del Cavallino Rampante, nel bel mezzo di questa stagione tutt'altro che fortunata. Quella di Binotto, presumibilmente, è la Ferrari più simpatica, umanamente gradevole e dialetticamente quieta vista negli ultimi decenni. L'impressione generale è di trovarsi di fronte a quelli che, con una terminologia post ottocentesca desueta ma non inutile e tutt'altro che vuota, si definiscono galantuomini. Sì, galantuomini e pure molto preparati, oltre che dedicati e per niente altezzosi, schifati o permeati da prosopopea. Nada di ciò. Gran belle persone, valide quanto genuine.

E tutto ciò è bellissimo. Perché questo team Ferrari verrebbe voglia di abbracciarlo e basta, sia quando perde che quando quasi vince, anche se nella storia della Casa, purtroppo, geneticamente non vincere equivale a prenderle del brutto e le vittorie mancano dallo scorso anno.

Ma andiamo oltre. Ormai, dopo il Gp di Germania, qualsiasi diagnosi tentata e intentata da sola non spiega tutto ma solo una parte della faccenda. Perché il

weekend di Hockenheim purtroppo ha dimostrato che di e in questa Ferrari, intesa come entità ellittica e avvolgente, quindi nessuno escluso, a turno praticamente tutto è vulnerabile. Dal primo Gp della stagione di certo c'è solo il numero di vittorie, zero. Ed è un grande peccato, perché la Sf90 non è una monoposto tale da potere o dover morire vergine di trionfi.

**”
QUESTA NON
È UNA FERRARI
IN CUI C'È
DA TAGLIARE
O SOTTRARRE:
AL CONTRARIO
L'OPERAZIONE
DELICATA È
RINFORZARE**

Ma il punto è un altro. Al termine del Gp di Germania, guardando a ritroso, tenendo conto del passato prossimo e anche del presente appena consegnato all'archivio, la terribile morale è che in questa Ferrari 2019, così stylish e friendly tutto si può rompere e tanto, tantissimo, troppo, diventa facile e puntuale tallone d'Achille. Anzi questo Achille ha talloni ovunque, manco fosse disegnato da Picasso.

Si sbagliano tattiche non incontinentemente e questo ci può stare perché errori di strategia prima o poi ne fanno quasi tutti, però, il problema, è che la genialata con capita mai. Cosa intendo per genio? Lo lascio dire agli Amici Miei di Monicelli: è fantasia, intuizione, colpo d'occhio e velocità d'esecuzione. Ecco, questo



GETTY IMAGES

a oggi in pista dalla Rossa se n'è visto poco.

Per contro, gli errori di muretto, sia in qualifica che in gara, non mancano e con essi quelle robe che fanno montare rabbia sorda e impotente, tipo il taglio di Leclerc in qualifica a Monaco o l'unsafe realease di Charles medesimo in uscita dal cambio gomme in Germania, fortunatamente ascritto al contabile del team e non al pilota, sennò guai.

Poi, non c'è niente da fare, la Sf90 si rompe spesso e solo quando non dovrebbe assolutamente rompersi. Se è una gara del cavolo, sulla carta persa fin dal primo giorno di prove, stai pur certo che la macchina dura e fila che è una meraviglia. Se è un piazzamento del piffero quello per cui stai lottando, nessunissima microcomponente per niente al mondo t'abbandonerà e tutto lavorerà per conquistarla, quella posizione sciapa che non sposta niente.

Invece, se stai lottando per il top in qualifica o per la vittoria, prima o poi, a qualcosa o a qualcuno un nonsoche succederà. Magari una roba da niente, perfino qualificarsi con la mescola meno opportuna - ma in questa F.1 esistono davvero cose da niente? - un guaietto beffardo tipo gremlins ipo o ipertecnologico, ovvero un errore a turno di uno dei due piloti, un liscio e ciao Romagna. Succede in qualifica, vedi doppia inquietante debacle di Hocken-



heim, quando non c'è rimedio, accade in gara, laddove la vittoria sembra in vista, vedi Bahrain, Canada, Austria e Germania che poi fanno quattro gare su undici, ossia tante, troppe e allo stesso tempo abbastanza per cominciare a tirare qualche conclusione.

In questa Ferrari sbagliano tutti, a turno e solo quando servirebbe non farlo. Ossia nei pochi giorni in cui la Mercedes cicca la gara e c'è la concreta possibilità di approfittarne e alla fine ne approfittano sempre e solo Verstappen e la Red Bull-Honda. E allora non resta che mangiarsi le mani, perché la Ferrari SF90 e in assoluto la Rossa con Binotto al timone, a oggi rischiano di passare allo storia come la nidia tecnico-umana che vanta la maggior differenza tra le gare che avrebbe potuto meritatamente vincere e quelle che effettivamente ha fatto sue. A oggi, appunto, siamo già a quattro contro zero. Tropp. E la caccia alle streghe ormai non serve a niente. Verissimo Vettel, al di là del weekend positivo (ma sfortunato alla radice) nella corsa di casa, continua ad essere un pilota che deve fare ben altro

per risollevarsi, mentre, nel frattempo, lo stesso Leclerc compete ormai con lui non solo sul giro secco ma anche quanto a errori terribili. Insomma, nessuno, in Ferrari e in questa Ferrari, a qualsiasi livello, è esente da colpe e responsabilità.

E allora, che fare? La parte successiva del ragionamento va affrontata con cautela giacché colma di rischi e insidie, ma l'asetticità dell'analisi può e deve pur condurre da qualche parte. Quindi, punto primo, questa Rossa deve avere coraggio e dignità di dichiararsi in crisi, smettendo di fare finta di niente. Basta dire con irreali nonchalance stiamo migliorando, siamo tanto ottimisti, ogni volta è un passo avanti. Non è così. Forse è meglio riconoscere che non ci siamo proprio e che è tempo di azzerare, resettare psicologicamente e ripartire da capo. Senza pregiudizi, gerarchie soffocanti o soverchie pressioni.

Pari dignità tra Vettel e Leclerc, con Seb in ogni caso non più pressato dall'obbligo di fare il supercapitano (Hockenheim non mi ha fatto cambiare idea circa i troppi errori recenti di Seb, anche se stavolta il tetra-campione ha pagato problemi non suoi).

”
**L'HUNGARORING
 NON È CERTO
 IL PEGGIORE
 DEI POSTI
 PER REAGIRE
 A QUESTO
 CRUDELE,
 BEFFARDO E
 INSINCERO 2019**

E soprattutto, l'ammissione dello stato di crisi deve passare attraverso altri due passaggi fondamentali. Quali? Il primo: questa Ferrari non ha bisogno di teste che rotolino, ma di energie nuove che si aggiungano a quelle che già pensano, lavorano e si impegnano in ottica Rossa.

Sì, la valida e simpatica Ferrari di Binotto ha bisogno di iniezioni, rinforzi, campagna acquisti di consolidamento, necessità uomini in più capaci di garantire altrettante opportunità. Simone Resta è già un bel passo avanti, ma non solo. Ci vuole dell'altro e trasversalmente, andando a toccare e vivificare tutti i segmenti della squadra, perché laddove si rompe non tutto ma di tutto, è ovunque che bisogna intervenire, tamponare e rinforzare. Maggiore affidabilità, controllo qualità, prestazionalità, sviluppo e reattività, al muretto e oltre. Anche nei confronti dei piloti Ferrari, i quali da anni e anni in pista sembrano, - non so se lo pensate anche voi -, attaccabili, con lo sguardo vulnerabile, schiacciati dalla pressione e, ciascuno, tra i campioni più soli e aggredibili nell'intera storia dei grandi piloti di F.1.

Sì, è tempo di fare qualcosa e non solo di puntare genericamente sull'orgoglio Ferrari. Perché la Sf90 ha grandi problemi a marciare sempre come un orologio, specie quando conta. Perché Vettel è un problema. Leclerc, questa è la novità, può diventare un problema pure lui. Questa Ferrari ha tanto, e quasi tutto per tornare grande, ma qualcosa le manca e abbisogna di tante piccole-grandi iniezioni vivificanti, che permettano di salvare tutto il buono che c'è - e non è poco - mettendolo in risonanza virtuosa con la consistenza di nuovi arrivi, a rendere meno leggerino un organico che non può e non deve più permettersi passi falsi e occasioni perdute. La Ferrari di Binotto ha tutto per vincere, perfino restando simpatica. C'è solo da mettere a punto il meccanismo non negando il bisogno di shopping antidepressivo e consolidante, facendo di tutto per esprimere il potenziale che c'è già. E allora non ci sarà bisogno di abbracciare Binotto & C. perché sono dei galantuomini che meriterebbero di più, ma potremo avere il privilegio di applaudirli perché in grado di cambiare le sorti di una gran battaglia, ritrovando la propria identità senza perderne la parte migliore. In bocca al lupo, ragazzi: a voi il compito non facile dell'autocritica, la più efficace e intellettualmente onesta delle armi, che non vediamo l'ora di vedervi usare a costo, da parte nostra, di rinunciare alle critiche sterili, distruttive e sciacallesche. Forza, Ferrari di Binotto, l'Hungaroring non è il peggiore dei posti per reagire bene a questo crudele, beffardo e anche un po' insincero 2019. ●

GP GERMANIA

IL COMMENTO



di Alessandro Gargantini


LA GIOIA VIENE CON LA PIOGGIA

Marko & Horner festeggiano con Verstappen il secondo trionfo stagionale (nelle ultime tre gare) dell'accoppiata telaio Red Bull-power unit Honda



Tulipano innaffiato e rigogli

VERSTAPPEN NELLE INSIDIE DELLA PIOGGIA SI RIVELA QUELLO CHE SBAGLIA DI MENO E RENDE DI PIÙ, ANDANDO A COGLIERE LA SECONDA VITTORIA HONDA NEL GIORNO DELLA DEBACLE MERCEDES



HOCKENHEIM - L'espressione stupita e piena di ammirazione di Helmut Marko ai piedi del podio, questa volta raccontava davvero tutto. Raramente avevamo visto il team manager austriaco dai modi spicci e poco disposto ai convenevoli rimanere di stucco davanti all'impresa di uno dei suoi ragazzi. Anzi, del suo preferito. Perché è stato proprio il settantaseienne consulente Red Bull nato a Graz ad aver fortemente voluto Max Verstappen in Formula Uno dopo un solo anno di corse in monoposto e ad averlo promosso in Red Bull dopo poco più di una stagione in Toro Rosso. Era il Gran Premio di Spagna del 2016. Max approfittò di una clamorosa carambola che vide protagonisti i favoritissimi Hamilton e Rosberg per centrare il primo e inatteso successo della sua carriera. In Catalogna, il pilota nato a Hasselt era stato semplicemente perfetto nel tener testa a due campioni come Raikkonen e Vettel. Se la vittoria in terra catalana aveva posto all'attenzione di tutti la precocità e a determinazione di Max, il successo arrivato in questo fine settimana, il settimo della sua carriera, ne ha consacrato la definitiva maturità. Fino alla passata stagione, in molti rinfacciavano al talento olandese gli incidenti nei quali incappava e che gli facevano perdere le gare. Un'etichetta che sapeva soprattutto di stereotipo. Sulla pista che si affaccia sulla Foresta Nera l'olandese ha messo a tacere proprio tutti, dimostrando di aver imparato dagli errori con una vittoria dove serviva sbagliare di meno.



Quando il pilota vince sul mezzo

Nonostante la seconda posizione ottenuta in qualifica Verstappen in questo fine settimana non disponeva certamente della monoposto migliore. L'olandese aveva beneficiato in griglia da un doppio guasto tecnico che aveva tagliato le gambe in qualifica a entrambe le monoposto della Scuderia Ferrari, che sono parse le più performanti davanti alle tribune dello storico Motodrom.

La RB15 sinceramente non è parsa nemmeno veloce quanto le Mercedes, sottotono anche a causa dello stato di forma deficitario dei suoi piloti, con Hamilton afflitto da un brutto mal di gola che fino a venti minuti dalla prove libere del sabato aveva tenuto tutti col fiato sospeso e da Bottas distratto dalle voci di mercato oltre che da gravi problemi ai freni. Il ventunenne pilota olandese si è così ritrovato in prima fila al fianco del cinque volte iridato della Mercedes, che nonostante l'indisposizione è riuscito a sfruttare a dovere il suo mezzo. Verstappen, che da quando è approdato nella massima serie non ha ancora conquistato una pole position, ha fatto la differenza quando il gioco è diventato terribilmente complicato, quando il manto stradale è stato reso insidioso da ripetuti scrosci di pioggia, che hanno fatto cadere in errore, ed eliminato in sequenza, tutti i suoi avversari. Verstappen ne ha compiuto solo uno, veniale, un testacoda nel Motodrom dopo che il suo muretto box aveva deciso contro la sua volontà di montare le gomme Soft. Il talento della Red Bull ha così potuto guardare tutti dall'alto sul podio davanti ad uno strabocchevole pubblico tedesco accorso a festeggiare una serie di anniversari storici della Casa della Stella a tre punte.

Disfatta difficile da dimenticare in Mercedes

Hockenheim si è rivelata teatro di una delle più brutte, e difficili da dimenticare, sconfitte per l'armata Mercedes, che si era presentata sulla pista di casa con l'obiettivo di cogliere il decimo centro stagionale. Lewis Hamilton, che sulla pista di Hockenheim aveva vinto le ultime due edizioni, è caduto ripetutamente in errore, un fatto assolutamente inedito nella sua mostruosa carriera e che ha fatto tornare alla memoria l'edizione del Gran Premio di Cina del mondiale 2007, quando in una corsa stregata il pilota inglese perse preziosi punti che gli costarono il titolo iridato nell'anno del debutto nella massima serie. In quel lontano mondiale, Raikkonen vinse il titolo con un punto di vantaggio su Alonso e Hamilton. Hamilton in Germania ha vissuto la classica giornata no. Al termine del 27° giro, Re Lewis è finito contro le barriere dell'ultima curva, riuscendo miracolosamente a uscire dalla sabbia con il muso danneggiato. Riconquistata la pista ed effettuate le necessarie riparazioni, il cinque volte iridato ha disputato una corsa opaca prima di compiere uno spaventoso testacoda che gli ha impedito di andare oltre la nona posizione, arrivata soprattutto grazie alla doppia penalità scontata dalle Alfa Romeno. Ma nella sua giornata più negativa della stagione, il campione inglese è riuscito a limitare i danni, incrementando addirittura il suo vantaggio sul suo team mate Bottas, che rima-



GETTY IMAGES

ne il suo più diretto avversario nella lotta al titolo. Il finlandese, che in Germania non ha mai brillato, ha commesso il medesimo errore di Hamilton alla Nordkurve nel corso del 57° giro, finendo rudemente contro le barriere e pregiudicando ogni chance di ridurre il divario dal leader in graduatoria. Il finlandese era intento a rincorrere Verstappen e non ha compreso che una seconda posizione gli avrebbe certamente fatto molto comodo e lo avrebbe rilanciato nella corsa al titolo, riportandolo a ridosso di Hamilton. Bottas, finendo contro le barriere, ha ancora una volta mostrato i suoi limiti, mandando in archivio una giornata nerissima per la Mercedes e portando il suo boss Toto Wolff, delusissimo, a battere nuovamente i pugni per sfogare la sua rabbia. Un errore, quello di Bottas, che potrebbe rivelarsi a lui fatale per il tempismo, visto che il Team Principal della Mercedes proprio ora si sta dedicando alla definizione del line-up delle Freccie d'Argento per il 2020 e oltre.

LA PRESSE



GETTY IMAGES



LA CONSISTENTE E METODICA RIMONTA DI SEBASTIAN VETTEL

Vettel, sotto, si è avviato ultimo e ha raggiunto un sorprendente quanto meritato secondo posto, in una gara ricca di incognite e insidie. Al centro, Hamilton che si è consolato con le briciole dopo aver disputato la corsa più imprecisa e negativa dell'anno. Peggio è andata a Bottas, in basso con Magnussen: il finlandese ha finito la gara contro le barriere



Ferrari convincenti in termini di performance

Nella scala di valori, davanti alle Red Bull a Hockenheim c'erano certamente anche le monoposto della Scuderia Ferrari, se non altro in termini di prestazioni assolute. Ma i problemi tecnici che hanno afflitto Vettel (intercooler) e Leclerc (pompa della benzina) in qualifica e hanno impedito al quattro volte iridato tedesco e al team mate monegasco di andare rispettivamente oltre il ventesimo e il decimo posto in griglia, costringendoli a una corsa di rimonta. La pioggia ha invece contribuito a rimescolare le carte e avrebbe consentito a Leclerc di insidiare lo stesso Verstappen se il pilota del Principato non fosse finito contro le barriere dell'ultima curva dopo un errore che non gli ha lasciato scampo e che ha fatto ancora più male di quello commesso a Baku visto che le Rosse in Germania avevano trovato le condizioni perfette per imporsi. Una tesi confermata dalla solidissima rimonta compiuta da Vettel dall'ultimo posto in griglia fino alla piazza d'onore e, soprattutto, dal ritmo impressionan-

te mostrato dalla SF90 del tedesco sul finale di gara. Le Rosse hanno pienamente convinto nel corso dell'intero week-end, capeggiando tutti i turni di prove libere, sia nella giornata di venerdì con temperature dell'asfalto ben superiori ai cinquanta gradi - che sembravano confezionare il quadro più favorevole per consentire alle Rosse di mandare in temperatura le gomme - sia il giorno dopo, quando l'aria più fresca ha fatto precipitare le temperature di oltre quindici gradi.

Le monoposto della Casa del Cavallino sono rimaste costantemente davanti a tutti confermando inegabili progressi che sono anche frutto di migliorie apportate alla sospensione anteriore. Sofferarsi eccessivamente sui pur gravi problemi di affidabilità, scomparsi in gara, senza dare il giusto peso agli evidenti progressi compiuti, sarebbe un grave errore. Anche perché quella tedesca sulla carta non era certamente una pista particolarmente favorevole alle SF90 e i passi avanti compiuti, abbinati all'ottima piazza d'onore di Vettel, non possono che ricompattare gli uomini di Mattia Binotto e creare le condizioni più idonee per affrontare la seconda parte della stagione.

Modugno non porta fortuna alle Freccie d'Argento

Verstappen ha dimostrato di saper fare la differenza e spostare gli equilibri nei momenti più complicati. Quando il contesto diventa complesso, ecco che Max fa la differenza. L'olandese deve la sua abilità sul bagnato alla tanta pratica fatta sotto la pioggia con papà Jos, che sin dai temi dei kart non lo faceva rientrare ad asciugarsi fino a quando la sua guida non lo convinceva al cento per cento. Vincendo la sua seconda corsa stagionale, che gli consente di eguagliare con largo anticipo il record degli ultimi due campionati, il pilota della Red Bull ha rafforzato la sua terza posizione in graduatoria generale. L'olandese ha festeggiato il suo secondo centro stagionale proprio nella corsa di casa della Mercedes, che alla presenza del numero uno della Casa di Stoccarda Ola Kaellenius aveva allestito una coreografia stile anni Cinquanta per richiamare il debutto delle Freccie d'Argento nella massima serie nel lontano 1954 e la duecentesima presenza della casa tedesca nella massima serie.

Le note della celebre "Nel blu dipinto di blu" di Domenico Modugno, anno 1958, che ripetutamente suonavano nella hospitality della casa di Stoccarda, non sono certamente state di buon auspicio, visto che invece di volare le Freccie d'Argento sono precipitate a terra. Il doppio passo falso dei piloti di Toto Wolff non sposta di un centimetro gli equilibri della stagione, ma la sensazione di ferita che trasparivano gli occhi delle prime linee Mercedes davanti ai festeggiamenti di Verstappen era davvero inequivocabile. Al ritiro di Bottas e ai ripetuti problemi di Hamilton i tifosi del Motodrom, che nonostante sia in condizioni obsolete e trascurate rimane un vero monumento allo sport e crea un'atmosfera non replicabile in altre piste, hanno ammainato le bandiere argentee della Mercedes ed è cominciato un vero e proprio tripudio di colori Orange, con tanto di fumogeni, che hanno fatto da cornice al trionfo di uno dei principali beniamini dei Paesi Bassi. ➔

La bella rivincita di Kvyat

Ironia della sorte, sul terzo gradino del podio è salito Daniil Kvyat, che ha riportato al termine di una corsa da gigante la faentina Toro Rosso sul podio. Un obiettivo reso possibile dall'ottima strategia di montare le gomme Soft a diciannove giri dal termine, in netto anticipo rispetto alla concorrenza, ma anche della determinazione del pilota di Ufa, semplicemente perfetto nella gestione della corsa e abile nel sopravanzare il diretto rivale Lance Stroll. Si tratta di un'altra grossa soddisfazione per Helmut Marko, che ci ha messo la faccia e ha avuto il coraggio di richiamare Kvyat in squadra dopo averlo appiedato sul finale della stagione 2017. Il russo ha pienamente ripagato il principale consulente della Red Bull, che lo aveva esaltato portandolo dalla GP3 Series alla Red Bull in due sole stagioni, ma con la medesima velocità lo aveva giubilato, sacrificandolo al talento esplosivo di Max Verstappen, con il quale si è ritrovato sul podio. Kvyat aveva ceduto all'olandese il suo volante in Red Bull nel 2016 dopo un inizio di stagione contrassegnato da un podio in Cina, ma anche da due incidenti con Vettel in Bahrain e Sochi. In quel momento, Marko cercava forse solo un pretesto per promuovere l'olandese. Kvyat ha consumato a freddo la sua rivincita e, grazie al podio di Hockenheim, si è ricandidato per un posto nella scuderia di Milton Keynes in sostituzione di Pierre Gasly, visto che il francese non si è ripetuto sui livelli di Silverstone e si è fatto a lungo sopraffare dalle due Toro Rosso. La scuderia diretta da Franz Tost che ha riproposto anche un ottimo Alex Albon, che con il suo sesto posto consente alla scuderia italiana di raccogliere la cifra record di 23 punti in un'unica settimana e di balzare al quinto posto nella classifica costruttori.

Per Stroll decisivo il tempismo al cambio gomme

A sorpresa ha fiorato il podio il canadese Lance Stroll, che ha il grande merito di non essere caduto in errore su una pista molto scivolosa che ha in-

GETTY IMAGES



LA PRESSE

**KVYAT E STROLL
GRANDI RIVELAZIONI**
Sopra, Stroll con Racing Point passa Magnussen su Haas. Lance è giunto gran quarto. In basso, il muretto Toro Rosso festeggia lo stupefacente terzo posto di Kvyat, dopo una gara tutta d'attacco

vece tradito il suo più quotato ed esperto compagno Sergio Perez. In un colpo solo, il pilota della Racing Point ha colto il doppio dei punti che aveva racimolato nelle prime dieci corse della stagione. Ottima la strategia del team del Northamptonshire di richiamare con un giro di anticipo rispetto a tutti, il 44.esimo, il suo pilota nordamericano per montare le Soft quando era soltanto quattordicesimo. A differenza di quanto accaduto in Force India, in casa McLaren è stato il più collaudato Carlos Sainz a portare importanti punti che rafforzano la squadra di Woking al quarto posto in solitario nella classifica riservata ai costruttori, dove l'Alfa Romeo Racing aveva artigliato con la settima posizione di Raikkonen e l'ottava di Giovinazzi prima che una penalizzazione per aver lavorato sulla frizione in griglia li relegasse fuori dalla zona punti. Un grave errore di Hulkenberg ha fatto sfumare un possibile podio in casa Renault, mentre cogliamo con estremo piacere il primo punto stagionale per la Williams e per Robert Kubica, che ha raccontato di aver fatto ricorso all'esperienza fatta nei rally con la Ford per destreggiarsi nelle condizioni di scarsa visibilità, con la consapevolezza che danneggiare la sua FW42 avrebbe compromesso non solo la corsa di questo fine settimana, ma anche la prossima, dato il momento che sta attraversando la squadra di Grove e l'estrema limitatezza dei ricambi a disposizione. Chapeau, Robert! ●





Automobile Club d'Italia

Club **ACI Storico**

SPORT

Automobile Club Palermo

Città di Palermo

Regione Siciliana

TARGA FLORIO PALERMO 10/13 OTTOBRE 2019

EPOCA CHAMPIONSHIP®
Campionato Italiano Grandi Eventi Acì Sport

OFFICIAL SPONSOR



OFFICIAL TIMEKEEPER

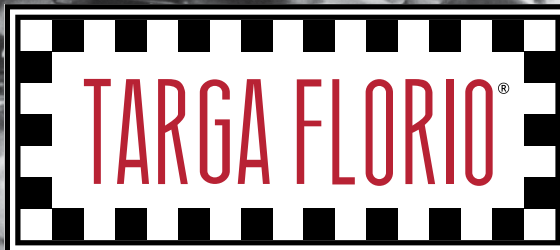


Foto: Targa Florio 1935 - Barvo al via su Alfa Romeo GP Tipo B - Centro Documentazione Alfa Romeo (Arese - Milano)



UN'ESPRESSIONE RADIOSA E FELICE

Da quasi un anno non si vedeva un'espressione così felice e soddisfatta sul volto di Sebastian Vettel, ossia dal giorno della sua vittoria nel Gp del Belgio 2018, a Spa. La cosa sembra di buon auspicio...

Vettel inietta energia

Alla fine Hockenheim ha restituito a Sebastian Vettel quello che gli aveva tolto un anno fa esatto. E la Ferrari ha salvato con un podio una corsa che si era messa davvero male nelle qualifiche. Il piazzamento di domenica però non deve far scordare il disastro in pista che era accaduto al sabato: due macchine kappào nel momento in assoluto più importante delle qualifiche, quando si inizia a lanciarsi per il giro che vale la posizione in griglia. ----->

**SENZA I GUAI IN
PROVA E CON
UNA POSIZIONE
MIGLIORE AL VIA
PER SEB
SAREBBE STATO
IL GP IDEALE E
IN ZONA SOGNO.
PECCATO... MA
BRAVO PER IL 2°
POSTO OTTENUTO
IN RIMONTA!**



Perciò non bisogna illudersi che il secondo posto finale della Ferrari n.5 di Vettel in Germania rappresenti la fine di un periodo di difficoltà per il team. Meglio prenderlo come un lampo di luce insperato, un momento di positività in un campionato di frequenti alti e bassi. La squadra, vista l'eccellente performance della SF90 sia sul bagnato che sull'asciutto in corsa, pensa di aver intravisto la luce in fondo al tunnel, ma deve tenere alta l'attenzione. Non è ancora giunta all'uscita della galleria che rappresenta simbolicamente i problemi della Rossa. C'è almeno una controprova da affrontare su una pista ben diversa da Hockenheim: Hungaroring fa pochi giorni. Soltanto dopo si potrà parlare di crisi risolta.

Vettel un anno dopo

La soddisfazione più importante è che stavolta il GP di Germania ha restituito alla Ferrari il talento cristallino del suo campione più discusso. Nel luglio 2018 il maldestro dritto sul bagnato alla curva Sachs, quella che immette nel motodrom, costò a Vettel sia la vittoria della corsa che il campionato del mondo. Perché dopo quell'errore il tedesco incappò in una serie di ulteriori sbagli che lo portarono a un momento di crisi in cui niente più gli riusciva bene: una qualifica, un sorpasso, una gara senza errori. Da lì è iniziata una spirale negativa che ha sollevato persino il dubbio del ritiro anzitempo dalla carriera. Vettel cercava di strafare e incappava in svarioni evidenti, indegni di un campione della sua classe. Questa ansia di prestazione è culminata nel tamponamento a Verstappen compiuto a Silverstone. Finalmente proprio a Hockenheim, un anno esatto dopo l'inizio della crisi, Vettel ha ritrovato non soltanto la via del podio ma anche quella della tranquillità agonistica.

Il suo secondo posto dalla 20ª ed ultima posizione in griglia non è soltanto una delle più belle rimonte della storia della F1 (alla pari di quella di Montoya che nel 2005 proprio al Gp Germania di Hockenheim da 20° e ultimo finì anche lui secondo). Ma è anche la dimostrazione che la Ferrari ha ritrovato il talento del suo quadri-campione del mondo. Vettel ha disputato una gara superba, guidando in modo accorto sull'asfalto viscido e insidioso, mantenendo sempre il pieno controllo dei nervi e grande sangue freddo. Non si è mai fatto prendere dall'ansia o dalla voglia di strafare, come è capitato per esempio a Leclerc che appena annusato odor di vittoria ha finito per perdere il controllo dell'auto. Non è mai incappato nel genere di errori che l'aveva tradito in tanti Gran Premi precedenti. Certo, qualcuno potrebbe dire che è facile rimontare quando si ha una Ferrari sotto al culo rispetto a chi guida una Williams, una Haas, una Renault o una Racing Point. Ma proprio la gara tedesca con le sue alternanti condizioni climatiche, asfalto bagnato prima, umido dopo, infine asciutto ma cordoli e vie di fuga scivolose erano l'esempio perfetto delle insidie in cui Vettel era caduto già tante altre volte negli ultimi dodici mesi. Stavolta Seb ha assunto un atteggiamento diverso. Maturo. Responsabile. Quello che ci si aspetterebbe da lui e che non aveva invece avuto in altre occasioni.



GETTY IMAGES

UNA GARA DAI MILLE VOLTI E CON SEB IN RECUPERO

Vettel in piena lotta, sopra, durante uno dei pit-stop, in basso e, a destra, festeggiato dal team dopo l'arrivo in seconda posizione, un risultato che prima del via non era neppure ipotizzabile

Ha guidato accorto. Veloce ma conservativo. Senza prendersi grandi rischi. Dopo il via ha sfruttato subito il buon grip con le rain per portarsi dal 20° posto del via fino al 12° del secondo passaggio. Poi, messe le intermedie, ha atteso intelligentemente di portarle bene in temperatura - sapendo che scaldare le gomme è il difetto cronico della SF90 - prima di spingere a fondo. Sembrava che il suo passo gara con le intermedie non fosse irresistibile, in realtà non si prendeva troppi rischi per non commettere errori e per far durare le gomme. Messe le slick soft al 23° giro, ha sfruttato le qualità della SF90 sull'a-

LAT





è il primo Gran Premio dai tempi del Gp Azerbaijan di aprile in cui la Rossa non abbia portato aggiornamenti. Paradossale no? Da Baku fino a Silverstone a metà luglio c'è sempre stata qualche novità aerodinamica. Un fondo, un'ala, un muso, deflettori o un estrattore nuovi. A Hockenheim nulla di nulla. Non è che gli sviluppi siano terminati. Il fatto è che il team ha cercato di lavorare più in profondità sui set-up privilegiando la messa a punto dei pezzi nuovi alle evoluzioni, per risolvere i difetti cronici della SF90. Nella fattispecie il fastidioso sottosterzo in ingresso curva. I progressi si sono visti a Hockenheim. Sia sul bagnato che su asciutto. La qualifica non fa testo per i guasti capitati alle due Rosse, ma nelle prove libere le Ferrari volavano per davvero. Leclerc aveva stabilito il parziale migliore nel secondo settore, quello col tratto dello stadio composto da veloci curve sinistra-destra dove un inserimento tentennante dell'avantreno, come aveva la SF90 qualche gara fa, avrebbe creato grosse difficoltà. Finché le Rosse hanno funzionato bene, nelle prove libere e fino alla Q1, Leclerc e Vettel hanno sempre stabilito i due migliori tempi. Il fatto che Vettel nel dopogara non si sia lamentato del fastidioso sottosterzo e di una certa insicurezza di inserimento in curva, come in quasi tutte le gare precedenti, fa pensare che il difetto cronico della SF90 sia stato compreso e risolto. Forse in questo caso l'uscita dal tunnel è in vista.

Rossa in calo nell'affidabilità

Dove invece la Ferrari è ancora in pieno tunnel è sul lato affidabilità. A Hockenheim il sabato pomeriggio è stato un momento imbarazzante. Prima ha ceduto l'intercooler sulla macchina di Vettel, pochi minuti dopo un connettore della pompa benzina su quella di Leclerc impedendo a entrambi di tentare l'attacco della pole che pareva alla loro portata. Addirittura Binotto ha dovuto prendersi la responsabilità del doppio ko per smussare le polemiche. Il problema è che non si è trovata la vera causa. Un difetto di costruzione? Gli intercooler sono i radiatori che raffreddano l'aria di alimentazione soffiata dal-

sciutto per recuperare altre posizioni. Ma la bravura sua e del team è stata quella di azzeccare sempre il momento giusto per cambiare le gomme. E con cinque soste a testa era facile sbagliare il momento adatto.

Come ha detto Verstappen nel dopo corsa: *«Il Gp di Germania è stata una gara complicata perché bisognava prendere la decisione giusta al momento giusto. E mantenere la concentrazione»*. Vettel ha fatto proprio questo. E meglio di tutti. Ha cercato di tenersi a ridosso dei primi senza prendersi rischi per due terzi di gara per attaccare solo nel finale, nelle condizioni migliori di aderenza e di gomme. Perciò le ha cambiate due volte nel finale: al 41° giro, quando era sesto ha messo intermedie nuove per sfruttare la maggiore aderenza con l'asfalto che si era di nuovo inumidito. E al 47° giro, quando la pista cominciava ad asciugarsi, è stato tra i primi (solo Verstappen, Sainz, Stroll e Kvyat sono stati più lesti di lui) a rimontare le slick soft. Da lì ha spinto fino in fondo scavalcando nell'ordine gli avversari per conquistare il secondo posto. Se a qualcuno la corsa di Vettel è sembrata troppo tattica, la smentita viene dai cronologici. Danno un'idea precisa della sua rapidità in pista. Vettel è il pilota che ha stabilito il giro più veloce di tutti con le mescole intermedie (1'27"031, mezzo secondo meglio di Hamilton) e il secondo tempo più veloce in assoluto con le slick, dopo Verstappen (1'16"794, a un decimo dall'olandese).

Rossa in crescita in curva

Buona parte della ritrovata competitività di Vettel viene dai progressi della SF90. Quello di Germania

LAT





LAT

le turbine prima che vada nel motore; sono stati tutti impacchettati e spediti a Maranello prima del GP per essere esaminati. Purtroppo è già la quarta volta su undici gare che capita un problema di affidabilità sulla SF90: la centralina di Leclerc in Bahrain, il richiamo pneumatico della valvole al motore di Vettel in Austria, l'intercooler e la pompa benzina qui in Germania. E la frequenza dei guasti s'infittisce invece che diminuire.

L'inesperienza di Leclerc

S'infittiscono anche gli errori di Leclerc. Dopo quello di Baku in qualifica quando andò a muro e la collisione con Hulkenberg a Montecarlo, anche stavolta il monegasco ha commesso un errore di guida. Anche più grave perché si è giocato una potenziale vittoria. Vettel negli ultimi dodici mesi è stato crocifisso per sbagli simili mentre su Leclerc c'è più tolleranza perché è giovane e deve imparare. Purtroppo la Ferrari non concede il tempo di apprendere. Si è sotto gli occhi dell'opinione pubblica ed ogni sbaglio costa il doppio in termini di immagine e credibilità. Nella stessa curva di Leclerc sono usciti fuori Hamilton, Raikkonen, Hulkenberg, Sainz ma è l'errore del ferrarista che resterà scolpito nella memoria. Ma dietro quello sbaglio si cela non aggressività ma inesperienza.

Tutti hanno sottovalutato che all'esterno di quelle ultime due curve c'è una via di fuga formata da un nastro d'asfalto. Non è casuale. Quello è lo strip di partenza (in senso contrario al circuito) della pista per i dragster che disputano spesso gare di accelerazione a Hockenheim. Vuol dire che lì eseguono i burn out e pattinano con gli pneumatici quando scattano, lasciando così sull'asfalto una quantità di gomma enorme. Gomma che quando piove diventa più scivolosa del sapone, come i piloti sanno bene. Ora c'è da chiedersi: quando i piloti fanno l'ispezio-

LA COCENTE DELUSIONE PER CHARLES LECLERC

La bella corsa di Charles Leclerc, sopra, finisce tristemente contro le barriere al 29esimo giro, per aver perso sul viscido il controllo della sua Ferrari SF90, possibile candidata alla vittoria. In basso, il monegasco viene riportato ai box su due ruote, schiacciato dalla delusione per l'errore commesso

LA PRESSE



ne della pista al giovedì, cosa diavolo verificano se non conoscevano le condizioni di quella via di fuga e si sono poi meravigliati della precaria aderenza? Guardano davvero il grip dell'asfalto, la scivolosità dei cordoli e delle vie di fuga come dovrebbe essere, o fanno soltanto show a uso e consumo delle tv che li seguono passo passo? Trent'anni fa un campione come Ayrton Senna, quando ispezionava la pista al giovedì, andava con i piedi persino a tastare la consistenza della ghiaia nella via di fuga per capire se facendo un dritto poteva uscirne fuori con le ruote o se rischiava d'insabbiarsi irrimediabilmente. E in base a quell'ispezione Senna decideva se prendersi più o meno rischi in gara in quelle curve. Queste sono malizie frutto dell'esperienza. Quelle che fanno la differenza tra un giovane pilota veloce e un campione maturo. Possibile che nessuno che sappia insegnarle a Leclerc? ●

GIOVEDÌ 25 LUGLIO

VETTEL: «Domenica voglio vincere, questo è l'obiettivo, per me, per la squadra e per tutta la gente che verrà qui a vederci. Anche se non posso dire di partire da favorito, sono pronto a dare il massimo. Gara dopo gara stiamo imparando a conoscere sempre meglio la vettura e credo che qui in Germania ci sia la possibilità di fare bene. Fino a qui in questa stagione ci sono state occasioni in cui siamo riusciti ad essere molto competitivi e altre in cui lo siamo stati meno. Quello che però ci è chiaro è che abbiamo fatto progressi costanti, e sono sicuro che nell'arco dell'anno si tradurranno in risultati concreti. Gareggiare con questa squadra non è mai un peso, ma un onore, un privilegio e la pressione non mi fa paura, sono io a portar su me stesso, perché cerco sempre di fare le cose nel miglior modo possibile. Stiamo dando il massimo, ci manca un ultimo step, quello più importante, e non ci fermeremo finché non avremo compiuto il passo conclusivo della nostra rincorsa».

LECLERC: «Con Max (Verstappen) in Austria e a Silverstone abbiamo messo in scena dei bei duelli. È divertente poter guidare in questa maniera e spero di poterlo fare anche in futuro, magari per la vittoria e i titoli mondiali. Il nostro punto di riferimento rimane chi è davanti dall'inizio della stagione, mentre per me c'è il target della prima vittoria in Formula 1. Stiamo lavorando duramente e nelle ultime gare sono anche riuscito a trovare un modo migliore di lavorare con gli ingegneri, riuscendo a regolare la SF90 in maniera più affidabile alle mie caratteristiche di guida. Credo che in qualifica abbiamo fatto un lavoro molto positivo, ora dobbiamo migliorare anche sul passo gara dove c'è ancora margine per crescere. Non è cambiato dall'inizio della stagione, c'è rispetto e riusciamo a lavorare molto bene insieme, scambiandoci regolarmente informazioni. L'interesse della squadra resta al primo posto, per il resto siamo piloti e

ognuno cerca di battere l'altro, siamo in Formula 1, è normale che sia così».

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

VETTEL: «Sono soddisfatto di questa giornata. Ho impiegato un po' di minuti per trovare il ritmo e nella prima sessione abbiamo perso un po' di tempo mentre stavo girando con gomme medie a causa di una bandiera rossa. Non conosco il programma dei nostri avversari né quanto abbiano spinto a livello di mappatura motore considerato quanto caldo faceva oggi in pista, ma sarebbe buono per noi avere questo clima fino a domenica. Nel complesso la giornata di oggi è stata positiva soprattutto perché credo che abbiamo compreso come gestire la macchina in queste condizioni. Abbiamo svolto l'intero programma per riuscire ad avere la vettura al massimo della prestazione e dobbiamo continuare a lavorare in questa maniera anche domani, quando pista e meteo potrebbero essere molto diversi».

LECLERC: «Sono contento del nostro venerdì. Il feeling con la vettura è stato buono e la prestazione è stata positiva anche nei long run con molto carburante a bordo, cosa in cui spesso quest'anno abbiamo faticato. Le temperature alte di oggi sembrano molto adatte alla nostra vettura, sembra che però sabato e domenica le condizioni saranno diverse e dovremo essere bravi ad adattarci. Nelle scorse gare i nostri rivali hanno svelato il proprio potenziale solo a partire dalle qualifiche, quindi dovremo seguire a lavorare duro per continuare a progredire con la nostra performance su questa pista. Non vedo l'ora di risalire in macchina domani per cercare di dare il meglio e magari conquistare un posto sulla prima fila dello schieramento».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

LECLERC: «È un peccato aver concluso le qualifiche in questa maniera. Il weekend fino al termine del Q2 stava andando

nel migliore dei modi. Purtroppo queste cose ogni tanto accadono. È molto difficile per una squadra perdere una vettura, ma quando accade di perderle entrambe diventa veramente dura da accettare. Detto questo, mi schiererò al via con ottimismo e credo che potremo combattere per guadagnare quante più posizioni possibili, specialmente nelle prime fasi della corsa. Sono fiducioso per il fatto che abbiamo un passo gara interessante, tutto è possibile fino a che non sventola la bandiera a scacchi».

VETTEL: «Contavo di divertirmi questo pomeriggio, perché la mia SF90 era stata molto competitiva in tutte le sessioni finora. Quanto è successo è un vero peccato. Avevo avuto ottime sensazioni dalla vettura ieri e questa mattina erano state addirittura migliori. C'era la possibilità di partire dalla prima posizione, invece prenderemo il via dall'ultima e questo è ovviamente deludente, specialmente perché è successo davanti a tanti tifosi nella mia gara di casa. Non ci poteva essere un momento meno adatto per quanto è accaduto. Non ho avuto nessun tipo di avvisaglia del problema, tutto procedeva regolarmente ma quando sono uscito dalla pitlane mi sono ritrovato senza potenza. Comunque resto positivo, credo che possiamo ancora fare bene e darò il massimo per recuperare quante più posizioni possibile, sperando di riuscire a portare a casa almeno dei punti».

BINOTTO: «In questo momento proviamo rammarico e delusione, come squadra, per i nostri piloti, che oggi avevano una bellissima occasione, per la gente a casa, che sta lavorando veramente tanto, e per tutti i nostri tifosi. Stiamo analizzando a fondo quello che è successo ma possiamo dire che si tratta di due problemi differenti e mai capitati in precedenza. Le prime indicazioni sulla vettura di Sebastian ci fanno pensare a un problema su un componente dell'intercooler di specifica già utilizzata in precedenza, montato nuovo. Per Charles si è trattato di un problema legato al controllo della pompa della

benzina. Abbiamo dimostrato che il nostro ritmo di gara è buono e dispiace a maggior ragione non aver potuto disputare le qualifiche sino in fondo. Siamo arrabbiati con noi stessi e io per primo sento la responsabilità di quanto è successo, ma sono altrettanto consapevole che dobbiamo reagire e cercare di far bene già domani perché questo è il nostro dovere».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Che corsa speciale! Mi sono divertito molto anche se non è stata per niente semplice, e spesso mi è sembrata simile a una lotteria. È stata lunga e intensa, al punto che non sono sicuro di riuscire a ricordarmi tutti gli episodi. A tratti è stato complicato, specialmente quando, con le gomme intermedie, la pista era insidiosa e scivolosa. Al via ho recuperato molte posizioni e ho continuato anche nei primi giri di gara, anche se la visibilità era veramente poca. Poi ho faticato parecchio a prendere il ritmo perché non mi sentivo completamente a mio agio con le gomme che sentivo degradare in maniera significativa. Non capivo se era la pista che stava peggiorando o gli pneumatici che si stavano deteriorando, per cui non mi fidavo a spingere troppo. In gare come queste quello che conta veramente è arrivare in una buona posizione nei giri finali. Mi sa che ero ottavo quando l'ultima Safety Car è entrata in pista: a quel punto c'erano un gran numero di decisioni da prendere ma nel complesso siamo riusciti a gestire le cose al meglio fino a quando c'è stata la possibilità di montare le slick. Quando la pista ha iniziato ad asciugarsi, con le gomme Soft, ho finalmente ritrovato le sensazioni giuste e sono riuscito a spingere riconquistando posizioni fino al podio».

LECLERC: «Il mio weekend è finito in maniera deludente. Dopo una buona partenza, siamo riusciti a rimontare nonostante le condizioni molto difficili. Il team aveva fatto un ottimo lavoro a livello di strategia e mettendomi in



seconda posizione, in condizione di potermi giocare anche la vittoria. Poi, sfortunatamente, ho commesso un errore in curva 16 e ho perso il controllo, sono finito contro le barriere e la mia gara si è conclusa lì. È un peccato e chiedo scusa al team e ai tifosi. Sebastian, al contrario, ha fatto un lavoro incredibile oggi e si è strameritato il risultato che ha ottenuto. La nostra vettura e il livello della nostra prestazione è stato elevato per l'intero weekend sia in condizioni di asciutto che di bagnato, e questo è senza dubbio positivo. Dobbiamo rimanere concentrati e tornare in pista per dare il meglio già la prossima settimana in Ungheria».

BINOTTO: «Che gara oggi! La macchina si è comportata bene tutto il weekend indipendentemente dalle condizioni. Oggi si è mostrata veloce anche nella parte finale della gara sull'asciutto, in condizioni di asfalto più freddo, molto diverse dalla situazione di caldo estremo che avevamo avuto il venerdì. E sicuramente importante è stato anche avere avuto dei buoni riscontri sul bagnato. Siamo molto contenti per Seb, questo fantastico secondo posto è un'iniezione di fiducia. È stato in ottima forma per tutto il weekend e oggi ha disputato una splendida gara, rimontando dal fondo. Per quanto concerne Charles, è consapevole che oggi è stata un'occasione mancata però si rifarà, ci sono altre gare, non c'è dubbio che il ragazzo sia velocissimo. Oggi stava facendo qualcosa di straordinario. Avremmo forse potuto ottenere di più, è vero, ma le gare sono così. Un grazie va ai ragazzi del box che hanno fatto un grande sforzo e sono riusciti a rimettere a posto le macchine questa mattina, mettendole in condizione di gareggiare. Ci sono momenti di difficoltà ma è proprio in queste situazioni che la squadra si sa dimostrare unita, e questo è l'importante».



di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

La leggenda dice che quando Max parte male poi in pista non ce n'è per nessuno. E tale è. Nel giorno in cui i grandi, i grandissimi e perfino quelli medi sbagliano quasi tutti, il Tulipano tosto restringe al minimo la fallibilità e regala in pista una prestazione fantastica, anche quel giro su se stesso a 360 gradi non è mica esente da un grammo di culo, neh. Comunque Max stesso prima è all'inseguimento delle Mercedes e infine va ben davanti, perdendo per strada il solo rivale che poteva rovinargli la festa, ossia Charles Leclerc. Sempre a punti, imperfezioni al minimo e capacità demoniaca di approfittare delle rare ma non inesistenti giornate nere dell'armada Mercedes: questo è il campione olandese, che ora, per intanto, mira a mettere sale sulla coda in classifica generale a Bottas, staccato di soli 22 punti. Poi si vedrà. Intanto, applausoni. Tre trionfi nelle ultime due gare non meritano altro.



GETTY IMAGES

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

DANIIL KVYAT

Be', il russo era agli archivi quale pilota più percolato nella storia recente della F1. Ed ecco che se ne esce con un terzo posto nella giornata più complessa e rimescolante del mondiale 2019, a rappresentare un meraviglioso esempio personale di capacità, orgoglio e resilienza. Tosto, tetragono, combattivo, velocissimo e efficace, proprio nel momento in cui la vita lo promuove a capofamiglia produce un guizzo da stupendo caposquadra, accompagnando la sua prestazione all'altra giornata di grazia del giovane compagno Alexander Albon, altro motivo di grande soddisfazione in casa Toro Rosso. Squadra che torna da Hockenheim ricca di gloria e premi per le sue evidenziate qualità. In ossequio a quella storia antica che vuole il marchio sugli scudi nei giorni di pioggia, primo su tutti quello di Monza 2008 col baby trionfatore Vettel. Wow.

GETTY IMAGES



MIGLIOR FILM

SEBASTIAN VETTEL

Se tutto fosse filato tecnicamente dal verso giusto per lui, dalle qualifiche alla bandiera a scacchi, visto l'andamento della corsa per gli altri, Sebastian Vettel avrebbe presumibilmente vinto senza problemi il Gp di Germania. Ma così non è stato e pazienza. La sua prestazione, stavolta, con la rincorsa dalla coda del gruppo, sul tracciato del suo errore più terribile e drammatico datato 2018, è stata perfetta, consistente e premiata da un finale entusiasmante. E per giunta non ha sbagliato nulla, sorpassando molto e filando come un orologio, pur con l'aiutino di tante Safety-Car. Tutto bene, quindi, e avanti così. Anche se non basta una gara come questa per mutare i suoi destini e per sgomberare tutte le perplessità che ancora aleggiavano sul suo conto. Ma il segnale è gradito, luminoso e premiante. Bravo Seb, ma adesso non fermarti. E soprattutto a non fermarsi deve essere la sua Sf90, in qualifica. Sennò il suo talento è solo carne sprecata ed è un vero peccato.

MIGLIOR REGIA

RED BULL

Ingegneristicamente la Red Bull Rb15 è una monoposto impeccabile, competitiva e affidabile. Perfettamente amalgamata e cucita su misura da Adrian Newey per il suo pupillo Max Verstappen, che sa trarne ogni volta il meglio, infilzando implacabilmente le Mercedes quando queste non si rivelano in giornata di grazia. Inoltre il matrimonio con l'Honda si sta dimostrando sempre più proficuo e intriso di potenziale: e, se al posto di Gasly ci fosse un secondo pilota più redditizio, la Rb15 porrebbe la Casa madre davanti alla Ferrari anche nella classifica Costruttori. Il tutto a testimonianza di quanto sembri riuscito il connubio telaio-power unit, pur assai discusso agli inizi, tra il marchio di bibite e il infrancato colosso giapponese.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

ROBERT KUBICA

Un piccolo passo per un uomo, un grande balzo per la sua umanità. Robert Kubica torna a punti e non succedeva da Abu Dhabi 2010, tanto che da lì in poi aveva subito sofferenze indicibili e solo tanti punti di sutura. Fantastica storia, la sua, coronata da questo stupendo premio nel giorno più difficile, che diventa una bocca d'ossigeno anche per il team Williams, proprio nei dintorni del 40esimo anniversario dalla prima vittoria iridata di Clay Regazzoni a Silvertone 1979. In altre parole, conseguenze più tenere, umanissime e romantiche le penalizzazioni date alle due Alfa Romeo di Giovinazzi e Raikkonen proprio non le avrebbero potute avere. Grande Robert, la tua inaffondabilità è una meravigliosa storia d'amore che rende il motorsport un posto migliore.

LA PRESSE



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

LANCE STROLL

Garone di baby Stroll, quarto, e applausi a scena aperta, non solo dall'entusiasta box di Racing Point. Bastasse a far capire agli scettici quanto il ragazzo canadese ha di diritto un posto in questa F.1. Chiaro, magari il figlio del generoso e danaroso Lawrence non sarà l'asso del domani ma nella giornata giusta e nell'occasione adeguata il canadese sa dire la sua alla grande e stavolta, in un sol colpo, pareggia il conto con la supremazia sul giro secco del compagno Perez, che finisce a contemplare le margerite dopo soli tre giri, girato, sbattuto e arreso. Facciamo una cosa: dal Gp di Germania in poi tutti rispettino Lance, perché il suo posto nel Circus è genuinamente meritato. Poi se è pure altino, bello, ricco e snello, meglio per lui.

LA STATUETTA SPEZZATA

LECLERC & FERRARI

Mamma mia che amarezza. Stessa famiglia, eguale delusione. In qualifica la Sf90 cede subito per Vettel e poi in Q3 per Leclerc. Così le monoposto che nelle free practice s'erano dimostrate seppur di poco le più performanti del lotto non riescono neanche ad affacciarsi nelle prime quattro file. Catastrofe d'affidabilità, a pochi giorni dal responso del presidente Fia Jeran Todt il quale s'era lamentato che purtroppo in questa F.1 non rompe più niente nessuno. Alé. Quanto a Leclerc, quello di Hockenheim diventa l'errore più terribile della sua verde carriera, prendendo il posto della botta di Baku in prova. E facendo paio con lo svarione di Vettel l'anno prima, stessa spiaggia, stesso mare, solo due ombrelloni più in là. Morale della favola, in questa Ferrari nessuno è esente da pecche e colpe pro quota. E ci si risolleverà o tutti insieme o nessuno. Facciamo tutti insieme, che è meglio.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
VERSTAPPEN	10	RED BULL
VETTEL KVYAT STROLL	9	TORO ROSSO
KUBICA SAINZ ALBON	8	RACING POINT MERCEDES
RAIKKONEN GIOVINAZZI GROSJEAN	7	McLAREN FERRARI RENAULT
MAGNUSSEN RUSSELL	6	HAAS ALFA ROMEO WILLIAMS
HAMILTON BOTTAS HULKENBERG NORRIS RICCIARDO	5	
LECLERC	4	
	3	
	2	
	1	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VETTEL
PILOTA MENO COMBATTIVO	PEREZ
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	VETTEL
PILOTA MENO SFORTUNATO	GIOVINAZZI
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	TORO ROSSO
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RACING POINT

Kvyat

podio mitico

DANIIL DIVENTA NEOPAPÀ E PILOTA RINATO NEL GIRO DI POCHE ORE, DANDO ALLA TORO ROSSO UNA MERAVIGLIOSA GIOIA

L'ultima volta che era salito sul podio, precisamente sul terzo gradino del circuito di Shanghai domenica 17 aprile 2016, dopo pochi giorni, mentre era tranquillamente seduto sul divano di casa e guardava una serie televisiva, venne giubilato via telefono da Helmut Marko. Il quale gli comunicò che il successivo GP di Russia sarebbe stato l'ultimo con la Red Bull e al suo posto dal Gp di Spagna vi avrebbe messo Max Verstappen. Lui avrebbe fatto ritorno alla Toro Rosso, per giocarsi una seconda chance. Essere bocciati dopo un terzo posto è qualcosa di impensabile, ma è accaduto per davvero. Uno smacco pesantissimo per Daniil Kvyat uscire dal team di Christian Horner

dopo un anno e qualche spicciolo di corse del 2016. Nelle restanti gare di quell'anno, e anche in quelle del 2017, sempre col team faentino, combinò poco o nulla, compiendo numerosi errori che gli costarono definitivamente il posto nel gruppo Red Bull. A distanza di tre anni e tre mesi e mezzo, dopo essere stato richiamato alle armi da Marko per riempire i sedili vacanti della Toro Rosso, Kvyat ha avuto la forza di tornare sul podio, nuovamente sul terzo gradino del circuito di Hockenheim. E lo ha fatto al termine di un Gran Premio che esalta le qualità del pilota. Il russo ha così conquistato il suo terzo podio in carriera (vanta anche un 2° posto a Budapest 2015 con la Red Bull) e certamente riusci-

re a ottenerlo con la Toro Rosso è qualcosa dal sapore unico. Il team Junior di Dieter Mateschitz, diretto da Franz Tost, non assaporava un risultato così importante da quando Sebastian Vettel colse a Monza la prima storica vittoria: era il 2008, una vita fa. Ma si sa, la Toro Rosso ha il compito non di vincere o fare podi, bensì quello di svezzare i futuri piloti che poi dovranno diventare campioni con la Red Bull. Questa volta, ne siamo certi, Kvyat non riceverà nei prossimi giorni una telefonata da Marko anche perché incombe il Gran Premio di Ungheria. Semmai, chi dovrà stare attento al telefono (e magari evitare di rispondere se compare il nome di Marko), sarà Pierre Gasly. Hai visto mai che il buon Helmut si inventi la promozione di Kvyat in Red Bull e la retrocessione del francese in Toro Rosso. Sarebbe fantascienza, ma con il buon Helmut tutto è possibile, lo conferma la storia. Il 25enne nato a Ufa, per anni residente a Roma e dotato di una ottima padronanza della lingua italiana, conclusa la folle corsa di Hockenheim, ha informato il mondo che la notte tra sabato e domenica, la sua compagna Kelly Piquet ha dato alla luce la loro prima figlia: «*Non ho voluto dire nulla per non perdere la concentrazione, ma ora posso svelarlo*».

Non si è saputo dove la piccola sia nata e

LA PRESSE





IL RUSSO FA FESTA A MUSO DURO!

Daniil Kvyat gioisce sul podio per lo strepitoso terzo posto conquistato al termine del Gp di Germania, il suo miglior risultato da quando corre per Toro Rosso. Nell'altra pagina, il pilota in gara, in piena bagarre

GETTY IMAGES

se lui sia riuscito a fare una toccata e fuga per vederla. Fatto sta che Daniil si è divertito nel dire: «Hanno sempre raccontato che quando nasce un figlio un pilota perde qualche decimo di secondo, a me oggi ne ha invece aggiunti». E sì, non si può dire il contrario. Inizialmente la corsa di Kvyat non è stata facile, a volare alto con la Toro Rosso era il suo compagno Alexander Albon che veleggiava in mezzo a Raikkonen e Vettel in zona punti già al 20° giro mentre al 35° passaggio Albon era addirittura quarto e in lotta con Hamilton mentre Kvyat navigava ai margini della top 10. La svolta si è verificata quando al 40° giro, Hulkenberg si è piantato contro le protezioni dell'ultima curva. E' entrata la safety-car, la pioggia andava diminuendo e non era più attesa, la pista si stava asciugando velocemente. Verso il 46° giro,

quando la safety-car era già rientrata, chi si era fermato anticipatamente per montare le gomme slick ne ha tratto immenso beneficio.

Stroll e Kvyat sono rientrati prima di tutti e così si sono ritrovati al secondo e terzo posto al giro 48. Due tornate dopo, il russo aveva già passato il canadese e così in testa alla corsa c'era la Red Bull-Honda di Verstappen inseguita dalla Toro Rosso-Honda di Kvyat. Chissà la gioia di Matschitz seduto davanti alla tv da qualche parte nel mondo. Soltanto a 2 giri dal traguardo, Kvyat ha perso la piazza d'onore a vantaggio di Vettel, ma la terza non l'ha mollata. Questo grande successo del team di Faenza premia anche la Honda che ha piazzato due monoposto diverse sul podio, qualcosa di impossibile soltanto un anno fa. Va anche rimarcata la grande pro-

va di Albon, sesto all'arrivo nella sua prima gara col bagnato. Il rookie anglo-thailandese ha rischiato una penalità quando per difendersi da un attacco di Gasly nei giri finali, si è spostato repentinamente dalla parte del francese il quale non è riuscito a evitare l'impatto danneggiando il muso e la gomma anteriore sinistra. Una manovra dura quella di Albon, ma che i commissari sportivi (presente l'ex F.1 Derek Warwick, impeccabile nel consigliare tutte le scelte prese durante la gara) hanno ritenuto di non penalizzare. Per Albon la sesta posizione è la migliore conseguita nel 2019.

La Toro Rosso, che in 10 gare aveva accumulato 19 punti, in una sola corsa ne ha presi 23 volando a quota 42 punti e al quinto posto nella classifica costruttori. Una giornata indimenticabile. ●

Stroll si rigenera

IL RAMPOLLO DEL PROPRIETARIO DI RACING POINT CAPITALIZZA LA PIOGGIA COGLIENDO UNO STREPITOSO QUARTO POSTO CHE ESALTA IL SUO PICCOLO TEAM

UNA GRANDE FESTA DAL MURETTO DEL TEAM

Il team Racing Point festeggia lo stupendo quarto posto finale di Lance Stroll, autore di una prestazione maiuscola

LAT

Quella di Hockenheim era la gara in cui ti aspettavi che un pilota mastino ed esperto come Sergio Perez, già autore nella sua bella carriera di brillantissime prove in condizioni di pista estreme e complicate, emergesse ad occhi chiusi mettendo a segno un risultato a sorpresa. Anche per la sua capacità nel gestire sempre al meglio le gomme. E invece, il messicano è naufragato rapidamente, il primo ad andare a sbattere. Un vero colpo di scena per tutto il team Racing Point che si aspettava molto da Perez, abile in qualifica a centrare la Q3 (solamente la seconda volta quest'anno) e piazzarsi ottavo. Tutto le speranze sono così ricadute nelle mani di Lance Stroll, ancora una volta non convincente in qualifica. Ma in una gara così convulsa, il canadese ne è uscito a testa alta giro dopo giro. Non sono mancati gli errori, ben due giravolte per sua fortuna innocue, ma grazie a una strategia azzeccata e a una guida pulita nel momento in cui era importante non commettere

sciocchezze, Stroll è tornato a lottare per il vertice come gli era capitato nella sua stagione da rookie con la Williams nel 2017. Quando al termine della corsa mancava una manciata di giri, il pilota della Racing Point si è trovato alle spalle del leader Max Verstappen.

Roba da non crederci. Stroll era stato il primo a montare le gomme slick nel frangente finale e ne ha approfittato alla grande. Il colpaccio era vicino, ma Stroll non è riuscito a resistere al travolgente Daniil Kvyat con la Toro Rosso che gli ha strappato la posizione d'onore, poi ha potuto ben poco contro la Ferrari di Sebastian Vettel. Svanito il podio, Stroll non ha perso la concentrazione tenendo saldo il quarto posto e togliendo ogni possibile velleità a Carlos Sainz che si faceva minaccioso. Stroll ha così tagliato il traguardo al quarto posto e per lui e per il team era come se il podio fosse stato conquistato tanto è stata la festa. Nella ex Force India, erano abituati a risultati del genere, ma negli ulti-

mi tempi le cose non giravano al meglio. La RP19 si è rivelata una monoposto piuttosto complicata e nonostante gli ingenti sforzi economici profusi da Lawrence Stroll e dalla cordata di ricchi imprenditori coinvolti nel progetto, i risultati non sono stati all'altezza delle aspettative nella prima parte del campionato. Certamente un fatto curioso perché prima, con Mallya e tutti i problemi connessi al personaggio indiano, col budget che c'era e non c'era, la Force India era stata costantemente la quarta forza del mondiale, ma ora con i soldi che non sono più un problema, si stenta. E il personale è praticamente lo stesso di prima. Questione di tempo comunque, la Racing Point deve essere sottoposta a ulteriori aggiornamenti e sviluppi. Intanto, il quarto posto di Stroll è un vero toccasana perché fa uscire la squadra dai bassifondi della classifica costruttori, trovando la settima piazza e 31 punti, non lontano dalla Renault che ne conta 39.

Massimo Costa



**PUNTO
D'ORGOGGIO**

Kubica qui in lotta con Hulkenberg, ha conquistato il primo punto stagionale per la Williams al termine di un Gp pazzesco

fotografie LAT

Kubica va a segno

ROBERT CONQUISTA IL PRIMO PUNTO PER LA WILLIAMS DOPO LA PENALITÀ INFLITTA ALLE ALFA. PRESTAZIONE DA APPLAUSI

Il regalo è arrivato a tarda serata, quando nel paddock di Hockenheim erano rimasti i giornalisti e gli addetti allo smontaggio dei box e delle hospitality. La penalità di 30" alle due Alfa Romeo di Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi, ha proiettato Robert Kubica dalla dodicesima posizione sotto la bandiera a scacchi, alla decima. Certo, per uno concreto come il polacco, sarà poca roba un punticino ottenuto per concessione dei commissari, ma indubbiamente farà morale non soltanto per lui, ma per tutto il team Williams che ha vissuto mesi decisamente difficili. La gara di Hockenheim ha permesso a Kubica e anche a George Russell, di rimanere costantemente in contatto con il gruppo, con gli avversari, e di non rimediare i soliti pesanti distacchi di uno o due giri. La crescita della FW42 è apparsa costante e sotto traccia nelle ultime gare, ma i progressi sono chiari. La gara di Hockenheim è stata anomala, difficile da interpretare, però Kubica e Russell sono stati bravi a non commettere errori e a tenere un ritmo elevato. Buona anche la strategia,

con entrambi i piloti che hanno effettuato cinque pit-stop totali. Kubica era da tempo che non disputava una gara così particolare: «*Ho cercato di non sbagliare, di portare al traguardo la macchina che era la cosa più importante. Sebbene abbia disputato in passato gare del genere con la pioggia, dovevo comunque rinfrescarmi la memoria...*», ha detto Kubica che proprio in condizioni del genere, in un incredibile Gran Premio di Ungheria del 2006 vinto da Jenson Button la Honda, fece il suo debutto in F.1 con la BMW (per cui era terzo pilota e tester) prendendo il posto di Jacques Villeneuve, scaricato per la poca competitività. E subito fece grandi cose, concludendo settimo dopo aver lottato per posizioni da top 5, salvo poi venire squalificato per vettura sottopeso.

Ora è lui a beneficiare della squalifica altrui dopo ben 13 anni. Un punto, come detto, che premia anche la sua abnegazione, la sua voglia di rientrare nel Mondiale, i suoi innumerevoli sacrifici fatti da quando si è rimesso al volante di una vettura da cor-

sa, prima da rally, poi nuovamente la F.1. E, corsi e ricorsi, proprio questo fine settimana Kubica tornerà a Budapest dove fece il suo debutto ufficiale stupendo il mondo e dove è tornato in un test collettivo F.1 nell'agosto del 2017 con la Renault. Altra piccola soddisfazione, essersi messo dietro quel Russell che in qualifica l'ha sempre vinta, un confronto con un giovane emergente molto forte, ben visto dal team, che è probante, ma a portare il primo punto 2019 alla Williams è Kubica...

Massimo Costa





Sainz quinto di nobiltà

GRAN GARA PER IL FIGLIO D'ARTE CHE PORTA LA MCLAREN IN TOP FIVE CONSOLIDANDO LO STATUS DI QUARTA FORZA DEL MONDIALE PER IL TEAM

fotografie LAT



UN'ALTRA PROVA DI OTTIMA CONSISTENZA

Carlos Sainz dimostra d'essere bravo anche sul bagnato, sotto e in basso, in pit-lane, con un gran quinto posto. Poca fortuna invece per il compagno di squadra Norris, sotto, ritiratosi



A un certo punto, Carlos Sainz (l'originale) come indispettito, ha lasciato la zona ospiti del box McLaren, ha attraversato la pit-lane e si è avvicinato al muretto box della squadra. Una cosa inusuale, mai vista prima, da parte di un genitore di un pilota. Sainz senior ha voluto dire la sua, probabilmente un amichevole consiglio, per suggerire che era il momento giusto per fermare il figlio per il cambio gomme. Da rain a slick, in una delle tante fasi complicate del Gran Premio tedesco. Sainz (l'originale), due volte campione del mondo rally, vincitore della Dakar, è uno che di terreni infidi, di sensazioni da pilota che ascolta con il proprio sedere (permetteteci il termine) il comportamento delle macchine, di intuizioni, un pochino se ne intende. E ha il peso, il carisma, per permettersi un gesto del genere. Prima di tutti, Sainz senior ha capito che era giunto il momento per Carlos junior di fermarsi per togliere le wet intermedie e inserire le soft, per battere sul tempo gli avversari, ma dal muretto box McLaren c'era titubanza su questo. Deve essersi chiesto cosa stessero aspettando quegli ingegneri, finché ha perso la pazienza, e guarda caso, praticamente un attimo prima del suo storico attraversamento della pit-lane in piena corsa, Lance Stroll aveva effettuato tale cambio delle Pirelli. Rivelatosi azzeccatissimo. Sainz l'aveva vista giusta. Il cambio gomme per il giovane pilota spagnolo è arrivato, ma tardi, e quando la corsa si è decisa nei giri finali neanche fosse una accesa finale di basket NBA, Sainz era distante da Stroll e da Daniil Kvyat, in piena zona podio, da non poter tentare l'affondo finale. In più, Carlitos aveva perso tempo preziosissimo per un errore alla curva finale, quella che ha mietuto vittime importanti come Charles Leclerc, Lewis Hamilton, Nico Hulkenberg. Lui

è riuscito a fermarsi in anticipo sulla zona asfaltata, ha fatto manovra come se fosse finito in un parcheggio del cinema, e si è ributtato nella mischia. Sicuramente, senza quell'errore, Sainz poteva concludere tranquillamente sul podio anziché al quinto posto, comunque onorevole, il miglior risultato della McLaren da Melbourne 2018 con Fernando Alonso. Sainz ha commentato: «Occupavo la quinta piazza e sotto safety-car era complicato capire quale fosse il momento opportuno per montare gli pneumatici slick. Nessuno di coloro che si trovavano a contatto con me si fermava, lo hanno fatto quelli dietro perché avevano più margine per correre un rischio. Penso che in generale abbiamo preso le decisioni giuste al momento giusto. È stata una gara intelligente da parte nostra e ben gestita nonostante il grande stress a cui siamo stati tutti sottoposti». Con i 10 punti acquisiti, Sainz consolida la settima posizione nel mondiale piloti, a sole sette lunghezze da Pierre Gasly, il quale dopo il risveglio di Silverstone è ripiombato nell'anonimato. Sono dieci punti importanti per la McLaren che vola a quota 70 nel campionato costruttori che la vede sempre quarta mentre quella che doveva essere la prima avversaria, la

Renault che le fornisce le power unit, è ferma a 39 punti dopo aver vissuto un Gran Premio da incubo. Peggio per loro dirà Sainz, giubilato con troppa fretta da Cyril Abiteboul. Il weekend tedesco non è però stato tutto rose e fiori per la McLaren. Lando Norris non è stato molto fortunato. Nelle qualifiche, un problema elettrico ha costretto il team a cambiare la sua power unit e di conseguenza è partito dall'ultima fila in compagnia della Ferrari di Sebastian Vettel. Norris si è fatto valere nei primi giri di gara, ma ha dovuto presto parcheggiare tradito dalla perdita di potenza da parte di

**È STATA UNA GARA
INTELLIGENTE
E BEN GESTITA,
CON LE DECISIONI
BUONE NEI
MOMENTI GIUSTI**

CARLOS SAINZ JR



quel motore che i suoi meccanici gli avevano montato da poche ore. Come è possibile? La Renault è caduta di nuovo nel baratro della mancanza di affidabilità constatando anche il ritiro di Daniel Ricciardo in una nuvola di fumo? Avevano garantito, i tecnici francesi, che si era sulla retta via per quanto concerne la cancellazione oramai definitiva dei problemi relativi alla equazione più potenza-più affidabilità, ma Hockenheim ha riproposto nella sua chiara drammaticità la fragilità dei propulsori francesi. Lo sguardo perplesso di Zak Brown la diceva lunga così come quella, sul muretto box Renault, di Abiteboul. «Al via non si vedeva neanche per la pioggia - ha raccontato Norris - ma ho comunque guadagnato qualche posizione. Stavo andando bene, ho cambiato le gomme passando da wet a slick, ed ero davanti a uno dei ragazzi Toro Rosso quando il motore mi ha abbandonato. Considerando come si sono posizionate le Toro Rosso, direi che si poteva finire bene in una corsa così pazzo», ha concluso Norris, comunque non troppo turbato dal ritiro. Avrà tempo di rifarsi, già da questo venerdì in Ungheria, un circuito sul quale si è sempre trovato molto bene e dove cercherà di confermarsi come il miglior rookie della stagione. ●



Mercedes

un sedile per due

SE LO CONTENDONO VALTTERI BOTTAS E ESTEBAN OCON. SARÀ UN FERRAGOSTO DI FUOCO IN CASA DELLE FRECCHE D'ARGENTO PERCHÉ È ARRIVATO IL MOMENTO DI DECIDERE IN CHIAVE FUTURA

HOCKENHEIM - Da un lato, ci sono le performance crescenti di Charles Leclerc e l'incontenibile determinazione di Max Verstappen, l'unico pilota che nelle prime dieci tappe stagionali è riuscito a interrompere l'egemonia della Mercedes salendo sul gradino più alto del podio a Spielberg. Dall'altro, l'incontrastata magnitudine di Lewis Hamilton, che sente sempre di più alla sua portata il sesto titolo iridato, e gli alti bassi di Sebastian Vettel, che da un anno a questa parte sembra aver perso molte delle sue certezze. In mezzo a queste due generazioni, che a tanti ricorda quella digitale contro quella analogica, ci sono Daniel Ricciardo, che da quando veste i colori della Renault ha parcheggiato i sogni di gloria, e Valtteri Bottas, sempre più vicino, ma mai abbastanza come si è visto anche a Hockenheim, al team mate Lewis Hamilton. Lo spostamento di uno di questi nomi porterebbe a cascata a una reazione a catena che impatterebbe il line-up di diverse squadre. Tutto tace, dunque, in attesa di un segnale dai piani alti della classifica piloti. L'esplosione di Leclerc e Verstappen sta dando un'accelerazione ai processi, con Wolff sempre più tentato di dare fiducia a un pilota giovane e mettere in discussione il fidato pilota finlandese.

Ferragosto di fuoco in casa Mercedes

A tenere banco nel paddock di Hockenheim è stato soprattutto il futuro di Bottas, che curiosamente l'anno scorso ricevette la notizia del suo prolungamento del contratto con la Mercedes proprio sulla pista del Baden-Württemberg. E a mettere il finlandese al centro della linea di fuoco della stampa è stato il Team Principal della Mercedes Toto Wolff, che ha spiegato in un incontro con i giornalisti che il finlandese merita per la prossima stagione un posto in Mercedes quanto Esteban Ocon, e che a Stoccarda cominceranno ad affrontare molto seriamente l'argomento piloti in vista della prossima stagione, e oltre, durante la pausa estiva. Ma non è detto che arrivino annunci prima della corsa di

Spa. Sarà dunque un ferragosto molto caldo per i diretti interessati, dal momento che una decisione a favorevole o avversa cambierebbe completamente i loro orizzonti. Certo, il finlandese grazie a quattro pole position si è messo sugli stessi livelli del compagno di Hamilton, ma in gara

LAT

la differenza tra i due è ancora netta. E il primo ad ammetterlo è proprio Wolff. «Dal mio punto di vista, in prova Bottas si sta esprimendo su livelli molto solidi. Avere un bilancio in linea con quello di Hamilton è certamente qualcosa di cui essere fiero e che mostra evidenza i suoi progressi.

HOCKENHEIM DA RICORRENZE

La vigilia del Gp di Hockenheim è stato ricco di ricorrenze e festeggiamenti in casa Mercedes



Ma lo stesso discorso purtroppo non vale per la domenica! – ha spiegato il Team Principal Mercedes – È chiaro quanto sia importante quest'anno tenere le gomme nella finestra d'impiego ottimale e che a volte è necessario guidare la macchina in un modo diverso. Valtteri si sta avvicinando a Lewis anche sotto questo aspetto, ma non ha ancora raggiunto Lewis. E la dimostrazione l'abbiamo avuta anche a Silverstone, dove, se la safety-car fosse intervenuta in un momento diverso, Bottas avrebbe lottato per il successo. Ma con i se non si fa nulla. In questo fine settimana Valtteri ha commesso errori proprio come tanti altri, contribuendo a rendere ancora più amaro il 200. gran premio della Mercedes nella massima serie».

Wolff deve coprirsi per il dopo-Hamilton

La posizione del finlandese è centrale nello scacchiere Mercedes e non è un caso

che Wolff abbia citato un orizzonte temporale che va oltre la prossima stagione. Perché il dopo-Hamilton va programmato in anticipo e perché Ferrari e Red Bull hanno in Leclerc e Verstappen un alfiere in grado di cambiare gli equilibri, a differenza della Mercedes che a oggi ha identificato chiaramente chi prenderà il testimone di Hamilton. Che Wolff stimi moltissimo l'olandese non è un segreto, ma riuscire nella mossa di soffiargli la Red Bull in tempi brevi non è cosa semplice. Ecco perché Wolff tiene calda la carta Ocon, che con Force India era stato uno dei pochissimi compagni di squadra a dare fastidio a Perez, uno dei compagni più scomodi che ci siano. Sappiamo bene che nel 2014 Ocon si aggiudicò l'europeo di F3 al debutto davanti a Blomqvist e Verstappen, e che il pilota di Evreux ogni volta che ha avuto a disposizione una monoposto vincente nelle categorie minori, ha sempre portato a ca-

sa il titolo. Il francese sa vincere, ha solo ventidue anni e non ha ancora avuto una chance di mostrare il suo valore in un top team. Ecco perché l'opzione Ocon ha una sua logica.

Wolff vorrebbe vedere un giovane

Bottas è un pilota dal rendimento sicuro, ma è stato messo alla prova per tre stagioni al fianco di Hamilton e ha mostrato di non aver ancora raggiunto i livelli del cinque volte iridato. Wolff non può attendere Bottas in eterno. Mettere il futuro della Casa della Stella a tre punti nelle mani del pilota di Nastola potrebbe indebolirla. Se a Budapest si rivedesse l'opaca versione di Valtteri vista nelle qualifiche di Hockenheim, qualche punto di domanda in più nella testa di Wolff sarebbe lecito attenderselo.

Bottas, che farebbe certamente comodo a parecchie squadre, sta sempre più rivolgendo le proprie attenzioni ai rally, sua grande passione. Prima di puntare su Hockenheim ha svolto una prova sulla Toyota Yaris WRC del Team Gazoo, mentre nei mesi invernali ha disputato l'Artic Lapland Rally. Toto Wolff ha completato l'avvertimento a Bottas ammettendo che: «sarebbe interessante anche mettere in Mercedes un pilota giovane». Un chiaro segnale, ad ogni modo, che dal finlandese ci si aspetta qualcosa di più che e che la terza posizione nel mondiale 2017 e la quinta dell'anno scorso certamente non sono sufficienti.

Ocon non deve cadere tra due sedie

Per quel che concerne il futuro di Ocon, ci sono stati ripetuti contatti con la Renault. Voci raccolte a Hockenheim dicono però che Hulkenberg abbia abbassato le pretese con la Casa francese e che potrebbe continuare dov'è, accontentandosi su uno stipendio assai inferiore rispetto a Ricciardo. La permanenza del tedesco in Renault lascia aperta a Ocon la strada Racing Point, probabilmente la più semplice, dove il transalpino prenderebbe il posto di Perez, che quest'anno sta costantemente sovrastando Stroll. Il messicano punta a trovare un accordo con il Team Haas, dove salirebbe sulla monoposto di Grosjean. L'opzione Ocon non dispiacerebbe certamente neanche a Gunther Steiner, ma il francese dovrebbe rompere totalmente con Mercedes e pianificare in Haas per un orizzonte temporale di medio termine. «L'anno scorso poteva sedersi da due parti, ma alla fine Ocon è rimasto in piedi – ha concluso Wolff – Ma quest'anno sono certo che il francese non cadrà tra due sedie». Non sarebbe invece una buona soluzione per Steiner avere Hulkenberg al fianco di Magnussen, dati i precedenti tra i due. ●



Alfa stangata

RAIKKONEN SETTIMO E GIOVINAZZI OTTAVO VEDONO LA LORO CORSA ROVINATA PER PENALTY CAUSA INFRAZIONE AVVENUTA NEL CORSO DELLA PROCEDURA DI PARTENZA

HOCKENHEIM - La doccia fredda in casa Alfa Romeo Racing è arrivata quasi due ore dopo la splendida cavalcata che aveva visto Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi cogliere una solida settima e ottava posizione, al termine del fine settimana che aveva portato il maggior numero di punti, dieci, alla squadra tricolore con sede a Hinwil. Gli steward hanno comunicato di aver rilevato un'infrazione avvenuta nel corso della procedura di partenza, quando sono state eseguite alcune regolazioni alla frizione di entrambe le monoposto italiane (sono stati abbassati i giri) per evitare che slittasse. L'intervento è stato equiparato dai commissari ad un jump-start, che in condizioni di gara avrebbe portato a uno stop and go di dieci secondi. Data l'impossibilità di far scontare la penalizzazione nel corso del Gran Premio, gli steward hanno aggiunto trenta secondi al tempo di gara di entrambi i piloti della Casa di Arese, che sono stati estromessi dalla zona punti.

Una squalifica dura da digerire

In casa Alfa Romeo rimane l'amaro in bocca per la penalizzazione arrivata al termine di una prestazione molto convincente. La Casa del Biscione era tornata in gran forma, dopo tre corse di digiuno, al Paul Ricard per non fermarsi più. E a Hockenheim entrambe i piloti avevamo confermato l'ottimo trend. Le prestazioni degli uomini di Frederic Vasseur sono in costante crescita, come dimostrato dalla posizione sempre più avanzata in griglia dei due piloti e dai risultati in gara. Sulla pista del Baden Wurttemberg con Raikkonen autore di un'impressionante quinto tempo in qualifica e Giovinazzi ottimo undicesimo, a dieci millesimi dalla conquista di Q3, le C38 hanno lungamente occupato il ruolo di quarta forza in campo alle spalle delle tre squadre di prima fascia. Il finlandese ha addirittura chiuso il primo giro in terza posizione, prima di ritrovarsi a centro gruppo nella confusione del primo cambio gomme. Sia l'ex iridato che Giovinazzi hanno mantenuto un ritmo molto convincente in gara, con il pilota di Martina Franca autore di un terzo miglior tempo assoluto che certifica la solidità delle performance della squadra italiana. Il settimo e ottavo posto conquistati non riflettevano adeguatamente i valori espressi, che sono stati ben superiori.

È STATA LA CORSA PIÙ DIFFICILE DELLA MIA CARRIERA, COL SOLO TARGET DI VEDERE LA FINE

ANTONIO GIOVINAZZI

”

KIMI ERA 3° DOPO IL VIA E HA LOTTATO POI CON SEB

In alto, Raikkonen lotta e resiste stupendamente agli attacchi di Vettel. A destra, Giovinazzi che si è visto togliere un bell'ottavo posto. Nella foto piccola Beat Zehnder, team manager dell'Alfa Romeo



LA PRESSE

Giovinazzi ottimo per la prima volta sul bagnato

A determinare il piazzamento sotto la bandiera a scacchi è stato soprattutto il ritardo con il quale le due monoposto sono state richiamate per l'ultimo cambio gomme, quando sono state montate le Soft. La decisione di richiamare le due vetture italiane soltanto nel corso del 47° giro, con tre tornate di ritardo rispetto alla Racing Point di Stroll e due nei confronti della Toro Rosso di Kvyat, è stata decisiva. L'indugio del muretto box ha fatto sfumare un possibile piazzamento sul podio, dal momento che entrambe le Alfa Romeo precedevano il pilota russo della scuderia faentina quando il driver nato a Ufa è stato richiamato per il cambio gomme. Giovinazzi ha anche perso cinque secondi nel corso del cambio gomme avvenuto nel corso del 28° giro, ma ha ottimamente gestito la sua prima corsa sul bagnato. «È stata la corsa più difficile della mia carriera, il principale obiettivo era quello di sopravvivere e restare in pista - ha raccontato il pugliese, bravissimo nel non commettere errori, nel dopo gara - All'inizio era difficile vedere le macchine davanti, le condizioni cambiavano continuamente. È una buona prestazione a livello di squadra».

Una quinta posizione in griglia da sogno

A mantenere in alto i colori della Scuderia Ferrari nella complicatissima e contraddittoria giornata di qualifica per la casa del Cavallino era proprio stata l'Alfa Romeo. La quinta posizione in griglia del pilo-



ta finlandese non si può certamente soltanto ricondurre al comprovato feeling che il pilota di Frederic Vasseur ha con la pista del Baden Wurttemberg. Alla base dell'incredibile exploit di Iceman c'è stato soprattutto la seconda prestazione assoluta nel secondo settore della pista tedesca alle spalle della Ferrari di Charles Leclerc.

Il monegasco, pur non essendo sceso in pista nel Q3, è comunque riuscito a mantenere il miglior riscontro di giornata, a dimostrazione di come il rendimento dei propulsori della Casa di Maranello abbiano consentito anche alle monoposto delle scuderie clienti di essere protagonisti. In casa Alfa Romeo Racing sono sempre più tangibili i frutti degli sviluppi aerodinamici introdotti dal Gran Premio di Francia, che stanno consentendo alle vetture della squadra con sede a Hinwil di difendersi più che dignitosamente nella durissima lotta di centro gruppo concedendosi anche il lusso, come successo a Hockenheim, di compiere prestazioni da top-team. Della quinta posizione dell'ex iridato finlandese vanno sottolineati non solo i 329 millesimi rifilati al sesto classificato Grosjean, ma i soli sedici millesimi che hanno privato Kimi della seconda fila.

Il team manager Zehnder soddisfatto

«Le buone performance di questo fine settimana sono legate ai progressi delle C38 e al buon feeling dei nostri piloti su questa pista – ha spiegato il team manager Alfa Romeo Racing Beat Zehnder – Per cir-



SUTTON-IMAGES.COM

costanze particolari ci siamo trovati anche davanti alle Ferrari, che ovviamente ci precedono in griglia in condizioni standard. Siamo contenti di come la nostra monoposto reagisce agli sviluppi e agli aggiornamenti. Pensate che all'inizio entrambi i piloti non erano al cento per cento convinti di quanto gli ingegneri hanno portato a Silverstone. Sia Kimi che Antonio hanno dovuto anche modificare il loro modo di guidare!». ●



LA PRESSE



QUELLE "CIMINIERS" AGGIUNTIVE

NEL TONDO, EVIDENZIATE LE GRIGIE (CIMINIERS) AGGIUNTIVE. SI NOTA IL DIVERSO ANDAMENTO DELLA CARROZZERIA DAVANTI ALLE RUOTE ANTERIORI, CON SEZIONE INTERNA MAGGIORE. LE PARATIE DELL'ALA POSTERIORE CON BORDO A DENTE DI SEGA.



Mercedes evo non pagante

HOCKENHEIM - Talvolta, in Formula Uno, (quasi per un gioco perverso del destino), l'adozione di ampi sviluppi non paga a livello macroscopico. Oppure pare più corretto dire che il riscontro positivo non coincida esattamente con il momento in cui sono introdotti. Ad Hockenheim, possiamo sostenere che questa "tradizione" sia stata mantenuta, quasi come si trattasse di una regola del contrappasso da cui nessuno può sottrarsi, neppure il team campione del mondo, in testa ad entrambe le classifiche iridate. In Germania, infatti, la Mercedes, che festeggiava i centoventicinque anni di attività nel motorsport e il duecentesimo Gp di F1 da costruttore, non si è limitata a sfoggiare sulle W10 un'inedita ed elegante livrea celebrativa bianco-argento. Il team di Brackley, infatti, ha portato in pista in quella che a tutti gli effetti è la seconda gara di casa, dopo Silverstone, una vettura profondamente evoluta. Nel dettaglio, è stato prodotto uno sforzo notevole, concretizzatosi in un radicale ed esteso intervento dall'ala anteriore sino a quella posteriore.

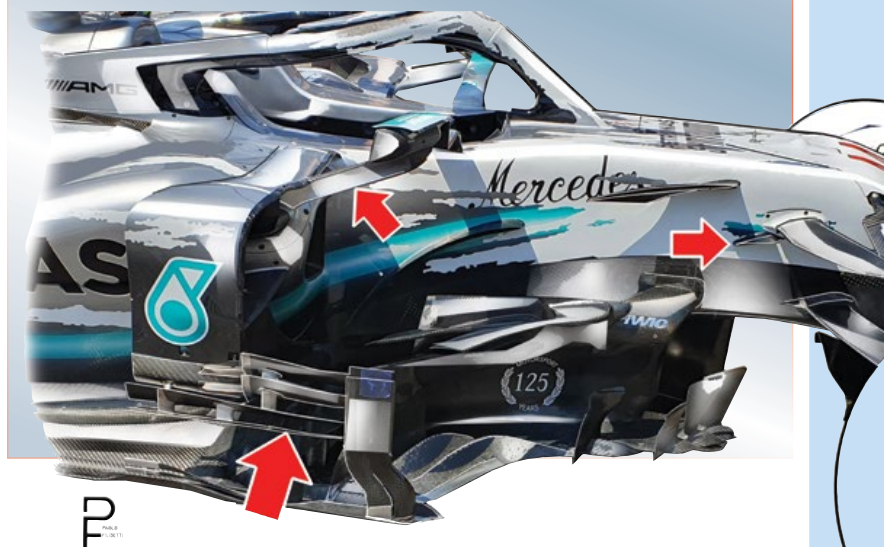
STAVOLTA LE NOVITÀ DIRETTE ALLA CRESCITA DELLE GIÀ LEGGENDARIE W10 NON HANNO COINCISO CON RISULTATI ALL'ALTEZZA DELLE ASPETTATIVE. ECCO NEL DETTAGLIO COME E PERCHÉ

Questo pacchetto di sviluppo, si è in concreto dipanato seguendo due direttrici, che hanno riguardato la gestione di due flussi, quello esterno che lambisce la carrozzeria, partendo dall'impatto con gli elementi dell'ala anteriore, mentre il secondo è quello passante attraverso le fiancate in uscita dai radiatori. L'ottimizzazione del primo, aveva come obiettivo l'incremento dell'efficienza della W10, riducendone la resistenza (drag), per mezzo di una più efficace gestione delle turbolenze generate dall'ala anteriore e dei flussi che lambiscono la zona davanti alle fiancate.

Il secondo, invece, aveva come fulcro il rifacimento dell'impianto di raffreddamento. Sono del primo tipo le modifiche alle paratie laterali dell'ala anteriore, prolungate posteriormente, per incrementare l'effetto out wash (deviazione dei flussi all'esterno delle ruote). Per contro, è a livello dei suoi barge board e turning vanes ai lati delle fiancate dove gli interventi sono stati decisamente radicali. Gli schermi verticali precedenti, infatti, sono stati sostituiti da griglie orizzontali, piuttosto complesse (tipo ve-

BARGEBOARDS CON GRIGLIA A SOFFIATURE ORIZZONTALI

MODIFICATI I BARGEBOARDS (FRECCIA ROSSA IN BASSO) ORA COSTITUITI DA UNA GRIGLIA CON SOFFIATURE ORIZZONTALI. SONO RICOMPARI I RETROVISORI CON PROFILO SUPERIORE SEPARATO PROVATI IN SPAGNA. COMPARI GENERATORI DI VORTICI DIETRO IL TRIANGOLO SUPERIORE ANTERIORE (FRECCIA ROSSA A DESTRA)



neziana), ispirate a quelle di Haas e Toro Rosso. A completare l'intervento in questa zona decisamente strategica, per il carico generato dal fondo vettura, gli aerodinamici Mercedes sono intervenuti anche sulla parte periferica laterale del fondo presenta ora tre soffiature sovrapposte in corrispondenza del ricciolo del bordo di attacco. Interessanti, le modifiche che hanno riguardato le paratie laterali dell'ala posteriore.

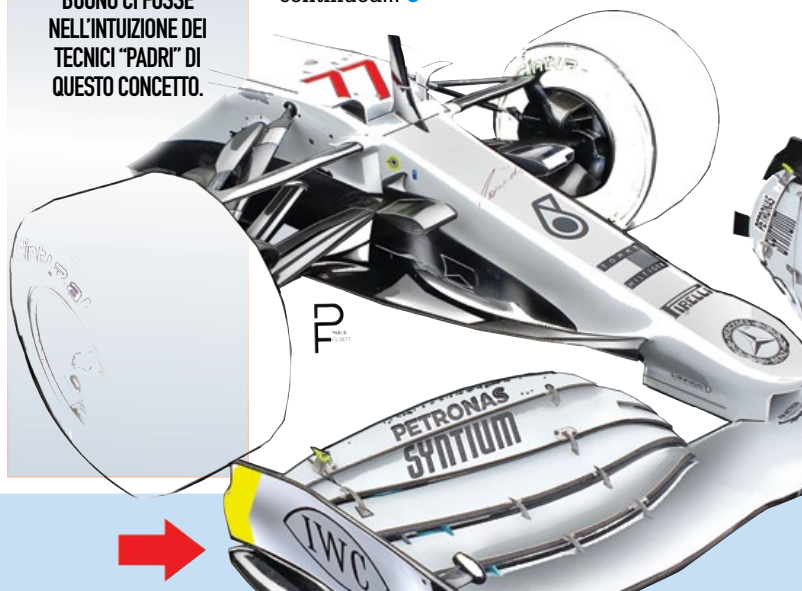
Queste ora sono caratterizzate da profilo scalinato del bordo d'uscita superiore. Interventi visibili, sono stati effettuati anche sul diffusore nelle sue sezioni laterali. Sono concentrate, invece, lateralmente verso il retrotreno, la maggior parte degli indizi, del rifacimento dell'impianto di raffreddamento. Seppur celata, è diversa la posizione dei pacchi radianti, e soprattutto la loro superficie, che ha premesso un incremento dello scambio termico. Osservandola carrozzeria era ravvisabile il suo andamento meno sciancato, che determina una maggiore sezione interna che favorisce l'estrazione del calore. Ciò ha come palese finalità la riduzione delle temperature di esercizio delle componenti collocate nella parte alta e in quella bassa della power unit. È interessante sottolineare che la pianificazione di questo sviluppo risale al Gp del Bahrain, quando per la prima volta la W10, complici le alte temperature ambientali, soffrì di un insufficiente scambio termico.

La situazione si è ripetuta più recentemente al Gp d'Austria, mettendo in risalto, senza alcun dubbio, la necessità di un intervento in vista dei Gp estivi potenzialmente più "torridi", in Germania ed Un-

NUOVE PARATIE AI LATI DELL'ALA

L'ALA PRESENTAVA NUOVE PARATIE LATERALI, PROLUNGATE VERSO IL POSTERIORE, PER INCREMENTARE L'EFFETTO OUT WASH. IN PRATICA IL CONCETTO BATTEZZATO DA FERRARI E ALFA ROMEO, POI SEGUITO IN ORDINE DA TORO ROSSO E McLAREN, GIÀ ADOTTATO DAL GP DI FRANCIA SULLE W10, ORA È STATO AFFINATO, EVIDENZIANDO QUANTO DI BUONO CI FOSSE NELL'INTUIZIONE DEI TECNICI "PADRI" DI QUESTO CONCETTO.

gheria. Voci contrastanti, si sono diffuse e inseguite nel paddock di Hockenheim, per l'intero fine settimana sul fatto che le monoscocche adottate fossero una nuova versione, modificata all'altezza del serbatoio carburante, proprio per poter modificare l'alloggiamento dei radiatori. Il team ha dichiarato che i telai portati Hockenheim erano standard, ovvero la versione adottata da inizio stagione. Ciò nonostante, i dubbi non sono stati del tutto fugati, anche perché dagli stessi responsabili della squadra, non è stata confutata l'ipotesi che una versione modificata possa debuttare nelle prossime gare. Se, dunque, non è stato possibile appurare in modo inequivocabile come stessero le cose, un dato certo su questo argomento, è invece rappresentato dal fatto inconfutabile che da settimane siano stati svolti presso il Cranfield Institute, i crash test obbligatori per l'omologazione di una nuova scocca. Insomma come avviene nei migliori gialli, la soluzione, nelle prossime puntate. To be continued... ●





Acqua benedetta

«VOTO PER LA PIOGGIA A OGNI GP. CORSE COME QUELLA TEDESCA HANNO PERMESSO L'EMERGERE DI OTTIME PRESTAZIONI DA PARTE DI ALCUNI PILOTI MENTRE ALTRI HANNO SOFFERTO DI PIÙ»

Ad Hockenheim, sede dell'11° appuntamento della stagione, è andato in scena uno spettacolo molto animato grazie ad una gara ad eliminazione, fortemente condizionata dal maltempo. Le uscite di scena dei top driver hanno gradualmente contribuito ad una sceneggiatura degna di un film, con Max Verstappen transitato primo sotto la bandiera a scacchi in per la settima volta in carriera. L'olandese ha preceduto il ferrarista Vettel (scattato dall'ultima posizione) e un 'eroico' Kvyat, terzo con Toro Rosso-Honda riportando il team faentino sul podio dopo quasi 11 anni dall'impresa di Vettel a Monza nel '08. A commentare il GP di Germania il veterano italiano Gianni Morbidelli, attualmente impegnato nel TCR Europe con il team WestCoast e tre volte in pista ad Hockenheim nella massima serie rispettivamente con Minardi nel '91 e '92 e Footwork nel '94, con la quale colse un ottimo 5° posto.

- Gianni, una gara ad eliminazione come non vedevamo da tempo. Ti è piaciuto lo spettacolo ad Hockenheim?

«Voto per la pioggia ad ogni GP (ride). Scherzi a parte, corse come quella tedesca hanno permesso l'emergere di ottime prestazioni da parte di alcuni piloti mentre, altri, hanno sofferto maggiormente. Nella sfida tra Mercedes e Ferrari, direi 1-1 e palla al centro per quanto riguarda i disastri combinati in differenti giornate. Va precisato che conta di più la

VERSTAPPEN HA DIMOSTRATO ANCORA UNA VOLTA CHE NON È SOLO TANTO VELOCE MA ANCHE MATURO

GIANNI MORBIDELLI

”

domenica che il sabato e infatti, la Ferrari, ha rimediato bene con Vettel».

- Verstappen è completamente a suo agio in questa fase della carriera. In quali aspetti l'olandese ti ha impressionato di più?

«Max ha dimostrato ancora una volta di non avere solo immense capacità velocistiche, ma anche grande maturità. È un pilota che è pronto a 360° per lottare in ogni circuito. Credo che Verstappen sia stato il miglior pilota in gara».

- Nell'ottima rimonta di Vettel quanto c'è di strategia Ferrari a tuo giudizio?

«Dunque, Seb ha disputato una corsa abbastanza strana: ad inizio gara ha guadagnato tantissimo, dopodiché è andato incontro ad una sorta di stallo, tornando competitivo nel finale mentre duellava con avversari che non disponevano di una vettura sufficientemente competitiva. Non credo che la strategia abbia inciso molto e le soft sono state montate probabilmente anzitempo inizialmente».

- A tuo giudizio quali fattori hanno fatto sì che, molti top driver, abbiano sbagliato nel medesimo punto?

«Un punto particolarmente scivoloso e difficile della pista, in particolare nella via di fuga. Voto 0 a quel tratto, più instabile di una pista ghiacciata. Inconcepibile a quel livello».

- L'urlo di Leclerc dopo l'errore vale più di mille

THE SOUND OF PERFORMANCE

Distribuito da:



motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02 249511 - info@mqauto.it
www.mqauto.it



GETTY IMAGES

parole. Un weekend sfortunato per il talento monegasco...

«In parte sì. Si è assunto le responsabilità dell'errore e questo è importante. Un ragazzo bravissimo e velocissimo, che stimo molto. Peccato non averlo visto sino alla fine della gara, penso sarebbe stato tra i protagonisti».

- L'unsafe release di Charles si è tradotta in una multa per la Ferrari e non in una penalità per il monegasco. Concordi con questa applicazione del regolamento?

«Senz'altro. Ma sarebbe opportuno che vi fosse

QUEL VIA CON KIMI TERZO...

Sopra il via del Gp di Germania con le due Mercedes davanti a tutti e Raikkonen al terzo posto: sarà una corsa piena di errori e ricca di sorprese

maggior coerenza d'ora in avanti, in modo che sia sempre così in circostanze simili. Altrimenti si genera una gran confusione».

- La strepitosa corsa della Toro Rosso Honda ha riportato in auge il concetto di exploit. Spendiamo due parole sull'impresa di Kvyat e sull'ottima gara di Albon?

«Gara formidabile per entrambi, ma trovo assurdo che queste cose possano capitare solamente in condizioni di bagnato. Servirebbero macchine che esaltino maggiormente le prestazioni dei piloti in F1». ●





PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Vettel	2°	20"094
Albon	2°	20"576
Hamilton	3°	20"203
Bottas	3°	22"243
Verstappen	3°	22"358
Raikkonen	3°	27"256
Hülkenberg	3°	22"132
Leclerc	3°	20"361
Grosjean	3°	27"232
Gasly	3°	29"667
Sainz Jr.	3°	23"363
Giovinazzi	3°	22"509
Ricciardo	3°	21"224
Kvyat	3°	23"090
Norris	6°	21"402
Stroll	7°	22"696
Russell	7°	20"718
Kubica	7°	23"801
Magnussen	8°	21"106
Leclerc	15°	22"102
Hülkenberg	15°	20"118
Magnussen	21°	21"179
Vettel	23°	20"768
Kubica	23°	20"436
Verstappen	25°	19"660
Russell	24°	19"287
Kvyat	25°	21"488
Norris	25°	20"242
Stroll	25°	21"260
Bottas	26°	20"498
Raikkonen	26°	22"307
Giovinazzi	26°	20"879
Gasly	26°	19"875
Grosjean	26°	21"625
Leclerc	27°	20"317
Albon	27°	21"501
Sainz Jr.	27°	19"964
Hamilton	28°	22"947
Albon	28°	21"732
Raikkonen	28°	21"142
Vettel	28°	22"058
Gasly	28°	20"552
Giovinazzi	28°	20"096
Kvyat	28°	24"310
Grosjean	28°	22"421
Hamilton	29°	1'09"022
Verstappen	29°	21"472
Hülkenberg	29°	20"624
Stroll	28°	21"962
Magnussen	29°	21"359
Bottas	30°	21"142
Kubica	31°	19"626
Verstappen	41°	19"327
Vettel	41°	21"256
Grosjean	41°	20"622
Stroll	41°	20"472
Russell	41°	19"345
Magnussen	42°	20"380
Stroll	44°	20"152
Kvyat	45°	20"671
Magnussen	45°	20"285
Verstappen	46°	19"062
Bottas	46°	21"009
Sainz Jr.	46°	20"711
Gasly	46°	20"012
Albon	46°	19"931
Grosjean	46°	21"423
Kubica	46°	20"370
Hamilton	47°	27"069
Raikkonen	47°	20"930
Vettel	47°	19"586
Giovinazzi	47°	28"093
Russell	47°	21"634
Hamilton	53°	20"015
Hamilton	56°	19"610
Magnussen	57°	20"700
Kubica	57°	19"825
Russell	57°	23"445

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	64	1.44"31"275	168.043	1'16"645	61
2°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	64	a 7"333	167.847	1'16"794	63
3°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	64	a 8"305	167.821	1'17"708	61
4°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 8"966	167.804	1'17"831	61
5°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	64	a 9"583	167.787	1'17"841	63
6°	A.Albon (Thailandia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	64	a 10"052	167.774	1'17"850	63
7°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	64	a 16"838	167.593	1'18"811	64
8°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	64	a 18"765	167.542	1'19"062	63
9°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 19"667	167.518	1'17"485	60
10°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 24"987	167.377	1'19"563	60
11°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 26"404	167.339	1'19"300	60
12°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	64	a 42"214 (e)	166.920	1'17"746	55
13°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	64	a 43"849 (e)	166.877	1'17"507	62
14°	P.Gasly (Francia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	61	Incidente	166.088	1'17"495	56

NON CLASSIFICATI

V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	Testacoda	166.491	1'18"272	54
N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	39	Testacoda	162.598	1'29"576	18
C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	27	Testacoda	170.849	1'27"697	17
L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	25	Perd.potenza	166.026	1'31"081	16
D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	13	Scarico	160.675	1'32"654	10
S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	1	Testacoda	145.923	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO L'UNDICESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	2	2	2	2	3
FERRARI	LECLERC	FERRARI	2	2	2	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	3	3	3	2	2	2
RED BULL	GASLY	HONDA	3	3	3	2	2	2
RACING POINT	PEREZ	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
RACING POINT	STROLL	MERCEDES	3	3	3	2	1	1
WILLIAMS	RUSSEL	MERCEDES	2	2	2	2	3	3
WILLIAMS	KUBICA	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	4	4	3	2	3
RENAULT	RICCIARDO	RENAULT	3	3	3	2	2	2
TORO ROSSO	KVYAT	HONDA	4	4	4	3	3	3
TORO ROSSO	ALBON	HONDA	5	4	4	4	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	2	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	2	2	2	2	2	3
MCLAREN	SAINZ	RENAULT	4	4	4	3	3	3
MCLAREN	NORRIS	RENAULT	3	3	2	3	3	3
ALFA ROMEO	RAIKKONEN	FERRARI	3	3	3	3	2	2
ALFA ROMEO	GIOVINAZZI	FERRARI	2	2	2	2	2	3

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

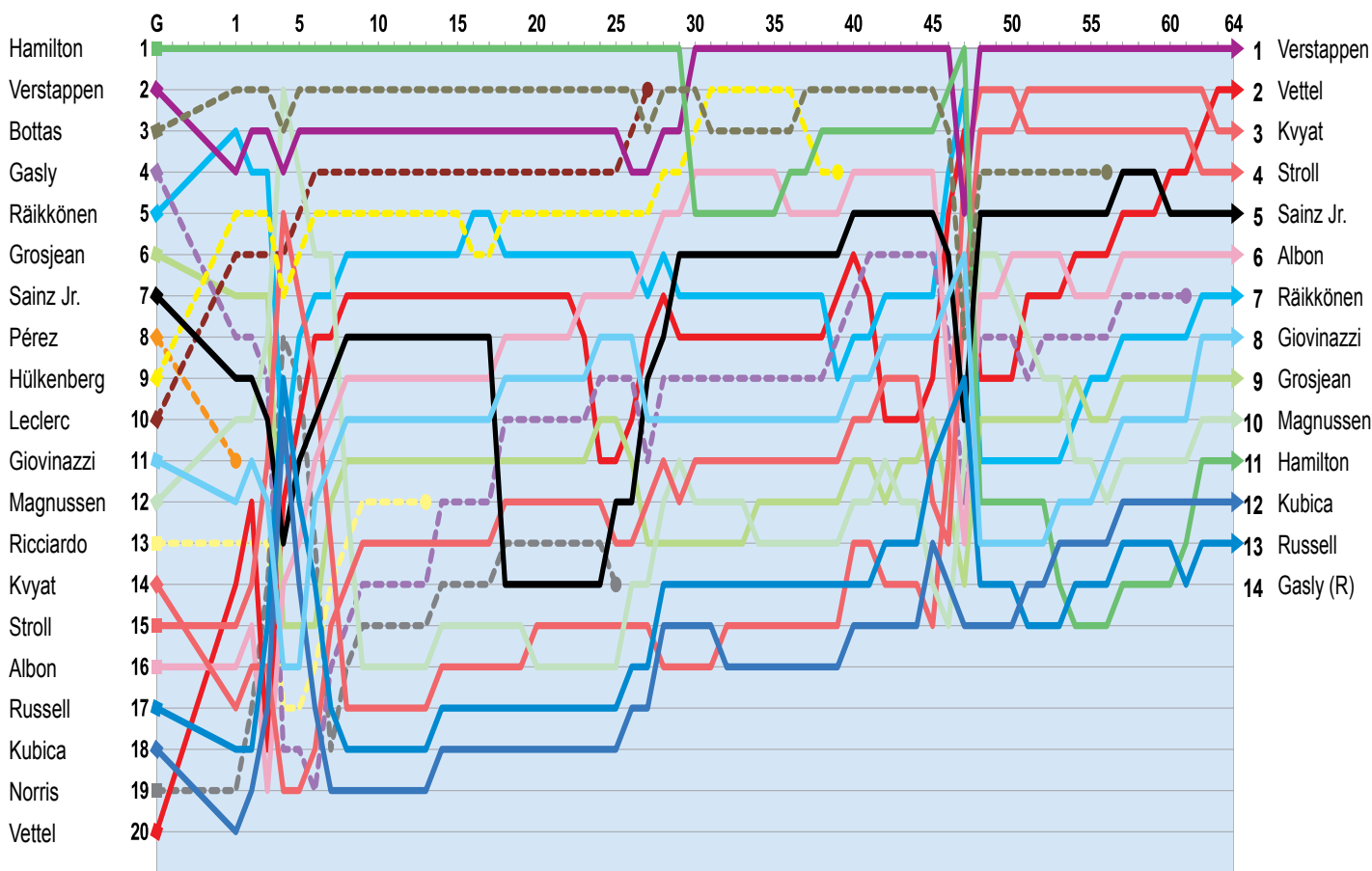
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH.IT

GERMANIA | 11ª gara del mondiale F.1 | 28 luglio 2019 | Hockenheimring (4,574 km)
 | Distanza: 292.736 km | Giri: 64(a) | Condizioni atmosferiche: sole in prova e variabili con pioggia in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ AL TORNANTE SPITZKEHRE
 105 METRI PRIMA DELLA CURVA 6

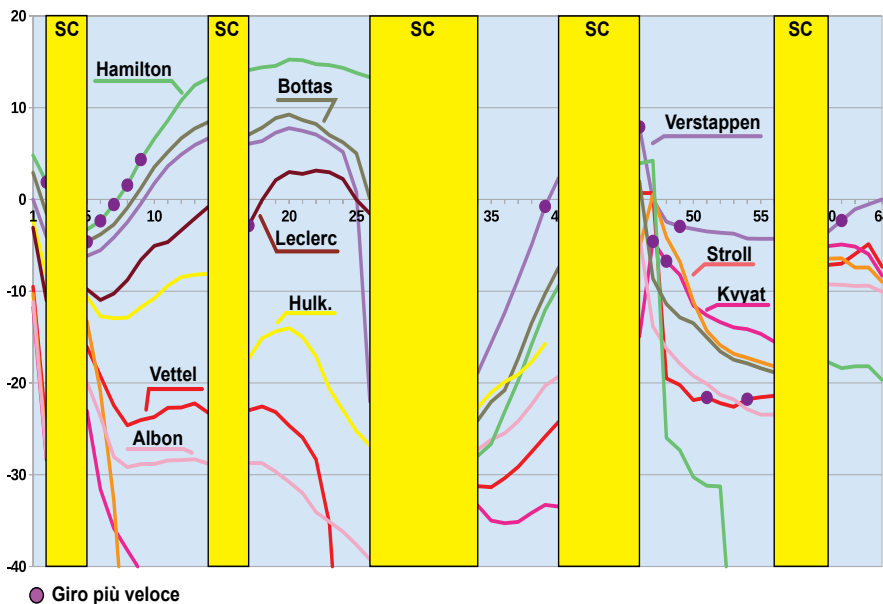
QUALIFICAZIONI

Albon	340.9
Giovinazzi	332.1
Raikkonen	330.6
Stroll	330.4
Magnussen	329.2
Hülkenberg	329.1
Grosjean	328.4
Ricciardo	328.4
Norris	328.4
Kubica	328.0
Russell	327.9
Pérez	327.7
Leclerc	327.3
Gasly	327.3
Sainz Jr.	326.9
Kvyat	326.5
Bottas	325.5
Verstappen	325.5
Hamilton	323.2
Vettel	171.9

GRAN PREMIO

Gasly	344.9
Albon	337.9
Vettel	337.0
Raikkonen	335.1
Sainz Jr.	333.3
Giovinazzi	331.3
Grosjean	329.1
Stroll	327.3
Hamilton	327.2
Bottas	326.7
Magnussen	324.8
Kubica	324.5
Verstappen	324.4
Norris	323.9
Leclerc	320.1
Hülkenberg	319.5
Kvyat	315.0
Pérez	305.5
Ricciardo	304.1
Russell	301.8

I DISTACCHI



● Giro più veloce

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



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

IMBATTUTO
S.Vettel (Ferrari SF71H, 2018)
1'11"212 media 231.230 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
K.Raikkonen (McLarenMP4-19B/Mercedes, 2004)
1'13"780 media 223.182 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004)
1h23'54"848 media 215.852 km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-29°
Verstappen	30°-46°
Hamilton	47°-47°
Verstappen	48°-64°

PROVE LIBERE

VENERDI 26 LUGLIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Leclerc 1'14"268	1'13"449
2°	Vettel 1'14"013	1'13"573
3°	Hamilton 1'14"315	1'13"595
4°	Bottas 1'14"660	1'14"111
5°	Verstappen 1'14"330	1'14"133
6°	Grosjean 1'15"074	1'14"179
7°	Stroll 1'15"191	1'14"268
8°	Raikkonen 1'15"953	1'14"458
9°	Hülkenberg 1'15"823	1'14"472
10°	Pérez 1'15"604	1'14"518
11°	Sainz Jr. 1'15"062	1'14"662
12°	Kvyat 1'15"776	1'14"800
13°	Gasly 1'14"813	1'15"089
14°	Ricciardo 1'15"567	1'15"010
15°	Albon 1'15"777	1'15"062
16°	Norris 1'15"616	1'15"247
17°	Giovinazzi 1'16"382	1'15"406
18°	Magnussen 1'15"759	1'15"470
19°	Kubica 1'16"559	1'16"980
20°	Russell 1'17"126	1'16"900

SABATO 27 LUGLIO

	3ª SESSIONE
1°	Leclerc 1'12"380
2°	Verstappen 1'12"548
3°	Vettel 1'12"644
4°	Bottas 1'12"890
5°	Magnussen 1'12"893
6°	Hamilton 1'12"965
7°	Sainz Jr. 1'13"300
8°	Gasly 1'13"324
9°	Raikkonen 1'13"351
10°	Grosjean 1'13"378
11°	Pérez 1'13"476
12°	Hülkenberg 1'13"496
13°	Albon 1'13"554
14°	Norris 1'13"556
15°	Giovinazzi 1'13"671
16°	Stroll 1'13"672
17°	Kvyat 1'13"767
18°	Ricciardo 1'13"816
19°	Kubica 1'15"540
20°	Russell 1'15"824

POLE POSITION

SABATO 27 LUGLIO	QUALIFICHE			SETTORI				
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª		
1°	Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'12"852	1'12"149	1'11"767	15"411	34"572	21"665
2°	Verstappen	Red Bull RB15	1'12"593	1'12"427	1'12"113	15"444	34"713	21"859
3°	Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'13"075	1'12"424	1'12"129	15"494	34"701	21"909
4°	Gasly	Red Bull RB15	1'12"991	1'12"385	1'12"522	15"458	34"715	21"954
5°	Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'13"066	1'12"519	1'12"538	15"689	34"545	22"183
6°	Grosjean	Haas VF-19	1'13"146	1'12"769	1'12"851	15"736	34"877	22"027
7°	Sainz Jr.	McLaren MCL34	1'13"221	1'12"632	1'12"897	15"658	34"886	22"069
8°	Pérez	Racing Point RP19	1'13"194	1'12"776	1'13"065	15"763	34"579	22"277
9°	Hülkenberg	Renault R.S.19	1'13"186	1'12"766	1'13"126	15"718	34"824	22"067
10°	Leclerc	Ferrari SF90	1'12"229	1'12"344	Prob.mec.	15"597	34"515	22"033
11°	Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'13"170	1'12"786		15"710	34"777	22"249
12°	Magnussen	Haas VF-19	1'13"103	1'12"789		15"730	35"001	21"985
13°	Ricciardo	Renault R.S.19	1'13"131	1'12"799		15"664	34"836	22"184
14°	Kvyat	Toro Rosso STR14	1'13"278	1'13"135		15"791	35"039	22"248
15°	Stroll	Racing Point RP19	1'13"256	1'13"450		15"712	34"886	22"548
16°	Norris	McLaren MCL34	1'13"333			15"762	35"279	22"261
17°	Albon	Toro Rosso STR14	1'13"461			15"816	35"341	22"292
18°	Russell	Williams FW42	1'14"721			16"176	35"640	22"810
19°	Kubica	Williams FW42	1'14"839			16"200	35"548	22"841
20°	Vettel	Ferrari SF90	Prob.mec.			-	57"411	-

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'11"767	33 Verstappen Red Bull 1'12"113
2ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'12"129	10 Gasly Red Bull 1'12"522
3ª FILA	7 Raikkonen Alfa Romeo 1'12"538	8 Grosjean Haas 1'12"851
4ª FILA	55 Sainz McLaren 1'12"897	11 Perez Racing Point 1'13"065
5ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'13"126	16 Leclerc Ferrari s.t.
6ª FILA	99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'12"786	20 Magnussen Haas 1'12"789
7ª FILA	3 Ricciardo Renault 1'12"799	26 Kvyat Toro Rosso 1'13"135
8ª FILA	18 Stroll Racing Point 1'13"450	23 Albon Toro Rosso 1'13"461
9ª FILA	63 Russell Williams 1'14"721	88 Kubica Williams 1'14"839
10ª FILA	4 Norris (b) McLaren 1'13"333	5 Vettel (d) Ferrari s.t.

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 28/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G. BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 17/12	
1° L. Hamilton	225	18	25	25	18	26	25	25	25	10	26	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° V. Bottas	184	26	18	18	25	18	15	13	18	15	18	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° M. Verstappen	162	15	12	12	12	15	12	10	12	26	10	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° S. Vettel	141	12	10	15	15	12	18	18	11	12	(16°)	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° C. Leclerc	120	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	18	15	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° P. Gasly	55	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	6	12	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° C. Sainz Jr.	48	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	4	8	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° D. Kvyat	27	1	(12°)	(m.)	(m.)	2	6	1	(14°)	(17°)	2	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° K. Raikkonen	25	4	6	2	1	(14°)	(17°)	(15°)	6	2	4	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° L. Norris	22	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	8	(11°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° D. Ricciardo	22	-	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	(12°)	6	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° L. Stroll	18	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	(14°)	(13°)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° K. Magnussen	18	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	(19°)	(m.)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° N. Hülkenberg	17	6	(17°)	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	(13°)	1	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° A. Albon	15	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	(15°)	(12°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° S. Pérez	13	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	(11°)	(17°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° R. Grosjean	8	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	(m.)	(16°)	(m.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° A. Giovinazzi	1	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	1	(i.)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° R. Kubica	1	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	(20°)	(15°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° G. Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	(18°)	(14°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto. Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	409	18/26	25/18	25/18	18/25	26/18	25/15	25/13	25/18	10/15	26/18	2/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	261	12/10	10/16	15/10	15/11	12/10	18/0	18/15	11/15	12/18	0/15	18/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	217	0/15	4/12	9/12	0/12	8/15	11/12	4/10	1/12	6/26	12/10	0/26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° McLaren	70	-	8/0	-	4/6	0/4	0/8	-	2/8	8/4	0/8	0/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Toro Rosso	42	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	0/1	-	-	0/2	8/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Renault	39	0/6	-	6/0	-	-	2/0	8/6	0/4	-	6/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Racing Point	31	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	0/2	-	-	-	0/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	26	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	6/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Alfa Romeo	26	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	6/0	2/1	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

CAMBIO GOMME

RICCIARDO	W	I																					
NORRIS	W	I	S																				
VETTEL	W	I	S	I	I	S																	
RAIKKONEN	W	I	M	I	S																		
GROSJEAN	W	I	S	I	I	S																	
GASLY	W	I	S	I	S																		
PÉREZ	W																						
LECLERC	W	I	I	S																			
STROLL	W	I	M	I	I	S																	
MAGNUSSEN	W	I	S	I	I	S	S																
ALBON	W	I	S	I	S																		
KVYAT	W	I	S	I	S																		
HÜLKENBERG	W	I	I	I																			
VERSTAPPEN	W	I	M	I	I	S																	
HAMILTON	W	I	S	I	S	S	S																
SAINZ JR.	W	I	I	S																			
RUSSELL	W	I	I	I	S	S																	
BOTTAS	W	I	M	I	S																		
KUBICA	W	I	I	I	S	S																	
GIOVINAZZI	W	I	M	I	S																		

NOTE

- Gara ridotta di 3 giri per giro di schieramento multiplo.
- Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: partenza da fondo griglia.
- Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: penalizzazione di 10 posizioni.
- Penalizzazione di 30" per utilizzo di aiuti alla guida illegali.



CUORE DA CORSA



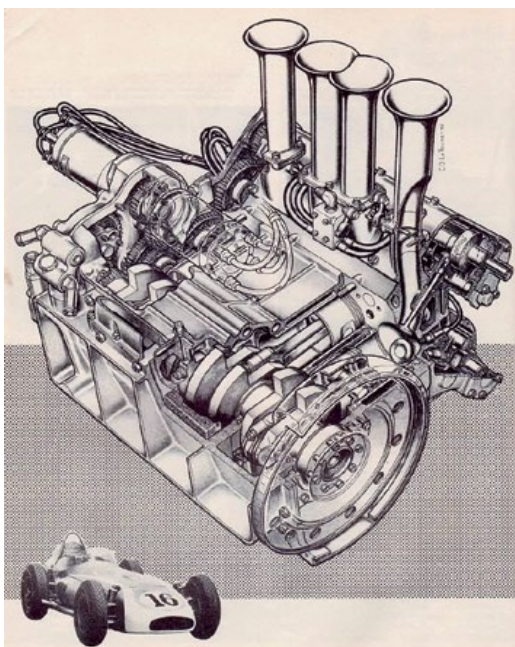
Scarab, lo s sul pianeta F'orm

CONCEPITA DAL GIOVANE FIGLIO DELL'EREDITIERA BARBARA HUTTON, LA SCARAB DI F.1 È UN RAFFINATISSIMO ESEMPIO DI CORAGGIO, INGEGNERIA E INVENTIVA, ALL'INTERNO DI UN'IMPRESA SFORTUNATA E MERITEVOLE DI MAGGIOR SUCCESSO. PROPRIO SESSANTA ANNI PRIMA CHE IL PROGETTO ERA IN PIENA PREPARAZIONE. QUESTO È IL RESTO DELLA STORIA, RICCA DI SORPRESE, COLORE E COLPI DI SCENA



**IL PRIMO INGRESSO USA
NELLA F.1 IRIDATA**

A lato e a sinistra, Daigh su Scarab nel Gp Usa 1960. A destra, Reventlow col n.28 al via del Gp Belgio insieme a Bianchi su Cooper. Sopra, il disegno del motore, Reventlow con la moglie Jill St. John e il van Fiat con le due F.1. In alto a sinistra, il boss Lance con Moss a Monaco 1960 e il marchio Scarab



LA PRIMA MONOPOSTO STARS AND STRIPES NEI GP IRIDATI ARRIVA SOLO NEL 1960 E NASCE VECCHIA, EPPURE IL FASCINO RESTA, PERCHÉ LA SUA STORIA HA UNA TRAMA INCREDIBILE

di **Mario Donnini**

Glamour, raffinatezza & sfavillanti magie. Sogni sfreccianti che nascono in California, si sublimano in sfide strepitose nel cuore delle Bahamas e infine trovano sfogo e l'espressione più appropriata nella vecchia Europa, in un giorno di primavera, nella cara vecchia Montecarlo.

Lance Reventlow non è solo il pilota della Scarab. Quella, forse, è la minore delle sue caratteristiche. No, a inizio 1960 il 24enne rampollo del conte danese Lawrence von Haugwitz-Hardenberg-Reventlow e dell'ereditiera Barbara Hutton, una delle donne più ricche del mondo, collegata al quasi inquantificabile patrimonio dei grandi magazzini Woolworth, è tra gli uomini più inquieti, in vista e attivi del bel mondo. Tanto da scrivere pagine di storia presumibilmente senza neppure volerlo e saperlo, non solo quando sposa l'attrice Jill St. John, futura Bond Girl in "007-Una cascata di Diamanti", una tra le ragazze più belle del cosmo. Papà e mamma hanno divorziato quando Lance aveva solo tre anni, poi l'inquieta Barbara, in serie, ha sposato pure l'attore Cary Grant, il principe russo naturalizzato francese Igor Troubetzkoy - pilota Ferrari proprietario e gentleman drive della Ferrari con cui Nuvolari parteciperà alla leggendaria 1000 Miglia del 1948 -, quindi il favoloso Porfirio Rubirosa, il più grande playboy del mondo, veterano della 12 Ore di Sebring e della 24 Ore di Le Mans, e presto convolerà a ulteriori e giuste nozze con un barone e, infine con un principe, per un totale di sette fortunati consorti.

Un destino nelle corse

In un clima del genere, è scritto nella sorte che Lance, unico figlio di Barbara, senta addosso l'istinto di correre in auto. Con la mamma erede di un patrimonio quantificabile in 800 milioni di dollari, secondo i parametri degli anni duemila, il baby Lance partecipa alla grande in quello stupendo movimento che sono le road race Scca in Califor-

barco Usa ula Uno



nia, nella seconda metà degli Anni '50. Bacino alternativo, popoloso, popolare e rivoluzionario d'ispirazione europeista, rispetto alla cultura integralista All American delle corse su ovali.

Crogiuolo ardente, la California in salsa racing, dalla quale uscirà quasi bell'e pronto il futuro campione del mondo Phil Hill, primo iridato F.1 a Stelle e Strisce, pentolone variegato nel quale galleggiano tantissimi piloti, storie e bolidi.

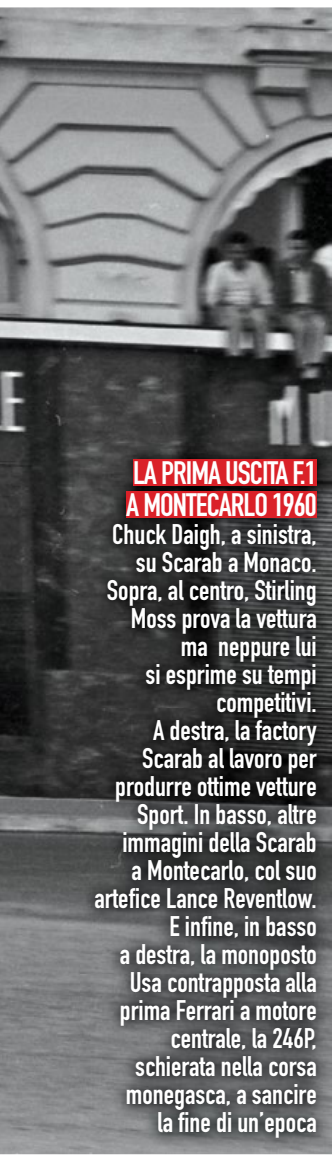
Storie come quella che vede proprio Lance Reventlow tra gli ultimi ad aver parlato col caro amico attore James Dean, il giorno maledetto del 30 settembre del 1955, in cui è in programma una gara a Salinas, ovviamente in California, quando il divo muore in un incidente stradale nella normale circolazione, mentre è al volante della sua Porsche 550 Spyder.

Successo con le Sport

Ecco, il teenager Lance in questo momento è già noto e promettente membro della racing fraternity californiana, tra gare in F.Junior, F.2 e sport, in Usa e pure in Inghilterra - è nativo di Londra -, che lo con-

LAT



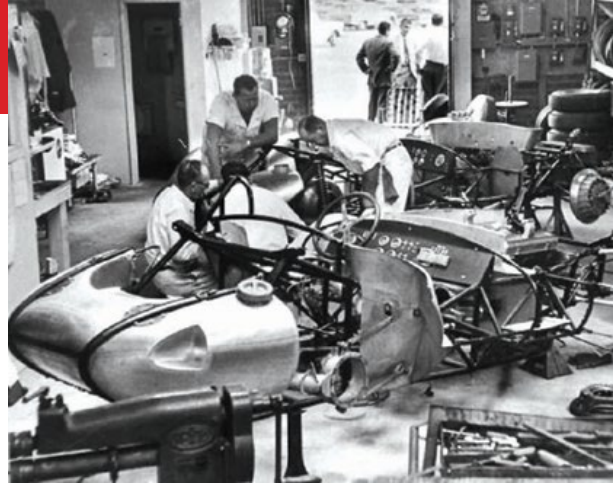


LA PRIMA USCITA F.1 A MONTECARLO 1960

Chuck Daigh, a sinistra, su Scarab a Monaco. Sopra, al centro, Stirling Moss prova la vettura ma neppure lui si esprime su tempi competitivi.

A destra, la factory Scarab al lavoro per produrre ottime vetture Sport. In basso, altre immagini della Scarab a Montecarlo, col suo artefice Lance Reventlow.

E infine, in basso a destra, la monoposto Usa contrapposta alla prima Ferrari a motore centrale, la 246P, schierata nella corsa monegasca, a sancire la fine di un'epoca



Il sogno F.1 diventa realtà

Lance Reventlow possiede a sufficienza cultura, effervescenza, intraprendenza e soprattutto il retroterra, ossia il milieu, per tentare un'impresa che mai nessuno ha provato, nelle dieci edizioni di vita della Formula Uno iridata: realizzare un'auto da Gp tutta americana. Roba che non abbia niente a che vedere coi tozzi roadster della Indy 500, gara che dà punteggio iridato ma di fatto totalmente e filosoficamente distante anni luce dai Gran Premi propriamente detti.

L'idea Scarab F.1 nasce nell'euforia dei primi successi Sport del marchio e per affermarsi gode di personale e idee di prim'ordine.

Reventlow costruisce macchina e motore!

Il programma prevede una monoposto a motore anteriore quattro cilindri, avente lay-out simile all'Offenhauser che da un quarto di secolo domina la Indy 500, anche se il disegno dell'unità parte da zero e spetta al prestigiosissimo Leo Goossen, motorista sopraffino della stessa Offenhauser e più tardi della Meyer-Drake. L'utilizzo del desmodromico è un chiaro omaggio alla tecnica Mercedes Anni '50 e la costruzione viene affidata a Travers & Coon. Il telaio è curato dal 23enne Marshall Withfield, che per la prima volta nella sua vita viene chiamato a disegnare un'auto.

La complessità dell'adattamento e la difficoltà d'amalgamare il motore al telaio fanno sì che le Scarab siano pronte solo a stagione 1960 avviata, in occasione del debutto europeo della F.1, nel Gp di Monaco, con esemplari affidati allo stesso Lance Reventlow e al fido Chuck Daigh.

Esordio catastrofico

Nei box a cielo aperto di Montecarlo le Scarab da ferme destano sensazione. Raramente nel Circus s'è vista una realizzazione così ben finanziata, curata nei particolari e formalmente perfetta quanto tecnicamente interessante. E, soprattutto, mai in un Gp della giovane F.1 s'erano ammirati all'opera loro: gli Americani.

Perfino il pilota del momento Stirling Moss, nell'imminenza delle prove ufficiali, si accorda con Reventlow per poter inanellare qualche giro con la Scarab, tanta è la curiosità di capire il reale limite della monoposto che sembra provenire dal mondo delle favole esagerate. Ma c'è un problema e neanche piccolo. La Scarab numero 46 per Reventlow e la numero 48 per Daigh schierano il motore anteriore proprio nel giorno in cui la stessa Ferrari, l'ulti-





ma apparente irriducibile nemica della modernità anglosassone, fa esordire in pista la 246P a motore centrale, mettendo per la prima volta, direbbe il Drake, il carro davanti ai buoi. E lasciando di fatto Reventlow e compagni soli nell'antichità obsoleta sopravvenuta del lay-out prescelto: il motore anteriore. Poche storie, se il gruppone delle F.1 fosse simbolizzato da iPhone, la Scarab ancora non svezzata è già un ingombrante telefono da salotto, con tanto di cornetta & corona.

In pista la demolente differenza di prestazioni con la Lotus 18 a motore Climax lascia chiaramente intendere che l'avventura Scarab da un punto di vista delle potenzialità finisce ancor prima di cominciare. E adesso è il momento di capire bene il perché.

Divario incolmabile

A Monaco 1960 Stirling Moss con la piccola e agile Lotus 18 della Scuderia del magnate Rob Walker è in pole con un tempo di 1'36"3. Dei 25 iscritti ne partono solo 16 per la gara e entrambe le Scarab restano escluse, dando vita a una cocentissima e spiazzante delusione.

Chuck Daigh col tempo di 1'47"0 è 21esimo, a quasi sei secondi dal limite di qualifica, mentre il suo capo Reventlow, col crono di 1'48"500, naviga attorno alla 23esima piazza.

E a un bel momento avviene l'atteso scambio, col grande Moss - il quale poi con la Lotus vincerà il Gran Premio - che sale al volante della Scarab F.1 e si getta sul toboga monegasco, riuscendo a segnare, a fine qualifiche, un tempo di 1'45"0.

Stirling rifila cioè due secondi secchi al primo pilota Daigh, ma segnando lo stesso crono del giovane e promettente Jim Clark su Lotus, in Formula Junior... No, morale della faccenda, neppure Moss sarebbe riuscito a qualificare la Scarab, pesantis-

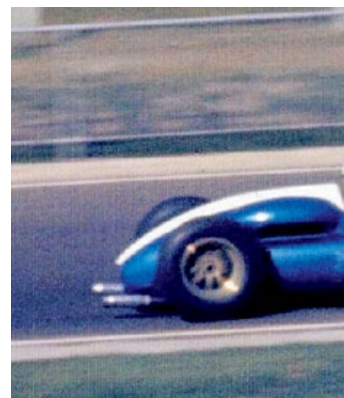


LAT



LAT

LAT





IN BELGIO CORRONO TUTTE E DUE LE SCARAB

A lato, Daigh su Scarab in gara nel Gp Belgio 1960. Sotto, a sinistra, il pilota in azione sempre a Spa e, nella foto a colori, nelle prove del Gp d'Olanda a Zandvoort



SCARAB, UNA STORIA PRESSOCHE INFINITA

Sopra, Daigh in gara con la Scarab a motore centrale Buick in Australia, nel 1962, rivista, a destra, di recente in azione nelle gare storiche. A lato, Jack Brabham ammira il propulsore. A sinistra, la F.1 col motore anteriore, un pregevole pezzo da museo

sima, goffa e lenta rispetto alle rivali, messa in difficoltà anche dalle vetture private più povere, vecchie e rabberciate.

Il giorno in cui la Scarab fa sciopero!

Saltando ovviamente la Indy 500, aliena alla F.1 vera, il Circus torna in lizza il 6 giugno 1960 a Zandvoort, per il Gp d'Olanda. E in questo caso, finalmente, sia Daigh che Reventlow, lenti ma qualificati - 16esimo e 20esimo su 21 iscritti -, potrebbero debuttare, ma un disaccordo sui premi di partenza in denaro scatena una protesta che porta al forfait di entrambe le Scarab, le quali perdono un'altra occasione di esordire in F.1. Pazienza.

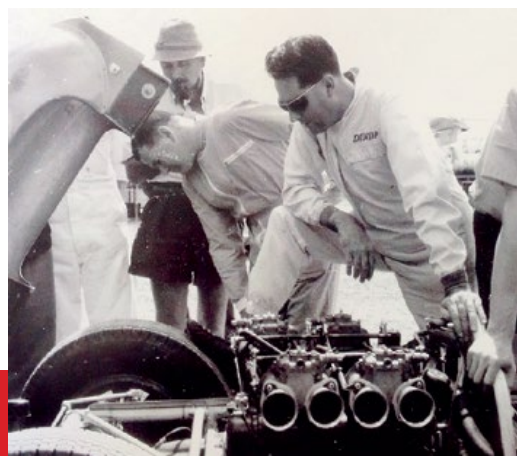
Si va in Belgio, sullo strappacuore circuito di Spa-Francorchamps, e nel Gp più triste della storia, che la stessa domenica rapisce le vite dei piloti Bristow e Stacey, sia Daigh che Reventlow sono finalmente in grado di staccare il primo gettone iridato in carriera, avviandosi rispettivamente dal 16esimo posto (Lance) e dal 18esimo (Chuck), a 19"7 e 28"5 di siderale distacco dal poleman Jack Brabham su Cooper.

Lo storico momento dei primi chilometri delle Scarab in un Gp vede Reventlow fermo già al primo giro, col motore fuso, mentre la corsa di Daigh dura sedici tornate, prima di finire con lo stesso problema, annunciato da torturanti vibrazioni.

Delusione a Reims e poi l'ultimo hurra

Per il Gp di Francia a Reims, Reventlow cede l'abitacolo al più esperto e veloce Richie Ginther, ma il salto di qualità non arriva. Motori in pappa dopo pochi giri e niente ricambi per la corsa. Un'altra doppia rinuncia. È troppo. Reventlow getta la spugna, saltando i Gp di Germania, Italia e Portogallo.

A fine stagione c'è da disputare il Gp di casa a Ri-



verside, dove viene schierato il solo Daigh al volante di una Scarab, decente 18esima in prova e valida decima a fine gara, finalmente al traguardo. Ma l'avventura iridata finisce qui, perché la Formula 1 2500 cc è all'ultima corsa, prima d'essere soppiantata l'anno dopo dalle agili saponette da 1500 centimetri cubici.

Il canto del cigno in Formula Intercontinentale

I team ribelli britannici per il 1961 con le vecchie ex F.1 2500 cc danno vita a una serie opposta alla F.1 ufficiale, ossia la Formula Intercontinentale, ed ecco che la Scarab torna in azione, un po' alleggerita ed evoluta.

Chuck Daigh, col solo esemplare schierato, si piazza ottavo a Goodwood, nella Lavant Cup, quindi è settimo sul bagnato nell'Interntional Trhophy a Silverstone, mentre, sempre a Silverstone, nel British Empire Trophy, picchia duro in prova, fratturandosi il bacino. Fine della storia. La Scarab F.1 a motore anteriore non correrà mai più, anche se per le monoposto di Lance Reventlow è previsto un sorprendente canto del cigno.

La fantomatica Scarab mid-engined car

L'idea di una salvifica, ipermoderna e risolutiva Scarab a motore centrale era balenata fin dai primi catastrofici giri di qualifica a Monaco 1960. E alla fine i lavori vengono ultimati per un clamoroso debutto in gara, il 12 marzo 1962. Ma non siamo in F.1, no, non più e mai più, ma in Australia, a Sandown Park, in una gara di Formula Libera, quale preparazione e demo di una fantomatica serie denominata "Formula 366, che mai decollerà.

La nuovissima, fiammante e inedita Scarab a motore centrale batte bandiera Buick V8 di 3.9 litri con cambio Colotti a 5 velocità e viene spedita in Australia direttamente dalla sede di 1042 Princeton Drive, in Venice, presso la "Speed Alley" di Culver City.

Guidata dal solito Daigh, parte sorprendentemente in prima fila accanto alle Cooper di Surtees e McLaren e, nella gara vinta da Jack Brabham, pure lui su Cooper, la Scarab si piazza stupenda quarta. Fine della fiera.

Gli insegnamenti saranno indirizzati sull'ulteriore Scarab Sportscar, la Mk4, ma l'epopea del marchio finisce qui, in chiave monoposto, per sempre.

Lance Reventlow troverà la morte in un incidente aereo nel 1972, a soli 36 anni, mentre sta tenendo una lezione di volo a un novellino. Sua madre Barbara Hutton se ne va nel 1979, a 66 anni, quando in banca ormai ha solo quattromila dollari, budget non eccessivo per un funerale decoroso.

Così tutto sembra confinato al regno del dimenticato, ma anche no. Nell'ultimo ventennio le vecchie Scarab a motore anteriore tornano a farsi vedere nelle corse storiche e, stavolta non più obsolete, nella loro categoria, spopolano.

Dimostrando che, se solo fossero arrivate nei Gp due anni in anticipo e la velocità del concepimento di Reventlow fosse stata uguale a quella del suo pensiero, la prima F.1 americana sarebbe stata vincente o quasi. Eppure questi son solo particolari, che addolciscono ma non cambiano la storia. ●

Pereira

prima firma

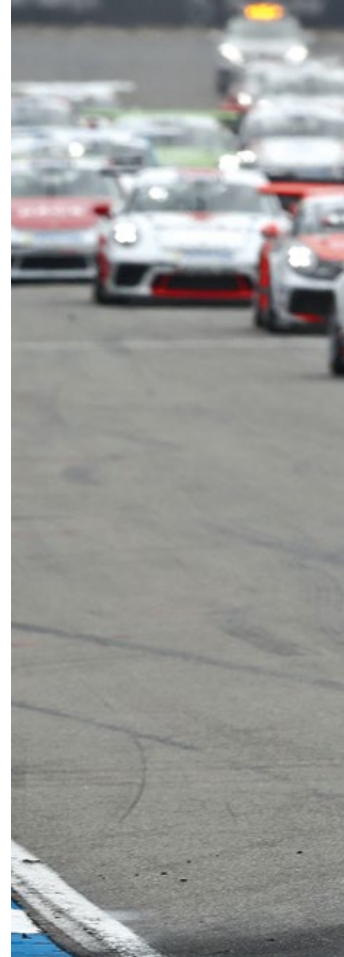
DYLAN CONQUISTA LA VITTORIA NUMERO UNO NELLA SERIE DAVANTI A TEN VOORDE E ELLINAS. ANDLAUER INCREMENTA LA SUA LEADERSHIP

HOCKENHEIM - Dylan Pereira vince con il team Momo Megatron Lechner Racing una gara interrotta per la pioggia, siglando anche il suo primo successo nella Porsche Mobil 1 Supercup, che a Hockenheim è giunta al quinto dei nove appuntamenti. Un altro "weekend no" per il due volte campione Michael Ammermüller, il quale non è riuscito a cancellare l'influsso negativo che su di lui sembra esercitare la propria pista di casa, sulla quale nel monomarca riservato alle vetture tedesche non ha ancora mai vinto. Anzi, il tedesco del Bwt Lechner Racing in Germania ha dovuto registrare il suo primo ritiro di questa stagione. Tutto a vantaggio del suo compagno di squadra Julien Andlauer, che nel precedente round di Silverstone aveva già agguantato la leadership della classifica assoluta. Il francese, forte anche dei due successi conquistati a Barcellona e al Red Bull Ring, ha mancato il podio per poco, portando tuttavia a casa i punti del quarto posto. Davanti a lui un Tio Ellinas "graziato" da una sequenza di eventi inaspettati, come quella della bandiera rossa esposta appunto con quattro giri d'anticipo. Secondo al traguardo Larry ten Voorde, che è stato protagonista nel corso di tutto il weekend. La tappa di Hockenheim, che ha visto al via di 32 vetture, non ha risparmiato sorprese. Cominciando dal "pronti via", quando Pereira e lo stesso Ammermüller hanno beffato il poleman ten Voorde.

A scattare bene con la prima delle 911 Gt3 Cup del

team Dinamic Motorsport è stato anche Mikkel Pedersen, che è risalito in un sol colpo di quattro posizioni partendo ottavo. Ten Voorde ha provato subito ad attaccare Ammermüller, fin dall'inizio non troppo veloce. Tanto che il campione 2017 e 2018 ha fatto inizialmente da tappo, consentendo così a Pereira di prendere il largo. Al quarto giro il momento "clou" di tutta la gara, quando Pedersen ha superato ten Voorde, allungando la staccata e chiudendolo all'interno. Una manovra conclusasi con un contatto con l'olandese e che ha coinvolto anche l'incolpevole Ammermüller, finito in testacoda e costretto a fermarsi. Fuori dai giochi anche Pedersen e safety car in pista. Ten Voorde si è invece ritrovato secondo, con Ellinas, Andlauer e Florian Latorre subito dietro in quest'ordine. Tre giri di neutralizzazione e poi il nuovo via, in coincidenza con un forte acquazzone.

A pagare le conseguenze della pista inondata d'acqua è stato Pereira, che è arrivato lungo scivolando sesto, ma mantenendo la leadership dopo che un'ulteriore carambola tra diverse vetture (inclusa quella dell'unico italiano Gianmarco Quaresmini, in quel momento 15°), ha reso necessaria l'esposizione della bandiera rossa. Fuori dalla "top 10" Ayhancan Güven, due settimane prima dominatore a Silverstone. Punti pesanti quelli conquistati da Andlauer. Tra i rookie è invece arrivata la prima vittoria dell'australiano Joey Mawson, settimo assoluto. Roar Lindland si è imposto tra i Pro-Am. ●





CORPO A CORPO IN GERMANIA

In alto il vincitore Dylan Pereira. Sopra Ellinas, a sinistra l'incidente tra ten Voorde, Ammermüller e Pedersen. A destra, Larry ten Voorde che è giunto secondo dopo aver fatto segnare la pole

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Pereira (Momo Megathron Lechner Racing) 7 giri in 14'17"098 alla media di 134,482 km/h; 2. ten Voorde (Mrs Gt-Racing) a 0"408; 3. Ellinas (Momo Megathron Lechner Racing) a 0"679; 4. Andlauer (Bwt Lechner Racing) a 0"883; 5. Latorre (Fach Auto Tech) a 1"477; 6. van Lagen (martinet by Almeras) a 1"662; 7. Mawson (Team Australia) a 2"186 (1. Rookie); 8. Al Zubair (Lechner Racing Middle East) a 2"747; 9. Köhler (Lechner Racing Middle East) a 2"983; 10. Evans (Fach Auto Tech) a 3"337; 11. Walliko (Huber Racing) a 3"675; 12. Güven (martinet by Almeras) a 3"944; 13. Nakken (Team Project 1-Fach) a 4"431; 14. Skoog (Huber Racing) a 4"770; 15. Quaeresmini (Dinamic Motorsport) a 4"879; 16. Kusiri (Fach Auto Tech) a 5"381; 17. Hansson (Porsche Carrera Cup Scandinavia) a 5"692; 18. Fredricsson (Porsche Carrera Cup Scandinavia) a 6"080; 19. Hack (Lechner Racing Middle East) a 6"784; 20. Lindland (pierre martinet by Almeras) a 7"447 (1. Pro-Am); 21. Mansilla (Mrs Cup-Racing) a 7"738; 22. P. Sager (Dinamic Motorsport) a 8"187; 23. van Buren (Mrs Gt-Racing) 8"771; 24. Taylor (Mrs Gt-Racing) a 9"978; 25. Grove (Team Australia) a 10"627; 26. Mateu (pierre martinet by Almeras) a 11"002; 27. Croce (Mrs Cup-Racing) a 13"546; 28. Cini (Team Australia) a 15"889; 29. Venema (Mrs Cup-Racing) a 16"440.

Giro più veloce: Pereira in 1'42"487 alla media di 160,668 km/h.

Campionato: 1. Andlauer 67 punti; 2. Ammermüller 64; 3. Güven 50.

PRIMA POLE E 2° POSTO PER L'OLANDESE

ten Voorde sotto ai riflettori

Dopo Ayhancan Güven (a Silverstone davanti a tutti in qualifica e gara), in Germania è arrivato anche il turno di Larry ten Voorde. Il 22enne pilota olandese dell'Mrs Gt-Racing, ha ottenuto la sua prima pole. Con il miglior tempo di 1'41"245 fatto segnare all'inizio delle qualifiche, ha preceduto di appena 13 millesimi il suo coetaneo Dylan Pereira. Da parte sua, il giovane lussemburghese, nel giro buono è stato penalizzato da una vettura più lenta, ritrovandosi comunque a scattare per la prima volta dalla prima fila, per poi andare a festeggiare anche il suo primo successo. Davanti i giovani, dunque, e ancora una volta dietro il più esperto Michael Ammermüller, che al palo è partito fino ad ora soltanto a Montecarlo, dove ha anche centrato il suo unico successo di questa stagione. Il tedesco si è posizionato terzo sulla griglia, dopo avere commesso un paio di errori in prova nel suo migliore tentativo, e in gara è uscito di scena in seguito all'incidente avuto con Mikkel Pedersen. Ten Voorde, al suo secondo anno nella Porsche Mobil 1 Supercup (in cui aveva già fatto solo un'apparizione a Spa nel 2016), è uno dei volti nuovi del monomarca della Casa di Stoccarda. Nella Carrera Cup tedesca è attualmente leader, con quattro vittorie al proprio attivo; due conquistate con il team Overdrive proprio nell'apertura di Hockenheim, lo scorso maggio.





fotografie FOTOSPEEDY

Porsche grande doppietta

SPA - Dopo nove anni la Porsche è tornata a vincere la 24 Ore di Spa e lo ha fatto in grande stile, centrando una doppietta e piazzando tre equipaggi nei primi cinque classificati della 71ª edizione della gara belga. Un'edizione da shock termico: dai 41,5° di giovedì (anche esso un record, così come quello dei 72 partenti e le 15.000 coperture portate dalla Pirelli) alla pioggia battente che ha reso necessaria un'interruzione continuativa di sei ore, dalle 5.30 del mattino. A tagliare il traguardo per prima è stata la vettura della Gpx Racing guidata da Kévin Estre, alternatosi con Michael Christensen e Richard Lietz. Seconda, con l'esiguo distacco di 3"347 per una neutralizzazione nei minuti conclusivi, la 911 Gt3 R del Rowe Racing su cui si sono alternati Frédéric Makowiecki, Patrick Pilet e Nick Tandy. Podio per la Mercedes, con il poleman Maro Engel, Yelmer Buurman e Luca Stolz. Subito dietro la Audi di Haase-Vervisch-Winkelhock. Poi l'altra Porsche di Rowe Racing, quella affidata a Romain Dumas, Mathieu Jaminet e Sven Müller.

**DOPO NOVE ANNI
D'ATTESA TORNA
A ESULTARE:
VINCONO LIETZ-
ESTRE-
CHRISTENSEN
DAVANTI A
MAKOWICKI-
PILET-TANDY.
GRANDE
IMPRESA**

di **Dario Lucchese**

Nota di merito per la Honda, che ha festeggiato il sesto posto con Baguette-Farnbacher-van der Zande. Migliore delle vetture italiane, la Lamborghini dell'Orange1 by Fff Racing di Andrea Caldarelli, Dennis Lind e Marco Mapelli (che in qualifica avevano guadagnato l'accesso alla super pole riservata ai migliori 20), ottavi al traguardo nonostante tre drive through e una foratura. Proprio nella super pole a volare era stato Davide Rigon, autore del terzo tempo assoluto e poi davanti nelle fasi iniziali con la Ferrari della Smp Racing divisa con Miguel Molina e Mikhail Aleshin, che hanno fatto il pieno di punti guidando al termine della sesta e della 12ª ora, poi scivolati sul fondo anche per un contatto che ha visto protagonista il russo. In evidenza a fasi alterne anche l'altra Huracán del Grt, quella di Mirko Bortolotti, Christian Engelhart e Rolf Ineichen, alla fine 16ª. In tema di italiani, sfortuna per Mattia Drudi, alla sua prima 24 Ore di Spa con l'Audi della Attempto, ritiratosi per un problema tecnico dopo il tramonto, mentre era sesto assoluto e primo della



IN SILVER CUP

Team Barwell davanti a tutti

Vittoria nella Silver Cup per il team Barwell. La squadra inglese ha conquistato il successo con la Lamborghini di Mitchell-Pull-Witt, 15ª assoluta. In Pro-Am a segno la Aston Martin dell'Oman Racing di Al Harthy- Eastwood-Thiim-Yoluc. Successo della Ferrari del team Rinaldi nella Am, con Hook-Lauck-Mattschull-Still. Nella stessa classe è arrivato anche il doppio podio Lamborghini grazie al secondo posto dell'altra Huracán di Barwell (quella di Abra-Amstutz-Kujala-Machitski) e al terzo del Raton Racing by Target. La squadra italiana ha quasi bissato il risultato del 2018, quando aveva concluso una posizione davanti, con gli italiani Alberto Di Folco e Stefano Costantini, lo svizzero Christoph Lenz e lo spagnolo Tonio Forné. 24 Ore a parte, Sro Motorsport intanto guarda al futuro. L'appuntamento belga ha offerto l'occasione per presentare le novità in vista della prossima stagione. Al calendario dell'Intercontinental Challenge si aggiungerà la 8 Ore di Indianapolis, penultimo dei cinque round (riconfermate nell'ordine le gare di Bathurst, Spa, Suzuka e Kyalami). Quasi invariato quello del Blancpain Gt, con le due tappe tricolori di Monza (in apertura della serie Endurance) e Misano. Quest'ultima farà parte dei cinque i round della "sprint", che approderà anche a Brands Hatch, Zandvoort, Budapest e Barcellona. Dopo la gara bianzola, il campionato di durata visiterà Silverstone, Le Castellet, Spa e Nürburgring (che ritorna ad essere valida per l'Endurance).

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Lietz-Christensen-Estre (Porsche 911 Gt3 R) 363 giri in 24h00'17"511, alla media di 105,8 km/h; 2. Makowiecki-Pilet-Tandy (Porsche 911 Gt3 R) a 3"347; 3. Engel-Buurman-Stolz (Mercedes-Amg Gt3) a 17"945; 4. Winkelhock-Vervisch-Haase (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 22"425; 5. Müller-Dumas-Jaminet (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 6. Farnbacher-van der Zande-Baguetto (Honda Acura Nsx Gt3 2019) a 1 giro; 7. Olsen-Campbell-Werner (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 8. Lind-Campbell-Mapelli a 1 giro; 9. Bamber-Bernhard-L. Vanthoor (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 10. Buhk-Auer-Götz (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 11. Jensen-Krognes-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 12. Weerts-Nato-Breukers (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 1 giro; 13. Abril-Schiller-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 14. Mies-Feller-Green (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 2 giri; 15. Pull-Witt-Mitchell a 2 giri (1. Silver Cup); 16. Bortolotti-Engelhart-Neichen a 2 giri; 17. Bastian-Boguslavskiy-Fraga (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 18. Imperatori-Jarvis-Liberati (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 3 giri; 19. Kirchhöfer-Lynn-Dennis (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 3 giri; 20. Vauthier-Williamson-Paffet (Mercedes-Amg Gt3) a 3 giri; 21. Keen-Perera-Venturini a 3 giri; 22. Yoluc-Al Harthy-Eastwood-Thiim (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 4 giri (1. Pro-Am); 23. Freijns-N. Müller-Rast (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 5 giri; 24. Haupt-Assenheimer-Piana-Al Faisal (Mercedes-Amg Gt3) a 5 giri; 25. D. Vanthoor-Riberas-Stippler (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 5 giri; 26. Vos-Burke-Frankenhou-Outslow-Cole (Mercedes-Amg Gt3) a 5 giri; 27. Bachler-Rizzoli-Ashkanani (Porsche 911 Gt3 R) a 6 giri; 28. Hock-Mattschull-Lauck-Still (Ferrari 488 Gt3) a 6 giri (1. Am); 29. Derani-Ordóñez-Souček (Bentley Continental Gt3) a 6 giri; 30. Dontje-Schmid-Van der Linde (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 6 giri; 31. Sanchez-McMurry-Frommenwiler-Moore (Honda Acura Nsx Gt3 2019) a 6 giri; 32. Nielsen-Heinstand-Fumanelli-Hawksworth (Mercedes-Amg Gt3) a 6 giri; 33. Santamato-Tweraser-Mauron-Amici a 7 giri; 34. MacDowall-Davies-Petit (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 7 giri; 35. Amstutz-Machitski-Abra-Kujala a 7 giri; 36. Lenz-Forné-Costantini-Di Folco a 8 giri; 37. Dupont-Gattuso-Lewis-Stoneman a 10 giri; 38. Scholze-Wlazlik-Liebhäuser-Neubauer (Ferrari 488 Gt3) a 10 giri; 39. Chiyo-Matsuda-Burdon (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 11 giri; 40. Hui-Froggatt-Cheever-Fischella (Ferrari 488 Gt3) a 12 giri; 41. Ehret-Berry-Balbani-Penttinen (Ferrari 488 Gt3) a 13 giri; 42. Shan-Descombes-Simonsen-Beche (Porsche 911 Gt3 R) a 15 giri; 43. Pampanini-Jacoma-Monaco-Calamia (Mercedes-Amg Gt3) a 16 giri; 44. Cayrolle-Delhez-Barthez-Buret (Lexus Rcf Gt3) a 18 giri; 45. Soeryadjay-Au-Tjia-Ruscitti (Porsche 911 Gt3 R) a 20 GIRI; 46. Maris-Rostan-Ojeh-Bonadeda (Bmw M6 Gt3) a 24 giri; 47. West-Harris-Goodwin-Gunn (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 24 giri; 48. Paque-Blanchemain-Palette-Gachet (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 25 giri; 49. Pepper-Kane-Gounon (Bentley Continental Gt3) a 42 giri; 50. Jingzu-Lee-Haryanto-Shahin (Audi R8 Lms Gt3 2019) a 60 giri; 51. Molina-Aleshin-Rigon (Ferrari 488 Gt3) a 69 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3 Evo).

Giro più veloce: il 53° di L. Vanthoor in 2'20"146, alla media di 179,9 km/h.



IL FASCINO DI SPA

A sinistra l'equipaggio vincente Lietz-Christensen. Sopra, Tandy-Pilet-Makowiecki. A destra, Rigon-Molina-Aleshin. In alto la partenza

Silver assieme a Pieter e Steijn Schothorst. Raffaele Marciello ha chiuso 13° con la Mercedes di Akka. Cinque posizioni dietro si è piazzato Edoardo Liberati, sulla Nissan by Kcmg. Bene anche la Porsche di Dinamic con Andrea Rizzoli, Klaus Bachler e Zaid Ashkanani, sempre nel gruppo di testa prima di un contatto a mezzora dalla fine che l'ha fatta precipitare 27ª. Tanti i full course yellow, pochi tuttavia i "crash" di una certa entità. Il primo è stato quello della Audi di Andrew Haryanto, dopo neppure 30' fuori al Raidillon. Poi, tra la terza e la quarta



ora, il grosso botto della Bmw di Jean-Paul Buffin. Un frangente che è costato un drive through a Laurens Vanthoor, salito in macchina al posto di Earl Bamber (inizialmente davanti), che ha fatto segnare il suo migliore settore sotto doppia bandiera gialla. Quindi, l'uscita della Bentley di Ryan Ratcliffe. A due ore dall'arrivo un errore di Nico Müller, che ha picchiato contro le barriere, ha invece buttato al vento le chance sue, di Robin Frijns, del leader del Dtm René Rast e della Audi n.1 del team Wrt di terminare in zona podio. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bartholomew-Middleton; 2. Kroes-Afanasiev; 3. Basz-Paziewski. Gara-2: 1. Kroes-Afanasiev; 2. Postiglione-Galbiati; 3. Venditti-Di Folco.

La classifica completa è riportata a pag. 81

Cambio al vertice

SPA - Quattro vittorie di fila nell'arco di sole tre settimane. Una volata, quella da Zandvoort a Spa (circa 300 km), dove Bonaldi Motorsport ha fatto l'en plein, proprio come lo scorso anno. Dopo la doppietta olandese, Sergei Afanasiev e Danny Kroes hanno centrato il loro terzo successo nel Lamborghini Super Trofeo Europa, balzando anche in testa alla classifica Pro. Una vittoria, in Belgio, anche per i loro compagni di squadra Jack Bartholomew e Stuart Middleton, che avevano inaugurato la stagione andando a segno a Silverstone, lo scorso maggio. Cambio di vertice dunque, nel monomarca riservato alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese. Gli oltre sette chilometri del circuito delle Ardenne, una volta di più si sono rilevati "stregati" per Vito Postiglione, che assieme a Kikko Galbiati arrivava a questo quarto dei sei appuntamenti della serie continentale nelle vesti di leader.

Il potentino della Imperiale Racing è stato il più veloce nel primo turno di qualifica, rifilando oltre mezzo secondo a Karol Basz, ed ottenendo a Spa la sua quinta pole (quattro solo nel "Super Trofeo") negli ultimi quattro anni. Poi un problema al via lo ha fatto scivolare ottavo, iniziando una rimonta conclusasi dopo due giri, quando un contatto con la vettura di Anthony Lambert alla curva de La Source lo ha costretto al ritiro. Una sequenza di fatti incredibilmente simile a quella del 2018: prima la pole, poi un incidente e infine il podio nella seconda gara. E in gara-2 Postiglione, su quello stesso podio ci è salito

**SERGEI
AFANASIEV E
DANNY KROES
CONQUISTANO
UN'ALTRA
VITTORIA E
BALZANO AL
COMANDO DEL
MONOMARCA.
TEAM BONALDI,
SUGLI SCUDI**

di [Dario Lucchese](#)

anche 12 mesi dopo. Lo ha fatto grazie a una rimonta di cui si è reso protagonista dopo avere rilevato il volante da Galbiati, togliendo proprio all'ultimo giro il secondo posto a Davide Venditti. Adesso il binomio della squadra modenese si ritrova però con 13 punti da recuperare nei confronti di Afanasiev-Kroes ed un vantaggio di cinque lunghezze su Bartholomew-Middleton.

Di certo il Lamborghini Super Trofeo Europa si è riconfermato estremamente equilibrato. Proprio Basz ha conquistato assieme a Bartosz Paziewski un terzo posto nella prima gara, che nonostante un weekend difficile pone il binomio tutto polacco quarto in campionato, a quota -19. Senza considerare i "terzi incomodi". Ogni riferimento ad Alberto Di Folco e allo stesso Venditti è tutt'altro che casuale. Il primo, su un circuito a lui congeniale, ha centrato la pole nella Q2, è partito davanti nella seconda delle due gare e ci è rimasto per tutto il proprio stint di guida, spingendo forte e facendo anche segnare il giro più veloce. Il 23enne pilota romano (che nello stesso weekend è saltato sulla Huracán Gt3 del Raton Racing per disputare la 24 Ore), a Spa nel 2014 aveva ottenuto due vittorie nella Pro-Am con la Gallardo, centrando l'anno dopo il suo primo successo assoluto. Un "bravo" anche al suo compagno del team Target, che è riuscito a tenere a lungo alle sue spalle due avversari difficili come Kroes e Postiglione, assicurandosi alla fine il terzo posto ed il secondo podio assoluto di questa stagione. ●



BELGIO DA PROTAGONISTI

A sinistra la partenza di Gara-1. Sopra Kroes-Afanasiev in testa la campionato. In alto, a destra Falconero-Abkhazava. Sotto Bartholomew-Middleton, vincitori di Gara-1. In basso a sinistra Di Folco-Venditti, a destra Galbiati-Postiglione

REDUCE DA 2 STAGIONI IN GP3

Falchero al debutto in Gt

A Spa ha fatto il proprio esordio Julien Falchero. Per il francese, 22 anni, reduce da due stagioni in Gp3 (prima assieme al team Campos Racing e poi con la Arden), si è trattato del debutto assoluto in Gt, appena quattro mesi dopo avere fatto un paio di apparizioni nel campionato Indy Lights. Le due vittorie di classe ottenute assieme a Shota Abkhazava, sempre più saldamente leader nella Pro-Am con i colori dell'ArtLine Team Georgia, nonché il migliore ottavo posto assoluto che ha conquistato in gara-2, lo hanno promosso a pieni voti. Bene al rientro anche Luca Demarchi, sempre in Pro-Am due volte sul podio, assieme al suo nuovo compagno JM Littman. Nella Am l'altro transalpino Nicolas Gomar (in equipaggio per la prima volta con il gentleman Gilles Vannelet) è tornato al successo, consolidando il proprio primato nella classifica. A segno in gara-1 anche Jake Rattenbury e Mikko Eskelinen, anche se il finlandese nella seconda gara si è dovuto ritirare dopo un contatto con Andrej Lewandowski. Assente a Zandvoort, in Belgio si è rivisto Gerhard van der Horst; l'olandese si è diviso le vittorie della Lamborghini Cup con Benoît e François Semoulin, che sulla propria pista di casa hanno potuto consolidare il primo posto di classe.





wec

si rimette in moto



**CON I TEST
COLLETTIVI
SULLA PISTA DI
BARCELONA SI
APRE IL NUOVO
CAPITOLO DELLA
SUPERSTAGIONE
2019-20.
ANDIAMO A
SCOPRIRE TUTTE
LE NOVITÀ**

di Diego Fundarò

Apoco più di un mese dall'epilogo della Superstagione 2018/19, il Wec ha ufficialmente aperto il nuovo capitolo 2019/20, con la tradizionale due giorni di test collettivi. Per la prima volta il Prologo ha avuto come sede il circuito di Catalunya, pista che storicamente accoglie il pre campionato F1. Solo 6 le LmP1 presenti, in quella che sarà la stagione d'addio della categoria prima dell'avvento delle Hypercar, il cui regolamento dovrebbe vedere la stesura definitiva in occasione del Consiglio Mondiale Fia in programma il 4 ottobre a Colonia. Intanto, in attesa di vedere chi il prossimo anno si aggiungerà ad Aston Martin e Toyota, la casa giapponese ha presentato l'ultima evoluzione della Ts050 Hybrid, che rispetto alla vettura che ha dominato negli ultimi due anni ha ricevuto solo aggiornamenti a livello di carrozzeria ed i 14 kg di zavorra in più previsti dalla nuova release del E.o.T., che prevede anche un aumento del deficit in base ai successi accumulati nel corso della stagione ed una parità di giri per stint e di tempo speso ai box.

Ma i 4 decimi persi ipotizzati dal d.t. Vasselon non hanno comunque impedito alle Toyota di issarsi in cima alla lista dei tempi in ognuna delle quattro sessioni cronometrate, con i migliori riscontri assoluti segnati nell'ultima e Jose Maria Lopez autore della pole virtuale in 1'29"141, con Nakajima staccato di appena 46 millesimi. Di rilievo anche il lavoro del nuovo arrivo Hartley che con 177 giri percorsi è stato in assoluto il più assiduo in pista, a riprova di un programma per l'ex Porsche impostato più sull'adattamento al prototipo giapponese che nella ricerca della prestazione.



←

Tra le LmP1 private il miglior crono è stato della Rebellion di Menezes in 1'29"408, 3° crono ad appena 2 decimi dalle Toyota. Il team svizzero ha fatto provare anche Nato, Bruno Senna, Berthon ed il campione Imsa Felipe Nasr. Tra questi 5 dovrebbe uscire il trio che parteciperà al campionato sull'unica vettura schierata, visto che problemi di budget hanno consigliato il ritiro della seconda, il pista a Barcellona solo per i test. Dopo il passaggio dal motore Mecachrome al AER, si sono riviste in pista le Ginetta del team Lnt, vetture che lo scorso anno avevano partecipato, con grandi difficoltà, solo alla 24 Ore di Le Mans. Proprio con la squadra inglese è arrivato l'ottimo debutto su una LmP1 di Luca Ghiotto, autore di un lavoro a dir poco sorprendente. In pista in entrambe le giornate, il ventiquattrenne di Arzignano nei suoi 57 giri ha costantemente migliorato le sue prestazioni, fino a segnare il miglior riscontro assoluto della vettura nell'ultima sessione, ad appena mezzo secondo dalle Toyota. Con un tale potenziale espresso, tutto fa ben sperare di poterlo rivedere al volante della Ginetta nel corso della prossima stagione.

LMP2: UNA SOLA DALLARA CONTRO TUTTI

De Vries al top nel monomarca Oreca

Se si esclude l'unica Dallara presente, ormai la LmP2 è diventata un monomarca Oreca, dopo che anche United Autosports e Racing Team Nederland hanno abbandonato rispettivamente Ligier e Dallara a favore del prototipo francese. Con uno strapotere di tale portata, bisognava solo scoprire quale degli ottimi piloti presenti avrebbe staccato il miglior crono: tra tutti ha sventato Nick de Vries, al top proprio con il team orange in 1'31"659, con Di Resta (United) a 0.057" e Negrao (Alpine) a 0.192". Diverso invece il discorso in casa Cetilar Racing, team al debutto nel Wec dopo le due stagioni in Elms con Villorba. La nuova struttura, nata dal patto di ferro tra Roberto Lacorte ed Amato Ferrari, è alla ricerca del migliore amalgama in vista di una stagione molto impegnativa, in cui la squadra guidata da Philippe Dumas (Team Principal in arrivo da Ligier) dovrà puntare alla costanza dei risultati. In questo senso va letto il lavoro del team, con oltre 200 giri totali equamente suddivisi tra Sernagiotto, Belicchi e Lacorte, protagonista anche di una uscita di pista nella mattinata di mercoledì, con danni di poco conto alla Dallara P217. In LmP2 va segnalato inoltre il ritorno di Goodyear, glorioso marchio di proprietà Dunlop che fornirà pneumatici di nuova costruzione ai clienti del gommista inglese. Per ora Jota, Jackie Chan e High Class hanno scelto le gomme Usa, mentre altri team sono in fase di valutazione.

GTE

Ferrari 488 Evo dettano subito legge

Cinque le Gte-Pro presenti a Barcellona, dopo l'uscita dal campionato da parte di BMW e Ford ed





il forfait dell'Aston #95, ancora in fase di ricostruzione dopo l'incidente di Marco Sorensen alla scorsa 24 Ore di Le Mans e che presumibilmente sarà pronta in tempo per Silverstone. Dopo la fantastica vittoria a Le Mans, anche al prologo sono state le Ferrari 488 Evo a dettare legge, sempre in cima alla lista dei tempi in ognuna delle sessioni e con il miglior riscontro assoluto segnato da Miguel Molina in 1'43"593.

Lo spagnolo ha in questo modo autorevolmente avanzato la sua candidatura ad affiancare Davide Rigon sulla Rossa #71 e prendere il posto di Sam Bird che, visto la concomitanza di tre date sui calendari Wec e Formula E, sembra intenzionato a preferire l'intera stagione con le monoposto elettriche. A tal proposito è stato chiaro il malumore espresso

GHIOTTO HA DEBUTTATO IN LMPT SU GINETTA

**Le Toyota hanno subito
dettato legge nei test
collettivi. In basso a destra
in azione Ghiotto. Sotto a
sinistra, la Porsche 911
RSR del Team Project 1 con
l'equipaggio Matteo
Cairolì-Egidio Perfetti-
Joerg Bergmeister e David
Heinemeier Hansson.**

**A sinistra,
la Dallara-AF Corse**

nei confronti della Fia dal Ceo Wec Neveu, che ha lasciato intendere che la sola prova di Spa potrebbe essere spostata, mentre per il Bahrain e Sebring la questione è più complessa.

Il fresco Campione del Mondo Kevin Estre ha piazzato la sua Porsche #92 ad appena 58 millesimi da Molina, mostrando subito il notevole potenziale della nuova 911 Rsr 2019, alla prima uscita ufficiale dopo il vernissage fatto a Goodwood con Bruni al volante. Proprio Gimmi si è sobbarcato gran parte dello sviluppo di questa evoluzione arrivata ad oltre due anni dal lancio, durante i quali Gt tedesca in versione a motore centrale ha fatto suo il titolo e conquistato la vittoria di classe alla 24 Ore 2018. La novità più evidente della nuova Rsr riguarda l'accorciamento e lo spostamento degli scarichi davanti alle ruote posteriori, modifica che oltre ad averne diminuito il peso, ha aumentato l'efficienza dell'estrattore posteriore in termini di carico aerodinamico e modificato la guidabilità del V6 Boxer, ora passato a 4.194 cc ed arrivato a sviluppare una potenza di 512 cv. Con tali premesse, assisteremo ad un duello Ferrari vs Porsche ancora più acceso e sarà di gran lunga proprio questo il maggior motivo d'interesse della nuova stagione, con Aston Martin insidioso terzo incomodo, da non sottovalutare nonostante i tempi poco indicativi segnati a Barcellona. Il team inglese ha girato poco ed ha effettuato i test quasi esclusivamente per onor di firma, ma per il campionato sarà un cliente scomodo, da tenere d'occhio.

Nella categoria Gte-Am, il passaggio dal team Dempsey-Proton al Project 1 ha dato una spinta in più a Matteo Cairolì, costantemente in cima alla lista dei tempi ed autore del miglior riscontro in 1'44"447. La sua Porsche #57 ha preceduto di appena 0.056" la sua ex #88, ora nelle mani di Thomas Preining. Solo 5° il tempo segnato dalla prima Ferrari, la # 54 AF Corse di Giancarlo Fisichella staccata di poco più di 6 decimi, mentre Mathias Lauda con l'Aston Martin non ha fatto meglio di 1'45"618, ad oltre un secondo da Cairolì. Così come in categoria Pro, il team inglese è parso patire un certo ritardo di preparazione, probabilmente anche dovuto al passaggio dalla vecchia alla nuova Vantage. ●



**DA 2 ANNI TOYOTA
SENZA RIVALI**

Da due stagioni (2017 con Lappi e 2018 con Tanak), la Toyota non ha rivali sulle speciali del Rally di Finlandia prossimo round del Mondiale Rally. Nell'altra pagina il nostro collaboratore Marco Giordo con Simo Lampinen



Leggende finlandesi

CON SIMO LAMPINEN, UNA DELLE ICONE DELL'EX RALLY DEI 1000 LAGHI, SFOGLIAMO LE GRANDI PAGINE DELLA GARA NORDICA. DOVE NEL PROSSIMO WEEK END RIPRENDE LA SFIDA IRIDATA



di **Marco Giordo**

Ciao Simo come va, pronto per il prossimo Rally di Finlandia?

«Certo, sto per partire per Jyväskylä - risponde al telefono dalla sua casa di Amburgo il 76enne Simo Lampinen, ex pilota ufficiale di Saab, Lancia, Fiat, Peugeot e Triumph -. È un appuntamento che non perdo mai, mi piace seguire questa gara sempre in prima linea».

- Ci mancherebbe altro, oltretutto all'Hotel Rantasiipi a Laajavuori ci sono sempre le sue foto delle tre vittorie ottenute sulla Saab nel 1963, '64 e '72. Ma quante volte l'ha corso il 1000 Laghi?

«In totale ben 18 volte, ininterrottamente dal 1961 al 1979 saltando solo il 1971 perché Cesare Fiorio, all'epoca correvo con la Lancia, preferì alla fine non

**LE WRC PLUS SONO
CONCETTUALMENTE
MOLTO SIMILI TRA
DI LORO: SE TOGLI
GLI SPONSOR SONO
TUTTE UGUALI**

SIMO LAMPINEN



parteciparvi. Sono tra l'altro all'8° posto nella classifica dei podi ottenuti al 1000 Laghi, perché ne ho collezionati ben nove avendo vinto come detto tre volte, ottenuto quattro secondi posti e due terzi, uno dei quali con la Lancia Fulvia HF nel 1970 navigato da John Davenport. Sono poi arrivato due volte quarto e quattro volte quinto».

- Ma com'era andata quella sua prima volta nel 1961, addirittura al volante di una Jaguar?

«Sì è vero, avevo una Jaguar Mk2 3.4 al mio esordio al 1000 Laghi, era in pratica la macchina di mia madre sulla quale avevo già fatto 40.000 km l'anno prima dopo aver preso la patente nel 1957. Ero figlio unico, mio padre Raine era un ottimo centauro molto conosciuto all'epoca, mentre la famiglia di mia madre oltre ad avere una tipografia, importava diverse marche di vetture in Finlandia, e poi divenne l'importatore Yamaha (moto, motori, strumenti musicali, ecc. ndr). A Porvo, a est di Helsinki, mio nonno aveva un'officina Yamaha con più di 20 operai. Io invece sono nato e cresciuto a Helsinki, ero molto appassionato di motori, ma da ragazzo avevo contratto la poliomelite. Dopo due importanti operazioni a Stoccolma nel 1958 e '59, sono stato messo in condizioni di camminare e guidare al meglio. Dopo quei 40.000 km di test ho così voluto esordire al 1000 Laghi sulla Jaguar, che avevamo preparato ad hoc, nonostante avessi a disposizione anche una Saab 96 sulla quale avevo fatto mesi prima il mio esordio assoluto al 500 Ralli. Alla fine sono arrivato solo al 44° posto, perché mi sono alzato tardi alla partenza della prima tappa che andava verso Mikkeli, e sono partito quindi subito con una grande penalità. La vettura poi non era al top e gli altri, come il vincitore Rauno Aaltonen su Mercedes 220 SE ed il secondo classificato Pauli Toivonen al volante di una Citroen ID 19, andavano fortissimo ecco perché ho concluso così indietro. Nel 1962 su una Saab 96 ho colto il quarto posto assoluto, mentre della mia vittoria ottenuta l'anno dopo nel 1963 posso dire che mi avevano aiutato parecchio i buoni rapporti con Bremer, l'importatore finlandese Saab. Fu grazie a lui infatti che ho potuto correre quella gara su una vettura ufficiale griffata con i nostri sponsor, e così abbiamo vinto. Da allora in poi sono stato pilota ufficiale Saab per tanti anni, e sempre con la marca svedese ho poi vinto ancora in Finlandia nel 1964 e '72».

- Ci può ricordare com'erano state quelle tre vit-

torie?

«Nel 1963 sono stato in testa dall'inizio alla fine senza problemi, mentre nel 1964 non è stato facile contro la Volvo 544 dello svedese Tom Trana, eravamo divisi da soli 6" per quasi tutta la gara e c'era molta nebbia, poi alla fine abbiamo allungato e abbiamo vinto. Allora c'erano nel percorso molte speciali del campionato finlandese soprattutto nella zona di Tampere e Kuopio, e questo ci aiutava molto ad andare velocissimi perché le avevamo già disputate. La gara durava un pomeriggio e poi due tappe, un format in pratica simile a quello di adesso. Nel '72 invece la gara era stata molto interessante per una grande sfida con Stig Blomqvist, anche lui al volante di una Saab 96 V4. Poi però all'arrivo ho preceduto Timo Makinen su una Ford Escort RS 1600 MKI e Markku Alen su una Volvo 142».

- Ma qual è la differenza tra le gare di allora e quelle di oggi?

«La vera differenza sta nelle vetture. Quelle di adesso, cioè le Wrc Plus come la Ford, la Hyundai, la Toyota e la Citroen sono infatti concettualmente molto simili tra loro. Se togli gli sponsor, sembrano tutte uguali. Allora invece c'erano la Porsche, la Volvo, la Ford Escort, la Saab, la Mini, vetture tutte diverse tra loro come concezione, dimensioni, tipo di trazione e posizione dei motori, vetture tra l'altro molto più simili a quelle di serie. Insomma a filosofia dei rally è cambiata nel corso degli anni, ed ovviamente si vede. Niki Lauda mi ricordava circa un anno fa che era lì quando con la Fulvia vinsi in Austria al Rally der 1000 minuten con 2' di vantaggio sulla Porsche 911 S Gunther Janger. Oggi sarebbe qualcosa di impensabile».

- Chi vincerà "l'Jvaskylan Suurajot" nel 2019?

«Quest'anno vedo come favorita la Toyota, perché ha la sua factory in Finlandia e poi Ott Tanak sembra essere molto in forma. Vedremo poi come finirà, le sorprese sono sempre in agguato, questo è infatti anche il rally delle mille sorprese».

VEDO FAVORITE
TOYOTA E TANAK
MA ATTENZIONE
QUESTO È ANCHE
IL RALLY DELLE
MILLE SORPRESE

SIMO LAMPINEN

”



INTRIONFO CON LA SAAB

A destra, Lampinen al 1000 Laghi nel 1973, sotto nel 1963, dove vince al volante della Saab 96 e nel 1972, quando coglie il terzo successo. In basso a sinistra, Simo (a destra) ed il suo navigatore Jyrki Ahava al via del 1000 Laghi 1964. Nell'altra pagina il podio dello scorso anno

SUTTON-IMAGES.COM



È IL PIÙ GIOVANE VINCITORE DEL RALLY DI FINLANDIA

Lo storico record di Simo

Simo Lampinen è stato uno dei più grandi e talentuosi campioni del passato, uno dei primi "flying finns" insieme a Rauno Aaltonen, Pauli Toivonen e Timo Makinen. Divenuto famoso grazie alla sua vittoria al 1000 Laghi ottenuta a soli 20 anni nel 1963 al volante della Saab 96, Lampinen è passato alla storia perché detiene tuttora il record di più giovane vincitore della Grande Corsa di Jyväskylä. Un record che resiste da ben 56 anni, oltre mezzo secolo. Allora il mondiale rally non si correva ancora visto che la serie iridata è iniziata nel 1973, altrimenti Simo sarebbe il più giovane vincitore in assoluto di sempre. Nella sua carriera è stato pilota ufficiale oltre che della Saab, anche di Peugeot, Lancia, Fiat e Triumph, correndo tra l'altro ai tempi della Lancia Fulvia HF anche con tre navigatori italiani, Mannucci, Sodano e Maiga. Con Mario Mannucci si era aggiudicato in Austria nel 1970 il Rally der 1000 minuten, valido per l'Europeo, mentre con Sodano nel 1973 chiuse al secondo posto in Bulgaria. La sua vittoria più importante con la Lancia Fulvia era stata il Rally del Portogallo del '70 navigato da John Davenport. Oltre ai 3 successi con la Saab ottenuti al 1000 Laghi nel 1963, '64 e '72 e al successo in Portogallo con la Fulvia, sempre quell'anno con la berlina torinese navigato dallo svedese Andreasson si aggiudicò il Rally di Maroc. Finita la carriera di pilota Lampinen dagli anni '90 sino ai primi anni 2000 è diventato un affermato direttore di gara, ruolo che ha ricoperto nel campionato del mondo soprattutto al Rally di Finlandia e poi anche in Turchia e Sardegna. Nelle prime due edizioni del Rally Italia Sardegna del 2004 e 2005, Lampinen era stato infatti il direttore di gara, assistito da Lucio De Mori.





Toyota è la grande favorita

VINCITRICE DELLE ULTIME DUE EDIZIONI DELLA CORSA DI JYVASKYLA LA YARIS PARTE DAVVERO IN POLE POSITION. IN 65 AL VIA

Dopo un mese e mezzo di stop il mondiale rally riparte con una classicissima, il Rally di Finlandia. La kermesse finlandese è giunta alla sua 69ª edizione, e si preannuncia come negli ultimi due anni la cronaca di una vittoria annunciata della Toyota. La squadra giapponese ha infatti dominato nel 2017 con Lappi e nel 2018 con Tanak, chiudendo poi con un altro suo pilota sul terzo gradino del podio (Hanninen due anni fa e Latvala l'anno scorso). Sarà questo l'obiettivo minimo anche nel 2020, anche se il sogno non



tanto segreto di Tommi Makinen è quello di polarizzare l'intero podio al Paviljonki. Questa marcata supremazia del team nipponico sugli avversari, dovuta al fatto che avendo la propria sede a Puppola la Yaris prova praticamente tutto l'anno su quelle strade, ha fatto perdere un po' di pathos a questa gara, che mantiene comunque il suo fascino inalterato nel tempo, vista la sua spettacolarità per le elevate velocità alle quali si corre sui fondi sterrati del Keski Suomi.

Questa 69ª edizione del "Neste Rally Finland" è composta da 23 prove speciali per un totale di 307,58 km cronometrati, ed è in pratica la fotocopia di quella dello scorso anno. L'edizione di quest'anno prevede giovedì 1º agosto anche stavolta lo shakedown di Vesala (4,26 km) al mattino e poi in serata la classica speciale cittadina d'apertura di Harju (2,31 km). Venerdì 2 agosto la prima tappa prosegue con ulteriori 126,55 km cronometrati suddivisi in

10 prove speciali, quella di Oittila (19,34 km) seguita dai crono ripetuti due volte di Moksi (20,04 km), Urria (12,28 km), Assamaki (12,33 km) e Aanekoski (7,80 km), con ultima speciale a Harju (2,31 km) e service park a metà e fine giornata al Paviljonki di Jyväskylä. Sabato 3 agosto la seconda tappa ha in programma altri 132,98 km cronometrati per un totale di 8 prove speciali, quelle di Pihlajakoski (14,22 km), Paijala (22,87 km), Kakaristo (18,70 km) e Leustu (10,50 km) ripetute due volte con parco assistenza a metà e fine giornata al Paviljonki. In pratica, quindi, anche quest'anno i due passaggi sulla classica speciale di Ouninpohja saranno limitati alla parte finale della prova nella zona di Kakaristo. Infine la giornata finale di domenica ha in programma solo 45,74 km cronometrati e 4 speciali, i crono di Laukaa (11,75 km) e Ruuhimäki (11,12 km) ripetuti due volte, con la speciale icona di Ruuhimäki che nel secondo passaggio ospi-

terà la power stage alle ore 12.18 italiane e verrà trasmessa in diretta su DAZN.

65 gli iscritti

Sono solo due quest'anno gli equipaggi italiani al via del Rally di Finlandia, un record negativo per i nostri colori. Oltre a Oldrati-Di Guio in gara nello Junior sulla Ford Fiesta R2 ci saranno infatti solo Miele-Beltrame su Skoda Fabia R5. In totale sono 65 gli iscritti alla nona prova iridata della stagione, con 12 Wrc Plus al via, vale a dire le 3 Toyota Yaris affidate a Tanak, Latvala e Meeke, le 2 Citroen C3 di Ogier e Lappi, le 3 Hyundai i20 di Neuville, Mikkelsen e del rientrante Craig Breen, ed infine le 4 Ford Fiesta di Suninen, Greensmith (che sostituisce Evans infortunatosi in Estonia), del redivivo Hayden Paddon, e del finlandese Joune Virtanen. Nel Wrc 2 Pro da segnalare oltre a quella del "local hero" Kalle Rovanpera (Skoda Fabia R5), la presenza di Pietarinen sull'altra Skoda ufficiale e Camilli sulla nuova esordiente Ford Fiesta R5. Nel Wrc 2 assente il pilota di di ACI Team Italia Fabio Andolfi, che rivedremo all'opera in Germania sulla nuova Skoda Fabia R5 di Motorsport Italia, sono 10 gli iscritti tra i quali spiccano le presenze di Loubet, Gryazin e Henning Solberg su Skoda Fabia, Katsuta sulla nuova Fiesta R5, Emil Lindholm e Johan Kristoffersson (VW Polo R5) e Jari Huttunen (Hyundai i20 R5). Nello Junior al via 14 equipaggi, in primis i big del campionato, vale a dire il catalano Jan Solans e gli svedesi Kristensson e Radstroem. ●

ALBO D'ORO RECENTE

1999	Kankkunen-Repo	Subaru Impreza WRC 99
2000	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 206 WRC
2001	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 206 WRC
2002	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 206 WRC
2003	Märtn-Park	Ford Focus WRC 03
2004	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 307 WRC
2005	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 307 WRC
2006	Grönholm-Rautiainen	Ford Focus RS WRC 06
2007	Grönholm-Rautiainen	Ford Focus RS WRC 07
2008	Loeb-Elena	Citroën C4 WRC
2009	Hirvonen-Lehtinen	Ford Focus RS WRC 08
2010	Latvala-Anttila	Ford Focus RS WRC 09
2011	Loeb-Elena	Citroën Ds3 WRC
2012	Loeb-Elena	Citroën Ds3 WRC
2013	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo R Wrc
2014	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo R Wrc
2015	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo R Wrc
2016	Meeke-Nagle	Citroën Ds3 Wrc
2017	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc
2018	Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc

Alba meravigliosa

TRASCINATA DALL'EFFETTO LOEB, LA GARA PIEMONTESE È UN GIGANTESCO SPOT PER LA SPECIALITÀ. VINCE IL 9 VOLTE IRIDATO DAVANTI A SARRAZIN. PEDERSOLI È TERZO



SEBASTIEN GRANDE FIRMA

L'effetto Loeb si è fatto sentire al Rally di Alba che debuttava quest'anno nel CiWrc. Il 9 volte iridato ha messo la sua firma nell'albo d'oro della gara conquistando una facile vittoria



foto grafie BETTIOL

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Loeb-Elena (Hyundai I20) in 56'20"7; 2. Sarrazin-Renucci (Hyundai I20) a 2'05"0; 3. Pedersoli-Tomasi (Citroen Ds3) a 2'34"2; 4. Miele-Mometti (Citroen Ds3) a 2'43"7; 5. Scandola-D'Amore (Hyundai I20) a 3'10"7; 6. Pinzano-Passone (Skoda Fabia) a 3'50"6; 7. Carella-Bracchi (Skoda Fabia) a 4'00"8; 8. Gino-Ceschino (Ford Fiesta) a 4'37"6; 9. Veiby-Andersson (Hyundai I20) a 4'38"2; 10. Fotia-Sirugue (Hyundai I20) a 4'45"1; 11. Gilardoni-Bonato (Hyundai I20) a 4'54"6; 12. Cantamessa-Bollito (Skoda Fabia) a 4'55"7; 13. Fizio-Rubinelli (Skoda Fabia) a 5'17"5; 14. Gagliasso-Beltramo (Skoda Fabia) a 5'35"7.

di Gianni Cogni

ALBA - C'era Sebastian Loeb, ed è stato delirio oltre che pleonastica e scontata vittoria. C'era Stephane Sarrazin, e il campionissimo che va forte sia in pista (per professione) che nei rally (soprattutto per piacere) è stato il migliore di tutti gli altri. Ma c'era anche un Campionato Italiano Wrc che cercava il suo destino stagionale, ed un bel manipolo di piloti privati italiani in R5 a giocare di buon grado la reputazione. Smarcata nell'entusiasmo la prova spettacolo del sabato sera, la mattinata della domenica ha aperto nel segno della pioggia prima ballerina poi decisa, con tutte le conseguenze del caso: lotteria delle gomme, difficoltà di sorpasso nella nebbia d'acqua quando si raggiungeva qualcuno, facilità di trovarsi con la coda davanti al muso o, peggio, con il muso a visitare muri o campi e ruote in libera uscita. Caposaldo di giornata la prova di Roddino, 15 km, che nel primo giro (PS2) saluta i tanti irriducibili con la pioggia in crescendo e nel secondo (PS4) viene negata dall'evidenza del rischio: pubblico incontenibile, meglio spedire tutti in trasferimento.

La non notizia è che Loeb prosegue nella sua infinita serie di scratch con le gomme da mondiale, insensibile al fatto che sull'acqua siano inferiori per performance a quelle "italiane". Umberto Scandola, non si fa mancare qualche testacoda, mentre Sarrazin si piazza subito al vertice davanti, nell'ordine, a Miele, Fontana, Pedersoli e Signor che sono a caccia dei punti scudetto. Corrado Pinzano, preso atto che la pioggia gli piace più che al suo rivale Andrea Carella, si sistema subito in una posizione da assicurarsi il titolo R5 in anticipo. Sulla terza frazione, la Igliano (21 km), Corrado Fontana si dissocia dalla festa Hyundai urtando un muretto: per lui è ritiro come per Jean Baptiste Franceschi, stampato contro una chicane. La gara non dice bene neppure a Marco Signor, che fra appannamento del parabrezza e scelte infelici di gomme alla fine decide di lasciare in anticipo la compagnia. L'esatto contrario per Luca Pedersoli che, nonostante qualche varione e problema, scavalca i diretti rivali e si porta al terzo posto e, soprattutto, davanti a Simone Miele. Faticano invece lo svizzero Oliver Burri (al debutto con la Polo) e Ole Christian Veiby, che assaggia per la prima volta la i20 sotto la pioggia, ma anche

l'altro francese Fotia: sottolineando indirettamente l'ottima prova dei nostri migliori. Arriva il gran finale. Come aperitivo il bis (ma su un solo giro) della speciale in Alba, poi il doppio passaggio consecutivo sulla Santo Stefano, prova che piace assai ai piloti. Miele tenta vanamente l'attacco a Pedersoli: per lo scudetto se lo giocheranno con Signor a San Martino di Castrozza ma Simone – pur sempre al comando – sarà l'unico a dover scartare. Veiby riesce infine a scavalcare il rientrante e sempre efficace Luca Cantamessa ma non Alessandro Gino, in precedenza attardato da una foratura. Fra le 2 ruote motrici è Matteo Giordano con la 208 a far faville (avvicinandosi così alla vittoria stagionale nel Regional Club del Peugeot Competition), mentre Federico Bottioni impera fra le Clio R3 di cui ha ipotecato il titolo. Fra le Suzuki, netto successo di Simone Goldoni.

Più che un rally un'epopea

Più che un rally, un'epopea. Dove gli eroi si sono equamente distribuiti attorno alla leggenda Sebastian Loeb: dentro e fuori gli abitacoli. Già perché chi non aveva casco e tuta addosso – e forse persino loro – avrebbero avuto buone ragioni per decidere di cambiare il programma di una domenica bestiale. Ma nemmeno uno degli innumerevoli spettatori ha rinunciato ad essere a bordo strada. Sotto la pioggia della mattina o il sole tornato cocente nel pomeriggio. Con il comune denominatore dell'ombrello, buono in entrambi i casi.

Al mito non ha rinunciato proprio nessuno, e lui ha contraccambiato con un ricco campionario di numeri in un rally passato da asfalto a praticamente "un Camel Trophy, tanta terra e fango c'è" (copy right del pilota Armando Defilippi). Chissà se così i dati raccolti nel test asfalto della nuova versione della Hyundai i20 Wrc+ saranno utili, ma di certo una gara così è stato utile ai rally italiani. E al marchio Hyundai, che a parte la inevitabile vittoria del marziano si è imposta anche fra gli "al-



foto grafie BETTIOL

tri", con Stephane Sarrazin e la sua i20 R5, e con Umberto Scandola (secondo delle R5) ha completato il proprio megaspot. Ovviamente vincenti anche gli organizzatori cuneesi: un tutto esaurito non solo nella prova spettacolo (biglietti esauriti, da barinaraggio) ma anche in tutti gli esercizi del comprensorio. E una gara che è piaciuta a tutti. Loeb compreso. ●



Boom di iscritti Gara da record

ECCO PERCHÉ LA CORSA NELLE LANGHE HA SBRICIOLATO OGNI LIMITE DI QUESTO MILLENNIO PER UN SINGOLO RALLY

182 iscritti! Il Rally di Alba ha sbriciato ogni record di questo millennio per un singolo rally, tanto da assegnare anche numeri oltre il 200. Per trovare una adesione del genere bisogna tornare all'età dell'oro ral-

lystica, quando le gare erano ben meno, quando il Valli Piacentine tricolore dei primi anni '70 spediva sul percorso più di 300 macchine, mentre oggi si fa spesso fatica ad arrivare ad un terzo. 66 in più dei 116 partenti dello scorso

anno. E per arrivarci serve persino una deroga, visto che il limite a regolamento è di 170, '70 norma mai raggiunto e ben raramente avvicinato. Perché? Facile darsi qualche risposta. In una regione dove il rally è passione atti-

va, le gare belle tuttora non faticano a toccare quota 100: Rally Lana, Valli Ossolane, al Grappolo.

Le altre ansimano: perché i piemontesi sono buongustai di strade. Ma il più ha un nome e un cognome, anzi due: Sebastian Loeb e chi ce l'ha mandato, Andrea Adamo. Correrlo nello stesso rally di un nove volte campione del mondo è un richiamo irresistibile. E in Italia era in pratica impossibile da quando l'iride è traslocato da Sanremo alla Sarde-

gna, quest'ultima ben più ostica e costosa: e in più rifiuta le fuori omologazione.

Viceversa i bravi organizzatori cuneesi capitanati da Gil Calleri le hanno non solo accolte, ma hanno anche proposto tasse d'iscrizione scontate per le piccole cilindrato.

Anche questo ha avuto il suo peso. Ma a dare il via a questo gigantesco spot promozionale per il rally nostrani è stato Andrea Adamo – italico gran capo di Hyundai Motorsport, che con uno spiazzante colpo di



IN LUCE DIETRO L'EXTRATERRESTRE

Alle spalle di Loeb sulle speciali delle Langhe hanno chiuso nell'ordine Sarrazin, sopra a sinistra, Pedersoli, in questa foto, Miele e Scandola, a sinistra

genio e di conoscenza dei regolamenti ha spedito le sue i20 WRC+ a gareggiare in gran parte d'Europa per sfuggire al limite di 42 giorni di test consentiti... E poi il piemontese ha completato l'opera favorendo la calata ad Alba del meglio delle Hyundai i20 R5: da un campione del calibro del francese Stéphane Sarrazin, al norvegese Veiby che è la punta per il WRC2, al portacolori di Hyundai Italia Umberto Scandola e pure Kevin Gilardoni in "licenza" dal CIR.

Insomma un vero e proprio Hyundai Day, dove tutti sono felici, e quasi passa in secondo piano che ci si gioca il titolo italiano WRC! Ma anche i Pedersoli, i Miele, i Signor sono stati ben lieti di essere insieme a Loeb: mai visto tanto pubblico, e poi il Divino non portava via punti campionato. Al traino, poi, sono arrivati pure il corso Franceschi, lo svizzero Burri e tanti altri. Totale: 25 R5 ma anche 27 R2B, 13 R1 e così via fino alla faticosa quota 182. ●



Michelini strepitoso tris

54ª COPPA CITTÀ DI LUCCA TERZA VITTORIA CONSECUTIVA PER IL PILOTA PISTOIESE CHE PRECEDE PIEROTTI E BIANUCCI. ECCO COME

LUCCA - Poco più di una formalità per Rudy Michelini aggiudicarsi la 54ª Edizione della Coppa città di Lucca, organizzato dalla scuderia Maremma Corse 2.0, terzo atto della Coppa Rally 6. Michelini centra così un magnifico tris, bissando i successi conseguiti nelle ultime due edizioni. Al volante della Skoda Fabia R5 targata Movisport, il driver pistoiese

è stato subito protagonista di una gara che ha poi letteralmente dominato, infliggendo pesanti distacchi agli avversari. Alle spalle di Michelini nettamente staccati, Pierotti a 37" e Bianucci a 37"9, entrambi su Skoda Fabia R5. Il 39enne driver pesciatino, con a fianco il fido Spinetti, si è imposto con sicurezza e determinazione, dominando da par suo la gara. Michelini si è reso protagonista di una prestazione priva di sbavature e aggiudicandosi quattro delle cinque prove speciali in programma. Grande favorito della vigilia, Michelini non ha deluso le aspettative, imponendo alla gara un ritmo al quale i suoi più diretti avversari non sono stati in grado di rispondere. Alle sue spalle Luca Pierotti (Skoda Fabia R5) distanziato

di 37" che nel finale di gara è riuscito a scavalcare Cristiano Bianucci (Skoda Fabia R5), attardato di 37"9 dal vincitore. Partenza fulminante di Michelini che mette in chiaro le sue intenzioni facendo registrare il miglior tempo sulla prova di Pizzorne, con Bianucci a 14"9. Michelini si conferma anche sulla speciale di San Rocco, precedendo Pierotti di 5".

Bianucci si riscatta nella speciale di Pizzorne, ma con Michelini che si conferma al vertice. Sulla prova di Bagni di Lucca, Michelini si scatenava e infligge 21" a Bianucci, allungando in classifica. Sulla speciale di San Rocco, miglior tempo per Pierotti, con Michelini che alza il piede ormai pago del risultato a suo favore fin qui acquisito. Dopo l'annullamento della speciale di Bagni di Lucca, causa una fitta nebbia, finale di gara a favore di Pierotti che vince la prova e scavalca in classifica Bianucci al secondo posto. E così Rubi Michelini vola verso il traguardo di Lucca conquistando con merito il successo di questa edizione della Coppa Città di Lucca, ottimamente organizzata dalla Maremma Corse 2.0.

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Michelini-Spinetti in 51'47"6; 2. Pierotti-Milli a 37"0; 3. Bianucci-Perna a 39"7; 4. Gaddini-Innocenti (Peugeot 207Supr 2000) a 2'15"5; 5. Panzani-Grilli (Renaut Clio Rs) a 3'44"6; 6. Pisani-Migliorati (Peugeot 208) a 4'47"9; 7. Paperini-Fruini (Peugeot 208) a 5'08"3; 8. Fanucchi-Giorgi (Renault Clio Rs) a 5'09"6; 9. Simonetti-Riterini (Renault Clio Rs) a 5'10"5; 10. Lenci-Celli a 5'17"4 (gli altri su Skoda Fabia R5).

Gianni Mancini



Colombo vola alto

VINCE ANCHE IN BELGIO E VA A MENO 12 DAL LEADER MARTINS. IN GARA-2 SALE SUL TERZO GRADINO DEL PODIO MALVESTITI

SPA - Lorenzo Colombo vincitore di gara-2, Federico Malvestiti 3° nella stessa corsa, Leonardo Lorandi poleman della qualifica 2. Un weekend splendido per gli italiani quello di Spa, 5ª prova della F.Renault Eurocup. E non solo per i piloti in quanto Malvestiti è schierato dalla veneta Bhaitech mentre Lorandi corre per JD Motorsport la cui sede non è lontana da Novara. A impressionare è Colombo che nella precedente tappa di Le Castellet aveva fatto il pieno di pole e vittorie, e in qualche maniera ha proseguito nella sua razzia conquistando il successo a Spa con forza. Lorenzo nella 2ª corsa parativa 3°, si è trovato 4°, si è rimboccato le maniche ed è andato a prenderli tutti vincendo con un comodo margine di vantaggio. Un vero mattatore ed ora si è portato a 135 punti nella classifica generale contro i 147 di Victor Martins (2° e 5°) e Oscar Piastrì (primo in gara-1 e quarto nella seconda). Colombo ha dunque riaperto alla grande la propria stagione e certo non è da buttare il 4° posto in gara-1, che gli ha consentito di accumulare ulteriori punti. Quello di Spa è stato un weekend durissimo, iniziato mercoledì e conclusosi sabato mattina per la concomitanza con la 24 Ore

del Blancpain Endurance, per il caldo insopportabile con temperature che hanno raggiunto i 41 gradi, record storico per l'intero Belgio. Sembrava un appuntamento complicato anche per Malvestiti, costretto a cambiare le turbine dopo le prove libere per mancanza di velocità (7 km/h nei rettifili) e poi coinvolto senza colpe in due contatti nella qualifica 2 che ha pregiudicato l'esito di gara-1. Ma nella qualifica 1, con pista bagnata, il monzese ha svolto un turno di alto spessore mettendo a segno il 4° posto, suo miglior risultato 2019. In gara-2 (la Q1 valeva infatti per gara 2) ha combattuto fin dal primo giro come fosse l'ultimo, è sempre rimasto in zona podio, ha vinto duelli, li ha persi, li ha riconquistati. Ha avuto la meglio su un osso duro come Martins, si è difeso bene da Piastrì nel penultimo giro e nell'ultimo, ma proprio mentre tentava di resistere all'au-



ITALIANI SOTTO AI RIFLETTORI

A sinistra Malvestiti, giunto terzo in gara-2. Dove la vittoria è andata a Colombo in azione in alto

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Piastrì (R-Ace) 14 giri in 34'25"606 alla media di 170,894 km/h; 2. Martins (MP) 3'300; 3. Fernandez (Arden) 6'055; 4. Colombo (MP) 7'020; 5. Maini (M2) 8'984; 6. Pasma (Arden) 9'274; 7. Ptacek (Bhaitech) 10'418; 8. Collet (R-Ace) 10'742; 9. Smolyar (R-Ace) 17'483; 10. Lloveras (GRS) 18'673; 11. Vieira (JD) 19'472; 12. Colapinto (FA by Drivex) 19'669; 13. De Wilde (JD) 20'024; 14. Cordeel (MP) 20'067; 15. Malvestiti (Bhaitech) 21'312; 16. Andrade (FA by Drivex) 21'822; 17. Bird (Arden) 25'706; 18. Deledda (GRS) 29'832; 19. Benavides (FA by Drivex) 1'47'942.

Giro più veloce: Piastrì in 2'20"542 alla media di 179,408 km/h.

Gara-2: 1. Colombo (MP) 12 giri 28'12"495 alla media di 178,773 km/h; 2. Collet (R-Ace) 2'708; 3. Malvestiti (Bhaitech) 7'090; 4. Piastrì (R-Ace) 7'681; 5. Martins (MP) 8'117; 6. Smolyar (R-Ace) 9'267; 7. Lorandi (JD) 11'241; 8. Fernandez (Arden) 13'547; 9. Maini (M2) 16'155; 10. O'Keefe (M2) 18'401; 11. Bird (Arden) 20'125; 12. De Wilde (JD) 21'570; 13. Benavides (FA by Drivex) 23'067; 14. Ptacek (Bhaitech) 24'882; 15. Pasma (Arden) 28'506; 16. Andrade (FA by Drivex) 30'806; 17. Lloveras (GRS) 31'442; 18. Vieira (JD) 37'822; 19. Deledda (GRS) 43'698; 20. Colapinto (FA by Drivex) 1'12'845; 21. Cordeel (MP) 1'29'233.

Giro più veloce: Fernandez in 2'19"737 alla media di 180,441 km/h.

Il campionato: 1. Martins 147 punti; 2. Piastrì 147; 3. Colombo 135; 4. Smolyar 126; 5. Collet 99; 6. Vieira, De Wilde 55; 8. Maini 54; 9. Lorandi 42; 10. Fernandez 40.

straliano, a Les Combes si è girato urtando leggermente Martins e venendo centrato da Smolyar, che si è capotato. Il terzo posto era quindi svanito, ma essendo entrata in pista la medical car, è stata immediatamente esposta la bandiera rossa nonostante si fosse all'ultimo passaggio. La classifica è quindi stata stilata al giro precedente e Malvestiti ha salvato il terzo posto. Purtroppo l'italiano non è potuto salire sul podio, per il controllo medico a cui è stato sottoposto, ma la soddisfazione per aver finalmente lottato per il vertice dopo tante amarezze ha preso il sopravvento. La qualifica 1, quella con pista bagnata, ha poi visto assoluto protagonista Lorandi che ha messo in atto alla perfezione la strategia del team JD di rischiare entrando in pista due giri dopo. Le gomme hanno lavorato al meglio nel momento decisivo e Lorandi ha fatto il resto andando a percorrere un giro eccezionale che lo ha proiettato in pole. Purtroppo in gara-2, dopo aver condotto molto bene per i primi 2 giri, ha perso velocità e non ha potuto far nient'altro che concludere settimo. In gara-1 invece, al via la prima marcia non si è inserita, poi si è ritirato sempre per noie al cambio. I risultati non arrivano per Lorandi, piuttosto sfortunato, ma la pole di Spa sul bagnato (primo rookie a segnare il miglior tempo in una qualifica 2019) vale molto per il giovane italiano e per l'Academy Renault che ha creduto in lui.

Massimo Costa

Dopo Trento Bondone e Dobsina Faggioli ha messo nel cantiere anche la Limanowa



Faggioli gran tripletta!

TERZA VITTORIA CONSECUTIVA PER IL TOSCANO DAVANTI A MERLI. LA SFIDA TRA I DUE SI FA SEMPRE PIÙ INCANDESCENTE

Simone Faggioli batte tre di fila nell'Europeo Montagna. Ma dopo quelli di Trento e Dobsina il successo colto di un soffio su Christian Merli a Limanowa è senza dubbio il più sorprendente e per questo anche il più pesante in termini tecnici e psicologici (in termini di punti invece poco cambia: i due protagonisti italiani sono sempre in testa appaiati, ora a quota 200). Il pluricampione fiorentino temeva le insidie della prova polacca forse più di tutte le altre in calendario, ma sulla Norma M20 Fc gommata Pirelli sembra essere tornato il tempo delle certezze. E pare strano, ma per Faggioli quello di domenica scorsa è il primo successo in carriera nella cronoscalata polacca, arrivato dopo un sabato di prove ok ma non così smagliante da pensare a un così ampio miglioramento in gara e condizionato da uno splitter anteriore ballerino: «Sono felicissimo - commenta il fiorentino - a Limanowa ho sempre sofferto. Abbiamo fatto un gran balzo in avanti rispetto alle ricognizioni. Nella prima di gara, a Pirelli nuove,

ho sentito una notevole differenza e avevo una Norma molto stabile anche grazie a un'aerodinamica perfetta nel veloce. È un risultato inaspettato, francamente, e ci fa capire che siamo pronti a battaglia. Complimenti a tutta la squadra perché siamo tornati pienamente competitivi. Ci aspettano ancora delle grandi battaglie con Christian, che va sempre fortissimo, però ora possiamo giocarcela».

Proprio Merli, mattatore in prova dopo qualche noia elettrica iniziale, sembrava pronto a balzare sul record di manche settato nel 2018 (che invece è rimasto tale: 1'51"398; battuto da Faggioli di 1"8, invece, quello totale): in ogni caso il secondo

posto di Limanowa riconsegna un'Osella Fa30 Evo gommata Avon ancora su livelli altissimi e in vista dell'impegno a Saint Ursanne dopo Ferragosto il campione in carica è già pronto alla rivincita. Per entrambi sarà fondamentale ricaricare qualche energia nervosa, anche perché sono tuttora aperti i giochi nel Civm e quindi gli impegni sarebbero doppi. Il podio dell'assoluta a Limanowa è quindi stato completato dall'austriaco Christoph Lampert, mentre Diego Degasperri ha concluso quarto e in top-5 si è riacciato Sebastien Petit con la Norma ripristinata dopo il crash a Falperera. In Categoria 1 è proseguito il duello tra Lukas Vojacek, che ha vinto il gruppo A su Subaru Impreza davanti al bresciano Luca Zuurbier (Honda Civic), e Antonino Migliuolo. Sulla Mitsubishi Lancer, in gruppo N il pilota del team Phoenix si è arreso per meno di mezzo secondo alla Evo X del padrone di casa Konrad, limitando i danni e resistendo ancora in vetta alla classifica malgrado i capricci del turbo.

Gianluca Marchese

11ª LIMANOWA

Limanowa (Pol), 28 luglio 2019

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc) in 3'44"424; 2. Merli (Osella Fa30 Evo) a 0"577; 3. Lampert (Osella Fa30) a 13"726; 4. Degasperri (Osella Fa30) a 17"631; 5. Petit (Norma M20 Fc) a 27"912; 6. Vitek (Osella Pa30) a 31"999; 7. Trnka (Ligier Js53 Evo2) a 33"919; 8. Bouduban (Norma M20 Fc) a 43"342; 9. "Dubai" (Mitsubishi Lancer E2Sh) a 44"209; 10. Ratajczyk (Mitsubishi Lancer X E2Sh) a 45"900.

RIETI VISTA
DAL PODIO

Magliona in gara e sul podio assieme a Nappi e Zardo. A destra, Maffessoli su Smart EQ



Magliona doma tutti

AVVERSARI E CONDIZIONI METEO LIMITE: OMAR RITORNA ALLA VITTORIA ALLA COPPA CAROTTI E PRECEDE NAPPI E ZARDO. ANDIAMO A SCOPRIRE COME

di Gianluca Marchese

La domenica mattina di Rieti suona come una canzone dei Black Sabbath tra pioggia battente, tuoni e lo scampanio di una chiesa. Sembra Birmingham ma è il Terminillo, dove, come al Nevegal, emerge uno scatenato Omar Magliona dal complicato weekend thrilling dell'8^a tricolore, difficile da gestire in pista e fuori ma nel quale sia il sardo dell'Osella Pa2000 Honda sia la Coppa Carotti, al ritorno nel Civm dopo 4 anni, hanno domato rivali e condizioni avverse dopo aver dovuto fare i conti con pioggia e nebbia seguite a un sabato di solleone. Non pioveva come dio comanda giusto dalla Trento Bondone, quindi alla ripresa del Civm sul Terminillo doveva pur ricominciare... Aldilà dei voleri beffardi del meteo, la situazione è sempre rimasta sotto controllo e dopo le ricognizioni della direzione gara il percorso è stato accorciato da 13,45 a 8,05 chilometri,

all'altezza del secondo split e giusto giusto per rispettare i limiti minimi di chilometraggio. La miglior soluzione alla nebbia presente nella parte alta e per una cronoscalata attesa quanto combattuta. E dove, scorrendo la classifica assoluta, balza evidente il ruolo che ha giocato l'esperienza. Su una strada da "duri e puri" e in condizioni di non facile interpretazione è un fattore spesso determinante. Azzeccando la mossa di pneumatici slick e assetto dry, Magliona ha così messo a segno il secondo successo stagionale, dedicandolo tra emozioni e applausi all'indimenticato Georg Plasa, che a Rieti rivive ogni anno più che mai dopo quel maledetto crash del 2011. «L'ho cercata e voluta - ha commentato il sardo della Cst Sport - Un successo possibile grazie a un team perfetto che ha sempre saputo reagire. Perfette le gomme Avon, ma anche

56° RIETI TERMINILLO

Rieti, 28 luglio 2019

Assoluta: 1. Magliona (Osella Pa2000 Honda) in 2'55"99; 2. Nappi (Osella Pa30 Judd) a 1"99; 3. Zardo (Norma M20 Fc Zytec) a 3"74; 4. Marino (Lola B99 Evo Zytec) a 15"44; 5. Casibba (Osella Pa30 Mugen) a 18"92; 6. Farris (Osella Pa2000 Evo Honda) a 22"04; 7. Fazzino (Osella Pa21 JrB Suzuki) a 23"71; 8. Vacca (Osella Pa2000 Honda) a 25"38; 9. Fattorini (Osella Pa30 Zytec) a 25"68; 10. Lombardi (Osella Pa21 JrB Bmw) a 28"63.

Gruppi. Rs: 1. Angelini (Mini Cooper) in 3'50"19; 2. Loffredo (Mini Cooper diesel) a 8"95; 3. Montanaro (Mini Cooper) a 12"21. **RS+:** 1. Tagliente in 3'56"51; 2. Liuzzi a 0"98; 3. Gallo a 2"40 (tutti su Mini Cooper).

Gr.N: 1. Erricchetti (Peugeot 106) in 4'01"58; 2. Lisi (Honda Civic) a 2"17; 3. Pazzi (Peugeot 106) a 14"52; 2. **Gr.A:** 1. Biccato (Mitsubishi Lancer Evo) in 3'54"14; 2. Tirabassi (Citroen Saxo) a 17"28; 3. Titi (Peugeot 106) a 23"36. **E1:** 1. Scappa (Mini Cooper) in 3'35"65; 2. D'Angelo (Renault New Clio) a 0"28; 3. Pelorosso (Renault Clio Proto) a 3"74. **GT:** 1. Pitocchi (Ferrari 488 Challenge) in 3'46"58; 2. Ragazzi (Ferrari 488 Challenge) a 3"35; 3. Parrino (Lamborghini Huracan S1) a 4"99. **E2S:** 1. Gramenzi (Mg Ar 4C Furore) in 4'09"77; 2. Gabrielli (Alfa Picchio 4C) a 19"35; 3. Agnello (Lotus Exige S2) a 31"21. **Cn:** 1. Iaquina (Osella Pa21) in 3'32"32; 2. Filippetti (Ligier J551) a 7"90; 3. Raiti (Osella Pa21 J) a 1'04"85.

Moto: 1. Fazzino in 3'19"70; 2. Lombardi a 4"92; 3. Bassi (Osella Pa21 JrB Suzuki) a 12"66. **E2S:** 1. Magliona in 2'55"99; 2. Nappi a 1"99; 3. Zardo a 3"74. **E2Ss:** 1. Marino in 3'11"43; 2. Fattorini a 10"24; 3. Carini (Wolf Gb08 Thunder Aprilia) a 20"93.



fotografie GIUSEPPE RAINIERI



la nostra strategia di scegliere un setup da asciutto. Venivamo da un momento complicato, questo pieno di punti ci rinfranca, è stata davvero una vittoria arzigliata con il coltello fra i denti». Alle sue spalle, anche lui con le slick, Piero Nappi ritrova il podio tricolore, il primo con la Pa30 Judd: «Siamo sulla strada giusta, ma sono soprattutto contento perché è importante dimostrarsi ancora competitivi. Oggi non era facile, a un certo punto giù è uscito un attimo di sole e ho capito quale sarebbe stata la scelta giusta». L'esperienza, appunto. Quella che anche Denny Zardo vanta. Forse memore dell'azzardo preso sul Bondone, stavolta il driver veneto ha però scelto le rain e malgrado un

podio da non buttare del rammarico è rimasto. Ancora di più ne è rimasto a Michele Fattorini, salito con le slick ma solo nono al traguardo, mentre in top-5 sono entrati con merito Angelo Marino, vincitore 2018 sulla Lola-Zytek, e una vecchia volpe come Giovanni Cassibba, felicissimo in parco chiuso così come Luigi Fazzino, al top tra gli under 25 e soprattutto tra i Motori Moto con l'Osella-Suzuki, e Deborah Broccolini, su Mini la migliore fra le sei donne al via. ●

VENIVAMO
DA UN MOMENTO
DELICATO: QUESTO
PIENO DI PUNTI
DAVERO CI
RINFRANCA

OMAR MAGLIONA



Futuro elettrico con le **Smart?**

DAL 2020 NELLE SALITE SI PENSA ALL'ISTITUZIONE DI UN MONOMARCA CON LE EQ FORTWO E-CUP. VEDIAMO I DETTAGLI

Dopo le esperienze a Morano e Ascoli e nel Tivm a Vallecamonica, la Smart Eq fortwo e-cup con il pilota bresciano Marco Maffessoli al volante ha proseguito a Rieti gli impegni "sperimentali" nelle cronoscalate. La "full electric" a trazione posteriore proveniente dal monomarca in pista promosso dalla Lpd ha passato l'esame del Terminillo in un weekend complicato dal meteo (in gara è comunque bastato montare le Pirelli intermedie) ma soprattutto in un sabato a tracciato lungo in cui c'erano 13,45 chilometri e oltre 8 minuti di ascesa. Proprio il minutaggio, più che il chilometraggio, è il metro di paragone sul quale si valuta la tenuta delle batterie, anche perché per il 2020 sta prendendo forma un progetto di monomarca pure in salita, dove appunto il dispendio di energia dipende molto più dalla pendenza del tracciato che dalla lunghezza. Intorno all'idea cresce l'interesse di aziende di energie rinnovabili e la specialità, in cui il contatto con il pubblico è "diretto" e spesso legato a contesti cittadini, è sempre più terreno fertile. C'è però ancora molto su cui lavorare. Al di là degli aspetti organizzativi di un monomarca, sulla stessa vettura si dovrà intervenire anche per quanto concerne sviluppo e assetto. In questo senso sulla Smart di Maffessoli sulla quale è al lavoro la Dp Autosport qualche esperimento è già stato intrapreso. A parte il discorso batterie per migliorare i circa 10 minuti attuali di autonomia "salitara", l'attuale obiettivo prestazionale sarebbe raggiungere i livelli delle Rs 1400/1600. Prossime tappe saranno probabilmente Popoli e sicuramente Gubbio per il prossimo round Civm del 23-25 agosto. ●



**PROTAGONISTI ALLA
COPPA CAROTTI**

Sopra, Maurizio Pitorri
vincitore in Gruppo Gt.
A destra, Antonio Scappa,
primo in Gruppo E1



STAGIONE 5 SI È CHIUSA
CON IL DOPPIO TITOLO
PER VERGNE TRA I PILOTI
E DS TECHEETAH TRA I
TEAM: GRANDE ANNATA

Alessandro Bucci

La stagione 5 di Formula E è andata in archivio salutando il team DS Techeetah quale vincitore in entrambi i campionati, con Jean-Eric Vergne autore del bis conquistando, con qualche preoccupazione in più del previsto, un titolo che era ampiamente alla sua portata dopo il memorabile successo colto a Berna (Svizzera), partendo dalla pole. Grazie all'ottimo lavoro svolto anche dal compagno di squadra André Lotterer nel corso della stagione (il tedesco è passato proprio in questi giorni dalla scuderia franco-cinese a Porsche per il campionato 2019/2020), DS Techeetah s'è presa la rivincita nei confronti dei rivali Audi, in seguito alla bruciante sconfitta rimediata a New York City nel 2018 quando, l'allora Techeetah, perse per due soli punti il costruttori al culmine di una stagione rimarchevole considerando le risorse a disposizione.

Le performance raggiunte gradualmente dalla DS E-Tense FE19 a partire dall'ePrix di Sanya sono state ragguardevoli, riuscendo a distinguersi quale team da battere all'interno di un campionato che ha visto otto piloti matematicamente in lotta sino all'ultimo atto della stagione e diversi costruttori in grado di poter dire la propria. Tre le vittorie colte da JEV nella stagione 2018-2019 (Sanya, Monaco e Berna), sette i podi e due le Superpole, firmate rispettivamente da Lotterer (Roma) e JEV (Berna). La Partnership con DS elemento chiave per il successo. Fondamentale per entrambi i titoli conquistati, sulla lunga distanza, la partnership instaurata dalla scuderia del ghepardo dagli occhi a mandorla con DS (lo scorso anno impegnata con Virgin), potendo disporre di più test nell'arco dell'anno e di risorse tecniche decisamente più ampie, considerando soprattutto la fabbrica e il validissimo simulatore basato a Versailles.

È lo stesso Mark Preston, team principal della DS Techettah, a confermarci la bontà di questi aspetti: «I test effettuati prima degli ePrix ci hanno per-

”

Quest'anno è stato diverso e grazie a DS sono cresciuti i clienti

Mark Preston



Bis ele

Jev si ripete

Vergne e Lotterer in azione nell'uomo round della serie a New York. Dove il francese ha conquistato il titolo nella categoria per la seconda volta di fila

ttrizzante



messo di ottenere il controllo su tutti gli aspetti e di essere gradualmente più veloci. Penso ai primi episodi della stagione: nonostante qualche piccolo problema, fummo subito competitivi e migliorammo alcune componenti nei mesi seguenti, con ingegneri e piloti sempre più addentro allo sviluppo della vettura. Quest'anno è stato molto differente rispetto alle stagioni 3 e 4, perché grazie a DS sono cresciuti i clienti. Il rapporto con la fabbrica è stato costante e durante i test abbiamo potuto beneficiare delle maggiori risorse, in termini di ingegneri, personale e mezzi. L'incremento dei test durante la stagione è stato un passo in avanti storico per la FE».

Le difficoltà in qualifica. Tallone d'Achille per la squadra franco-cinese il nuovo sistema di qualifica, ritrovandosi spesso penalizzata con entrambi i piloti nei primi due gruppi dovendo recuperare ogni volta il terreno guadagnato: «Il nuovo sistema di qualifica ha reso molto combattuta la stagione, ma è occorso tempo per comprendere come sfruttarlo al meglio» ha confessato Preston, scendendo maggiormente nei particolari: «Uscire nel gruppo 2 in più di un'occasione ha pagato, mentre nel gruppo 1 spesso ha comportato concentrarsi sul come ottenere quanti più punti possibili in gara perché ci vedevamo costretti a recuperare dal centro o dalla parte bassa della classifica. Per cui si è trattato di trovare un buon bilanciamento progressivamente durante la stagione, gestendo entrambi i piloti nel primo gruppo nella parte finale del campionato. Tuttavia, se pensiamo alla prestazione di JEV a Berna, è stato davvero impressionante considerando che ha segnato il primo tempo nel gruppo 1 e poi vinto la corsa, prendendo il largo nel campionato».

I momenti più difficili per la scuderia si sono verificati ad inizio stagione, ma il team è riuscito a trarre insegnamenti molto preziosi per accrescere il proprio sviluppo, come confermato da Preston: «Penso che a Città del Messico e Santiago siano state le corse dove abbiamo sofferto di più. In Cile abbiamo saggiato per la prima volta quanto fosse penalizzante uscire nel gruppo 1. Ad Hong Kong avevamo invece un pilota che usciva in Gruppo 1 mentre l'altro in Gruppo 2 e quest'ultimo ha ottenuto una prestazione decisamente migliore, ritrovandosi in testa alla corsa. Stesso discorso a Roma per Lotterer. La soluzione migliore è dunque quella di avere la macchina più veloce del lotto, qualificarsi davanti e ripetere questo schema ad ogni weekend evitando il centro gruppo. Ma non è affatto facile in Formula E».

JEV bisca il titolo in una lotta ad 8. Il Campione in carica, Jean-Eric Vergne, dal canto suo, non ha nascosto l'emozione per aver bissato il titolo battendo una concorrenza mai così agguerrita: «Chiaramente è stata una sensazione fantastica, non mi sono mai sentito così bene. Provo molta gratitudine nei confronti del team e per essere in questa posizione. Ci sono momenti in cui è davvero difficile credere a tutti i risultati che abbiamo ottenuto. Non è stato assolutamente facile e speriamo di poter fare altrettanto la prossima stagione».



Lotterer saluta

Quella a New York è stata l'ultima volta di Lotterer con Ds Techeetah: nella prossima stagione, infatti, il tedesco, nella foto a destra con Vergne, correrà con Porsche che debutterà nella serie. A sinistra, Mark Preston



Sarà divertente la sfida con Lotterer da avversario. Tra noi non c'è mai stato uno screzio

Jean Eric Vergne

Sul graduale miglioramento della DS Techeetah a partire dalla metà di stagione, JEV la vede così: «Sicuramente non è stato un solo elemento che mi ha permesso di ottenere gradualmente risultati migliori. Considerando la complessità della situazione, siamo riusciti a migliorare tutti i singoli aspetti partendo da una buona base ottenendo infine il meglio da essi, con il team che ha lavorato nella stessa direzione. Abbiamo svolto la medesima preparazione al simulatore prima di ogni gara e con i meccanici e gli ingegneri abbiamo lavorato molto bene dentro e fuori la pista. La Formula E è molto complicata perché le fasi del weekend si svolgono in una sola giornata e ciò che accade nelle prove libere condiziona le qualifiche, che constano fondamentalmente di un solo giro e poi devi conquistare quanti più punti possibili in gara. Ogni dettaglio deve essere ottimizzato per ottenere un pacchetto vincente».

Finale al cardiopalma a New York City. Nonostante il doppio trionfo, il finale di stagione in quel di Brooklyn ha causato qualche capello bianco a tutti i membri del team, come confermato da



Vergne: «Il weekend di New York è stato molto stressante, non lo nego - afferma JEV - La prima corsa mi ha destabilizzato abbastanza, mentre la seconda è stata ok tutto sommato. Sono uscito nel gruppo 1 in qualifica e mi sono trovato a centro gruppo in entrambe. In gara 1, al secondo giro, sono stato urtato da dietro e ho rimediato una foratura, con l'ala anteriore rotta. Mi sono dovuto fermare ai box e ho perso un giro accodandomi alla safety car. Sono dovuto ripartire dalla 17esima posizione recuperando sino alla nona, ma mi sono urtato con Massa e non ho potuto assicurare il titolo. Non mi ha lasciato spazio e ci siamo toccati, con il sottoscritto che ha urtato il muro. Frustrante, ma poi domenica ci siamo rifatti abbastanza. Avevamo 22 punti di vantaggio che ci davano una certa sicurezza e quindi adottando una buona strategia tutto ha funzionato al meglio». Vergne trascinato del gruppo. Nonostante qualche battuta d'arresto, JEV ha firmato degli autentici capolavori in stagione a partire dal debutto stagionale con le avveniristiche vetture Gen2: «Diryah è l'ePrix del quale ho il ricordo migliore,



È stata una sensazione fantastica: non mi sono mai sentito così bene

Jean Eric Vergne

perché è stato il debutto stagionale e ho realizzato diversi sorpassi ritardando la frenata partendo dal fondo. Considerando il passo che avevamo, potevamo anche vincere la corsa, ma tutto sommato fu un buon risultato. A Marrakech ho commesso un grave errore in partenza, ma gestendo bene l'energia sono riuscito a rimontare alla grande piazzandomi secondo finale. Monaco è stato un weekend fantastico ovviamente, mentre a Berlino siamo andati incontro ad un fine settimana simile a quello marocchino. Durante le prove libere del venerdì siamo stati vittima di problemi e non è stato facile ottimizzare il risultato in qualifica. Abbiamo sofferto problemi di bilanciamento e, partendo dalla top 10, abbiamo recuperato il possibile. A Berna tutto è andato a meraviglia sin dalla qualifica nonostante sia uscito nel gruppo 1». Lotterer saluta la compagnia in direzione Porsche. La scadente prestazione di Lotterer a Brooklyn ha lasciato presagire che qualcosa si fosse 'rotto' nel team e, la notizia del passaggio del



Spero che Ferrari raggiunga presto la F.E: una scelta così la adorerei

Jean Eric Vergne

tedesco alla Porsche nemmeno una settimana dopo la conclusione della stagione 5, non ha sorpreso più di tanto gli addetti ai lavori, ormai alle prese con un segreto di Pulcinella. Preston, in chiusura d'intervista, non ha mancato di spendere parole al miele per Lotterer: «André ha svolto un lavoro fantastico per noi. All'inizio, nella stagione 4, incontrò qualche difficoltà di adattamento, ma imparò in fretta e centrammo la prima doppietta a Santiago. Il suo

supporto a JEV fu molto importante per la conquista del titolo. Non ha vinto corse per noi, ma ha conquistato risultati molto importanti per la squadra. Nella stagione 5, invece, André è stato in lotta per il titolo sino alla fine ed è stato un campionato fantastico. Gli auguriamo tutto il meglio per la prossima stagione».

Vergne saluta così il suo grande amico André: «Sarà divertente competere contro Lotterer la prossima stagione. Da compagni di squadra non c'è mai stata una rivalità vera e propria e sono convinto che rimarremo amici anche se vestiamo casacche diverse. Tra noi c'è un rispetto che non cambierà». Infine, il francese ex Toro Rosso, ha invitato la Ferrari a raggiungere il campionato full electric, del quale è l'unico doppio campione in carica: «Spero che Ferrari raggiunga presto la Formula E, in modo da sviluppare le supercar elettriche, perché potrebbe essere la piazza migliore per farlo. Lo sviluppo che avverrà nella Formula E può essere interessante per diverse aziende e marche e, se il Cavallino Rampante raggiungesse il full-electric, lo adorerei».



**DINO SVETTA
TRA I GENTLEMAN**

Dino Rasero ha messo le mani sul Trofeo Aci Sport riservato alla categoria gentleman

Trofei di caccia

TEMPO DI VERDETTI NELLA SERIE CHE AL GIRO DI BOA VEDE SOTTO AI RIFLETTORI ANDREA COLA E DINO RASERO

La stagione è arrivata al giro di boa e allora è tempo di bilanci e primi verdetti. Nell'ultimo appuntamento prima della pausa estiva, andato in scena sul tracciato del Mugello, la Topjet F2000 Italian Trophy ha infatti premiato il vincitore del Trofeo ACI Sport, ovvero Andrea Cola. Grazie al trionfo ottenuto in Gara 2 sul tracciato toscano, il pilota capitolino è riuscito ad aggiudicarsi la Coppa così come le affermazioni in Classe 1 e Under23, piegando i rivali Antoine Bottirotti e Riccardo Perego, quest'ultimo chiamato a consolarsi col successo in Classe 2. Una prestazione che ha consentito al por-

tacolori Monolite Racing di andare in ferie godendosi allo stesso tempo la vetta della classifica assoluta, in vista della seconda parte di stagione che scatterà a settembre sul tracciato di Brno. Il round toscano ha visto poi un altro trionfatore, ovvero Dino Rasero. Il pilota lombardo ha infatti messo le mani sul Trofeo ACI Sport riservato alla categoria gentleman. Una stagione in crescendo per l'alfiere Puresport, che sulla pista di Scarperia ha ottenuto la prima vittoria nella serie a ruote scoperte: «Ovviamente sono felice di questo risultato, il quale mi regala fiducia e grande consapevolezza – ha dichiarato – purtroppo a

**IL MIO OBIETTIVO
ADESSO È ESSERE
COSTANTI
E RIMANERE
SUL PODIO NEI
PROSSIMI 2 ROUND**

DINO RASERO



inizio Campionato ho dovuto fare i conti con tante sfortune e imprevisti, ma alla fine il lavoro mio e della squadra è stato ripagato nel modo migliore. Oltre al successo di Gara-1 sono davvero entusiasta di questo Trofeo nazionale di automobilismo, considerato a tutti gli effetti ufficiale questo traguardo è infatti riconosciuto dal Presidente dell'ACI, così come dalla mia Regione».

Rasero ha avuto le capacità di precedere nella classifica Bernardo Pellegrini e Andrea Benalli: «Loro sono stati i veri avversari con cui dovermi misurare e questo mi rende ancora più orgoglioso – ha sottolineato il pilota della Puresport, vincitrice del premio scuderia - ovviamente poi ci sono anche i giovani, che hanno qualche anno in meno ed è comunque stimolante confrontarsi, nonostante magari la diversa mentalità nell'affrontare le corse». Non manca infine una battuta da parte del pilota in merito alla seconda parte di stagione e al 2020: «L'obiettivo sarà quello di essere costanti e rimanere sul podio negli ultimi due round – ha aggiunto – il 2020? Come ben sappiamo verranno liberalizzate alcune monoposto più performanti e di conseguenza credo sia un aspetto importante da sfruttare a nostro favore, in modo da ampliare la platea partecipanti. Sarebbe inoltre bello poter inglobare nel nostro calendario tracciati di Vallelunga e Misano».

Riccardo Guglielmetti

Dovesicorre

VELOCITÀ

3-4 agosto

F1
a Budapest
www.autosprint.it

F2
a Budapest
www.fiaformula2.com

F3
a Budapest
www.fiaformula3.com

SUPERGT
al Fuji
supergt.net

BLANCPAIN GT ASIA
a Yeongam
www.gt-world-challenge-asia.com

TCR EUROPE
a Oschersleben
europe.tcr-series.com

BRITISH F3 a Brands Hatch
www.britishf3.com

F4 INGLESE a Snetterton
fiaformula4.com

IMSA a Elkhart Lake
www.imsa.com

NASCAR a Watkins Glen
www.nascar.com

RALLY

2-4 agosto
MONDIALE RALLY
in Finlandia
www.nesterallyfinland.fi

COPPA RALLY 5
2° Rally Salsomaggiore Terme
www.mediarallypromotion.com

COPPA RALLY 4
16° Rally Città di Scorzè
www.rallydiscorze.it

VELOCITÀ

SUPERTRIFO LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 58
Spa (Bel), 27-28 luglio 2019

Gara-1: 1. Bartholomew-Middleton (Bonaldi Motorsport) 21 giri in 52'25"322, alla media di 168,2 km/h (1. Pro); 2. Kroes-Afanasiev (Bonaldi Motorsport) a 9'758; 3. Basz-Paziewski (Imperiale Racing) a 20'718; 4. Venditti-Di Folco (Target Racing) a 35'124; 5. P. Sladicka-S. Sladicka (Sladicka Motorsport) a 36'913; 6. Zaruba-Knoll (Micanek Motorsport) a 58'410; 7. Eskelinen-Rattenbury (Leipert Motorsport) a 1'08'276 (1. Am); 8. Lagrange-Lambert (Leipert Motorsport) a 1'10'131; 9. Zwinger (Gt3 Poland) a 1'10'867; 10. Gomar-Vannelet (Ags Events) a 1'13'385; 11. Abkhazava-Falchero (ArtLine Team Georgia) a 1'20'300 (1. Pro-Am); 12. Moczulski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 1'23'830; 13. B. Semoulin-F. Semoulin (Semspeed Racing) a 1'36'844 (1. Lamborghini Cup); 14. Padovani-Liquorish (ArtLine Team Georgia) a 1'42'812; 15. Collado (Ags Events) a 2'13'630; 16. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 17. Freymuth (Akf Motorsport) a 1 giro; 18. Fabri (Imperiale Racing) a 1 giro; 19. Demarchi-Littman (Gt3 Poland) a 1 giro; 20. Wagner-Dvoracek (Micanek Motorsport) a 1 giro; 21. Wossos (Target Racing) a 4 giri.

Giro più veloce: il 2° di Kroes in 2'22"826, alla media di 176,5 km/h.

Gara-2: 1. Kroes-Afanasiev (Bonaldi Motorsport) 21 giri in 51'40"198, alla media di 170,6 km/h (1. Pro); 2. Postiglione-Galbiati (Imperiale Racing) a 7'472; 3. Venditti-Di Folco (Target Racing) a 7'604; 4. Bartholomew-Middleton (Bonaldi Motorsport) a 8'646; 5. Basz-Paziewski (Imperiale Racing) a 10'680; 6. Lagrange-Lambert (Leipert Motorsport) a 13'239; 7. P. Sladicka-S. Sladicka (Sladicka Motorsport) a 15'343; 8. Abkhazava-Falchero

(ArtLine Team Georgia) a 48"736 (1. Pro-Am); 9. Zaruba-Knoll (Micanek Motorsport) a 48"907; 10. Gomar-Vannelet (Ags Events) 1'12"364 (1. Am); 11. Zwinger (Gt3 Poland) a 1'12"535; 12. Demarchi-Littman (Gt3 Poland) a 1'44"562; 13. Wossos (Target Racing) a 1'50"431; 14. Padovani-Liquorish (ArtLine Team Georgia) a 1'55"102; 15. Freymuth (Akf Motorsport) a 2'13"946; 16. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 2'17"169 (1. Lamborghini Cup); 17. Collado (Ags Events) a 2'17"625; 18. B. Semoulin-F. Semoulin (Semspeed Racing) a 1 giro; 19. Fabri (Imperiale Racing) a 1 giro; 20. Weeraborwornpong (MTech) a 1 giro; 21. Wagner-Dvoracek (Micanek Motorsport) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3° di Di Folco in 2'20"675, alla media di 179,2 km/h.

Il campionato dopo 8 gare

Pro: 1. Afanasiev-Kroes 98 punti; 2. Galbiati-Postiglione 85; 3. Bartholomew-Middleton 80; 4. Bartosz-Paziewski 79; 5. Lambert-Lagrange 43; 6. Knoll-Zaruba 39; 7. Venditti 33; 8. Di Folco 24; 9. Schwarz-Jefferies e P. Sladicka-S. Sladicka 10; 11. Cecotto 9.

Pro-Am: 1. Abkhazava 114 punti; 2. Schlegelmilch 83; 3. Moczulski 59; 4. Demarchi 45; 5. Venditti-Di Folco e Falchero 31; 7. Ling 25; 8. Littman 23; 9. K. Wagner-Micanek 20; 10. Necchi-Spinnelli 17; 11. Lewandowski 12.

Am: 1. Gomar 101 punti; 2. Eskelinen-Rattenbury 79; 3. Zwinger 70; 4. Padovani-Liquorish 53; 5. Giannoni 41; 6. Freymuth 32; 7. Bakker-Harkema, Wossos, Vannelet 25; 10. Cyril Leimer 14; 11. Littman-Moczulski 12; 12. Paolino-Mantovani 10; 13. Cedric Leimer 3.

Lamborghini Cup: 1. B. Semoulin-F. Semoulin 104 punti; 2. Collado 82; 3. Van der Horst 78; 4. Fabri 66; 5. Weeraborwornpong 48; 6. T. Wagner 38; 7. Dvoracek 33; 8. Richards 25.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



IVAN GALOFARO PRIMO CAMPIONE DELLA E-SELEZIONE

È Ivan Galofaro, il primo Campione Over 15, nella storia della E-Selezione. Il fortissimo pilota che fa parte della Cat. Sn2, si è aggiudicato il Titolo dopo un estenuante duello con il fratello Vito, e con Osvaldo Risiglione, il quale, dopo aver condotto gran parte del campionato, ha concluso in 3ª posizione assoluta. I tre si sono contesi la posizione, fino all'ultima gara in programma, che ha visto prevalere il più piccolo dei fratelli Galofaro, per soli 5 punti in classifica generale. Ai piedi del podio, benissimo hanno fatto Dario Picone e Alfio Spoto, autori entrambi di un ottimo finale di stagione.

VUOI SAPERNE DI PIÙ SULLA SELEZIONE? Contatta la segreteria scrivendo a: selezione@alice.it. La Snp, può essere seguita su [facebook/selezione nazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepiloti), o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telexfonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrarri, 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 COLLEZIONE di rivista Autosprint, tutti i numeri dall'anno 1970 a tutto il 2000, in ottime condizioni di conservazione. Annuncio per collezionisti appassionati di automobili sportive. Contattatemi tel. 333-8905010 oppure via mail a giovanni.brenzverca@gmail.com

REGALO ANNATE complete riviste Conti Editore: Autosprint. dal 1999 ad oggi, Auto dal 1985 al 2014.

Vincenzo Mini - Via Torquato Tasso 94 - 90144 Palermo, email: vincenzomini1952@gmail.com, tel. 330-844813.

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it.
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa





IL RACCONTO DI UN TESTIMONE DEL TRIONFO AL MUGELLO '69

Viva Arturo assai lunare!

Volevo scrivere una mail per ricordare la vittoria di Arturo Merzario col Cuneo Abarth, nel Gran Premio del Mugello del 1969, proprio il 20 di luglio, il giorno in cui Neil Armstrong mise piede sulla Luna. Poi stamattina, come faccio ormai dal 1968, apro il giornale e vedo lo splendido articolo di Mario Donnini in Cuore da Corsa, che ricorda quella fantastica giornata. Posso dire "Io c'ero", avevo 10 anni, era la seconda corsa a cui partecipavo da spettatore, il secondo Mugello, ed ero appostato in fondo alla discesa del Passo del Giogo, cento metri dopo la curva in cui l'anno prima era uscito di strada Giampiero Biscaldi con l'Alfa 33/2. C'erano le Porsche 908/2 con Koch e Toivonen Sr, le Alfa 33 con Nanni Galli, Ignazio Giunti, Spartaco Dini e Nicor (Guido Niccolai), la Lola T70 (la Lolona) di Vaccarella e De Adamich, Munari

con la barchetta F&M, una pletera di Alfa Gta con Riccardone e Baronio a guidarle. E poi c'erano le Abarth, il cuneo di Arturo Merzario e la quattro fari di Van Lennep e Ortner. La giornata era caldissima, spariscono quasi subito le Porsche, al primo giro non passa Baronio, l'Alfa 33 di Nanni-Giunti sbatte, Nicor non è all'altezza di Spartaco Dini e in testa passa Merzario, seguito da Van Lennep-Ortner e dalla Lolona di Vaccarella-De Adamich, con problemi a una barra stabilizzatrice. Questa sarà anche la classifica finale. Da notare che Arturo, per portare a termine la sua impresa, guidò da solo per tutti gli otto giri della corsa e su quelle strade, con quei salti e con quel caldo, fu una vera impresa che è bello ricordare insieme alla Luna!

**Maurizio Lazzeretti
Calenzano (Pisa)**

NEL GP DI GRAN BRETAGNA F1

Pagelle su cui dialogare

Caro Mario Donnini, sto leggendo gli award di Silverstone F1 sul numero 29 e anche questa volta non sono completamente d'accordo: pilota meno sfortunato Leclerc? Io avrei indicato Hamilton perché Leclerc avrà anche beneficiato del contatto Vettel/Verstappen ma si è comunque guadagnato il podio a suon di sorpassi fantastici e duelli, mentre Hamilton si è visto servire su un piatto d'argento la vittoria grazie alla sa-

fety entrata mentre lui stava per transitare all'ingresso della pit lane! Dopo di che ha dovuto solo portare al traguardo una macchina totalmente superiore alla concorrenza.

**Giuseppe Morfuni
Roma**

Caro Giuseppe, non hai mica torto. Avessi potuto indicare due diversi piloti fortunati a Silverstone 2019, avrei aggiunto senz'altro Hamilton. Perché ciò che dici è giusto. Più semplicemente, ho preferito non citarlo come il più baciato in assoluto dalla buona sorte proprio per non "sporcarli" un successo comunque notevole e nobilitato da un giro più veloce a gara finita e gomme in pappa. Tanto di cappello anche a Leclerc, certo, che però per l'occasione ha potuto approfittare dell'errore di Vettel e della botta presa da Verstappen, guadagnando in un sol colpo ben due posizioni, stavolta senza colpo ferire e non - di fatto, sul bravissimo Bottas - una come Hamilton. In ogni caso, siamo sulla stessa lunghezza d'onda.

DUE FANS APPLAUDONO

Ravaglia superstar

Pochi giorni fa io ed un amico siamo stati ospiti del Team Ceccato Motors. Esperienza unica. Abbiamo avuto la possibilità di vivere una giornata dal vivo con una struttura ufficiale. Volevamo ringraziare il team manager Roberto Ravaglia. Luigi Slongo, team principal, per la professionalità e la simpatia con cui ci hanno accolto. I piloti Stefano Comandini ed Erik Johansson e tutto il personale del team, i tecnici e i meccanici. E vanno citati pure i piloti Gt4, Guerra e Fascicolo. Grazie davvero e auguri a tutti!

**Simone Biagiotti
e Riccardo Guidi**



**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Fotografie: **ActualFoto,**
Sutton-Images, Bettiol,
Getty Images, Fuggiano
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
**abbonamenti@
diffusioneeditoriale.it**

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPORT** **IN MOTO**

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



SAFE-DRIVE

GUIDA

MOTORSPORT

ACCENDI I MOTORI!
INIZIA LA NUOVA STAGIONE

Ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.

PROGRAMMAZIONE TV

Top Calcio 24 - canale 152 - lunedì 00:30

Reteconomy - canale Sky 512 - sabato 13:25

Odeon-Nuvolari - canale 177 - domenica 21:00



PARTNERS

DOTZ
TUNING WHEELS

DIABOLINA
RACING

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

hankook
driving emotion

UNA PRODUZIONE

3EMME&2A
PRODUZIONI MULTIMEDIALI

Redazione: Via della Liberazione 71 - Peschiera Borromeo (MI)

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