

ROLEX

ROLEX

ROLEX

6/2023



ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



In ricorrenza del centenario della 24 Ore di Le Mans la Ferrari si fa trovare pronta al debutto con la 499P con pole e vittoria e dopo 50 anni tinge di rosso il cielo di Le Mans.

INDICE

- *Il GP di Spagna visto da noi*
- *Il romanzo del Fuji Lauda Hunt 1976*
 - *Vernasca Silver Flag 2023*
 - *Il GP del Canada visto da noi*
 - *La mia prima Notte Rossa*
- *Le strisce gialle sulla Ferrari 499P*
 - *Il mio compleanno al WEC*
 - *Il GP d'Austria visto da noi*
 - *Il diario di Andrea*
- *Campionato kart SFC Como 2023 gara 5*
- *Nella tana del nemico Red Bull Ring*
 - *WEC la 6 ore di Monza*
 - *Il nostro gioco cruciformula 1*
- *Soluzioni del cruciformula1 del mese scorso*

Caporedattore Marco Cammarata

Il GP di Spagna visto da noi

**Si è concluso il gran premio di Barcellona, ormai è quasi scontato dirlo che il vincitore di questo weekend sia stato Max Verstappen. Un weekend che fa vedere la luce in fondo al tunnel per Mercedes, al contrario sem-
lucè sia lontana. Il spagnolo con P5 dopo tito in pri-
con Char-
dai punti dopo la partenza dalla pit lane. A questo punto della stagione Ferrari farebbe bene a pensare al 2024 cercando un modo per risalire la cima, perché adesso la situazione è veramente disastrosa...**



IL romanzo del Fuji

Lauda, Hunt 1976



Grazie agli amici di San Martino di Boreggio abbiamo potuto assistere a dei racconti molto belli sulle vicende e aneddoti di Hunt e Niki Lauda soffermandosi anche sulla loro amicizia che c'era fuori la pista perché quando si sale in macchina e si abbassa la visiera del casco non esiste più nulla.



VERNASCA SILVER FLAG 2023

Non a caso negli anni passati era chiamato "concorso d'eleganza dinamico", perché si ammirano, non statici come in un museo, ma dinamici, veri e propri gioielli di una bellezza inaudita; quella che si svolge ogni anno agli inizi di giugno è una rievocazione della storica gara di velocità in salita che si corse per diciassette edizioni dal 1953 al 1972: gara minore del Campionato Provinciale, organizzata dall'Automobil Club Piacenza, si sviluppava lungo 9,775 km, su una strada caratterizzata da un inizio dolce in fondovalle per terminare su un vero tracciato in salita con 34 curve, di cui tanti tornanti, e con pendenze anche del 10%. La Vernasca Silver Flag che viviamo oggi è un concorso dinamico di conservazione e restauro per vetture da competizione costruite dai primi del secolo fino al 1972, ma in casi eccezionali vengono accettate anche vetture costruite dopo tale anno, se è solo di rilevante valore storico/sportivo. La strada, che dal meraviglioso borgo di Castell'Arquato conduce fino a Vernasca, viene chiusa al traffico e le auto sfilano a velocità limitata.

Punti eccezionali di osservazione si trovano in salita, lungo i tornanti, ma la mia miglior postazione, anche per questa ventisettesima edizione, è la partenza; da qui, infatti, godi lo stridere delle gomme che lasciano una favolosa striscia nera sull'asfalto quando il trico-

lore sventola e si ha il via! Dalla mia postazione godo anche della voce esperta di presentatori di talento, quest'anno la speaker ufficiale è stata Savina Confaloni, che alla partenza di ogni vettura ne commentano caratteristiche tecniche e curiosità; inoltre, la vicinanza di tale postazione al paddock permette anche di ammirare le vetture "a riposo" tra una salita e un'altra. Il sabato mattina di pioggia regala emozioni solo alle vetture dotate di pneumatici idonei, ma nel pomeriggio un meraviglioso sole rischiarà le colline del piacentino e, allora, salita anche per le vetture che hanno gomme slick. Ricorrendo quest'anno il settantacinquesimo della nascita di Porsche, il marchio ha portato alla partenza molteplici modelli iconici: 956, 904, 910, 911 2800 RSR e alcune 356 sia in versione coupé che Speedster.



Ma la mia attenzione è stata attirata soprattutto dalle innumerevoli Maserati presenti: tra le vetture del Tridente, in particolare, hanno spiccato la Maserati A6GCS-53 Berlinetta Pininfarina del '53, prodotta in solo 4 esemplari, la Maserati Tipo A6-1500 Gran Turismo del '49, sempre su disegno Pininfarina, caratterizzata dal telaio tubolare con elementi a sezione circolare, la Maserati Bridgeway Tipo 61 del 1961 prodotta in 17 esemplari, temibile avversaria per tutte le case automobilistiche presenti nelle competizioni dell'epoca, e la Maserati Tipo 320 del 2001, che fece da spunto per il ritorno del Tridente in pista, esemplare unico in grado di raggiungere con i suoi 370 CV i 300Km/h.



Immancabili, come ogni anno, numerose Lancia tra cui le Stratos, Alfa Romeo,



Fiat ed Abarth, con modelli iconici a dar prova della loro bellezza innata e senza

tempo!

Storico amico, grazie allo sponsor Eberhard, è tornato quest'anno alla Silver Flag Miki Biasion, alla guida di una fantastica e unica Ferrari 308 Rainbow della collezione ASI Bertone. Le meraviglie non mancano mai!



Non da ultimo mi piace sottolineare che durante la cena di gala del sabato sera si sono raccolti €7.000 che saranno devoluti all'Emilia Romagna per far fronte all'emergenza alluvionale; anche per questo complimenti! Ci rivediamo alla Vernasca Silver Flag 2024!

Giusy Costantino

(Foto by Luca Zebri)

Il GP del Canada visto da noi

Concluso il Gran Premio del Canada, con un'altra vittoria di Verstappen, ma questa volta più sudata. Infatti tutti i primi cinque hanno mantenuto il

passo gara Red Bull delle belle Ferrari disastrose che si è tenuta costantemente 70 giri,



ra della creando le sfide. dopo le se qualificativa e per tutti i trovando

finalmente la luce in fondo al tunnel. Certe voci nel paddock dicono che nel box rosso ci sia stato un click durante i test Pirelli a Barcellona, fatto sta che questo weekend si è vista per la prima volta la SF-23 a livello di tutti gli altri compresa Red Bull. Ora testa all'Austria...



Emma Panizzuti

La mia prima Notte Rossa!

Una Notte molto speciale è stata quella del weekend del 17-18 giugno. A parte che c'era anche il GP del Canada in svolgimento, la Mille Miglia e il Mimo...insomma c'erano un mucchio di cose interessanti! Tornando a noi, partenza alle ore 7.45 precise di sabato 17, come un orologio svizzero, era già tutto pronto in auto e via. Prima tappa, pranzo in Acetaia, dai Malagoli. Tutto eccellente: La ripartenza verso la meta è stata a "panze" piene e molto soddisfatte. La nostra "delegazione" aveva la sua base all'hotel Domus, in Piazza Libertà, quindi nel cuore della Notte Rossa. La piazza era già pronta con il palco per gli ospiti, per i dj della notte e si preparava ad accogliere la marea rossa che pian piano invadeva le vie di Maranello. Di "cose" da fare ce n'erano per ogni gusto e per ogni età...giostre, punti ristoro nelle vie e viuzze, negozi aperti, mercato, musica, kart a pedali per adulti e per i più piccini, esposizione di modellini...insomma una grande festa attorno al fulcro della notte...ossia la FERRARI! In Pia-



za Libertà erano ben sistemate alcune vetture da urlo, lì tutte da ammirare per chi ha un cuore che pulsa e batte per questa storica casa automobilistica! Mentre le altre vetture si posizionavano nelle vie adiacenti, da quelle più "antiche" a quelle più moderne, presenti in grande numero e con varie colorazioni (il ros-

so era dominante comunque)! La 488 pista, la 458, la Portofino, la Testarossa, 208 e 308 varie...l'elenco può continuare ancora e ancora... C'erano anche varie vetture da rally (Lancia Martini, Peugeot), altre Lancia e Clio. Veniamo alle mie fasi "clou" di questa prima esperienza. L'apertura dell'evento con 5 piloti della Driver Academy alle 21. I miei

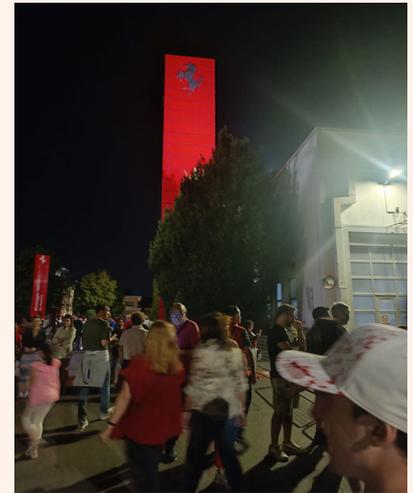


due pupilli: "Olli" Bearman (F2), Dino Beganovic (F3), poi James Wharton, Tuukka Taponen e la ragazza Aurelia Nobles. Dopo le interviste mi sono fiondata a fare le foto e



a complimentarmi con i "miei" due ragazzi! In notturna facciamo la camminata per la fabbrica (apertura straordinaria per l'occasione), qui ci si gira a destra e a manca...leggi e vedi tutte le varie parti della azienda che daranno vita a quegli splendidi bolidi che poi sfrecceranno sulle nostre strade. Le vie che attraversano la fabbrica portano nomi pesanti ovviamente, ol-

tre a Enzo Ferrari, Giovanni Agnelli, ci sono i piloti che hanno fatto brillare sul podio il Cavallino Rosso! La torre rossa con il nostro simbolo che si innalza nel cielo notturno



no è uno spettacolo superlativo. La galleria del vento che serve a migliorare e creare vetture sempre più performanti. Insomma, da perdersi dentro e guardare ogni singolo angolino! Lo spettacolo pirotecnico offerto in piazza non delude proprio! Bellissimi, da togliere il fiato, con le musiche abbinate alla perfezione e la voce narrante...da brividi puri! Poi...si balla e si canta! Le Ferrari sfilano tutte, alcuni proprietari ci fanno divertire un mondo sgasando... Prima Notte Rossa approvata alla grande...in camera continuo con balli e canti dalla finestra, (col casino che c'è non do fastidio a nessuno) quando un dj a una certa ora mette Vasco non delude mai!



La spiegazione di quelle strisce gialle sulla Ferrari 499P

Avete notato le strisce gialle sulla Ferrari 499P che ha vinto la 24 Ore di Le Mans gi-



roni fa? Sono un riferimento alla Ferrari 312PB che corse a Le Mans nel 1973. E' proprio Jacky Ickx, pilota Ferrari nel 1973, lui stesso racconta la storia di queste strisce. L'edizione del centenario della 24 Ore di Le Mans è entrata nei libri di storia. Tutti i



grandi produttori a un certo punto hanno trovato le loro auto in testa alla gara. La pioggia ha reso inutili tutti i piani strategici

in diversi punti della gara, rendendo chiaro che tutti potevano essere vincitori, purché rimanessero in gara. Vi ricordate che il numero 51 penzolava in aria sul gancio di una gru a un certo punto della notte, raramente un buon segno se la vittoria è il tuo obiettivo. Però vincendo Le Mans per la prima volta dopo trent'anni nella categoria prototipi, Ferrari e AF Corse hanno scritto la storia. In veste ufficiale, vale a dire. La Ferrari 333SP non è mai stata iscritta da un team autorizzato. La Ferrari 499P, per l'occasione, indossava strisce gialle che erano un riferimento diretto ap-



punto alla Ferrari 312PB #15 che Jacky Ickx e Brian Redman corsero a Le Mans nel 1973. Le altre due PB avevano strisce verdi e blu. Le Ferrari nel 1973 sono state veloci

e hanno sfidato Matra per il comando, ma la 312PB di Ickx avrebbe visto svanire tutte le possibilità di vittoria quando a 90 minuti dalla fine il motore si è rotto. Un'altra 312PB – con le strisce verdi – di Arturo Merzario e Carlos Pace finirebbe seconda, a quasi sei giri dalla vincente Matra di Pescarolo – Larrousse. Dopo la gara di quest'anno, Jacky Ickx ha spiegato sulla sua pagina Instagram l'origine delle strisce gialle. "Enzo Ferrari mi ha proposto di avere strisce gialle sulla macchina. Mescolato con il colore rosso e il sedile e il roll-bar neri, mi ha permesso di mostrare i colori belgi in pista. Il giallo, ovviamente, fa anche riferimento al famoso giallo, i colori delle corse nazionali del Belgio, come si vede sulle Ferrari Ecurie Francorchamps ed Ecurie Nationale Belge che furono iscritte negli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta attraverso l'importatore belga Jacques Swaters. È un bel po' di storia in alcune semplici strisce gialle.

IL MIO COMPLEANNO AL WEC



Andrea che festa vuoi fare al tuo compleanno?

Ma è ovvio... lo festeggiamo a Monza, c'è da vedere la Ferrari 499P che ha appena vinto a le Mans, mi porto lì gli amici. Ore 7:00 pronti in macchina con l'amico di scuola e aspettando l'altro amichetto da Varese destinazione: Monza! In autodromo Andrea ha fatto da cicerone agli altri due bambini che non avendo mai visto una gara dal vivo erano estasiati dal caos del rombo dei motori Andrea si sentiva a casa, è stato in coda un'ora per poter entrare in pit walk e incontrare tutti i piloti, il momento più entusiasmante per tutti e tre i bambini. Andrea è riuscito, nonostante la moltitudine di gente, ad arrivare davanti ad Alessio Rovera ed è stato felicissimo quando il pilota lo ha riconosciuto. Dopo aver visto un'ora di gara alla prima variante e aver mangiato, Andrea è voluto andare a cercare gli amici del Ferrari club per passare insieme il resto del pomeriggio, finendo di vedere la gara in tribuna centrale insieme ai suoi amici Federico e Lorenzo. Dandosi appuntamento all'autodromo nel mese di settembre per il gran premio di formula 1, alla fine stanco ma super felice è risalito in macchina dicendo che questo era stato il compleanno più bello finora.



Il GP d'Austria visto da noi

Si è appena concluso il gran premio d'Austria che ha visto per la seconda volta questa stagione un podio Ferrari con al secondo posto Charles Leclerc e al sesto Carlos Sainz. Un weekend con tanti aggiornamenti per Ferrari, upgrade che sarebbero dovuti arrivare in Ungheria ma grazie all'enorme sforzo dei ragazzi a Maranello sono riusciti a portarli già per questo appuntamento. Sarà sicuramente grazie a questi che il weekend della rossa è stato molto buono, risultando finalmente seconda forza. Si vola subito a Silverstone, pista che farà da prova del nove per questa "nuova Ferrari" che sembra per ora aver risolto i suoi problemi.



IL DIARIO DI ANDREA

EASYKART TROPHY ITALIA ROUND 5 ALA DI TRENTO

Contornata dai monti del trentino si è svolta ad ala di Trento il 5° round il giorno 30 giugno 1 luglio il primo in serale. Il giorno 30 si sono svolti i test nel pomeriggio per prendere conoscenza della pista molto tecnica, tra le più difficili del circuito easykart.

Andrea ha iniziato co-



me di consueto in maniera prudente nel primo round andando via via migliorando giro dopo giro nei round successivi. Nell'ultimo round, una leggera pioggerellina, ha messo a dura prova i pilotini che hanno dovuto affrontare il turno con le gomme da bagnato su pista umida. Dopo

le prime incertezze, con un paio di testa coda Andrea è riuscito a completare la prova con tempi anche interessanti.

Il sabato, nel primo pomeriggio si sono svolti tre test cronometrati in cui Andrea è riuscito ancora ad abbassare i suoi tempi. Si è arrivati quindi al tramonto e alle due "gare".

Nella prima partenza lanciata Andrea partiva secondo e dopo



una buona partenza, riusciva per più di metà gara a tenere dietro di sé quasi tutti gli altri pilotini, nel finale la stanchezza e il caldo hanno portato un cedimento fisico del piccolo che è arrivato stravolto all'arrivo.

Nella seconda, Andrea partiva in ultima posizione riuscendo a ri-

manere incollato a tutto il gruppetto fino agli ultimi tre giri quando è riuscito anche ad effettuare un



doppio sorpasso nel finale. Grande gioia all'arrivo e complimenti da parte di tutta la squadra.

alla prossima south garda karting di Lonato.

stay racing- stay tuned- think easy!

Campionato Kart SFC Como 2023

Gara 5

Il mese scorso, nei giorni 20 e 21 abbiamo disputato la gara 5 dei campionati kart Easy e Pro.

Nella gara Easy ben 13 piloti hanno partecipato, format con doppia gara che causa "l'affollamento" in pista generando qualche problema ad alcuni piloti e anche stravolgi-



menti durante la Superpole da 3 giri per la gara 2. A vincere è stato Maurizio Biacchi bravo a ottimizzare i risultati delle 2 gare e arrivare davanti a Mattia Stizioli al 2° posto. A completare il podio della

gara un ottimo Sebastiano Zuccarello che alla sua 2° gara con noi, riesce anche a vincere gara 2.

Nella classifica provvisoria, si restringe ancor di più la differenza tra i primi 3 piloti, con Claudio Remigi e Maurizio Biacchi a 226 punti e Mattia Stizioli a soli 3 punti (223). Si preannuncia un finale di campionato da cardiopalma.

Nella gara Pro, format con doppia gara ma con 2 Superpole di qualifica da



soli 3 giri che creano sorprese e differenze di prestazioni tra la gara in original e quella in re-

verse. Il pilota che ottimizza al meglio le 2 gare è Jonny Nocito autore anche dei miglior best lap delle 2 gare, riuscendo a spuntarla su Giosuè Galli e al



capoclassifica Andrea Formenti. Nella classifica provvisoria, i primi 4 sono divisi da soli 30 punti. Tutto molto aperto anche in questa categoria.

Prossimi appuntamenti:
19.09 Categoria Easy e 20.09 Categoria Pro.

Angelo Bianchi

Nella tana del nemico: Red Bull Ring...

Prima esperienza in Austria al Red Bull Ring, come sempre la mia organizzazione parte da lontano (le pazzie di dicembre!). Tappa nr. 1 Villaco (Villach), mi sono voluta "spezzare" il viaggio d'andata. Cittadina molto carina sul fiume Drava di origine romanica. Sveglia alle 6 e si parte per i 142 km rimanenti! Beh, mi aspettavo peggio, invece, in strada solo io e...le mucche sui pascoli! Arrivo al Red Bull Ring senza complicazioni, check-in velocissimo, ci posizioniamo subito nella nostra piazzola,



immersa in mezzo agli Orange! A destra, a sinistra, davanti e dietro solo una marea arancione...che ci prende in giro, senza nascondersi! Ma io non batto ciglio, pianto tutte le mie bandiere, mostro quella di Charles e i cartelloni SFC Como...perché non esiste solo un pilota in questo sport.

Giorno 1 – venerdì 30.06 prove libere e qualifiche di domenica. Il tempo "frega" tutti, l'acqua annunciata non arriva, c'è il sole (certo ci sono io), quindi tutta la giornata è sull'asciutto! Le prove libere scorrono tran-

quille senza colpi di scena, si provano le gomme, si cerca l'assetto giusto e ci dicono che davanti c'è sempre l'ex 33, seguito da Sainz e da Charles...ottimo per noi, i pezzi portati e gli upgrade fanno bene, si muove qualcosa! Le qualifiche scattano alle 17 del pomeriggio e sono quelle per la domenica, per fortuna, la pista è calda ed asciutta. Le vetture transitano senza particolari problemi, fino al testacoda di Bottas, la Q1 poi riparte e non vede piloti di rilevanza esclusi. Nella Q2, invece, abbiamo un bel po' di movimento, con tempi cancellati ai big e...tra gli esclusi Russell, e Perez, Mr. Tracklimits! I migliori 10 rimasti partono e si danno battaglia nella Q3...la pole va' all'olandese, ma lo tallona il nostro nr. 16, bellissimo giro il suo, gli è mancato un nulla per la pole, poi



Sainz è lì al terzo posto! Non ho ancora capito per quale legge cosmica, come fisso il mio bellissimo cartellone per Charles, tutti, ma dico proprio tutti, quando arrivano sulle tribune si mettono lì, guarda-

no di chi è, poi non se ne vanno, lo toccano e stanno lì! Che rabbia...qui erano tutti "Verstappiani" quindi non c'era motivo!

Giorno 2 – sabato 01.07 tutto Sprint Race Purtroppo, piove, e aggiungo che faceva pure freschetto, mi sono dovuta arrendere, la perturbazione è stata più forte del mio tifo sfrenato! Ma, comunque, chi mi ferma: impermeabile da Grande Puffa (rosso) e car-



telloni ben in evidenza! Le qualifiche sono una sofferenza per me, il mio prediletto, fa fatica in queste condizioni, Sainz ha meno problemi, la pista bagnata gli si addice di più e concluderà quinto in griglia proprio davanti a Leclerc, sesto (che verrà poi penalizzato). Ovviamente la pole va a Max. Bella partenza movimentata tra le due Red Bull, ci sono anche alcuni sorpassi buoni, la gara è più corta. Conferma che Sainz (3') ha le doti per guidare in queste condizioni (anche se a Monaco ricordo che si è girato!), Charles, deve migliorarsi, è solo dodicesimo, ma un difetto dovrà pur averlo questo ragazzo e pilota meraviglioso!

Giorno 3 – domenica
02.07 GARA premetto ed



antipo, visto che ero presente, che quasi tutti sono usciti dalla curva 10 (ero lì e non mi sono persa nemmeno una traiettoria), l'unico che ha fatto TUTTO (e dico proprio TUTTO) il weekend a non uscire è stato solo lui, CHARLES! Rispetto agli altri, usciva dalla curva in maniera differente e tratteneva l'auto perfettamente dentro i limiti (l'olandese è stato ovviamente graziato!). Oltre alle gare minori (bravissimo il nostro Olly Bearman, F2-quinto, con una gara tutta in rimonta!), si arriva al pre-show; molto bello lo spettacolo in volo con l'elicottero e gli altri velivoli Red Bull, un po' meno quello degli uomini con il jetpack, uno si è "sfracellato" alla curva 9, sempre davanti a noi! La parata dei piloti ci scorre davanti, su delle camionette stile anteguerra, da segnalare Russell, il più simpatico, guidava lui ed è venuto a "salutarci". Finito il divertimento, si torna alle cose serie, dunque, tutti ai box, si accendono i motori e si abbassa la visiera! Il tracciato è corto quindi i giri sono molti

da percorrere, serve di aver azzeccato l'assetto e di essere perfetti sia in pista che ai box. Ho l'ansia da partenza a palla, invece, si spengono le luci e fila tutto liscio, sono bravi i piloti che quasi quasi mi commuovo! Posizioni immutate, davanti l'olandese, dietro il nostro Charles, seguito da Sainz e dal gruppo. Il nostro nr. 16 cerca e vorrebbe stare più avanti, ma la superiorità della Red Bull è ancora evidente. Ci sono dei bei sorpassi e delle lotte alle spalle (faccio i miei complimenti a Sainz). Charles riuscirà anche a fare dei giri da leader, ma durerà poco! Veder transitare però due Ferrari in



prima ed in seconda posizione è stato bellissimo. Ormai sembra anche una consuetudine per Ferrari fare il pit-stop doppio, si vede che ci piace così a Vasseur!



L'ex 33 comunque è imprevedibile

(momentaneamente)... La pista ci dice che il nr. 1 purtroppo è ancora lui, il sig. Max, ma i miei occhi brillano di gioia perché, in mezzo alle Red Bull, splende sul secondo gradino un super fantastico pilota, che è stato perfetto e si è meritato quel secondo posto! E credo che vorremmo tutti che salisse sempre su quel podio... Le penalizzazioni post-gara mutano la classifica, l'unica accortezza, che dovrebbe avere la FIA, sarebbe quella di fare questo "lavoro" in tempi più brevi! Sainz, dopo una bella gara e degli ottimi sorpassi, dovrà retrocedere dal quarto al sesto posto. I track-limits, purtroppo, li ha superati più volte, la sua guida non è stata perfetta, nulla da ricriminare.

Laura Guffanti

WEC la 6 ore di Monza

Una 6h di fuoco per tutto il weekend a Monza dal venerdì con la caccia all'equipaggio #51 vincitore della 24h del centena-



rio di Le Mans, la domenica sulla griglia si percepisce un'aria di fuoco sia a livello sportivo sia di temperatura. Dopo l'emozionante passaggio degli elicotteri e nel cantare l'inno parte la gara. La Toyota #8 di Conway mantiene la leadership nonostante l'attacco della Ferrari di Molina, che resta dunque in seconda piazza, ma il primo



colpo di scena si verifica con l'altra 499P di Antonio Giovinazzi: il pugliese, nel tentativo di prendere la terza posizione su Sébastien Buemi alla Prima Variante, finisce in testacoda dopo un contatto con la vettura del campione del mondo francese, retrocedendo in ventesima posizione in classifica generale. L'episodio sorride alla Peugeot di Jensen, che sale virtualmente sul podio, ma soprattutto attira l'attenzione della Direzione Gara, che infligge una penalità di tempo di 10 secondi all'ex pilota di Formula 1 transalpino. Come se non bastasse, dopo un quarto d'ora dal via (con Jensen che nel frattempo passa al 2° posto) entra in scena la Safety Car per il brutto incidente occorso al giapponese Hoshino all'ingresso della Variante Ascari, che finisce contro le barriere sempre dopo un contatto con Buemi. In 20 minuti trascorsi alle spalle della vettura di sicurezza,

che vedono peraltro le prime soste ai box, Buemi viene nel frattempo ritenuto colpevole per la manovra compiuta, subendo un'altra penalità, questa volta con un più pesante Stop&Go di un minuto. In questo modo, dopo il pit stop, il campione in carica scivola al fanalino di coda della classifica, compromettendo di fatto la chance di vittoria.



Nell'ultima ora la sosta ai box conclusiva che non tradisce il giapponese della Toyota, il quale taglia così per primo il traguardo davanti a Fuoco e Di Resta, regalando al team Toyota Gazoo Racing #7 la terza vittoria stagionale dopo quella ottenuta a Sebring e Spa-Francorchamps sempre con i propri compagni di squadra Mike Conway e José María López. Niente da fare dunque per Fuoco, Molina e Nielsen, che non riescono a regalare la gioia del successo di fronte al pubblico di casa, ottenendo comunque il 2° posto e



il terzo podio in questo mondiale. Grande gioia, infine, per la Peugeot, che grazie alle prestazioni di Jensen, di Resta e Vergne conquista il primo podio nel WEC con la sua 9X8. Da sottolineare il recupero del trio campione in carica Buemi-

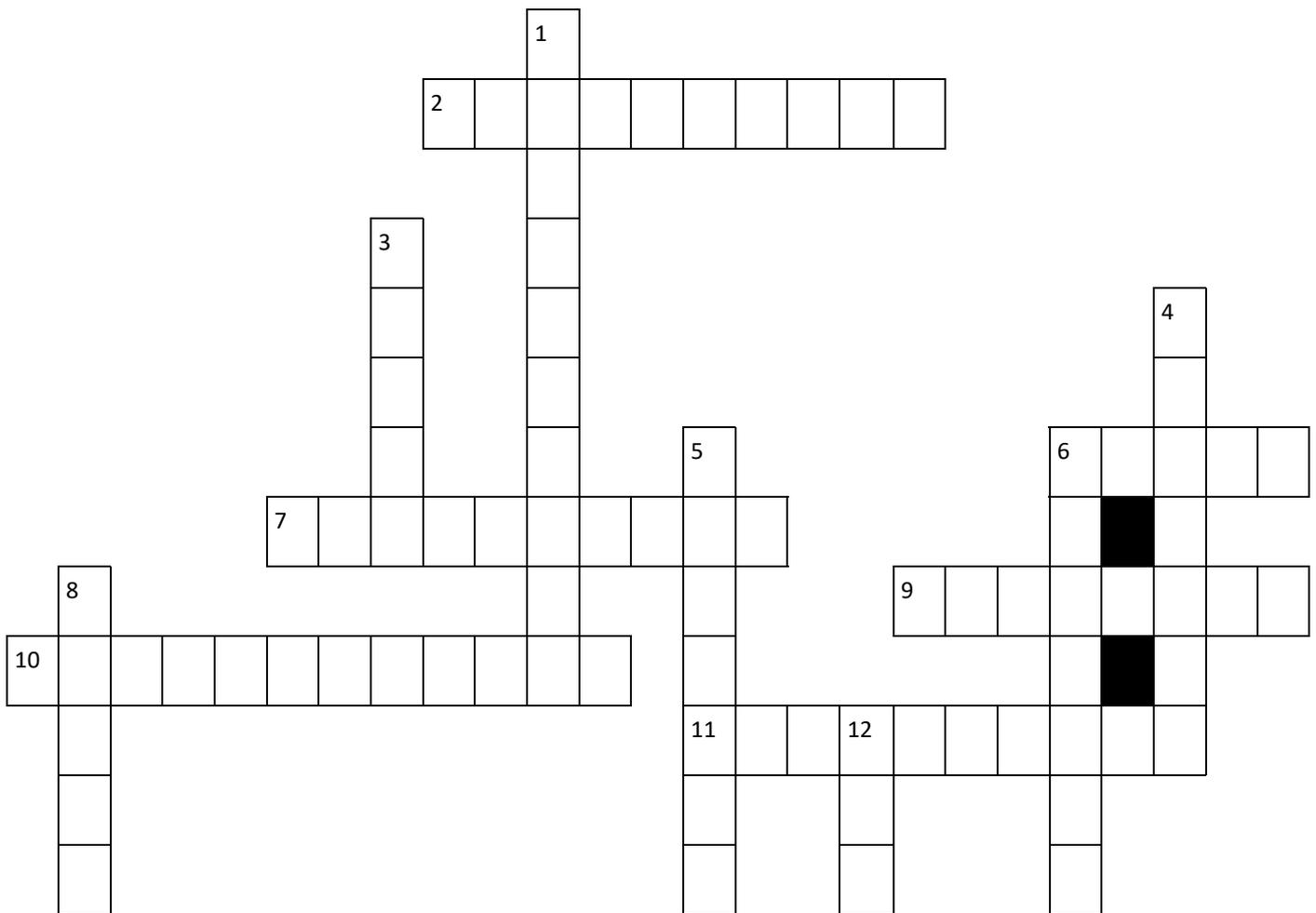
Hartley-Hirakawa, che dopo la pesante penalità subita nelle prime fasi di gara ha comunque chiuso la 6 Ore di Monza al 4° posto, con Hartley protagonista di due bei sorpassi su Giovinazzi e Makowiecki a meno di 15 minuti dalla bandiera a scacchi, non completando però l'impresa del quinto podio consecutivo per la #8. Chiude in top-5 la Porsche-Penske, mentre nella LMP2 trionfa la Jota #28 di Fittipaldi, Nielsen e Rasmussen. Da rimarcare l'esito nella LM GTE AM, con la Porsche che festeggia da un lato per la tripletta e dall'altro, soprattutto, per l'affermazione di Ried, Pedersen e Andlauer al volante della Dempsey-Proton #77. Nella stessa serie, inoltre, si laurea matematicamente campionessa e la Corvette Racing grazie al 4° posto di Catsburg, Varrone e Keating. Terminata la tappa brianzola, il WEC si concede



ora una lunga pausa estiva che proseguirà fino all'8 settembre. Da quella giornata inizieranno infatti le prime sessioni di prove libere per la 6 Ore del Fuji, con la gara giapponese, in programma domenica 10 settembre, che segnerà il penultimo appuntamento della stagione. Un weekend tutto da vivere, vista la vicinanza con il finale di campionato che potrebbe determinare sviluppi importanti o decisivi per il titolo mondiale piloti e costruttori.

Franco Giuliani

CRUCIFORMULA 1



R U L] R Q W D O L

Y H U W I F D O L

- | | |
|--|--|
| <p>2. Ayrton era di origini</p> <p>6. Ayrton era soprannominato</p> <p>7. Nel 1991 su quale tracciato a fine gara Senna svenne per lo stress</p> <p>9. Nel 1994 Senna lasciò la McLaren per approdare in</p> <p>10. Dal 1989 al 2006 detiene il record di</p> <p>11. Senna detiene tuttora il record di vittorie nel circuito di</p> | <p>1. La curva che fu fatale per Ayrton a Imola</p> <p>3. Il più grande rivale di Ayrton</p> <p>4. Nel corso della carriera si seppe distinguere per la guida sul</p> <p>5. Ayrton esordì in F1 al volante della</p> <p>6. I mondiali vinti da Senna furono con la</p> <p>8. Nel 1985 Senna passò alla</p> <p>12. Quanti mondiali di F1 ha vinto Senna</p> |
|--|--|

soluzioni cruciformula1 del mese scorso

ORIZZONTALI

#

3. Chi prese il posto di Domenicali in Ferrari

R. MATTIACCI

9. Il decennio 2010/2019 per la Ferrari sarà il primo nella storia senza

R. MONDIALE

10. Nel 2018 in casa Ferrari ci fu un grande lutto per la scomparsa di

R. MARCHIONNE

11. Dal 2018 Liberty Media ha deciso di abolire le

R. OMBRELLINE

12. Il pilota più giovane a laurearsi campione del mondo per due anni consecutivi

R. VETTEL

13. Sistema di protezione per la testa dei piloti

R. HALO

VERTICALI

1. Dal 2010 al 2013 chi fu il compagno di squadra di Alonso

R. MASSA

2. Che cosa ha abolito la FIA dal 2010

R. RIFORNIMENTO

4. Nel 2014 la F1 ha introdotto i motori

R. IBRIDI

5. La Force India aveva deciso di modificare il nome in

R. FORCE ONE

6. Nel 2014 chi era a capo della gestione sportiva della Ferrari

R. DOMENICALI

7. In quale GP durante il pit stop Raikkonen investì un meccanico

R. BAHREIN

8. Quale team entrò in F1 nel 2016

R. HAAS



SFC COMO augura a tutti i soci e alle loro famiglie di passare queste vacanze in pieno relax e serenità per poi affrontare un rientro pieno di energia.

BUONBE VACANZE A TUTTI

Email per informazioni

infosfc@scuderiaferrariclubcomo.it

Sito: www.scuderiaferrariclubcomo.it