

AUTO SPRI NT

EXTRA

Pubblinter SpA s.p.a. - P.I. 03207010967 - L. 4/2004 art. 1 c. 103 Bologna

N.3 / Novembre 2017
Allegato ad Autosprint n. 48 del 28/11/2017
Non vendibile separatamente

Abu Dhabi è **crocevia** per le carriere in F.1 di **Massa** che saluta, mentre il mondo tifa per il rientro di **Robert Kubica** con la **Williams** lasciata libera da **Felipe**



SLIDING DOORS

SUTTON-IMAGES.COM

Sarà un mondiale elettrizzante.

Arriva su Mediaset il campionato mondiale di **Formula E**, la coinvolgente competizione che vede protagoniste le monoposto elettriche di note case automobilistiche. Le corse, ospitate su tortuosi circuiti urbani, garantiscono uno spettacolo avvincente dal primo all'ultimo giro. Tra le città coinvolte, Hong Kong, New York, Parigi e l'attesissimo primo E-Prix di Roma.



FORMULA-E

CALENDARIO 2018

2/3 dicembre - Hong Kong
13 gennaio - Marrakesh
3 febbraio - Santiago del Cile
3 marzo - Città del Messico
17 marzo - San Paolo
14 aprile - Roma
28 aprile - Parigi
19 maggio - Berlino
10 giugno - Zurigo
14/15 luglio - New York
28/29 luglio - Montreal

 MEDIASET

da sabato
2 dicembre



ITALIA

MEDIASET



Tre riviste e tante storie da raccontare

Tre riviste in un'unica uscita per questo numero di Autosprint confezionato nella notte in cui il Circus chiude le tende e la Formula Uno, dopo ben 23 anni, sfoggia un nuovo logo (al centro), più social e al passo con i tempi. Tre riviste in un'unica uscita, tante storie da raccontare. In questa circostanza ci soffermiamo su temi che esulano dalla terza vittoria stagionale e in carriera di Valtteri Bottas proiettandoci già verso il futuro. Un futuro che almeno in Formula Uno potrebbe riservarci il ritorno di Robert Kubica, che proprio in questi giorni gira ad Abu Dhabi macinando chilometri e speranze con quella Williams che gli sta regalando un'altra chance. Autosprint fa il tifo perché questa storia

abbia un lieto fine, un lieto fine da bella favola dopo l'inferno vissuto dal polacco quel giorno maledetto su una strada infida dell'entroterra ligure durante il Rally di Andora. Non ha mai mollato il polacco, neanche nei momenti più difficili quando niente faceva pensare che ci fossero giorni come quelli che sta vivendo ad Abu Dhabi e che in precedenza aveva assaporato anche a Budapest e prima ancora con quella Renault che era stato

costretto a mollare in quel drammatico inverno del 2011. Così, mentre sul campionato del mondo 2017 cala il sipario, la storia di Robert Kubica che si gioca davvero il posto per tornare nel Circus si pone in maniera centrale dentro a un'annata di corse densa di emozioni. A proposito del 2018. C'è un'altra pagina che ci piacerebbe venisse scritta con i tanti rimandi alla Alfa Romeo ora che si parla con sempre maggiore insistenza di un possibile connubio tra la Sauber e i motori Ferrari appositamente rinominati col marchio del Biscione. Un accordo che ne sottace altri e che



riporterebbe in Formula Uno una grande storia, un simbolo da urlo che manca dal Circus ormai dal 1985. Certo, un accostamento che fa

accapponare la pelle ai puristi delle guerre sportive che furono, ma figlio di questa epoca. Anche in questo caso facciamo il tifo perché l'operazione si concretizzi nel 2018, magari aprendo la strada anche al ritorno di un pilota italiano in servizio permanente effettivo nel Mondiale di Formula Uno. Un sogno che sta rincorrendo Antonio Giovinazzi, un altro che il prossimo anno ci piacerebbe vedere a tempo pieno nel Circus. ●

FORMULA UNO

- 8 GP ABU DHABI IL COMMENTO
- 12 GP ABU DHABI VOCI FERRARISTE
- 16 GP ABU DHABI KUBICA IL GRANDE GIORNO
- 17 GP ABU DHABI MASSA SALUTA BENE
- 18 GP ABU DHABI GLI OSCAR DI AS
- 20 GP ABU DHABI SESTO SENSO
- 23 GP ABU DHABI LA TECNICA
- 24 GP ABU DHABI SAUBER ALL'ITALIANA
- 26 GP ABU DHABI VISTO CON MONTERMINI
- 28 GP ABU DHABI IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 38 F2 LECLERC ADDIO ALLA GRANDE
- 40 GP3 BOCCOLACCI FA LE BOCCACCE
- 52 AGOSTINI L'AMICO AMERICANO
- 54 PIER GUIDI IL SOGNO È REALTÀ

STORIE

- 60 MOTOR SHOW RIACCENDE I MOTORI

RALLY

- 42 PSA IL FUTURO
- 46 MONZA VALE UNA STAGIONE
- 49 TER TUSCAN A BERTELLI
- 50 SPECIALE SCUOLA FEDERALE

RUBRICHE

- 4 GAS A TAVOLETTA
- 6 LE TELEVISIONI
- 14 FILO DI GAS
- 22 IN BOCCA AL LEO
- 25 BASTIAN CONTRARIO
- 32 CUORE DA CORSA
- 64 LE CLASSIFICHE
- 66 LA POSTA DI AS

domenicaseria





Valtteri e sorrisi

CON LA VITTORIA, DAVANTI ALLA FAMIGLIA ED A ROSBERG E HAKKINEN, IL TACITURNO BOTTAS SI È FINALMENTE SCONGELATO. E ADESSO SOGNA UN 2018 ALLA GRANDE

ABU DHABI - Che bella persona! Se ne va Felipe Massa, che per tutti resterà un esempio di correttezza, serietà e bravura, e si affaccia finalmente sulla scena, con basi più solide, un pilota che gli somiglia molto in quanto ad applicazione e generosità: Valtteri Bottas. Qualcuno storcerà il naso dinanzi a questo paragone azzardato. Ma è proprio così. Bottas è un pilota veloce ma soprattutto è un ottimo ragazzo molto stimato nell'ambiente. Nessuno che ne parli male (ed è raro), la gentilezza come segno distintivo senza alcun cenno di arroganza o maleducazione nei confronti di chicchessia. Qualche volta si è fatto notare per manovre un pochino azzardate, però nulla che sconfinasse nella cattiveria gratuita o nella scorrettezza, fermo restando che lui e Raikkonen non si prendono e ogni loro duello è al calor bianco. E poi - anche - qualche alto e basso, proprio come Massa.

Naturalmente Bottas è finlandese, quindi abituato ai silenzi, alle parole misurate, agli sguardi persi nel vuoto, ai sorrisi col contagocce. Ma guai a confondere la riservatezza con la scontroosità. Massa invece è brasiliano e parla l'italiano perché ha origini pugliesi. Per cui è estroverso, ride volentieri, parla con competenza di calcio, fa le battute, guarda le nostre reti televisive dalla casa di Montecarlo. Altro carattere. Però se prendiamo il comportamento in pista le somiglianze sono tante. E ad Abu Dhabi è come se ci fosse stato un ideale passaggio di testimone fra i due. Entrambi molto legati alla professione quanto leali con i compagni di squadra e i rivali. A Bottas serviva molto un'affermazione che gli ripulisse un pochino l'immagine appannata degli ultimi tempi. In Brasile, per fare un esempio, la pole non gli era servita a niente, perché in partenza si era impappinato, lasciando strada a Vettel senza un accenno di reazione. Ad Abu Dhabi, invece, con la prima curva a soli 340 metri di via, non ha sbagliato nulla ed è andato subito al comando, restandoci sino alla fine:

«È la vittoria più importante che potessi ottenere, mi serviva proprio dopo una seconda parte di stagione così. Sono contento di come ho gestito la cor-

QUESTO È
IL SUCCESSO PIÙ
IMPORTANTE CHE
POTESSI OTTENERE.
MI SERVIVA
UN FINALE COSÌ

VALTTERI BOTTAS



GETTY IMAGES

sa. Quando Hamilton si è avvicinato non ho fatto altro che restare calmo e ho tirato dritto per la mia strada, con il mio solito ritmo. Solo un momento difficile quando ho bloccato le ruote in una curva. Un attimo. Non c'è stato panico. Ho ripreso il mio ritmo e ho vinto forzando l'andatura negli ultimi cinque giri. Mi è venuto tutto facile, la macchina andava benissimo, a differenza di altre occasioni in cui non sono riuscito a guidarla come volevo. Sì, sono

COLOMBO





felice, specialmente se penso al fatto che un anno fa ad Abu Dhabi avevo guidato la Williams e stavo programmando il mio 2017 nella stessa squadra. Invece ora sono un pilota della Mercedes e lotto quasi sempre per la vittoria. Sì, il Mondiale l'ha vinto Hamilton ma per me questo era una specie di anno di apprendistato. Ho imparato tantissimo da Lewis. Non che sappia come potrei vincere un campionato, però questo successo mi dà un sacco di fiducia,

VALTERI E KIMI NEMICI AMICI

Bottas in trionfo, in alto, ed a colloquio con il connazionale Raikkonen, sotto. Valtteri ha resistito benissimo al recupero di Hamilton

mi carica. L'anno prossimo? Farò i bilanci gara dopo gara, prendendo quello che verrà».

Parole semplici, sentimenti nascosti dietro il sorriso appena accennato, con un commento divertente: «La Finlandia sta per compiere 100 anni, diciamo che questa vittoria è il regalo che faccio al mio Paese per l'anniversario. Sono orgoglioso di essere finlandese».

Valtteri è nato in una località a due passi da Lahiti, duecento chilometri a nord di Helsinki. Nevica molto da quelle parti e il papà di Bottas ha una piccola impresa di mezzi per spalare la neve. Nulla di che. Tanto che quando Valtteri cominciò a correre seriamente, il padre dovette cercare degli sponsor e finì per imbattersi in Annti Arnio Wihuri, ricco possidente terriero con la passione per i rally e finanziatore, tra l'altro, di Pauli Toivonen e Leo Kinnunen. Wihuri prese in simpatia quel ragazzino taciturno e non l'ha più mollato, accompagnandone la carriera sino ai nostri giorni e diventando nel frattempo un ottimo amico di Toto Wolff. Domenica, papà Rauno era sotto il podio a gioire per il figlio. C'era anche la moglie di Valtteri, Emilia Pikkarainen, ex-nuotatrice con tre Olimpiadi alle spalle: non aveva ancora visto vincere il marito in F1. Un bel quadro. I Bottas però non vivono in Finlandia ma a Montecarlo, come Massa: hanno un appartamento che guarda la curva di St.Devote, vicino alla nuova stazione, affacciato sul circuito del gran premio. E naturalmente il sogno di Bottas è appunto quello di imporsi un giorno nel Principato. I suoi idoli?

«Ho sempre guardato con ammirazione quello che faceva Mika Hakkinen, sono contento che fosse ad Abu Dhabi». Ma di sicuro la soddisfazione più grande di domenica, oltre ai complimenti (che parevano sinceri) di Hamilton, sono stati gli applausi e le parole di incoraggiamento di Nico Rosberg. Tre campioni del mondo, in modo diverso e per ragioni diverse, ai suoi piedi in una giornata perfetta: che cosa poteva desiderare di più? ●

LA PRESSE



GP

ABU DHABI

LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1



ADDIO 2017 E GIÀ SI PENSA AL 2018

Sebastian Vettel posa insieme ai suoi ragazzi nel box Ferrari, a ricordo di questo 2017 comunque positivo e vivace per la Ferrari che ora si appresta alla nuova sfida contro la Mercedes in chiave 2018 con determinazione e speranza

F1 il futuro è adesso

GUIZZO MERCEDES, E PROVA D'ORGOGGIO DI BOTTAS MA ORA LA MENTE CORRE GIÀ ALLA PROSSIMA STAGIONE. TRA TEST, KUBICA E DESIDERI DI RISCOSSA DELLA ROSSA CON VETTEL SUPER MOTIVATO



ABU DHABI - «Odio doverlo dire, ma Lewis e Mercedes sono stati i migliori quest'anno, lavoreremo per batterli la prossima stagione», parole e "minacce" di Sebastian Vettel. Australia, Melbourne, 25.03.2018, l'appuntamento è già fissato per vedere da che punto si ripartirà. Ben 17 settimane d'attesa che si riducono già al nulla pensando ai primi test gomme 2018 in corso ad Abu Dhabi, alle presentazioni, per vedere comparire su tutte le macchine l'Halo, per vedere Alfa Romeo-Sauber con Leclerc e, speriamo Giovinazzi, per vedere Robert Kubica con Williams, Alonso con Renault a spingere la sua McLaren, la fame di Verstappen, ma soprattutto il ruota a ruota tra i due 4 volte campioni del mondo, passando per i test a Barcellona di fine febbraio e inizio marzo (consigli turistici per una vacanza interessata ;)! Vettel ha avvicinato Hamilton nel giro d'onore, sono stati affiancati a lungo, guardandosi negli occhi, facendosi gesti con le mani, in sostanza a promettersela... Il problema è che nell'ultima gara la Ferrari è riuscita ad affiancare le Freccie d'Argento solo nel giro di rientro post gran premio. Silverstone, Abu Dhabi e Monza, le tre piste "calvario" per la Rossa quest'anno, da queste deve ripartire il lavoro invernale, cioè dai punti deboli. Li ha praticamente annullati dal 2016, rispetto a Mercedes, grazie anche alla rivoluzione tecnica, dovrà cancellarli del tutto pensando anche alle nuove mescole e a macchine che in Australia, ci dicono, saranno già più veloci di un secondo rispetto a questi mostri che hanno sgretolato tutti i record. Toto Wolff ci ha confidato che nelle ultime due corse hanno già montato elementi della nuova stagione e hanno di nuovo spaventato tutti sia con la vittoria di Abu Dhabi, sia con le prestazioni lunari di Hamilton in Brasile. Sul traguardo erano meno, ma durante la gara i secondi di distacco sono saliti oltre ai 20" dando un finale preoccupante agli uomini in rosso. Ci sono però stati anche dei lampi da parte di Vettel che non è riuscito a realizzare il giro veloce per solo un decimo rispetto a Bottas che spingeva come un "dannato" per tenere dietro Hamilton. Quindi due opposti che ci fanno pensare che uno dei problemi da risolvere sta nel consumo benzina, non è l'unico, ma l'importante è individuarli. «Qualcosa qua e la da sistemare c'è», lo ha detto un Vettel consapevole che se la poteva giocare e se l'è giocata e allora via pensando al futuro e a una promessa, «poche vacanze perché nel 2018 vogliamo vincere il mondiale». Il bilancio non è certo in rosso, anzi, Vettel ha fatto lo stesso numero di podi di Hamilton, la differenza sta in quattro vittorie in più di Lewis, non sono tante, ma neanche poche e in quei due 0 di Singapore e Giappone. Hamilton avrebbe vinto ugualmente il mondiale, non possiamo dirlo con certezza assoluta, ma da dopo la sosta estiva è tornato con una fame mostruosa, come se non avesse vinto mai niente. Il countdown è iniziato, l'Australia è già dietro l'angolo!!! ●

COLOMBO

GP ABU DHABI
IL COMMENTO



di Giorgio Terruzzi

GETTY IMAGES



A **Bottas** l'ultima mano

IN UNA GARA IN CUI NON SUCCEDDE QUASI NULLA, COI PRIMI TRE CHE RESTANO GLI STESSI AL TOP IN QUALIFICA, VALLTERI REGOLA LEWIS. E VETTEL È 3° DAVANTI A UN KIMI BEN POCO BRILLANTE



Raccontare il Gran Premio di Abu Dhabi è una cosa ridicola in quanto impossibile. Motivo: non è successo nulla. Sino al ritiro di Ricciardo i primi dodici in classifica occupavano esattamente le posizioni della griglia. Una noia totale, sopra una pista non adatta. Al netto di tutta la fuffa che la circonda, come se la grafica, i fuochi artificiali, il tramonto (due palle così) nel deserto e i vip possano fare la libidine degli appassionati. Dunque, più che una cronaca, tocca arrangiarci con i sapori, ultimi della stagione, roba che resta e che compone una specie di fotografia da consegnare all'inverno. Che la Mercedes sia una potenza lo sapevamo già. Abbiamo avuto uno show conclusivo piuttosto rassicurante, per chi tifa, lavora e guida Mercedes; piuttosto preoccupante per gli altri, a cominciare dalla Ferrari. Vettel, pur tirando, a costo di fare una figura barbina spatasciandosi nel tunnel che ripor-

**L'UNICO SCOSSONE
E IL RITIRO DI RICCIARDO**
Pronti-via e Bottas resta davanti a Hamilton e Vettel, con Ricciardo ancora in grado di stare davanti a Raikkonen. Ma il successivo ritiro dell'australiano per un guasto al sistema idraulico cristallizzerà la classifica in quest'ordine, all'interno di una gara priva di particolare mordente

ta in pista dai box, ha cucurato 19 secondi e rotti di distacco, mentre la coppietta argentata faceva passerella per la gioia del pubblico dormiente. Una bella bastonata, un contraccolpo persino inatteso nella misura, dopo la vittoria brasiliana. Il che porta a trattare il periodo che porterà al Mondiale 2018 con una serie di preoccupazioni, abbinate peraltro alla certezza di aver trovato una via tecnica. Non è bastato, non basterà. Di certo serve uno sforzo ancora più serrato, su unità motrice e vettura, con la consapevolezza di essere costretti a combattere contro una squadra che il tempo fortifica. Eppure, vogliamo pensare, lo sforzo richiesto pare inferiore a quello mostrato nell'inverno scorso, quando era solo incertezza e frenesia. Insomma, sarà lunga e dura ogni giornata emiliana. Ma le ambizioni, adesso e per davvero, possono puntare in alto, cosa che non accadeva da un bel pezzo. →



fotografie COLOMBO

Non solo. Su Vettel abbiamo già detto e scritto. Non un anno impeccabile, proprio no, ma anche una quantità di giornate smaltatissime. Al contrario di Raikkonen, il quale, con tutto il rispetto, ha deluso e rappresenta per certi versi un problema difficilissimo da risolvere.

Sono i numeri a raccontarci una storia non certo esaltante. Basti conteggiare quelli di Bottas, criticato, criticatissimo, va bene, ma giunto sul traguardo con un bottino di 305 punti. Dodici meno di Sebastian ma, soprattutto, cento più di Kimi. Troppi, anche considerando il bonus Mercedes. Troppo pochi paragonando il bottino di Raikkonen a quello di Vettel (meno 112). Stiamo parlando di un pilota che conta un numero enorme di tifosi, dentro e fuori la Ferrari, ma anche di un campione che fatica ad esprimersi sugli stessi livelli di chi è chiamato a combattere o almeno a contrastare. Cosa che accade molto, molto raramente. Non solo Kimi non ha mai vinto, al contrario di Hamilton e Bottas, al contrario di Vettel, al contrario di Verstappen e Ricciardo: resta quasi stabilmente in coda al quartetto delle meraviglie in qualifica, con tutto ciò che un atteggiamento del genere determina nelle gare. Il fatto è che la Ferrari, pensando di lottare meglio e più costantemente con Mercedes, di due piloti attrezzati ha e avrà bisogno.

Mercedes, Ferrari, poco altro. La Red Bull si è come dissolta dopo il trionfo messicano (con coda di sospetti infinita). Verstappen ad Abu Dhabi è sembrato la fotocopia proprio di Raikkonen, una buona gara anonima e senza lampi, proprio lui che spara colpi anche a salve pur di farsi notare. Giusto così, a pensarci, perché di questo pilota diciamo spesso



**VELTEL SI CONFERMA
VICE-CAMPIONE**

Autore di una gara solitaria e priva di scosse, Seb Vettel si è piazzato terzo: eccolo dal podio salutare i tifosi. In alto, l'arrivo vincente di Valtteri Bottas, al terzo centro iridato in carriera, ovviamente sempre con la Mercedes

e volentieri benissimo, anche se ha chiuso la stagione dietro Ricciardo. Dunque un risultato finale piuttosto emblematico: premia il pilota australiano, dentro un anno e una rivalità che stritolerebbe un sacco di sedicenti campioni.

Il tema è sempre interessante perché non sempre ciò che brilla vale oro. Così, mentre Max potrà riflettere sul bilancio interno almeno per dodici secondi; mentre la Red Bull rifletterà magari un po' più a lungo sui propri meriti e sui propri errori (anche in materia Toro Rosso, a cominciare dal triste capitolo Kvyat), servirà qualche seduta psicanalitica alla Renault che ha ottenuto un premio non proprio meritatissimo grazie a Hulkenberg, un altro caso interessante. Ma sì. Hulk, che non fa mai notizia, che non dice mai una cosa di sinistra ma neanche di



destra, conduce in porto una stagione tutta sforzi (maltrattati) e concretezze. Bravo. A Abu Dhabi come altrove. Capace di stingere nel giro di poche gare un patimento dato per certo con l'arrivo di Sainz. Altro ragazzo che ha bisogno, forse, di mandar giù qualche tonnellata di pane prima di fare il figo. Quella di Sainz non è l'unica faccia in ombra di questo finale. Fa il paio con la faccia di Grosjean in quanto volto-simbolo della Haas. Una squadra in caduta libera, si direbbe, non certo per colpa dei piloti. Vedere il francesino tutto nervi sgomitare in zona Stroll non deve essere stato il massimo per chi ha in mano un team partito benissimo e rimasto sul punto per troppo tempo. Grosjean va fuori di testa, talvolta. Niente al confronto di Magnussen, uno che va forte a mesi alterni ma in compenso riesce a

**ANCORA UN RITIRO
PER DANIEL RICCIARDO**
Guai al sistema idraulico e gara finita anche stavolta per Daniel Ricciardo, senno poteva giungere quarto. In alto, il non irresistibile Raikkonen, appunto 4° alla fine, davanti a Verstappen, 5° sotto la bandiera a scacchi

farsi mandare al diavolo da tutti. La sua ultima corsa 2017 è sembrata uno spettacolo orripilante e forse, per un team così, servirebbe gente più attaccata a terra, ma questi sono discorsi da tempo perso. Renault in affanno; Toro Rosso nei guai. McLaren al commiato dopo una fiction più cruenta di Gomorra. L'unico brillante stabile resta Alonso e sono aperte le scommesse sul futuro prossimo di questo ragazzo vivacissimo che pare sempre pronto a fare a cazzotti. Una bellezza, per noi vecchi appassionati. Con la speranza che riceva proprio dalla Renault premi inattesi ma consistenti. La stoffa e la grinta di Alonso hanno reso più che dignitoso il cammino di Vandoorne, sopravvissuto ad un maremoto tremendo, con una bella crescita nella seconda parte della stagione. Il tema vale anche per misurare il 2017 di Perez. Che ha fatto una gran fatica a contenere Ocon ma che proprio il talento –eccellente di Ocon ha finito col premiare. Non è mica facile convivere con gente tosta. Il che significa attribuire meriti a Ricciardo, come detto, a Perez e Vandoorne, come appena detto. La natura esatta dei loro guai solo loro conoscono. Di sicuro, guai ne hanno avuti, altroché.

Per chiudere questa nota sulla gara di chiusura della stagione ci vuole chi ha chiuso in via definitiva, Felipe Massa, ovviamente. L'uomo è speciale. Il pilota è rispettabilissimo. Ma è stato giusto fermarsi dopo aver deciso di fermarsi e aver cambiato idea. Motivo: l'addio dello scorso anno resta molto ma molto più carico di affetto e di emozione rispetto al bis. E adesso, si spera, che lavori nel nostro mondo. Uno così serve eccome, qualunque cosa decida di fare. Dunque, buon vento, caro Felipe. E grazie. ●

LE VOCI FERRARISTE



VENERDI DOPO LE PROVE LIBERE

RAIKKONEN: «Al venerdì cerchiamo sempre di fare progressi nel set up della macchina. Di certo ci sono cose da migliorare e abbiamo del lavoro da fare, ma è normale. Oggi non è stato facile mettere insieme un buon giro. La macchina andava molto bene in alcuni punti, mentre in altri si poteva migliorare. E' ancora presto farsi un'idea ben definita; più tardi analizzeremo tutti i dati che abbiamo ottenuto in entrambe le sessioni e cercheremo di fare del nostro meglio nel weekend».

VETTEL: «Oggi è stata una bella giornata. La macchina andava bene, era ben bilanciata e penso che fossimo tutti molto vicini. Se riusciamo a fare il solito passo avanti del sabato e a lavorare un po' meglio sulla macchina, allora dovrebbe andare tutto bene, non penso che ci sia molto lavoro da fare. Oggi abbiamo provato alcune cose anche in vista della prossima stagione. Credo che siamo pronti per il prossimo anno, ma per il momento è importante finire bene questa stagione, perché migliore è il risultato, più sereno sarà l'umore del team. Sabato è sempre particolare e diverso, ma vedremo quello che accadrà. Dobbiamo fare tutto per bene. Questa pista non è la peggiore per i sorpassi, ma di

solito dipende da dove sei e da chi vuoi superare».

ARRIVABENE: «Vincere non è importante ma è l'unica cosa che conta. Mettiamola così sino a metà stagione avevamo un bicchiere d'acqua quasi colmo, ma poi abbiamo dovuto berlo perché ci è venuto il mal di test. L'abitudine a vincere, ecco cosa prenderei dai nostri rivali. A volte celebriamo una pole position come un grande traguardo: per la Ferrari dovrebbero essere la normalità. Monte Carlo e Budapest sono stati tra i momenti più belli di questa stagione, ma secondo me vale di più essere tornati a vincere in Brasile, ha avuto un significato particolare. Ora in vista della prossima stagione dobbiamo analizzare i nostri punti deboli, che non riguardano solo la vettura ma anche i piloti, ed eliminarli. Può darsi che mi sbagli ma il prossimo anno non ce la dovremo vedere solo con la Mercedes, anzi dobbiamo evitare l'errore di concentrarci troppo su di loro».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Credo che durante le qualifiche ci sia mancata un po' di velocità ma penso che domani potremo essere più vicino ai nostri rivali; vedremo. Soprattutto in Q3, nel secondo settore, i nostri avversari erano davvero veloci, mentre nel primo settore, e nel terzo,

avevamo più o meno la stessa velocità. Speriamo che domani vada diversamente: credo che in gara dovremmo avere un passo migliore. Vincere è sempre possibile, ma qui è difficile sorpassare se vai alla stessa velocità del tuo avversario. Quindi, vedremo domani in gara cosa accadrà e speriamo di poter mettere pressione ai nostri avversari».

RAIKKONEN: «Non è stato facile e la quinta posizione non è il massimo. La macchina è andata bene per tutto il giorno ed io avevo buone sensazioni. In Q1 abbiamo fatto un po' di giri consecutivi e tutto è andato bene, ma poi ho iniziato ad avere difficoltà con le gomme. Per qualche motivo facevo fatica a farle funzionare e questo mi ha tolto fiducia sul giro singolo. In alcuni giri andavano bene, in altri era tutto più difficile. C'era sempre un po' di incertezza. Sono sicuro che domani la gara non sarà facile. La partenza è il momento migliore per cercare di sorpassare, ma la gara non finisce lì».

DOMENICA PRIMA DEL GP

LAPO ELKHANN: «Cara Scuderia Ferrari, siete sempre nei nostri cuori e ci emozionano sempre con i più bei valori e la più grande determinazione possibile. Ci avete fatto piangere, ma ad ognuno di voi, Esseri Umani Di Eccezione, ho sempre visto

dare il massimo. Ci mettete il 300% e ci rendete sempre più orgogliosi di essere italiani. E' stato un anno super emozionante, ma anche molto duro e difficile. Voi non avete mai mollato e ci avete creduto, e ci credete, sempre fino alla fine con costanza, forza, determinazione e con la passione che vi contraddistingue da tutti e tutto. Oggi, anche se sarà dura come sempre, mettiamocela tutta per vincere. E per l'anno prossimo più che mai, con la stessa forza e determinazione, facciamo tutto per tornare ad essere Campioni del Mondo. Bravi tutti, dal primo all'ultimo, perché ognuno di voi rappresenta la Ferrari, i tifosi, e l'orgoglio italiano. Senza di voi non saremo arrivati qui. Forza Ferrari, Forza ragazzi e ragazze. Sempre e per sempre».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Dopo il pit stop ho cercato di arrivare sino alla fine facendo del fuel saving. Avevo spinto molto nel primo stint, poi ho gestito il mio vantaggio di dieci secondi su Kimi per trovare un ritmo regolare. Avevo un passo lento ma ho risparmiato del carburante per arrivare al termine. La Ferrari non va in vacanza, per noi non esiste. Lavoreremo sodo nell'inverno per vincere il prossimo anno. Nel complesso, in questa stagione, non siamo stati abbastanza forti. Abbiamo perso molti punti ma non siamo stati al livello della Mercedes ed è qualcosa che dobbiamo accettare. Siamo migliorati enormemente quest'anno, la nostra vettura è stata competitiva sin dalla prima gara e bisogna riconoscere i meriti al gruppo che ha lavorato sul telaio e la stessa cosa vale per il motore, abbiamo fatto dei grandi progressi ma rispetto alla Mercedes ci manca ancora un po' di potenza. Alcuni miglioramenti possiamo trovarli nell'immediato mentre per altre soluzioni servirà del tempo. Dobbiamo concentrarci

sulla direzione da prendere per il motore, il telaio, le gomme. Tutti questi dettagli ci consentiranno di costruire una vettura migliore rispetto a quella di questa stagione. I risultati dopo la sosta estiva sono stati peggiori delle aspettative e siamo stati noi a cacciarci nei guai. Ci è mancata la forza per confrontarci a pari livello con Lewis e la Mercedes. Sono certo che potremo migliorare, tutti sono motivati e aspettiamo di vedere come sarà la nuova vettura. L'unica promessa che posso fare per il prossimo anno è che continuerò a spingere, la squadra farà il proprio meglio».

RAIKKONEN: «Oggi la mia macchina andava piuttosto bene, ma onestamente la mia gara è stata noiosa. Per buona parte della gara ho dovuto salvare carburante, a mio avviso questo non c'entra molto con le corse, ma le regole sono regole. Non è che si possa fare molto, se non togliere il piede dal gas 200 metri prima della staccata: e quelli che sono dietro di te devono fare lo stesso. E' un vero peccato non poter spingere quando la tua macchina ha tutto il potenziale per farlo. La lotta sembra serrata ma non lo è. Stavo tenendo dietro Verstappen e allo stesso tempo risparmiavo carburante per restare nei limiti prescritti. In alcune piste sei costretto a farlo più che in altre e non è il massimo. Nel complesso quest'anno avremmo voluto fare meglio, visto che avevamo un buon pacchetto; dobbiamo solo ridurre al minimo i problemi e risolverli. Il prossimo anno sarà tutta un'altra storia, inizieremo da zero. Vogliamo migliorare in tutte le aree ed essere più veloci».

COLOMBO

Lapo Elkhann di rosso vestito nell'ultimo round del mondiale 2017



ENI DIESEL+

PER TE CHE HAI A CUORE
LA VITA DELLA TUA AUTO
E L'AMBIENTE.



**Vuoi che la tua auto duri di più?
Inizia prendendoti cura del motore con Eni Diesel +.**

Eni Diesel +, grazie agli speciali additivi detergenti, elimina i residui delle combustioni precedenti e mantiene gli iniettori in condizioni ottimali. Questo significa più potenza del motore e più vita alla tua auto. Inoltre Eni Diesel +, prodotto nella bioraffineria Eni di Venezia, anche grazie al 15% di componente green rinnovabile, riduce l'impatto ambientale e i consumi rispetto al diesel tradizionale.

[#EniDieselPiùVitaAlMotore](#)



enistation.com

Provalo in oltre **3000 Eni Station**



Kubica coraggio d'oro

**CONTINUA IL CAMMINO DI ROBERT VERSO IL RITORNO IN F.1 CON LA WILLIAMS
MERITATO, AGOGNATO, SOSPIRATO: TALENTO CHE VANTA UNA STORIA STUPENDA**

Ame fanno sorridere gli scettici sul rientro di Robert Kubica, in pista proprio in queste ore sulla Williams ad Abu Dhabi. È bastato e basta il suo, di scetticismo, moto connesso ad una pretesa di prestazione da alta qualità che da sempre lo caratterizza e lo segna, ciò che l'ha tenuto alla larga dall'idea di rientrare sino a quando non è emerso un elemento fondamentale: la sua intatta tenuta mentale, abbinata all'intatto talento.

Un patrimonio talmente rilevante da rendere pochissimo rilevante una menomazione grave. Piuttosto, così come l'assenza di Kubica dalla F.1 sia apparsa equivalente a una perdita gravissima in termini di personalità e simpatia; di agonismo e attitudine, questo rientro vale un patrimonio. Per tutti. Non solo: credo che Robert possa regalarci le sorprese più rilevanti del prossimo campionato mondiale.

Perché qui abbiamo a che fare con una persona ben sopra la media se misuriamo determinazione, lucidità, carica agonistica e doti di guida. Sempre ammesso che tutto vada a posto in fretta, nel rapporto con la Williams, un team - così come la Renault che perdendo Kubica dopo aver visto in esclusiva chi è Kubica oggi, rischia di avere a che fare con un rimpianto serio - che ha scelto il pilota polacco in base ad una quantità di dati talmente evidenti da risultare sconcertanti. Prestazione certo ma anche e soprattutto una metodologia analitica rarissima nell'analisi delle problematiche della vettura. Ed è anche su questo punto che molto ballerà: vale a dire sul modo di ragionare e decidere di questo team che ha una tradizione illustre, un presente critico e una gestione anomala, connessa al destino del giovane e tutelatissimo Lance Stroll. Che va protetto, certo, ma non troppo, non più di tanto visto che le carriere alla fine della fiera vengono alla luce in base alle qualità individuali e basta. Sto dicendo che Stroll è già stato supportato abbastanza. Ora tocca a lui, così come tocca a tutti. Ogni ulteriore supporto forzato non può che danneggiarlo. Il che significa sfruttare Kubica per ciò che potrà dare, senza alcuna remora connessa al suo giovane compagno di squadra.

Sono convinto che Robert sia più che pronto, in-



GETTY IMAGES

timamente certo (pubblicamente non lo ammetterà mai) di poter guidare in condizioni favorevoli all'espressione dei propri valori, che sono strepitosi. Un agonista formidabile. Non sono: una persona fortificata da una infanzia tutt'altro che agiata (esattamente all'opposto di Stroll), resa ancora più tosta dall'inferno nel quale l'ha relegata quell'assurdo, crudelissimo incidente rallistico del 2011. Non ci pensava più, Robert, alla F.1. Gli sono serviti sei lunghi anni di sofferenze per ritrovare dentro se stesso una luce e una grazia che credeva di aver perduto.

E che i test dei mesi scorsi hanno scrostato in pochi giri. Beh, cosa abbiamo di meglio qui? Quale storia umana e sportiva può competere con questa? Nemmeno una. Ma per fortuna la storia non è finita. Conterrà critiche e diffidenze certe, una se-





GETTY IMAGES

SUTTON-IMAGES.COM

rie enorme di difficoltà. Ma anche un sorriso ritrovato, un cinismo tenero, una sfida senza precedenti. Quando penso a Kubica mi viene sempre in mente ciò che ripete Alex Zanardi a proposito delle risorse interiori. Quelle che portano una persona in difficoltà a decidere di andare oltre, di considerare un affanno come un valore disponibile. Bene. Credo che Kubica potrebbe intendersi benissimo con Zanardi. Perché dentro un dolore c'è un insegnamento poderoso, basta saperlo cogliere, sfruttare, trasformandolo in una spinta.

E sta qui il senso profondo dello sport. Perché lo sport, quando ha a che fare con la vita di ciascuno di noi, diventa una meraviglia, una opportunità autentica. Dunque, un gran tifo. Una grande storia umana e poi sportiva. Coraggio. Il suo, il nostro. Ma certo, avanti così. ●

ADDIO A MASSA PER FARE POSTO A ROBERT

A Abu Dhabi Massa, a sinistra, ha detto ciao alla Williams e alla F1. Il piano del manager Nico Rosberg, nella foto grande, è quello di fare rientrare Robert Kubica, a destra, stabilmente a correre nei Gran Premi con il team inglese, al fianco di Stroll



GP ABU DHABI

IL TEST

di Massimo Costa

**LUCI E OMBRE
SU ABU DHABI**
Mentre As va in
edicola Kubica
si gioca il posto
in Williams
a Yas Marina

Robert sulla via del rientro

**IL TEST DI ABU DHABI SEMBRA UN FORMALITÀ, ED A TOGLIERE DUBBI
SULLE SUE CONDIZIONI È INTERVENUTO ANCHE IL PRESIDENTE FIA**

ABU DHABI - Martedì 28 novembre, girerà nel turno del mattino. Mercoledì 29 novembre, salirà in macchina nel pomeriggio. Robert Kubica e la Williams Fw40 faranno conoscenza sul tracciato Yas Marina. Il polacco non avrà una giornata intera a sua disposizione ma due mezze sessioni. La prima la dividerà con Lance Stroll, la seconda con la novità Sergey Sirotkin. Per il russo, un regalo offerto da Smp Racing dopo aver trovato le porte sbarrate in casa Renault, team per il quale ha svolto numerosi test con la vettura 2012 e qualche Fp1 in occasione dei Gran Premi. Kubica, dunque.

Nel week-end di Abu Dhabi si è parlato molto di lui, nel bene e nel male, perché nel paddock si sono diffuse voci contrastanti tra chi non ha dubbi che Robert possa tranquillamente fare una buona figura e chi invece ritiene che la decisione di Renault di non credere in lui sia significativa su quella che può essere la sua competitività. Nel famoso test di Budapest con la Rs17, la sua prima uscita con una monoposto di questa stagione, i suoi tempi sono subito stati come quelli dell'allora seconda guida Jolyon Palmer. In qualche circostanza, con la monoposto 2012, anche più lento di Sirotkin. Con la Williams 2014, Kubica nuovamente a Budapest ha girato meglio di Paul Di Resta, chiamato per un confronto. A suscitare le suddette perplessità, una dichiarazione di Stroll: «Il mio compagno 2018 dovrà essere un vero team mate, non abbiamo bisogno di un pilota che pensi solo a se stesso o a creare un clima poco sereno». Questo il succo del discorso del canadese che, come sappiamo, gioca un ruolo molto pesante all'interno del team per il coinvolgimento attivo ed economico del padre Lawrence.

In pratica, Stroll ha detto che vuole al suo fianco un

**KUBICA HA GIÀ
CORSO NEI RALLY
ED HA SUPERATO
VARIE VISITE
MEDICHE DELLA
FEDERAZIONE**

JEAN TODT

”



pilota alla Felipe Massa, sereno, disponibile a contribuire alla sua crescita. Per questo il nome di Paul Di Resta era salito alla ribalta nei giorni scorsi: un perfetto soldato, ben introdotto nel team. Kubica non è certo un tipo soggetto a compromessi anche se Stroll ha avuto parole gentili nei suoi confronti: «Non lo conosco, ma so che è stato un gran pilota, un vincente».

Ulteriori dubbi sono sorti sulle condizioni fisiche di Kubica. E se ha un incidente? E se lo provoca? Quali garanzie di sicurezza offre? Tutte domande che nessuno si era posto un paio di mesi fa, ma che ora, quando sembra prossima la firma di Kubica con la Williams, sono emerse prepotentemente. Tanto che Jean Todt, presidente Fia, giunto a Yas Marina, ha voluto dire la sua: «Abbiamo le persone giuste, ottimi medici, che verificheranno se Kubica è abile per affrontare i Gran Premi». Anche la Williams, messa alle strette, è intervenuta con Paddy Lowe: «I test con la vettura 2014 non hanno evidenziato alcun problema, quindi vediamo come andrà con la Fw40. Robert seguirà un programma di lavoro tradizionale e penso che avremo tutte le risposte che aspettiamo».

Toto Wolff ha provato a bussare alla porta Williams per il "suo" Pascal Wehrlein: «La loro priorità è Kubica. Ma c'è ancora un piccolo spiraglio per Pascal. Da una parte avrei un immenso piacere nel ritrovare Robert in F.1 ma dall'altro lato vorrei che Wehrlein potesse avere una chance».

Sembrano tramontate le possibilità di Daniil Kvyat, che portava sponsor. Ci aveva provato anche Artem Markelov. E non va dimenticato Luca Ghiotto, che potrebbe tornare utile per un ruolo di collaudatore. Nel test di Budapest era molto piaciuto a Lowe. ●



IN QUALIFICA E IN GARA HA LOTTATO CON ALONSO

In extremis ha estromesso Alonso dalla Q3 poi in gara Massa, come era successo a Interlagos, ha lottato con lo spagnolo. Alla fine Nando è giunto 9° e Felipe 10°

LA PRESSE

Massa saluta bene

IL BRASILIANO SI DIFENDE OTTIMAMENTE ENTRANDO IN Q3 E IN GARA GIUNGENDO BUON DECIMO, ALL'ULTIMO GP

ABU DHABI - Si è conclusa con la sua Williams ferma davanti alla tribuna principale, in pieno rettilineo, accanto alle Mercedes di Valtteri Bottas e Lewis Hamilton l'avventura di Felipe Massa in Formula Uno. Un abbraccio con il vincitore, poi uno ancora più stretto con il neo campione del mondo, ed ecco che il piccolo brasiliano se ne esce da un Circus che per sedici anni lo ha visto protagonista e che nel 2008 gli stava regalando la gioia di un mondiale con la Ferrari, strappata all'ultimo respiro proprio da Lewis Hamilton, il pilota che gli ha regalato l'ultimo abbraccio prima che calasse il sipario. Senza lacrime, questa volta, e con una prestazione tutt'altro che da pilota prossimo al pensionamento. Dove lo rivedremo al volante "a divertirsi e a far divertire" è presto per dirlo, ma per il paulista le porte della Formula 1 questa volta paiono essersi chiuse in maniera definitiva.

«No questa volta non piango, sarà un addio diverso. Le lacrime, le ho versate tutte davanti al mio pubblico in Brasile - ha commentato il trentaseienne brasiliano al termine della sua ultima corsa - Sono felice di lasciare al termine di una bella corsa, da combattente, al termine di un Gran Premio nel quale ho lottato dal primo all'ultimo giro con il coltello tra i denti, al termine di una lotta tiratissima con il mio rivale di sempre Fernando Alonso. Non è stata una gara semplice per la Williams, dal momento che su questo circuito non eravamo particolarmente competitivi e abbiamo sofferto tantissimo con le gomme. È stata una corsa vera, come la mia prima, e sono contento sia stato così e di aver conquistato un punto. Posso solo dire che mi ritengo un ragazzo estremamente fortunato, per aver coronato un sogno e per quello che ho potuto fare per sedici anni». Una ver-

sione serena quella del paulista, al termine di una corsa vera nella quale è fisiologicamente emersa la diversa maturità rispetto al compagno di squadra Lance Stroll, al quale Felipe per diversi mesi ha fatto da chiocciola e che sul tracciato di Abu Dhabi non ha trovato una delle sue giornate migliori, rimediando un distacco di sette/otto decimi al giro dalla vettura gemella. E per il compagno di squadra, Felipe Massa questa volta non ha speso nemmeno una parola. Probabilmente, fino all'ultimo momento ha ritenuto che anche per la prossima stagione sarebbe stato lui la soluzione migliore per accompagnare la crescita del teenager canadese, per il quale i quaranta punti conquistati rappresentano, considerando la graduatoria di campionato, un bilancio molto positivo.

Stroll ha chiuso distanziato di soltanto tre punti brasiliano, pur mostrando un rendimento tipico di un rookie dal buon potenziale, con tanti alti e bassi e inevitabili momenti di black-out. Pur avendo conquistato l'unico podio in questa stagione per la squadra di Grove, il canadese ha chiuso soltanto sette volte in zona punti, contro le tredici di Felipe Massa. Ed è questo un aspetto sul quale dovrà lavorare. Per il 2018, Lance Stroll ha dichiarato che il suo compagno dovrà dimostrarsi un vero team-mate, sottolineando un aspetto certamente riconducibile al brasiliano ma tutto da verificare qualora al suo fianco si trovasse, come da attese, Robert Kubica. ●

GP ABU DHABI

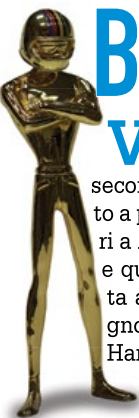
F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

VALTERI BOTTAS



Valtteri Bottas chiude con un weekend perfetto, riscattando una seconda parte di stagione feconda quanto a punti, ma assai avara di gioie. Valtteri a Abu Dhabi è poleman, leader sereno e quindi vincitore di una gara che merita al cento per cento di far sua. Un degno finale - battendo in qualifica e corsa Hamilton - che rappresenta anche il miglior energy drink, per chiudere un 2017 comunque positivo, per lui.



fotografie GETTY IMAGES

MIGLIOR FOTOGRAFIA

FELIPE MASSA

Il lungo addio finisce qui. È più di un anno che per un motivo o per l'altro proseguono le feste per il commiato iridato di Felipe Massa e ecco che a Abu Dhabi si vive infine l'ultimissima puntata. In Q3 accende bruciando Alonso e questa è già una liberatoria nemesi, mentre in corsa Felipe deve far passare lo scatenato Nando, ma comunque quel decimo posto finale è un buonissimo modo per accomiarsi dalla F.1. Ciao, Felipe. Pilota veloce e bella persona.

SUTTON-IMAGES.COM



MIGLIOR FILM

LEWIS HAMILTON

Hammer in versione di grazia 2017 è uno così forte, che se arriva 2° a un soffio da Bottas, sembra quasi in crisi. E invece è sempre lui. Sul pezzo. Ossessivamente. Mai un errore quando contava, in questo anno incantato. La sua non irresistibile parata di Abu Dhabi vuol solo dire che non ha voluto sbranare Bottas anche in considerazione di quanto quanto il bravo finlandese è stato carino con lui nella seconda parte della stagione.



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

GROSJEAN & STROLL

Parliamoci chiaro: è stata una gara talmente pallosa, ma così pallosa, che per vederne una peggiore bisogna mettere questa al ralenty. E se proprio va detto grazie a qualcuno per una mezza emozione, vale la pena citare solo il duello a coltello dei primi giri tra Grosjean e Stroll. Lotta che incidentalmente - e fortunatamente senza incidente - ci restituisce - fino al 12° giro, quando Lance ha pittato - una F.1 garibaldina e tutta all'arrembaggio.



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

NICO HULKENBERG

Ancora una volta Nico Hulkenberg si carica sulle spalle la Renault e ottiene un sesto posto con quale il team si guadagna la sesta piazza iridata, bruciando Toro Rosso. Risultato importante ma inferiore ai target dichiarati a inizio stagione, con i francesi che alla vigilia del campionato speravano di tornare nella top five tra i Costruttori, come ai bei tempi. Okay, sarà per la prossima. In ogni caso, bravissimo "Hulk", efficace e uomo squadra, malgrado un taglio di percorso che gli regala a inizio corsa 5" di penalty.

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Quella di Abu Dhabi sembra quasi una gara 2016, tanto la superiorità delle Freccie d'Argento appare sconcertante. A scrivere il solito weekend monocolore, come all'inizio dell'era turboibrida. Però, se l'anno scorso il finale con lo shoot-out tra Nico e Lewis era stato uno dei momenti più tesi e drammatici dell'intera epopea della Casa, stavolta la parata di Valtteri e Lewis ha un che di narcolettico e rasserenante. L'anno è finito e son tutti felici e ben pasciuti, alla Mercedes. E lo meritano. Dodici corse vinte su 20, mai uno zero. Wow.

LA STATUETTA SPEZZATA

TORO ROSSO

Il finale di stagione per Toro Rosso è stato decisamente negativo. Prestazioni deludenti, poca affidabilità, polemiche col fornitore (& rivale) Renault e pure comportamento incolore dei rookie, con Gasly meno peggio di Hartley, ma complessivamente niente di che. E ecco che il passato prossimo con Sainz e perfino Kvyat diventa perfino sinonimo di rimpianto. Peccato, dai. E auguroni di pronta guarigione.



COLOMBO



I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	GROSJEAN
PILOTA MENO COMBATTIVO	HARTLEY
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RICCIARDO
PILOTA MENO SFORTUNATO	MASSA
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	TORO ROSSO
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	WILLIAMS

Renault in sesta piena

LA CASA FRANCESE È RIUSCITA A STRAPPARE ALLA TORO ROSSO IL POSTO IN CLASSIFICA A RIDOSSO DELLA TOP FIVE COSTRUTTORI CON HULK 6° IN GARA



ABU DHABI - La battaglia per il sesto posto nella classifica Costruttori ha avuto un vincitore: Renault. Il team diretto da Cyril Abiteboul nell'ultima gara stagionale doveva recuperare quattro punti sulla Toro Rosso e guardarsi anche dalla Haas, a sei lunghezze dal team faentino. Che era quello da battere.

A portare a termine la missione nel migliore dei modi è stato Nico Hulkenberg che col sesto posto ha incassato otto punti fondamentali. Fuori dalla top 10 sia la Toro Rosso sia la Haas. La classifica costruttori finale ha quindi visto la Renault sesta con 57 punti, poi Toro Rosso 53 e Haas 47. Tutto facile per la Casa francese? Non proprio, perché la tensione è sa-

lita alle stelle quando Carlos Sainz subito dopo il pit-stop si è dovuto fermare per un errore del meccanico nell'inserire la ruota anteriore sinistra. Lo spagnolo, che poteva concludere la corsa tra l'ottavo e il nono posto, ha rischiato di sbattere nel tunnel di uscita della corsia box, poi si è fermato nel prato.

A quel punto, tutto era nelle mani di Hulkenberg. Già aveva fatto salire la pressione agli uomini del box quando, nei primissimi giri, duellando con Sergio Perez aveva tagliato la pista per superare il messicano. La direzione gara gli ha così comminato 5" di penalità da scontare al momento del pit-stop. È andata bene, Hulkenberg ha guidato pulito tenendo

dietro le due Force India, impresa non da poco. A gara conclusa, festa grande nella casetta Renault. Sembrava quasi che a vincere il Gran Premio fossero stati loro. E lo si può capire: nel 2016, nono posto e appena 8 punti conquistati, dodici mesi dopo sesta posizione e 57 punti in saccoccia. Abiteboul, Alain Prost e compagnia non fermavano il sorriso mentre i meccanici tra pacche sulle spalle e brindisi infiniti festeggiavano a modo loro.

Fondamentale, oltre ovviamente a Hulkenberg che dei 57 punti totali di Renault ne ha portati 43, i 6 recuperati da Carlos Sainz ad Austin, ma diamo anche merito al giubilato Jolyon Palmer, che ne aveva presi 8 a Singapore. Ad aiutare la Re-



PECCATO PER SAINZ BLOCCATO DA UNA RUOTA MAL FISSATA

Una ruota mal fissata al pit-stop ha concluso anzitempo la corsa di Sainz, sopra. Sotto, foto ricordo per Hulk con Prost e Carlito. A sinistra, lo stesso Hulkenberg - qui davanti alle Force India - buon 6° alla fine



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

nault nel suo cammino, il crollo della Toro Rosso. Ad Abu Dhabi non vi è stata nessuna polemica per la fornitura dei motori Renault, che a San Paolo aveva raggiunto il suo apice con il comunicato emesso dal team faentino in pieno weekend di gara nel quale (in risposta alle parole provocatorie di Abiteboul) accusava i francesi di power unit inaffidabili e di strane coincidenze visto che, guarda caso, era proprio con loro che si giocavano l'ambita sesta piazza: 8 i milioni di dollari che ballavano tra il sesto e il settimo posto. Non pochi. Toro Rosso paga certamente i guai tecnici, ma la perdita di Sainz (e anche qui, guarda caso finito in Renault) è stata ancora più devastante. Nelle ultime sei gare, la squa-

dra italiana ha conquistato un solo punto ad Austin e grazie al licenziato Daniil Kvyat, chiamato per disperazione per il Gp americano perché la squadra non aveva più piloti. Pierre Gasly non poteva certo fare miracoli nel sostituire Kvyat così come Brendon Hartley, proiettato in F.1 dal mondiale endurance.

La loro inesperienza si è fatta sentire in un momento così delicato, ma almeno la Haas è riuscita a non approfittarne nella gara finale, rimanendo ottava. Kevin Magnussen è riuscito a girarsi due volte nelle prime tre curve dopo la partenza, rimanendo così confinato nelle posizioni retrostanti. Romain Grosjean ha provato in tutte le maniere a prendersi la top 10, ma non

c'è stato niente da fare contro Williams e McLaren. Per il 2018, la Renault vuole salire ancora, essere protagonista, cominciare a salire sul podio, ma c'è un grosso punto interrogativo.

Il nuovo regolamento che permetterà ai singoli piloti di utilizzare non più di tre power unit durante il campionato, li fa tremare. Urge trovare affidabilità dopo questo 2017 pieno di problemi tecnici che hanno afflitto oltre alla stessa Renault, anche i clienti Red Bull e Toro Rosso. E non è un caso se a lamentarsi di questa limitazione delle power unit 2018 siano stati alla vigilia di Abu Dhabi proprio Abiteboul, Horner e Boullier, quest'ultimo nuovo cliente McLaren. ●

GP ABU DHABI
IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

**LA FERRARI CHE HA PERSO
MA ANCHE QUELLA CHE
AVREBBE POTUTO TRIONFARE.
CRONACA DI 12 MESI PASSATI
COME SULL'OTTOVOLANTE**



fotografie COLOMBO

Un **anno** vissuto gagliardamente

Se lo spettacolo (si fa per dire, eh) di Abu Dhabi fosse l'anteprima del 2018, beh, noi ferraristi potremmo tranquillamente candidarci ad un suicidio di massa. Ma ci sono più di cento giorni, da qui alla pole di Melbourne. In cento giorni Napoleone Bonaparte pretese vanamente di cambiare il mondo. Arrivabene e Binotto dovranno cambiare il mondiale. Auguro loro di non finire a... Sant'Elena!

E adesso... the Oscar goes to: cioè, di seguito le cose da ricordare del 2017, ovviamente dal punto di vista (malato, lo ammetto) di un ferrarista quale spudoratamente continuo a proclamarmi.

MIGLIOR GP. Ungheria tutta la vita. In quella domenica magiara ritrovo non solo il senso di una rovinosa illusione ma il Dna della Rossa. Una gran macchina. Un pilota esemplare come Vettel. E il compagno di squadra, il bollitissimo Raikkonen, che sacrifica se stesso perché comprende, prima e meglio di tutti, cosa sia giusto nella logica di squadra. Alla fine della fiera non è servito, eppure quello di Budapest è stato un grande momento Ferrari.

MIGLIOR SORPASSO. Quello di Vettel su Bottas a Barcellona. Lo cito per gettare benzina sul falò del rimpianto. Perché c'è stato un periodo non breve, facciamo l'intera primavera, in cui la Ferrari sembrava diventata la Mercedes o qualcosa del genere. Non è durata, forse non poteva durare, però è stato bello.

PEGGIOR GP DELL'ANNO. Debbo assegnare anche l'Oscar in negativo. Come fai a rimuovere il ricordo penoso di Singapore? So che l'argomento continua ad ali-



PERPLESSI MA NON SCONFITTI

Mattia Binotto e Maurizio Arrivabene sembrano voler vedere nel futuro della Ferrari dopo un 2017 nel quale la Rossa ha fatto sognare i tifosi e l'impresa di battere la Mercedes è sembrata possibile

mentare discussioni da bar ed è dolorosamente inevitabile. Io rimango del parere espresso a suo tempo: la fortuna è cieca ma la sfiga ci vede benissimo. Ho guardato e riguardato il filmato dozzine di volte. Raikkonen non sbaglia niente. Vettel fa la manovra che tutti i piloti fanno in casi del genere. Si vede che doveva andare così,

che ci posso fare?

PEGGIOR SORPRESA. I crack in Malaysia e Giappone. L'unico fiasco tecnologico della Ferrari. Condotti e candele, dissero. Forse ci fu un azzardo su materiali ancora non testati a sufficienza. È così, un altro anno è passato. Dipinto di argento Mercedes. ●

FIGURA 1



Granato
@antoniogranato



La guerra del diffusore

RED BULL ALL'AVANGUARDIA E FERRARI CHE S'ISPIRA ALLE SOLUZIONI DEL GENIO NEWEY. IL 2018 È GIÀ COMINCIATO

L'ultima prova della stagione ha visto i team impegnati a provare alcune delle soluzioni che verranno utilizzate sulle vetture 2018. Per aiutarsi nello studio di questi nuovi elementi, sulle monoposto sono comparsi i più svariati sensori e "rastrelli", montati allo scopo di analizzare e monitorare lo scorrimento dei flussi e dei vortici e raccogliere il maggior numero di dati.

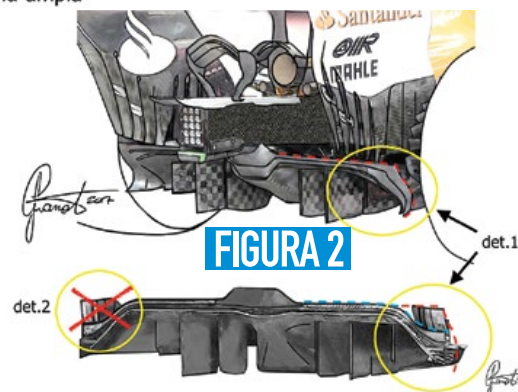
Tra queste la Ferrari, che oltre ad utilizzare i tubi di Pitot (già l'aveva fatto in Messico) per analizzare l'aerodinamica della vettura, ha provato, solo nelle libere con Raikkonen, un nuovo diffusore che riprende molto le forme di quello disegnato dagli aerodinamici guidati da Adrian Newey per la Red Bull e che molto probabilmente verrà impiegato sulla vettura 2018 di Maranello.

Sappiamo, in effetti, come la SF70-H abbia utilizzato quest'anno un assetto picchiato estremo, riprendendo appunto la filosofia delle monoposto del genio inglese. Ovviamente non poteva essere ignorato un componente chiave del funzionamento di questo particolare assetto: il diffusore. Diffusore che grazie ad una maggiore incli-

nazione del fondo vettura rispetto al fondo stradale va a aumentare "virtualmente" le sue dimensioni - vedi area gialla **fig.1** -. Quest'ultimo, infatti, maggiorato dall'inclinazione della vettura, aumenterà la portata dell'aria e allo stesso tempo limiterà il distacco dei flussi che, scorrendo ad alta velocità sotto il fondo, non riuscirebbero altrimenti a seguire il profilo dell'estrattore. L'espansione, infatti, avviene in modo progressivo nel caso di un assetto picchiato e non improvviso come quando si viaggia con un assetto parallelo al suolo. Tutto ciò migliora l'efficienza e consente di generare un maggior carico aerodinamico sull'asse posteriore.

Infine l'assetto "rake" permette di ottenere una maggiore incidenza alare che, grazie al progressivo abbassamento della vettura sotto la spinta del carico all'aumentare della velocità, va a diminuire sempre più. Migliorando la sua efficienza aerodinamica e riducendo la resistenza all'avanzamento.

Proprio per raggiungere un'efficienza di funzionamento maggiore di questo particolare sistema aerodinamico, la Ferrari si è ispirata alla Red Bull, sicuramente il te-



am più efficace nell'utilizzo di questo particolare assetto.

Come possiamo vedere nell'immagine sotto, sulla SF70-H è stato installato, per svolgere dei test nelle prove libere, un diffusore "specifica 2018". L'estrattore risulta più ampio (vedi tratteggio rosso **fig.2** dettaglio 1) a ricercare la massima larghezza possibile, senza più piegare, all'esterno, verso il basso (tratteggio azzurro **fig.2** dettaglio 1). Soluzione che va a aumentare la quantità d'aria che il diffusore potrà "lavorare", migliorando l'efficienza della funzionalità dell'assetto "rake". Rimossi poi, i profili ai due lati dello scivolo con la funzione di rompere i vortici più grandi e dannosi, in tanti, più piccoli, con effetti negativi minori, vedi dettaglio **fig.2** **fig.2**.



di Alessandro Gargantini

WEHRLIN IN PARTENZA, LECLERC IN ARRIVO

Nonostante una stagione all'altezza delle aspettative, Wehrlein non sarà confermato alla Sauber. Al suo sedile potrebbe approdare il nostro Giovinazzi, in basso assieme al campione F.2 Charles Leclerc



LA PRESSE

Sauber all'italiana

IL TEAM SVIZZERO ASPETTA I MOTORI FERRARI BRANDIZZATI ALFA MA CONTINUA A NON DARE RISPOSTE PER ANTONIO GIOVINAZZI

ABU DHABI - Nell'ultimo round 2017, il Ceo della Sauber, Frederic Vasseur, appariva tranquillo. Non ha sciolto, come aveva promesso in Brasile, il nodo relativo al pilota da affiancare a Charles Leclerc e non ha fornito indicazioni su come il marchio Alfa Romeo potrà comparire sulle vetture del team svizzero. Ma con il suo consueto fare un po' sornione e sicuro di sé, il manager francese ha dato la sensazione di avere tutto sotto controllo. Anche perché il futuro prossimo del team Sauber in Formula Uno passa attraverso due certezze non da poco.

Arriveranno finalmente i propulsori Ferrari nella configurazione più attuale, con un salto di due generazioni rispetto a quelli attuali. Dunque, addio ai noiosi commenti di Pascal Wehrlein che anche in occasione dell'ultimo gran premio stagionale di Abu Dhabi ha trovato il modo di lamentarsi per i pochi cavalli. Il secondo punto fermo si chiama appunto Charles Leclerc, che anche nell'ultimo round del campionato di Formula 2 ha mostrato delle doti fuori dal comune, stracciando tutti nella Sprint Race nonostante il titolo fosse già nel cassetto e non ci fosse più di tanto da dimostrare. Un ragazzo sul quale la Ferrari ha voluto scommettere e che sta ripagando con gli interessi, mostrando ga-

ra dopo gara un potenziale che appare senza confini. Il ventenne monegasco ha una fame di vittorie comune soltanto a pochissimi campioni e appare chiaro il fatto che il ragazzo proveniente da Ferrari Driver Academy costituirà un punto fermo per la squadra di Hinwil, che secondo parei sempre più condivisi viene identificato come uno tra i team con il maggior potenziale di crescita.

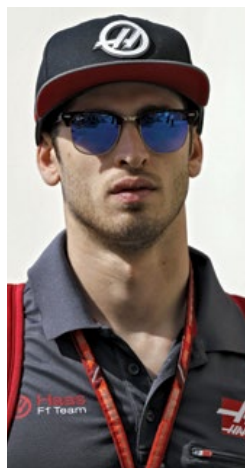
Nel paddock di Abu Dhabi il team rossocrociato è stato al centro di numerose discussioni, sia per quel che concerne il secondo pilota che in merito al branding dei motori, che come si dice da settimane potrebbero essere marchiati Alfa Romeo. In tema mercato, la Sauber è certamente una meta molto ambita e in tanti farebbero carte false per assicurarsi un posto accanto a Charles Leclerc.

Dato per assodato l'addio a Pascal Wehrlein, che Toto Wolff sperava ancora di accasare in Williams prima di destinarlo a quella che appare la sua destinazione più probabile, ovvero il Dtm al posto di Robert



Wickens, il secondo sedile in Sauber è a metà strada tra Marcus Ericsson e Antonio Giovinazzi. Lo svedese in pista è stato surclassato da Wehrlein, che oltre a conquistare gli unici 5 punti colti dalla Sauber è parso una spanna sopra al compagno, ma continua a godere di risorse finanziarie non facilmente surrogabili. Quanto a Antonio Giovinazzi, dopo un anno speso da terzo pilota e tester, disputando solo il Gp d'Australia e lo sventurato Gp Cina, non sarà facile prendere la decisione di tenerlo nuovamente lontano dalle gare. Antonio, dodici mesi fa, si è trovato in una situazione per molti versi simile a quella di Leclerc di quest'anno e merita la sua chance. In Ferrari lo apprezzano e conoscono benissimo la situazione ed è per questo che stanno facendo l'impossibile per trovare una soluzione. Cosa accadrà in Sauber, lo sapremo molto presto.

Dovessimo affidarci soltanto alla razionalità, impossibile non pensare che non si possa liberare anche un posto nel Team Haas, che in Romain Grosjean e Kevin Magnussen ha un line-up sulla carta già confermata ma certamente perfettibile. E le ripetute battute a vuoto del danese nelle ultime corse, congiuntamente al carattere iper suscettibile del venticinquenne di Roskilde, potrebbero fare aprire un ulteriore spiraglio per il pugliese. ●



SUTTON-IMAGES.COM



di Mario Donnini

Alfa Romeo un simbolo da urlo



SAREBBE BENE SFODERARE UN MINIMO DI ENTUSIASMO PER IL POSSIBILE RITORNO IN CHIAVE 2018 DEL MARCHIO ITALIANO IN F.1

Se invece che in Italia fossimo altrove, che so, nella motoristicamente coltissima Gran Bretagna, l'idea di ribattezzare Alfa Romeo i motori Ferrari in fornitura alla Sauber in chiave 2018 sarebbe stata accolta con immenso entusiasmo. Quale primo passo di riavvicinamento del marchio del Biscione alla F.1, dalla quale manca come team addirittura dal lontanissimo 1985, dall'addio al mondiale della non fortunatissima gestione EuroRacing.

Certo, per gli amanti della storia e per i puristi delle guerre sportive che furono, vedere pubblicizzato come è accaduto di recente il marchio dell'Alfa Romeo sulle fiancate della Ferrari F.1 rappresenta un'eresia bella e buona. Come vedere il diavolo - con rispetto parlando -, che in televendita ricorda i poteri salvifici del primo venerdì del mese. Però la storia commerciale degli assetti e delle proprietà in Italia è andata a modo suo e alla fin fine questo è il parascrilego risultato che va accettato, metabolizzato e mai più discusso, se non mica se ne esce. Però è bello tornare indietro con la memoria e pensare che allo scoppio della seconda guerra mondiale la Ferrari mancò esisteva e allora il marchio di riferimento nel mondo delle corse - per gli appassionati più inferociti -, quanto a continuità, imprese, qualità della storia sportiva e delle leggende, era proprio l'Alfa Romeo. Col marchio del Quadrifoglio a troneggiare a livello mondiale fino all'apparizione di Mercedes, Auto Union e dei soldoni aggressivi del Reich, con l'immarcescibile Enzo Ferrari a rappresentare il team principal per antonomasia. Sorta d'autarchico Toto Wolff dotato dell'indole sulfurea di Helmut Marko, più genialità creativa, attitudine all'agitazione d'uomini e imprecazioni all'insegna d'una creativa, inaffondabile, ineguagliabile e meravigliosa italianità imprenditoriale. In ogni caso, l'Alfa Romeo era tutto ciò che la Ferrari sarebbe poi diventata.

Bolidi vincenti nei Gran Premi dell'era eroica, quando la F.1 ancora mancò esisteva e le Alfone erano da sogno, agognate financo da sultani e maraja. Vedi la 8C, che faceva sfracelli alla Mille Miglia, in versione aerodinamica meravigliava a Le Mans e poi come auto di tutti i giorni era inseguita da industriali e sovrani, con la sicurezza di volerla davvero e mai con la certezza di poterla ottenere.

Le prodezze di Nivola e Varzi, alla Targa Florio e non, quindi l'avvento della 158, vettura d'anteguerra che poi dorme, si sveglia e risorge divenendo prima regina della F.1 con le tre Effe, Farina, Fangio e Fagioli, evolvendo in 159 prima che Ferrari fosse costretto mitologicamente, mettendosi in proprio, a uccidere "Mamma Alfa". E quindi decenni di digiuno - anzi no, perché non pensare al mondiale Marche e all'epopea della 33, da De Adamich a Brambilla e Merzario, passando dalla parentesi Kauhsen targata 1975, fino all'ultima barchettona (alla fine perfino turbo) del 1977 iridato nel mondiale Sport -, per poi assistere allo spettacolare ritorno in F.1. Tutto e tanto by Carlo Chiti, papà stupendo dell'Autodelta. Con certe cavalcate sfortunatissime di Giacomelli - Glen 1980 - e De Cesaris - Long Beach 1982 -, a ravvivare una tradizione meravigliosa e italianamente inorgogliosamente.

Poi la fine sul nascere dell'accordo con la Ligier, a inizio 1987, perché la stessa Alfa Romeo era stata acquistata dalla Fiat, già in Formula Uno con la Ferrari quindi ovvia-

mente desiderosa di dirottare il Quadrifoglio fuori dai Gp, cioè nelle gare Turismo. Be', su e noi i miracoli della 155 V6 Ti nel Dtm, ancora al top sulla Nordscheife 1993, stile Nivola 1935, con Nicola Larini e i tuoni di Gabriele Tarquini nel Btcc 1994 li abbiamo forse dimenticati?

Dai, adesso gli Over 40 in Italia portano addosso l'influsso mefitico dell'Arna e un certo sbalordimento che si ha a tutt'oggi quando si guarda le spigolosità quadre della 33 di serie, però, in fondo, anche per le corse monomarca, la stessa Alfasud non fu poi così male. Anzi. Qualcosa di bello e intenso lo rappresentò sul serio. Come ogni Alfa da Corsa e ciascuna creatura dell'Alfa Corse che corse, 75, 156 o qualsiasi altro numero a piacere.

Un mese fa, chiacchierando con il grande Bruno Giacomelli alla Fiera di Padova, il 65enne pilotone s'è lasciato scappare: «*Se solo la mia Alfa Romeo non si fosse rotta al Watkins Glen 1980 e avessi vinto per il Biscione quel Gp praticamente dominato, tante cose avrebbero potuto prendere una piega ben diversa. E fu e resta un gran peccato, non solo per me, ma anche per le corse, in Italia*». Verissimo, Bruno. È una ferita aperta, un debito da saldare, un "unfinished business" che grida vendetta.

E a pensare che in F.1 il marchio Alfa Romeo potrebbe smettere d'essere semplice adesivo, per tornare altresì a far rombare davvero un motore e poi chissà cos'altro, ecco, se solo uno ha un pizzico d'onesto romanticismo addosso, solo a sentir cose del genere ha diritto e dovere di farsi venire i brividi. Forza, Alfa Romeo, dunque. Torna nei Gran Premi, se puoi e vuoi.

E, per favore, non andartene mai più. ●



Sotto, Bruno Giacomelli con l'Alfa Romeo di Formula Uno in gara nel 1981. Sopra, l'ingegnere Carlo Chiti: un mito

GP ABU DHABI

VISTO CON ANDREA MONTERMINI di Alessandro Bucci



Che spasso la Mercedes

MONTERMINI EVIDENZIA L'OTTIMO WEEKEND DI BOTTAS, CON LA FERRARI COMUNQUE VALIDA E ANDREA SPERA CHE ALFA ROMEO RIENTRI IN F.1 CON SAUBER PER PROMUOVERE GLI ITALIANI

Con oltre trecento gare disputate in carriera, l'emiliano Andrea Montermini si attesta tra i piloti più longevi e vincenti del belpaese. Quaranta vittorie, quarantasette pole e centosette podi colti nell'arco di una carriera iniziata nei primi anni '90 e spesa in diverse categorie del motorsport. Il debutto nei panni di test driver in Formula Uno, per Andrea, avvenne nel 1990 con il team Scuderia Italia, prima di passare al Cavallino Rampante e in seguito alla Benetton. Tralasciando l'esordio sfortunato con Simtek Ford in Spagna nel '94, dove Andrea sostituì il compianto Roland Ratzenberger rimediando un brutto incidente nelle qualifiche (episodio che costrinse Montermini a terminare momen-

GRANDE COLPO DELLA CASA TEDESCA
Anche Montermini, sopra, in tuta da pilota, non ha potuto che prendere atto dell'elevatissimo stato di competitività della Mercedes in questo finale di stagione, con Bottas, sotto, che a Abu Dhabi è riuscito a tenere a bada in qualifica e in gara Hamilton

taneamente la sua avventura nel grande Circus), il pilota emiliano ha disputato due stagioni nel grande Circus, rispettivamente con Pacific nel '95 e con Forti l'anno dopo. Ex campione mondiale di Formula 3000, Andrea ha dominato nel mondo delle ruote coperte tra 2007 e 2010, facendo faville con la Ferrari Gt del Playteam. Nel 2007 e 2008 titolo internazionale classe Gt per Montermini, con la soddisfazione del titolo assoluto nel '08. Vincitore del campionato nella categoria Gt2 italiana gran turismo 2010, Andrea ha conquistato il suo ultimo alloro tre anni dopo, trionfando con la Ferrari 458 Italia Gt2 della scuderia Villorba Corse totalizzando undici podi su dodici gare. Montermini ha analizzato



con noi il Gp di Abu Dhabi, cercando di inquadrare gli aspetti positivi e negativi che hanno caratterizzato la corsa di Yas Marina.

- Partiamo analizzando la gara della Mercedes. Bottas e Hamilton praticamente hanno fatto mondo a sé, tirando sino alla fine.

«Entrambi i piloti hanno mantenuto un ritmo elevato per tutta la corsa, cosa che non è riuscita agli avversari. Hamilton ha sfruttato molto bene la parte in cui entrambi gli alfieri Mercedes hanno pilotato in "safe mode", recuperando su Bottas. Va detto comunque che solo Valtteri e Vettel, con serbatoio vuoto, sono riusciti ad andare sotto l'1'41". Il tedesco ha dimostrato di essere più competitivo rispetto ai giri precedenti effettuati in "safe mode". Lo trovo un aspetto interessante».

- Che voto diamo a Bottas considerando tutto il weekend?

«Gli do 9,5. Ha studiato sino al Q3, dove ha capito come migliorare. Valtteri in gara è stato molto competitivo, specialmente nell'ultimo settore, che è quello più guidato. Lì la macchina deve possedere un ottimo assetto e occorre grande tecnica di guida da parte del pilota».

- Veniamo alla gara del Cavallino Rampante. La SF70H dove ha sofferto maggiormente?

«La Ferrari ha fatto un po' fatica nei punti del tracciato che richiedono la massima espressione dal punto di vista motoristico, mi riferisco in particolare al secondo settore. Seb e Kimi, negli ultimi giri, hanno dimostrato la bontà del telaio della Sf70-H, ma è curioso notare al contempo che Vettel, nel suo miglior passaggio, ha realizzato il record della pista proprio nel settore centrale. Con questo non voglio

BOTTAS IN GARA HA SAPUTO ESSERE FORTE NELL'ULTIMO SETTORE, CHE È QUELLO PIÙ GUIDATO

ANDREA MONTERMINI

”

dire assolutamente che Ferrari non abbia una buona power-unit, anzi. Rispetto al 2016 il Cavallino ha fatto passi da gigante in tutti i settori, riducendo molto il gap dai rivali».

- Brutto avvio per Magnussen, pilota dal rendimento altalenante. E' azzardato dire che il nostro Antonio Giovinazzi non avrebbe proprio nulla da invidiare al figlio di Jan?

«No. Il problema è che, al giorno d'oggi, contano molto aspetti che esulano espressamente dalle doti di guida... e Magnussen non ha problemi a tal riguardo».

- Massa ha chiuso la carriera in Formula 1 dopo quindici stagioni. Un tuo pensiero riguardo al paulista ex Ferrari?

«Ha fatto una grande carriera, non dimentichiamo che nel 2008 è stato Campione del Mondo per mezzo giro! Mi fa piacere che abbia terminato la carriera in zona punti, Felipe ha sempre fatto vedere di che pasta è fatto, riuscendo a tornare dopo un incidente gravissimo come quello del 2009. Ha svolto un ottimo lavoro come chioccia di Stroll e a mio giudizio poteva dare ancora molto alla Formula 1».

- Weekend decisamente negativo per Toro Rosso, con Gasly autore anche di un testacoda in gara. A tuo giudizio quali elementi hanno penalizzato fortemente il rendimento della Str12?

«Innanzitutto la power-unit Renault, che è stata depotenziata per mantenere l'affidabilità. In secondo luogo l'inesperienza dei suoi piloti, anche se Hartley è un campione e questo non va dimenticato. Toro Rosso ha perso un pezzo importante con l'addio di Sainz e un pilota esperto come Kvyat avrebbe aiutato. Il trattamento che è stato riservato a Daniil penso sia stato molto ingiusto, soprattutto dal punto di vista umano».

- Vedi di buon occhio il ritorno di Alfa Romeo in F.1 come costruttore?

«Assolutamente! L'arrivo di nuovi marchi non può che fare bene alla serie e maggiori investimenti da parte dell'Italia aiuteranno di più i piloti italiani. Sono certo che si cercherà di trovare una soluzione anche per Giovinazzi ed è giusto spingere un pilota come Leclerc. Il ritorno di Alfa Romeo significa anche avere capitali e persone che investono nella F.1 e la Ferrari potrà giocare un ruolo importante».

- Quali sono i ricordi più cari che hai della tua esperienza in Formula 1?

«In Ferrari ho imparato tantissimo, ho percorso quasi 13000 km nei test, sperimentando il traction control, il differenziale elettronico e le sospensioni attive, tutti elementi che poi hanno conosciuto uno sviluppo significativo nella massima serie. Con Pacific e Forti ho avuto la possibilità di disputare due stagioni in Formula 1 e quindi mi considero un pilota fortunato tutto sommato». ●

MASSA HA CHIUSO MOLTO BENE UNA BELLA CARRIERA. PER ME POTEVA ANCORA DARE MOLTO ALLA F1

ANDREA MONTERMINI

”

GETTY IMAGES



GP ABU DHABI

IL TABELLONE



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Stroll	11°	21"613
Vandoorne	12°	22"125
Verstappen	14°	21"269
Raikkonen	15°	21"609
Pérez	16°	21"869
Hülkenberg (+5")	17°	29"724
Ricciardo	19°	23"477
Vettel	20°	21"221
Bottas	21°	21"478
Alonso	21°	22"541
Massa	22°	21"449
Magnussen	22°	21"875
Hamilton	24°	21"274
Hartley	26°	21"598
Wehrlein	28°	22"959
Stroll	29°	21"543
Gasly	30°	21"519
Ericsson	30°	22"176
Ocon	31°	21"865
Sainz	31°	21"956
Grosjean	32°	21"850
Stroll	35°	21"908

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	1:34"14"062	194,422	1'40"650	52
2°	18	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 3"899	194,288	1'41"473	51
3°	15	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	55	a 19"330	193,760	1'40"770	55
4°	12	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	55	a 45"386	192,874	1'42"338	53
5°	10	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	55	a 46"269	192,844	1'42"028	43
6°	8	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1'25"713	191,519	1'42"376	53
7°	6	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1'32"062	191,307	1'42"689	52
8°	4	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1'38"911	191,079	1'42"609	47
9°	2	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	54	a 1 giro	190,492	1'41"669	54
10°	1	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	54	a 1 giro	190,378	1'43"026	45
11°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	54	a 1 giro	190,111	1'42"437	51
12°		S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	54	a 1 giro	188,432	1'43"986	50
13°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	54	a 1 giro	188,409	1'43"928	50
14°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	188,360	1'43"867	50
15°		B.Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	54	a 1 giro	188,290	1'43"897	52
16°		P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	54	a 1 giro	188,226	1'43"844	33
17°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	188,142	1'43"567	36
18°		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	54	a 1 giro	187,874	1'42"324	52

NON CLASSIFICATI

	C.Sainz (Spagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	31	Ruota	189,964	1'43"378	26
	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	20	Idraulica	190,757	1'42"757	13

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL VENTESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	5	5	5	4	3	3
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	6	6	8	3	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	6	5	6	3	4	4
FERRARI	VETTEL	FERRARI	5	5	5	4	4	4
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	4	4	4	4	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	4	4	4	4	3	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	4	4	4	4	2	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	9	11	11	8	7	6
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	10	12	12	9	7	7
TORO ROSSO	HARTLEY	RENAULT	7	6	9	3	5	5
TORO ROSSO	GASLY	RENAULT	5	7	9	3	4	5
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	5	6	4	4	4
RENAULT	SAINZ	RENAULT	5	6	6	3	4	4
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	4	4	4	4	4	4
SAUBER	WEHRLIN	FERRARI (2016)	4	4	4	4	4	4

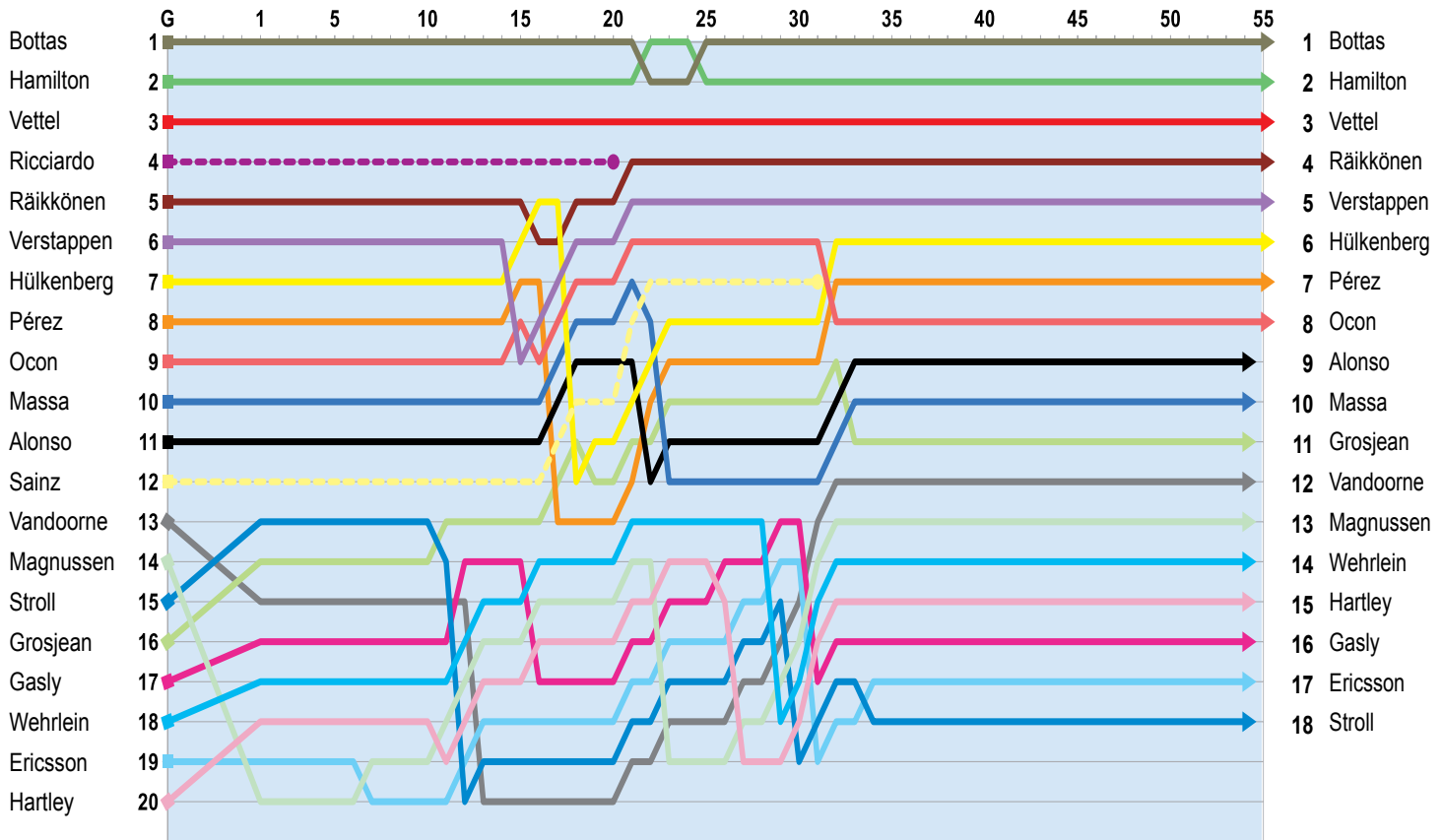
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

ABU DHABI | 20ª gara del mondiale F1 | 26 novembre 2017 | Yas Marina (5,554 km)
 | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

LEGENDA

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

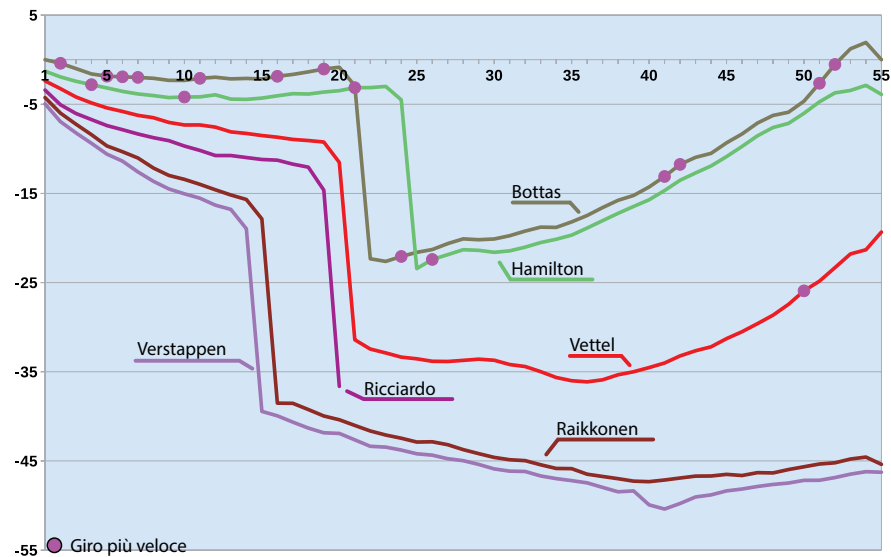
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
 150 METRI PRIMA DELLA CURVA 8

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Pérez	331,8	Hamilton	336,3
Massa	329,4	Verstappen	332,3
Bottas	329,0	Grosjean	329,8
Ocon	328,5	Bottas	329,5
Stroll	327,9	Massa	328,2
Hamilton	326,3	Ericsson	325,7
Vettel	325,6	Hülkenberg	325,5
Raikkonen	324,5	Stroll	324,9
Magnussen	324,2	Pérez	322,3
Ricciardo	322,7	Magnussen	322,3
Grosjean	322,5	Wehrlein	320,5
Verstappen	322,2	Sainz	319,0
Ericsson	321,2	Raikkonen	318,4
Wehrlein	321,0	Alonso	318,3
Hülkenberg	320,1	Gasly	316,2
Sainz	319,1	Ocon	315,2
Gasly	318,3	Vettel	314,7
Vandoorne	316,3	Hartley	311,1
Alonso	315,8	Vandoorne	310,1
Hartley	314,2	Ricciardo	309,2

I DISTACCHI



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

GP ABU DHABI IL TABELLONE

PROVE LIBERE

VENERDÌ 24 NOVEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'39"126	1'37"877
2° Vettel	1'39"006	1'38"026
3° Ricciardo	1'40"773	1'38"180
4° Raikkonen	1'39"518	1'38"352
5° Bottas	1'39"741	1'38"537
6° Verstappen	1'39"154	1'38"894
7° Pérez	1'40"293	1'39"323
8° Ocon	s.t.	1'39"333
9° Hülkenberg	1'41"864	1'39"529
10° Alonso	1'40"522	1'39"559
11° Massa	1'40"723	1'39"635
12° Vandoorne	1'40"569	1'39"671
13° Sainz	1'41"748	1'40"201
14° Stroll	1'41"581	1'40"329
15° Gasly	1'41"646	1'40"694
16° Magnussen	s.t.	1'41"128
17° Russell	1'41"131	s.t.
18° Wehrlein	1'41"752	1'41"270
19° Ericsson	1'42"344	1'41"302
20° Grosjean	1'41"306	1'41"560
21° Hartley	1'42"585	1'41"496
22° Giovinazzi	1'42"065	s.t.

SABATO 25 NOVEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Hamilton	1'37"627
2° Bottas	1'37"900
3° Raikkonen	1'38"157
4° Vettel	1'38"174
5° Ricciardo	1'38"340
6° Verstappen	1'38"587
7° Alonso	1'39"155
8° Vandoorne	1'39"277
9° Sainz	1'39"340
10° Pérez	1'39"367
11° Massa	1'39"383
12° Hülkenberg	1'39"396
13° Ocon	1'39"500
14° Magnussen	1'39"831
15° Grosjean	1'40"079
16° Wehrlein	1'40"307
17° Stroll	1'40"572
18° Gasly	1'40"737
19° Ericsson	1'40"789
20° Hartley	1'40"883

NOTE

(a) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit aggiuntivi.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

NUOVO

V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+)

??? media ??? km/h

Primato precedente:

L.Hamilton (McLaren MP4/26/Mercedes, 2011, Q2)

1'38"434 media 203,124 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

S.Vettel

(Red Bull RB5/Renault, 2009)

1'40"279 media 199,387 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

S.Vettel

(Red Bull RB5/Renault, 2009)

1h34'03"414 media 194,789 km/h

POLE POSITION

SABATO 25 NOVEMBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'37"356	1'36"822	1'36"231	17"047	41"090	38"094	
2° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'37"391	1'36"742	1'36"403	16"927	41"109	38"239	
3° Vettel	Ferrari SF70H	1'37"817	1'37"023	1'36"777	17"000	41"334	38"371	
4° Ricciardo	Red Bull RB13	1'38"016	1'37"583	1'36"959	17"166	41"417	38"376	
5° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'37"453	1'37"302	1'36"985	17"006	41"434	38"446	
6° Verstappen	Red Bull RB13	1'38"021	1'37"777	1'37"328	17"206	41"546	38"576	
7° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'38"781	1'38"138	1'38"282	17"339	41"974	38"774	
8° Pérez	Force India VJM10	1'38"601	1'38"359	1'38"374	17"315	41"585	39"310	
9° Ocon	Force India VJM10	1'38"896	1'38"392	1'38"397	17"350	41"568	39"400	
10° Massa	Williams FW40	1'38"629	1'38"565	1'38"550	17"229	41"750	39"327	
11° Alonso	McLaren MCL32	1'38"820	1'38"636		17"499	41"990	38"831	
12° Sainz	Renault R.S.17	1'38"810	1'38"725		17"442	42"053	39"096	
13° Vandoorne	McLaren MCL32	1'38"777	1'38"808		17"427	42"022	38"926	
14° Magnussen	Haas VF-17	1'39"395	1'39"298		17"469	42"121	39"586	
15° Stroll	Williams FW40	1'39"503	1'39"646		17"335	42"087	39"973	
16° Grosjean	Haas VF-17	1'39"516			17"454	42"302	39"758	
17° Gasly	Toro Rosso STR12	1'39"724			17"765	42"303	39"656	
18° Wehrlein	Sauber C36	1'39"930			17"650	42"450	39"801	
19° Ericsson	Sauber C36	1'39"994			17"625	42"373	39"996	
20° Hartley	Toro Rosso STR12	1'40"471			17"855	42"450	40"154	

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 1'36"403	77 Bottas Mercedes 1'36"231
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'36"959	5 Vettel Ferrari 1'36"777
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'37"328	7 Raikkonen Ferrari 1'36"985
4ª FILA	11 Perez Force India 1'38"374	27 Hülkenberg Renault 1'38"282
5ª FILA	19 Massa Williams 1'38"550	31 Ocon Force India 1'38"397
6ª FILA	55 Sainz Renault 1'38"725	14 Alonso McLaren 1'38"636
7ª FILA	20 Magnussen Haas 1'39"298	2 Vandoorne McLaren 1'38"808
8ª FILA	8 Grosjean Haas 1'39"516	18 Stroll Williams 1'39"646
9ª FILA	94 Wehrlein Sauber 1'39"930	10 Gasly Toro Rosso 1'39"724
10ª FILA	28 Hartley (a) Toro Rosso 1'40"471	9 Ericsson Sauber 1'39"994

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



CAMBIO GOMME

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

MONDIALE PILOTI

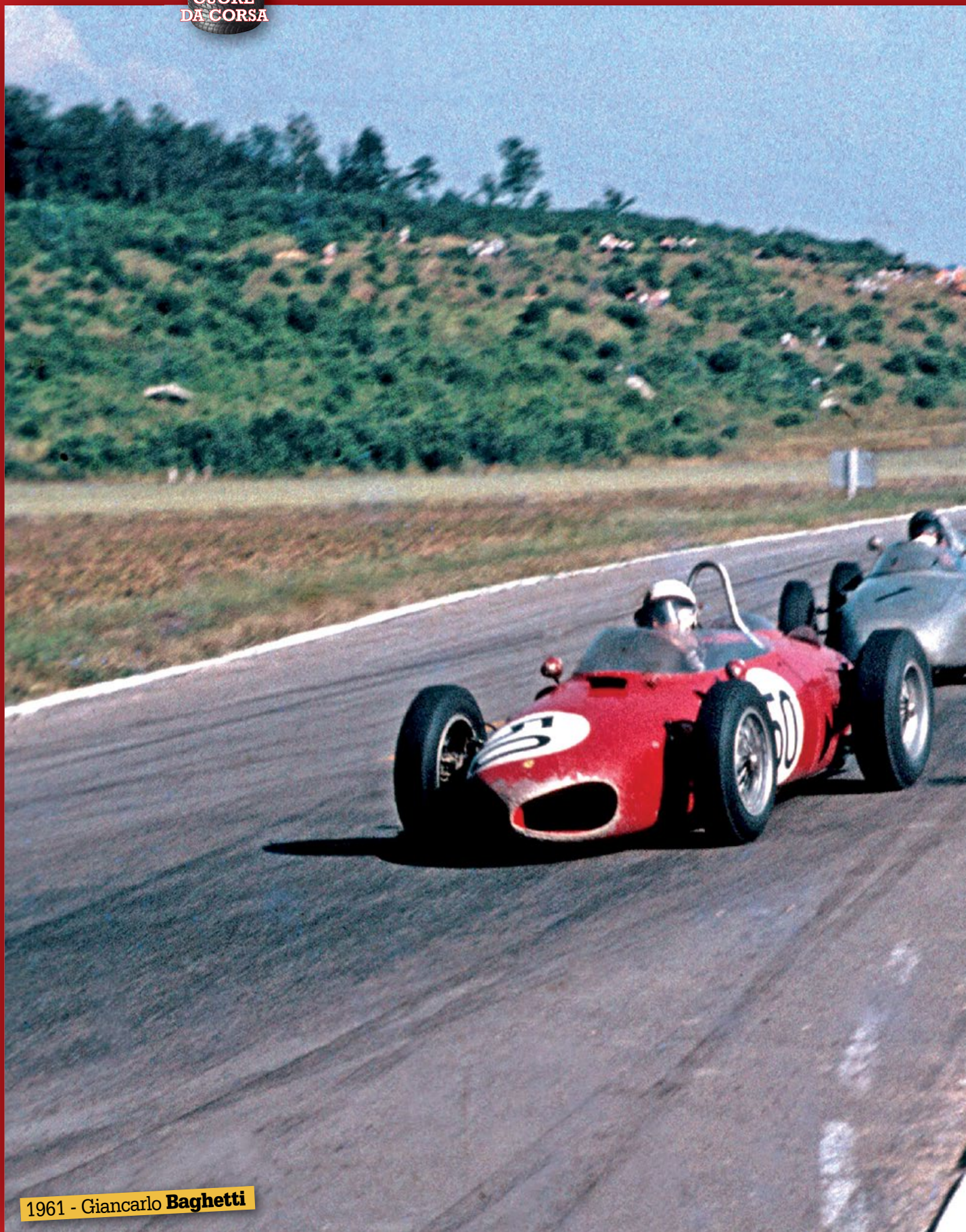
		TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1°	L. Hamilton	363	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	25	18	25	25	2	12	18
2°	S. Vettel	317	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	(i.)	12	(m.)	18	12	25	15
3°	V. Bottas	305	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	12	10	18	18	25
4°	K. Raikkonen	205	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	12	10	(i.)	(m.)	10	15	15	15	12
5°	D. Ricciardo	200	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	15	12	18	15	15	(m.)	(m.)	8	(m.)
6°	M. Verstappen	168	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	(m.)	1	(i.)	25	18	12	25	10	10
7°	S. Pérez	100	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	(17°)	2	10	8	6	4	6	2	6
8°	E. Ocon	87	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	2	8	1	1	8	8	10	(i.)	4
9°	C. Sainz	54	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	1	(14°)	12	(m.)	(i.)	6	(m.)	(11°)	(m.)
10°	N. Hülkenberg	43	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	8	(13°)	(m.)	(16°)	(m.)	(m.)	(m.)	1	8
11°	F. Massa	43	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	4	4	(11°)	2	1	2	(11°)	6	1
12°	L. Stroll	40	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	(11°)	6	4	4	(m.)	(11°)	8	(16°)	(18°)
13°	R. Grosjean	28	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	6	(15°)	2	(13°)	2	(14°)	(15°)	(15°)	(11°)
14°	K. Magnussen	19	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	(15°)	(11°)	(m.)	(12°)	4	(16°)	4	(i.)	(13°)
15°	F. Alonso	17	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	8	(m.)	(17°)	(i.)	(11°)	(11°)	(m.)	1	4	2
16°	S. Vandoorne	13	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	6	6	(14°)	(12°)	(12°)	(i.)	(12°)
17°	J. Palmer	8	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	(12°)	(13°)	(m.)	8	(15°)	(12°)	-	-	-	-
18°	P. Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	(15°)	(m.)	(16°)	(12°)	(17°)	(15°)	(i.)	(14°)	(14°)	(14°)
19°	D. Kvyat	5	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	(12°)	(12°)	(i.)	-	-	1	-	-	-
20°	M. Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	(16°)	(18°)	(i.)	(18°)	(i.)	(15°)	(m.)	(13°)	(17°)
21°	P. Gasly	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14°)	(13°)	-	(13°)	(12°)	(16°)
22°	A. Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23°	B. Hartley	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(13°)	(m.)	(m.)	(15°)

N.C.: J. Button; P. di Resta.

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	668	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	12/15	25/10	25/18	25/15	18/10	25/12	25/10	2/18	12/18	18/25
2°	Ferrari	522	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	25/18	18/12	15/10	-	12/0	0/10	18/15	12/15	25/15	15/12
3°	Red Bull	368	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	0/10	15/0	12/1	18/0	15/25	15/18	0/12	0/25	8/10	0/10
4°	Force India	187	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	4/2	0/2	2/8	10/1	8/1	6/8	4/8	6/10	2/0	6/4
5°	Williams	83	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	0/4	6/4	4/0	4/2	0/1	0/2	8/0	0/6	0/1
6°	Renault	57	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	8/0	-	8/0	-	0/8	-	-	0/6	-	1/0	8/0
7°	Toro Rosso	53	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	0/1	-	0/12	-	-	1/0	-	-	-
8°	Haas	47	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	6/0	-	2/0	-	2/4	-	0/4	-	-
9°	McLaren	30	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	6/0	6/0	-	-	0/1	0/4	0/2
10°	Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





1961 - Giancarlo **Baghetti**

A CONTI FATTI IL RICCO CANADESINO LANCE STROLL È IL ROOKIE DELL'ANNO, DOPO LA SUA BUONA ANNATA AL VOLANTE DELLA WILLIAMS. A BEN GUARDARE, ANCHE IN F.1 COME IN F.INDY, LA STRAGRANDE MAGGIOR PARTE DEI CAMPIONI HA AVUTO UNA PRIMA IMPORTANTE AFFERMAZIONE FIN DALLA STAGIONE DEL DEBUTTO NELLA CATEGORIA DI RIFERIMENTO. ANDIAMO A SCOPRIRE I PRECEDENTI PIÙ ILLUSTRI

Dimensione best **rookie**

STROLL SI CONFERMA MIGLIORE DEBUTTANTE 2017. UNA QUALIFICA CHE IN PASSATO HA RIVELATO QUASI TUTTI I PIÙ GRANDI CAMPIONI DELLA F.1 SCOPRIAMO CHI, COME E PERCHÉ

di **Mario Donnini**

Chi ben comincia, in F.1 non è certo a metà dell'opera, tuttavia pare tendenzialmente destinato a fare grandi cose. A dimostrarlo, oltre che la logica, è la storia. Tutto ciò benché, a differenza della IndyCar e della stessa Indy 500, non esistano trofei ufficiali a premiare il miglior rookie of the year.

Nei principali sport statunitensi il miglior debuttante dell'anno è soggetto sul quale fare sicuro affidamento per il futuro. A conti fatti, stessa cosa si può dire per i Gran Premi, dove quest'anno Lance Stroll si è aggiudicato senza difficoltà la palma del miglior piedidolci, togliendosi soddisfazioni impor-

tanti, quali l'inatteso podio di Baku e la prima fila conquistata a Monza, divenendo il più giovane pilota della storia capace di partire da cima schieramento, accanto al poleman.

Va anche detto che lo stesso Stroll non ha avuto rivali veri e propri tra i debuttanti in lizza, visto che un baby fortissimo come Ocon aveva già disputato 9 Gp lo scorso anno e quindi stavolta era fuori dalla partita, mentre Vandoorne aveva già fatto una comparsata in Bahrain 2016 sostituendo Alonso alla McLaren - andando pure a punti -, e i deb di giornata Giovinazzi, Gasly e Hartley, rispettivamente il primo in Sauber e gli altri due in quota Toro Rosso -, in realtà hanno corso talmente poco da non costituire una minaccia, nella classifica generale degli esordienti.

In ogni caso la presenza e i risultati di Stroll, anche se non esattamente benedetti da continuità energetica,

BAGHETTI, UNICO VINCITORE AL DEBUTTO

Baghetti in Francia 1961 vola verso la vittoria su Ferrari, inseguito dalla Porsche di Gurney. Sotto, Stroll a podio a Baku intervistato da Coulthard, a sua volta top rookie nel 1994, pure lui su Williams

2017 - Lance **Stroll**





hanno avuto picchi molto interessanti e il giovanissimo pilota Williams ha certamente dimostrato di possedere talento.

Ma a questo punto la domanda sorge stuzzicante e spontanea: quanto vale in realtà l'incoronazione di unofficial best rookie, in F.1? Semplice, analizzando anno per anno la storia, tendenzialmente vale tanto, anche se a oggi non c'è traccia di volontà di rendere la denominazione né riconosciuta né tantomeno certificata.

I criteri innanzitutto

Il metodo qui prescelto per stabilire a ritroso anno per anno una graduatoria del tutto virtuale è il più rigoroso e concreto possibile: considerando come unica discriminante il quantitativo totale di punti conquistati nella classifica iridata dai singoli debuttanti, del tutto a prescindere dai successivi cambiamenti nei criteri quantitativi e qualitativi di distribuzione.

Allo stesso tempo, non viene ovviamente considerata la prima stagione della F.1, ossia quella dell'anno 1950, nella quale giocoforza i piloti potevano esser considerati tutti esordienti, così come non contano le edizioni della 500 Miglia di Indianapolis 1950-1960 che erano considerate valide per il mondiale, ma in realtà erano prive di collegamenti tecnici e agonistici dotati di continuità rispetto al torneo iridato.

Puntualizzato ciò, per il resto tra i rookie vale tutto, sì, vale tutto e i risultati visti, col senno di poi, lanciano segnali molto indicativi.

I precedenti pionieristici danno valore ai rookie

Il primo anno buono è il 1952, nel quale si mette in grande evidenza al volante di una Cooper privata un 23enne destinato sei anni dopo a diventare campione del mondo con la Ferrari, ossia il britannico Mike Hawthorn, che fa meglio di un altro pilota dal lignaggio assicurato: lo sfortunato Jean Behra. Bufno invece notare che per le strane cose della vita nel 1953 il best rookie è in realtà un rarissimo superstite tra gli assi dell'anteguerra: l'uomo Mercedes Hermann Lang. Ancora un uomo della Stella a Tre Punte, l'anno dopo, sempre tedesco ma stavolta un freshman: Karl Kling.

Quei favolosi Anni '50

Gli Anni '50 restano stupendo e fecondo crogiuolo di talenti esordienti nella massima formula. Nel 1955 best rookie è Eugenio Castellotti - davanti a un altro italiano, Cesare Perdisa -, mentre nel 1956 tocca a uno spagnolo nobile quanto veloce e sfortunato: Alfonso de Portago, destinato a perire l'anno dopo nell'ultima Mille Miglia - che nel mondiale finisce davanti a un altro talento del volante poi nel mito quale plurivincitore della 24 Ore di Le Mans: il belga Olivier Gendebien. Assai buono anche il raccolto di fine decennio, rispettivamente con tre statunitensi di talento quali Masten Gregory, il futuro campione del mondo Phil Hill e Dan Gurney.

Clark e Baghetti battezzano gli Anni '60

Per quanto riguarda gli Anni '60, non potrebbe esserci inizio migliore, visto che tra i migliori debut-

ANNO PER ANNO TUTTI I DEB CON PUNTI IRIDATI

ETICHETTE DI RIGA	SOMMA DI PUNTI	SOMMA VITTORIE	SOMMA DI PODI	SOMMA DI POLE
1951 (In questa stagione deb solo dalla Indy 500)				
Nazaruk, Mike	6		1	
Linden, Andy	3			
Ball, Bobby	2			
1952				
Hawthorn, Mike	10		1	
Behra, Jean	6		1	
Poore, Dennis	3			
Wharton, Ken	3			
Thompson, Eric	2			
Cross, Art	2			
Brown, Alan	2			
Frère, Paul	2			
1953				
Lang, Hermann	2			
Gálvez, Oscar	2			
1954				
Kling, Karl	12		1	
1955				
Castellotti, Eugenio	12		2	1
Perdisa, Cesare	4		1	
1956				
de Portago, Alfonso	3		1	
Gendebien, Olivier	2			
Gerini, Gerino	1,5			
1957				
Gregory, Masten	10		1	
Lewis-Evans, Stuart	5			1
1958				
Hill, Phil	9		2	
Allison, Cliff	3			
1959				
Gurney, Dan	13		2	
Ireland, Innes	5			
1960				
Clark, Jim	8		1	
Ginther, Richie	8		1	
Surtees, John	6		1	1
Mairesse, Willy	4		1	
Bianchi, Lucien	1			
1961				
Baghetti, Giancarlo	9	1	1	
Lewis, Jack	3			
1962				
Lederle, Neville	1			
1963				
Mitter, Gerhard	3			
Scarfioffi, Ludovico	1			
1965				
Stewart, Jackie	33	1	5	
Hulme, Denny	5			
1966				
Parkes, Mike	12		2	1
1968				
Elford, Vic	5			
Andretti, Mario	0			1

1960 - Jim Clark



1965 - Jackie Stewart



1973 - James Hunt



1975 - Alan Jones



1980 - Alan Prost



1984 - Ayrton Senna

SENNA NEL 1984 FU GRANDE SU TOLEMAN

Sopra, Ayrton Senna al volante della Toleman Tg184 nel Gp di Gran Bretagna, quando fu 3°. Da deb "Beco" fu anche gran 2° a Montecarlo



ETICHETTE DI RIGA	SOMMA DI PUNTI	SOMMA VITTORIE	SOMMA DI PODI	SOMMA DI POLE
1970				
Regazzoni, Clay	33	1	4	1
Fittipaldi, Emerson	12	1	1	
Wisell, Reine	4		1	
Giunti, Ignazio	3			
Gethin, Peter	1			
1971				
Ganley, Howden	5			
Donohue, Mark	4		1	
1972				
Reutemann, Carlos	3			1
Pace, Carlos	3			
Merzario, Arturo	1			
1973				
Hunt, James	14		2	
Follmer, George	5		1	
1974				
Stuck, Hans-Joachim	5			
Brambilla, Vittorio	1			
Pryce, Tom	1			
1975				
Jones, Alan	2			
Brise, Tony	1			
Lombardi, Lella	0,5			
1976				
Nilsson, Gunnar	11		2	
1977				
Tambay, Patrick	5			
Patrese, Riccardo	1			
1978				
Pironi, Didier	7			
Daly, Derek	1			
1979				
de Angelis, Elio	3			
1980				
Prost, Alain	5			
1981				
Salazar, Eliseo	1			
Borgudd, Slim	1			
1982				
Winkelhock, Manfred	2			
Baldi, Mauro	2			

tanti si mette subito in evidenza un certo Jim Clark, anche se gli organizzatori della prima gara di F.1 cui lo scozzese si presenta si sbagliano e scrivono Clark. Da lì in poi, coi risultati ottenuti, il ragazzo classe 1936 farà restare ben impresso nella memoria di tutti come si scrive esattamente il suo cognome.

E il 1960 è anno di raccolto ricco, perché tra i rookie dietro Jim il Grande ci sono Ginther, Surtees e Mairesse.

Quanto a Baghetti, il suo inizio targato 1961 è il più strepitoso nella storia di tutti i tempi, perché al volante della leggendaria Ferrari 156 Sharknose messa a disposizione dalla Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche (quindi sotto le insegne della Scuderia Sant Ambroeus di Eugenio Dragoni) l'italiano vince a ripetizione nelle due gare non valide per il mondiale a Siracusa e Napoli-Posillipo, facendo irripetibile filotto all'esordio iridato a Reims, avendo ragione della Porsche di Dan Gurney. Mai inizio fu e sarà più promettente, ma il prosieguo della faccenda, purtroppo e per motivi complessi, si rivelerà assai meno entusiasmante. Pazienza.

Resta comunque ancora impresso nella storia un primato quasi impossibile da eguagliare - il trionfo al debutto mondiale -, anche se sfiorato da Jacques Villeneuve in Australia 1996.

Triennio poco scoppiettante ma poi ecco Stewart

Nel 1962 il solo rookie a punti è lo sconosciuto Neville Lederle, bravino per l'occasione ma in realtà in gara solo nel Gp del Sudafrica. L'anno dopo il miglior esordiente è Gerhard Mitter, specialista della Montagna e ottimo stradista, anche lui pilota che non sarà mai protagonista di partecipazioni in F.1 aventi carattere di continuità. Ma attenzione perché dopo un altro anno sterile, il 1964, nel 1965 arriva l'immenso Jackie Stewart, vincente alla prima stagione a Monza con la Brm e ovviamente best rookie davanti a un altro futuro iridato: Denis Hulme. Gli Anni '60 terminano con Parkes al top nel 1966, con un gran 2° posto a Monza e Elford re nel 1968, quando Andretti va in pole al vero debutto iridato, al Glen.

Rega e Fitti aprono gli Anni '70

Negli Anni '70 la schiera dei best rookie è semplicemente fantastica. Iniziano Clay Regazzoni e Emer-



son Fittipaldi, su Ferrari e Lotus, che vincono subito una gara a testa, il primo a Monza, il secondo a Watkins Glen.

Quindi, dopo il 1971 che vede Howden Ganley davanti a Mark Donohue, lode e gloria nel 1972 a Carlos Reutemann e nel 1973 a James Hunt. Nel 1974 tra i March boys Stuck fa meglio di Brambilla e nel 1975 spicca un altro futuro iridato, Alan Jones. I Seventies finiscono alla grande premiando anche Nilsson, Tambay, Pironi e De Angelis.

Senna e Prost, buoni alla prima

Roba grossa negli Anni '80, con Alain Prost best rookie nel 1980 su McLaren, subito 6° in Argentina e 5° in Brasile. E dopo Salazar, Winkelhock e Sullivan, eccoti nel 1984 uno degli esordienti più straordinari del Motorsport: Ayrton Senna su Toleman, che sfiora la vittoria a Monaco in un'indimenticabile corsa ingiustamente accorciata.

Tra gli altri esordienti top in ciò che resta degli Eighties, da citare Capelli, Dumfries, Nakajima, Gugelmin e il bravissimo Alesi, che fa faville con la Tyrrell al debutto al Ricard, giungendo gran 4°.

Schumi re degli Anni '90

Michael Schumacher debutta in Belgio 1991 subito da top driver sul tracciato più probante e entra nella storia, battendo come top rookie il giovane Hakkinen. Lo emulano poi Christian Fittipaldi su Minardi, Michael Andretti - che batte Rubens Barrichello, Fabrizio Barbazza e Eddie Irvine nel 1993, andando a podio a Monza -, quindi, di seguito, Coulthard, Bouillon e Vielleneuve.

E attenzione perché Jacques e Montoya sono i soli a esserci aggiudicati nella storia la titolazione di best rookie sia in F.1 che negli Usa, mentre Barbazza ci è andato vicino (al top nella Cart 1987 quando fu 3° a Indy e 2° in F.1 1993, su Minardi).

Tra i best rookie del terzo millennio, poca futura gloria per Da Matta, Klien, Monteiro, Piquet, Buemi, Petrov, Di Resta, Vergne, Gutierrez, Magnussen e Palmer, mentre, al contrario, il buongiorno s'è visto dal mattino per Button (2000), il già citato Montoya (2001) - che batté Raikkonen -, Massa (2002) e due stelle, Hamilton (2007) e Verstappen (2015).

Lewis & Jacques al top

Resta il fatto che le stagioni d'esordio di Jacques Villeneuve sulla Williams nel 1996 e Lewis Hamilton con la McLaren nel 2007 hanno un che di magico, con 4 vittorie a testa e un piazzamento finale da vicecampione del mondo.

A ribadire che il titolo di deb dell'anno è cosa seria. Perché tanti grandi della F.1 hanno saputo essere al top fin dalle prime apparizioni iridate, come se il mattino delle rispettive carriere avesse l'oro, anzi, l'iride già in bocca. ●



ETICHETTE DI RIGA	SOMMA DI PUNTI	SOMMA VITTORIE	SOMMA DI PODI	SOMMA DI POLE
1983				
Sullivan, Danny	2			
Cecotto, Johnny	1			
1984				
Senna, Ayrton	13		3	
1985				
Capelli, Ivan	3			
1986				
Dumfries, Johnny	3			
1987				
Nakajima, Satoru	7			
Moreno, Roberto	1			
1988				
Gugelmin, Mauricio	5			
1989				
Alesi, Jean	8			
Herbert, Johnny	5			
Pirro, Emanuele	2			
Grouillard, Olivier	1			
1991				
Schumacher, Michael	4			
Häkkinen, Mika	2			
Blundell, Mark	1			
1992				
Fittipaldi, Christian	1			
1993				
Andretti, Michael	7		1	
Barrichello, Rubens	2			
Barbazza, Fabrizio	2			
Irvine, Eddie	1			
1994				
Coulthard, David	14		1	
Verstappen, Jos	10		2	
Panis, Olivier	9		1	
Frentzen, Heinz-Harald	7			
1995				
Bouillon, Jean-Christophe	3			
1996				
Villeneuve, Jacques	78	4	11	3
1997				
Schumacher, Ralf	13		1	
Wurz, Alexander	4		1	
Trulli, Jarno	3			
Nakano, Shinji	2			
1999				
Gené, Marc	1			
de la Rosa, Pedro	1			
2000				
Button, Jenson	12			
2001				
Montoya, Juan Pablo	31	1	4	3
Raikkonen, Kimi	9			
2002				
Massa, Felipe	4			
Webber, Mark	2			
Sato, Takuma	2			

2007 - Lewis Hamilton





1991 - Michael Schumacher



1996 - Jacques Villeneuve

2000 - Jenson Button



**HAMILTON NEL 2007
DEB QUASI... MONDIALE!**

Sopra, Schumi in tuta Jordan e nel Gp del Belgio 1991 ove fu stupefacente 7° in prova, prima del fulmineo ritiro in gara.

A sinistra, Jacques Villeneuve in Australia 1996 quando fu 2° per un guaio tecnico che lo costrinse a cedere la vittoria a Damon Hill, compagno alla Williams. In alto, Hamilton con Alonso a Monaco 2007.

l'anno da deb F1 dell'inglese, che sfiorò il titolo. A sinistra, Button top rookie su Williams nel 2000

ETICHETTE DI RIGA	SOMMA DI PUNTI	SOMMA VITTORIE	SOMMA DI PODI	SOMMA DI POLE
2003				
Da Matta, Cristiano	10			
Wilson, Justin	1			
Firman, Ralph	1			
2004				
Klien, Christian	3			
Glock, Timo	2			
2005				
Monteiro, Tiago	7		1	
Karthikeyan, Narain	5			
Albers, Christijan	4			
Friesacher, Patrick	3			
Liuzzi, Vitantonio	1			
2006				
Kubica, Robert	6		1	
Rosberg, Nico	4			
2007				
Hamilton, Lewis	109	4	12	6
Kovalainen, Heikki	30		1	
Vettel, Sebastian	6			
Sutil, Adrian	1			
2008				
Piquet, Nelson	19		1	
Bourdais, Sébastien	4			
2009				
Buemi, Sébastien	6			
Kobayashi, Kamui	3			
2010				
Petrov, Vitaly	27			
Hulkenberg, Nicolas	22			1
2011				
Di Resta, Paul	27			
Perez, Sergio	14			
Maldonado, Pastor	1			
2012				
Vergne, Jean-Eric	16			
2013				
Gutierrez, Esteban	6			
Bottas, Valtteri	4			
2014				
Magnussen, Kevin	55		1	
Kvyat, Daniil	8			
2015				
Verstappen, Max	49			
Nasr, Felipe	27			
Sainz, Carlos	18			
2016				
Palmer, Jolyon	1			
Wehrlein, Pascal	1			
Vandoorne, Stoffel	1			
2017				
Stroll, Lance	40		1	
(vuoto)				
(vuoto)				
TOTALE COMPLESSIVO	1343	20	102	27

Statistiche a cura di Michele Merlino

Leclerc ciao alla grande

L'ALFIERE DELLA FERRARI DRIVER ACADEMY SALUTA LA CATEGORIA CADETTA CON UNA VITTORIA E UN 2° POSTO, IN UN WEEKEND CHE VEDE A SEGNO ANCHE MARKELOV

di [Alessandro Gargantini](#)

ABU DHABI - Grazie a una vittoria e una piazza d'onore colte nell'ultimo atto stagionale, il portacolori del Ferrari Driver Academy Charles Leclerc, schierato dalla Prema Racing, si è congedato dalla Formula 2 da vero campione, conquistando il settimo successo stagionale che conferma l'esteso predominio che il monegasco ha esercitato sulla serie. Dopo aver conquistato la piazza d'onore nella Feature Race beneficiando della squalifica subita da Oliver Rowland e Antonio Fuoco, la grande fame di vittoria di Leclerc è emersa implacabile nella Sprint Race dove, al culmine di un'entusiasmanente rimonta dalla settima posizione in griglia, il neo campione della categoria proprio nel corso dell'ultimo giro ha beffato il britannico di Londra Alex Albon, che già pregustava il primo successo in Formula 2. Ma il driver che porta i colori della Ferrari è un ragazzo che in pista non fa sconti ed ha fatto un sol boccone dell'ex compagno di squadra in GP3 Series all'Art Gran Prix. Nella Feature Race, a tavolino la vittoria è andata ad Artem Markelov, che ha preceduto Charles Leclerc e Luca Ghiotto, mentre nella giornata successiva il monegasco ha prevalso su Alex Albon e Nicholas Latifi.

Accanto all'ennesima prova di forza di Charles Leclerc, i due temi portanti nell'ultimo atto stagionale della Formula 2 erano la lotta per la conquista della seconda posizione nella graduatoria generale e per il primato in quella riservata alle squadre, con Prema, Russian Time e Dams ravvicinatissime alla vigilia della gran finale.

Nella rincorsa al titolo di vice campione sono state cruciali le decisioni prese dagli stewards, che hanno estromesso dalla classifica della Feature Race Oliver Rowland e il nostro Antonio Fuoco, che avevano conquistato rispettivamente al primo e al terzo posto, assegnando il successo al pilota moscovita della Russian Time Artem Markelov. La vettura di Oliver Rowland aveva un fondo piatto (skid block) di dimensioni inferiori a quelle prescritte dal regolamento, mentre il portacolori italiano della Prema Racing è stato estromesso dalla classifica a causa della pressione dei suoi pneumatici anteriori, inferiore ai limiti regolamentari.



AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65



MARKELOV VINCE ED E VICECAMPIONE

Sopra, Markelov, a segno nella prima frazione e alla fine vicecampione della F2 dietro al dominatore Leclerc, in alto, vincente anche a Abu Dhabi nonché sorridente e esultante per il suo commiato in bellezza alla categoria cadetta

L'esclusione di Oliver Rowland e Antonio Fuoco dalla classifica della Feature Race ha ridisegnato le gerarchie anche nella classifica a squadre, assegnando alla Russian Time un vantaggio decisivo. La scuderia gestita in pista da Andy Roche, che non figura al momento tra le compagini selezionate per la prossima stagione, ha così soffiato alla Prema Racing il titolo di regina.

I nostri portacolori Luca Ghiotto e Antonio Fuoco si sono complessivamente espressi su buonissimi livelli. Al ventiduenne di Arzignano, settimo in qualifica e terzo nella prima manche, serviva assolutamente una vittoria nella Sprint Race della domenica per scalzare Oliver Rowland dalla terza po-



LA FEATURE RACE È STATA DECISA A TAVOLINO

Sopra il podio della Feature race con Markelov, da sinistra insieme a Rowland e Ghiotto. Per irregolarità i secondi due sono stati estromessi e così il successo è andato allo stesso Markelov. A destra, il debuttante Lando Norris, 13esimo in gara-2 e ritirato nella prima

sizione nella classifica piloti. Il pilota veneto non è però riuscito ad andare oltre la quinta piazza. Antonio Fuoco aveva ben impressionato in qualifica, dove per la prima volta in questa stagione con il terzo tempo aveva fatto meglio del neo campione Charles Leclerc.

La squalifica nella Feature Race ha costretto il pilota di Cosenza a prendere il via da fondo griglia nella corsa della domenica, nella quale ha sfiorato in rimonta la top ten. Con la decima posizione nella prima frazione Luis Deletraz ha portato un punto alla Rapax, mentre alcune collisioni hanno impedito a Santino Ferrucci di rimpinguare il bottino stagionale del Team Trident. ●

13ESIMO POSTO COME MIGLIOR RISULTATO

Lando Norris deb in sordina

Vincitore della terza serie continentale e terzo pilota McLaren, pure in grado di far ombra, a suon di treni di gomme fresche, a un certo Fernando Alonso nei test disputati a Budapest con la Mcl32. Un biglietto da visita da paura quello di Lando Norris, astro nascente inglese. C'era ovviamente grande attesa attorno al suo debutto in Formula 2 con i colori del Team Campos, squadra spagnola in grado di collezionare diciassette punti nelle prime dieci corse della stagione. Ma i piloti più dotati normalmente riescono solitamente a fare bella figura anche nelle piccole squadre, ed è proprio questo ci si attendeva dal teenager britannico.

Soltanto quattordicesimo in qualifica, Norris si è dovuto arrendere a causa di un problema al motore dopo soltanto una manciata di giri nella Feature Race, giungendo 13esimo in gara 2 e percorrendo così un po' di chilometri nella categoria che lo vedrà protagonista nel 2018 con i colori del Carlin Motorport. Norris da Trevor Carlin tornerà a respirare l'aria di casa e si ritroverà accanto un pilota esperto come Sette Camara, in grado di aiutare il team nelle scelte tecniche. Lando non ha lasciato traccia a Yas Marina, come pure aveva fornito una versione moscia di sé al Gran Premio di Macao e nell'ultima tappa dell'euro F3 a Hockenheim. La tredicesima posizione nella Sprint Race di Yas Marina è un bilancio di poco conto per il teenager di Bristol. Ce lo ricondiamo sconsolato, seduto nella sabbia di Spielberg, a recriminare per un incidente con Ralf Aron che gli ha impedito di chiudere con anticipo la lotta per il campionato.

Fino a quel momento, Lando era stato un vero ciclone. Ed è proprio da quel punto che dovrà ripartire per continuare il percorso da predestinato che sembrava essergli stato assegnato.





Boccolacci fa le boccacce



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Kari; 2. Russell; 3. Maini.
Gara-2: 1. Boccolacci; 2. Tveter;
3. Ticktum.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65

ABU DHABI - L'ultimo appuntamento stagionale della Gp3, a Yas Marina, ha avuto il merito di assegnare le vittorie delle due gare a due piloti che avevano un gran bisogno di riscattarsi: Niko Kari e Dorian Boccolacci. Col titolo già assegnato a George Russell nella precedente prova di Jerez, le sorprese non sono mancate. Il neo campione aveva fatto segnare la pole, passando il venerdì da un paddock all'altro (Gp3 e F.1) perché impegnato anche con la Force India nel primo turno di prove libere. In Gara 1, però, Russell è stato beffato al via da Kari. Il finlandese del team Arden, dalla seconda fila ha preso la linea esterna mentre l'inglese pensava a chiudere Leonardo Pulcini, brillante secondo in qualifica, e li ha passati entrambi in un colpo solo. Da quel momento, Kari ha avuto vita tranquilla conservando sempre la prima posizione fino alla bandiera a scacchi. Kari in piena estate è stato silurato dal programma Junior Red Bull per la mancanza di risultati soddisfacenti e per qualche errore di troppo. Si sa, Helmut Marko ha poca pazienza e Kari non ha fatto molto per tentare

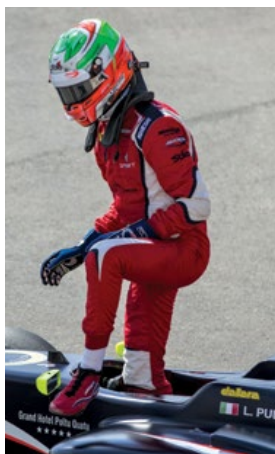
SUONA LA MARSIGLIESE

Dorian Boccolacci, sopra in azione con la monoposto del Team Trident e in alto mentre festeggia, ha concluso con una vittoria la stagione della Gp3

di entrare nelle grazie dell'austriaco. Perso il posto (finito a Ticktum), ma non le scritte su macchina e casco, a Yas Marina il buon Niko si è fatto valere vincendo la sua prima corsa nella Gp3. In Gara 2, però, quando lottava per il quarto posto, è tornato il pasticcione di sempre, rovinando la sua corsa e soprattutto quella di Steijn Schothorst, costretto al ritiro a due giri dalla fine. Chissà, se Kari metterà la testa a posto fra qualche anno verrà ripreso in considerazione da Marko: l'incredibile storia di Brendon Hartley potrebbe fare scuola... Russell, tornando al neo campione, si è dovuto accontentare del secondo posto davanti ad Arjun Maini, tornato sul podio dopo la vittoria nella Gara 2 della prima tappa a Barcellona. Nella seconda corsa, invece, il team italiano Trident l'ha fatta da padrone. Ryan Tveter si è trovato nella posizione del poleman dopo essere stato promosso ottavo in Gara 1 per la penalità inflitta ad Anthoine Hubert (procedura della virtual safety car non rispettata) e Dorian Boccolacci al suo fianco. I due piloti della squadra di Maurizio Salvadori sono scattati be-

SUCCESSO DEL FRANCESE DEL TEAM TRIDENT IN GARA-2, MENTRE NIKO KARI FA SUA GARA-1 E SI "VENDICA" DEL SILURAMENTO RED BULL

di Massimo Costa



ne al comando. Tvetter, che la sera precedente aveva fatto visita a Lewis Hamilton per farsi firmare un casco, ha tenuto la testa del gruppo per soli 2 giri venendo poi superato (con facilità) da Boccolacci. Il francese ha poi allungato andando a vincere sul compagno di squadra americano con un margine di 5"5. A dire la verità, secondo aveva concluso Daniel Ticktum, brillante vincitore di Macao F.3, ma è stato penalizzato di 5" per taglio di pista ed in classifica è risultato terzo. Boccolacci, dopo un ottimo avvio di stagione a Barcellona, secondo in Gara 2, si è un po' perso ritrovandosi a Jerez, di nuovo secondo nella corsa sprint. Il francese aveva un gran bisogno di un risultato roboante ed è arrivato proprio

PULCINI... FORATO
Leonardo Pulcini, sopra, fermato da una foratura quando era secondo in Gara-1. Sotto, il campione Russell e lo stesso Pulcini ai ferri corti: ne approfitterà Niko Kari, in alto

PULCINI E LORANDI RECRIMINANO

Italiani che delusione!

Sembrava potesse essere un gran week-end per i piloti italiani. Pulcini in qualifica aveva lottato fino all'ultimo con Russell per la conquista della pole, battuto per pochi decimi. In gara è stato a lungo secondo dietro a Kari (suo compagno in Arden), poi terzo quando Russell lo ha passato al restart dalla virtual safety car. Ma un sovrasterzo sempre più insistente, dovuto a una foratura lenta, gli ha impedito di difendersi e attaccare: a due giri dalla fine la gomma è praticamente esplosa, mettendo fine alla sua gara. Una volta di più la sfortuna si è abbattuta su Pulcini, che dopo il secondo posto della gara di apertura stagionale ha visto il traguardo in zona punti una sola volta per lo più per l'inconsistenza della sua vettura. E in Gara 2, tanto per non farsi mancare nulla, si è ritirato subito dopo la partenza. Lorandi, invece, decimo in qualifica per essere stato rallentato inavvertitamente dal compagno di squadra Correa, è risalito molto bene fino al 5° posto in Gara 1. Nella seconda corsa, mentre lottava per la quarta piazza con Schothorst, ha danneggiato il baffo dell'ala anteriore destra dicendo addio alla possibilità concreta di piazzarsi quinto in classifica generale, posizione andata a Giuliano Alesi, fuori dai punti in entrambe le gare ad Abu Dhabi. Lorandi proverà questa settimana nei test Gp3 di Yas Marina per il team Trident, mentre Pulcini guiderà per il team Campos provando sia la Dallara Gp3 sia quella Formula 2.



MONDIALE

SMETTIAMO
CON I RAID DOPO
LA DAKAR PERCHÉ
IL RALLYCROSS
È MEGLIO
PER PEUGEOT

JEAN-MARC FINOT

”

Il futuro dello sp



DS3 R5 L'ULTIMA NATA

C'era Jean-Marc Finot in persona a seguire il debutto (da apripista) della Citroën Ds3 R5 al Rallye du Var.

Il gran capo del motorsport del Gruppo Psa non ha voluto mancare all'avvenimento

rally sprint

ort Psa

UN SOLO PROGRAMMA PER OGNUNO DEI TRE MARCHI. JEAN-MARC FINOT CI SYELA CHE COSA FARANNO, DOVE, COME E PERCHÉ PEUGEOT, CITROËN E DS

di Sergio Remondino



SAINT MAXIME - Il suo sguardo da sognatore si perde lontano. A seguire il debutto in società della Citroën C3 R5, apripista cronometrata con Yoan Bonato al Rallye du Var che chiude la stagione transalpina, c'è nientemeno che il Direttore Motorsport del Gruppo Psa in persona, Jean-Marc Finot. E chi meglio dell'ingegnere entrato nel Gruppo nell'86 - e nominato responsabile di tutte le attività sportive a partire dal 1° gennaio 2016 - per capire cosa sta succedendo e soprattutto cosa succederà ai francesi nei prossimi anni per quanto riguarda il coinvolgimento nelle corse? Le voci sono tante e Finot è il portavoce ideale per capire quel che accade nel "direttorio" del Gruppo Psa. Alle prese, è bene ricordarlo, con l'acquisizione della Opel, trattativa da 2,2 miliardi di euro...

- **Ingegnere Finot: si sentono tante voci: può rivelarci "cosa bolle in pentola"? Conferma, per cominciare, che il programma Raid ufficiale terminerà una volta terminata la prossima Dakar, iconica edizione numero 40?**

«Confermo che la prossima è l'ultima edizione cui partecipiamo in maniera ufficiale. Non parteciperemo ad altri raid. E le vetture saranno messe in vendita insieme a tutti i ricambi. Cosa, peraltro, che non sarà difficile realizzare perché si tratta di materiale vincente e all'avanguardia».

- **Perché, dopo soli tre anni, lasciate già i raid? Sinceramente sembra un po' presto, anche per ammortizzare i costi che avete sostenuto, con tre vetture nuove in tre anni...**

«Smettiamo con la Dakar perché l'abbiamo vinta e quindi abbiamo dimostrato

fotografie REMONDINO

chi siamo. Ma soprattutto, smettiamo perché il board del Gruppo Psa ha impostato una precisa strategia secondo la quale ogni nostro marchio deve partecipare ad una sola disciplina. Così la DS continua con la Formula E; la Citroën continua con i rally e la Peugeot, l'unica che era impegnata su due fronti, ha dovuto scegliere ed ha scelto il Rallycross».

- Perché il Rallycross e non i Raid?

«Perché puntiamo sui giovani e sul low cost ed i Raid gettano i loro fondamenti su vetture alto di gamma, costose, mentre il Rallycross lo facciamo con la 208. Oltretutto, quest'ultima è molto simile alla sorella di serie, molto più vicina di quanto non lo è la 3008 Dkr Maxi rispetto al Suv al quale è ispirata. Non solo. Il Rallycross è telegenico, ha un format agile e veloce, è perfetto per essere seguito sia dal vivo che su Internet. E nei nostri sondaggi abbiamo visto che i giovani lo conoscono molto più dei raid. Quello che era nato come un programma complementare, per tenere desta l'attenzione sul marchio Peugeot quando non facciamo i raid, che sono pochi durante un anno, è diventato invece l'impegno principale. Non solo. Dal 2020 le vetture saranno completamente elettriche, con due motori e 4 ruote motrici. Stiamo trattando il nuovo regolamento con la Fia e c'interessa moltissimo».

- E per quanto riguarda la Citroën? Cosa ci dice circa il taglio del 20 per cento al budget, con due sole vetture al via della prossima stagione, e quindi delle voci di un ritiro dal Mondiale a fine 2018?

«Abbiamo un impegno su tre anni e lo confermo. Andiamo avanti, siamo soddisfatti del ritorno e del significato tecnologico. Abbiamo vinto due gare nel 2017, siamo competitivi, ci riteniamo soddisfatti».

BARAZZUTTI

NEL 2020 IL RALLYCROSS SARÀ COMPLETAMENTE ELETTRICO E QUESTO A NOI INTERESSA MOLTO

JEAN-MARC FINOT



ti. Così come lo siamo per quanto riguarda la Formula E, dove siamo stati il primo Costruttore ufficialmente impegnato».

- Cosa ci dice del fallimento delle trattative con Ogier e del futuro impegno di Loeb nei rally?

«Con Ogier abbiamo trattato, eravamo entrambi interessati al suo ritorno in Citroën, ma non abbiamo trovato un'intesa. Con Loeb vedremo. Dobbiamo trovare un accordo, ne stiamo parlando. Di sicuro non farà Montecarlo, perché è troppo vicino alla Dakar. Inoltre, lui stesso ha molto a cuore il Rallycross e quindi si tratta di trovare qualche rally non concomitante».

- Lo stesso Loeb, da noi interpellato al Var, dove partecipava con una Peugeot 306 Maxi ex-ufficiale da lui recentemente acquistata, non è sembrato particolarmente "caldo" nei confronti del suo ritorno al Mondiale rally. Si sussurra che potrebbe fare al massimo un paio di gare, non si sa ancora quali, ma nulla di più. Staremo a vedere. E per quanto riguarda la nuovissima C3 R5? Cosa ci può dire l'ingegner Finot?

«Abbiamo bisogno di associare le prestazioni alla serie, di puntare su un Dna sportivo. Citroën Racing e Peugeot Sport sono lì per questo. Per le corse clienti. Con la Citroën C3 R5 e la Peugeot 308 da pista vogliamo soddisfare i nostri clienti sportivi. Con una priorità: la qualità. Puntiamo a fare più di trenta C3 R5 nel 2018, considerando anche che la vettura sarà omologata probabilmente non prima di giugno: non abbiamo fretta, prima la qualità, l'affidabilità, le prestazioni, poi la metteremo a disposizione dei clienti».

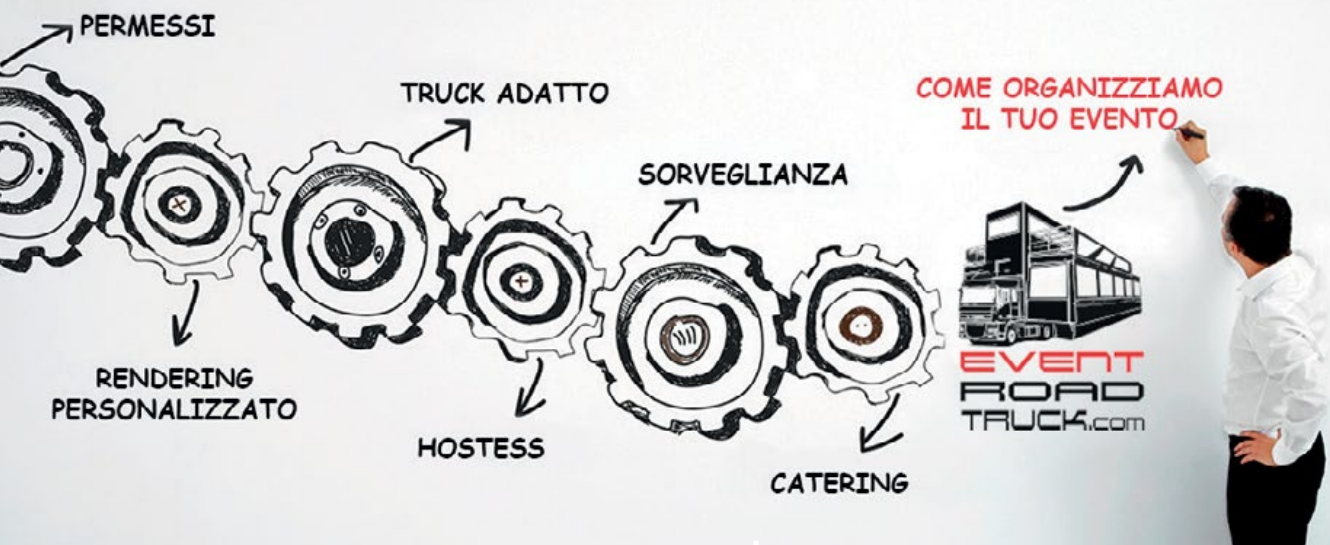
- Arriverà una 208 T16 "Bis" con il motore e particolari della nuova C3 R5?

«Al momento non c'è niente di deciso. Vedremo».

DNA DA CORSA

Il Gruppo Psa crede nelle corse e conferma l'impegno nel Rallycross con la Peugeot (sotto) e nei rally con la Citroën. In alto, Jean-Marc Finot con Yoan Bonato, tester della nuova C3 R5





Noleggio Hospitality Per il Tuo Evento

CESARO
GROUP.IT

Truck Trasporto Auto



info@cesarogroup.it - info@eventroadtruck.com

Vale una stagione

IL DOTTORE DELUSO DALLE 2 RUOTE PUNTA AL SESTO SUCCESSO NELLA KERMESSE CHE LO VEDRÀ OPPOSTO A GENTE DEL CALIBRO DI NEUVILLE E MIKKELSEN

di **Daniele Sgorbini**

Ci siamo, di nuovo. Finisce l'anno e torna il Monza. Tutti contro Valentino nella gara show che per molti vale una stagione. Monza di pienone, Monza di colore, Monza di spettacolo puro e Monza da specialisti. Piaccia o no, la classicissima di fine anno che in troppi criticano senza averci mai messo piede, continua a far registrare il tutto esaurito. C'è tanto, di tutto. Tante vetture al top, tanti bei nomi, tanto rumore e tanto, tantissimo pubblico. Non sarà un rally vero, non accontenterà il palato dei duri e puri, ma, per la nobile arte del traverso, resta uno spot formidabile, una vetrina senza eguali in cui mostrar il meglio della mercanzia a disposizione. Del resto se un innamorato delle corse e del pilotaggio come Valentino Rossi non vuol mai mancare, una ragione di sarà. A proposito: voleva a tutti i costi una Wrc Plus il dottore. Un mostro di ultima generazione da strapazzare fino all'ultimo cavallo su quell'asfalto che così bene conosce. Per cancellare, a colpi di traversi, una stagione che prometteva molto e ha mantenuto poco. Per ricominciare da quel parco giochi che, anno dopo anno, è diventato un rito Valentino dipendente. E invece il campionissimo dovrà "accontentarsi" della Ford Fiesta Wrc in versione 2016. Un gran bel ferro, s'intende, con cui cercare di portare a casa la sesta vittoria nel rally show dell'Autodromo e superare così Dindo Capello nella specialissima graduatoria dei più vincenti a Monza. Per poter correre con l'ultima versione della dinastia delle Fiesta world rally car, Rossi aveva bisogno di avversari all'altezza. Serviva che le altre case, Hyundai e Citroen, portassero le loro ultime nate per sfidare ad armi pari il fenomeno di Tavullia. Così non è stato ma la mancanza non sarà poi un gran problema per lo spettacolo, perché il piatto è come di consueto assai ricco. A render dura la battaglia ci penserà Craig Breen, con Tamara Molinaro alle note sulla Ds3 Wrc che avrebbe dovute essere di Davide Valsecchi e ci penseranno soprattutto gli equipaggi



UN TRIONFO DI GIALLO
Valentino Rossi nell'abitacolo della Ford Fiesta Wrc con la quale cercherà di conquistare il sesto successo al Monza Rally Show, che gli permetterebbe di scavalcare Dindo Capello in questa specialissima classifica

dotati delle 1600 dal cuore coreano. A iniziare dalla strana, stranissima, coppia formata da Andreas Mikkelsen e Thierry Neuville, che sulla stessa i20 in versione 2016 si alterneranno al volante prova dopo prova. Stessa identica vettura, sempre gestita dalla italianissima Hmi, affidata pure a Tony Cairoli: il crossista nove volte campione del mondo, è ormai un affezionato del Monza e un paio d'anni fa s'è pure permesso il lusso di battere tutti nel Master Show. Passaggio dalle due alle quattro ruote pure per Mattia Pasini, che per Monza ha deciso di godere al volante di una Fiesta Wrc. L'eterna sfida che oppone rallisti a motociclisti e pistaioli vede



quest'anno l'ultima categoria assai ben rappresentata: si parte con Marco Bonanomi, aiutato alle note da quel Gigi Pirolo che con Dindo Capello ha fatto incetta di successi a Monza e si prosegue con quello specialista di Stefano D'Aste, uno che da queste parti è sempre andato forte. Da tener d'occhio, perché classifiche alla mano van forte assai, anche i fedelissimi di Valentino: Roberto Brivio e Uccio Salucci avranno le i20 Wrc in versione 2015 ma è probabile che sappiano farsele bastare per graffiare a modo. E poi ci sono i nostri intraversatori seriali, che a Monza non mancano mai: da Pierino Longhi, ad Alessandro Perico e Luca Rossetti, che di-

videranno il volante di una Ds3, per continuare con Tobia Cavallini: tutti a guidare la pattuglia dei tanti rallisti alla ricerca di quella gloria che soltanto Monza può dare.

Tra le storiche c'è Zanussi!

D'accordo le Wrc, Valentino Rossi, la lotta per la vittoria, la bella gente e tutte 'ste faccende qua. Ma a guardarci dentro un po' più in fondo, il Monza Rally Show offre pure molto altro. Prendete, ad esempio, il gran plotone delle R5, nel quale si contano quarantasei vetture alla mano, praticamente tutte quelle che ci sono in circolazione! Se Paolo Andreucci, che qui festeggerà il suo decimo tricolore, resta il gran favorito, qualcuno in grado di provarci a mettergli il muso davanti ci sarà comunque: da tener d'occhio, oltre a Francois Delecour che viene a divertirsi con la 208 di Munaretto, pure i vari Alessandro Bosca, Davide Medici, Fabio Francia, "Dedo" e il giovane Pollara, portato da Peugeot Italia al termine di una stagione in cui ha fatto davvero faville. Da seguire pure Robert Consani e Chewon Lim, divenuto pilota ufficiale Hyundai grazie al successo in un reality show coreano sulle corse. Ma tutto da gustare sarà pure il debutto in società di Luca Marini, fratello minore di Valentino Rossi, che con le due ruote ha già dimostrato di saperci fare e che ora ci prova pure con le quattro. Per lui una Fiesta R5 made in M-Sport, tanto per gradire. A Monza potranno dire fino in fondo la loro pure le Gt, categoria in cui si contano al via otto Abarth 124 contrapposte a un paio di Porsche 997: interessante vedere sin dove sapranno spingersi in un contesto sulla carta molto più favorevole rispetto alle classiche prove speciali. Gustoso poi il piatto delle auto storiche, tra le quali si segnala un ritorno da urlo, visto che con una Fiat 131 Abarth s'è iscritto Andrea Zanussi: re senza corona nella per i rally maledetta stagione 1986, il friulano manca dalle gare vere (eccezion fatta per un paio di Legend e qualche comparsata come apripista) proprio dal Rally di Monza del 1993. Che vinse, come già aveva fatto un paio d'anni prima.

Somaschini-Benedetti corrono "per un respiro"

Nella lotta tra Valentino e di due della Hyundai o tra Paolo Andreucci e il resto della truppa dotata di R5 fate pure il tifo per chi volete. Ma fiato ed emozioni tenetele in caldo per Rachele Somaschini e Alessandra Benedetti. Dal punto di vista sportivo mica han bisogno di presentazioni. La prima, col volante in mano, ha fatto un gran bene sia tra i tornanti del Civm sia tra i cordoli degli autodromi con la Mini. L'altra, giusto per limitarsi al tema, a Monza ha fatto saltare il banco leggendo le note e dettando il ritmo a Robert Kubica nel 2014. Due toste, insomma. Che a Monza faranno coppia (già han debuttato qualche settimana fa al "Monzino") su una Peugeot 207 Super2000. Con l'obiettivo di andar forte ma soprattutto di portare di fronte a una platea così vasta il messaggio di Rachele, che da anni corre cercando di sensibilizzare il pubblico e raccogliere fondi per la cura della Fibrosi Cistica. Malattia con la quale Rachele deve fare i conti ma che, nello scontro con questo scricciolo tutto grinta e passione, seguita a prenderle secche. Non tutti, però, ➔

hanno la forza di Rachele, con la quale per fortuna la malattia è stata meno aggressiva rispetto ad altri. Ecco perché alle due ragazze mosse da grinta e passione infinita è bene dare ascolto. Perché il loro messaggio è di quelli che contano davvero.

Partenza dal centro di Monza

Novità in arrivo per quanto riguarda la sempre scenografica partenza. Se fino allo scorso anno la "Grid Exhibition" del venerdì pomeriggio, con tutte le vetture allineate in corsia box a disposizione del pubblico che poteva letteralmente toccarle con mano, precedeva lo start, ora si cambia e si sposta la cerimonia fuori dall'Autodromo. Gli spettatori potranno così avvicinarsi a tutte le vetture in gara direttamente in centro a Monza, visto che in piazza Trento e Trieste è in programma la presentazione di tutti gli equipaggi a partire dalle 15.31. Una bella iniziativa per portare il rally anche fuori dai confini della pista e permettere a tutti di "vivere" l'atmosfera del Monza senza doversi necessariamente recare in Autodromo.

Nove ps per il rally più il classico Master Show

Formula che vince, non si cambia. Così, a parte qualche dettaglio, come una prova speciale in meno il sabato, per far concludere in anticipo il programma di giornata, il format del Monza rimane quello collaudato da anni. I motori s'accenderanno già il mercoledì pomeriggio, visto che i team avranno la possibilità di effettuare una sessione di test dalle 13 alle 17 sulla pista Junior del "Nazionale". Giovedì mattina è dedicato alle verifiche ma dal pomeriggio è previsto lo shakedown delle vetture da gara, sul tracciato intero già dotato di barriere e chicane. Venerdì mattina ricognizioni e poi, dopo la partenza prevista alle 15.31 dal centro di Monza, via per la gara vera e propria. La prima tappa prevede due prove speciali: Autodromo 1 (8,5 km) alle 16.25 e Parabolica 1 (9,70) alle 18.58. Sabato mattina si riparte alle 9.05 per disputare Autodromo 2, Maxi Grand Prix 1 (che con i suoi 45 km sarà senz'altro in grado di fare la differenza) alle 11.38,



HYUNDAI SETTEBELLEZZE

Due le Hyundai i20 Wrc 2016 (in basso Sordo in azione lo scorso anno) presenti a Monza quest'anno. Una l'avrà Tony Cairoli, sopra, l'altra sarà per la "strana coppia" Andreas Mikkelsen-Thierry Neuville, che si alterneranno al volante

Parabolica 2 alle 14.35 e per concludere la giornata la Grand Prix 2 (22,2 km) alle 17.14. Domenica mattina si riparte di buon'ora, con la Maxi Grand Prix 2 alle 8.05, la Marshals (7,70 km) alle 11.02 e la mini Monster Energy Stage (1,35 km) alle 11.37 che farà da antipasto al Master Show in programma nel pomeriggio a partire dalle 14.15. Proprio la serie di sfide uno contro l'altro rappresenterà l'apice dello spettacolo e chiuderà, come di consueto, la tre giorni di sport e spettacolo di Monza.

Biglietti scontati entro il 1 dicembre

Acquistando online (http://www.monzarallyshow.it/it/biglietti_ita.php) i biglietti per il Monza entro il 1 dicembre è possibile risparmiare qualcosa. Al di là dell'ingresso per venerdì, costa 10 euro in entrambi i casi, quelli per sabato e domenica costano rispettivamente 20 euro online contro i 30 euro praticati alle biglietterie dell'Autodromo. È possibile anche risparmiare tramite l'abbonamento valido per tutti i tre giorni di gara, spendendo 32 euro dal sito contro i 44 euro da sborsare al botteghino. Sono previsti inoltre sconti particolari sia per i ragazzi (sotto i 6 anni entrano gratis, da 6 a 11 anni pagano simbolicamente 1 euro che salgono a 10 per gli under 17 nei giorni di sabato e domenica) sia per i soci Aci. ●





Bertelli stappa il Brunello

ALLENAMENTO VINCENTE

Bertelli e Scattolin hanno trionfato a Montalcino.

Dove a vincere tra le storiche sono stati ancora "Lucky"-Pons, in basso, con la Delta

LORENZO TORNA A CORRERE DOPO UNA LUNGA PAUSA E COGLIE IL SUO PRIMO SUCCESSO ASSOLUTO DAVANTI A ORSAK E TADDEI

MONTALCINO - Una vittoria pronosticata ma non certo scontata. Alla fine del Tuscan Rewind, ultimo appuntamento del Tour European Rally Series (Ter) che si è disputato sugli sterrati intorno a Montalcino, a salire sul gradino più alto del podio sono stati - per la prima volta in carriera - Lorenzo Bertelli e Simone Scattolin. Il pilota aretino, figlio di Patrizio Bertelli e Miuccia Prada, rientrava dopo mesi d'inattività ma ha fatto in fretta a togliersi la ruggine di dosso, andando a vincere alla grande. Anche se, va detto, rispetto agli avversari era favorito dal disporre di una Wrc (la Ford Fiesta che ha utilizzato nel Mondiale) contro delle meno prestanti R5 dei diretti avversari. L'ultimo atto del Ter, già vinto da Giandomenico Basso e Lorenzo Granai, ha visto l'equipaggio della Brc fare da ricognitori ai vincitori.

Non è stato tuttavia scontato il Tuscan Rewind, iniziato anzi col brivido per i futuri vincitori. La prima prova, la breve "Castelgiocondo" di 5 km, ha visto infatti Bertelli protagonista di un testacoda che lo ha fatto precipitare a 19"7 da Taddei, autore del miglior tempo davanti al céco Orsak. Poi, Bertelli ha subito iniziato a recuperare terreno, anche se Taddei cercava di contenere il ritorno del pilota aretino. Il momento chiave della gara arrivava sull'ultima prova della prima giornata, Pieve a salti, la più lunga della prima tappa con i suoi 11 km. Lì, con il buio ormai sopraggiunto, Taddei si ritrovava davanti un muro di nebbia e polvere: «Non riuscivo a ve-

dere niente - ha detto all'arrivo - ho avuto timore e così ho alleggerito». Morale: Bertelli miglior tempo, secondo Orsak, Taddei terzo con un distacco di 11"7: in pratica 1" a chilometro da Bertelli! Che passava in testa con 7"5 su Taddei e 8"2 su Orsak. Quarto uno straordinario quanto regolare Vanio Pasquali, lontano dai campi di gara da un anno esatto. Sabato mattina la carovana da Buonconvento ripartiva alla volta delle quattro speciali conclusive: la lunga Torrenieri-Bardia-Casiglion del Bosco di oltre 21 km e La Seta di 7,18

Km. E Bertelli rifilava subito 10" Orsak e 23" a Taddei. A quel punto appariva chiaro a tutti che la gara era ormai nella mano di Lorenzo. Le altre tre prove, infatti, erano una semplice formalità, con Taddei che cercava di recuperare qualcosa ma senza riuscirci perché il suo ritmo non era all'altezza dell'avversario Orsak, che manteneva la seconda posizione. Quarto posto finale per gli argentini Alonso-Mercadal e quinto per Pasquali-Grassi. Da segnalare la vittoria tra le 2 Ruote Motrici di Trevisani-Grimaldi; 11esimi con una Peugeot 208, e il 17esimo posto di Panzani-Bertagna con una Mg Zr 105, primi di classe A7 e già in odore di Cir 2018.

Pietro Gasparri

I MECCANICI GLI HANNO RIMESSO IN SESTO LA DELTA E LUI HA VINTO

"Lucky" dopo la toccata

Grazie alla vittoria conquistata sugli sterrati del Tuscan Rewind Historic, "Lucky" e Fabrizia Pons chiudono la trionfale stagione 2017 nel migliore dei modi. I due, già campioni italiani ed europei, hanno iniziato la loro gara tutta in salita a causa di una toccata durante lo shakedown del giovedì: è stato solo grazie al lavoro dei meccanici se sono riusciti a partire. In corsa poi, con un crescendo di prestazioni, sono riusciti ad aggiudicarsi per il secondo anno consecutivo il rally toscano. A cercare di render loro la vita difficile ci hanno provato Simone Romagna e Dino Lamonato, che nella prima frazione di gara si sono aggiudicati cinque speciali ma hanno poi subito il sorpasso a fine giornata. Il podio è stato completato dagli spagnoli Daniel Alonso e Candido Carrera su Ford Sierra Cosworth 4x4.





Scuola Federale Pollara si conferma

Marco Pollara, il migliore, Luca Bottarelli, il lento da coltivare, Tommaso Ciuffi, estro e ed inventiva a servizio di un piede qualche volta "troppo" pesante. È stato un Supercorso Federale Acisport particolare, quello che si è svolto nelle zone di Jesi e Cupramontana. Uno stage formativo, ma anche e soprattutto un vero master di specializzazione per tre piloti, tutti già "transitati" nelle passate edizioni da questa iniziativa, organizzata dalla Scuola Federale Acisport e dalla Commissione Giovani con l'appoggio di Pirelli e Peugeot. In pratica si respirava un'aria diversa, dove agli sguardi più o meno emozionati della prima volta, si era sostituita la consapevolezza e la determinazione di chi sa di avere già alle spalle risultati importanti e di chi guarda con determinazione ad un futuro professionistico nel mondo dei rally.

Un percorso che passava necessariamente anche attraverso quanto i piloti hanno saputo esprimere nella tre giorni marchigiana dove, oltre alla palma di migliore tra i selezionati, i tre si giocavano anche un importante occhio di riguardo di Federazione e Pirelli in vista di un programma futuro già in via di definizione. Alla fine, a risultare il migliore è stato

**IL SICILIANO
CAMPIONE
TRICOLORE
JUNIOR MOSTRA
DI POSSEDERE
UN TALENTO
CRISTALLINO.
BENE ANCHE
CIUFFI
E BOTTARELLI**

Marco Pollara, il pilota che ha saputo interpretare nel modo migliore sia la parte in asfalto che quella su terra a bordo delle Peugeot 208 T16 R5 preparate dalla FPF Sport, vetture più performanti ed impegnative rispetto a quelle da loro abitualmente usate in gara.

Di assoluto livello anche le prestazioni degli altri due selezionati, Bottarelli e Ciuffi, che si sono mostrati degni della convocazione ricevuta. Tre le giornate di sviluppo del corso, con la prima dedicata alle ricognizioni del percorso, alla stesura delle note, ai confronti ed agli approfondimenti in aula. Una giornata dove ad avere un ruolo importante sono stati Anna Andreussi e Lorenzo Granai, due degli istruttori della Scuola Federale.





**TRE GIORNI
DI FULL IMMERSION**
Scene dal Supercorso
Federale riservato ai rallyisti.
Pollara, Ciuffi e Bottarelli
hanno potuto fare
esperienza contando
su tutor d'eccezione
quali Andreucci, Andreussi,
Longhi, Bettega, Granai
e Terezio Testoni



Nelle due giornate successive i ragazzi sono saliti, come anticipato, sulle Peugeot 208 T16 R5. Cento i chilometri di prova previsti per ciascuno degli equipaggi, equamente divisi tra terra ed asfalto come detto. Tutti seguiti seguiti, metro dopo metro, dal supercampione Paolo Andreucci, coordinatore del corso, e poi da Alessandro Bettega e Pierino Longhi. A guidare il tutto Terezio Testoni, tecnico di Pirelli che ha consigliato i ragazzi nelle scelte degli pneumatici, dando loro una lezione sulle delle tendenze e delle novità nel settore delle gomme. A conclusione di ogni giornata del Supercorso i piloti si sono poi confrontati con i "docenti", che hanno segnalato loro ifetti e pregi delle prestazioni da essi sfoderate, confrontando con loro i parametri della telemetria e quelli delle variazioni di temperatura e pressione degli pneumatici. ●



LE DICHIARAZIONI DEI PROTAGONISTI

MARCO POLLARA

«La cosa più importante è il continuo contatto con gli istruttori. Stare per tre giorni sempre insieme ci ha consentito di ricevere molto di più di quanto le istruzioni pratiche possano fare. Si vive insieme, si apprende, ma anche si osserva il modo di impostare il lavoro e di vivere questo stage in maniera assolutamente professionale. La guida poi sulla R5, vettura che ho usato poco in passato, ha reso il tutto particolarmente affascinante».

LUCA BOTTARELLI

«Credo che come prima cosa dobbiamo ringraziare la Federazione, la Scuola Federale Acisport e la Pirelli per averci dato la possibilità di imparare. Per me è stato un grande onore poter essere qui ed essere guidato e consigliato da grandi piloti, navigatori di fama ed esperti di indubbia caratura. La macchina, la Peugeot 208 T16 R5, è veramente bella e impegnativa e guidarla mi ha trasmesso sensazioni decisamente straordinarie».

TOMMASO CIUFFI

«Una delle parti più interessanti è stata quella relativa al modo corretto di stendere le note. Ciascuno di noi ha già un metodo e quindi cercheremo in futuro di adattarlo al meglio. Anche per quanto riguarda il resto abbiamo cercato di trarre il massimo dagli insegnamenti degli Istruttori. Nel primo giorno, quello delle prove su asfalto, ho pagato molto il fatto di non essere mai salito su una vettura così evoluta come la Peugeot 208 T16 R5. Nel secondo, su terra, mi sono trovato molto più a mio agio».

TERENZIO TESTONI RALLY ACTIVITY MANAGER

«Si è voluto incentrare parte del corso sulla corretta gestione degli pneumatici, a partire ad esempio dalla giusta scelta delle pressioni, che dà al pilota la possibilità di avere una durata costante delle coperture usate. Sempre tenendo presente che ogni pilota ha il suo stile e quindi un utilizzo particolare delle gomme. Ci onora il fatto di essere dei partner della Federazione in un progetto di ricerca e crescita dei giovani piloti. Ulteriore conferma della nostra vicinanza ai rally ed in particolare ai giovani è il fatto che dal 2018 saremo fornitori ufficiali del Jwrc».

MARCO FERRARI DIREZIONE SPORT ACI

«La Federazione è da anni impegnata nella ricerca dei nuovi talenti e nella loro valorizzazione ed uno dei passaggi fondamentali di questo percorso, che vogliamo fare insieme, è proprio il Supercorso. La nostra filiera sta finalmente funzionando. Continueremo su questa strada e sono sicuro che a breve potremmo dare a qualcuno dei piloti presenti al Supercorso la possibilità di contare sul nostro appoggio. Da sottolineare comunque l'altissimo livello espresso dai ragazzi anche quest'anno, frutto evidente della importante crescita di tutto il movimento».

Agostini e l'amico americano

di **Dario Lucchese**

C'era una volta in America un sogno, quello di Riccardo Agostini. Il padovano, alla sua prima stagione negli Usa, ha conquistato il successo nel Lamborghini Super Trofeo, vincendo anche la Finale Mondiale di Imola. Due titoli in tre giorni; quattro in totale quelli che ha conquistato dal 2012, quando si è laureato campione della F.3 tricolore, passando successivamente dalla Carrera Cup Italia. Quest'anno Agostini ha coronato nel migliore dei modi una stagione che lo ha visto protagonista da un lato e l'altro dell'oceano.

Nel Campionato Italiano Gran Turismo ha lottato per la leadership fino a tre round dal termine, andando a segno a Misano con la Huracán Gt3 del team Antonelli Motorsport divisa con Daniel Zampieri. Quindi, nel monomarca nordamericano riservato alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese, cui è approdato con il team Prestige Performance di Wayne Taylor grazie a un "padrino" d'eccezione: Max Angelelli. Assieme allo statunitense Trend Hindman, 22 anni (uno in meno rispetto a quelli di Agostini), alla sua seconda stagione nella serie continentale in cui nel 2016 si era già imposto nella classe Pro-Am, il veneto ha raccolto sei vittorie: a Watkins Glen, Road America, sul circuito del Vir e ad Imola. Un'avventura, quella a stelle strisce, conclusasi per il momento con un trionfo totale per lui e per la sua squadra, che è stata la prima realtà americana a conquistare il successo nelle cinque edizioni finora disputate della World Final.

«È stata una stagione molto interessante, anche se non era proprio partita benissimo - racconta Agostini - . Dopo le prime due gare di

Austin, dove avevamo ottenuto un risultato ben al di sotto delle nostre aspettative, avevo espresso il mio disappunto e non nascondo che con il team si era anche creato qualche attrito. Prima del secondo round abbiamo svolto dei test che ci hanno portato sulla strada giusta e da allora è stato tutto un crescendo di risultati, culminati appunto con la vittoria in campionato. Una serie di imprevisti ci ha portato a chiudere il discorso solo nell'ultima gara di Imola, anche se questo mi ha permesso di festeggiare in casa, davanti alla gente che dall'Italia mi ha sem-

RICCARDO RIVIVE IL SUCCESSO NEL SUPER TROFEO LAMBORGHINI USA E QUELLO NELLA FINALE MONDIALE A IMOLA. ORA PERÒ IL PADOVANO VUOLE VINCERE ANCHE IN EUROPA

**È STATA UNA
STAGIONE
SODDISFACENTE
ANCHE SE
NON ERA PARTITA
BENISSIMO**

RICCARDO AGOSTINI

”



pre sostenuto».

- Una vittoria che è costata anche sacrifici. Come quello di rinunciare a lottare per il Tricolore Gt, prendendo una scelta difficile in occasione dell'unico appuntamento concomitante con la serie nordamericana, quello probabilmente cruciale per entrambi i campionati...

«Ho dovuto rinunciare a correre a Vallelunga, perché nello stesso week-end era in programma la tappa di Laguna Seca. È stata una scelta condivisa con Lamborghini, per portare a termine un programma



inizialmente aperto un colloquio che non è andato subito a buon fine ma che all'inizio di quest'anno ci ha fatto ritrovare. Chi meglio di Angelelli, da italiano, avrebbe potuto inserirmi in quel contesto?»

- Come hai vissuto il "sogno a stelle e strisce"?

«È un mondo che ho imparato ad apprezzare sempre di più, gara dopo gara. Inizialmente mi sono dovuto ambientare al team, al fatto di dover parlare prevalentemente inglese. Ma si è trattato di un'esperienza che mi ha permesso di crescere. Oggi posso senz'altro dire che l'America comincia già a mancarmi».

- Cos'hai apprezzato di quel mondo?

«Innanzitutto lo stile di vita. Nel senso che le persone, anche nell'ambiente delle corse, sono molto più "friendly" e ci si aiuta l'uno con l'altro. Si sente maggiormente rispetto a quanto avviene in Europa il vero spirito delle corse. Poi c'è il pubblico, sempre numeroso, anche grazie all'abbinamento con l'Imsa. Il livello del Lamborghini Super Trofeo Nord America credo sia cresciuto e crescerà ancora, diventando sempre di più un campionato di riferimento. E noi siamo anche partecipi di questo processo: il fatto che un team americano ha conquistato il successo nella finale mondiale può significare che anche quella serie è in grado di sfornare nuovi talenti».

- Diversa la filosofia delle corse, ma anche le piste...

«Credo che i tracciati americani, tutti "old style", abbiano un fascino davvero unico. Ho apprezzato molto dei tracciati come quelli del Vir, Watkins Glen e Road America, velocissimi e con vie di fuga limitate. È molto appagante correrli».

- Cinque anni fa il test con la Ferrari F.1, a Vallelunga, dopo avere vinto il titolo della F.3 Tricolore. Cosa è cambiato da allora nella tua vita?

«Quella è stata e rimane un'emozione particolare, qualcosa di "super" che ho potuto vivere e che ovviamente ricordo piacevolmente. Peccato non essere riuscito a dare un seguito alla carriera in monoposto. Però oggi ho intrapreso una strada diversa e sono contento di stare dove mi trovo. Aspettavo da tempo di instaurare un rapporto con una Casa. So di essere apprezzato, sia come pilota che istruttore nei corsi di Accademia ed Esperienza di Lamborghini. Questo è stato possibile grazie a Giorgio Sanna e Squadra Corse».

- Dal 2016 sei pilota dello Gt3 Junior Program Lamborghini. Che cosa vedi adesso nel tuo futuro?

«Sono convinto che i due successi nel Super Trofeo mi porteranno ad affrontare nel 2018 un programma virtuoso. Diciamo che dopo avere vinto due titoli in Italia e con Lamborghini uno in America, all'appello manca ancora un campionato europeo...».

CREDO CHE I DUE SUCCESSI NEL SUPER TROFEO MI PORTERANNO AD UN BUON 2018. SPERO IN EUROPA

RICCARDO AGOSTINI



sulla carta vincente e che, alla luce di come è andata a finire, si è rivelata quella giusta. Peccato soltanto non avere potuto provare fino in fondo a vincere il Tricolore con il team di Antonelli, lo stesso con il quale avevo creato un bel rapporto di continuità avendo vinto con loro nel 2015 la Carrera Cup Italia».

- Come è nata l'idea del programma americano?

«Grazie al dottor Ceccarelli, di Formula Medicine, ho conosciuto tre anni fa Max Angelelli, che come sappiamo è referente di Wayne Taylor. Con lui si era

VITTORIE MONDIALI

Riccardo Agostini in azione con la Lamborghini del Prestige Performance di Wayne Taylor: una collaborazione nata anche grazie a Max Angelelli. In alto, il padovano con Trend Hindman

Pi



OMP

A. Pier Guidi



er Guidi il sogno è realtà



ALLA RADICE DELLA PASSIONE

Alessandro Pier Guidi, alla radice della passione, sopra, quando da bimbo sognava, al volante di un rudimentale kart. E, infine, nella piena realizzazione del suo talento, sotto: al volante della Ferrari dell'Af Corse, al top nel Wec Gte Pro, edizione 2017

IL PILOTA NATIVO DI TORTONA HA VINTO LA SFIDA PIÙ GRANDE, COGLIENDO L'EREDITÀ DI BRUNI CON LA FERRARI AF CORSE E TRIONFANDO IN FERRARI NELLA GTE-PRO

di Diego Fundarò

Lo stemma della città di Tortona è uno scudo rosso su cui è rappresentato un leone rampante, sì, rampante come il Cavallino della Ferrari... Nella parte alta è in bella mostra una corona da Re ed in basso si legge: "pro tribus donis similis Terdona leonis" (in virtù dei tre doni Terdona - vecchio nome di Tortona - è simile al leone). Ma cosa sono i tre doni e a cosa sarebbero dovuti? Secondo leggenda a Tortona sarebbe seppellito il Sacro Graal, capace di infonderne nella città che lo custodisce i doni del corpo, del sangue e dello spirito, da qui il motto e il leone che simboleggia la città. Alessandro Pier Guidi è nato a Tortona e forse sono state proprio le sue origini a dargli quella spinta in più che lo ha portato a diventare Campione del Mondo Gt, traguardo raggiunto già alla prima stagione da pilota ufficiale Ferrari nel Wec, dove ha diviso il volante della 488 Gte del team Af Corse con James Calado. Essere tortonese significa quindi avere qualcosa in più? «Onestamente non conoscevo questa storia e non ho mai osservato attentamente lo stemma di Tortona, abito a 4 km in un paesino che si chiama Sarezzano. Se è vera la leggenda diciamo che forse ne ho tratto beneficio! Comunque sì, in effetti lo stemma di Tortona potrebbe richiamare il Cavallino Rampante della Ferrari».



PIER GUIDI, IL SOGNO È REALTÀ

← **Da dove parte la tua passione per i motori?**

«Avevo 3 anni quando i miei genitori mi portarono a una festa paesana, dove si correva una gara di kart. Mi ero messo davanti a un 125 e lo volevo a tutti i costi. Mio padre iniziò a chiedere se ne esistesse per bambini così piccoli. Considera che i miei genitori sono veterinari, erano totalmente estranei a quel mondo. Mio padre si lasciò convincere e comprò un mini kart adatto a bambini di sette o otto anni che poi modificò per riuscire a farmelo usare. Iniziasti nel cortile di casa, legato a una corda che mio padre teneva per paura che andassi a sbattere e mi facessi male. Ma presto si stancò e riempi il cortile di balle di paglia!».

Quando hai fatto le prime esperienze in piste vere?

«A 6 anni mi hanno fatto fare i primi giri in pista proprio con quel kart, mentre le prime vittorie le ho ottenute con un 60 e poi nella Junior ho vinto tanto, fino a diventare campione italiano».

La tua carriera con le monoposto non ha mai

avuto una svolta decisiva. Cosa pensi che ti sia mancato per riuscire ad importi?

«Il debutto andò bene, nel 2001 feci le Winter Series di F.Renault e nella prima gara a Vallelunga feci podio dietro a Neel Jani e Toni Vilander. Avendo poco budget non potevo provare e l'anno dopo non arrivarono i risultati sperati. Con le monoposto non ho mai avuto i mezzi

per andare nel team giusto. Con la mia famiglia abbiamo fatto scelte sbagliate proprio perché non ci sapevamo muovere in un settore che non conoscevamo».

Nel 2004, a soli 20 anni, hai fatto le prime gare nel Gt. Cosa ti ha spinto a fare questa scelta, allora era una categoria che i giovani piloti non consideravano...

«Più che una scelta è stata l'unica possibilità che avevo! Grazie a Giambattista Giannoccaro, a cui venne fatto il mio nome. Lui era Ceo di una banca e faceva gare endurance di kart dove si correva in coppia. Cercava un pilota con cui poter vincere e gli venne fatto il mio nome. Diventammo amici e finanzia il mio nome. Dopo aver fatto un paio d'anni fermo, Giannoccaro mi chiamò per farmi provare una Ferrari 360 Gt2 a Adria e dopo il test mi volle con se nel Playteam, la squadra che aveva appena messo in piedi. Da pilota ormai finito mi ritrovai a vincere il Campionato Italiano Gt 2004 assieme a Toni Vilander!».

Nel 2006 arrivò la possibilità di misurarti al volante della Maserati Mc12, dove hai corso sempre con Vilander la prova Gt Fia al Mugello. Non



FUNDARÒ



MOMENTI INTENSI DI UNA BELLA CARRIERA

Dal kart alle monoposto, col Gt come punto focale. Ecco, sopra, Pier Guidi nella Superleague 2008 coi colori di maglia del Galatasaray, quindi in A1 Gp 2006-2007 e al volante della Maserati Mc12. Infine, in alto, è in gara in kart

fu una gara fortunata e piovvero più critiche su di te di quanto quel giorno non cadde pioggia sulla pista toscana. Cosa successe?

«Per la voglia di far troppo feci un disastro. Avevo provato solo una volta la Mc12 e mi ritrovai a gestire una situazione difficile, con gomme intermedie sull'asfalto bagnato. Avevo troppa poca esperienza per poter gestire quella situazione. Volevo dimostrare di andar forte e finii per fare un disastro, andando a sbattere per l'aquaplaning in pieno rettilineo quando eravamo in testa alla gara. Fu un duro colpo da assorbire ma anche una lezione che poi mi è tornata utile».

Giannoccaro confermò di avere fiducia in te e



noz che erano più le volte che si rompeva che quelle che stava insieme. La macchina quando reggeva andava forte, a gomma nuova era paragonabile a una Gp2. Nelle prime gare ci ho messo anche un po' del mio, ma verso la fine del campionato qualche podio è arrivato. Purtroppo però Playteam abbandonò e a fine stagione mi ritrovai di nuovo a piedi. Devo ringraziare i ragazzi di Maserati, che conoscendomi cercarono di coinvolgermi mettendomi in macchina non appena si presentava l'occasione. In questo fu fondamentale anche Andrea Bertolini».

- Vi lega una forte amicizia, "Berto" per te rappresenta quasi un fratello maggiore?

«Non c'è dubbio! Devo molto a lui, non solo perché ha sempre spinto per me facendomi sentire parte del programma Maserati, ma anche attraverso i tanti consigli che mi ha dato. Se sono diventato meno impulsivo e più rilassato è grazie ai suoi suggerimenti. Ci sono 10 anni di differenza tra noi, lui mi ha insegnato che non c'era sempre bisogno di dimostrare il mio valore, perché già il fatto di essere stato scelto significava che lo meritassi. Con me si è comportato esattamente come un fratello maggiore».

- Alla fine dello scorso anno, con l'abbandono di Gianmaria Bruni andato in Porsche, in Ferrari si sono trovati a dover cercare un sostituto di pari livello. Tu avevi già dimostrato a Le Mans, dove avevi condiviso il volante della 488 Gte di Af Corse proprio con Bruni e James Calado, di meritare il posto. Ferrari organizzò un test a Vallelunga per valutare più piloti, ci puoi raccontare come è andata?

«Si è trattato certamente della svolta definitiva della mia carriera. Volevo con tutto me stesso cogliere questa opportunità, era effettivamente la mia massima aspirazione correre da pilota ufficiale Ferrari nel Wec e non volevo lasciarmi sfuggire l'occasione. Ero probabilmente più teso quel giorno di quanto non lo sono stato in Bahrain prima di vincere il campionato. Devo nuovamente sottolineare il ruolo di Amato Ferrari, perché non solo mi ha "sponsorizzato" con Antonello Coletta, ma soprattutto mi ha permesso dal 2014 in poi di entrare in Af Corse: e questo mi ha dato il vantaggio di essere stato già valutato prima».

- Quando ti è stato comunicato che saresti stato tu il prescelto?

«La presentazione ufficiale è stata fatta ai primi di febbraio a Fiorano, in occasione della premiazione dei clienti sportivi. A me è stato comunicato solo qualche giorno prima. Quando abbiamo corso a Daytona non ero ancora ufficialmente considerabi-



nel 2007 ti fece correre con lui in Fia Gt con la Mc12. Alla 24 Ore di Spa con Bertolini, De Simone e Piccini arrivaste 5° e dimostrasti che avevi meritato un'altra chance...

«In effetti ebbi modo di riscattarmi con la Mc12. Nel 2005 potevamo anche vincerla la 24 Ore di Spa, mentre nei due anni successivi, pur non partecipando all'intero campionato con il Team Vitaphone, arrivai due volte secondo nella classica belga».

- Con Playteam partecipasti anche alla Superleague, portando in pista i colori della squadra di calcio turca del Galatasaray. Un campionato che metteva in palio 1.000.000 di Euro a gara...

«Un'esperienza particolare, con la monoposto Pa-

FESTEGGIATO DA AF CORSE

Alessandro Pier Guidi, sopra, festeggiato al box Af Corse dopo il trionfo in Gte Pro con la Ferrari, sopra, in coppia col britannico James Calado, in alto a destra, a comporre l'equipaggio più competitivo del Wec in Gran Turismo in questa stagione



«le pilota Ferrari a tutti gli effetti».

Hai sentito subito il peso del ruolo? Non è stato certo semplice sostituire uno come Bruni...

«Più che il peso del confronto con Gimmi ho avvertito la responsabilità di dover lottare per il Mondiale Gt al volante di una Ferrari ufficiale, con l'unico obiettivo di vincere. Per me la sfida più importante è stata con me stesso, volevo dimostrare di essere all'altezza del ruolo importante che mi era stato assegnato. Di Gimmi ho apprezzato, nelle due gare in cui ci ho corso assieme, la grande dedizione nella preparazione fisica e la voglia di migliorarsi che ha sempre mostrato nonostante i risultati già ottenuti. Cose che ho apprezzato e che mi hanno fatto capire cosa va fatto per continuare a vincere».

- La stagione non è certo iniziata nel migliore dei modi, con la sfortunata 24 Ore di Daytona, dove pure avevi ottenuto la pole position. Al prologo Wec di Monza hai anche vissuto la spiacevole esperienza di subire il furto dei tuoi effetti personali all'interno dei box. A Le Mans Lucas Di Grassi, che doveva correre con te e Calado, ha dato forfait per una frattura a una gamba ed è stato sostituito da Michele Rugolo, per la prima volta al volante di una 488 Gte. La gara poi è andata male a causa di un errore di Calado. Non hai mai pensato che il 2017 fosse non un anno sfortunato?

«Onestamente non sono particolarmente scaramantico, però effettivamente non eravamo partiti benissimo. Poi al Nurburgring ci siamo rilanciati ma dopo il Messico sembrava di nuovo tutto perso. Dopo Austin e il Fuji sono tornato a guardare la classifica, sapendo che sarebbe stato fondamentale essere in testa dopo Shanghai, perché la pista non era favorevole a noi. Siamo riusciti a limitare i danni e siamo andati in Bahrain sapendo avere grandi possibilità. E così è stato».

- Nella vittoria del campionato ha avuto un grande peso l'affiatamento all'interno della squadra. Tu e James, tolto il suo errore a Le Mans, avete guidato alla grande e i vostri ingegneri Bep-



CON LA FERRARI 488 UN ANNO MEMORABILE

La Rossa numero 51 è stata il punto di riferimento in Gte Pro nel Wec 2017 e con Pier Guidi e Calado ha fatto l'en plein di titoli. In alto, eccola in Bahrain nel giorno del trionfo

IRIDATO CON LA FERRARI. IL MIO SOGNO PIÙ GRANDE È REALTÀ. ORA PENSO SOLO A RIPETERMI!

ALESSANDRO PIER GUIDI



pe Corti e Luca Massé hanno sempre azzeccato le strategie: cosa puoi dirci di loro?

«I nostri ingegneri ci prendono sempre, al 100%. Hanno una capacità di leggere la gara fuori dal comune e sia io che James accettiamo come sempre ogni loro decisione, sapendo che dietro a una richiesta c'è sempre una ragione precisa. Ciò che viene chiesto è legge e non mi permetto mai di mettere in dubbio una loro scelta. Con James l'intesa è totale, sia dentro che fuori dalla pista. Abbiamo uno stile di guida simile e caratterialmente l'intesa ottima. Cosa ancora più importante è la totale mancanza di gelosia tra noi. Sappiamo benissimo che si perde o si vince insieme e i meriti vanno sempre condivisi».

- Le leggende tortonesi parlano di Sacro Graal: usandolo come paradosso, credi di aver trovato il tuo, pensi di essere arrivato alla consacrazione o aspiravi a qualcosa in più nella tua carriera? «Onestamente credo di aver raggiunto il sogno più grande, al di là di quelli che sono i sogni da bambino, quando vorresti diventare Campione del Mondo di F1. Oggi sono Campione del Mondo con una Ferrari, e questo corrisponde al 99% a quelli che erano i miei sogni di bambino! Mi ritengo già fortunato così, ma cercherò comunque di ripetermi». ●

Con Tiscali l'UltraFibra è più libera.

SENZA VINCOLI,
PENALI, LEGAMI

F

LA FIBRA PER TUTTI

19^{,95} €

AL MESE
PER 1 ANNO

MESE!
VERO!

FINO A
1 GIGA
AL SECONDO

INTERNET
SUPERVELOCE
FINO A 1 GIGA
E CHIAMATE
ILLIMITATE VERSO
FISSI E CELLULARI

MODEM CON SUPER WI-FI
E ATTIVAZIONE GRATIS

ANCHE PER PARTITA IVA

tiscali.it

 130 NEGOZI TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura.

 TISCALI

Bologna riaccende i motori

TORNA IL MOTOR SHOW, CON UN CARTELLONE FITTO DI GARE, SFIDE ED ESIBIZIONI SIA DI VELOCITÀ CHE PER I RALLY. CON IL MEMORIAL BETTEGA NUMERO 30

di **Dario Lucchese**

Il Motor Show piace ai nostalgici e anche ai più giovani. Perché da un lato continua a rivolgersi alle generazioni più recenti con uno sguardo al futuro e all'innovazione tecnologica, dall'altro si ostina (per fortuna...) a riproporre uno spettacolo nel segno della buona tradizione della rassegna bolognese. Da oltre 40 anni il quartiere fieristico del capoluogo emiliano rinnova la sfida alle intemperie dell'inverno, anticipando a tutti gli appassionati uno speciale regalo di Natale. L'edizione che si svolgerà dal 2 al 10 dicembre, tanto per non smentirsi, riserverà diverse sorprese, sulla scia di quella del 2016, che è stato l'anno del rilancio. Le idee ci sono, il pubblico risponde sempre in gran numero e le novità non mancano neppure. Dopo un periodo di crisi, legato a quella del mondo delle auto in generale, si torna insomma a guardare avanti. Lo sport, in questo frangente, riveste un ruolo importante; vero catalizzatore delle masse.

«Abbiamo alle spalle un successo, i risultati di un'edizione, quella del 2016, che ci motivano ancora di più e che confermano che il Motor Show di Bologna è l'evento italiano di riferimento per il settore automotivo» sostiene Rino Dro-

go, Motor Show Director. Tanto per cominciare ritorna lo spettacolo della Ferrari F.1, che scenderà in pista il sabato (2 dicembre) del week-end d'apertura dei cancelli. Sullo storico circuito dell'Area 48 si susseguiranno, come è ormai consuetudine, le varie gare di velocità e rally, con il "clou" l'ultimo fine settimana, quando si svolgerà il Memorial Bettega. L'appuntamento sicuramente più atteso dell'intera kermesse, spegne ben 30 candeline. Anche quest'anno al via sono attesi dei nomi di tutto rispetto. Dai giovanissimi figli d'arte Kalle Rovander e Oliver Solberg, entrambi al via con le Ford Fiesta, al fuoriclasse delle due ruote Tony Cairoli. Il centauro siciliano, reduce dalla conquista del



MOTOR SHOW
BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017





LO SPETTACOLO DELL'AUTOMOBILE

Dalle Wrc, sopra la Ford Fiesta di Kalle Rovannerä, alle F1 storiche, in basso la Tecno: il Motor Show torna a mescolare tutto quanto fa motorsport, con un occhio alle esibizioni e uno alle esposizioni statiche. Sopra a sinistra Rino Drogo, appassionato Motor Show Director





suo nono titolo mondiale di motocross e non nuovo al tracciato misto asfalto-terra che ospita l'evento intitolato al campione di Molveno, sarà alla guida di una Hyundai i20 Wrc. All'appello hanno risposto inoltre Giandomenico Basso e il boliviano Marco Bulacia ma si fanno anche altri nomi. Staremo a vedere...

C'è anche il pit stop della Rossa

Motor Show sinonimo di competizioni a 360 gradi. L'attività della pista entrerà nel vivo il 2 dicembre, all'indomani del tradizionale taglio del nastro. Il circuito della "Motul Arena" vivrà delle emozioni che le categorie al via saranno in grado di offrire, subendo una metamorfosi che ne cambierà nei giorni a venire lo spirito e la fisionomia. Un'apertura dunque all'insegna del Cavallino e non solo per l'esibizione della Ferrari F.1 Pit Stop ma anche per il ritorno del Ferrari Challenge riservato alle nuove 488 e gli XX Programs, fiore all'occhiello di Corse Clienti. Domenica 3 via alla Porsche Carrera Cup Italia, monomarca che vede protagoniste le 911 Gt3 Cup della Casa di Stoccarda.

Il Motor Show diventa poi una macchina del tempo, per fare un salto nel passato con le F.1 Storiche ed il Trofeo Gta della Scuderia del Portello. Seguendo lo stesso filone verrà riproposto l'ormai tradizionale Historic Challenge by Scuderia Bologna, in programma lunedì 4 dicembre, quando si svolgerà anche il Trofeo Italia Gran Turismo (in azione Bmw Z4, Ferrari 458, Lamborghini Huracán e Porsche 997). Martedì sarà il turno del Trofeo Tcr Italy, con alcuni dei protagonisti del campionato tricolore: Audi, Peugeot, Seat e Volkswagen. Poi il Trofeo Abarth Selenia, con le 695 Assetto Corse Evo a dare spettacolo. Il 6 dicembre si proseguirà con il Trofeo Italia Sport Prototipi; quindi la sfida in "stile americano" della Nascar Whelen Euro Series-Trofeo Angelo Caffi. Da giovedì cambia la specialità con il Tro-



FERRARI PROTAGONISTE

I gioielli del Cavallino saranno tra i più ammirati a Bologna: in alto la 488 del doppio iride Marche e Piloti Gt nel Mondiale Endurance

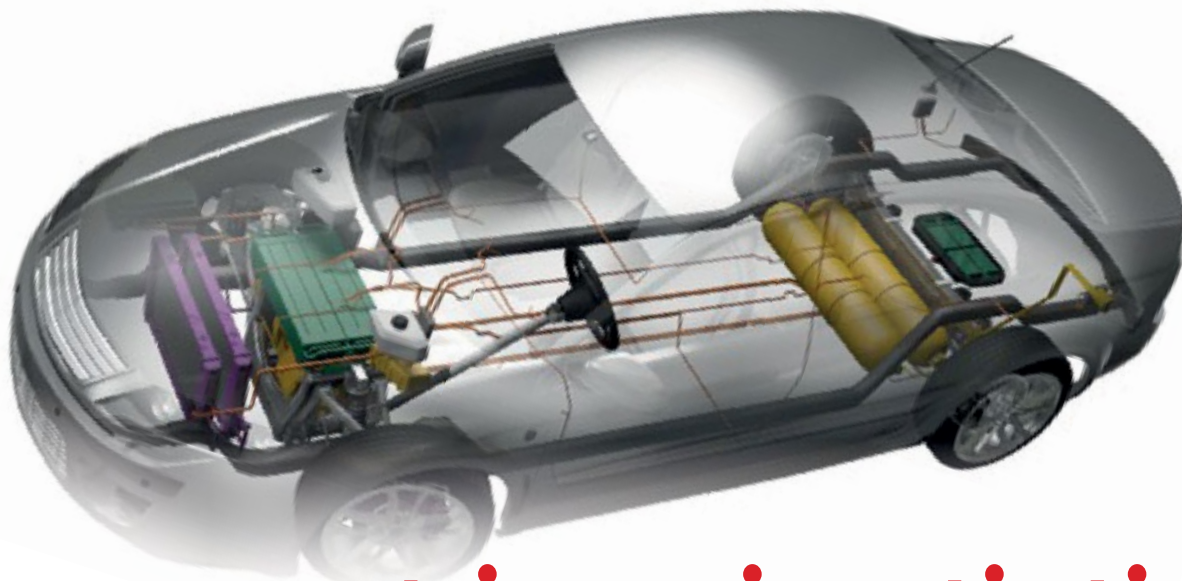


feo Rally Suzuki, l'Italia 2Rm e il Trofeo Italia Terra Yokohama. Venerdì si disputeranno il Trofeo Italia Rally R5 e Wrc. Sabato 9 dicembre si svolgeranno i Trofei Italia Rally Autostoriche 2 e 4 ruote motrici, le prove libere e le prime gare del "Bettega" che si svolgerà la domenica, nonché il Trofeo Pucci Grossi. A contorno lo spettacolo del drifting, le Supermoto, le esibizioni del Folco Team Show Stunt, i numerosi test drive e gli hot lap delle varie case che porteranno il pubblico ad essere protagonista in prima persona.

World of Motorsport mostra unica

Tra le attrazioni del Motor Show 2017 ci sarà inoltre la rassegna "World of Motorsport" che al padiglione 26 raccoglierà alcuni esemplari di auto e moto protagoniste nelle massime categorie. Tra queste si segnalano la Toro Rosso F.1, la Ducati MotoGp di Andrea Dovizioso e la Suzuki MotoGp di Andrea Iannone. All'interno del padiglione 16 sarà invece presente un'area dedicata agli studenti ed ai giovani innovatori coinvolti in vari progetti e attività per promuovere la cultura dell'automobile e incentivare le aziende a creare nuove sinergie.

Largo anche alle donne e alle due ruote, questa volta spostandoci nuovamente nell'Area 48-Motul Arena, dove nella giornata di giovedì 7 dicembre si svolgerà il Woman Motor Show Cup, che vedrà sfidarsi le protagoniste del Campionato Italiano Motocross, cui faranno seguito nei giorni a venire le gare del Quadcross e Supercross. Partner di questa edizione della kermesse sono Acisport, Anfia, Autopromotec, Econometrica e Unrae. Gli orari di apertura della fiera saranno dalle 9 alle 18 nei giorni feriali e dalle 8.30 alle 18.30 nei festivi e prefestivi. I biglietti a prezzo intero si possono acquistare online o sul posto e costano 18 euro nei giorni dal 4 al 7 dicembre e 25 euro nel week-end del 2 e 3 e nei giorni dell'8, 9 e 10 dicembre. ●



Lay-out impiantistici dei veicoli a fuel-cell

Attualmente i veicoli a fuel cell prevedono due macro architetture impiantistiche, ovvero idrogeno stoccato a bordo in bombole pressurizzate, oppure fuel cell alimentate da idrogeno prodotto con sistemi di reforming a partire da idrocarburi. La prima architettura è sicuramente la più semplice dal punto di vista della gestione, tuttavia presenta notevoli problemi di costo, distribuzione del vettore idrogeno e sicurezza, per via dei serbatoi pressurizzati ad alta pressione. Sia la Toyota con la Mirai, che la Honda con la Clarity, hanno messo in strada due veicoli a fuel cell alimentati con idrogeno pressurizzato stoccato in bombole realizzate in fibra di carbonio e alluminio. Per ora la Clarity, così come la Toyota Mirai, sono commercializzate solo in Giappone e Stati Uniti al costo di 60mila euro, in alcuni mercati europei si potranno noleggiare, mentre in Italia dobbiamo aspettare del tempo, considerando soprattutto che l'unico distributore di idrogeno attivo si trova a Bolzano. La seconda architettura è notevolmente più complessa da un punto di vista della gestione e controllo dell'intero sistema, ma sicuramente la scelta più fattibile nel breve-medio termine per via del fatto che i derivati

Bombole pressurizzate o idrogeno prodotto "a bordo"? Ecco l'analisi di UnicUSano Lab

del petrolio continueranno a mantenere un ruolo significativo nel campo dell'autotrazione nei prossimi decenni. Nella maggioranza dei casi, la produzione di idrogeno a bordo, avviene mediante l'utilizzo di un sistema di reforming che a partire da un idrocarburo permette la conversione dello stesso in un gas di sintesi ricco in idrogeno. Una volta convertito, il gas di sintesi prodotto può essere alimentato in fuel cell per fornire la potenza chimica necessaria alla conversione elettrochimica e di conseguenza alla generazione di energia elettrica necessaria per azionare i motori elettrici del veicolo. Attualmente i sistemi di reforming utilizzati a bordo si indirizzano su tipologia autotermica, poiché, pur mostrando minori efficienze di conversione a confronto con le altre tipologie, presentano minori ingombri a parità di potenza impiegata e rapidi avvisi del processo, aspetti questi di notevole importanza per un'applicazione di natura veicolare. Studi recenti hanno evidenziato notevoli benefici energetici, ambientali ed economici, in termini di risparmio combusti-

bile e di CO₂ emessa, ottenuti mediante un veicolo a fuel cell rispetto ad un tradizionale veicolo. I benefici sono dovuti principalmente alle più elevate efficienze di conversione energetica che mostrano tali sistemi. Di contro, tali sistemi a oggi necessitano di un investimento iniziale cospicuo e fortemente sfavorevole se messo a confronto con un sistema tradizionale, per tanto da un punto di vista economico non sono ancora maturi. La produzione e lo stoccaggio d'idrogeno, la mancanza di una rete di distribuzione sul territorio nazionale e i costi eccessivi di sistema, rimangono gli ostacoli primari affinché i veicoli a fuel cell si affermino nel breve periodo sul mercato automobilistico. Il veicolo a fuel cell potrebbe essere la più grande rivoluzione del futuro, ma ovviamente sarà necessario in primis abbattere le barriere che impediscono a tale tecnologia l'ingresso nel mondo dell'autotrazione.

Le classifiche

VELOCITÀ FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 38
Yas Marina (Abu Dhabi),
25-26 novembre 2017

Gara-1: 1. Markelov (Russian Time) 31 giri in 59'34"767 alla media di 173,273 km/h; 2. Leclerc (Prema Racing) a 16"265; 3. Ghiotto (Russian Time) a 25"438; 4. de Vries (Racing Engineering) a 27"181; 5. Latifi (Dams) a 29"697; 6. Matsushita (Art Grand Prix) a 31"974; 7. Albon (Art Grand Prix) a 34"618; 8. King (MP Motorsport) a 40"639; 9. Sette Câmara (MP Motorsport) a 43"305; 10. Delétraz (Rapax) a 52"356; 11. Malja (Racing Engineering) a 1'01"198; 12. Palou (Campos Racing) a 1'04"596; 13. Nato (Pertamina Arden) a 1'12"209; 14. Ferrucci (Trident) a 1'21"496; 15. Gelael (Pertamina Arden) a 1'23"795; 16. Merhi (Rapax) a 1 giro.

Giro più veloce: il 27° di Albon in 1'50"314 alla media di 181,249 km/h.

Gara-2: 1. Leclerc (Prema Racing) 22 giri in 41'36"188 alla media di 176,053 km/h; 2. Albon (ART Grand Prix) a 1"293; 3. Latifi (Dams) a 3"207; 4. Matsushita (Art Grand Prix) a 4"105; 5. Ghiotto (Russian Time) a 4"952; 6. Markelov (Russian Time) a 14"758; 7. Rowland (Dams) a 15"446; 8. Sette Câmara (MP Motorsport) a 24"795; 9. de Vries (Racing Engineering) a 29"261; 10. Merhi (Rapax) a 29"689; 11. Fuoco (Prema Racing) a 29"912; 12. Palou (Campos Racing) a 30"999; 13. Norris (Campos Ra-

cing) a 31"564; 14. Gelael (Pertamina Arden) a 38"714; 15. Ferrucci (Trident) a 39"605; 16. Jeffri (Trident) a 43"310; 17. Malja (Racing Engineering) a 49"659; 18. Nato (Pertamina Arden) a 3 giri. Ritirati: Delétraz (Rapax) 18 giri; King (MP Motorsport) 11 giri.

Giro più veloce: il 8° di King in 1'51"315 alla media di 179,619 km/h.

Campionato finale: 1. Leclerc 282 punti; 2. Markelov 210; 3. Rowland 191; 4. Ghiotto 185; 5. Latifi 178; 6. Matsushita 131; 7. de Vries 114; 8. Fuoco 98; 9. Nato 91; 10. Albon 86; 11. King 62; 12. Sette Câmara 47; 13. Malja 44; 14. Canamasas 21; 15. Gelael 17; 16. Cecotto Jr. 16; 17. Delétraz 16; 18. Merhi 16; 19. Boschung 11; 20. Sirotkin 9; 21. Palou 5; 22. Ferrucci 4; 23. Jeffri 2; 24. Visoiu 1.

Team: 1. Russian Time 395 punti; 2. Prema 380; 3. Dams 369; 4. Art 226; 5. Rapax 137; 6. Mp 109; 7. Pertamina Arden 108; 8. Racing E. 87; 9. Campos 17; 10. Trident 9.

GP3

Resoconto della gara a pag. 40
Yas Marina (Abu Dhabi),
25-26 novembre 2017

Gara-1: 1. Kari (Arden) 18 giri in 37'28"944 alla media di 159,846 km/h; 2. Russell (ART) a 2"748; 3. Maini (Jenzer) a 7"532; 4. Ticktum (DAMS) a 13"745; 5. Lorandi (Jenzer) a 25"884; 6. Schothorst (Arden) a 29"890; 7. Bocolacci (Trident) a 34"339; 8. Hubert (ART) a 35"003; 9. Tveit (Trident) a 35"815; 10. Joerg (Trident) a 35"815; 11. Baptista

(DAMS) a 37"837; 12. Correa (Jenzer) a 41"362; 13. Hyman (Campos) a 50"566; 14. Aitken (ART) a 57"811; 15. Fukuzumi (ART) a 1'15"635; 16. Calderon (DAMS) a 1'20"614.

Giro più veloce: Fukuzumi in 1'57"544 alla media di 170,101 km/h.

Gara-2: 1. Bocolacci (Trident) 14 giri in 27'38"145 alla media di 168,566 km/h; 2. Tveit (Trident) 5"581; 3. Ticktum (DAMS) a 8"510; 4. Russell (ART) a 9"981; 5. Hubert (ART) a 13"169; 6. Maini (Jenzer) a 18"681; 7. Joerg (Trident) a 19"557; 8. Aitken (ART) a 20"745; 9. Alesi (Trident) a 22"389; 10. Baptista (DAMS) a 23"501; 11. Hyman (Campos) a 23"946; 12. Correa (Jenzer) a 26"766; 13. Kari (Arden) a 27"323; 14. Fukuzumi (ART) a 27"607; 15. Calderon (DAMS) a 28"814; 16. Falchero (Campos) a 31"359; 17. Lorandi (Jenzer) a 1'17"433.

Giro più veloce: Fukuzumi in 1'57"662 alla media di 169,930 km/h.



Dovesicorre

VELOCITÀ

1 dicembre

WTCC

Ultimo round a Locali

www.fiatwttc.com

MOTOR SHOW

Evento a Bologna

www.motorshow.it

RALLY

1-3 dicembre

RALLY DI MONZA

Evento a Monza

www.monzarallyshow.it

RALLY DELLA FETTUNTA

RallyDay a Tavarnelle e Barberino

Val di Pesa

www.valdelsalcorse.it

AD ARAGON IN VISTA DELLA SUPERSTAGIONE

Liberati, test con la Clm P1

Il team ByKolles Racing ha ultimato tre giorni di prove a Aragon col prototipo Clm P1/01 in preparazione della Superstagione Wec 2018/19. In pista si sono alternati per l'occasione Oliver Webb, James Rossiter, Tom Dillmann, l'italiano italiano Edoardo Liberati (campione 2016 GT Asia) e il canadese Mikael Grenier, gli ultimi tre assistiti da Manfredi Ravetto. Positivo il test, con le scelte del team che verranno ufficializzate in seguito.

Gazeboflash.it
IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI

**Gli specialisti
dei gazebo personalizzati
che si montano in un minuto**

- e di tutti i loro complementi -

Personalizzi la grafica come vuoi tu,
perché facciamo quasi solo prodotti stampati
(88% dei nostri gazebo)

Massima velocità e qualità garantite
Solo prodotti pieghevoli, facilmente trasportabili
e montabili in un Flash

Ti offriamo la consulenza e la progettazione
per scegliere il prodotto
più adatto alle tue esigenze

Nessun sistema di vendite complicato (agenti, magazzini,...)
fai tutto semplicemente online e al telefono.

UTILIZZA IL CODICE PROMOZIONALE

gazebosprint17

E AVRAI UNO **SCONTO DEL 15%**



ADDIO A CRISTIANO DEL BALZO

"Gero" signore delle corse

A distinguerlo è sempre stata la sua grande disponibilità con tutti, assieme alla signorilità oltre che a una passione sconfinata per le corse. Una figura d'altri tempi, quella di Cristiano del Balzo, scomparso sabato 25 novembre. "Gero" (pseudonimo con cui ha gareggiato dagli anni Sessanta fino al 1987, prendendo parte anche alla Targa Florio e alla 24 Ore di Le Mans), aveva compiuto 76 anni da qualche giorno. Sempre presente nel paddock dei circuiti, per più di 20 anni, sin dalla sua nascita, è stato il direttore della Scuola Federale, lasciando nel 2015 il testimone a Raffaele Giammaria. «Con lui ho vissuto un'esperienza fantastica, sia dal punto di vista umano che professionale - ha commentato Giammaria - Nel 1999 mi ha voluto giovanissimo al suo fianco, come istruttore. I nostri rapporti sono diventati più stretti quando nel 2005 ha creato con la F.Azzurra un progetto di tutoraggio rivolto ai giovani. Ho avuto il privilegio di condividere con lui questa esperienza. Personalmente l'ho sempre considerato come un secondo padre». Alla famiglia di del Balzo, vanno le condoglianze di Autosprint. (d.l.)



voluto giovanissimo al suo fianco, come istruttore. I nostri rapporti sono diventati più stretti quando nel 2005 ha creato con la F.Azzurra un progetto di tutoraggio rivolto ai giovani. Ho avuto il privilegio di condividere con lui questa esperienza. Personalmente l'ho sempre considerato come un secondo padre». Alla famiglia di del Balzo, vanno le condoglianze di Autosprint. (d.l.)

Campionato finale: 1. Russell 220 punti; 2. Aitken 141; 3. Fukuzumi 134; 4. Hubert 123; 5. Alesi 99; 6. Boccolacci 93; 7. Lorandi 92; 8. Tveter 78; 9. Maini 72; 10. Kari 63; 11. Tictum 36; 12. Jorg 28; 13. Hyman 27; 14. Pulcini 20; 15. Falchero 16; 16. Siebert 13; 17. Schothorst 8; 18. Calderon 7; 19. Ferrucci, Baptista 3.

Team: 1. Art 590 punti; 2. Trident 285; 3. Jenzer 164; 4. Arden 91; 5. Campos 56; 6. Dams 49.

RALLY TER

Tuscan Rewind

Resoconto della gara a pag. 49 Montalcino (SI), 24-25 novembre 2017

Assoluta: 1. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta Wrc) in 1.10'19"4; 2. Orsak-Smeidler (Ford Fiesta Evo2 R5) a 43"; 3. Taddei-Gaspari (Skoda Fabia R5) a 53"4; 4. Alonso-Mercadal (Skoda Fabia R5) a 3'13"2; 5. Pasquali-Grassi (Skoda Fabia R5) a 3'16"2; 6. Pierangioli-Neri (Mitsubishi Lancer R4) a 3'51"; 7. Cobbe-Turco (Ford Focus Wrc) a 4'29"4; 8. Van Den Heuvel-Dockx (Mitsubishi Lancer EvoX) a 4'51"3; 9. Kurka-Vakik (Ford Fiesta Evo2 R5) a 5'41"7; 10. Barbero-Barbero (Ford Fiesta R5) a 7'14".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bartarelli-De Rosa (Rover Mg 105 Zr) in 1.35'42"4.

Classe 1600: 1. Mearini-Acciai (Peugeot 106 Rallye) in 1.31'08"7; 2. Mariani-Cavasin (Opel Corsa Gsi) in 1.32'23"9; 3. Grando-Mozzato (Citroen C2) in 1.33'50"4; 4. Vangiu-Bernardi (Citroen Saxo Vts) in 1.35'27"1.

Classe 2000: 1. Nardelli-Alfieri in 1.27'26"6; 2. Falciani-Lupi (Seat

Ibiza Gti) in 1.28'35"1; 3. Menegazzi-Mantovani in 1.29'04"3 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe oltre 2000: 1. Van Den Heuvel-Dockx in 1.15'10"7; 2. Droandi-Matini in 1.18'55"9; 3. Pyck-Dehouck in 1.19'41"9; 4. Cappagli-Sanesi in 1.24'37"1; 5. Bakkenes-Kvick in 1.26'39"7 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Panzani-Bertagna (Rover Mg 105 Zr) in 1.19'55"2; 2. Morgantini-Oretti (Peugeot 205 Rallye) in 1.25'31"5.

Classe 2000: 1. Baldacci-Magnani (Renault Clio) in 1.18'27"3.

WRC: 1. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta Rs) in 1.10'19"4; 2. Cobbe-Turco (Ford Focus) in 1.14'48"8.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242 - Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 6727 del 6 novembre 1997.

Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma - e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - tel.: 06.7814.7311 - fax: 06.56.56.16.53 - sito: www.abbonatiweb.it

ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI

DIFFUSIONE: Esclusiva per l'Edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it - Distributore esclusivo per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430.

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 - Tel. 051.6034001.

PUBBLICITÀ: Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero.

Sport Network S.r.l.: Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma
Sito internet: www.sportnetwork.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** Pz. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Trevisani-Grimaldi (Peugeot 208) in 1.18'11"6; 2. Wagemans-Mombaerts (Peugeot 208) in 1.18'32"2; 3. Stengg-Kammersgaard (Opel Adams) in 1.21'27"4; 4. Pita-Macedo (Ford Fiesta) in 1.25'45"7.

Classe R4: 1. Pierangioli-Neri in 1.14'10"4; 2. Casadei-Boni in 1.18'39"7 (Tutti su Mitsubishi Lancer Evo).

Classe R5: 1. Orsak-Smeidler (Ford Fiesta Evo2) in 1.11'02"4; 2. Taddei-Gaspari in 1.11'12"8; 3. Alonso-Mercadal in 1.13'32"7; 4. Pasquali-Grassi in 1.13'35"6; 5. Kurka-Vakik (Ford Fiesta Evo2) in 1.16'01"2; 6. Barbero-Barbero (Ford Fiesta) in 1.17'33"4 (tutti gli altri su Skoda Fabia).



16-17 DICEMBRE 2017

5000 € in palio

PREMIO PREPARATORI e NOLEGGIATORI RALLY.

In palio per chi, dopo avere presentato al via almeno tre vetture, risulterà il migliore nella classifica finale assoluta, sommando i tempi dei suoi migliori piazzamenti.

cioccorally.it

In Collaborazione con AutoSprint

La Safety-Car
saggia la pista
di Monza
bagnata
mentre
le monoposto
di F.1 restano ai box...



SUTTON-IMAGES.COM

BASTA TABÙ SUL CAMBIO DEGLI ASSETTI IN CASO DI PIOGGIA

Parco troppo chiuso in F.1

Altre volte ho chiesto questa cosa senza avere risposta e ci terrei a saperne di più. Mi spiego: anni fa le F.1 da qualifica erano macchine speciali con assetti esasperati, motori specifici e potenziati e freni alleggeriti. Bene hanno proibito queste modifiche, che senz'altro hanno fatto diminuire i costi di molto ma, dato che oggi queste cose non sono permesse, ecco la domanda: perché sulle monoposto ora non è possibile modificare l'assetto tra prove e gara? Oltretutto, nei casi di prove asciutte e gara bagnata o viceversa può essere anche pericoloso... Poi non vedo il motivo per cui non si possa cambiare assetto: è una cosa che potrebbero fare tutti e non costerebbe niente...

Carlo Barsanti, Carrara

Non a caso il fine settimana del Gp d'Italia di Monza è stato condizionato proprio dalle contraddizioni, dal formalismo e dalla rigidità della regola che impedisce qualsiasi adattamento delle monoposto tra qualifiche e gara, vigendo implacabilmente la regola del parco chiuso, del tutto a prescindere dai capricci del meteo. Ed è così che un provvedimento normativo giusto nello spirito provoca situazioni - ben

al di là di Monza, purtroppo - tra l'assurdo e l'iniquo. Hai perfettamente ragione: la norma andrebbe resa più elastica e adattabile alle esigenze che comporta la questione del meteo, permettendo - anche per motivi di sicurezza - di muover-



SUTTON-IMAGES.COM

DOPO LA F.1 NEL 2017 ANCHE IL WEC VEDE AL TOP LA FERRARI!

Sakhir rosso colore

Quest'anno il circuito di Sakhir è stato indubbiamente territorio di conquista per la Ferrari. A marzo vittoria schiacciante per Vettel in F.1 e, dopo circa 7 mesi, è arrivata un'altrettanto bella vittoria: la stupenda doppietta in parata delle due 488 nel campionato Endurance Gte Pro. Da appassionato e tifoso della Rossa, quest'ultima vittoria mi ha fatto molto piacere e soprattutto mi ha ricordato i fantastici arrivi in parata nelle classicissime dell'endurance dell'era d'oro.

Lorenzo Maiocchi, Farini (Pc)

si con l'assetto giusto a seconda delle condizioni del tempo e della pista. Basta un briciolo di flessibile buon senso. Ancora non è tardi per disperare, ma un intervento in tal senso poteva esser già fatto da un pezzo.

Schumi e le news difficili

Buonasera, ho appena visto in tv il servizio sulla vendita all'asta della Formula Uno di Schumacher. Naturalmente hanno parlato anche di lui, e con tanta tristezza ho pensato, con tutto il rispetto per la sua privacy, che sarebbe bello, per tutti i tifosi che ancora gli vogliono bene, se la famiglia ogni tanto desse qualche notizia ufficiale sulle sue condizioni, credo che ne sarebbe contento anche Michael...

Roberto Giorgini, Torino

Visto l'argomento - sentito ma delicatissimo - il desiderio di massima riservatezza della famiglia viene prima di qualsiasi altra esigenza. Anche se, su questo siamo d'accordo, dopo anni resta comprensibile l'esigenza dei tifosi di sapere qualcosa di più, magari un minimo, quale semplice manifestazione di empatia e partecipazione per quello che è accaduto allo sfortunato campione.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
06.49.92.393

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

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

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol,**
Getty Images, Fuggiano

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sporbini, 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, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **CAVALLI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **elavende** **SPORT STYLE**

An event by

Bologna Fiere

Twitter Facebook Instagram YouTube WWW.MOTORSHOW.IT

FOVE

MERCATO D'AUTO D'EPOCA
 DRIVE EXPERIENCE
 MOTOR SHOW OFF
 MODEL GAME
 48 RACING ARENA
 PASSIONE CLASSICA RACING
 TECH & INNOVATION

MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



PASSIONE A 360 GRADI

ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!

PERFORMANCE IN MOVEMENT

DISTANZIALI ATHENA



I distanziali ruota Athena sono ricavati da una barra di **alluminio di prima qualità** e lavorati meccanicamente con macchine utensili a controllo numerico CNC che garantiscono la **massima precisione**.

Questo procedimento produttivo, che non prevede punti di fusione, conferisce una **resistenza imbattibile** ai distanziali riducendone al limite la possibilità di rottura.

- ▀ **Stabilità e affidabilità**
- ▀ **Ampia gamma disponibile**
- ▀ **Materiali resistenti di prima qualità**

AUTO SPRI NT E

Allegato ad Autosprint n° 48 del 28/11/2017 non vendibile separatamente



ESCLUSIVO
ALEJANDRO AGAG
SVELA RETROSCENA
E PIANI FUTURI
DELLA CATEGORIA

EXCLUSIVE
ALEJANDRO AGAG
REVEALS INS AND OUTS
AND FUTURE PLANS
OF THE CATEGORY



FORMULA E

Elettroshow

SCATTA DA HONG KONG **IL GRANDE SPETTACOLO**
DEL CAMPIONATO CON LE MONOPOSTO ELETTRICHE

THE GREAT SHOW OF THE ELECTRIC SINGLE-SEATER
CHAMPIONSHIP KICKS OFF FROM HONG KONG



#e-tron



C'è un test che ogni tecnologia deve superare. Il traguardo.

e-tron. Oggi in pista nella FORMULA E, domani in strada.

Dopo il trionfo nella classifica piloti della scorsa edizione, Audi continua a perfezionare le sue tecnologie nel campionato più impegnativo e all'avanguardia del mondo, quello della FORMULA E, che per la prima volta farà tappa a Roma, il 14 aprile 2018. Da 40 anni Audi testa in pista le nuove tecnologie che poi trasferisce sulle sue vetture di serie: dopo quattro, TFSI, TDI e Hybrid ora è la volta di e-tron. Audi e-tron FE04 sarà infatti la prima auto da gara elettrica del Gruppo, cui farà seguito nel 2018 il debutto di Audi e-tron, la prima Audi full electric di serie. Perché offrire soluzioni di mobilità orientate al futuro è la nostra sfida più grande. **audi.it**

Audi All'avanguardia della tecnica



Audi e-tron

LGT

riello ups

MICHELIN

SCHAEFFLER

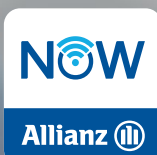
SCHAEFFLER

Julius Bär

Audi raccomanda Castrol **EDGE Professional**

Audi e-tron

La tua protezione in tempo reale. In un'App.



Un guasto alla macchina, un incidente, un'emergenza in casa: gli imprevisti capitano, ma con AllianzNOW non sono più un problema. Con pochi semplici click, ricevi tutta l'assistenza di cui hai bisogno. Ogni giorno, 24 ore su 24.

**Scarica AllianzNOW,
l'App gratuita dei clienti Allianz.**

Allianz. Insieme dalla A alla Z.

Allianz



Scarica l'App.

Andrea Cordovani

Elettroshow

CON LA FORMULA FUTURO

C'è una E gigantesca, che ogni anno diventa sempre più grande anche nel motorsport. Un nuovo mondo da esplorare con declinazioni e scenari ancora tutti da scoprire. È quella stessa E che avete visto accanto alla nostra testata e che ci introduce in una nuova avventura. Quella di raccontarvi per primi e nella maniera più esaustiva possibile le storie da corsa della Formula E che scatta sabato 2 dicembre ad Hong Kong, primo round di una stagione 4 della serie che si annuncia sempre più ricca e sempre più spettacolare.

«Se paragono il cammino della F.E alla storia dei Gran Premi, diciamo che ci troviamo agli inizi. Ora siamo come la F.1 degli Anni'50. Il fascino c'è già, ma il bello deve ancora arrivare. È dietro l'angolo e profuma di futuro». Artefice e Ceo del campionato che si corre dal 2014 con le monoposto elettriche, Alejandro Agag ci racconta in esclusiva tutta l'evoluzione di un campionato che è stato capace di superare diverse barriere e molti preconcetti.

Quella che scatta dalla Cina è la stagione numero 4 della Formula E e si porta in dote diverse novità, la presenza ufficiale di cinque Case in lizza nella serie (numero destinato a crescere ulteriormente dal 2019), l'arrivo di Roma, San Paolo e anche Zurigo con le corse in monoposto che tornano a disputarsi in Svizzera dopo anni di divieti.

«Quella per Zurigo è stata una trattativa lunga e delicata, ma siamo riusciti a rimuovere uno dei divieti più antichi e severi che riguardavano le corse», spiega Agag. E aggiunge: «Di Grassi e Buemi sono i veri campioni che hanno saputo interpretare meglio di chiunque altro il tema di guidare al massimo una F.E».

Riflette l'ingegner Giampaolo Dallara che ha costruito il telaio monoscocca nella categoria: «La Formula E sta avendo un successo incredibile basti pensare che ci sono più costruttori in questa categoria che non F.1. E questo è davvero un grande successo per questo campionato e va nella stessa direzione in cui va la nostra mobilità e in più è straordinaria l'idea di vedere bravi piloti che guidano le monoposto nel centro delle più grandi e belle città del mondo».

Se quella elettrica sarà davvero la formula futura lo scopriremo solo vivendo. Per ora ci sono tante suggestioni che abbiamo girato proprio ad Alejandro Agag. E alla domanda la F.1 potrebbe divenire F.E e la F.E la F.1 del futuro, non crede? Ecco che cosa ha replicato: «Le rispondo: forse. Di certo il mondo va verso una mobilità pulita e noi ne siamo in questo momento il simbolo fedele e in espansione. Dovesse trionfare l'elettrico in tutto il pianeta, certo, ciò che lei mette come ipotesi tendenziale, diverrebbe realtà. Io dico che è una possibilità meno fantascientifica di quanto si possa pensare».

Non è fantascienza neanche vedere al via due piloti italiani, specie in via di estinzione, viceversa nel mondo della Formula Uno. Ci saranno Luca Filippi e Edoardo Mortara a rappresentare il tricolore in attesa che in futuro arrivi anche un marchio FCA a griffare la monoposto di una serie inequivocabilmente sulla rampa di lancio.

Electroshow

WITH THE FORMULA FUTURE

There is a huge E set to get bigger and bigger year after, the world of motorsports included! 'E' is a new world to be explored, and with it come new opportunities, scenarios and much much more. It's the 'E' next to our header. It opens to us the doors to a new adventure. The adventure to be the first ones to provide the fullest account possible of the Formula E championship starting up on Saturday 2 December in Hong Kong, for the first round of season 4. We can count on increasingly spectacular and stimulating 'menus' of events!

Says Alejandro Agag – the inventor and CEO of this electric single-seater championship that started up in 2014 – “If I look at the progress made by F.E and compare it with the history of Grand Prix events, then I'd say these are early days. We're like F.1 was back in the 1950's. There's glamour in all this... but the sheer beauty has yet to come. It's round the corner, and it looks very much like the way our future will look”. During our exclusive interview, Agag tells us how the championship is proceeding and how it managed to break through, despite the various obstacles in its way and the presence of many prejudices or preconceived ideas.

China shall host the event that kicks off Formula E season no. 4. The season brings with it some notable developments, such as the official presence of five car manufacturers (from 2019 on, other car makers are expected to join the series). The season will also include races in Rome and São Paulo, not to mention Zurich where single-seater races shall at last take place following a longstanding Swiss ban on such activities. “The negotiations for Zurich were lengthy and delicate, but we managed to revoke one of the most stringent and most historical prohibitions regarding racing”, says Agag. He adds, “Di Grassi and Buemi (...) are real champs who see better than anyone else what it means to drive an F.E car at ones best”.

According to Giampaolo Dallara, the engineer who built the monocoques for this category, “Formula E is an amazingly successful initiative. We need only consider the fact that there are more manufacturers for this category than you'll find for F.1. and this is a fantastic triumph for this championship which reflects the direction our mobility is going in. And then there's this extraordinary idea of recruiting very good drivers to drive these single-seaters through the downtown districts of the largest and most beautiful cities in the world”.

It will take time before we fully realise where electricity will take us. There is clearly no lack of ideas! About some of these ideas we asked Alejandro Agag for his view. We asked him, for example, whether F.1 might become F.E, and F.E the F.1 of the future? Agag replied, “I say, perhaps so. The world is heading toward clean mobility, that's for sure! At present we accurately symbolise this growing trend. If electric triumphs worldwide then what you suggest may come about. I'll just say it not as sci-fi a scenario as one might think”.

Here it is certainly not sci-fi to see two Italian drivers sitting behind the wheel at the starting line while it seems they are almost an endangered species in F.1. Luca Filippi and Edoardo Mortara will in fact represent Italy. We await the time when an FCA brand single-seater also sits on the starting line of a series now undeniably on the launching ramp.

Il Cavaliere e

A CUORE APERTO

L'ARTEFICE DELLA FORMULA E SPIEGA COME È NATA LA CATEGORIA E QUAL È IL SUO FUTURO. A PARTIRE DA ROMA...

Mario Donni



Alejandro Agag, artefice e Ceo della Formula E, appartiene simultaneamente a due opposte categorie di personaggi nella storia del Motorsport, eccellendo in entrambe: è gran sognatore e meticoloso concretizzatore. A lui che è madrilenno 47enne, bussinesman e uomo di sport, incuriosisce chiedere quando ha avuto l'intuizione di creare la F.E. Cioè, se Isaac Newton scoprì per caso la legge di gravitazione universale da una mela che gli cadde in testa, quando, dove e come a Agag è caduto addosso il pomo che lo ha portato a delineare la F.E? «Di mele me ne son cadute in testa due. La prima - racconta -, dieci anni fa, mentre trattavo uno sponsor per la F.1 e ricevevoti un secco no, perché nella percezione comune si trattava di una categoria inquinante, rumorosa e niente affatto pulita, sul piano delle emissioni. Fu un primo segnale. Il secondo lo ebbi diciamo cinque, sei anni fa, in una cena a Parigi tra me, il presidente della Fia



VIRGINIA RAGGI-ALEJANDRO AGAG

lettrico



JEAN TODT-ALEJANDRO AGAG

e Antonio Tajani, attuale presidente del parlamento Europeo. Tajani disse chiaramente che il mondo doveva andare e sarebbe andato verso l'elettrico, Todt aggiunse che era auspicabile organizzare un campionato di monoposto elettriche e io buttai là d'istinto "Okay, ci penserò io". Le cose sono andate esattamente così».

E siamo a tre campionati pieni di F.E già in archivio. Si rende conto che lei è il più grande rivoluzionario nella storia recente del Motorsport? «Ho gran rispetto per Bernie Ecclestone e per tutto ciò che ha fatto. Quanto a me stesso, posso dire umilmente d'essere soddisfatto per ciò che ho raggiunto, ma siamo solo all'inizio, mi creda».

Nel prossimo campionato correrete pure in Svizzera, a Zurigo. È incredibile per un appassionato rilevare che dopo 62 anni pieni di divieto di corse in circuito la Confederazione Elvetica ha cambiato una legge appositamente per voi e grazie a voi...

A master player

BARES HIS SOUL

THE MAN BEHIND THE BIRTH OF FORMULA E EXPLAINS HOW THE CATEGORY CAME ABOUT, AND PROSPECTS FOR THE FUTURE... STARTING WITH ROME...

Alejandro Agag constructed Formula E. He is also Formula E's CEO. He is part of the two worlds that make up motorsports. In other words, he is both an ambitious dreamer and a meticulous worker – capable of dreaming and then making his dreams come true!

Alejandro, hailing from Madrid, is 47 years old. He's a businessman and sportsman all rolled into one! It would be nice to know what the thinking was that led him to creating F.E. After all, if Isaac Newton discovered the laws of gravity thanks to an apple that fell on his head, where did Agag's F.E. 'apple' come from? "Two apples, actually. The first fell on my head ten years ago while I was negotiating a sponsorship for F.1, and the sponsor said 'no' in no uncertain terms, because the event is widely perceived as polluting, noisy, with dirty emissions. That was the first indication. The second apple fell on my head during a dinner in Paris, five or six years ago with the President of FIA and Antonio Tajani, who is currently President of the European Parliament. Tajani was quite clear. The world must go in a certain direction, and that direction is electric. Todt added that it would be a good thing if we could organise an electric single-seater championship, so I said "OK! I'm your man!". And that is exactly how it went!"

With three full F.E championships under your belt you are now the greatest revolutionary mover that motorsports have seen in recent times. Do you realise this? "I really respect Bernie Ecclestone for everything he's done. As for myself, I can modestly say that I'm satisfied with how things have turned out, but I assure you that these are just early days".

During the next championship, you'll be racing in Switzerland, in Zurich. The fans will be amazed to learn that the Helvetic Confederation had banned track racing 62 years ago and changed the law precisely to allow you to race, i.e. thanks to you... "I'm glad you mentioned this, because it's exactly as you say. The negotiations were lengthy and delicate, but we managed to revoke one of the most stringent and most historical prohibitions regarding racing".

Then there's Rome. Some folks say the event will be the most spectacular thing since chariot racing, even bearing in mind the Caracalla GP. How does it feel to be compared to a sort of Ben Hur? "The idea's laughable, but I mean that in the positive sense, along with all the positivity of what looks like a fantastic project with the Mayor, Ms Raggi, she was delighted to back us up right from the start, along with the Italian Automobile Club, Aci, and all the other players. It looked like some kind of sci-fi fantasy pipe dream, but here we are anyway! The event is upcoming, and that's something we can be very proud of!"

Mr President, after Paris, Rome, New York and Zurich where next? Describe the next dreams you want to ma-



«Mi piace che lei sottolinei questo, perché è verissimo. È stata una trattativa lunga e delicata, ma siamo riusciti a rimuovere uno dei divieti più antichi e severi che riguardavano le corse».

E in chiave 2018 c'è Roma. Qualcuno dice che sarà la competizione cittadina più spettacolare e sorprendente dai tempi delle bighe, saltando a piè pari il Gp di Caracalla. Cosa si sente a essere paragonato a una specie di Ben Hur? «Mi fa ridere, messa così, ma è un riso positivo, che condisce un bellissimo progetto per il quale ho trovato immediata collaborazione con la sindaca Raggi, l'Acì e tutti i soggetti in ballo. Sembrava fantascienza e invece sarà presto, anche questa, una bellissima realtà, di cui andare orgogliosi».

Presidente, dopo Parigi, Roma, New York e Zurigo dove vuole arrivare? Cosa sta sognando? Lei ciò che sogna lo trasforma in realtà e allora... «Allora le dico Shanghai, Dubai, San Francisco, Doha... Come così».

Parliamo di soldi. Di volgarissima moneta. Da quella sera a cena con Tajani e Todt lei è più ricco o più povero? Il suo direttore di banca è contento di questo suo sogno della F.E? «Dopo anni di forti investimenti, posso dire che questa stagione è stata la prima dei veri guadagni. Ecco, ora sono al break even point, a quello che in economia è definito il punto di pareggio. Ma è adesso che viene il bello. Abbiamo tanti sponsor importanti, il più recente è Hugo Boss, Case in arrivo come Porsche e Mercedes, nonché prospettive che sintetizzo con un aggettivo: straordinarie».

Nel Motorsport le iniziative ibride hanno incontrato molti problemi, mentre la sua idea tesa a una serie a emissioni tendenzialmente zero, alla resa dei fatti, vince su tutte. Tanto che, in prospettiva lunga, ragionando per paradossi ma neanche tanto, la F.1 potrebbe divenire F.E e la F.E la F.1 del futuro, non crede? «Le rispondo: forse. Di certo il mondo va verso una mobilità pulita e noi ne siamo in questo momento il simbolo più fedele e in espansione. Dovesse trionfare l'elettrico in tutto il pianeta, certo, ciò che lei mette come ipotesi tendenziale, diverrebbe realtà. Io dico che è una possibilità meno fantascientifica di quanto si possa pensare».

Lei proprio per questo potrebbe diventare, se non lo è già, l'uomo forte del Motorsport, il più invidiato del mondo. E se arriva il marziano più ricco del sistema solare e le fa un'offerta per rilevare la F.E, lei che fa? «Gli spiego che ho già le partnership giuste e che la F.E non è in vendita».

Adesso le pongo la domanda che le piace di meno. Su uno dei tracciati ad hoc per la F.E, quanto sarebbe il distacco sul giro con una F.1 turboibrida? «In effetti questo quesito non mi piace per niente, ma le rispondo lo stesso. Almeno dieci secondi al giro, su tracciati ovviamente molto corti. Ma questo non vuole dire niente. Anzi, dà una falsa percezione, perché quella delle prestazioni comparative è una strada che non porta da nessuna parte. Guardando avanti, poi, chissà, il futuro dirà cose del tutto diverse. Magari tra dieci anni una monoposto elettrica sarà più prestazionale di una F.1 di concezione tradizionale. I conti, non vanno fatti ora, da nessun punto di vista... Forse, un giorno, F.1 e F.E diventeranno la



NAOMI CAMPBELL-ALEJANDRO AGAG

stessa cosa. Forse no».

Qual è stata a oggi la gara più bella nella storia tri-stagionale della F.E? «Le rispondo da un'ottica passionale-emotiva: la prima. A Pechino, il giorno d'inizio della stagione 2014-2015, perché si trattava di vedere un sogno avverarsi, diventare realtà concreta. Quindi una specie di mio traguardo esistenziale fortemente voluto. Ma questa è una risposta fin troppo personale e allora gliene do una più generale e al tempo stesso specifica. La corsa più bella e combattuta l'ho vista in Messico quest'anno, col trionfo di DiGrassi».

Presidente, lei è non solo businessman e Ceo, ma anche uno che di corse ne capisce. Da questo punto di prospettiva, potrebbe dire secondo lei qual è il pilota che più di ogni altro è divenuto raffinato specialista della F.E? «Gliene cito due, perché è più corretto: DiGrassi e Buemi sono i veri campioni che hanno saputo interpretare meglio di chiunque altro il tema di guidare al massimo una F.E».

Tra i team in tutti i campionati si è affermato il marchio Renault in salsa Dams. Le piace questa cosa? «È un dato di fatto. Le corse sono meritocratiche,





quindi okay. E comunque sottolineo che hanno vinto i titoli piloti Piquet, Buemi e DiGrassi con tre squadre diverse».

C'è un messaggio personale che vorrebbe far arrivare a tutti gli appassionati? «Certo che c'è. Voglio insistere molto sul piano della politica antinquinamento. Sì, personalmente sono molto preoccupato per il riscaldamento del pianeta e per il crescente inquinamento dello stesso. Dobbiamo fare tutti qualcosa e di più. Anche i singoli devono prendere atto che ci stiamo dibattendo in una situazione pericolosa. Su questo argomento la penso al contrario di Trump. Poi su altre cose non mi sbilancio, ma su questi argomenti rappresentiamo due sensibilità molto diverse. E vorrei che la gente capisse quanto è importante acquisire coscienza delle problematiche ambientali».

Risponda d'istinto: a che punto è la F.E.? «Se paragono il cammino della F.E alla storia dei Gran Premi, diciamo che ci troviamo agli inizi. Ora siamo come la F.1 degli Anni'50. Il fascino c'è già, ma il bello deve ancora arrivare. È dietro l'angolo e profuma di futuro».



ALEJANDRO AGAG-KATE UPTON



ke come true... "Let's say Shanghai, Dubai, San Francisco, Doha... That kind of thing..."

Let's talk money, the folding stuff. After that dinner with Tajani and Todt are you any wealthier today than you were before? Is your bank manager pleased with all these F.E developments? "A great deal has been invested over these last few years, and I reckon this has been the first season with real gains. At present, it's a break-even point for me, as the economists put it. But this is when things get really interesting. We have many major sponsors. The latest is Hugo Boss, then auto makers like Porsche and Mercedes. Prospects for the future? Extraordinary!"

Motorsports and hybrid didn't really mix, while your idea of the zero emissions series made it to the finish line. Looking to the future, in the long term, paradoxically (but only slightly so), F.1 might become F.E and vice versa. "I say, perhaps so. The world is heading toward clean mobility, that's for sure! We symbolise this growing trend. If electric triumphs worldwide then what you suggest may come about. I'll just say it not as sci-fi a scenario as one might think". Precisely because of this, you may become motorsports' biggest name, envied by one and all, worldwide. But let's say the wealthiest Martian in the Solar System comes down to Earth and makes a takeover bid for F.E, would you be tempted? "I'd reply that I've already found the partnerships I like, and F.E isn't up for grabs".

OK, let me ask you a question you won't like at all. On a circuit designed ad hoc to host F.E, what would be the gap with a F.1 turbo hybrid? "Yes. You're right. This is not a nice question. Not nice at all. But I have an answer. At least ten seconds per lap, clearly on very short distances. But this means nothing. It's not the right way to look at things. Comparisons will get us nowhere. If we look ahead, things might be very very different. Say, in ten years' time, there may be an electric single-seater out there that outperforms a traditional F.1 car. This is not the time to speculate on such things... but perhaps one day F.1 and F.E will merge into a single entity. Perhaps, but perhaps not".

Over the three seasons of F.E, which was the finest race that you've seen? "My answer has to do with passion and the emotional impact, and it's this – the first, in Peking. It was the first day of the 2014-2015 season, because this is when my dream come true – a concretely real event. It was an existential goal that I managed to attain and that I had so much desired to see. But, as an answer, this is far too personal. More generally speaking, but also getting down to specifics, the finest race was the one I saw in Mexico this year, with Di Grassi's triumph!"

President, you're more than just a businessman and a CEO. You also know a thing or two about racing. From this angle, could you tell us which driver in has come to understand F.E most in depth? "I'll cite two drivers because that would be more correct – Di Grassi and Buemi. These two are real champs who see better than anyone else what it means to drive a F. E car at ones best".

Among the competing teams, the Renault DAMS team has made a name for itself in each championship. Are you pleased with this situation? "Facts are facts. The races are meritocratic so it's OK. Anyway, I would point out that the drivers, Piquet, Buemi and Di Grassi won with three different teams".

Have you got a personal message for all the fans out there? "I sure have! I want to underscore the anti-pollution issue. For my own part, global warming is something that worries me a great deal, as does the increasing pollution. We must all do something, and we must also do more. We must all personally realise that things are becoming very dangerous. On this issue I disagree with Trump. On other issues I have nothing particular to say, but on these issues our sensitivities differ enormously. I would like people to realise just how vital it is that we become aware of environmental issues".

I want a quick answer. Where is F.E at right now? "If I look at the progress made by F.E and compare it with the history of Grand Prix events, then I'd say these are early days. We're like F.1 was back in the 1950's. There's glamour in all this... but the sheer beauty has yet to come. It's round the corner, and it looks very much like the way our future will look".

Formula E

È IL TUO MOMENTO

Sergio Remondino

Spentosi i motori termici s'accendono quelli elettrici. È il bello della Formula E, la nuova frontiera del motorsport, quella che ha scelto di tenere calda la passione per le corse nel freddo dell'inverno e che ha fatto della sostenibilità la sua bandiera. Parte ad Hong Kong il 2 e 3 dicembre la quarta stagione, l'ultima della prima vita per la serie voluta da Jean Todt e realizzata da Alejandro Agag, quella che conclude il ciclo delle due monoposto per gara. Dalla stagione 2018-2019, la quinta, sarà necessario utilizzare una sola vettura per ogni corsa e questo costringerà i partecipanti a fare un ulteriore, ed enorme, salto in avanti tecnologico: realizzare batterie (prodotte dalla McLaren in luogo delle attuali che sono realizzate dalla Williams) in grado di essere utilizzate per 50 minuti di gara. Una sfida, quella della tecnologia applicata alla sostenibilità, che non poteva lasciare indifferente l'industria automobilistica tedesca. Che infatti sta riversandosi in massa sulla Formula E. L'Audi che si nascondeva (si fa per dire) dietro il team Abt è già uscita allo scoperto ed il team ora porta ufficialmente il suo marchio; mentre anche la Bmw s'appresta a fare altrettanto: resterà ancora per questa stagione sotto le insegne del Team Andretti prima di schierarsi pure lei in prima persona. E così faranno, seguendo a ruota, anche Mercedes e Porsche. Come a dire che tutta la maggior industria automobilistica europea si sta gettando a corpo morto su una categoria la cui espansione pare destinata a seguire un trend al rialzo per i prossimi anni. C'è da esserne felici o preoccupati? È noto infatti che quando i tedeschi si mettono in testa di vincere le corse lo fanno senza mezzi termini, con inevitabile ed esponenziale escalation nei costi, per poi magari andarsene dopo aver vinto tutto. La storia insegna. Sono rischi che bisogna correre se si vuole crescere, sperando che il prezzo non sia troppo alto. E poi, restando alla vecchia Europa, ci sono la Jaguar, il Gruppo Psacol marchio Ds, la Renault che dalla stagione cinque lascerà il testimone alla consociata Nissan. E ci spostiamo così ad Oriente, passando per l'India (Mahindra) prima di arrivare in Cina con Nio e Techetah (ex-Aguri, cioè Honda). Una sfida che sta diventando sempre più Mondiale, tutto nel nome della mobilità sostenibile, concetto sul cui acceleratore gli organizzatori premono con forza. Come ad esempio quando si parla delle gomme, le Michelin ibride ognitempo da 18" strette e alte e con battistrada scanalato che sembrano pneumatici stradali più che da competizione e che vengono riciclati alla fine di ogni giornata di gara.



PILOTI DI BUON LIVELLO

Anche a livello di piloti la Formula E sta decisamente bene e saluta, per quanto riguarda i nostri colori, l'arrivo di Luca Filippi (col Team Nio) e di Edo Mortara (con Venturi). I driver delle monoposto elettriche sono tutti professionisti di ottimo livello, tanto che la categoria sta rapidamente diventando un punto d'arrivo piuttosto che un ripiego. Ci sono fior di professionisti che hanno corso in Formula Uno, IndyCar, Wec, GP2, gente come Lucas Di Grassi, Sébastien Buemi, Nelson Piquet Jr. (figlio d'arte vincitore della prima edizione della F.E il cui in-



Formula E

THIS IS YOUR TIME

With heat engines now behind us, we turn to electric motors. Welcome to Formula E, the new motor sports frontier. The formula that, under the banner of sustainability, despite the rigours of the winter, reserves a warm welcome for enthusiasts. The fourth season kicks off in Hong Kong on 2-3 December, the last season of the initial series devised by Jean Todt and implemented by Alejandro Agag, which rounds off the cycle of two single-seaters per race. From the (fifth) 2018-2019 season on, only one car can be used per race, which means that, on the technology front, competitors will have to produce yet another (enormous) quantum leap – i.e. producing batteries (manufactured by McLaren and replacing those at present manufactured by Williams) that can be used for 50 minutes' track time. This is a challenge – within the ambit of technology at the service of sustainability – that Germany's carmakers could not ignore. Indeed, they are flocking to Formula E. Audi, which stood behind the curtain of the ABT team, so to speak, has already openly and officially lent its brand and name to its team. BMW is about to do the same. For this season, it shall operate under the banner of Team Andretti before openly participating. Mercedes and Porsche shall follow suit. In other words, Europe's major automobile manufacturers are keen to engage in this sector, which is bound to expand over the coming years. Is this a worrying situation, or an encouraging one? It is quite clear to all of us that when Germans decide they want to win a given race their determination will not be lacking! The costs cannot but rise, even exponentially, and then – after the accolades – they'll probably move on. History tells us this. These are risks that must be run if we are to attempt growth, while hoping the price won't be too high! Remaining in Europe, we note Jaguar, the PSA group with the DS brand, and Renault (which shall hand the reins over to its ally, Nissan starting from season number five). In the East we note India (Mahindra) and China with NIO and Techeetah (formerly Aguri, i.e. Honda). The stakes are becoming more 'World', all in the name of a concept – sustainable mobility – that the promoters are determined to see disseminated as widely as possible. Take, for example, tyres like Michelin's all-weather 18" hybrids, narrow and tall, with grooved tread, which resemble street-legal items rather than racing tyres, and which are recycled at the end of each racing day.

TOP DRIVERS

The drivers for Formula E indicate that the plan is up and running – and as far as we are concerned the series extends a warm welcome to Luca Filippi (with the NIO Team) and Edo Mortara (with Venturi). These electric single-seater drivers are most definitely names to be reckoned with, and indeed the category is rapidly becoming a goal in its own right as opposed to some compromise solution. Top ranking professionals present here have raced in Formula 1, Indycar, WEC and GP2 – e.g. Lucas Di Grassi, Sébastien Buemi, Nelson Piquet Jr. (following in his father's footsteps, the winner of the first edition of F.E, now asking for more than 1 million dollars for each season), Nick Heidfeld, Jean-Eric Vergne, André Lotterer, Team Andretti's latest acquisition, Kamui Kobayashi and the various D'Ambrosios, Janis, Evans and Prost Jrs, not to mention former McLaren tester Oliver Turvey. As we were saying – all top ranking professionals. We should also note the professionals arriving from DTM, GT and F.3 such as Da Costa, Bird, Lynn, Rosenqvist, Engel and Tom Blomqvist (now replaced by Kobayashi, but still an F.E player). All this tells us that Formula E is not a championship for drivers, so to speak, put out to pasture... or 'has beens'.

gaggio supera il milione di dollari a stagione) Nick Heidfeld, Jean-Eric Vergne, André Lotterer per continuare con l'ultimo acquisto del Team Andretti, Kamui Kobayashi ed arrivare ai vari D'Ambrosio, Jani, Evans, Prost Jr, l'ex-tester McLaren Oliver Turvey. Tutta gente, ripetiamo, di ottimo livello. E poi ci sono professionisti in arrivo da Dtm, Gt e F.3 quali Da Costa, Bird, Lynn, Rosenqvist, Engel, Tom Blomqvist (al momento sostituito da Kobayashi ma sempre in orbita F.E). Ce n'è sufficienza per poter tranquillamente affermare che la Formula E non è un campionato per... vecchi (piloti in disarmo).



Le principali regole

CLASSIFICHE

La Formula E prevede due titoli, uno Piloti e uno Team. Per l'assegnazione di quest'ultimo vengono sommati i punti conquistati da entrambi i piloti della singola squadra.

PUNTEGGI

Il sistema adottato è il medesimo della F.1 e prevede la scaletta da 25 punti al vincitore fino ad 1 punto per il decimo classificato. In più vengono assegnati 3 punti per chi segna la pole position ed 1 punto per chi fa registrare il giro più veloce in gara (a patto che, novità introdotta per la stagione 4, si classifichi tra i primi dieci).

SHAKEDOWN

Si tiene il venerdì (se il tracciato di gara è già allestito) ed i piloti devono solo controllare che tutti i sistemi elettronici della propria monoposto funzionino a dovere. La potenza utilizzabile è limitata a 110 Kw.

PROVE

Due le sessioni di qualificazione, una da 45' seguita da una da 30', ridotte ad una sola da 45' in caso di evento con doppia corsa. La potenza consentita è di 200 Kw.

QUALIFICHE E SUPERPOLE

Una sessione di qualifica da 60' vede i piloti suddivisi in gruppi a sorteggio (effettuato durante il briefing piloti). Ogni pilota ha 6 minuti per fare il suo giro veloce. Gli autori dei cinque migliori crono si sfidano per la Superpole (che frutta come detto 3 punti) scendendo in campo uno alla volta. La potenza consentita è di 200 Kw.

GARE

La partenza avviene da fermo e la singola gara dura 50', con sosta obbligatoria per cambiare la monoposto. La potenza consentita in modalità "race" è di 180 Kw (190 dalla stagione 5).

FANBOOST

Gli appassionati che si registrano sul sito della Formula E possono votare un loro beniamino: i tre piloti che raggiungono più preferenze hanno diritto ad una potenza supplementare di 100 KJ che possono usare (solo con la seconda vettura) a loro discrezione, sia per attaccare che per difendersi, in soluzione unica e non a più riprese. Le votazioni aprono il lunedì prima di una gara e chiudono 6 minuti prima del via. Le preferenze possono essere registrate su www.fiaformulae.com/fanboost

PIT STOP E CAMBI AUTO

Durante ogni gara ogni pilota deve obbligatoriamente fare una sosta e cam-

biare vettura. La seconda monoposto deve essere parcheggiata in un punto ben preciso della pit lane o del box e c'è un tempo minimo per consentire ad un commissario di controllare che tutte le operazioni siano effettuate in sicurezza. In questo frangente non si possono sostituire pneumatici se non per questioni di sicurezza (danni o forature).

GOMME

Per ogni gara ogni pilota riceve un set di 4 gomme nuove (2 anteriori e 2 posteriori) Michelin da 18" con battistrada scolpita e adatte ad essere utilizzate sia con l'asciutto che in condizioni di bagnato. In aggiunta a queste ogni pilota può utilizzare una gomma anteriore ed una posteriore usate in precedenti gare. Le stesse regole valgono in caso di doppia gara.

BATTERIE

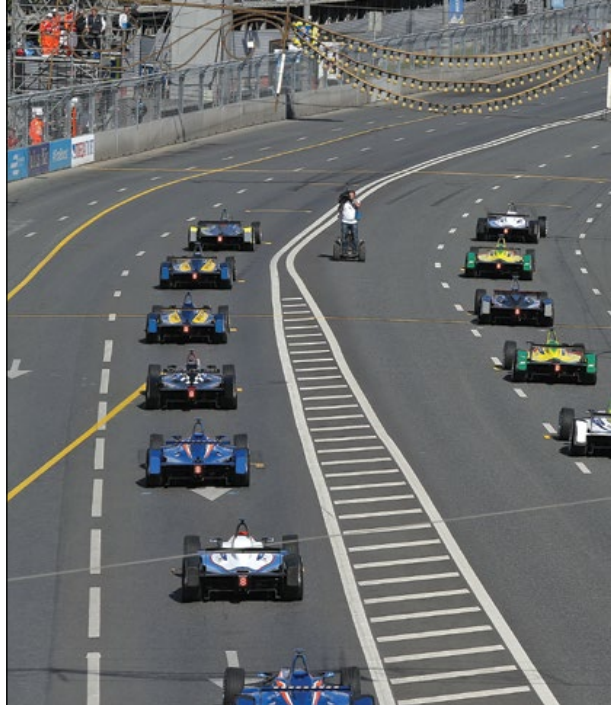
La ricarica delle batterie va da 0 a 100% in 60 minuti, per una durata di 25' di uso racing. La ricarica è vietata durante le qualifiche, durante le gare, quando le monoposto sono in parco chiuso, durante le verifiche tecniche. Le squadre possono ricaricare le batterie delle monoposto fra le varie sessioni di prove. L'intero complesso batterie pesa 320 Kg, 200 dei quali per le celle al litio. L'energia che il pacco delle batterie può portare al motore elettrico in gara è limitata in 28 Kwh, valore controllato dalla Fia in "tempo reale".

MOTORE ELETTRICO

Dopo la prima stagione, durante la quale la produzione era affidata alla McLaren, ogni team può avere il proprio costruttore per il motore elettrico. Questo è costituito da uno statore (bobine in filo di rame) e da un rotore (20mila giri/min) composto di magneti. Il motore elettrico delle F.E funziona a corrente alternata grazie ad un inverter (10.000 conversioni al secondo) che trasforma la corrente continua fornita dalle batterie.

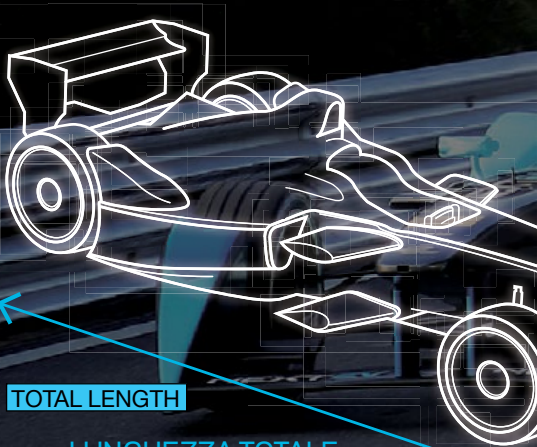
TELAIO

Ogni squadra ha a disposizione per una stagione quattro monoscocche in compositi di costruzione Dallara, con aerodinamica (carrozzeria e ali) e sospensioni anteriori della francese Spark Racing Technology. La realizzazione delle sospensioni posteriori è libera e ogni squadra può rivolgersi a chi desidera. Dalla quinta stagione arriverà una monoposto completamente nuova e dall'aerodinamica molto più evoluta.



ALTEZZA TOTALE TOTAL HEIGHT

1,25 mt. (max)



TOTAL LENGTH

LUNGHEZZA TOTALE

5 mt. (max)



MINIMUM WEIGHT
PESO MINIMO
 (guidatore compreso)
888 kg
 (batterie 320 kg)

POTENZA MASSIMA
200 kW
MAXIMUM POWER

ACCELERAZIONE
 0 - 100km/h
 in **3** secondi
ACCELERATION

VELOCITÀ MASSIMA
250 km/h
FULL SPEED

ARGHEZZA TOTALE
OVERALL WIDTH
1,8 mt. (max)

The key rules of the game

STANDINGS

Formula E will award two titles: Drivers and Teams. The Team title is based on the sum of the scores of each of the two drivers of the teams.

POINTS SYSTEM

The system adopted is as for F.1, ranging from 25 points to the winner to 1 point for the tenth in the ranking. We then have 3 points assigned to the competitor who gains pole position, and 1 point to the driver who manages to make the fastest lap during the race (as a measure brought in for season 4, on condition that the competitor ranks among the first ten).

SHAKEDOWN

The shakedown is held on Friday (if the route has already been prepared) and the drivers must check that the electronic systems of their single-seaters are in good working order. The power that may be used is limited to 110 kW.

PRACTICE

Two sessions (a 45' session followed by a 30' session). The sessions become just one (45') for events with double race (double-headers). Permitted power rating: 200 kW.

QUALIFYING SESSIONS AND SUPERPOLE

One 60' qualifying session, with drivers grouped at random (drawn by lots during drivers' briefing). Each driver has 6 minutes in which to do a fast lap run. The five drivers with the best times then compete for the Superpole (gaining 3 points, as noted above). They drive one at a time. Permitted power rating: 200 kW.

RACES

The races start from a stationary position. Each race lasts 50'. There is a mandatory stop to change the single-seater. The power rating allowed for "race" mode is 180 kW (190 from season 5 on).

FANBOOST

Fans who register via the Formula E site can vote for their favourite driver. The three drivers who earn most preferences receive an additional 100 kJ of energy (to be used only for the second vehicle) at their own discretion, either for attacking or defending, on one occasion and not repeatedly. The voting starts on the Monday before the race, ending 6 minutes before the start. Preferences can be indicated via www.fiaformulae.com/fanboost.

PIT STOP AND VEHICLE CHANGE

During each race, the drivers must stop and change their vehicle. The second single-seater must be parked at a specific point of the pit lane or pit-garage, and there is a minimum time for an inspector to check that all operations are conducted safely. During this time, the tyres must not be changed, unless for safety reasons (wear and tear or punctures).

TYRES

For each race, each driver receives a set of four new Michelin (18" treaded) tyres (2 front and 2 rear) suitable for dry or wet tracks. In addition, each driver can use one front and one rear tyre used in previous races. The same rules apply for double races (double-headers)

BATTERIES

0-100% battery recharge in 60 minutes for a runtime of 25' (racing). Recharging is not permitted during qualifying or races, or when the single-seater is in the parc fermé or during scrutineering. The teams can recharge the single-seater's batteries between practice sessions. The entire battery unit weights 320 Kg (including 200 Kg for the lithium cells). The energy that the battery pack can feed the electric motor during races with is limited 28 kWh (a value controlled by FIA in "real time").

ELECTRIC MOTOR

After the first season, during which production was entrusted to McLaren, each team can avail itself of its own manufacturer for the electric motor. The motor consists in a stator (copper-wire coils) and a rotor (20,000 rpm) made up of magnets. F.E electric motors are AC-powered by means of an inverter (10,000 conversions per second) that transforms the DC power provided by the batteries.

CHASSIS

For each season, the teams each have four monocoques in Dallara construction composite materials, with aerodynamic components (bodywork and wings) and front suspensions (from the French concern, Spark Racing Technology). No preconditions apply as regards rear suspensions. The teams are free to choose the suppliers they prefer. From the fifth season on, we'll see a completely new single-seater, which will also be considerably more advanced, aerodynamically speaking.

Scossa elettrica

PER I COSTRUTTORI

Fulvio Solms



Dovremmo scrivere dell'importanza delle Case per la Formula E ma invece - già ce lo sentiamo - finiremo gambe all'aria: a discutere cioè di quanto sia necessario per le case automobilistiche partecipare al Mondiale elettrico. Gli indizi per ribaltare l'argomento non mancano: i marchi d'auto stanno arrivando nel mondo del bzzz bzzz come api sul miele, tanto che presto la Formula E si ritroverà a dover gestire un'invidiabile problema di abbondanza.

Dodici squadre sono il tetto invalicabile, e per avere un'idea di quanto sia prezioso questo tesoro basta dare un'occhiata alla cugina ricca, la Formula Uno, costretta a discutere con la Fia di motori più semplici ed economici per poter attirare nuovi costruttori. Alla Formula E invece, in questo momento storico, basta aprire le porte: ecco l'Audi al debutto ufficiale in questa stagione 4, mentre la stagione 5 vedrà l'ingresso di BMW (ora affiliata al team Andretti) e di Nissan (che strategicamente sostituirà Renault), e nella stagione 6 Porsche e Mercedes. Un clamoroso salto di qualità.

Le ragioni di tanto numerose e prestigiose affiliazioni sono diverse e vanno dal business alla tecnologia,

**I MARCHI
D'AUTO
STANNO
ARRIVANDO
NELLA
CATEGORIA
COME API
SUL MIELE.
ANDIAMO
A SCOPRIRE
PERCHÉ E
COSA PUÒ
RISERVARE
IL FUTURO**

passando per l'aspetto psicologico che in fondo è il più importante di tutti, costituendo l'ultimo miglio della filiera: quello del rapporto tra produttore e acquirente. Le elenchiamo così, in rigoroso ordine sparso:

- il Mondiale di Formula E è il laboratorio più avanzato per far crescere le tecnologie elettriche con cui tutti dovremo prima o poi confrontarci; è evidente che chi meglio si muoverà nel Mondiale, avrà più know-how da travasare nel prodotto;

- la correttezza politica dell'energia pulita acquista valore, man mano che cresce la sofferenza delle città per l'inquinamento (che poi questo non dipenda solo né principalmente dalle auto, è altra storia);

- il Mondiale di Formula E costa poco: con 15-20 milioni di euro si allestisce un team dalle grandi ambizioni. La disparità di paragone è immediatamente percepibile: Mercedes, in Formula Uno, con un tale budget paga appena sei stipendi a Hamilton, o una specifica ricerca in un'area tecnica;

- correre nel cuore pulsante delle città vuol dire poter fare marketing laddove si vendono le automobili, non nell'altrove rappresentato dai circuiti permanenti;

- infine, diciamola tutta, qualche marchio ha bisogno

Così Mercedes entrerà in azione

Mercedes, che in Formula Uno ha vinto tutto ciò che si poteva vincere dall'avvento dell'ibrido (2014), debutterà nel Mondiale di Formula E nella stagione 6, dunque nel 2019-2020. In realtà avrebbe voluto farlo già tra un anno nella stagione 2018-2019, ma non ha fatto in tempo a far omologare il proprio status di costruttore entro la scadenza del febbraio 2017. Per questa ra-

gione, tra un anno debutterà solo con la squadra che è già sua stretta partner nel DTM, la HWA di Affalterbach (Stoccarda). I powertrain elettrici saranno forniti dalla ZF, altra realtà tedesca (sede Friedrichshafen). Mercedes sfrutterà questo passaggio per preparare un suo motore elettrico con cui poter debuttare ufficialmente in Formula E.

ica



That's how Mercedes will get into action

Mercedes, which in Formula 1 has won everything there is to be won since hybrid vehicles hit the scene (2014), will make a debut appearance at Formula E world championship during season 6 (2019-2020). Actually, they wanted to be up and running in a year's time (the 2018-2019 season), but they didn't homologate their carmaker status by the February 2017 deadline. Accordingly, in a year's time it shall make its debut appearance only with the team that is already its close partner for DTM, HWA from Affalterbach (Stuttgart). The electric powertrains shall be provided by ZF, another German concern (based in Friedrichshafen). Mercedes shall exploit this step to prepare an electrical motor for an official Formula E debut appearance.

della Formula E per liberarsi dalle ombre dei vari dieselgate, o dei richiami di massa per aggiornamenti alla sicurezza. Dunque immaginate quanto le case automobilistiche, per svariate ragioni, abbiano oggi bisogno di figurare nella giovane serie delle elettriche. In un perfetto rapporto simbiotico, avviene anche l'esatto contrario: Alejandro Agag, boss della Formula E, ha idealmente davanti a sé un mapamondo (non ci sentiamo di escludere che l'abbia per davvero) sul quale, man mano che arrivano nuovi marchi, conficca bandierine. I quadranti strategici sono stati coperti quasi tutti - Cina, India, largamente l'Europa, Giappone con l'arrivo della Nissan -, ma ne rimangono nudi due: Italia e Stati Uniti.

Non serve un Nobel per l'economia per andare con la mente al gruppo FCA, che potrebbe occuparli entrambi ma in realtà non ha ancora sposato l'elettrico con sufficiente convinzione. Trattative avanzate sono in corso tra Formula E e un altro importante gruppo statunitense, che potrebbe aderire in tempi brevi lasciando così, paradossalmente, scoperta la sola Italia. Ma è in arrivo il Gran Premio di Roma (14 aprile), nella testa di Marchionne frulla qualche idea che riguarda Alfa Romeo o Maserati e insomma arriveremo, prima o poi.

ALFA ROMEO

Electricity kicking in CAR MANUFACTURERS ON THE MOVE

CAR MANUFACTURERS ARE FLOCKING TO THE SERIES. LET'S TRY TO UNDERSTAND WHY AND WHAT WILL THE FUTURE BE LIKE

We should here describe the importance of automobile manufacturers to Formula E, but we already feel we will end upside down and in the end we'll discuss how necessary it is to automobile manufacturers to take part in the Formula E world championship. There are so many reasons to reverse the subject. Car brands are flocking in, eagerly looking for business openings. Formula E will soon find itself in the enviable position of having to manage entry requests surplus!

The uppermost ceiling is twelve teams. To know the real worth of all this, just consider the wealthier 'elder sister' (Formula 1) which has been forced into having to discuss simpler and more economic engines with FIA, so as to bring new car manufacturers into the fold. On the other hand, at this particular moment in time, the only thing Formula E needs to do is open its doors: and here is Audi's official debut appearance during this season, season number 4, and BMW (now associated with the Andretti team) for season 5, alongside Nissan (which shall strategically replace Renault). Porsche and Mercedes are slated for season 6. An amazing quantum leap!

Various reasons have led to the presence of these many top-ranking names, ranging from business or technology considerations to the psychological side, this latter basically to be considered the most important of all, as the last mile in this production chain: the relationship between manufacturers and buyers. Let's take a closer look at these reasons (listed here in strictly random order).

- The Formula E world championship is the most advanced extant laboratory fostering the growth of the electrical technologies - technologies that we shall all have to deal with sooner or later. It goes without saying that the players who are most successful during championship events will have the most know-how to be then transferred to their products;
- the political correctness of clean energy will gain in value in view of the increasingly adverse effects of urban pollution (admittedly, this pollution is not entirely owing to cars, but this is an issue that is tangential to our concerns here);
- The Formula E championship is inexpensive: a team aspiring to the top ratings can be organised with 15-20 million euros. Comparatively, we can see how different the scale is, since with that kind of budget, Mercedes in Formula 1 hardly manages to pay Hamilton six salaries, or provide cover for some specific research in a technical area;
- by competing on the streets of our bustling cities, we engage in marketing actions in locations where the cars are actually sold, as opposed to permanent circuits, which are comparatively remote venues;
- lastly, to be fair, a number of brands need Formula E in order to wipe away the shadows following the various dieselgate scandals, or mass calls for safety upgrades.

So, imagine how much automobile manufacturers, currently and for varied reasons, need to be a presence in this young electrical vehicles series. In a perfect symbiotic relationship, the exact contrary also occurs: ideally Alejandro Agag, Formula E boss, has a globe in front of him (we cannot exclude the possibility he actually has it) on which he places a flag as new brands come in. The strategic areas have practically all been covered - China, India, much of Europe, Japan with the arrival of Nissan - with two areas remaining, awaiting cover - Italy and the United States.

You don't need a Nobel prize in economics to think about the FCA group as it could cover both areas. However, it hasn't taken up electrical vehicles with sufficient determination. Negotiations are at an advanced state between Formula E and another major American group, that might join forces with Formula E soon, which means - paradoxically - that only Italy would be uncovered. But the Grand Prix of Rome (14 April) is upcoming and something is moving in Marchionne's head, tied in with Alfa Romeo or Maserati. In a word, we'll get there - sooner or later!

Effetto Roma

FENOMENO CAPITALE

Tra le tante peculiarità della Formula E c'è il fatto che la serie non si disputa su circuiti permanenti tradizionali ma solo su tracciati cittadini appositamente allestiti allo scopo nei quattro giorni che precedono l'evento, sempre in location molto centrali e del tutto particolari. La quarta stagione presenta novità che s'inseriscono in un contesto collaudato, fatto di location prestigiose e/o ricche di significati storici quali New York (a Brooklyn), Parigi (Les Invalides), Berlino (aeroporto Tempelhof) e via dicendo. Tra le novità della stagione 2017-2018 occorre segnalare gli arrivi di Santiago del Cile e San Paolo del Brasile, che vedono la Formula E in sudamerica, e quelli di Zurigo e Roma. E proprio lo sbarco delle monoposto nella Città Eterna è ovviamente quello che più interessa a noi italiani. Dopo anni di trionfali annunci del tipo "Questa volta è fatta" sempre caduti nel nulla... questa volta è fatta. Le monoposto torneranno a disputare per davvero un Gran Premio sulle strade di Roma e in tutto questo una grandissima parte l'ha avuto una donna, Virginia Raggi, sindaco della Città eterna che ha voluto assolutamente riportare le auto da corsa a Roma.

- Ci voleva una donna per portare le monoposto elettriche a Roma?

«Già, questa sarà la volta buona - esordisce Virginia Raggi - e ne sono felice ed orgogliosa. Noi donne, quando ci mettiamo in testa una cosa, poi la facciamo! Questo evento sarà la summa di tante "prime volte"».

- Perché vi interessa tanto un evento di questo tipo?

«Perché il trasporto sostenibile, in modalità elettrica, ha una grande valenza. Ricolloca Roma a livello internazionale. Ma soprattutto, ripeto, per me è fondamentale il risvolto che viene dalla mobilità sostenibile, "verde". Puntiamo molto su un futuro nel quale la nostra città è percorsa da auto elettriche, meglio se con la formula del car sharing. E da bici, anche. Vogliamo rivoluzionare il trasporto nella nostra città».

- E questo progetto passa anche attraverso le corse?

«Certo. Le competizioni sono laboratori avanzati. Che danno una grande spinta alla ricerca. Penso ad esempio alla ricarica wireless. La Formula E è intelligente. Ho imparato a conoscerla in questo periodo e la trovo interessantissima. Con, ripeto, tante implicazioni a livello di mobilità sostenibile».

LA F.E SBARCA NELLA CITTÀ ETERNA. IL SINDACO VIRGINIA RAGGI SPIEGA: «PUNTIAMO SU UN FUTURO NEL QUALE ROMA SARÀ PERCORSA DA AUTO ELETTRICHE»

Sergio Remondino



- Su quali basi poggia l'accordo con Alejandro Agag e la Feo (Formula E Operation Ltd) per il "Gp di Roma di Formula E"?

«Innanzitutto su un accordo a base triennale, un medio periodo che permette di lavorare bene. E poi su una serie di asset che Roma riceverà grazie alla manifestazione. Che sarà un grande spot per la Capitale perché la copertura mediatica, televisiva in particolare, è notevole in tutto il mondo. E poi ci sarà la riasfaltatura di buona parte del percorso di gara, che sarà a carico della Feo e quindi rimarrà in dote ai romani. A costo zero. Il tutto senza tagliare né spostare un solo albero e senza lasciare sul territorio nessuna opera residua. Abbiamo coinvolto in pieno i comitati di quartiere per tutta l'operazione. Non solo. L'Enel, che è sponsor dell'iniziativa e partecipa attivamente, realizzerà a sue spese da almeno 100 e fino a 200 colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici. Anche questo resterà patrimonio dei romani, così come il wi-fi gratuito per la zona interessata dalla manifestazione, vale a dire il Municipio IX».

- A fronte di quali sacrifici? Nel week-end di gara la circolazione su Roma avrà problemi legati all'evento?

«No, perché la zona sarà chiusa al traffico solamente sabato 14 aprile, mentre nei giorni precedenti la preparazione del nuovo asfalto e delle infrastrutture necessarie al Gp non porteranno al blocco del traffico nella zona dell'Eur».

- Quanto costerà a Roma ospitare la FE? Quanti spettatori, o visitatori ad esso col-



Magical Rome

CAPITAL EFFECT

F.E LANDS IN THE ETERNAL CITY. THE MAYOR, VIRGINIA RAGGI EXPLAINS: «WE ARE VERY KEEN TO SEE ROMA'S TRAFFIC GO ELECTRIC»

Formula E is an extraordinary business, and one of its peculiarities is that the circuits are not permanent, as is usually the case. The circuits are in our cities along routes that are specially prepared for races during the four days preceding the event itself (always in centrally located areas of particular interest). The fourth season brings elements of novelty into this tried and tested format. The format consists in use of top-prestige locations and/or settings of particular historical significance (e.g., in New York, Brooklyn, in Paris, Les Invalides, in Berlin, the Tempelhof airport, etc.). The 2017-2018 season is noteworthy in that, alongside Zurich and Rome, Santiago (Chile) and São Paulo (Brazil) will also host Formula E in South America. We Italians, of course, can hardly wait to see these single-seaters burn rubber on the streets of Rome! Year after year we've heard the mantra, "This time we've clinched the deal!"... and then everything falls apart again! But this time we really have! Single-seaters will be back for a Grand Prix on the streets of Rome. How did we do it? We owe a great deal to one woman – Virginia Raggi, Rome's mayor, who was determined to host the race in Rome.

- So, did we need a woman on our side to bring electric single-seaters to Rome?
 «I guess this time we made it!», says Virginia Raggi. «I'm really happy and not a little proud to see all this come about. We women, when we really want to get things done... we get things done! This event will be the sum of many parts, of many 'first times'».

- What aroused your interest in an event like this?
 «Because sustainable electric transport is a major focus of interest, and this will enhance Rome's renown internationally. But it's the sustainable 'green' transport issue that interests me most. We are very keen to see this city's traffic go electric (hopefully with car sharing), and bikes too! We want to revolutionize transport here in Rome».

- How does racing come into the picture?
 «It most definitely does. Racing is truly leading-edge, providing an enormous stimulus for research. For example, wireless recharging. Formula E is smart. I have familiarised myself with it and I find it extremely interesting. I repeat, with an eye on the many implications for sustainable transport».

- As to the agreement reached with Alejandro Agag and FEO (Formula E Operation Ltd) for "Gp di Roma di Formula E", how did this come about?

«Firstly, in the light of a three-year agreement, a medium-range period which means we can do what need doing very well. Then there are the assets that will reach Rome thanks to the event. It will draw worldwide attention to Rome, via the media – television in particular. Then there's the resurfacing of much of the route, which is a task to be undertaken by FEO, with the work remaining in Rome. Free of charge! We can do this without either felling trees or moving them around, so after the event there'll be no clutter left. For the entire operation, we have sought and received the involvement of the borough committees. And then there's the power company, Enel, which is a sponsor and active partner, which shall foot the bill for between 100 and 200 car battery-recharging stations. These stations will then remain for the use of the Romans, not to mention free Wi-Fi for the area hosting the event (Municipio IX)».

- So, where's the downside? Won't you have traffic problems during the weekend of the race?

«No, because the area will be closed off from the traffic only on Saturday 14 April. During the days given over to resurfacing and providing the infrastructures required by the GP, the traffic will not be interrupted in the Eur area».

- What price will Rome pay to host this GP event? And how many spectators do you expect, or visitors who will have something to do with the event?

«Moneywise, it won't cost us anything... or very little. We have budgeted about 200,000 euros, for services. As to the turnout, we reckon 30-40,000 people, which will be a real boon, of course, for the catering and hospitality sector».

- So you're ready for the event?

«Yes! We're holding our breath, but we're no less busy for that! This first edition is something of a launch transmission. Then we'll see how it went and plan accordingly for the future».

- Why did you turn down the 2024 Olympic Games and then approve Formula E?

«We said no to the Olympics because of the urban stress factor of Olympic villages built and then abandoned. My mind went to Rio and London. This is why we opposed the Olympics from the very start. Above all, it's a question of the cost for the city. This doesn't mean we're against hosting sports events. Quite the reverse! On condition that the host city also benefits from such events».

- Over and above the institutional aspects, which are linked to your office as Mayor of Rome, our impression is that you're really keen about the event itself. It would be lovely to see you at the start or waiving the chequered flag at the finish line...

«The possibility came up and I might very well do so, precisely because the idea of bridging the gap between motor racing and zero emissions is something I'm very much in favour of. It's our future!».

legati, vi aspettate?

«In soldi non costerà nulla o comunque poco. Abbiamo messo a budget una cifra di circa 200mila euro ma si tratta di fornitura di servizi. Per quanto riguarda il pubblico, pensiamo a un'affluenza fra trenta e quarantamila persone. Con ottima ricaduta, ovviamente, per l'industria dell'accoglienza ad esempio».

- Pronti a partire, allora?

«Sì! Restiamo con il fiato sospeso e intanto lavoriamo. Questa prima edizione per noi è un po' come la "puntata zero". Poi tireremo le somme e vedremo che cosa fare per il futuro».

- Perché alle Olimpiadi 2024 avete detto no mentre alla Formula E, invece, avete detto sì?

«Per le Olimpiadi abbiamo detto no perché abbiamo visto quale stress deriva ad una città dalla realizzazione delle cittadelle olimpiche, costruite e poi abbandonate a se stesse. Penso a Rio ed a Londra. Noi siamo stati sempre contrari all'Olimpiade per questi motivi, soprattutto per i costi che fa ricadere sulla città. Mentre abbiamo sempre detto, invece, che non siamo assolutamente contrari ad ospitare eventi sportivi! Purché diano ricadute per la città».

- Al di là dell'aspetto istituzionale che le deriva dal suo ruolo di sindaco di Roma, lei ci sembra veramente appassionata verso questo progetto. Sarebbe bello vederla dare il via o sventolare la bandiera a scacchi a fine gara...


«Ne stiamo parlando e penso proprio che lo farò. Perché mi piace molto l'idea di coniugare uno sport come l'automobilismo al discorso delle emissioni zero: è il futuro!».



F.E in Tv

MEDIASET SCENDE IN PISTA

La Formula E potrà essere seguita in televisione. Sarà Mediaset a trasmettere in esclusiva in chiaro la categoria che potrà essere seguita in diretta per le prossime tre stagioni (con un'opzione per le prossime tre) solo su Italia 1 e Mediaset Italia 2. Sullo show del Mondiale delle auto elettriche punta molto Mediaset che è fiera di portare sulla televisione italiana la competizione automobilistica considerata in Mondiale del futuro dove decine di Paesi sono in lizza per ospitare una tappa del campionato e l'Onu ha siglato una partnership con la Formula E. Anche Mediaset, insomma, allarga gli orizzonti e punta molto sulla categoria. C'è fermento e la redazione motori è al lavoro per la nuova avventura. Spiega Ronnie Mengo che assieme a Claudia Peroni e a Irene Saderini condurrà gli studi pre e post corsa: «*Lo scoglio principale per tutti quelli che seguono altre espressioni di motorsport è rappresentato dal rumore. Anche in Formula Uno nella stagione dell'avvento dell'ibrido la mancanza di rumore faceva storcere il naso. Ma se si guarda oltre a questo aspetto la Formula E rappresenta un fenomeno in netta ascesa e che può diven-*

tare spettacolare. Il motorsport deve aprirsi sempre di più a questi nuovi scenari. La F.E è un laboratorio non solo per le case costruttrici di automobili ma anche per la vita». Le sfide saranno commentata da Nicola Villani e Francesco Neri, già voci della categoria su Eurosport. L'intera operazione vedrà a lavoro la redazione motori di Mediaset composta da Luca Budel, Stefano Gatti, Alberto Porta e Anna Capella. Nel prossimo week end il battesimo in pista con il primo round da Hong Kong. 



IRENE SADERINI



RONNIE MENGÒ



CLAUDIA PERONI



F.E in Tv

MEDIASET ON THE STARTING GRID

Formula E will get TV airtime. Mediaset has exclusive uncoded live broadcasting rights for this category over the upcoming three seasons (with optional rights in regard to the next three seasons). The events shall be covered only by the Italia 1 and Mediaset Italia 2 channels. Mediaset is very keen on showcasing this electric car racing event on Italy's televisions. Formula E is considered the World Championship of the future, with dozens of countries ready to host the various stages of the event. Furthermore, the United Nations have signed a partnership deal with Formula E. Mediaset, too, broadens out its horizons and is greatly interested in this category. The motoring editorial division is hard at work, in preparation for this new adventure. According to Ronnie Mengo (who, with Claudia Peroni and Irene Saderini, will handle the pre- and post-races 'desks'), "for all motor sports enthusiasts who follow up other events, the main barrier regards noise. During the Formula 1 season that saw the arrival of hybrid cars, some complained about the lack of noise. However, apart from this consideration, we can only note that Formula E is becoming more and more important as time goes by, and the potentials are there for a truly spectacular event. Motor sports must be increasingly open to these new scenarios. F.E is a laboratory – not just for car makers but also for life".

Nicola Villani and Francesco Neri will provide the commentaries during the races. They have already covered the category for Eurosport. The entire operation shall be handled by Mediaset's autos editorial staff: Luca Budel, Stefano Gatti, Alberto Porta and Anna Capella. We shall see the first round in Hong Kong this coming weekend.

ROUND 1 - GP HONG KONG 2 DICEMBRE 2017		
3.45-5.10	Inizio Qualifiche 4.00	simulcast ITALIA1/ITALIA2
7.30-10.00	Inizio Gara 8.00	simulcast ITALIA1/ITALIA2
17.30	Gara replica	ITALIA1
ROUND 2 - GP HONG KONG 3 DICEMBRE 2017		
3.45-5.10	Inizio Qualifiche 4.00	simulcast ITALIA1/ITALIA2
7.30-10.00	Inizio Gara 8.00	simulcast ITALIA1/ITALIA2
	Gara replica	ITALIA1
ROUND 3 - GP MAROCCO/MARRAKECK 13 GENNAIO 2018		
12.45-14.10	Inizio Qualifiche 13.00	diretta ITALIA2
16.30-18.30	Inizio Gara 17.00	diretta ITALIA2
ROUND 4 - GP SANTIAGO DEL CILE 3 FEBBRAIO 2018		
15.45-17.10	Inizio Qualifiche 16.00	diretta ITALIA2
21.30-23.15	Inizio Gara 20.00	diretta ITALIA2
ROUND 5 - GP CITTÀ DEL MESSICO 3 MARZO 2018		
18.45-20.10	Inizio Qualifiche 19.00	diretta ITALIA2
22.30-00.15	Inizio Gara 23.00	diretta ITALIA2
ROUND 6 - GP BRASILE/SAN PAOLO 17 MARZO 2018		
15.45-17.10	Inizio Qualifiche 16.00	diretta ITALIA2
19.30-21.15	Inizio Gara 20.00	diretta ITALIA2
ROUND 7 - GP ITALIA/ROMA 14 APRILE 2018		
Orari da concordare concomitanza SBK	Inizio Qualifiche 12.00	simulcast ITALIA1/ITALIA2
	Inizio Gara 16.00	simulcast ITALIA1/ITALIA2
ROUND 8 - GP FRANCIA/PARIGI 28 APRILE 2018		
11.45-13.15	Inizio Qualifiche 12.00	diretta ITALIA2
15.30-17.30	Inizio Gara 16.00	diretta ITALIA2
ROUND 9 - GP GERMANIA/BERLINO 19 MAGGIO 2018		
11.45-13.15	Inizio Qualifiche 12.00	diretta ITALIA2
15.30-17.30	Inizio Gara 16.00	diretta ITALIA2
ROUND 10 - GP SVIZZERA/ZURIGO 10 GIUGNO 2018		
Orari da concordare concomitanza SBK	Inizio Qualifiche 12.00	diretta ITALIA2
	Inizio Gara 16.00	diretta ITALIA2
ROUND 11 - GP USA/NEW YORK 14 LUGLIO 2018		
17.45-18.45	Inizio Qualifiche 17.30	diretta ITALIA1/ITALIA2
21.00-23.00	Inizio Gara 21.30	diretta ITALIA1/ITALIA2
ROUND 12 - GP USA/NEW YORK 15 LUGLIO 2018		
17.45-18.45	Inizio Qualifiche 17.30	diretta ITALIA1/ITALIA2
21.00-23.00	Inizio Gara 21.30	diretta ITALIA1/ITALIA2
ROUND 13 - GP CANADA/MONTREAL 28 LUGLIO 2018		
17.30-19.15	Inizio Qualifiche 18.00	diretta ITALIA2
21.30-23.30	Inizio Gara 22.00	diretta ITALIA2
ROUND 14 - GP CANADA/MONTREAL 29 LUGLIO 2018		
17.30-19.15	Inizio Qualifiche 18.00	diretta ITALIA2
21.30-23.30	Inizio Gara 22.00	diretta ITALIA2



Formula E

SONO COSE DI CASA

Gianluigi Giannetti



Se c'è una rivoluzione in ballo, meglio che il passo sia molto veloce. Poco o nulla accomunava l'auto elettrica alle competizioni, prima della Formula E. Così come era difficile costruire una associazione mentale tra tutela dell'ambiente e potenza in pista. Ma nel mondo nuovo a zero emissioni conta un messaggio più grande, quello delle potenzialità, ciò che lega le auto di serie a quelle da gara sulla stessa linea di una tecnologia che è una risorsa, ma non toglie affatto passione. Della Formula E i costruttori automobilistici ne hanno fatto uno spettacolo, ma anche un laboratorio e ora una sfida, che sale di livello tanto quanto la competizione nei gusti dei clienti che cambiano, che pretendono soluzioni. Se la Formula Uno è verticale e rilancia in un futuro per pochi la soglia dell'innovazione tecnica, qui compete quello che già rappresenta al meglio l'offerta del mercato di oggi, o di un domani molto vicino.

La stagione 4 al via il 2 dicembre conta sulla partecipazione ufficiale di Audi, DS, Jaguar, Renault e Mahindra ma ormai si tratta di un calendario continuo

che dal 2018 vedrà aggiungersi anche BMW, e poi ancora nel 2019 Mercedes e Porsche. Ormai appuntamenti che coincidono con enormi investimenti industriali che servono a portare l'auto elettrica di serie ad essere matura. Non è più tempo di concept car a lunga scadenza, ma di gamme intere di modelli veri, pronti subito o quasi.

Mahindra ad esempio aveva lanciato a suo tempo solo in India la e20, una city car elettrica low cost, offerta da 7.000 euro (6.000 rupie), prima solo sul mercato indiano e poi in quello europeo, con batterie agli ioni di litio e 100 km di autonomia. E sembrava pronta a rilanciare con la versione e20 Plus a quattro porte con prezzi a partire da 16.000 euro e autonomia estesa a 120 km. Poi, dopo aver preso il controllo della Pininfarina si parla di una Supercar elettrica prossima ventura.

Restando invece al tema gamma elettrica, sicuramente Renault da oltre un decennio fa da apripista ad una svolta elettrica che le consente di mettere a listino ben tre modelli, tre formule diverse ad emissioni zero. Renault Twizy è una risorsa urbana,



MERCEDES EQ CONCEPT



PORSCHE MISSION E

un quadriciclo leggero con una autonomia di 100 chilometri e due versioni, Twizy 45, con una velocità massima di 45 km/h guidabile dai 14 anni di età, e Twizy 80, che raggiunge gli 80 km/h. È una idea radicale tanto come lo è il trasporto leggero a trazione elettrica di Kangoo Z.E. un van che consente fino a 270 chilometri di autonomia. Ma il punto vero della casa francese è quello di Zoe 2017 ovvero una citycar elettrica realmente alternativa a quelle a benzina grazie ad un nuovo sistema di batterie da 41 kW h che le consentono di raggiungere un'autonomia reale di 400 km, oppure 120 in soli 30 minuti con un sistema di ricarica veloce.

Dalla stagione 2018-2019 il passaggio di testimone in Formula E tra Renault e Nissan, parte della stessa alleanza e con la necessità che questo campionato avvicini il pubblico alla Nissan Leaf seconda generazione. Della progenitrice si può dire di come sia riuscita, prima elettrica, ad aggiudicarsi il titolo di auto dell'anno nel 2011. Dell'erede, ancora una volta auto compatta a cinque posti e per tutti, conta l'evoluzione che il marchio giapponese ha voluto dare

Formula E IT'S A CARMAKERS' AFFAIR

With revolution in the air, the times move fast – very fast. Before Formula E, there was little or practically no common ground between electrical cars and competitive driving. Indeed, it was difficult to imagine something that would bridge the gap between environmental safeguards and top track performance. However in this new zero-emissions world, a bigger message needs to be conveyed – the message of potentials, tying production cars to racing cars with a same technology that represents a resource, but without sacrificing the excitement!

Automobile manufacturers have spectacularized Formula E, that it's also a laboratory and, now, also a challenge – a challenge the upper limits of which are dictated by changing customer-base tastes and demands for solutions. We may say that Formula 1 is vertical, where the threshold of technical innovation is for the future of the elect few, while, here, what competes is the best that the market already provides or that it shall provide in the very near future.

Season 4, commencing on 2 December, sees the official participation of Audi, DS, Jaguar Renault and Mahindra, but we should look at all this as an ongoing agenda and note that BMW, too, will join the roster from 2018, with Mercedes and Porsche joining also in 2019. These events, accompanied by enormous industrial investment, shall carry e-production car models forward to their maturity. The long-term concept car era is over. The time has come for real models, street-legal right now or in the very near future.

Renault is a case in point. For over a decade, Renault has been pioneering the electrical revolution, and now it offers up to three models, three different zero-emissions formulas. Renault Twizy is an urban asset, a lightweight quadricycle with 100-km driving range, with two versions: Twizy 45, max speed 45 km/h which even 14-year-olds can drive, and Twizy 80, for speeds up to 80 km/h. This a radical idea, as radical as the lightweight electric drive van Kangoo Z.E., a van with up to 270-km driving range. However, the French concern's chief pride and joy is Zoe 2017, an electrical citycar which offers a genuine alternative to petrol-fuelled citycars, thanks to its new system of 41 kW h batteries for 400-km driving range, or for 120 km driving range in just 30 minutes, via a quick-charging system.

Starting with the 2018-2019 season, Renault hands the Formula E reins over to Nissan, these being allied concerns, the need being to spread the word about the second Nissan Leaf generation. The 'mother' model bears witness to the successful outcome of the first electrical vehicle to be judged car of the year in 2011. The 'child', too, is a compact five-seater and what's important is the evolution that the Japanese brand has decided to give on power and driveability (150 HP and a driving range of 378 km). The design borders on sporty, with Nismo versions in the pipeline. Nismo is Nissan's high performance



in quanto a potenza e guidabilità, con 150 Cv e una autonomia di 378 km, andando nella direzione di un design perfino sportivo e la suggestione di versioni allo studio siglate Nismo, la divisione ad alte prestazioni del marchio.

Merito anche della Formula E se la trazione a zero emissioni sta contaminando fasce di mercato e tipologie di modelli diversi. Dopo le citycar Peugeot iOn e Citroën C-Zero, il gruppo francese PSA ha scelto di partecipare al campionato Formula E con il suo marchio di lusso DS, per il quale nel 2019 è previsto il debutto del suv urbano DS 3 Crossback elettrico, parte di un progetto che porterà gruppo francese tra il 2019 ed il 2021 ad avere cinque modelli a batterie, a cui si aggiungeranno le vetture del marchio Opel, da poco entrato nella galassia PSA.

Jaguar va ancora oltre con il suo I-Pace, primo Suv elettrico di lusso a fare la comparsa sul mercato a partire dal 2018 e figlio della matita di Ian Callum, il designer di rara eleganza che ha riportato il marchio inglese ad alto livello. Ma se c'è una rivoluzione in ballo, I-Pace è più di una scommessa, con i suoi 500 chilometri di autonomia con una singola ricarica e una accelerazione 0-100 km/h in 4 secondi. Jaguar ha addirittura messo in programma un I-Pace Trophy, ovvero una serie monomarca dedicata a questa vettura che farà da corsa di contorno nei weekend di gara della Formula E a partire dalla stagione 2018-2019.

Audi non poteva non rispondere. Entro il 2018 è confermato l'arrivo della e-tron quattro, la prima elettrica a quattro anelli con una carrozzeria in stile maxi Suv, lunga quasi cinque metri, con un'autonomia di circa 500 km e trazione integrale, tre motori elettrici di cui due al posteriore e potenza totale di 500 Cv, ovvero prestazioni impressionanti: da 0 a 100 km/h in 4,6 secondi e 210 km/h di velocità massima autolimitata mentre per l'anno successivo la casa di Ingolstadt prevede addirittura di raddoppiare, con la e-tron sportback, una crossover a quattro posti con linee più sportive ed esclusive.

La ricetta "Premium Green", quella che segna il suo ingresso in Formula E dalla stagione 2018-2019, anche se BMW la conosce già molto bene. La casa tedesca ha appena presentato la sua i3S, evoluzione della sua compatta in vendita in una chiave più sportiva, con assetto ribassato e più potenza, considerando che ora il motore elettrico è salito a 184 Cv e consente accelerazioni da 0-100 km/h in 6,9 secondi. Il programma della casa di Monaco è quello di lanciare entro il 2025 ben 12 auto completamente elettriche, ma basteranno due anni da ora per vedere la variante a batterie del neo arrivato Suv X3 nel 2020.

Dal dicembre 2019 la lotta in pista e sul mercato andrà oltre il duello tra due costruttori tedeschi, perché in arrivo c'è anche Mercedes e il suo marchio EQ a zero emissioni, in cui entro tre anni confluiranno rapidamente almeno dieci nuovi modelli. Proprio nel 2019 si parte con Mercedes EQ C, un Suv lungo 466 cm con una autonomia reale attorno ai 350 Km, mentre nel 2020 sarà il turno delle EQ A, una compatta lunga 428 centimetri che verrà prodotta negli stessi stabilimenti della nuova Classe A.

Da qui a 24 mesi, l'ultimo tassello per chi ha creduto



BMW i3S



RENAULT ZOE

to nella Formula E, perché nel mosaico entra anche Porsche, che in quei giorni avrà sotto mano la versione definitiva della sua Mission E, berlina ad altissime prestazioni che è la controparte della Panamera, ma ad esclusiva trazione elettrica. Quattro porte e quattro ruote sterzanti per una potenza di oltre 600 Cv con una accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 3,5 secondi, oltre ad una autonomia di 500 km e batterie che potranno essere ricaricate all'80% in appena 15 minuti. Una auto che è un fatto così grande da segnare i tempi, che comunque già sono quelli del prototipo avanzato nei suoi primi test al Nürburgring. Perché se la rivoluzione è elettrica, passa da un circuito.



NISSAN LEAF



MAHINDRA E2O



JAGUAR E-PACE



AUDI E-TRON QUATTRO

range division.

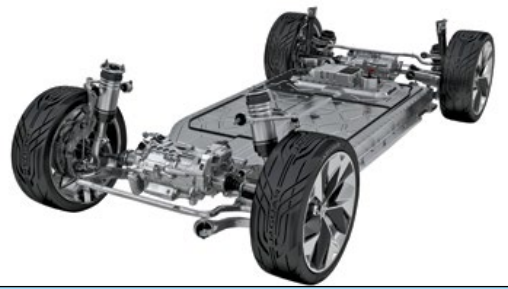
Formula E, too, has contributed to the fact that zero-emission drive is impacting various market brackets and typologies of models. Following the Peugeot iOn and Citroën C-Zero citycars, the French group PSA, has decided to take part in the Formula E championship event with its DS de-luxe brand, with the electrical urban DS 3 Crossback SUV, to be unveiled in 2019. This is part of a project to enable the French group to have five battery-powered models by 2019-2021 that will be joined by the Opel brand vehicles. A recent 'new entry' for the PSA galaxy.

Jaguar 'goes the extra mile' with I-Pace – the first electrical de-luxe SUV to hit the market, starting in 2018. The design-work for I-Pace was entrusted to Ian Callum, a designer renowned for the outstanding elegance of his creations, who contributed greatly to the renown of this Brit brand. With revolution in the air, I-Pace – with its 500-km driving range on just one recharge and 0-100 km/h in 4 seconds – is definitely more than just idle chatter. Jaguar has even organized the I-Pace Trophy, a single brand series dedicated to this vehicle, racing as a support race during the Formula E weekends, from the 2018-2019 season on.

Audi had no alternative. Its response takes the form of the "e-tron quattro" by 2018, the first four-ring electric vehicle with maxi SUV-style bodywork of a length of nearly five metres and a driving range of nearly 500 km (four-wheel drive), three electrical motors (two of which to the rear) and a total 500 HP power rating. Not to mention the amazing performance specs (0-100 km/h in 4.6 seconds; max. speed 210 km/h, self-limited). Next year, this Ingolstadt-based firm wants to double its stakes with an e-tron sportback, a four-seater crossover with a more sporty, exclusive look.

While the "Premium Green" formula will join Formula E from the 2018-2019 season on, BMW is already very familiar with it. BMW has just unveiled its i3S, a further development for its compact model, with a more sporty edge, lowered suspension and a high power rating (the electric motor has been enhanced to 184 HP, enabling 0-100 km/h in 6.9 seconds). BMW plans to launch as many as 12 entirely electrical cars by 2025. In a couple of years' time (2020), it will unveil its 'new entry' battery-fuelled SUV X3. Starting in December 2019, the competition will broaden out from two German automobile manufacturers, to include Mercedes with its EQ zero-emissions brand, accounting for at least ten new models in rapid succession in three years. 2019 will see the Mercedes EQ C, a SUV of a length of 466 cm with a real driving range of about 350 Km. 2020 will see the EQ A, a compact model of a length of 428 cm to be built at the same plants used for the new Class A.

Over the coming 24 months, expect the 'finishing touch' for those of us who believe in Formula E – namely Porsche. For the occasion, Porsche will deploy the definitive version of its Mission E, an absolute top-performing saloon, an exact counterpart of Panamera but solely with electric drive. Four doors; four steered wheels, more than 600 HP; 0-100 km/h in less than 3.5 seconds; 500-km driving range; batteries that can be 80% recharged in approx. 15 minutes. This impressive product will therefore leave its mark, as can already be seen from the performance of the advanced prototype during the initial tests at the Nürburgring.



Jaguar

Leonardo Iannacci

C'È IL MONOMARCA

Per Jaguar, la Formula E è un'affascinante laboratorio tecnologico nel quale perfezionare il know-how da applicare alle vetture stradali dei prossimi anni. Grazie all'esperienza che sta maturando in questo campionato divertente ed alternativo che si svolge nelle principali metropoli mondiali, la Casa Inglese sta infatti affinando in pista i dettagli tecnici che intende utilizzare sui modelli elettrici futuri, primo fra tutti il SUV I-Pace che arriverà sul mercato nel 2018 e sarà anche protagonista di un campionato monomarca con la versione racing esposta all'ultimo Salone di Francoforte.

Lunga 4,67 metri e con un passo di 2,99, I-Pace ha un design sportiveggiante e andrà a inaugurare l'inedita gamma elettrica del Giaguaro. La linea, accattivante, è stata realizzata da quel mago del design che è Ian Callum, il "papà" di tutte le Jaguar: la griffe di casa è ben visibile nella caratteristica "bocca" frontale mentre le fiancate aggressive, la linea di cintura alta e la zona del posteriore sono state concepite nel segno di una marcata sportività, sottolineata dai cerchi di lega da 23" con pneumatici da 265/35. Le maniglie sono a scomparsa e ricordano quelle della "cugina" Range Rover Velar.

Ma è il comparto tecnologico quello che fa della I-Pace una vera auto rivoluzionaria: l'innovativo sistema di propulsione elettrico, mutuato in parte proprio dalle monoposto di Formula E, prevede sotto il pianale due motori a magneti permanenti sincroni, uno integrato nell'asse anteriore e l'altro nell'asse posteriore: il tutto per assicurare la trazione integrale. Insieme i due propulsori combinano una potenza di 400 cavalli e una coppia di 700 Nm. L'energia è assicurata da un pack di batterie agli ioni di litio a celle "pouch" da 90 kWh, raffreddato a liquido e posizionato in modo tale da abbassare il più possibile il baricentro e assicurare maggiore agilità possibile quando si guida.

Le prestazioni della I-Pace si annunciano al top: 500 i chilometri percorribili con una singola ricarica, solo 4 i secondi per l'accelerazione 0-100. Il sistema di ricarica ad alta potenza permette di ridare l'80% dell'energia in soli 80 minuti. Un record degno di una... Formula E stradale.



Jaguar

THE SINGLE-MAKE CHAMPIONSHIP IS READY

For Jaguar, Formula E is a fascinating technological laboratory enabling it to perfect the know-how to be applied to road cars in the upcoming years. Thanks to the experience it is gaining in this entertaining alternative championship, which is being staged in major metropolises around the world, the British carmaker has been refining on the track the technical features it intends to use on future electric models, starting from the I-Pace SUV, to be released onto the market in 2018. The racing version displayed at the last Frankfurt Motor Show will also be featured in a single-make championship.

The I-Pace is 4.67 metres long and has a wheelbase of 2.99. It boasts a sporty design and will inaugurate Jaguar's brand-new range of electric cars. The attractive lines were conceived by the master of design Ian Callum, the "daddy" of all Jaguars: the carmaker's logo is distinctly visible in the characteristic front "mouth", whilst the aggressive sides, high beltline and rear zone have been styled so as to achieve a marked sporty look, further accentuated by the 23" alloy wheels with 265/35 tyres. The flush door handles are reminiscent of those of its "cousin", the Range Rover Velar.

But the technological features are what makes the I-Pace a truly revolutionary car: the innovative electric drive system, borrowed in part from the Formula E single-seater, features two synchronous permanent magnet motors under the floor, one integrated into the front axle and the other into the rear axle: together they assure all-wheel drive. The two motors combined deliver a power of 400 hp and torque of 700 Nm. The energy supply is guaranteed by a pack of 90 kWh "pouch" cell lithium ion batteries, liquid cooled and positioned in such a way as to keep the centre of gravity as low as possible and assure the utmost driving agility.

The I-Pace promises top performance: it can travel 500 kilometres on a single charge and accelerate from 0-100 in a mere 4 seconds. The high-power charging system is capable of replenishing 80% of the energy in only 80 minutes. A record worthy of a... Formula E road car.



“ IO scelgo IONIQ ”

L'auto che non c'era.

Hybrid /Electric /Plug-in

Nuova Hyundai IONIQ non è solo una nuova auto. È un nuovo mondo.

Progettata all'insegna della sostenibilità, IONIQ è innovazione, stile e amore per l'ambiente.

IONIQ è anche piacere di guida: cambio automatico a doppia frizione 6 DCT.

Scopri di più su hyundai.it

IONIQ
Driven by e-motion.

 **HYUNDAI**

8 ANNI / 200.000 KM
BATTERIA
GARANZITA*

5 ANNI
GARANZIA
KM ILLIMITATI

* Nuova IONIQ: consumi l/100 km (ciclo medio combinato) da 3,4 a 3,9. Emissioni CO₂ g/km da 79 a 92.
* Condizioni e limiti della garanzia Hyundai su www.hyundai.it/servizipostvendita/5anni.aspx. Tale Garanzia proposta non si estende a tutte le componenti delle autovetture. La Garanzia Hyundai di 5 Anni a Chilometri Illimitati si applica esclusivamente ai veicoli Hyundai venduti al cliente finale da un Rivenditore Autorizzato Hyundai, come specificato dalle condizioni contrattuali contenute nel libretto di garanzia. **Hyundai offre una garanzia di 8 anni o 200.000 km sulla batteria agli ioni polimeri di litio.



Elettrico

ENEL CI CREDE

Pasquale Di Santillo

E nel all'elettrico ci crede. E tanto. Al punto da entrare in pieno contrasto con Sergio Marchionne. Il n°1 di FCA sostiene che «forzare l'introduzione dell'elettrico su scala globale, senza prima risolvere il problema di come produrre l'energia da fonti pulite e rinnovabili, rappresenta una minaccia all'esistenza stessa del nostro pianeta?». Bene il presidente di Enel, Francesco Starace, risponde così: «È una boutade. Se così fosse, i grandi gruppi automobilistici che stanno puntando e investendo sull'auto elettrica sono tutti stupidi e cercano di minacciare il pianeta? Non credo».

Per dimostrare la sua convinzione... elettrica Starace investirà con Enel tra i 100 e i 300 milioni di euro per lo sviluppo di una rete capillare di ricarica per l'auto elettrica. Un piano che prevede l'installazione di circa 7mila colonnine entro il 2020 per arrivare a 14mila nel 2022. Il programma prevede una copertura capillare in tutte le Regioni italiane e vede Lucca come prima città d'Italia in cui verrà realizzata la rete di ricarica urbana: nel capoluogo toscano verranno installati 19 punti di ricarica con tecnologia Enel che serviranno sia il traffico urbano che extraurbano. La rete di ricarica sarà composta da colonnine Quick (22 kW) nelle aree urbane e Fast (50 kW) e Ultra Fast (150 kW), per la ricarica veloce, in quelle extraurbane. Circa l'80% dei punti di ricarica verrà installato nelle zone cittadine, di cui il 21% nelle grandi aree metropolitane e il 57% nelle altre città, e il restante 20% circa a copertura nazionale, per garantire gli spostamenti di medio e lungo raggio, nelle zone extraurbane e nelle autostrade. Tra queste ultime rientrano le stazioni di ricarica del progetto EVA+ (Electric Vehicles Arteries), co-finanziato dalla Commissione europea, che prevede l'installazione, in tre anni, di 180 punti di ricarica lungo le tratte extraurbane italiane. Nel 2018 verranno installate oltre 2.500 infrastrutture di ricarica distribuite su tutto il territorio nazionale. Attualmente l'infrastruttura dell'Enel conta circa 900 colonnine in tutta Italia.



Electric ENEL'S A BELIEVER!

E nel is pro-electricity. Well and truly pro-electricity. On this point, Enel counters Sergio Marchionne's viewpoint. Marchionne, heading FCA, says that "to enforce introduction of electricity globally without first solving the problem of how energy can be provided by clean, renewable sources constitutes a threat to the very existence of our planet". Francesco Starace, Enel's chairman comments, "Hot air. If things were the way he says, the large car manufacturers – which are aiming toward, and investing in, electric cars – are all fools who want the want to threaten the planet? I doubt it". To underscore his declared beliefs, Starace, and Enel, shall invest 100-300 million euros to develop a broad-reaching network of recharging units for electric cars. About 7,000 such units shall be installed by 2020 and 14,000 by 2022. The programme aims toward widespread cover for all of Italy's Regions, with Lucca planned as the first city in Italy to be endowed with a urban recharging network. Florence shall be served by 19 Enel-technology recharging units for urban and extra-urban traffic. The recharging network shall be made up of Quick (22 kW) units in urban areas and Fast (50 kW) and Ultra Fast (150 kW), for fast charging units, in extra-urban areas. About 80% of the recharging units shall be installed in urban zones, 21% of which in the large metropolitan areas, 57% in other cities, and approx. 20% in extra-urban and motorway locations for national cover, enabling medium- and long-range journeys. The latter units shall include EVA+ (Electric Vehicles Arteries) project recharging stations co-funded by the European Commission. The project foresees installation over three years of 180 recharging points along Italy's extra-urban routes. In 2018, more than 2,500 recharging infrastructures shall be set up throughout Italy. Currently, Enel's infrastructure accounts for about 900 recharging points in all Italy.

Mahindra
XUV500



Pensi che costi un botto?



Sei fuoristrada!

FINO A 3.500 EURO DI INCENTIVI PER TE.

7 posti veri, FWD e AWD, Infotainment System, ABS+EBD, Start&Stop, Hill descent e Hill hold control, Tyretronics, telecamera retro, fari per visione laterale in curva, a condizioni irripetibili anche sulla nuova W10, con gli esclusivi **Sport Pack** e **Entertainment Pack**.

GAMMA A PARTIRE
DA **€ 17.854**

Finanziamento da € 288,38 al mese.

TAN fisso 4,95% TAEG 6,34%

FINO A 3.500 EURO DI INCENTIVI PERMUTA O ROTTAMAZIONE CON FINANZIAMENTO AGOS TAN FISSO 4,95% TAEG 6,34%. Iniziativa valida fino al 31 Dicembre 2017 con il contributo Mahindra e dei Concessionari aderenti. XUV500 MY2017 versione W6-FWD prezzo promo chiavi in mano € 17.854 a fronte di finanziamento AGOS. FINANZIAMENTO FORMULA EASY CON ACCONTO - Da 24 a 84 mesi - prima rata a 30 giorni - importo finanziabile da € 15.000 a € 20.000. Offerta di esempio: XUV500 MY2017 versione W6-FWD prezzo promo chiavi in mano (IPT esclusa) € 17.854 - acconto € 2.854 - € 15.000 (imp. Tot. del credito) in 60 rate da € 288,38 - TAN fisso 4,95% TAEG 6,34%. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi, spese di istruttoria € 300, bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 2,30 - importo totale dovuto (imp. Tot. credito + costo totale credito) € 17.464,80. Offerta valida fino al 31/12/2017. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECC) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato S.p.A. Mahindra opera quale intermediario del credito NON in esclusiva. Le immagini inserite sono a scopo illustrativo. Le caratteristiche e i colori possono differire da quanto rappresentato. **Condizioni e limitazioni di garanzia come indicato sul libretto.



Consumi (l/100 km) ciclo combinato: 7,0 (FWD) - 7,5 (AWD)
Emissioni CO₂ (g/km) ciclo combinato: 183 (FWD) - 197 (AWD)

www.mahindra.it -

Mahindra
Rise.

Audi Abt Sch



Lucas di Grassi

1

BRASILE/BRASIL 11/08/1984

VITTORIE/VICTORIES

6

PODI/PODIUMS

20

PUNTI/POINTS

467

POLE POSITON

3

GIRI VELOCI/FAST LAPS

1

GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD

217

GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS

1222

KM IN TESTA/KM IN THE HEAD

494

KM PERCORSI/KM ROUTES

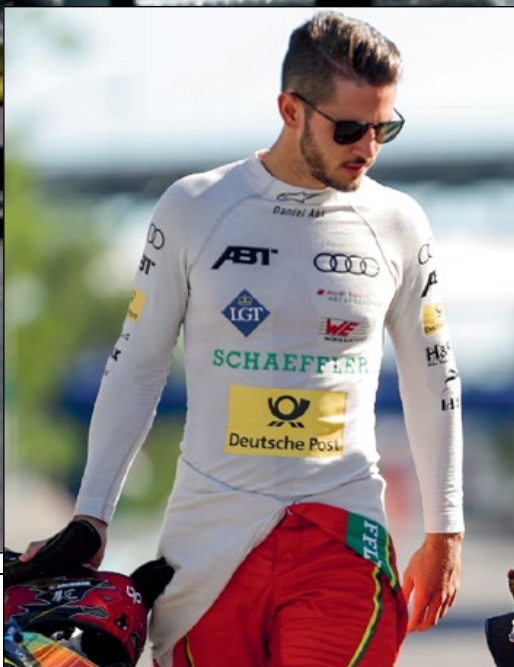
2868



Schaeffler



GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	6
PODI/PODIUMS	24
PUNTI/POINTS	634
POLE POSITION	4
GIRI VELOCI/FAST LAPS	3
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	258
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2369
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	583
KM PERCORSI/KM ROUTES	5585



Daniel Abt	66
GERMANIA/GERMANY 3/12/1992	
VITTORIE/VICTORIES	0
PODI/PODIUMS	4
PUNTI/POINTS	167
POLE POSITION	1
GIRI VELOCI/FAST LAPS	2
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	41
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	1147
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	88
KM PERCORSI/KM ROUTES	1147

MS + AD Andretti



Antonio Felix da Costa	28
PORTOGALLO/PORTUGAL 31/08/1991	
VITTORIE/VICTORIES	1
PODI/PODIUMS	1
PUNTI/POINTS	89
POLE POSITION	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	-
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	1
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	994
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	2
KM PERCORSI/KM ROUTES	2282





GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	5
PUNTI/POINTS	202
POLE POSITON	3
GIRI VELOCI/FAST LAPS	1
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	14
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2309
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	54
KM PERCORSI/KM ROUTES	5389



Kamui Kobayashi **27**

GIAPPONE/JAPAN 13/09/1986	
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	-
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	-
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	-
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	-
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	-
KM PERCORSI/KM ROUTES	-

DS Virgin R



Alex Lynn

37

GRAN BRETAGNA/GREAT BRITAIN 17/09/1993

VITTORIE/VICTORIES -

PODI/PODIUMS -

PUNTI/POINTS **3**

POLE POSITON **1**

GIRI VELOCI/FAST LAPS -

GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD -

GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS **1147**

KM IN TESTA/KM IN THE HEAD -

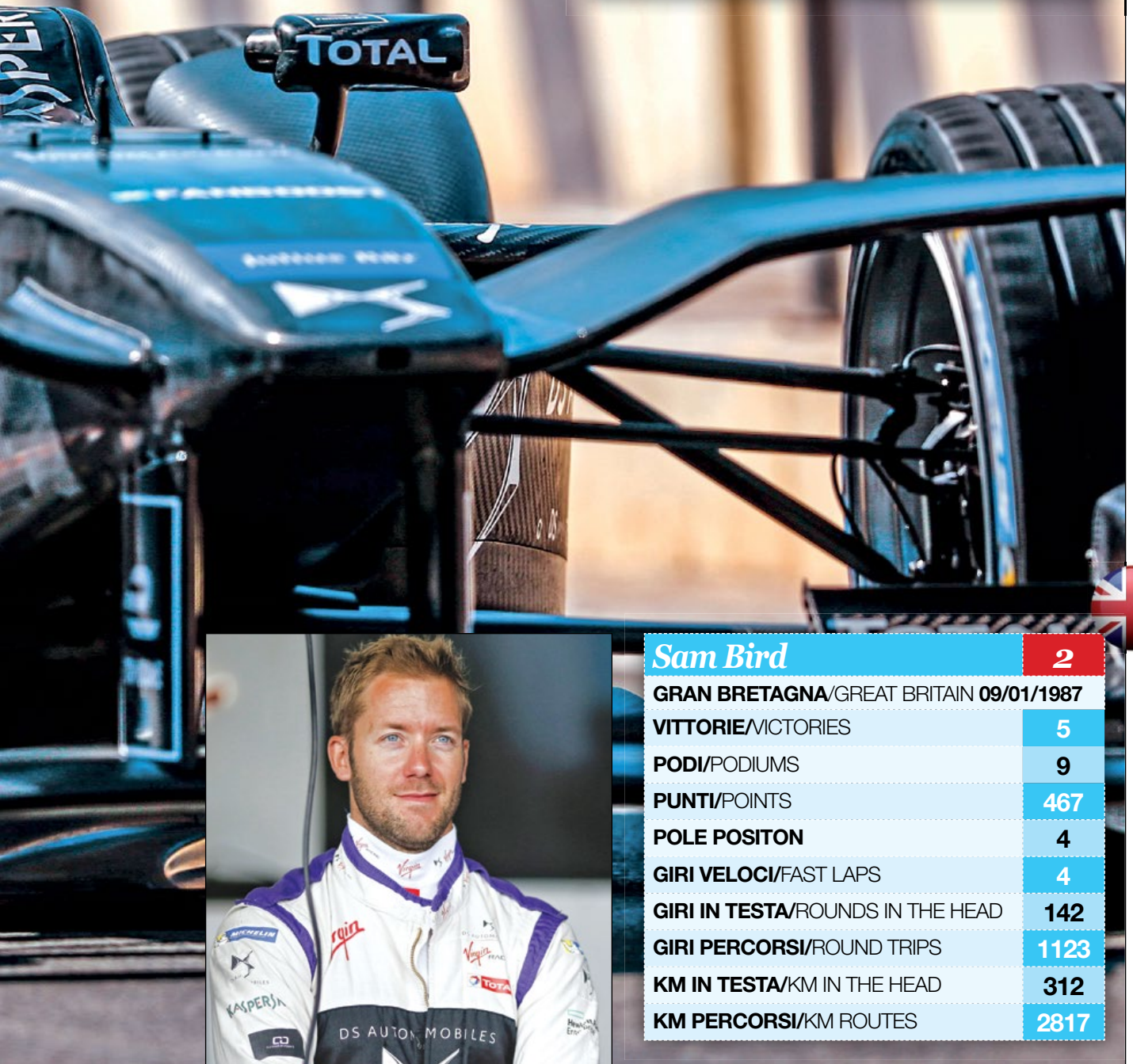
KM PERCORSI/KM ROUTES **82**



acing



GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	5
PODI/PODIUMS	13
PUNTI/POINTS	467
POLE POSITON	6
GIRI VELOCI/FAST LAPS	5
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	161
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2186
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	351
KM PERCORSI/KM ROUTES	5164



Sam Bird	2
GRAN BRETAGNA/GREAT BRITAIN 09/01/1987	
VITTORIE/VICTORIES	5
PODI/PODIUMS	9
PUNTI/POINTS	467
POLE POSITON	4
GIRI VELOCI/FAST LAPS	4
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	142
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	1123
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	312
KM PERCORSI/KM ROUTES	2817

Dragon Rac



Jerome D'Ambrosio

7

BELGIO/BELGIUM 27/12/1985

VITTORIE/VICTORIES

2

PODI/PODIUMS

6

PUNTI/POINTS

209

POLE POSITON

2

GIRI VELOCI/FAST LAPS

1

GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD

30

GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS

1207

KM IN TESTA/KM IN THE HEAD

68

KM PERCORSI/KM ROUTES

2857



ing



GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	2
PODI/PODIUMS	8
PUNTI/POINTS	347
POLE POSITON	2
GIRI VELOCI/FAST LAPS	3
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	41
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2314
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	95
KM PERCORSI/KM ROUTES	5496



Neel Jani **6**

SVIZZERA/SWITZERLAND 08/12/1983

VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	-
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	-
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	-
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	-
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	-
KM PERCORSI/KM ROUTES	-

Jaguar Raci



Nelson Piquet Jr.

47

BRASILE/BRASIL 25/07/1985

VITTORIE/VICTORIES

2

PODI/PODIUMS

5

PUNTI/POINTS

185

POLE POSITON

1

GIRI VELOCI/FAST LAPS

3

GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD

105

GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS

1225

KM IN TESTA/KM IN THE HEAD

235

KM PERCORSI/KM ROUTES

2881



ng



GARE DISPUTATE/RACES RUN	12
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	27
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	1
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	-
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	906
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	-
KM PERCORSI/KM ROUTES	2021



Mitch Evans **20**

NUOVA ZELANDA/NEW ZELAND 24/06/1984	
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	22
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	1
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	-
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	395
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	-
KM PERCORSI/KM ROUTES	893

Mahindra R



Nick Heidfeld	23
GERMANIA/GERMANY 10/05/1977	
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	7
PUNTI/POINTS	172
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	1
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	12
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	1170
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	29
KM PERCORSI/KM ROUTES	2722



acing



GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	1
PODI/PODIUMS	12
PUNTI/POINTS	378
POLE POSITON	3
GIRI VELOCI/FAST LAPS	4
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	133
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2357
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	328
KM PERCORSI/KM ROUTES	5536



Relix Rosenqvist	19
SVEZIA/SWEDEN 07/11/1981	
VITTORIE/VICTORIES	1
PODI/PODIUMS	5
PUNTI/POINTS	127
POLE POSITON	3
GIRI VELOCI/FAST LAPS	2
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	131
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	506
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	324
KM PERCORSI/KM ROUTES	1117

Nio



Luca Filippi

68

ITALIA/ITALY 09/08/1985

VITTORIE/VICTORIES

-

PODI/PODIUMS

-

PUNTI/POINTS

-

POLE POSITION

-

GIRI VELOCI/FAST LAPS

-

GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD

-

GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS

-

KM IN TESTA/KM IN THE HEAD

-

KM PERCORSI/KM ROUTES

-





GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	2
PODI/PODIUMS	5
PUNTI/POINTS	230
POLE POSITON	2
GIRI VELOCI/FAST LAPS	3
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	117
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2407
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	260
KM PERCORSI/KM ROUTES	5659



Oliver Turvey

88

GRAN BRETAGNA/GREAT BRITAIN 01/04/1987

VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	41
POLE POSITON	1
GIRI VELOCI/FAST LAPS	-
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	12
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	873
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	25
KM PERCORSI/KM ROUTES	2045

Renault E.Dams



Sebastien Buemi

9

SVIZZERA/SWITZERLAND 31/10/1988

VITTORIE/VICTORIES	12
PODI/PODIUMS	17
PUNTI/POINTS	455
POLE POSITON	8
GIRI VELOCI/FAST LAPS	7
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	374
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	1122
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	849
KM PERCORSI/KM ROUTES	2652





GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	15
PODI/PODIUMS	22
PUNTI/POINTS	770
POLE POSITON	11
GIRI VELOCI/FAST LAPS	10
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	469
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2461
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	1135
KM PERCORSI/KM ROUTES	5756



Nicolas Prost	8
FRANCIA/FRANCE 18/08/1981	
VITTORIE/VICTORIES	3
PODI/PODIUMS	5
PUNTI/POINTS	297
POLE POSITON	3
GIRI VELOCI/FAST LAPS	3
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	95
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	1247
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	286
KM PERCORSI/KM ROUTES	2924

Techeetah



Jean-Eric Vergne

25

FRANCIA/FRANCE 25/04/1990

VITTORIE/VICTORIES	1
PODI/PODIUMS	9
PUNTI/POINTS	243
POLE POSITION	4
GIRI VELOCI/FAST LAPS	1
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	41
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	1086
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	97
KM PERCORSI/KM ROUTES	2551





GARE DISPUTATE/RACES RUN	12
VITTORIE/VICTORIES	1
PODI/PODIUMS	7
PUNTI/POINTS	156
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	-
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	14
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	921
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	38
KM PERCORSI/KM ROUTES	2070



<i>Andre Lotterer</i>	33
GERMANIA/GERMANY 19/11/1981	
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	-
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	-
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	-
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	-
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	-
KM PERCORSI/KM ROUTES	-

Venturi



Edoardo Mortara

4

ITALIA/ITALY 12/01/1987

VITTORIE/VICTORIES

-

PODI/PODIUMS

-

PUNTI/POINTS

-

POLE POSITON

-

GIRI VELOCI/FAST LAPS

-

GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD

-

GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS

-

KM IN TESTA/KM IN THE HEAD

-

KM PERCORSI/KM ROUTES

-





GARE DISPUTATE/RACES RUN	33
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	2
PUNTI/POINTS	160
POLE POSITON	1
GIRI VELOCI/FAST LAPS	2
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	39
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	2331
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	109
KM PERCORSI/KM ROUTES	5465



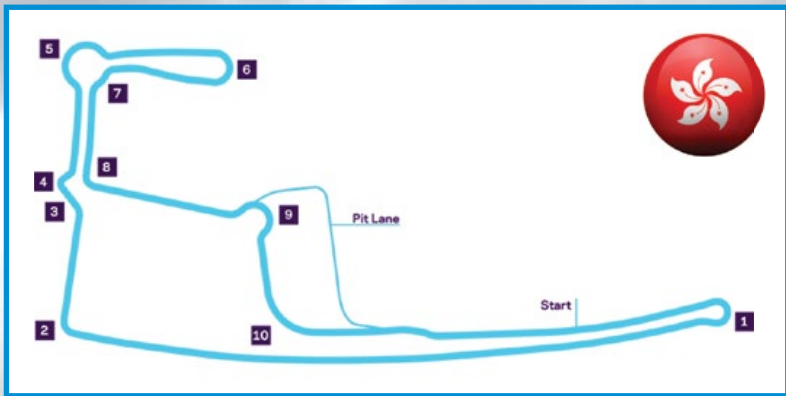
Maro Engel	5
GERMANIA/GERMANY 27/08/1985	
VITTORIE/VICTORIES	-
PODI/PODIUMS	-
PUNTI/POINTS	467
POLE POSITON	-
GIRI VELOCI/FAST LAPS	2
GIRI IN TESTA/ROUNDS IN THE HEAD	-
GIRI PERCORSI/ROUND TRIPS	368
KM IN TESTA/KM IN THE HEAD	-
KM PERCORSI/KM ROUTES	826

Hong Kong

1) **2 DICEMBRE/DECEMBER 2017**

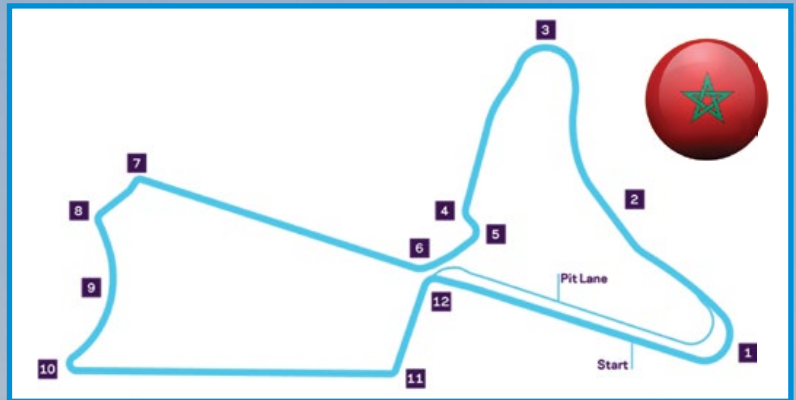
2) **3 DICEMBRE/DECEMBER 2017**





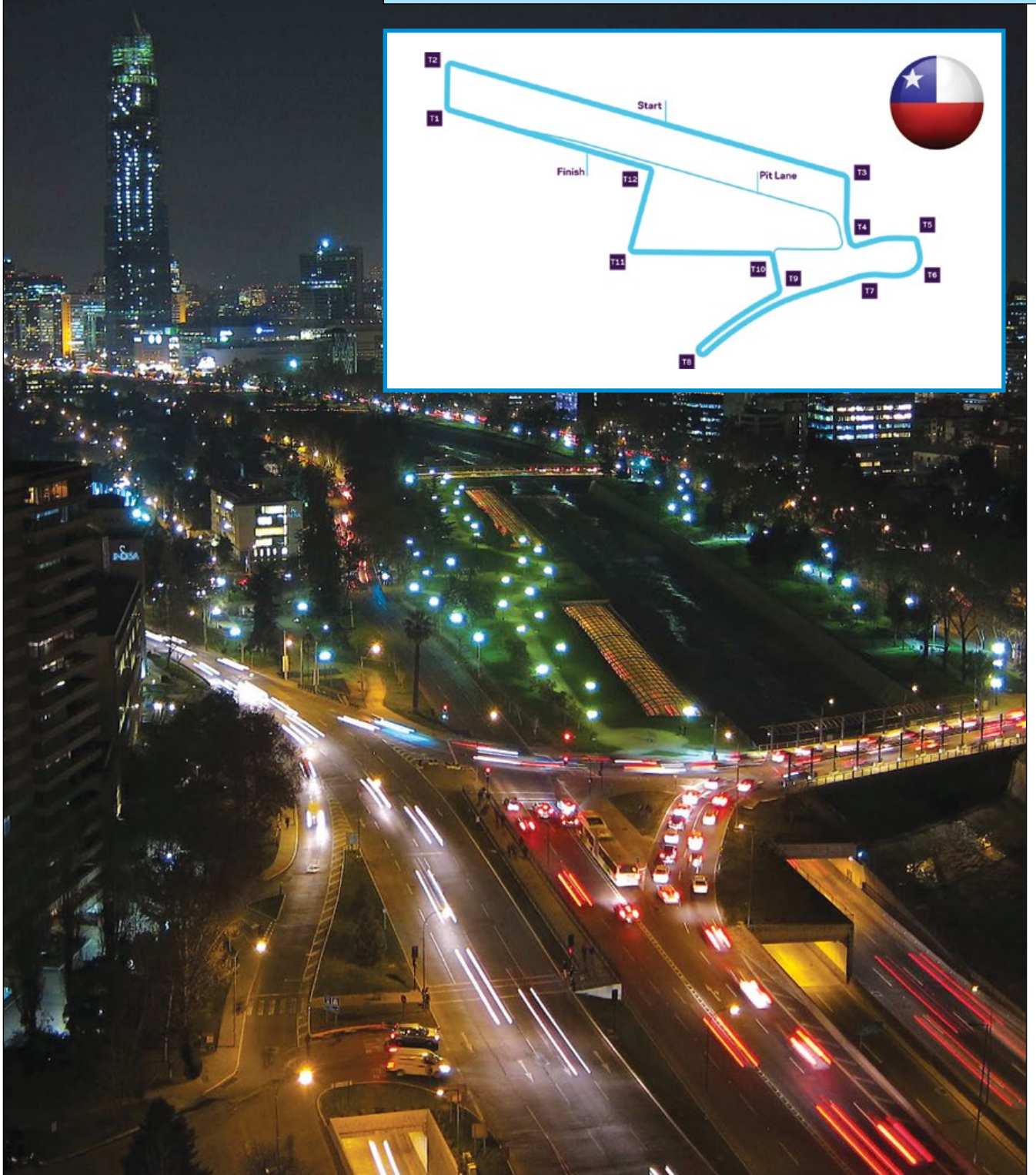
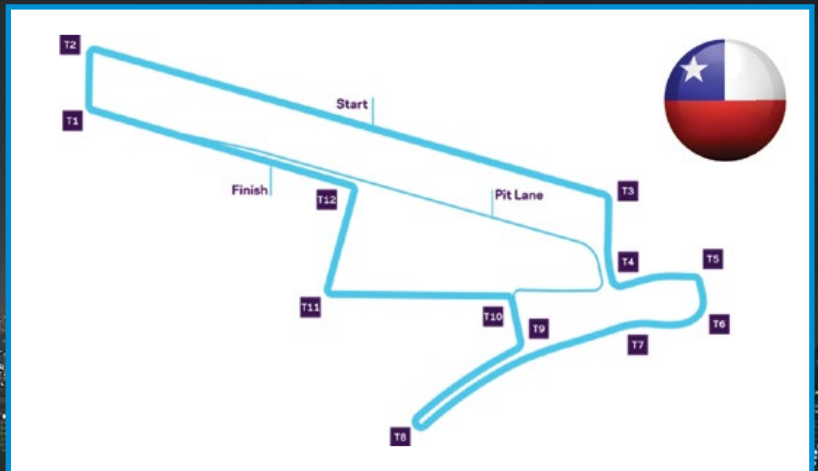
Marrakesh

3) 13 GENNAIO/JANUARY 2018



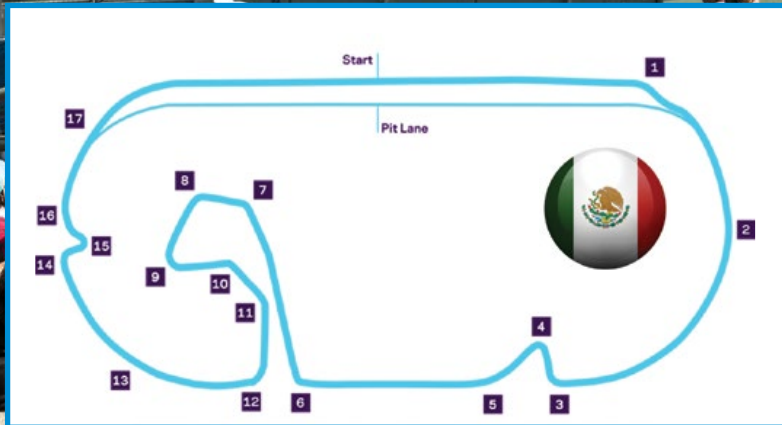
Santiago

4) 3 FEBBRAIO/FEBRUARY 2018



Mexico City

5) 3 MARZO/MARCH 2018



San Paolo

6) **17 MARZO/MARCH 2018**





Roma

7) **14 APRILE/APRIL 2018**

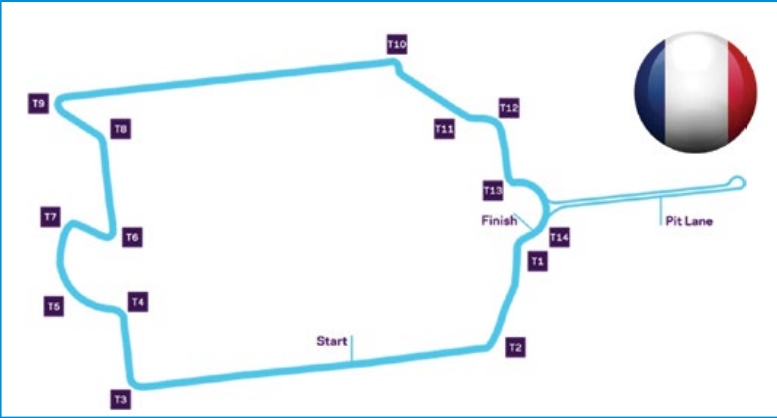




Paris

8) **28 APRILE/APRIL 2018**

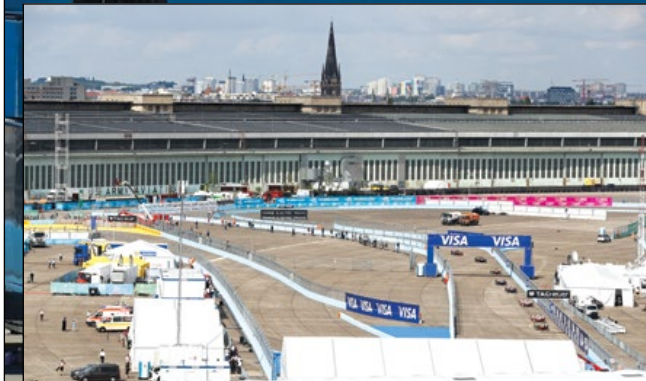


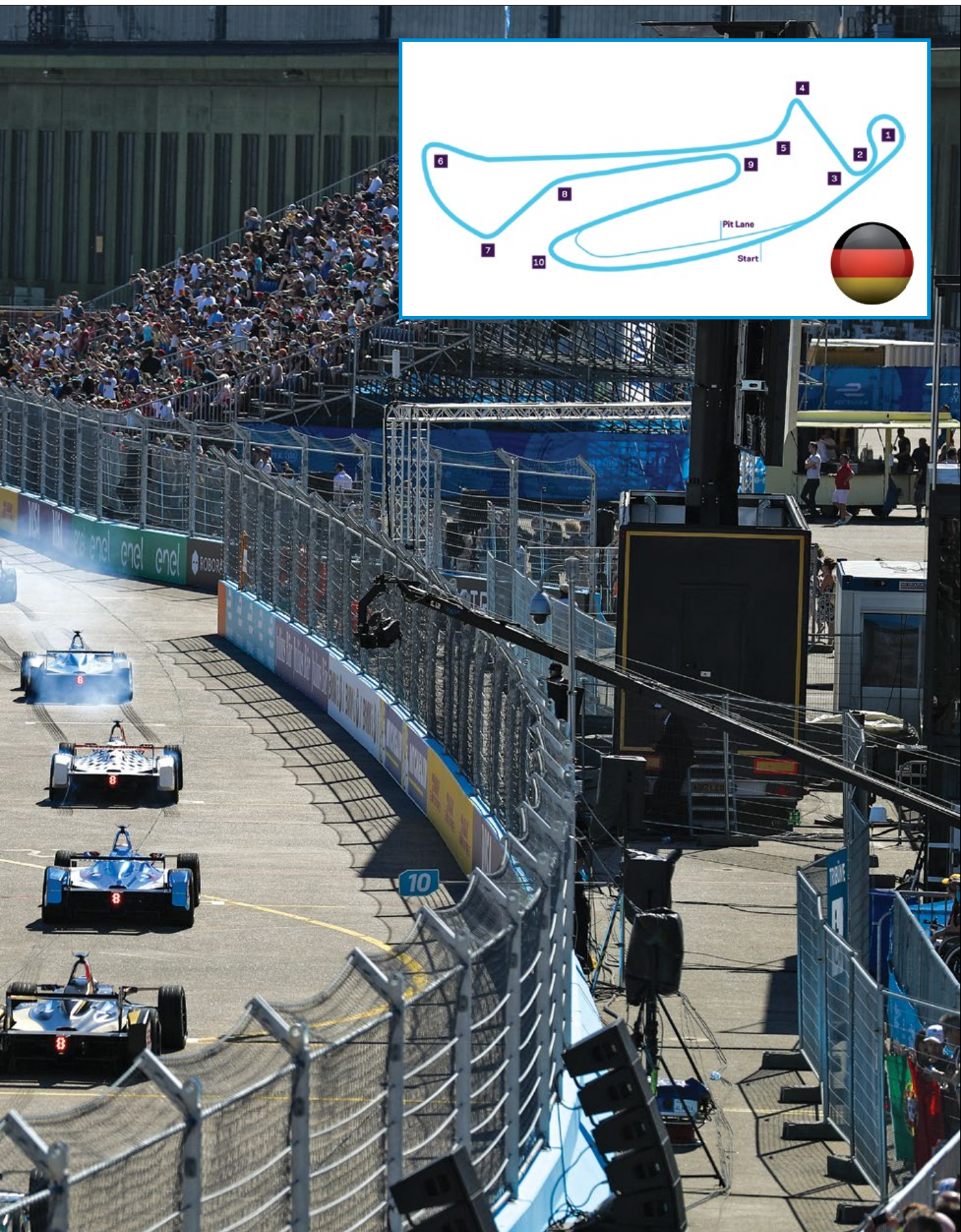


ePrix FORMULO-e

Berlino

9) 19 MAGGIO/MAY 2018





Zurigo

10) 3 MARZO/MARCH 2018



Sarà un mondiale elettrizzante.

Arriva su Mediaset il campionato mondiale di **Formula E**, la coinvolgente competizione che vede protagoniste le monoposto elettriche di note case automobilistiche. Le corse, ospitate su tortuosi circuiti urbani, garantiscono uno spettacolo avvincente dal primo all'ultimo giro. Tra le città coinvolte, Hong Kong, New York, Parigi e l'attesissimo primo E-Prix di Roma.



FORMULA-E

CALENDARIO 2018

2/3 dicembre - Hong Kong
13 gennaio - Marrakesh
3 febbraio - Santiago del Cile
3 marzo - Città del Messico
17 marzo - San Paolo
14 aprile - Roma
28 aprile - Parigi
19 maggio - Berlino
10 giugno - Zurigo
14/15 luglio - New York
28/29 luglio - Montreal

 MEDIASET

da sabato
2 dicembre



ITALIA

MEDIASET

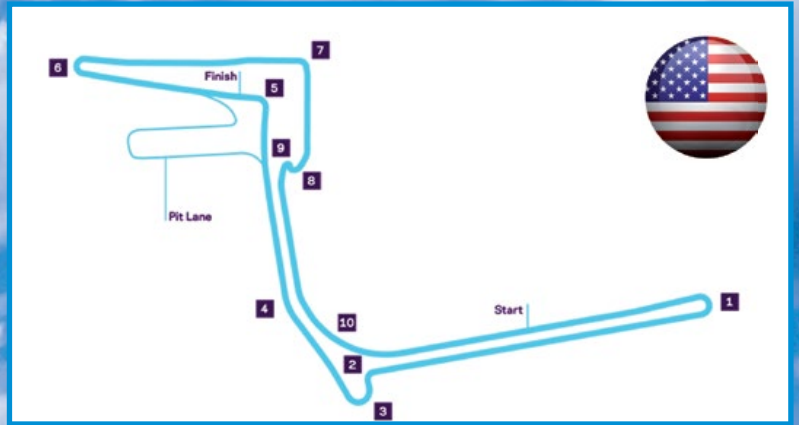
New York City

11) **14 LUGLIO/JULY 2018**

12) **15 LUGLIO/JULY 2018**



ty

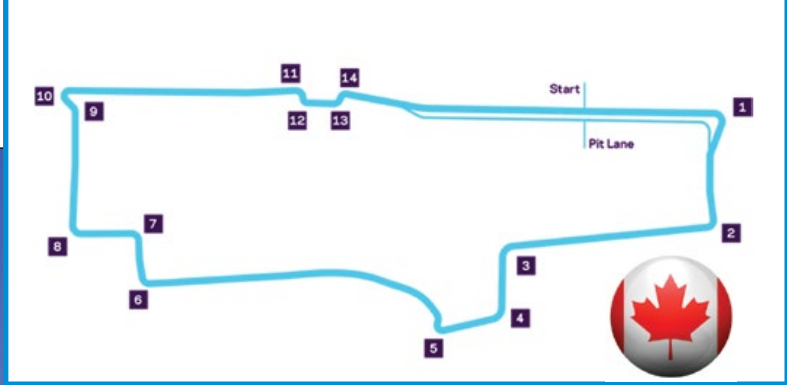


Montreal

13) **28 AGOSTO/AUGUST 2018**

14) **29 AGOSTO/AUGUST 2018**





PILOTI 2016

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
1 11 L. DI GRASSI ABT SCHAFFLER AUDI SPORT	18	10	18 P	25	18	0 DNF	21 P	15	12	10	28 P	6	181
2 9 S. BUEMI RENAULT E.DAMS	25	25	25	1 FL	28 P	28 P	0 DNF	25	/	/	0 DNF	0	157
3 19 F. ROSENQVIST MAHINDRA RACING	1 FL	18 P	1 FL	0	8	12	25	21 P	0	18	2	21 P	127
4 2 S. BIRD DS VIRGIN RACING	0	18	0 DNF	15	1 FL DNF	1 FL	6	6	25	28 P	10	12	122
5 25 J. VERGNE TECHEETAH	0 DNF	4	18	18	0 DNF	0 DNF	4	8	18	4	18	25	117
6 8 N. PROST RENAULT E.DAMS	12	12	12	10	2	10	10	4	4	8	8	1 FL DNF	93
7 23 N. HEIDFELD MAHINDRA RACING	15	2	0	0	15	15	15	1	0 DNF	15	0 DNF	10	88
8 66 D. ABT ABT SCHAFFLER AUDI SPORT	0 DNF	8	6	6	6	0	8	12	0	1 FL DNF	12	8	87
9 37 J. LOPEZ DS VIRGIN RACING	0 DNF	1	1	8	0 DNF	18	12	10	/	/	0 DNF	15	65
10 33 S. SARRAZIN TECHEETAH	1	0	0	0	0	1	0	0	15	0	15	4	36
11 3 N. PIQUET JR. NEXTEV NIO	3 P	0	10	2	12	6	0	0	0	0	0	0	33
12 88 O. TURVEY NEXTEV NIO	4	6	2	3 R.DNF	0	0	1	2	8	0	0	0	26
13 27 R. FRIJNS ANDRETTI FORMULA E	8	0	0	0	0	8	0	0	2	2	4	0	24
14 20 M. EVANS PANASONIC JAGUAR RACING	0 DNF	0	0	12	1	2	1 FL DNF	0	0 DNF	0 DNF	6	0	22
15 6 L. DUVAL FARADAY FUTURE DRAGON RACING	0	1 FL	8	0 DNF	0 DNF	/	0	0 DNF	10	0	1 FL DNF	0	20
16 9 P. GASLY RENAULT E.DAMS	/	/	/	/	/	/	/	/	6	12	/	/	18
17 5 M. ENGEL VENTURI FORMULA E	2	0 DNF	0 DNF	0 DNF	10	/	2	1 FL DNF	1 FL DNF	0 DNF	0	0	16
18 7 J. D'AMBROSIO FARADAY FUTURE DRAGON RACING	6	0	4	0	0 DNF	0 DNF	0	0	0 DNF	1	0	2	13
19 4 T. DILLMANN VENTURI FORMULA E	/	/	/	/	/	4	0	0	0	6	1	1	12
20 28 A. DA COSTA ANDRETTI FORMULA E	10	0 DNF	0	0 DNF	0	0 DNF	0	0	0	0	0	0	10
21 33 E. GUTIERREZ TECHEETAH	/	/	/	1	4	0	/	/	/	/	/	/	5
22 47 A. CARROLL PANASONIC JAGUAR RACING	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	5
23 37 A. LYNN DS VIRGIN RACING	/	/	/	/	/	/	/	/	/	3 FL DNF	0 DNF	/	3
24 6 M. CONWAY FARADAY FUTURE DRAGON RACING	/	/	/	/	/	0	/	/	/	/	/	/	0
25 33 Q. MA TECHEETAH	0 DNF	0	0	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0

P: Driver secured pole position for the race earning 3 additional points
 FL: Driver secured fastest lap of the race earning 1 additional point
 DNF: Driver did not finish the race

TEAM 2016

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
1 RENAULT E.DAMS	37	37	37	11 FL	30 P	38 P	10	29	10	20	8	1 FL	268
2 ABT SCHAFFLER AUDI SPORT	18	18	24 P	31	24	0	29 P	27	12	11 FL	40 P	14	248
3 MAHINDRA RACING	16 FL	20 P	1 FL	0	23	27	40	22 P	0	33	2	31 P	215
4 DS VIRGIN RACING	0	19	1	23	1 FL DNF	19 FL	18	16	28 P	28 P	10	27	190
5 TECHEETAH	0 DNF	4	18	19	4	0	4	8	33	4	33	29	156
6 NEXTEV NIO	7 P	6	12	5 P	12	6	1	2	8	0	0	0	89
7 ANDRETTI FORMULA E	18	0	0	0	0	8	0	0	2	2	4	0	34
8 FARADAY FUTURE DRAGON RACING	6	1 FL	12	0	0 DNF	0	0	0	10	1	1 FL	2	33
9 VENTURI FORMULA E	3	0	0	0	10	5	2	1 FL	1 FL	6	1	1	30
10 PANASONIC JAGUAR RACING	0	0	0	16	1	2	1 FL	0	1	0	6	0	27

P: Driver secured pole position for the race earning 3 additional points
 FL: Driver secured fastest lap of the race earning 1 additional point
 DNF: Driver did not finish the race

**R1 HONG KONG
9/10/2016**

**R2 MARRAKESH
12/11/2016**

**R3 BUENOS AIRES
18/2/2017**

**R4 MEXICO
1/4/2017**

**R5 MONACO
13/5/2017**

**R6 PARIS
20/5/2017**

**R7 BERLINO
10/6/2017**

**R8 BERLINO
11/5/2017**

**R9 NEW YORK
15/7/2017**

**R10 NEW YORK
16/7/2017**

**R11 MONTREAL
29/7/2017**

**R12 MONTREAL
30/7/2017**

VITTORIE/WINNERS

12	Buemi
6	di Grassi
5	Bird
3	Prost
2	d'Ambrosio
2	Piquet jr.
1	da Costa
1	Rosenqvist
1	Vergne

POLE POSITION/POLE POSITION

8	Buemi
4	Bird
4	Vergne
3	di Grassi
3	Prost
3	Rosenqvist
2	d'Ambrosio
1	Abt
1	Lynn
1	Piquet jr.
1	Sarrazin
1	Trulli
1	Turvey

GIRI VELOCI/FAST LAP

7	Buemi
4	Bird
3	Piquet jr.
3	Prost
2	Abt
2	Duval
2	Engel
2	Rosenqvist
1	Alguersuari
1	D'Ambrosio
1	di Grassi
1	Evans
1	Heidfeld
1	Sato
1	Senna
1	Vergne

GIRI IN TESTA/ROUND IN THE HEAD

374	Buemi
217	di Grassi
142	Bird
131	Rosenqvist
105	Piquet jr.
95	Prost
41	Abt
41	Bird
30	d'Ambrosio
27	Sarrazin
14	Lopez
12	Heidfeld
12	Turvey
5	Conway
4	Servia
3	Duval
2	Frijns
1	da Costa
1	Senna

ADDIO VIDEOCONFERENZE.

UN FRECCIAROSSA
IN PARTENZA
OGNI 15 MINUTI
DA ROMA A MILANO.



Solo con Frecciarossa di Trenitalia hai la massima scelta: viaggi da Roma a Milano con un treno ogni 15 minuti. Siamo i primi ad arrivare al mattino, con 101 collegamenti al giorno, i nostri treni ti offrono le soluzioni più adatte ai tuoi impegni di lavoro. In più puoi usufruire del servizio di ristorazione attivo 7 giorni su 7. Scopri di più su trenitalia.com

Un treno ogni 15' corrisponde alla media calcolata nelle fasce orarie 7-10 e 16-19. Il numero di collegamenti si riferisce ai servizi effettuati nella sola giornata del venerdì e comprende i viaggi di andata e di ritorno con treni Frecciarossa. L'offerta può subire variazioni in alcuni periodi dell'anno. Condizioni valide dal 10.12.2017.

 **TRENITALIA**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RICHARD MILLE

A RACING MACHINE ON THE WRIST



CALIBER RM 033

RICHARD MILLE BOUTIQUE MILANO

Via Della Spiga 17

20121 Milan - +39 02 87 22 12 75

www.richardmille.com

TUTTO IL FILM DEL MONDIALE F.1 2017

AUT 8,00 € - BE 7,50 €
FR 6,00 € - IT 6,00 € - ES 7,00 €
PT 6,00 € - CH 9,00 CHF - USA 11,50 \$

AUTO SPRI NT

n. 48



Numero super
+ AS Extra 4,00 euro (Italy only)
+ Guida alla F.E

Anno LVI Settimanale
28 novembre-4 dicembre 2017

EPOPEA DA NUOVI MOSTRI

Duello tra monoposto
super-prestazionali e uomini d'oro

UN ANNO AD ALTA TENSIONE

MERCEDES-LEWIS QUELLI DEL POKER

Stelle d'Argento e Hamilton campioni del mondo
per la **quarta volta**. Ma non c'è stato **nulla di scontato**
in una **stagione** che ha visto il **grande**
ritorno della **Ferrari** e di **Vettel**



9 770005 174006
Pirella Göttsche Spa - P. - DL 359/2003 (conv. in L. 6/2/04) art. 1, c.1 - 0789580094



LA SCELTA DEI CAMPIONI



Formula 1

13 Campionati Costruttori
12 Campionati Piloti



WRC

5 Campionati



24 Ore di Le Mans

16 Titoli



DTM

9 Campionati



WEC - LMP1

3 Campionati



WEC - GTE

2 Campionati

Mondiale 2017 da emozioni XL

Un racconto avvincente, un copione diabolico, una trama mai scontata. A riguardarlo adesso che è appena finito e conoscendo il finale, il film del Mondiale F.1 2017 è stato così bello e appassionante che sembra essere stato girato da un regista di quelli davvero bravi. È la storia di una grande rincorsa. Quella di Lewis e della Mercedes e quella di Sebastian Vettel e della Ferrari. Da una parte Hamilton lanciato verso la conquista del quarto titolo iridato dopo la sconfitta senza rivincita inflittagli da Nico Rosberg; la Casa della Stella in pista per fare la cosa che gli riesce meglio da quanto si è sposata la Formula Hybrid: ovvero vincere. Dall'altra parte il tedesco quattro volte iridato con la Red Bull reduce dalla seconda stagione in rosso senza neanche una vittoria con una Ferrari ribaltata come un calzino dall'organizzazione orizzontale dal presidente Sergio Marchionne dopo il divorzio da James Allison (poi passato alle Freccie d'Argento) all'interno di un 2016 trasformato in Via Crucis. Una grande rincorsa dentro a un campionato che nella prima parte s'è divertito a ribaltare ogni pronostico. La stagione dei Nuovi Mostri e delle dimensioni XL, infatti, ha rilanciato alla grande quella che è stata ribattezzata la Ferrari di tutti, orgogliosamente tricolore e tornata in vetta al Mondiale con Vettel rimasto sorprendente leader del campionato fino

SOMMARIO

IL FLOBERT DELL'ANNO	4
UN POKER SUDATO	12
THE WINNER IS	38
2017 TEAM PER TEAM	42
LA STAGIONE IN CIFRE	62

al Gp del Belgio. Le cinque vittorie ottenute dalla Ferrari nell'arco di un'annata rappresentano oltre che un evento che non si verificava dal 2010 anche un paragone, se vogliamo pure scomodo, in vista della prossima stagione. Cinque vittorie che hanno avuto l'effetto di benzina gettata sul fuoco di una passione per il Cavallino che quest'anno ha festeggiato i 70 anni dalla nascita della prima Rossa della storia. Comunque sia nella Formula dei Nuovi Mostri il vero mostro è stato Hamilton, imbattibile su molte piste, immancabile ovunque. Cacciatore di record e di rivali, Lewis ha avuto modo di appagare il suo ego smisurato contro un rivale da lui ritenuto degno di tal nome. Anche nella testa dei campioni si apre il Drs aggiuntivo per mantenere sempre alta la motivazione. C'è bisogno di alimentare la mente dilatando l'attenzione sul nemico, cercando di ingigantire i suoi punti deboli, conoscendo la propria grandezza ma non dimenticando mai neanche quella dell'avversario. Nel 2016 con Rosberg, Hamilton non aveva passato un istante a pensare che potesse perdere la sfida con Nico. Si sentiva superiore. La sconfitta (poi arrivata all'ultima curva dell'ultimo Gp) non era contemplata. Quest'anno nel confronto con Vettel è sembrato molto più concentrato, meno distratto da altre faccende, esaltato dal fatto di poter raggiungere proprio Sebastian a quota 4 titoli mondiali nel club di quelli del poker iridato. In certi frangenti Lewis ha fatto vedere cose che noi umani neanche avremmo immaginato. Ci sono stati momenti nel corso della stagione in cui ha mostrato al mondo che lui in quel preciso istante stava facendo un altro sport rispetto a tutti gli altri nel Circus. Con 9 successi Hamilton ha chiuso così il duello con Seb a tre Gp dalla fine dopo essere stato anche costretto a rimontare. Un ritorno prepotente dalla pausa estiva l'ha visto mettere le mani sul titolo dopo una serie di gare tutte fosforo e piede destro. Così ha rimesso il mondo della Formula Uno ai suoi piedi.



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
06.49.92.393

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

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

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani
mkt@autosprint.it

Foto F.1: Ercole Colombo,
Alberto Crippa,
Mario Chiarappa

Fotografie: Massimo Bettoli,
Sutton-Images.com,
Getty Images, Fuggiano

Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi

Humour: Giorgio Serra

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

Statistiche: Michele Merlino
Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche



*A Niki l'Oscar
del paddock*

C'è anche lo zampino di Lauda nella conquista del quarto campionato del mondo della carriera da parte di Lewis Hamilton. Niki ha contribuito al cambio di mentalità di Lewis che ha iniziato a considerare anche i piazzamenti oltreché le vittorie



Coppia dei Cam



Ci sono sette titoli iridati in questo abbraccio tra Lauda e Hamilton con Niki che è stato fondamentale per Lewis nella conquista del Mondiale 2017

pioni

REGIA

Il regista dell'anno si chiama Niki Lauda. È lui che conquista l'Oscar del paddock per aver saputo gestire alla grande la psiche non così granitica di Lewis Hamilton, convincendolo ad accontentarsi dei piazzamenti e non solo delle vittorie. Un cambio di passo che ha fatto di Hamilton un campione fortissimo, imbattibile. Bravo Lewis, bravo Niki!

SIMPATIA

Max Verstappen lo ha sovrastato nei risultati globali, volando verso la gloria. Difficile avere accanto un pilota del genere, tignoso, chiuso nel suo clan, tutt'altro che facile nel carattere. Però questo non ha impedito a Daniel Ricciardo di mantenere la palma del pilota più simpatico che ci sia in Formula Uno. Non solo perché ride, ma perché sa anche far ridere e sa guardare le cose con onestà e ironia. Eccezionali le sue previsioni televisive a pochi minuti dal via dei Gran Premi. Un ragazzo bello dentro, unico in questa F.1 di pesci lessi.

FLIRT

Le vamp che adornavano i box appartengono ai ricordi di tempi lontani. Adesso ogni pilota ha la sua donna, più o meno ostentata, più o meno nascosta. Roba privata. Ma c'è ancora chi, in segreto, trama e si dà da fare. Parliamo di un noto pilota diciamo "accasato" (non è Alonso, per chiarire), il quale dall'estate in poi ha allacciato una felice relazione con la compagna di un collega di un'altra squadra. Dapprima sorrisi, gentilezze, poi molto, molto di più. Ma con rischi calcolati per evitare di rovinare le rispettive unioni. Incontri furtivi appena possibile, tra cui uno da brivido in Brasile. C'è chi dice che la storia abbia avuto un anticipo un anno fa a Austin, ma di sicuro ora c'è molto affetto e sesso intenso. La relazione continua e vi terremo aggiornati, sempre che non ci arrivi la querela.

ENIGMI

Due gli enigmi del 2017: Vettel e Massa. Partiamo da Seb, che comunque ha disputato una stagione eccezionale, con vittorie a grappoli (è stato il primo dopo Hamilton come numero) e pole position. Tutto bene quindi? No. Resta l'enigma sulla fragilità psicologica mostrata nei momenti decisivi del campionato, specialmente a Baku, Singapore e Mexico. Con una quarantina di punti in più se la sarebbe giocata sino alla fine, anche se con una macchina non sempre superiore alla Mercedes. Che cosa ha reso più debole, a tratti, Vettel? Che cosa gli ha tolto il colpo magico nel giro secco in qualifica? Che cosa lo ha inquietato?

E veniamo a Felipe Massa, autore di gare ammirevoli con una Williams così così. Si sarebbe ritirato per la seconda volta a fine stagione, se il team non lo avesse messo in discussione? E siamo sicuri che la sua sudditanza (vedi Monza) nei confronti di Stroll non lo abbia danneggiato? Di sicuro ci starà pensando...

FINNISH

Perdonate il gioco di parole. Ci è venuto in mente dopo aver ascoltato un amico, ex pilota di Formula Uno, che parlava dei due finnici in prima linea. Cosa diceva? Ecco qui: «Bottas e Raikkonen non si amano affatto ma in compenso si somigliano».



Entrambi protagonisti di due stagioni deludenti. Bottas, se non altro, ha ottenuto di più nel suo primo anno in Mercedes ma proprio i suoi picchi hanno reso misteriosi e cupi i tonfi. Raikkonen è risultato troppo spesso l'ultimo del quartetto Mercedes-Ferrari, raramente in grado di mantenersi su alti standard sia in qualifica sia in gara. In pratica si sono auto-dichiarati seconde guide. Si vede che ai team va bene così».

ROSSO 1

Fernando Alonso si è trasferito da tempo a Lugano. Un luogo adatto agli spostamenti e agli allenamenti, al pari di Dubai, dove trascorre sempre lunghi periodi, soprattutto in inverno. Siccome Lugano è a due passi da Milano, lui che è un amante e un intenditore di vino, rosso soprattutto, ha promesso una serata conviviale tra Brera e i Navigli. Benone. Ad una condizione. Il vino lo offriamo noi di Flobert, sperando di fargli dimenticare le dosi massicce e indigeste di sakè che ha dovuto sorbirsi in questi anni.

ROSSO 2

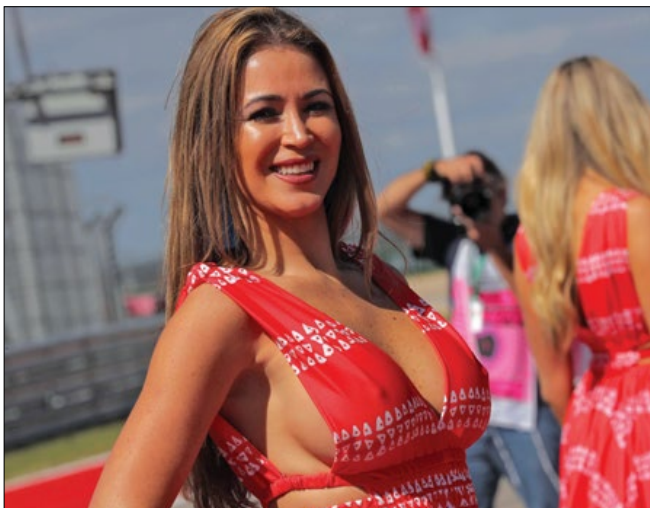
Chi un (ottimo) vino rosso produce da anni è Jean Alesi. Il quale, puntualmente, da gran signore che è, organizza un pranzo natalizio per pochissimi vecchi amici. Dove, altrettanto puntualmente, viene invitato anche Gerhard Berger, assente cronico e non del tutto giustificato. Speriamo che arrivi l'eccezione a questa regola dell'assenza anche perché la coppia Berger-Alesi resta incomparabile in termini di senso dell'umorismo, simpatia e affettuosità. Liberty Media dovrebbe ingaggiarla per tenere corsi di galateo ai piloti di oggi. Intendendo per "galateo" una libertà di agire, parlare e condividere quasi del tutto perduta.

SILENZI

Sono stati tanti, troppi, quelli della Ferrari. In un anno finalmente segnato da molti elementi positivi, tecnici soprattutto, abbiamo avuto pochissime parole per raccontare ciò che è accaduto o accade a

“

Nel corso di questa stagione Arrivabene e Binotto hanno evitato di raccontare davvero e la voglia di capire e sapere è cresciuta al pari degli entusiasmi



Maranello. Maurizio Arrivabene, capo della Gestione Sportiva e Mattia Binotto, direttore tecnico, protagonista di un felice debutto, hanno evitato di raccontare davvero, salvo le solite e rare conferenze stampa durante le quali nessuno dice nulla da decenni. Peccato. Anche perché la voglia di capire e sapere è cresciuta al pari degli entusiasmi.

SORPRESE

È stato l'anno di Ocon, francese longilineo, asciutto, terribilmente determinato. Veloce in prova, veloce in gara al punto da mandare in crisi il povero Perez. Ocon è uno che non regala niente e che a Flobert sarebbe piaciuto vedere in un team come la Ferrari, l'anno prossimo. Poi Sainz, ma solo nella parentesi felice in Renault, quando finalmente ha fatto vedere le sue qualità adattandosi subito alla macchina. Infine non ci è dispiaciuto il neozelandese Hartley, acquisto a sorpresa della Toro Rosso. Il solo tornato nella famiglia Red Bull dopo esserne stato mollato. E poi c'è un fuoriclasse che non ha corso, ma sta per farlo, però intanto è tornato a guidare divinamente: Robert Kubica. Sul quale ci dilungheremo quanto prima.

RISTORANTI

In un mondo in cui gli chef sono diventati famosi e noiosi come non mai, diventa difficile trovare qualcosa di diverso da quanto proponga Trip Advisor, la "guida" che adottano tutti ai Gran Premi per le cene extra circuito. Flobert ha però scoperto quello che sarà, certamente, uno dei ristoranti più gettonati dei prossimi anni. Si trova negli Usa, alla periferia di Austin, ha aperto lo scorso mese di aprile e, per fortuna, Trip Advisor non lo ha ancora notato. Ha un nome italiano, Cavallo Bianco, ispirato da uno dei due soci, l'italiano che poi se n'è andato. Lo chef è rigorosamente made in Usa, Jack Crow, Illinois, con esperienze giovanili da Marchesi e poi puntate nelle grandi cucine di Shanghai, Taipei, Osaka, Sidney. Cucina strepitosa, personale freddino e arredo da perfezionare. Un milione di euro investito in una cantina con pochi, selezionatissimi, vini. L'abbiamo testato ovviamente durante il Gp. Vale il viaggio in Texas.

Tanti giochi di coppia

Sopra, Alonso con la compagna Linda Morselli, sotto Ocon, una della grandi sorprese della stagione. Sopra a sinistra, Raikkonen e Bottas, finlandesi spesso contro. In alto, Alesi e Berger. Nell'altra pagina, Binotto e Arrivabene. Il direttore tecnico e il capo della Gestione Sportiva di una Ferrari concreta e silente





DELUSIONI 1

A parte il fatto che gli autori di Flobert sono molto delusi da loro stessi (e anche tanto, per dirla fino in fondo), è evidente che il team che meno ha risposto alle attese, in questa stagione, è stata la Williams, alle prese per il secondo anno consecutivo con una macchina sbagliata, malgrado l'impegno di Massa e del debuttante Stroll. Neppure la Toro Rosso ha convinto, con i repentini cambiamenti di piloti da una gara all'altra e il trattamento indecoroso nei confronti di Daniil Kvyat. Ovviamente la Sauber non ha entusiasmato, anche perché non si è mai visto un progresso neppur minimo. Poi la Haas: ottimi punti, ma ci aspettavamo di più.

DELUSIONI 2

Kevin Magnussen è riuscito a viaggiare forte talvolta, in compenso ha buttato in pista una quantità di strafalcioni, conditi da dichiarazioni un po' arroganti, da liti con un tot di colleghi. Se pensiamo che la F1 raccoglie una ventina di campioni, di star internazionali, il personaggio Magnussen pare del tutto ininfluente. Poi Sergio Perez. Che è partito forte, che si è fatto intrappolare da un compagno (Ocon) debuttante e brillante. E pensare che entrambi, Magnussen e Perez, sembravano promesse di primissima grandezza, collegate ad una McLaren molto più pimpante di quella attuale.

PERSI

C'è tanta gente che si perde per strada, ogni anno, nel piccolo universo della Formula Uno. Gente che va, gente che viene, gente che torna, gente che non si rivedrà mai più. In McLaren è stato liquidato Ron Dennis, personalità difficile ma qualità stratosferiche. Uno dei più grandi di sempre. Lorenzo Sassi, desaparecido, è stato uno dei misteri estivi della Ferrari. Mistero sul perché, mistero su dove si trovi. Monisha Kalterborn non è più al muretto della Sauber dopo essere stata la prima donna-manager in F1: il solo record che abbia segnato. Ma poi, su tutti, non c'è più Ecclestone: manca tantissimo, nonostante gli show americani di Liberty Media. Quelli che Bernie (e non solo) odiava. Per cui, al momento, Ecclestone ha vinto per sottrazione...

“

C'è tanta gente che si perde per strada, ogni anno, nel piccolo universo della F1. Gente che va, gente che viene, gente che ritorna e gente che non si vedrà più



Gente che va gente che viene

Gente che va e gente che viene in F.1. A fine stagione Honda saluta la McLaren, mentre in anticipo si sono concluse le avventure di Monisha Kalterborn alla Sauber e di Daniil Kvyat con Toro Rosso. Nell'altra pagina, Magnussen protagonista di una stagione con alcune luci ma anche diverse ombre



LOQUACITÀ

Qui il migliore resta Alonso. I suoi messaggi via radio hanno scandito capitoletti sempre pepati e divertenti. Peraltro censurati in molte occasioni. Il carattere resta quello, anche la scaltrezza e la consapevolezza di essere ascoltato dai telespettatori. Ma se parliamo di star dello sport, beh, siamo messi bene sempre con Fernando. Chi altro, dopo questi anni così avari, sarebbe riuscito a conservare una immagine tanto riconoscibile e riconosciuta?

SPETTACOLO

Due nomi su tutti: Hamilton e Verstappen. Per qualità, aggressività, paraculaggine, fantasia. In pista e fuori, nel caso di Lewis, vista la straordinaria quantità di comunicazioni fornite quando gli conviene raccontare i fatti propri. Furbo, certo, ma anche decisivo per dare spazio e notorietà all'intera F.1. Max, beh, ogni volta che si trova in condizione di sguazzare in vetrina è un fenomeno. Fa discutere, ha fatto andare in bestia i ferraristi, ma accumula tifosi in continuazione e produce sempre qualche lampo. Ha 20 anni. Lo ricordiamo, giusto per dare misura di un talento epocale.

LIBERAZIONE

Abbiamo avuto una guerra di Liberazione quest'anno, portata avanti, con sudato successo, dalla McLaren. Liberazione dalla Honda, ovviamente. Una guerra campale, lunga, costellata da esplosioni frequenti. Il tema adesso è quello del "timing" come dicono quelli che la sanno lunga sulle strategie. No, perché, magari la Honda, liberatasi dalla McLaren, si mette a funzionare. In ogni caso un matrimonio da prima pagina, fallito alla prima notte di nozze, portato avanti tra scenate e brutte figure. Ha fatto peggio solo Noemi Letizia, l'ex "papi girl".

BROCCOLAGGIO

Adesso che Alonso si è fidanzato...nisba. Un semi-mortorio. 'Sti ragazzi sono una noia, fanno tutto di nascosto o non fanno una mazza. Il premio "Broccolatore 2017" non viene attribuito per mancanza





“

Ricciardo rimane il pilota più simpatico della F1. Non solo perché ride, ma perché sa far ridere e sa guardare le cose con onestà e ironia. Un ragazzo bello dentro





Le preferenze di Marko

A sinistra, Verstappen discute con Hamilton, sopra, Helmut Marko che ha distribuito troppi esclamativi verso Max a discapito di Ricciardo: ma non sono entrambi suoi piloti?

di candidati degni. Che qualcuno ci faccia sapere, prove alla mano, di essersi dedicato almeno un po' al tema.

PASTICCI

Ma quella posizione ceduta da Hamilton a Bottas nel finalissimo del Gp Ungheria? Passata nel dimenticatoio, visto anche come è andata a finire sul fronte titolo piloti. Però, a ripensarci, un bel pasticcio senza una vera, esauriente, comprensibile spiegazione. A netto delle mezze balle, delle mezze verità snocciate dal popolo Mercedes, Toto Wolff in testa. Tutto sommato una vaccata, diciamo ora, considerando le insidie di allora portate dalla Ferrari, considerato Bottas in quanto tale, considerato Hamilton in quanto tale. Una vaccata, sì, con dentro una presunzione a vari livelli piuttosto oscura. Sul tema pasticci del 2017 a noi continua a tornare in mente il percorso di Giovinazzi, la cui gestione è parsa talvolta tutt'altro che accurata. Con il rischio di penalizzare, alla fine, proprio il bravissimo ragazzo italiano. Qualcuno si sta davvero prodigando per salvare il "Soldato Antonio"?

SCIVOLONI

Se c'è un mondo autoriferito, dove in tanti fanno e sembrano fenomeni solo tra le mura del paddock, beh è la Formula Uno. L'elenco dei sopravvalutati è sterminato. E comprende, per il 2017, anche il leggendario Helmut Marko. Il quale qualche capitombolo l'ha fatto. Distribuendo troppi esclamativi in direzione Verstappen e troppo pochi in direzione Ricciardo (sono e saranno "suoi" piloti entrambi, tanto per dire); agitando all'inverosimile la Toro Rosso. Siamo sicuri che la coppia Gasly-Hartley sia migliore della coppia Sainz-Kvyat? Qualche dubbio circola a gran velocità. Insomma, l'uomo che sussurra ai talenti non è parso in gran forma.

SCENA MADRE

La scena madre del 2017 resta, per noi di Flobert, la ruotata rifilata da Vettel a Hamilton in quel di Baku. Clamorosa vista anche a distanza di mesi. Qualcosa che indica una serie di meccanismi psicologici molto interessanti, anche se, gara dopo gara, è stata confinata in un calderone da dimenticare. Eppure, anche su questo fattaccio, sarebbe stato bello indagare di più, ottenere di più. Da Vettel, ad esempio, un tirchio matricolato quando viene il momento di concedere agli appassionati (giornalisti in primis) qualcosa che lo agita, lo trasporta, lo riguarda davvero. Non tanto per condannare, punire, polemizzare. Per capire meglio come funziona un ragazzo ben più complesso di quanto vuol sembrare.

CASCHI

I caschi dei piloti: un disastro. La moda corrente, invece di ispirarsi al passato – quando i disegni erano magnifici, personalizzati, graficamente inconfondibili – sembra contaminata dalla moda corrente nel motociclismo, dove quasi tutti i piloti corrono con elmi pasticciati e confusi. I colori degli sponsor: invasivi e premiati oltre misura; segni grafici minuscoli e invisibili da una distanza superiore ai due metri. Insomma, non ci siamo. Un conformismo di pari passo alla mancanza di personalità.



Un poker s

I pronostici davano Hamilton campione sicuro. Vettel gli ha reso la vita durissima

Per come sembrava all'inizio, quando non era neppure iniziato, è stato un anno stupendo. Niente a che vedere con la paventata minaccia di sorbirsi Lewis Hamilton in fuga impendibile fin dai primi metri del campionato, con la W08 XL di gommoni munita lanciata a razzo. Ormai liberato dall'ombra fastidiosa del dimissionario Nico Rosberg e forte di una Mercedes di fatto stradominatrice dell'intera epopea turboibrida. Be', sì, la sostanza alla fine dei giochi è stata quella, ma il percorso imboccato s'è rivelato ben diverso e irto di difficoltà, di spettacolo, di lotte dure con la Ferrari di Vettel e di pugni sul tavolo tirati qua e là. A partire da Melbourne e col culmine in Ungheria, da parte di Toto Wolff, co-timoniere del team argentato assieme al presidente non esecutivo Niki Lauda. Poi c'è l'aspetto politico-agonistico. Appare chiaro fin dai primi round che il mondiale 2017 sarà un duello tra Hamilton e Vettel, tuttavia per tutta la prima parte della stagione Bottas resta lì, in quella che resta una lunga fuga a tre, mentre Raikkonen non riesce a tenere il passo sperato. Con l'eccezione di Montecarlo, dove Kimi in prova sbanca, fa faville e in corsa meriterebbe un trionfo poi andato a Vettel, col prevalere del buon senso e della ragion di stato. "Iceman" si mostra fondamentale in Ungheria, dove protegge addirittura Seb al via e poi lo scorta per tutta la gara, pensando che è più importante il rinnovo in chiave 2018 che una vittoria in più. La coppia Ferrari si ripresenta a Spa, dopo la lunga pausa estiva, bella competitiva ma non abbastanza pungente. Nel momento topico, sul rettilineo del Kemmel, Vettel manca un sorpasso a Hamilton che vale una stagione e gran parte della faccenda va in archivio lì. Quale punto definitivo di svolta, resta il via maledetto di Singapore. Poi c'è l'aspetto affidabilità. E a conti fatti la W08 si è dimostrata più affidabile della fantastica W07. Nel 2017 la monoposto di Hamilton in gara non s'è rotta mai, mentre Bottas ha patito un solo guaio, in Spagna. Quindi alla fin fine Hamilton non solo è stato il più bravo in pista, ma anche la Mercedes, seppur di poco, continua a essere al top. E questo campionato, che di seguito ci apprestiamo a rivivere gara per gara, non presta il fianco a rimpianto alcuno. L'ha vinto Hamilton, non l'ha perso Vettel. È andata come doveva andare. Ma non è detto che in futuro continui ad andare così.

udato

La certezza del trionfo

La sicurezza del titolo Hamilton l'ha avuta nel Gp del Messico, terz'ultima gara iridata, grazie a un 9° posto mai così gradito, dopo una toccata nelle prime fasi ricevuta dal rivale diretto Vettel





Vettel in Australia

Australia Vettel sorprende tutti

Dai, si comincia e già la paura è quella solita e bella fondata. Stai a vedere che sarà un mondiale stradominato da Lewis Hamilton e dalla Mercedes. Primo, Nico Rosberg non c'è più. Secondo, Valtteri Bottas, ingaggiato precipitosamente al suo posto, non può certo essere all'altezza di Lewis. Terzo, la Mercedes è sempre la monoposto che rappresenta lo stato dell'arte. Anche nell'anno zero delle monoposto XL e dei gommoni, con attesa impennata di prestazioni. Okay, staremo a vedere.

Le qualifiche vedono Lewis in pole, ma al suo fianco spunta Vettel e buon quarto è Raikkonen. La Ferrari

c'è eccome, a quanto pare. E le belle figure fatte nei test collettivi preparatori non erano boutade, anzi.

Pronti, via e la Mercedes di Hamilton tiene la prima posizione, buttandosi all'impazzata nel primo tratto, seguita da Vettel, Bottas e Raikkonen. I primi tre dimostrano di averne più degli altri e scavano un abisso tra loro e gli inseguitori. Il momento chiave si avvicina.

Al 17esimo giro il capoclassifica Hamilton si ferma per cambiare gli pneumatici, montando mescola soft. Tornando in pista l'inglese perde tempo dietro Verstappen. Occhio al giro 23, perché segna il momento di stacco, l'attimo in cui cambia tutto. E quello che vede Vettel fermarsi a cambiare le gomme, rientrando in pista di poco di fronte a Verstappen e Hamilton. Il gioco è riuscito. Tra la sorpresa generale e lo sconcerto del box

Mercedes, la Ferrari è in testa e ci resterà sino alla fine. Immenso Vettel, che riporta alla vittoria la Rossa interrompendo un terribile digiuno che si protraeva dal 2015, al Gp di Singapore. Seb precede le Mercedes di Hamilton e Bottas, i quali capiscono subito che le cose non saranno affatto facili. Tra le sorprese, il giovanissimo Esteban Ocon, a punti con Force India. Debacle Red Bull, con Max Verstappen solo quinto, dietro a un Kimi Raikkonen, non irresistibile ma regolare. Bravissimo Giovinazzi, che da sabato ha sostituito l'ancora infortunato Wehrlein, giungendo giudiziosamente 12esimo.



Melbourne fa sognare

Melbourne non è una pista da urlo, però si tratta di un cittadino anomalo, veloce e probante. Capace ogni volta di prestare il fianco a sorprese. E infatti pure stavolta...



Cina Hamilton recupera la leadership

In Cina s'attendono verifiche e conferme. Su tutte una domanda: la Ferrari SF70-H sarà davvero competitiva in tutte le piste o ci troviamo di fronte a un fuoco di paglia? Le prime risposte arrivano dalle qualifiche, con Hamilton ancora in pole e Bottas terzo. Ma Vettel è sempre lì, bel secondo, a sandwich tra le Mercedes. La partenza vede Hamilton mantenere la prima posizione. Non c'è più traccia del Lewis dell'anno prima, che spesso e malvolentieri s'avviava lentamente compromettendo fin dai primi metri il risultato di gara. Hamilton precede Vettel, Bottas e Raikkonen, proprio come nell'inizio della gara precedente.

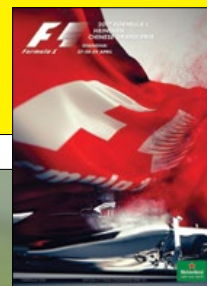
A cambiare le carte in tavola, però, è Giovinazzi, che si scompone dall'uscita dell'ultima curva e va a picchiare violentemente dov'era già uscito il suo compagno Ericsson, provocando l'ingresso della Safety-Car. Durante la quale il rimescolamento finisce per favorire ancor di più Hamilton, che precede le Red Bull e le Ferrari nell'ordine.

A Vettel non resta che disputare una bella gara di rimonta, mentre la prestazione di Bottas è inficiata da un errore veniale che lo vede girarsi e perdere posizioni. Hamilton non accusa nessun problema e prosegue la marcia trionfale verso la prima vittoria stagionale, davanti al bravo Sebastian Vettel, che è riuscito a limitare i danni e a Max Verstappen, il quale riporta la Red Bull sul podio, dopo un avvio di campionato molto deludente. Gran brutte notizie per Giovinazzi, che con questa uscita di strada di fatto termina qui la sua stagione, visto che oltre a svolgere il ruolo di terzo pilota Ferrari e di girare al simulatore, si limiterà a fare, nella seconda parte della stagione il friday driver per il team di Gene Haas. Ancora a punti le Force India di Perez, 9°, e Ocon 10° in un'annata che si annuncia per loro molto positiva, anche se le turbolenze interne non mancheranno. Anzi.



Shanghai restaura

Pista da sempre benevola con la Mercedes, Shanghai rappresenta una delle prove migliori (diciamo tra le meno peggio, va) all'interno dei circuiti dovuti all'architetto Tilke, braccio progettuale di Bernie Ecclestone.



Antonio Giovinazzi





Sebastian Vettel

Bahrain La Ferrari e Vettel confermano il fondamento delle loro ambizioni

In Bahrain è Bottas a mordere in prova, issandosi a sorpresa a poleman e riuscendo così a sopravanzare il capitano. Ma ancora una volta a fare notizia è la Ferrari, che vede i suoi piloti al terzo e al quinto posto sullo schieramento, rispettivamente con Vettel e Raikkonen, con riscontri nelle libere che in verità lanciano segnali molto, molto interessanti per quanto riguarda il passo gara. E stavolta il via è fiero di qualche scossone, perché Seb riesce a sopravanzare Hamilton riuscendo a porsi all'inseguimento del leader Bottas, mentre Raikkonen è protagonista di una partenza poco brillante, che lo vede subito perdere posizioni. Vettel comunque gioca d'anticipo e al decimo giro, dopo una fase in cui il leader Bottas si è messo a tutti gli effetti a fare da tappo piuttosto che tentare di prendere il largo, anticipa la sosta e va di supersoft. La cosa gli tornerà buonissima più avanti. Una botta tra Sainz e Stroll provoca l'ingresso della Safety-Car. Problemi in pit-lane per Hamilton, che deve attendere disciplinatamente che vengano completate le operazioni di cambio-gomme sulla monoposto di Bottas. Al riprendere delle ostilità agonistiche, a trovarsi al comando è così Sebastian Vettel, davanti a Bottas, Ricciardo e Hamilton. Il primo dei top driver a effettuare la seconda sosta è Bottas, seguito dopo tre tornate da Vettel, cioè al 33esimo giro. Ricciardo e Hamilton si fermano solo sette giri dopo e, quando la girandola dei cambi-gomme è completata, la Ferrari di Sebastian Vettel si ritrova ancora una volta in testa, pronta a dare vita a un'altra stupenda cavalcata vincente, fino alla bandiera a scacchi. Lewis Hamilton e la Mercedes devono accontentarsi del secondo posto, mentre terzo è Valtteri Bottas, che in prova sembrava potersi dimostrare ben più competitivo. Dopo tre gare il bengala nel cielo è ormai lanciato: la Ferrari 2017 e Seb Vettel fanno sul serio e sembrano poter essere competitivi a ogni gara e, quel che più conta, su qualsiasi tracciato. Brutte notizie invece per la Mercedes, che incontra problemi nel far lavorare le gomme in modo ideale, nella finestra d'utilizzo che consente le prestazioni migliori.



Sakhir, che fascino!

La pista sul e del deserto. Fantastica, come idea. Forse meno quanto a realizzazione, perché con tutto quel posto a disposizione potevano realizzare una Hockenheim stile vecchi tempi e invece niente di tutto ciò...





Il via di Sochi



Sochi cunicolare

Portare la Formula Uno in Russia è stata una mission che ha tenuto impegnato Ecclestone nei secoli dei secoli. Alla fine c'è riuscito e il tracciato di Sochi ne è lo strumento e il risultato. Nervoso, un po' sacrificato, ma utile all'impresa.



Russia La grande giornata di Valtteri Bottas

Ecco, sul tracciato non certo veloce, anzi, praticamente cittadino e piuttosto tormentato di Sochi, comincia a evidenziarsi uno dei lit-motiv della stagione. In poche parole, più le piste sono tormentate, meglio le Ferrari si esprimono. Ed è così che attorno al villaggio olimpico le due SF70-H fanno faville in qualifica, piazzando Sebastian Vettel in pole position, seguito da un Kimi Raikkonen che stavolta svolge il ruolo del guardaspalle in modo praticamente perfetto, condividendo col capitano la prima fila. La sfida con la Mercedes si promette infuocata, perché Hamilton scalpita in seconda fila, ancor più deluso dal fatto di essere sopravanzato per la seconda volta consecutiva in qualifica dal compagno di squadra Bottas.



La tensione al via è palpabilissima, perché su una pista così poco favorevole ai sorpassi come Sochi tutti sanno che la partenza rappresenta la vera occasione per cercare di cambiare le cose e spostare significativamente gli equilibri in proprio favore. Alla resa dei fatti il migliore di tutti si dimostra Valtteri Bottas, che, sorprendentemente, riesce a beffare entrambe le Ferrari issandosi beffardamente al comando.

Sì, è il vero momento chiave della corsa. Da lì in poi in realtà i giochi sono già praticamente fatti, mentre Hamilton confessa di non essere nella giornata giusta, visto che ammette di esser vittima di un preoccupante calo di potenza a minare prestazioni e ambizioni. Strano ma vero: in casa Mercedes ogni volta che Lewis avrà problemi, Valtteri si rivelerà in grado di

svolgere egregia supplenza. Al contrario, con l'inglese in palla e privo di inciampi, il finlandese si limiterà a impersonare disciplinatamente il ruolo di cavalier servente.

Ben altro aplomb rispetto all'attitudine combattiva e irriverente mostrata da Nico Rosberg nei confronti dello stesso Lewis. Fatto sta che a Sochi a godere alla fine è proprio Bottas, che così va a cogliere la prima vittoria nel mondiale di F1, riuscendo a battere nell'ordine Vettel e Ricciardo, con Hamilton deludente quarto.



Vettel e Hamilton in lotta a Barcellona

Spagna La Mercedes in versione B risponde alla grande

La Mercedes capisce chiaramente che così le cose non vanno bene. E nel periodo di pausa tra il Gp di Russia e quello di Spagna interviene pesantemente sulla W08, dando vita in fretta e furia a quella che di fatto è una versione B della monoposto. È vero, il parziale con la Ferrari quanto a vittorie è 2-2, eppure preoccupa soprattutto la difficoltà che si incontra a far lavorare le Pirelli in modo ideale. Niente di meglio, quindi, che presentarsi a Barcellona rifacendo mezza macchina, con la speranza di invertire il trend per ora più favorevole alla Ferrari, al momento la grande rivelazione della stagione.



Le risultanze delle qualifiche sembrano confortare i tedeschi, perché Hamilton stacca una significativa pole, sverniciando stavolta il compagno di squadra Bottas, soltanto terzo. Niente male le Ferrari, con Vettel che arpiona comunque la prima fila e il vecchio Raikkonen che si piazza quarto. Che ci si trovi a un punto entusiasmante della stagione - peraltro molto più vibrante di quanto si poteva sperare - lo dimostrano le prime curve, con Vettel che riesce stupendamente a sorpassare Hamilton e a prendere il comando della corsa, davanti al compagno di squadra Lewis, capace positivamente di tenere dietro di sé Lewis. Fantastico inizio, quindi. Il prosieguo della corsa vedrà una stupenda battaglia tra Seb e Lewis, che addirittura sfiorano la collisione dopo l'ultimo pit stop di Vettel, il quale, tornato in pista con gomme medie, sfiora il contatto e tiene la posizione,

malgrado il caparbio attacco di Hamilton, in gara nell'ultimo stint con le soft.

Tuttavia la Ferrari non riesce a prendere il largo e Lewis al 43esimo giro corona positivamente il tenace inseguimento, riuscendo a prendere agevolmente il comando. Da lì alla fine non avrà più problemi, anche se Seb, approfittando della miscela più conservativa, nel finale di gara riuscirà a avvicinarsi, ma senza possibilità di strappargli la vittoria. Morale della favola, Lewis al top davanti a Vettel e Ricciardo, con Bottas out già al 39° giro col motore in avaria. Rarissimo guaio in casa Mercedes.



Barcellona probante

La pista di Montmelo negli anni è quella più utilizzata per i test di preparazione e rappresenta lo stato dell'arte per la F.1. Una monoposto che va forte qui, è una macchina indovinata e competitiva a prescindere. È vero anche nel 2017...





Monaco, un classico

Come correre in bici dentro casa, diceva Piquet. Roba difficile ma anche affascinante. Il Gp di Monaco è tradizione, glamour e fascino spietato. Corsa a pelo di millimetro, che non ammette la minima distrazione, per quasi due ore di Gp.



Montecarlo Strepitosa doppietta Ferrari con Seb che precede un ammusato Kimi

Ecco, ci sono momenti belli e momenti meno belli, in F.1 come in tutte le cose. Poi esistono quelli che è lecito definire magici. E diciamo pure che il weekend del Gp di Montecarlo 2017 ha tutto ma proprio tutto per essere classificato tale, per la Ferrari. Alimentando un sogno di trionfo stagionale che appare sulle stradine del Principato sempre più concreto, solido e a portata di mano. Paradossalmente per una volta i problemi potrebbero provenire dall'interno, più che dall'esterno, perché a sorpresa a piazzare la pole position non è Sebastian Vettel ma Kimi Raikkonen, che riesce a tenere dietro il suo autorevole capitano. Niente di male, i due sono amici, oltre che caratterialmente compatibili e comunque vada alla fine prevarrà il buon senso.

Piuttosto, è crisi nera all'interno della Mercedes, con Hamilton 13esimo in griglia a seguito di una qualifica tribolata. Bottas, in ogni caso, ha salvato l'onore della Casa tedesca, ottenendo un buon terzo posto.

Quanto alla gara, la cronaca pedissequa è da evitare, perché a tenere banco è il dominio assoluto e indiscriminato delle Ferrari. Ma il momento topico si ha al pit-stop al 39esimo giro, quando Vettel rientra in gara davanti a Raikkonen, di fatto strappandogli di mano la vittoria. Normale evoluzione agonistica della competizione o verdetto addomesticato dal muretto Ferrari? Il dubbio nasce subito e divampa, deflagrando nell'immediato dopogara quando è un ammusatissimo Raikkonen a andare sul podio con l'entusiasta Vettel. Terzo il regolare Ricciardo, mentre Hamilton deve accontentarsi di un anonimo settimo posto, che comunque gli porta punti utili, nel weekend fin qui meno entusiasmante della stagione. Ma Lewis si dimostra ancora una volta uomo squadra, dichiarando in team radio nel giro di rallentamento: «Stavolta è andata così, abbiamo perso una battaglia, ma faremo di tutto per vincere la guerra». Mai proposito fu più determinato e realistico, oh yes.



Vettel festeggia al termine del Gp di Montecarlo

LA REAZIONE

Canada Hamilton omaggia il mito Senna & viceversa

Si va a Montreal e per la prima volta sembra di assistere a un weekend 2016. A una specie di restaurazione, insomma. Con la Mercedes tornata a essere bestiale e la Ferrari costretta a difendersi e a inseguire. Già in qualifica Hamilton ottiene la prima piazza, regolando rispettivamente Vettel, Bottas e Raikkonen. Non è cosa da poco, perché ragionando in termini complessivi è la 65esima pole position per Lewis, che così facendo raggiunge Ayrton Senna, ossia il suo idolo. L'evento viene festeggiato con la consegna di un casco replica del campionissimo brasiliano, in attesa di sostituirlo con un originale.



Schumi, recordman assoluto di partenze al palo, verrà comunque raggiunto presto. La gara, per quanto convulsa e come sempre segnata da toccate, uscite di strada e tocco magico della Safety-car, conferma appieno la supremazia della Mercedes di Hamilton che risponde alla grande alla debacle di Montecarlo, andando a vincere davanti a Bottas e a Ricciardo. Per la Ferrari le soddisfazioni sono davvero risicate, con Vettel in recupero ma soltanto quarto e Raikkonen distante settimo.

Se a Montecarlo la fuga iridata del tedesco aveva toccato la entusiasmante vetta di +25 punti, nella gara canadese Hamilton risale prepotentemente a -12, lasciando chiaramente intendere che la grande caccia è appena cominciata. Stiamo per entrare nella fase più infuocata del mondiale, con un testa a testa tra i due protagonisti in grado di produrre momenti al calor

bianco. Guardando la parte più laterale del campionato, anche in Canada non si può non registrare la garona messa a segno dal team Force India, con Perez quinto e il giovanissimo Ocon sesto. A testimonianza del fatto che anche una piccola squadra, se razionalmente gestita, può togliersi grandi soddisfazioni, tanto da affermarsi come quarta forza del mondiale, davanti a equipie che vantano risorse economiche e tecnologiche senz'altro più sostanziose. A punti anche Hulkenberg, con la Renault che praticamente sta puntando tutto su di lui, in un'annata peraltro molto parca di soddisfazioni.



Richiamo canadese

Nel giro F.1 dal lontano 1978, quando Gilles Villeneuve ottenne la sua prima vittoria iridata con la Ferrari, il tracciato di Montreal è un cittadino sui generis, impegnativo e veloce, sempre teatro di lotte dure e competizioni mai banali.



Lewis Hamilton



La toccata tra il ferrarista ed Hamilton

Daniel Ricciardo si avvia verso il successo di Baku



Baku, pista assai on/off

Non ha i crismi dell'anfiteatro naturale, tutt'altro, eppure il circuito stracittadino di Baku, con i suoi tratti cunicolari o velocissimi, stretti o aeroportuali, non conosce mezze misure e dà vita a gare puntualmente ricche di colpi di scena.



Azerbaijan Ricciardo vince nel giorno del fattaccio tra Seb & Lewis

E siamo alla gara svolta dell'anno, quella simbolo di una stagione fondamentalmente sfortunata per la Ferrari e anche contrassegnata da un eccessivo nervosismo per il pur bravissimo Seb Vettel, che stavolta la fa grossa. Ma andiamo con ordine. In qualifica Hamilton ribadisce la sua legge, davanti a Bottas, Raikkonen e Vettel. Al via Lewis mantiene la testa, ma Bottas e Raikkonen vengono a contatto, con Kimi che si ritrova buttato fuori senza troppi complimenti da Valtteri. È solo l'inizio di una sarabanda di contatti, rovesciamenti di fronte e colpi di scena che faranno del Gp di Baku una gara indimenticabile e anche l'appuntamento più incandescente dell'intera stagione. Ma il fattaccio ha luogo sotto Safety-Car, quando Seb, innervosito dal tira e molla di Hamilton, prima involontariamente lo tampona e poi incredibilmente va a sfogare la conseguente rabbia furibonda, affiancandolo per rifilargli una ruotatina malandrina. Gran brutta storia. E ancora il bello deve venire. Potrebbe essere il gran giorno per le Force India, che col senno di poi si ritroverebbero praticamente la vittoria a portata di mano, ma una toccata tra le monoposto dei due irriducibili piloti fa buttare alle ortiche l'occasione più unica che rara. E c'è dell'altro. La bandiera rossa per pulire i detriti è solo una parte delle sorprese in serbo. Poi c'è la fermata ai box di Lewis Hamilton, costretto a porre mano alla protezione di schiuma che praticamente si stacca, ballando orribilmente a bandiera. La sosta e la sostituzione gli fanno giocare le residue chance di vittoria, che per esclusione vedono infine candidato Daniel Ricciardo, nel giorno dell'inatteso riscatto della Red Bull. Tra le realtà inaspettate brilla alla grande il rookie Stroll, che si fa soffiare soltanto nel finale la seconda posizione dal rimontante Bottas, mentre Hamilton non può fare meglio del quinto posto, dietro a Vettel, peraltro penalizzato con uno stop and go di dieci secondi per la galeotta manovra condotta in porto contro il grande rivale. Poco? Abbastanza? Troppo? Le scuse successive e l'assunzione di responsabilità davanti alla Fia chiuderanno poi definitivamente la faccenda. E meno male.





Austria Bottas colpisce per la seconda volta

Staccato di 14 punti dal leader Vettel, Hamilton spera molto nella gara austriaca per ridurre ulteriormente il gap, ma deve fare i conti con un weekend tutt'altro che positivo. In prova un guasto al cambio lo costringe a sostituire in anticipo la trasmissione prima delle sei gare previste dal regolamento e la violazione lo retrocede automaticamente in quarta fila, quand'invece avrebbe il terzo tempo reale. Gran brutta storia, in una qualifica che invece premia l'altro uomo Mercedes, Bottas, che finisce davanti a un Vettel molto rinfrancato. In poche parole siamo alle solite. Quando Hamilton parte dietro e si sente

fuori dai giochi buoni, il suo compagno di squadra vive giornate memorabili, finendo per involarsi e andare a vincere. Per carità, non di tanto, neanche d'un secondo intero, su di un Vettel che coltiva fino all'ultimo metro il desiderio inesausto - peraltro non soddisfatto - d'andarlo a beffare. Podio completato da Ricciardo e gara di quieto recupero, anche se tutto sommato incolore, per Hamilton che ora nella classifica generale torna un po' a preoccuparsi, considerando che il suo distacco complessivo dal grande rivale della Ferrari è ora tornato a salire, toccando l'ansiogena quota di venti punti tondi tondi. In casa Haas un gran bel segnale arriva dall'irriducibile Grosjean, stupendo sesto, mentre ancora una volta le Force India vanno a punti entrambe, con Perez settimo e Ocon ottavo. Piccola conferma, dopo l'exploit azero, in casa Williams con il rookie Lance Stroll che riesce a

artigliare l'ultimo punto disponibile in classifica, aggiudicandosi un buon decimo posto. Nel frattempo, praticamente a metà stagione, Bernie Ecclestone sembra sparire dalla scena, perché Liberty Media, entità nuova proprietaria del Circus dalla fine dell'annata precedente, fa sapere di non gradire più di tanto l'ingombrante partecipazione ai weekend dell'ex padrino della F.1, quasi ottantasettenne.



Red Bull Ring Show

Certo, la pista non ha il fascino relativo al vecchio Osterreichring sulle cui ceneri sorge, comunque il circuito di casa Red Bull resta pur sempre un tracciato, per quanto poco spettacolare, comunque adatto ai sorpassi.



Gran Bretagna Hamilton a casa sua fa il bello e il cattivo tempo, mentre la Ferrari soffre

E si va nella tana del lupo, a Silverstone, pista su cui Lewis Hamilton da anni è praticamente imbattibile. Chiaro, la Ferrari deve limitarsi a giocare in difesa, in un mondiale tiratissimo, nel quale ciascun piccolo episodio potrebbe avere il suo bel peso. Le qualificazioni ribadiscono subito che contro Hamilton non c'è niente da fare, perché sulla pista inglese lui è martello e il circuito un'implacabile incudine su cui tutti gli avversari puntualmente vengono battuti.

La gara conferma esattamente questo, con un dominio mai in discussione e un trionfo finale con quattordici secondi di vantaggio sul compagno di squadra Bottas. Quanto alla Ferrari, la debacle non potrebbe essere più beffarda, con i cedimenti delle gomme anteriori sinistre che tarpano le ali nel finale sia a Vettel che Raikkonen, lasciando squadra e tifosi nello sconcerto. E se Kimi può comunque avere la soddisfazione di salire sul podio, Seb non è certo felice dell'anonimo settimo posto finale. Ben peggio di quanto avrebbe potuto immaginare all'inizio di un fine settimana che si rivela trionfale per il diretto rivale all'iride. In classifica ora Lewis ha recuperato simultaneamente la bellezza di diciannove punti, portando il suo distacco complessivo dal leader tedesco soltanto a una misera, risicata lunghezza. In poche parole, è adesso che la lotta si fa dura, visto che senza esclusione di colpi lo è già da un pezzo. A latere della sfida iridata, che tuttora vede Bottas in lizza, tanto che è lecito parlare seppur senza troppa enfasi, di un triello teorico in atto, va registrato nelle prove libere il primo impiego di Antonio Giovinazzi in veste di friday driver del team Haas. Così il ragazzo di Martina Franca, dopo Ferrari e Sauber, guida la terza Formula Uno turboibrida nel giro di una manciata di mesi, all'interno di un cammino esperienziale di crescita tutto proiettato verso una prossima, futuribile e decisiva chance, ancora peraltro tutta da definire...



Silverstone è per Lewis

Tecnicamente non più il semi-aeroporto di una volta, il circuito inglese rappresenta un mix di tecnica di guida e di curve ultra-impegnative. Esattamente tutto ciò che serve a Hamilton per affermare la sua legge e poi immergersi in un salutare e plaudente bagno di folla...



Vettel in difficoltà dopo la foratura





Festa Rossa sul podio di Budapest



Toboga insidioso

Da più di trent'anni il tracciato dell'Hungaroring per la F.1 è un appuntamento fisso, con le sue curve lente e la sede stradale ben poco propizia ai sorpassi. Eppure...



Ungheria Raikkonen protegge la cavalcata vincente di Vettel

Ecco, il Gran Premio di Budapest sul toboga dell'Hungaroring spiega ancora una volta al mondo il tema della F.1 2017. La SF70-H è una belva che s'eccita famelica sui circuiti a alto carico aerodinamico, diventando spietata nella caccia quando la strada si fa cunicolare, tortuosa e infarcita di curve su cui il pilota deve ricamare, ancor più di sfrecciare. Per parte sua, la Mercedes W08, bolide a passo lungo, sui tracciati guidati soffre e segna il passo, esaltandosi altresì sulle piste veloci, quelle da curvoni. E se il tracciato magiaro viene definito da trent'anni la Montecarlo dell'Est, tutto torna, il conto è bell'e chiaro e qui la Ferrari gioca un bel doppio jolly. Non a caso in qualifica Vettel e Raikkonen mangiano tutti, assicurandosi una prima fila che lascia poco spazio all'immaginazione, quanto a pronostici di gara. Seguono Bottas e Hamilton, davanti alle Red Bull di Verstappen e Ricciardo.

Pronti via e le Ferrari se ne vanno, con Kimi che protegge stupendamente il capitano, senza neanche sognarsi d'attaccarlo. Il copione sarebbe già scritto, ma è in agguato una strana complicazione del possibile. Dal 25° giro si acuisce il guaio di direzionalità alla Ferrari di Seb, che da lì in poi disputa una gara tutta in difesa, in attesa che arrivi la salvifica e liberatoria bandiera a scacchi, con l'angelo custode Kimi a tener buoni gli altri. Il duo della Rossa sembrerebbe vulnerabile e ecco che Hamilton viene autorizzato a passare Bottas, per cercare nel finale di mettere sale sulla coda al Cavallino, ma neanche Lewis riesce. E negli ultimi metri deve correttamente restituire la posizione al compagno, cosa che però fa arrabbiare ai box Toto Wolff, che tira un pugno al tavolo, per il nervosismo che lo pervade. Wow, ottimo segno. Ma sarà l'ultimo cazzotto piazzato dall'austriaco. Da lì in poi, purtroppo, saranno tanti e complessi dolori per la Ferrari, perché dopo la pausa estiva nulla sarà più come prima.





Vettel all'attacco di Hamilton



Spa, F.1 e benessere

Quello di Spa è il tracciato più bello, impegnativo e spettacolare della F.1. Dove ancora si trovano sfide e curvoni. Eau Rouge, Raidillon e non solo. Prova provata che è possibile avere una pista da pelo ragionevolmente sicura.

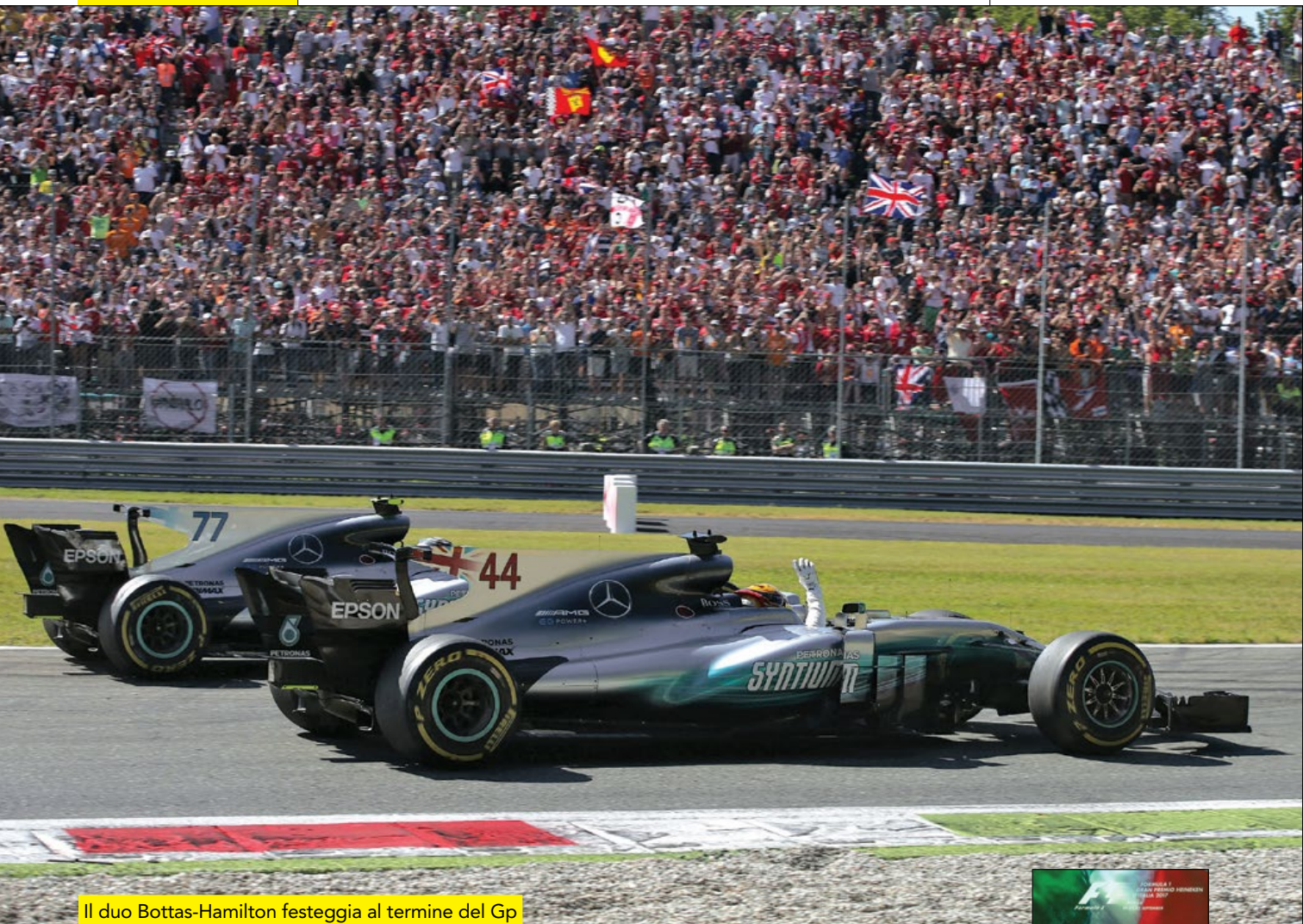


Belgio A Seb non riesce d'infilzare Lewis nell'attacco col cuore in gola sulla linea dritta del Kemmel

Nel weekend di fine agosto tutti gli occhi del Motorsport sono puntati fissi a Spa, tra le conifere delle Ardenne. Perché sul circuito più bello e probante del mondiale Vettel e Hamilton si sfidano ben consci che qualsiasi passo falso potrà costare caro, molto caro. Su un tracciato da curvoni che secondo logica esalta le caratteristiche della W08, la SF70-H sembra comunque in grado di difendersi e dire la sua. È vero, Hamilton stacca la solita pole, ma al suo fianco c'è Seb, battuto solo di due decimi. A fargli capire che in gara dovrà sudare assai.

Al via Lewis tiene buono il tedesco, con Bottas che doma Kimi. Tra il dodicesimo e tredicesimo giro effettuano le loro soste per il cambio gomme Hamilton e Bottas, seguiti da Vettel. Così Hammer passa Raikkonen e torna in testa. Al venticinquesimo i due piloti della Force India si urtano ancora nella discesa dell'Eau Rouge: Perez danneggia uno pneumatico e Ocon rompe musetto, così entra la Safety Car. Al restart Vettel attacca Hamilton, ma sul rettilineo del Kemmel gli manca un soffio di brio per completare la manovra e la grande chance sfuma così. Morale della favola, Hamilton va a vincere, dimezzando il distacco in classifica. Se dopo la giornata ungherese Seb aveva quattordici punti vantaggio, al termine della corsa di Spa-Francorchamps le lunghezze sono scese soltanto a sette. E alle porte c'è Monza, con la sua nomea di pista velocissima e quasi autostradale, a far intendere che anche in questo caso la Rossa dovrà giocare in difesa e aspettare zone di guerra più favorevoli, perché la Mercedes a passo lungo sul tempio della Velocità spacca. Logico. Nel frattempo appare chiaro che sia Seb che Lewis sul piano politico interno non hanno nulla da temere. Se Kimi, confermato per il 2018, giura fedeltà all'amico capitano, il Bottas della seconda parte di stagione pare ben diverso dal pilota frizzante e sorprendente dell'inizio. Tanto che Valtteri è destinato a svolgere un perfetto ruolo di gregario, senza mai creare reali problemi al vero uomo squadra Mercedes.





Il duo Bottas-Hamilton festeggia al termine del Gp

Italia Monologo Mercedes, mentre le Ferrari fanno fatica nel Tempio della Velocità

Dai, Monza è vissuta dal popolo ferrarista e dallo stesso team in modo singolarmente ambivalente. È la corsa di casa, una vera festa, all'interno di un weekend sentito, partecipato, stupendo. Trionfalmente organizzato all'interno di un percorso che grazie all'impegno del Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani e della Regione Lombardia assicura la meritata continuità negli anni all'evento. Ma accanto a questi aspetti folkloristico-socio-politico-culturali, ci sono quelli tecnico-agonistici a rappresentare tutt'altra faccenda. In poche parole, sulla pista di Monza la Ferrari deve limitarsi a saper soffrire, pagando in

termini di prestazioni una sorta di maxi rata del mutuo nei confronti delle Mercedes, che volano letteralmente.

Già in qualifica, con la pioggia che crea pasticci, all'interno di una sessione anomala, a lungo rimandata e che vede la Rossa poi in grande difficoltà d'assetto, Hamilton continua a essere il superpoleman di turno, davanti alle Red Bull, penalizzate per sostituzioni tecniche. Così Lewis partirà affiancato dal sensazionale baby Stroll, molto a suo agio nelle condizioni di qualifica così singolari e estreme. Assai di rincorsa le due deludentissime Ferrari, con Raikkonen settimo e Vettel addirittura ottavo. Gran brutta storia.

La domenica come previsto il meteo si tranquillizza e per l'occasione il pubblico assiste a una vera e propria processione vincente delle Mercedes, con Hamilton stupendo dominatore della corsa, seguito a distanza di



rispetto da Bottas. Dietro di loro, tutti i big che sono partiti indietro spingono per recuperare e alla fine sul podio sale Vettel, buon terzo ma staccato di trentasei abissali secondi, davanti a Ricciardo, Raikkonen e ai bravi baby Ocon e Stroll. Gran brutte notizie in classifica generale, con Hamilton che prende la testa, potendo ora contare su tre punti di vantaggio su Seb Vettel, mentre nella classifica Costruttori la Mercedes è già praticamente ma non matematicamente imprendibile.



Monza, la tradizione

C'è tanto da fare per ammodernare pista e infrastrutture, però Monza resta tracciato storico, stupendo e tutto incentrato sulla velocità di punta. In F.1 mix ideale tra tradizione e sfogo della prestazione pura.

Singapore Hamilton ringrazia, vince e gode nella brutta serata del patatrac Ferrari

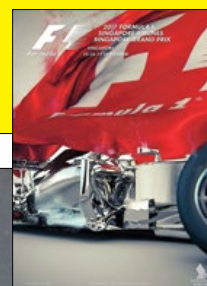
La trasferta in Oriente promette bene per la Ferrari. In fondo quello di Singapore è un toboga che rispetto all'Hungaroring può essere definito ancora più tortuoso, con la differenza che si corre sotto la luce artificiale. Per il resto la logica dei rapporti di forza tra i due top team in lizza non cambia di un millimetro e il Cavallino Rampante si ritrova tra le mani la più bella occasione del finale di stagione, per piazzare un colpo da conteggio al team avversario.

Le qualifiche confermano in pieno il ragionamento, anche se più che di nolder, bavette e assetti è il caso di parlare della meravigliosa classe da attaccante rifinitore mostrata per l'occasione da Seb Vettel. Il quale in extremis infila il giro della vita e sbanca il Marina Bay Street Circuit, rifilando quasi sette decimi a uno scatenato Max Verstappen, reduce da una stagione fin qui deludente e ricca di guai d'affidabilità alla sua Red Bull. Seb in griglia precede MaxAttack, Ricciardo, Raikkonen e Hamilton, per l'occasione soltanto quinto al volante di una Mercedes sembrata tutt'altro che a suo agio. E siamo al via più importante della stagione. Una trama che avrete visto e rivisto mille volte al rallentatore, quindi raccontarla di nuovo ha poco senso e un po' fa ancora male. Semplicemente, Vettel scatta in modo non irresistibile ma resta primo e, preoccupato d'esser bruciato da Max, parte in diagonale per chiuderlo, mentre l'olandese sta per essere affiancato da Kimi, che ha staccato a meraviglia come non mai. Il sandwich che ne risulta è la cosa più indigesta e inconcepibile di tutto il mondiale e vede uscire di scena tutti e tre, con Hamilton demoniacamente e comprensibilmente felice per tutto quello che è successo. Tanto che Lewis si ritrova in mano e gratis l'occasione della vita. Tutto quello che succede dopo è il logico e notarile dipanarsi di una corsa già praticamente decisa pochi metri dopo lo spettacolare demolition derby iniziale. Così Hamilton va a vincere tutto goduto davanti a Ricciardo e Bottas, schizzando a +28 punti nella classifica generale.



Singapore by night

Dal 2008 a oggi Singapore è un'affascinante realtà della F.1 col suo Gp in notturna - voluto da Ecclestone -, ricco di insidie su un tracciato toboga massacrante e privo di perdono per la benché minima sbavatura. Vettel resta re, con 4 vittorie, ma ora Lewis ne vanta 3...



Il crash al via del Gp di Singapore

Malesia Il gran giorno della riscossa per Max Verstappen e per la Red Bull

Se dopo il casino infinito di Singapore si poteva pensare d'averle viste di ogni, in Malesia si capisce che l'album delle figurine F.1 2017 è tutt'altro che completato, perché alla Ferrari stavolta succede di tutto e di più, ma senza crash o collisione alcuna. In pratica nelle prove, tra libere e qualifiche, Vettel resta fregato - prima cambia power unit e poi appena entra in qualifica scopre che il turbo non funziona - dovendo partire quindi dal fondo schieramento. E nel giro di allineamento pure Kimi è vittima di un problema tecnico dal retroterra analogo. La vettura condotta nella casella di partenza a un soffio dal via deve essere rispedita ai box. Così il finlandese neanche partecipa alla corsa. Al via Lewis Hamilton, poleman e ormai unico pilota a partire in prima fila, visto il forfait di Kimi, è primo, mentre Valtteri Bottas si issa terzo. Ma è il gran giorno del riscatto per Max Verstappen, il quale attacca Hamilton al terzo giro e lo svernica alla curva 1, andando in testa. La gara ha già assunto una sua fisionomia, con l'olandese che va in fuga davanti a Hamilton, che intelligentemente evita qualsiasi inseguimento trafelato, prodomo di un duello ben poco assennato, privilegiando così il suo cammino iridato alla voglia di regolare i bollenti spiriti del giovane olandese. Nel frattempo dal fondo della classifica la rimonta di Vettel prosegue a ritmo entusiasmante, fino a sfiorare Ricciardo, che naviga in quarta posizione. Max Verstappen vince per la seconda volta nel mondiale, davanti a Hamilton e allo stesso Ricciardo, mentre Seb, reduce da un altro weekend davvero tribolato, alla fine deve accontentarsi di un quarto posto che lo fa precipitare nella classifica generale a trentacinque punti di distacco dallo scatenato Lewis. Spiace dirlo, ma a questo punto le speranze di Vettel sono ormai solo teoriche, mentre la Mercedes attende solo l'avallo aritmetico per festeggiare il quarto titolo Costruttori consecutivo.



Sepang, addio F.1

Sepang vive il suo ultimo atto della sua permanenza nel giro della F.1 ospitando una bella gara e facendo come al solito la sua buona figura. Ottima per essere stata partorita da Tilke, paga il fatto di non richiamare pubblico, dal 1999 a oggi. E allora ciao, Sepang.



Verstappen gran sorpasso su Hamilton



Sebastian Vettel in pista e nella foto piccola, fermo ai box



Suzuka, un pistone!

Circuito di casa per la Honda, la pista dell'otto volante rappresenta insieme a Spa il meglio del panorama classico. Veloce, impegnativa, con i suoi curvoni e la sua tradizione a dar vita a un gioiello della F.1.



Giappone Hamilton coglie la vittoria numero sessantuno e s'invola mentre una candela stoppa Vettel

Ormai la lotta per il primato vede Seb alla rincorsa quasi disperata di un Hamilton mai così motivato, chirurgico e perfetto. Anche al termine delle qualifiche di Suzuka Lewis fa festa, riuscendo a battere il tedesco rifilandogli un mezzo secondo molto pesante, mentre subito dietro spingono le Red Bull, pronte a approfittare di una qualsiasi esitazione dei due duellanti per il mondiale. Alla partenza Hamilton tiene la testa della gara, seguito da Vettel, mentre Ricciardo prima cede a Verstappen e poi a Ocon. Nel corso del primo passaggio Max infila Vettel per il secondo posto, anche perché la SF70-H di Vettel accusa guai, tanto da finir presto infilata persino da da Ocon, Ricciardo e Bottas. Intanto la direzione di gara manda in pista la safety car, per far meglio pulire il tracciato dai detriti lasciati dalla Toro Rosso di Sainz, che ha avuto un incidente.

Al restart, al quarto giro, Vettel si ritira, stavolta con una candela kappaò. Particolare apparentemente insignificante che provoca un danno immenso. Ancora una volta, la giornata negativa della Rossa eccita l'istinto predatore di Lewis, autore di un'altra gara da prim'attore. Anche se nelle tornate finali Bottas insidia Ricciardo, terzo, mentre Verstappen, 2°, lima a un solo secondo la distanza dal capoclassifica Hamilton, un po' rallentato da vibrazione. Le residue chance di attaccare il battistrada sfumano tuttavia col doppiaggio di Massa e Alonso, frapposti tra i duellanti per la vittoria, a congelare la classifica, che vede così Lewis Hamilton vincere per la sessantunesima volta, portando addirittura a 59 punti il vantaggio in classifica su Vettel, quando mancano quattro gare alla fine del mondiale.

Verstappen termina secondo e Ricciardo terzo, regolando in volata Bottas. Sul podio Lewis con la mano mostra il segno quattro. Il campionato del mondo ormai vanta un'incertezza soltanto teorica e tutto è pronto per l'incoronazione...





Hamilton sorpassa Vettel



Austin con lo Snake

La pista del Texas, pur non velocissima, rappresenta un interessante concentrato di sezioni tratte dalle piste più famose, inoltre con lo "Snake", spettacolare e probante tratto a serpentina, che esalta più di tutti - e non a caso - Lewis Hamilton, il grande protagonista della stagione 2017, oltre che re di Austin.

Stati Uniti Hamilton domina regalando il mondiale Costruttori alla Stella a Tre Punte

Se c'è un circuito capace di esaltare le capacità di guida di Lewis Hamilton, quello è Austin, in Texas. Dove la F.1 in tutto ha corso cinque volte, dal 2012, con Hamilton che ha trionfato in ben quattro occasioni, compresa la prima e restando addirittura imbattuto in tutta l'era turboibrida. Quindi sarebbe il posto ideale per far festa dopo un titolo vinto e la cosa gli è già capitata, in precedenza, quindi perché non farlo di nuovo? Non a caso l'inglese stacca un'altra pole, regolando di due decimi abbondanti un ringalluzzito Vettel e precedendo Bottas e Ricciardo. Al via è uno scatenatissimo Sebastian Vettel a sopravanzare Lewis Hamilton, il quale tenta un contrattacco ma non riesce a tornare subito in testa. Bottas resta terzo su Ricciardo e Ocon, capace di bruciare un Raikkonen non irresistibile,



ma destinato a disputare una bella gara, tutta in recupero. L'idea di poter vedere una bella fuga Ferrari, tuttavia sfuma ben presto, perché già al sesto giro, facendo generoso utilizzo di Drs, Hamilton sfilava Vettel prendendo il comando della corsa, giusto alla fine del lungo rettilineo. Ecco, è un sorpasso dal valore financo simbolico, con Lewis che da lì inizia una progressione netta e ricca di personalità, esaltandosi sempre più sullo "Snake" il tratto in pluriserpentina che caratterizza magnificamente il circuito texano. Così per gli avversari dell'inglese non c'è reale scampo. Dopo poco più di un'ora e mezzo di lotta, Lewis va a vincere la corsa cogliendo il nono trionfo stagionale, regalando anche alla Mercedes la certezza del quarto titolo Costruttori consecutivo, ma dovendo rimandare almeno alla prossima corsa, in Messico, la festa per il suo poker iridato.

Quanto a Vettel e alla Rossa, dopo la terrificante e sfortunata trasferta orientale, finalmente la soddisfazione di un piazzamento d'onore, al quale fa degno accompagnamento anche il terzo posto finale ottenuto da Kimi Raikkonen. Per cui, nel giorno dell'alloro in mano alla Casa della Stella a tre Punte, se non altro il Cavallino Rampante chiude la faccenda meritando l'onore delle armi. È vero, la sicurezza matematica dell'iride ancora Lewis non ce l'ha ancora, ma ormai è solo una formalità. Da espletare presumibilmente durante la festa messicana.

Verstappen fa festa sul podio di Città del Messico



Evoluzione tortuosa

C'era una volta Mexico City con la terribile Peraltada a rappresentare la curva-sfida che fece ribaltare Senna. Ora le cose sono cambiate, al posto della Peraltada c'è una variante, eppure l'entusiasmo messicano per la F1 non accenna a diminuire.



Messico Verstappen festeggia la vittoria mentre Hamilton diventa sicuro del poker iridato

Ruggito d'orgoglio di Vettel e della Ferrari, che sul tracciato di Mexico City dedicato ai fratelli Rodriguez, assai rallentato e reso tortuoso nell'era moderna, riescono a piazzare una pole position mica male, sopravanzando lo scatenato Verstappen e il sempre valido Hamilton, comunque stavolta meno felino del solito.

Al via Seb sembra scattato in modo positivo, ma Max Verstappen lo attacca già alla prima curva, i due si toccano e Lewis Hamilton prova a cogliere l'occasione, approfittando dell'attimo di confusione, ma è poi toccato da Vettel con l'ala anteriore, accusando praticamente subito la foratura della gomma posteriore destra. Verstappen così risulta indenne, mentre Vettel e Hamilton, veri animatori del mondiale 2017, sono immediatamente costretti a fermarsi.

Il tedesco fa sostituire il musetto, mentre Lewis si limita a montare gomme nuove, anche perché non può far nulla per il diffusore danneggiato. Da lì in poi la gara prosegue su tre direttrici. Da una parte, là in testa, di fatto Verstappen dà vita a un monologo che lo vedrà vincere con quasi venti secondi di vantaggio su un Bottas efficace, ma non proprio entusiasmante. Dall'altra è spettacolare assistere alla rimonta di Vettel fino alla quarta posizione, giusto dietro il compagno di squadra Raikkonen, che così termina la gara buon terzo.

Quanto a Hamilton, stavolta il recupero non è così strepitoso e ficcante come lo era stato in altre occasioni, ma in ogni caso il pilota inglese col nono posto finale riesce a ottenere la certezza matematica del quarto titolo mondiale Piloti. Scatenando il suo entusiasmo a fine gara, con tanto di toni a ruote fumanti nella solita, brulicante e appassionatissima cornice del caloroso e oceanico pubblico messicano. Testimone non solo del secondo successo stagionale di Verstappen, meritatissimo, ma anche dello storico poker mondiale di un Lewis decisamente Hammer. Sì, martellante ancor più del supereroe Thor.





La partenza del Gp di Interlagos

Brasile Vettel approfitta dell'errore in prova di Hamilton, fugge e va a vincere, consolandosi

Non c'è più molto in palio, quando il Circus della Formula Uno fa tappa in Brasile. Eppure - assalti malavitosi alla carovana dei team a parte, nel tragitto dagli alberghi al circuito -, Interlagos è sempre un tracciato che promette sfide memorabili e spettacolari. Fatto sta che in prova il colpaccio lo fa Bottas, che stacca una magnifica pole position precedendo un gagliardissimo Vettel, davanti a Raikkonen e Verstappen. Dalle posizioni che contano manca Lewis Hamilton, che già era partito solo 13esimo a Montecarlo dovendo inoltre subire cinque posizioni di penalizzazione in Austria per sostituzione tecnica. Stavolta però gli va peggio che mai, visto che sarà costretto a partire ultimissimo e dalla pit-lane, per aver picchiato la sua Mercedes causa errore. Il primo vero e grosso errore in tutta la stagione. Ma un campione sa sbagliare quando ormai non conta più niente farlo: anche da questo si vede la classe.



Per il resto, la domenica di Interlagos è il giorno dell'orgoglio per Sebastian Vettel che praticamente subito, all'ingresso della celeberrima "Esse" dedicata a Ayrton Senna, riesce a infilarsi all'interno sfiorando Bottas prendendogli la prima posizione. È solo l'ouverture di una stupenda cavalcata vincente, che a fine gara lo vedrà cogliere la quinta vittoria stagionale. Score che non veniva colto dalla Ferrari dall'ormai lontano 2015, anno della resa drammatica di Alonso allo stesso Vettel in quota Red Bull, nel finalone strappacuore di Abu Dhabi. Tanta acqua è passata sotto i ponti da allora e per la Rossa è comunque il momento di consolarsi con un

successo di tappa bello e meritato, che vede anche Raikkonen salire sul podio, alla presenza simbolica del capomeccanico Giuseppe Vietina, a sancire l'unità del team. Quanto a Hamilton, dopo una meravigliosa gara tutta di rimonta, lo attende un piazzamento in quarta posizione. Avviatosi dopo tutti gli altri, il campionissimo inglese giunge a soli cinque secondi e mezzo dal vincitore Vettel, ribadendo a modo suo e coi fatti d'essere il meritevolissimo campione del mondo 2017. E Massa, buon settimo, dà addio al suo pubblico, inscenando un tenero podio ad hoc col figlio Felipeinho. Valeu, Felipe.



Interlagos non delude

Il tracciato s'è accorciato e un po' modificato, eppure parte dell'antico fascino resta. E i sorpassi continuano a verificarsi, specie nel tratto nuovo, sulla esse dedicata a Ayrton Senna.

A rendere la pista brasiliana sempre interessante e propizia per gare da ricordare.



ENI DIESEL+

PER TE CHE HAI A CUORE
LA VITA DELLA TUA AUTO
E L'AMBIENTE.



**Vuoi che la tua auto duri di più?
Inizia prendendoti cura del motore con Eni Diesel +.**

Eni Diesel +, grazie agli speciali additivi detergenti, elimina i residui delle combustioni precedenti e mantiene gli iniettori in condizioni ottimali. Questo significa più potenza del motore e più vita alla tua auto. Inoltre Eni Diesel +, prodotto nella bioraffineria Eni di Venezia, anche grazie al 15% di componente green rinnovabile, riduce l'impatto ambientale e i consumi rispetto al diesel tradizionale.

[#EniDieselPiùVitaAlMotore](#)



enistation.com

Provalo in oltre **3000 Eni Station**

Abu Dhabi Domina la Mercedes e si consola Valtteri con la terza vittoria stagionale

In qualifica la Mercedes torna tranquillamente a imporre la sua legge, con Valtteri Bottas che fa segnare la pole position, battendo per il primato, per la quarta volta in questa stagione, un Lewis Hamilton meno irresistibile del solito. Poca gloria per le due Ferrari, con Vettel che in seconda fila precede Ricciardo e Raikkonen, accusando dalle rivali tedesche un mezzo secondo a giro, che sembra un distacco quasi tombale e privo di reali speranze anche per quanto riguarda il passo gara.

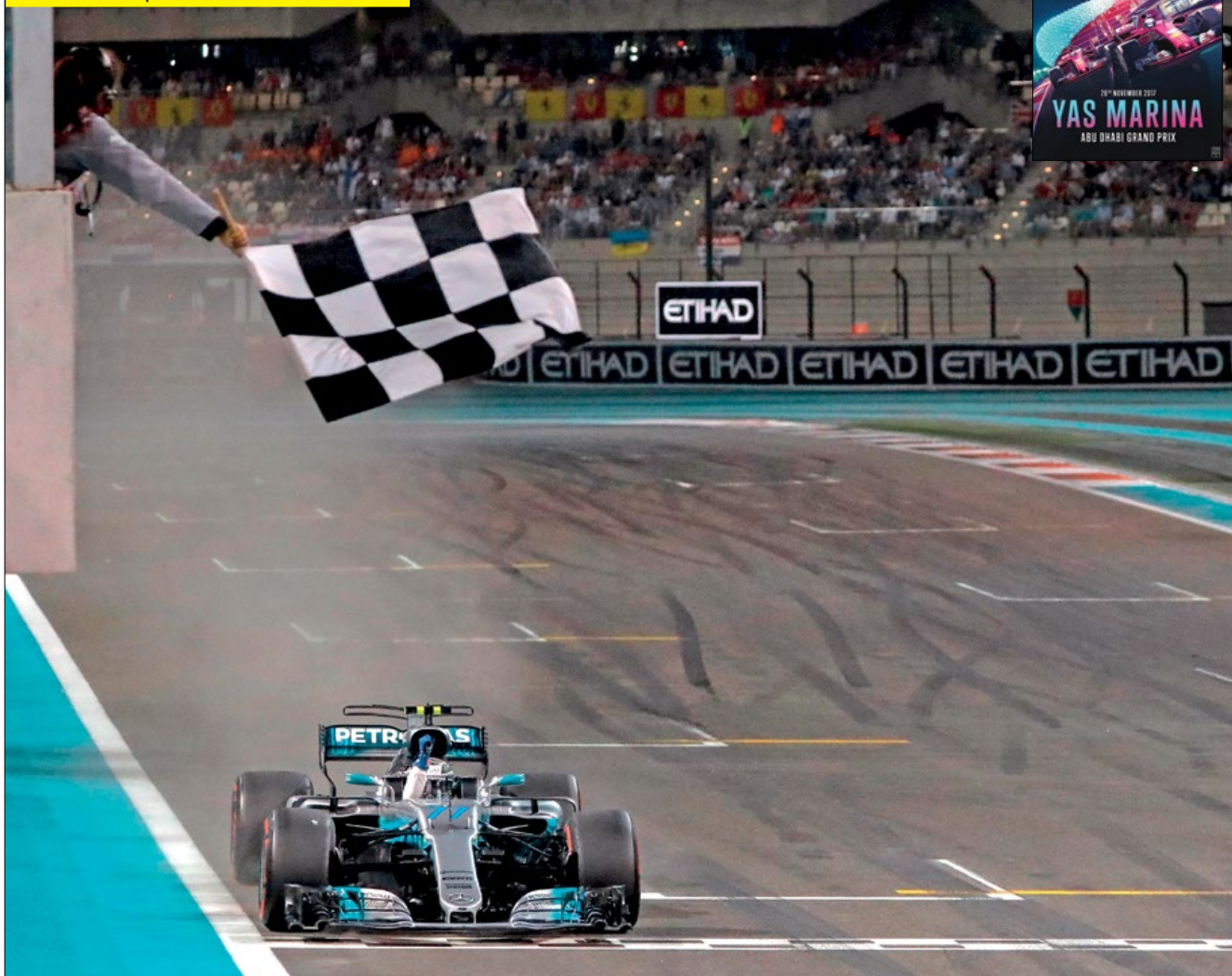
Partenza senza sussulti per una corsa che di emozioni ne riserva poi ben poche. Bottas riesce a resistere al suo capitano e dà vita a una gara al comando con un paio di lunghezze costanti sullo stesso Hamilton, il quale solo a 5 giri dalla fine sembra diventare minacciosamente aggressivo, per poi limitarsi a scortare il finlandese fino alla bandiera a scacchi. Che vede quindi Valtteri vincente per la terza volta nella stagione, contro i nove centri del compagno di squadra Lewis. Non c'è troppa gioia per la Ferrari che giunge terza con Vettel e quarta con Raikkonen, anche se con distacchi decisamente pesanti, superiori ai venti secondi per Seb e addirittura praticamente il doppio per un Kimi non esattamente sfolgorante. Gara onesta per Verstappen, quinto e bravissimo Hulkenberg, ottimo sesto alla fine con una Renault che brucia sul filo di lana Toro Rosso per il sesto posto mondiale tra i Costruttori. Ancora a punti entrambe le Force India con Ocon nettamente più efficace di Perez. Buono l'addio definitivo alla Formula Uno di Felipe Massa, decimo dopo una gara molto dignitosa, nella quale lotta con Fernando Alonso, che comunque riesce a prevalere sul brasiliano aggiudicandosi un buon nono posto, all'ultima gara della disgraziata partnership tra McLaren e Honda. E già si pensa al 2018...



Abu Dhabi the end

Il tracciato arabo chiude tradizionalmente il mondiale, con una pista tormentata anche se mista perché contraddistinta da anche due lunghi rettilinei. Tuttavia la scenografia notevole fa da premio alla spettacolarità. La forma prevale sulla sostanza...

Pole e vittoria per Bottas nell'ultimo round



OFFERTA SUPERSMART

0,55%

RENDIMENTO ANNUO LORDO

SCEGLI IL LIBRETTO SMART PERCHÉ È:

- ★ **VANTAGGIOSO.** 0,55% È IL RENDIMENTO ANNUO LORDO SULLE SOMME ACCANTONATE ALLA SCADENZA DEI 540 GIORNI
- ★ **SICURO.** GARANTITO DALLO STATO ITALIANO ED EMESSO DA CASSA DEPOSITI E PRESTITI
- ★ **DISPONIBILE.** PUOI CHIEDERE QUANDO VUOI IL RIMBORSO DEL CAPITALE INVESTITO
- ★ **CONVENIENTE.** NESSUN COSTO DI APERTURA, GESTIONE ED ESTINZIONE
- ★ **INNOVATIVO.** DA OGGI CONSULTA E GESTISCI ONLINE IL TUO LIBRETTO SMART E ADERISCI ALL'OFFERTA SUPERSMART NELLA NUOVA AREA DEDICATA AL RISPARMIO POSTALE DEL SITO WWW.POSTE.IT

VIENI ALL'UFFICIO POSTALE E SCOPRI LE NUOVE OFFERTE DI LIBRETTI E BUONI

Posteitaliane

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni sulle condizioni economiche e contrattuali dei Buoni Fruttiferi Postali e dei Libretti di Risparmio Postale consulta i relativi Fogli Informativi disponibili presso gli Uffici Postali e su www.poste.it e www.cdp.it.
L'operatività online è consentita ai titolari del Libretto Smart tramite il servizio Risparmio Postale On Line (RPOL) disponibile su www.poste.it e tramite l'App Risparmio Postale, previa abilitazione alle funzioni dispersive di RPOL e, limitatamente ai Buoni dematerializzati, anche ai titolari di un Conto BancoPosta abilitati al servizio BancoPosta online ed ai titolari del Conto BancoPosta Click. Il capitale investito in Buoni Fruttiferi Postali e le somme depositate sui Libretti di Risparmio Postale sono sempre rimborsabili in contanti (nei limiti della disponibilità di cassa) presso gli Uffici Postali o con modalità alternative al contante (vaglia circolare, accredito su Libretto di Risparmio Postale o su Conto Corrente BancoPosta). Per il Buono Fruttifero Postale a 3 anni Plus, in caso di necessità di rimborso anticipato prima della scadenza dei 3 anni, sarà corrisposto l'intero capitale sottoscritto senza gli interessi. Per l'offerta Supersmart, in caso di disattivazione anticipata, l'importo dell'accantonamento disattivato sarà remunerato al Tasso Base pro tempore vigente del Libretto Smart. I Buoni e i Libretti Postali sono esenti da costi e commissioni a eccezione di quelli di natura fiscale. I Buoni Fruttiferi Postali e i Libretti di Risparmio Postale sono emessi da Cassa depositi e prestiti S.p.A. e collocati da Poste Italiane S.p.A. - Patrimonio BancoPosta. Per maggiori informazioni rivolgiti al personale dell'Ufficio Postale.



Un abbraccio da dodici vittorie per Hamilton e Bottas sulla W08

Una Ferrari rinata che fa ben sperare

Complessivamente, tornando a ragionare della Ferrari 2017, il bilancio può essere considerato chiaroscurale, coi chiari che prevalgono sugli scuri, vista anche la comparazione con la stagione precedente che era stata solo densa di delusioni e del tutto priva di gioie. Però se fino a Monza tutto s'era rivelato impeccabile, qualcosa di storto nel pre-finale al calor bianco s'è evidenziato. Dopo il via maledetto di Singapore ecco il calvario affidabilità, nel prosieguo della trasferta orientale, tra sostituzioni forzate in prova e drammi nel pre-gara, con condotti del turbo e una candela che hanno gettato sulla Rossa l'ombra di un non perfetto controllo qualità. In ogni caso cose che non hanno niente a che vedere con una crisi di affidabilità dovuta alla ricerca spasmodica di prestazioni e tantomeno con la sfortuna in senso tecnico. Ma solo a imperfezioni e a mancanze di tenuta ordinaria evidenziate strada facendo.

Aspetti su cui lavorare per il futuro, all'interno di una base comunque buona e di cui i ragazzi della Ferrari devono andare orgogliosi. Però per vincere il mondiale ci vuole altro. E forse altro verrà. Quest'anno Hammer & la Stella a Tre Punte, specie all'inizio, hanno sudato freddo per riprendere e poi per tenere a bada una Ferrari tornata a mostrarsi grande squadra, capace di sfornare una stupenda monoposto, di vincere meritatamente molte gare e di perdere altrettanto giustamente un mondiale andato a chi ha dimostrato di meritarlo di più.

Vettel, il capitano

Comunque vada l'immediato futuro della Ferrari è all'insegna della più totale stabilità.

Con Vettel che ha firmato a fine agosto un ferreo contratto triennale. Al suo fianco almeno per l'anno prossimo, resta confermato il veterano Raikkonen.





80 years

1937-2017

Da **80 anni Mapei** è vicina al mondo dello sport: una passione iniziata col ciclismo che ha poi abbracciato anche il calcio e le altre discipline. Da **80 anni Mapei** fornisce i suoi prodotti per la realizzazione di opere edili e impianti sportivi in tutto il mondo garantendo affidabilità, sicurezza e durabilità nel tempo.

MAPEI. PARTNER MONDIALE DEI COSTRUTTORI.



The winner is



Migliore pilota protagonista

Lewis Hamilton

Lewis Hamilton è stato semplicemente perfetto. Vero, in Bahrain, a Sochi, a Montecarlo e al Red Bull Ring magari non si sarà rivelato irresistibile, ma il primo, vero errore lo ha commesso solo in prova a Interlagos, quando il mondiale era già stato assegnato da un pezzo. Per il resto Hamilton ha rappresentato un fantastico uomo squadra, perfino ragionevolmente forte alla partenza, dopo che proprio il via era stato il tallone d'Achille nell'ormai archiviato scontro diretto con Rosberg del 2016. No, l'Hamilton 2017 sembra essere predatore vorace, spietato e perfetto, capace di diventare il poleman più fecondo della storia e allo stesso tempo di fare incetta di punti e vittorie, tanto da chiudere il discorso iridato già in Messico, alla terz'ultima gara, pur all'interno di una gara inficiata da una ruotatina malandrina del (per l'occasione) furbino Seb. Lewis ha iniziato l'anno sognando di imporsi battendo sul campo in un confronto diretto e vibrante il tetracampione Vettel, per dare ancora più valore al suo edificando poker iridato. E alla fine è andata esattamente così e questo dà ancora più valore all'alloro conquistato che ormai lo proietta obbligatoriamente e direttamente a caccia del full iridato realizzato dall'immenso Juan-Manuel Fangio. Tutto sorride, ora, a Lewis. È ancora ragionevolmente giovane, motivato, appare fortissimo e competitivo come non mai e è al volante della monoposto migliore espressa dalla Casa di recente più vincente. What else?



Migliore pilota non protagonista

Carlos Sainz

Alla fine Carlos Sainz è prevalso di un'incollatura, al fotofinish, su un altro pilota che negli anni si è ben abituato a recitare alla grande il ruolo dell'attore giovane e tosto ma ancora alla ricerca della parte che gli cambia la vita, vale a dire il coriaceo Nico Hulkenberg, peraltro nella parte recente della stagione suo nuovo compagno di squadra. Però è più giusto che sia il giovane spagnolo a fregiarsi di questo titolo, anche perché ci sono argomenti ben concreti a avvalorarlo. Anzitutto sulle sue spalle è gravato quasi interamente l'onore ma anche l'onere di aver fatto segnare durante la stagione punti pesanti per la Scuderia Toro Rosso. Per quanto il team austro-faentino si sia dimostrato ancora una volta valido e più che dignitoso, va anche detto che Carlito ha rappresentato il suo pilota ideale. E oltre a questo, nel finale di stagione ha anche coronato il sogno di finire alla corte di una grande Casa automobilistica, grazie all'ingaggio della Renault Team per il quale è andato subito a punti, divenendo nel 2016 il solo pilota in grado di piazzarsi tra i primi dieci con monoposto appartenenti a due diverse squadre. Sì, ce ne è abbastanza per applaudire lui come migliore attore protagonista, in attesa che il copione futuro gli permetta di recitare la parte giusta per ambire a riconoscimenti anche relativi a un ruolo di primo piano. Chissà. Intanto, complimenti.

Il clima magari non è quello da notte delle stelle, ma è con una certa emozione che ci apprestiamo a assegnare gli Autosprint Award 2017, sorta di Oscar della Formula Uno, aventi per prestigiosa effigie la nostra celeberrima statuetta dei Caschi d'Oro, concepita nel lontano 1966. I premi finali all'insegna della classica formula "The winner is..." derivano dalla somma dei giudizi espressi gara per gara, premiando ogni volta rispettivamente il miglior attore protagonista, il miglior attore non protagonista, miglior film, miglior regia, migliori effetti speciali, miglior fotografia e, al negativo, la statuetta spezzata, ossia la delusione di giornata. Un lungo lavoro portato avanti senza pensare a una sommatoria finale, ma proprio per questo il computo conclusivo diventa interessante da portare avanti, finendo con l'esprimere un giudizio globale inappuntabile perché aritmetico e denso di un significato e un merito concretamente guadagnati e mostrati sui campi di gara. Con, in più, il premio alla carriera.



Miglior regia



Miglior fotografia

Mercedes

È la Mercedes a prevalere di un'incollatura a suon di statuette sulla Ferrari e, parliamoci chiaro, da un punto di vista della meritocrazia è giustissimo così. In fondo a quattro gare dalla fine la Casa tedesca aveva già sancito la quarta vittoria consecutiva nel titolo Costruttori, confermandosi di fatto imbattuta nell'intera era turboibrida, iniziata nel 2014. Fase rivoluzionaria e delicatissima di passaggio che vede la Stella a Tre Punte faro incontrastato anche se contrastabile della Formula Uno attenta al nuovo corso dell'automobilismo mondiale. Certo, la concorrenza della Ferrari è stata ficcante, spietata e durissima fin dall'inizio, tanto da costringere la Mercedes a rifare mezza macchina in occasione del Gp di Barcellona, quindi alla seconda gara europea del campionato. Ma in ogni caso corsa dopo corsa il recupero delle Freccie d'Argento si è rivelato sempre più significativo, fino a trasformarsi in una marcia trionfale nella fase topica della stagione. C'è poco da fare, la Casa è ancora al top del Circus e non sembra avere alcuna intenzione di cedere lo scettro.

Mercedes

Anche dal punto di vista scenico, i boys della Mercedes lo spettacolo lo hanno assicurato. Primo fra tutti Toto Wolff, senz'altro un amico di Autosprint, che ha dato spettacolo non solo reggendo alla grande il timone di Team Principal ma anche dando spettacolo davanti alla telecamere, mostrando un'emotività molto italica in quei pugni tirati sul tavolo in occasione di due momenti di supremazia Ferrari. Dapprima nel Gp inaugurale di Melbourne e poi nel finale convulso del Gp d'Ungheria, quand'è stato costretto a ordinare malvolentieri a Hamilton di rendere la posizione a sua volta regalategli dal compagno di squadra Bottas. Ma in fondo questa è solo una scusa. Lontani sono i momenti delicatissimi vissuti fino al 2016 col terribile dualismo interno Rosberg-Hamilton. Il team Mercedes ora appare sempre più una gioiosa macchina da guerra perfettamente oliata, all'interno della quale il campionissimo Hamilton può esprimersi liberamente come non mai. Ben supportato da Bottas, felicissimo a tratti di far supplenza al capitano quando quest'ultimo non si trova in condizioni d'esprimersi al massimo. Meglio di così...

**Miglior film**

Ferrari

La Ferrari in questo 2017 non ha soltanto il merito di aver sfornato con la SF70-H una vettura ultracompetitiva, in grado di dare salutare sale alla competizione. No, stavolta il Cavallino Rampante ha fatto molto, molto di più. Ricostruendo anzitutto il fondamento delle sue aspirazioni con un magnifico salto di qualità fin dall'interstagione, che ha permesso di mettere a tacere i poco inclini a credere nelle possibilità della Ferrari autarchica e orizzontale, fortemente amata e voluta dal presidente Marchionne e dallo stesso timoniere Arrivabene. Ma c'è dell'altro. Sì, perché c'è tanta italianità in questa Rossa ed è un aspetto di cui andare fortemente orgogliosi. Infine, proprio grazie alle prodezze del team di Maranello, finalmente abbiamo vissuto un'annata non monocorde, univoca e "uccisa" dalla supremazia della Mercedes. Tanto che si può ben dire che la SF70-H con le sue prodezze sui tracciati più tortuosi e la sua competitività accettabile anche sulle piste più veloci e meno favorevoli, ha letteralmente salvato il mondiale. Riuscendo a rappresentare quasi fino alla fine un validissimo contraltare alla strepitosa Mercedes regina pur battibile dell'era turboibrida.

**Migliori effetti speciali**

Sebastian Vettel

Sebastian Vettel, proprio sulla scia virtuosa della sua squadra, è stato il grande antagonista e animatore del mondiale 2017. Improvvisamente elevatosi a sfida epica dopo che sembrava destinato a essere un semplice e noioso monologo del solito Lewis Hamilton e dell'immarcescibile Mercedes. Invece tutt'altro: il modo in cui Seb ha dominato la seconda parte del Gp d'Australia e s'è imposto in Bahrain e a Montecarlo restano momenti vibranti di una resurrezione globale del tedesco come pilota e della sua stessa squadra, in grado di dare sale e pepe alla sfida 2017. Sempre all'attacco, sempre col coltello tra i denti. Pure troppo. In ogni caso in prima linea a rendere il più le cose difficili alla Mercedes. Sissignore, anche sbagliando non poco, come nel pomeriggio sconcertante di Baku, con quel fallo di reazione di cui si poteva fare tranquillamente a meno. O quella partenza di Singapore, col sandwich terribile - soprattutto per le speranze iridate - con Verstappen e Raikkonen. O la toccatina data a Hamilton poco dopo il via in Messico. Sì, appunto. Seb è stato sinonimo di effetti molto speciali. Nel bene e nel male.



Statuetta spezzata



Ferrari

Stranamente, ma neanche poi tanto, nel computo delle statuette spezzate la Ferrari ha finito col prenderne più di tutti, ossia tre e, caso unico anche questo, consecutive. In poche parole dopo il bell'andare di gran parte della stagione, giunta alla lunga trasferta orientale la Casa di Maranello nel giro di tre Gran Premi ha perso completamente il bandolo della matassa. Prima pagando più di ogni altra squadra il via di Singapore, quindi entrando in netta crisi di affidabilità nelle due gare successive, che hanno finito col tarpargli le ali per quanto riguarda le residue aspirazioni iridate. Sì, in pratica lì è finito il mondiale 2017 e la Rossa così stupenda, sorprendente e gioiosamente competitiva dei primi tre quarti di stagione - proprio nel momento in cui sembrava aver fatto un ulteriore salto di qualità prestazionale - è scivolata al minimo del rendimento e al massimo della delusione. Al punto che questa riassuntiva statuetta spezzata non è certo un giudizio negativo, ma uno stimolo, un allarme, un'altra spia sul cruscotto per restare umili in vista del 2018. All'insegna di un esortativo e arrivabeniario come non mai "testa bassa e piedi per terra".



Statuetta alla carriera

Felipe Massa

E come aggiunta a sorpresa, financo svincolata dai giudizi e dalle analisi che hanno caratterizzato la stagione, come nelle più intense notti degli Oscar, tutti in piedi e un forte applauso all'indirizzo del vecchio Felipe Massa che - stavolta pare per davvero - a Abu Dhabi ha chiuso definitivamente la sua carriera in F1.

Sì, dai, sono volati questi anni, Felipe. Hai ottenuto tanto, sei stato a tratti bravissimo e a tratti non perfetto, a volte hai mostrato personalità, altre un po' meno, ma di certo quel pomeriggio a Interlagos 2008 avresti meritato di più. Per chi credeva in te, per la tua famiglia, per la Ferrari e, certo, per te stesso. E adesso ti appresti a andare a occupare quel posto unico nella storia della F1, a dividere le schiere di chi non ha mai vinto un titolo da chi ne ha vinto uno o più. Perché resterà per sempre colui che fu campione del mondo solo per una manciata di secondi. La gloria più caduca e rimpianta in tutta la storia delle corse. Volatile e illusoria, ma proprio per questo destinata a essere ricordata molto più di tante altre. Per tutto questo e per la brava persona che sei, boa sorte, Felipe.

Mercedes

668 PUNTI 1^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI

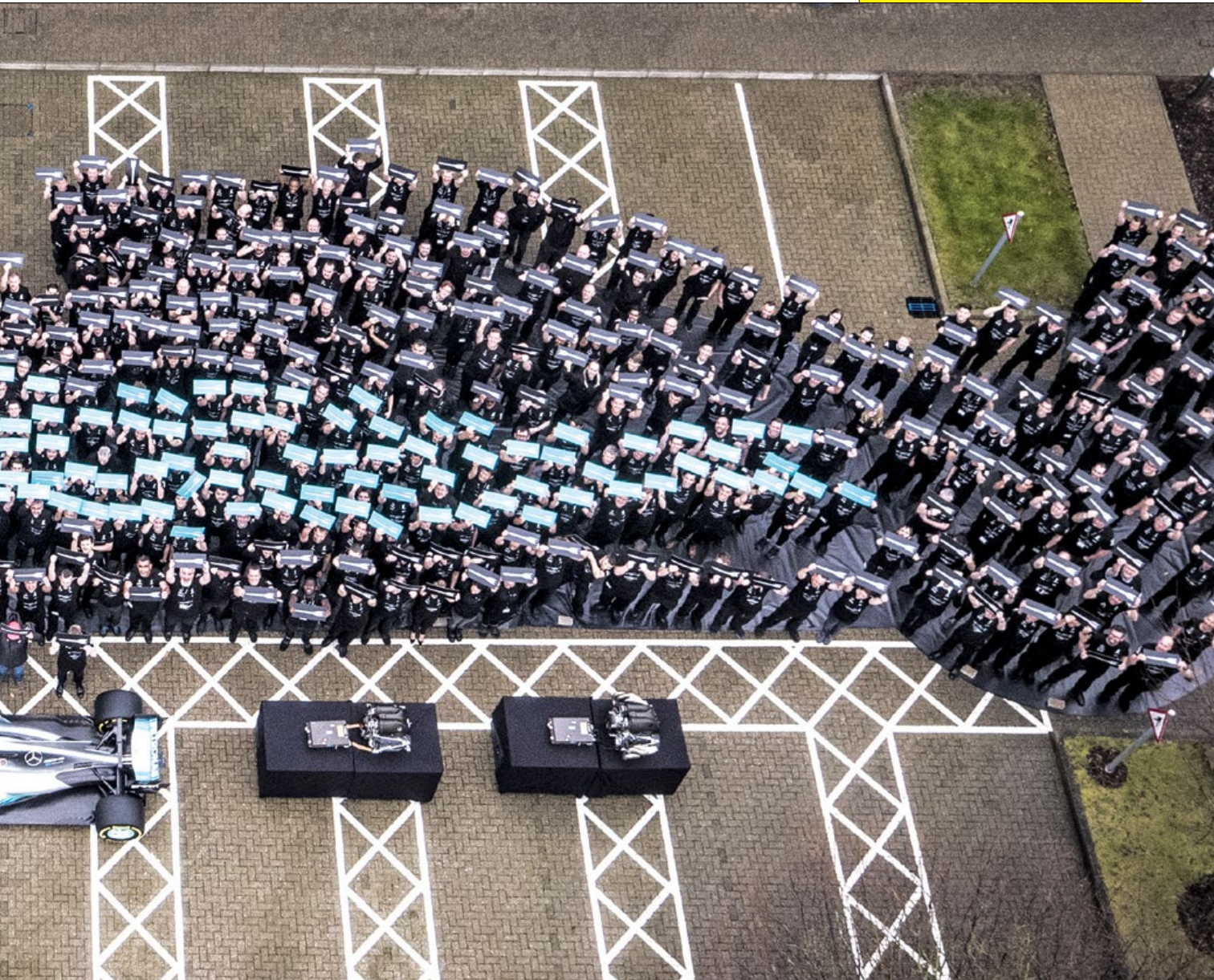


Mercedes si conferma corazzata della Formula Hybrid dopo un grandissimo duello con la Ferrari. Imbattibile regina

In difficoltà (si fa per dire) nei primi quattro Gp stagionali, alle prese con problemi di 'sovrappeso' alla W08 apparsa in difficoltà soprattutto in uscita dalle curve, la Mercedes ha conquistato il quarto titolo costruttori negli Stati Uniti, confermando la sua superiorità nell'era dell'ibrido. Con il poker d'assi calato dal leader Lewis Hamilton nel Gp del Messico, il team teutonico ha dato continuità al titolo iridato conquistato da Nico Rosberg lo scorso anno, prima di ritirarsi da vincente sorprendendo il mondo intero e lasciando il proprio sedile al pacioso Valtteri Bottas, calatosi perfettamente nel corso della stagione nei panni di scudiero del più blasonato compagno anglocaribico. Oddio, dopo il successo colto a Sochi, grazie ad una partenza fulminea, più d'uno si era chiesto se il numero 77 potesse ambire alla corona iridata, ma come si suol dire, il tempo è galantuomo e Valtteri non ha impiegato molti Gp per far rimpiangere ai tifosi Rosberg. Perfetto, tuttavia, il rapporto professionale tra i due piloti Mercedes, con il finlandese che ha ceduto più volte la posizione a Lewis facendo gioco di squadra e ricevendo il favore da Hamilton in Ungheria, sotto gli occhi atterriti di Niki Lauda. Mercedes nel 2017 ha collezionato dodici vittorie (nove firmate dall'inglese e tre dal finlandese), quindici pole (undici per Hamilton e quattro per Bottas), 26 podi complessivi e quindici prime file con almeno uno dei due piloti. Numeri che parlano da soli e che confermano la bontà della 'versione B' della W08 introdotta dalla Mercedes a partire dal Gp di Spagna, dove Hamilton fu autore di una prova di forza in pista nei confronti del rivale Vettel. Quanto a 'Hammer-time', si è trattato di una stagione pressoché priva di errori (eccezion fatta

Risorse umane valore aggiunto

Toto Wolff, il gran boss della Mercedes F.1, continua a sostenere che la grande arma delle Freccie d'Argento sono le donne e gli uomini che lavorano per il team che ha stravolto la faccia del Circus a suon di successi da quando è entrata in vigore la cosiddetta Formula Hybrid



***Sono stati
12 i Gp
vinti dalle
W08 (9
firmati da
Hamilton e
5 da Bottas)
nell'ambito
di una
stagione
dove le
Freccie
d'Argento
non hanno
fallito***

per il botto in Q1 nelle qualifiche di Interlagos) che ha visto la 'rock star' della Formula Uno eguagliare e battere record su record, ad iniziare dalle 65 pole raggiunte in carriera (eguagliando, in Canada, l'idolo d'infanzia Ayrton Senna) arrivando a superare addirittura il record assoluto ogni epoca di 68 partenze al palo firmato da Michael Schumacher. Tra le tante cartoline che si potrebbero ricavare da questa stagione, ce ne sono un paio che balzano subito alla mente riferendosi al team di Brackley. La prima, ritrae Lewis commosso a Montréal con in braccio una riproduzione in scala naturale del casco dell'87 di 'Magic', donatogli dalla famiglia del compianto paulista nel giorno in cui l'ex stella McLaren ha eguagliato le Pole della sua più grande fonte di ispirazione. La seconda cartolina è quella che vede raffigurate le due W08 in parata a Monza dopo aver ottenuto una formidabile doppietta. Una sorta di monito al Cavallino Rampante, una presa di coscienza della propria forza a livello prestazionale che si è poi tradotta al massimo nei Gp successivi. Volendo ce n'è anche una terza di cartolina, ed è quella che ritrae la 'trappola' che Lewis ha architettato nei confronti del rivale Vettel in Azerbaijan. Furbizie che appartengono ai campioni più scaltri disposti a tutto pur di vincere l'alloro iridato. Se c'è un aspetto che, in un certo senso, ha favorito la Mercedes nella lotta al titolo, oltre all'impressionante affidabilità (solo un ritiro nel Gp di Spagna per Bottas vittima di problemi alla power-unit), è quello che concerne le pressioni esterne: giocando come favorita, ha evitato di commettere errori dovuti forse a un'eccessiva foga che ha invece minato il percorso della Ferrari.

Ferrari


522 PUNTI 2^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI



La Ferrari ha ritrovato se stessa dopo un 2016 davvero da dimenticare grazie al grande lavoro di un reparto corse molto tricolore che lavora a testa bassa e con i piedi per terra

Passione rossa

Erano sette anni che la Ferrari non otteneva cinque vittorie in una stagione. Ma a Vettel non sono bastate per conquistare il quinto titolo iridato della sua carriera. Le prestazioni della SF70 hanno riacceso l'entusiasmo nel settantesimo anno della nascita del Mito



La SF70H riaccende la passione. Vettel vince 5 Gp e per lunghi tratti fa sognare. E così il Cavallino è tornato a essere davvero Rampante

Nel 70° anno della nascita del Mito, il Cavallino Rampante ha lottato per la conquista del titolo iridato con Sebastian Vettel sino al Gran Premio del Messico, inscenando un duello rusticano con la Mercedes capitanata da Lewis Hamilton che ha infiammato il pubblico dopo tre anni di dominio assoluto da parte della casa con la Stella a tre punte. Reduce da quattro annate da dimenticare, la Ferrari ha ritrovato sé stessa grazie alla SF70H, vettura portata a compimento dalla nuova struttura orizzontale di Maranello capitanata dal direttore tecnico Mattia Binotto, succeduto lo scorso anno a James Allison. Che il 2017 potesse essere una buona stagione per la Rossa lo si era già intuito dai test invernali, ma la conferma vera e propria è arrivata nell'evento inaugurale di Melbourne dove, Vettel, forte di una strategia Ferrari indovinata ha trionfato indisturbato ponendo il primo mattoncino nella sua lotta per il titolo. Cinque i successi colti dal Cavallino in questa stagione, tutti ad appannaggio del quattro volte Campione del Mondo Sebastian Vettel, autore di quattro delle cinque pole artigliate dalla Ferrari. 19 i podi complessivi per il team di Maranello e quindici prime file con almeno una delle due vetture. Risultati davvero ragguardevoli, se consideriamo che solamente lo scorso anno la Rossa chiuse la stagione in terza posizione nel Costruttori con 398 punti alle spalle della Red Bull motorizzata Renault (Tag-Heuer). È soprattutto sui tracciati ad alto carico aerodinamico che l'SF70H ha dato il meglio di sé, basti pensare alle belle prime file ottenute con entrambi gli alfieri a Sochi e a Montecarlo (risultato che mancava a Maranello da sedici anni sulle stradine del Principato) e alle formidabili doppiette ottenute in gara a Monaco e Ungheria.

Sul tortuoso tracciato dell'Hungaroring, un problema allo sterzo occorso a Vettel non ha impedito al tedesco di cogliere un successo memorabile, supportato dal fido scudiero Raikkonen che ha protetto il compagno di squadra ed amico dall'inizio alla fine della corsa. Nella Formula Uno moderna commettere errori può costare carissimo e i pochi momenti di scarsa lucidità che hanno investito Vettel sono risultati determinanti per la sconfitta nella lotta al titolo. Il primo segnale d'allarme è arrivato in Azerbaijan quando, in regime di safety car, al 19° giro, Sebastian dopo un lieve contatto con la W08 di Lewis ha rifilato al britannico una bella ruotata, poiché infastidito dal 'brake test' effettuato dal numero 44. Un fallo di reazione che è costato al leader del Cavallino la convocazione a Parigi nella sede della Fia da parte del presidente Jean Todt, nel giorno del suo trentesimo compleanno. Richiamo risolto poi fortunatamente per Vettel e per la Ferrari in un nulla di fatto. La frittata con Verstappen al via del Gp di Singapore (dove la Ferrari era chiaramente favorita) ha fatto piovere sul bagnato in casa del Cavallino dopo la sonora sconfitta rimediata nel Gp casalingo di Monza. Le ambizioni al titolo sono sfumate del tutto in Messico, dove Seb, accerchiato dal rivale Hamilton e dallo scatenato Verstappen ha finito con il subire il sorpasso dell'olandese e per tamponare Lewis, compromettendo la sua gara. Vettel, dal canto suo, può lamentare i problemi tecnici che hanno attanagliato l'SF70H a partire dal Gp della Malesia, essendo poi costretto al ritiro nei primi giri della gara giapponese. Inconvenienti che hanno portato la Ferrari ad effettuare un processo di ristrutturazione e rafforzamento del reparto dei processi di qualità interno a partire dal Gp di Austin.

TEAM PER TEAM

Red Bull

368 PUNTI

3^A CLASS. COSTRUTTORI



Non in grado di insidiare Mercedes e Ferrari nella lotta al titolo, il team austriaco ha interpretato la parte di terza forza del Mondiale, andando incontro ad alti e bassi dovuti a problemi di affidabilità dell'RB13 e ad errori di valutazione dei piloti, in particolare da parte di Max Verstappen, autore di una stagione negativa prima del risveglio avvenuto con la vittoria nel Gp malesiano, conquistata con un bel sorpasso su Hamilton. Da quel momento, l'olandese prodigio ha letteralmente voltato pagina, artigliando un secondo posto a Suzuka e trionfando a Città del Messico, anche in questa occasione grazie ad un bel sorpasso assestato nelle fasi iniziali. Dopo la brillante stagione d'esordio con Red Bull lo scorso anno, il figlio di Jos era chiamato nel 2017 a bissare i grandi risultati ottenuti nel 2016, ma come detto in apertura, la prima parte di stagione aveva persino portato a pensare che Max potesse aver smarrito la bussola definitivamente, subendo platealmente il compagno australiano soprattutto in gara. Fortunatamente per il mondo del motorsport il leone olandese non solo ha ritrovato la sua dimensione ideale dopo Monza, ma ha dimostrato anche una maturità sorprendente nella seconda fase di campionato per la sua giovanissima età. In procinto di disputare l'ultima stagione con i motori Renault nel 2018, Red Bull, reduce da test invernali piuttosto difficili ha totalizzato tredici ritiri in questo 2017, molti dei quali causati dalla fragilità della power-unit, collezionando molti punti in meno rispetto alla passata stagione. Tre le vittorie ottenute dalla squadra capitanata da Chris Horner, con Daniel Ricciardo dimostratosi ancora una volta "re

RB13 sfruttano le occasioni

Una vittoria per Ricciardo (al Gp di Baku) e due per Verstappen (ai Gp di Malesia e Messico): la Red Bull ha tratto il massimo dalla stagione, sapendo approfittare in modo perfetto dei momenti d'incertezza nella sfida tra Mercedes e Ferrari

Fuori dalla lotta per il titolo le RB13 traggono il massimo conquistando tre vittorie. La costanza di Ricciardo e il prepotente ritorno di Verstappen caratterizzano una stagione double face



delle gare folli", vincendo la caotica corsa in Azerbaijan dopo essere partito dalle retrovie. L'australiano ha una lunghissima collezione di podi, a dimostrazione della grande costanza di cui è capace il ragazzone di Perth. Vero e proprio mago dei sorpassi, Ricciardo ha entusiasmato il pubblico nell'arco dell'intera stagione, affiancato da un Verstappen non propriamente lucido in Spagna (contatto con Kimi Raikkonen), in Austria (collisione con Fernando Alonso) e in Italia (corpo a corpo evitabile con Felipe Massa alla prima variante), cadendo anche vittima della sfortuna in più di un'occasione, come dimostrato dai tre ritiri consecutivi per problemi di natura tecnica tra Canada e Austria. Ad Interlagos, dove Renault e Toro Rosso hanno avuto una discussione face to face per via dei troppi propulsori rotti sulla STR12, il consulente Red Bull Helmut Marko è stato convocato anch'egli dal direttore Renault Cyril Abiteboul, ricevendo una lavata di capo dinanzi alle telecamere che conferma, ancora una volta, l'evidente tensione tra il costruttore francese e il team co-fondato da Dietrich Mateschitz. Resta ancora un mistero, tuttavia, come abbia fatto l'RB13 a compiere un salto di qualità prestazionale come quello effettuato dal Gp di Singapore, nonostante gli importanti sviluppi realizzati dalla casa austriaca durante la pausa estiva. I più maliziosi hanno supposto che, il passaggio di Carlos Sainz Jr in Renault dalla Toro Rosso a partire da Austin possa c'entrare qualcosa, ma in assenza di dati oggettivi non ci resta che bollare a miracolo l'impresa compiuta dalla Red Bull nella seconda parte di stagione.

Non in grado di insidiare Mercedes e Ferrari nella lotta al titolo, il team austriaco ha interpretato in modo perfetto la parte di terza forza del mondiale

Force India

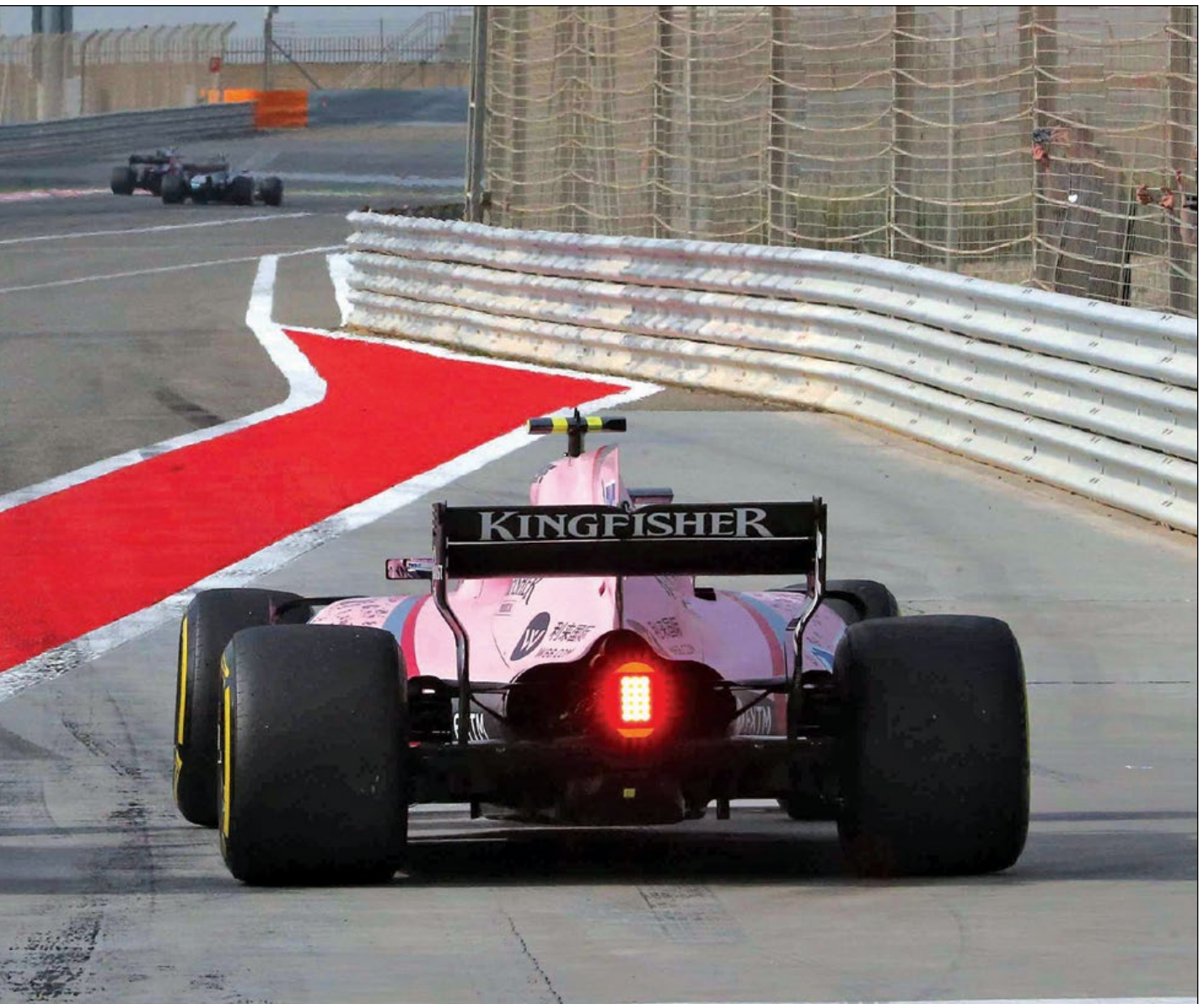
187 PUNTI 4^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI

Quarta forza del mondiale per il secondo anno consecutivo, la squadra di Mallya s'è esaltata con le prestazioni e le scintille della sua coppia di piloti esplosiva Perez-Ocon



Vincitore del "premio simpatia" anche quest'anno, il team capitanato dal famigerato Vijay Mallya ha incantato i tifosi sin dalle prime fasi del campionato, rientrando nella zona punti per cinque Gp consecutivi raggiungendo l'apice prestazionale in Spagna, con la frizzante coppia di piloti Sergio Pérez ed Esteban Ocon terminati al Montmeló in quarta e quinta posizione. Le "pantere rosa", soprannome delle VJM10 in seguito all'ingresso dello sponsor Bwt dopo i test invernali, sono andate incontro a sporadici ritiri, regalando sovente spettacolo grazie alla rivalità interna tra il veterano messicano e il giovane talento francese ex Manor. Le scaramucce tra i due piloti sono iniziate in Canada, raggiungendo la punta più alta in Azerbaijan e Spa, con i due alfiere autori di veri e propri duelli corpo a corpo senza esclusione di colpi. Una rivalità d'altri tempi che ha costretto Force India ad imporre una fine delle ostilità tra i due galletti dopo il Gp del Belgio, salvo ricedere libertà ai piloti dopo la conquista matematica del quarto posto nel Costruttori. Ocon non ha stupito solo per talento e maturità, ma anche per la costanza che ha dimostrato nell'arco della stagione, terminando 18 Gp consecutivi prima di doversi arrendere in Brasile a causa di un contatto con Grosjean. Un vero e proprio record quello messo a segno dal campioncino di Évreux, partito a inizio stagione come 'ombra' di Pérez e poi in grado di minacciare seriamente l'ex pilota McLaren. Settima nella classifica dei budget per quanto concerne i team di Formula Uno, con 145,05 milioni di Euro a disposizione, Force India si conferma come team in grado di assemblare elementi di grande talento, a partire dal direttore tecnico Andrew Green per arrivare alla spumeggiante coppia di piloti.

Anche di rosa vestita la Force India si conferma primo team dietro la triade Mercedes, Ferrari, Red Bull. Ocon ha stupito per talento, maturità e costanza



Pantere rosa con gli artigli

Le scintille ricorrenti tra Ocon e Perez hanno posto sotto ai riflettori la Force India che nei primi 5 Gp della stagione è andata sempre a punti

Williams

83 PUNTI 5^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI

Il team di Grove ha compiuto un passo indietro rispetto al 2016. E mentre saluta Felipe Massa punta molto sulla crescita di Lance Stroll che al debutto in F.1 è riuscito subito a salire sul podio



Lil team di Grove ha compiuto un passo indietro rispetto alla passata stagione, totalizzando meno punti del 2016, mantenendo, tuttavia, la quinta piazza nella classifica Costruttori. Orfana di Valtteri Bottas approdato in Mercedes alla corte di Lewis Hamilton, la Williams ha schierato il debuttante canadese Lance Stroll, affiancato dalla chioccia Felipe Massa, rientrato dal ritiro più breve ogni epoca dalla massima serie. Mentre il veterano brasiliano ha disputato una stagione solida che lo ha visto centrare la top-10 in tredici occasioni, il giovanissimo Stroll ha ingranato gradualmente dopo un avvio di stagione abbastanza difficile, tanto da essersi guadagnato il soprannome di "DisaStroll". Il campione di F.3 europea 2016 ha iniziato il trend positivo in Canada, cogliendo poi un clamoroso terzo posto (primo podio della carriera) nella rocambolesca corsa in Azerbaïjan. Dopodiché sette Gp consecutivi portati a termine da

Il podio di Stroll unica vera gioia

All'esordio in Formula Uno Lance Stroll ha saputo trovare il bandolo della matassa dopo un inizio in cui ha pagato la scarsa esperienza. Ma poi ha regalato alla Williams l'unico podio arpionato nella stagione



Dopo un inizio di Mondiale pieno di difficoltà, il baby Stroll ha iniziato il suo trend positivo in coincidenza del Gp di casa a Montreal. Subito dopo a Baku è arrivato il podio

Lance, con quattro piazzamenti a punti, prima di centrare un ottimo 6° posto a Città del Messico. La FW40, nella cui sigla troviamo un omaggio ai 40 anni del team fondato da Sir Frank, ha spesso fatto valere la bontà della power-unit Mercedes, ma a livello di telaio ed efficienza non ha mai convinto del tutto, sprofondando a tratti come accaduto nelle qualifiche di Silverstone.

A Budapest, in occasione dell'11° round stagionale, la Williams ha schierato il pilota di riserva Paul Di Resta, chiamato a sostituire l'indisposto Felipe Massa. Il britannico è passato dai panni di giornalista per Sky Tv a quelli di pilota nel giro di poche ore, avendo disputato l'ultimo Gp in F1 nel 2013. L'ex pilota Force India ha fornito una prestazione memorabile, dovendosi tuttavia arrendere ad una perdita d'olio a dieci giri dalla fine.

Renault

57 PUNTI 6^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI



Accoppiata da tenere d'occhio

Con Hulkenberg e Sainz (arrivato dalla Toro Rosso dal Gp Usa e subito a punti), Renault si è assicurata un'accoppiata che fa ben sperare per il futuro

All'ultimo round il team francese soffia la sesta piazza a Toro Rosso

L team francese, che ha strappato la sesta piazza a Toro Rosso nell'ultimo Gp 2017, forte di un reparto tecnico molto competitivo e partito con l'obiettivo di centrare il 5° posto nel Costruttori, ha faticato e non poco a trovare la zona punti con costanza, potendo contare solo su Nico Hulkenberg, pilota che avrebbe certamente meritato di più nella sua carriera in Formula Uno. Il tedesco non è mai andato oltre la sesta posizione, ma a sua discolpa possiamo mettere sul banco degli imputati l'inaffidabilità della RS17, vettura dalle soluzioni tecniche interessanti e molto estrema risultata, tuttavia, al di sotto delle aspettative. Del tutto anonimo, invece, il britannico Jolyon Palmer, a punti per la prima ed unica volta nel Gp di Singapore grazie ad un bel sesto posto colto in condizioni di pista difficili. Il figlio d'arte, più volte discusso durante la stagione, è stato poi appiedato anzitempo dal team a partire dalla gara statunitense, consentendo il debutto anticipato con i colori Renault a Carlos Sainz Jr, subito a punti nel Gp degli Stati Uniti. Il madrileni forma una coppia di tutto rispetto con "Hulk" lasciando ben sperare per la stagione 2018. Insomma, nel campionato che celebra il quarantennale della casa transalpina in Formula Uno i piani sono andati decisamente sotto le aspettative combattendo a latitudini di classifica con avversari che sulla carta avrebbero dovuto essere messi alle spalle con minori affanni. Stando alle ultime indiscrezioni, Renault è al lavoro su una vettura rivoluzionata per il 2018, cercando di abbracciare una filosofia orientata sulla ricerca di maggiori prestazioni a discapito dell'affidabilità. Aspettiamo e vediamo che cosa succederà il prossimo anno.

In ottica 2018 Hulkenberg e Sainz sono una coppia di piloti che possono riportare in alto la casa transalpina che stando alle indiscrezioni è al lavoro su una vettura rivoluzionaria

Trofeo Mitjet
Italian Series
2017



Mitjet

*Il Futuro del Motorsport
riparte da qui.*

Michele
Malucelli
(Under 20)

Claudio
Giudice
(Pilota A)

Lorenzo
Marcucci
(Pilota B)

Roberto
Benedetti

Riccardo
Romagnoli
(Over 50)



Well Done.

Complimenti a tutti i Piloti della MitJet Italian Series, ed in particolare a Claudio Giudice, Lorenzo Marcucci, Roberto Benedetti, Michele Malucelli, Riccardo Romagnoli che hanno conquistato la vittoria nelle loro categorie.

Un ringraziamento speciale a tutti i Team che hanno partecipato ed agli Sponsor per il sostegno dato nell'arco della stagione.



www.mqcorse.it - [f](#) Mitjet Italian Series
info@mqcorse.it - Ph. 348.01.93.121



Toro Rosso

53 PUNTI **7^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI**

In attesa della power unit Honda per il 2018 il team di Faenza raccoglie il 7° posto in una stagione condizionata da un lungo valzer delle coppie

Singapore da ricordare

Il quarto posto colto da Sainz a Singapore è stato il miglior risultato ottenuto dalla Toro Rosso nel corso della stagione 2017 nella quale si sono alternati in tanti al volante della STR12: da Kvyat a Sainz, da a Hartley e Gasly





Molti di voi, sicuramente, ricorderanno le dichiarazioni del team boss Franz Tost durante i test invernali, con il dirigente austriaco che parlò di quinto posto come target possibile per la scuderia faentina, a patto di trovare l'affidabilità dopo un inizio di prove pre stagionali non molto incoraggianti. La STR12, forte della motorizzazione Renault dopo un 2016 speso con le power-unit Ferrari della stagione precedente, ha mantenuto solo in parte le aspettative, dovendosi tuttavia accontentare del 7° posto finale, incapace di far fronte alle prestazioni della Williams Mercedes e infilata nell'ultimo Gp anche dalla Renault. Il 2017 è stato l'inizio di un nuovo corso per Toro Rosso, come si è potuto evincere dalla nuova livrea che rompe decisamente con il passato. Subito a punti nel Gp di Melbourne con la riconfermata coppia di piloti Carlos Sainz Jr e Daniil Kvyat, la squadra satellite della Red Bull è andata progressivamente incontro a dodici ritiri, molti dei quali causati da problemi alla power-unit Renault. Paradossale la situazione verificatasi a fine stagione, con la scuderia in debito di componenti da sostituire nella power-unit e l'accusa da parte del costruttore Renault di una possibile cattiva gestione dei loro propulsori. Accuse rispedito subito al mittente da Franz Tost, autentico leader della Toro Rosso che, l'anno prossimo, passerà alle power-unit Honda. Quanto ai piloti, Sainz ha battuto nettamente il compagno Kvyat, disputando una corsa eccezionale a Singapore che è valsa al figlio d'arte la quarta piazza, miglior risultato in carriera. Il russo ex Red Bull, appiedato in Malesia per far posto al pupillo Pierre Gasly, è stato richiamato ad Austin facendo coppia con il debuttante Brendon Hartley, salvo essere spedito nuovamente fuori dalla squadra a partire dal Messico, dove Toro Rosso ha schierato l'attuale coppia Gasly-Hartley.

Alla vigilia della stagione 2017, Franz Tost aveva indicato il 5° posto come target possibile: la STR12 ha chiuso due posizioni più indietro e nervi davvero tesi con Renault

Haas

53 PUNTI 8^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI

Grosjean up and down

Grosjean per 8 volte ha portato la Haas a punti. Anche Magnussen ha contribuito alla causa: un passo avanti per il team Usa dopo che Gutierrez nel 2016 non aveva raccolto neanche un punto



Per il team Usa motorizzato Ferrari e con telaio Dallara un 2017 tra luci e ombre

Partito decisamente con il piede sbagliato, vedendo entrambi i piloti ritirarsi nel Gp inaugurale di Melbourne, il team statunitense motorizzato Ferrari e montante telai Dallara ha disputato una stagione con luci ed ombre, andando incontro a diversi ritiri dovuti a inconvenienti tecnici di varia natura. Il veterano Romain Grosjean, vittima di problemi cronici ai freni (con la scuderia che ha effettuato diversi test nell'arco della stagione passando da Brembo a Carbon Industries e viceversa) ha dimostrato di saper fare ancora la differenza, conquistando otto piazzamenti a punti che hanno contribuito al miglioramento della Haas rispetto alla passata stagione (con diversi punti in più della squadra americana rispetto al 2016). Il numero 8 ha rimediato anche un grande spavento nel corso delle prove libere di Sepang, bucando la posteriore destra della VF-17 su un tombino mal posizionato all'interno del cordolo di curva 13, finendo violentemente contro le barriere. Fortunatamente per l'ex pilota Lotus solo un grande spavento, ma il ragazzo di Ginevra ha chiesto e ottenuto le scuse ufficiali da parte della Fia, lanciando un segnale in termini di sicurezza. Il danese Kevin Magnussen, chiamato a sostituire l'incolore Esteban Gutiérrez, non ha convinto del tutto, ma ha dimostrato in tali occasioni di poter eguagliare le prestazioni del più quotato Grosjean, concludendo anch'egli in settima piazza nell'arco della stagione. Complessivamente parlando, il team diretto da Gunther Steiner può dirsi soddisfatto del suo secondo anno in Formula Uno, nel quale ha permesso a diversi giovani piloti emergenti di mettersi in mostra nei turni di prove libere del Mondiale. È il caso del nostro Antonio Giovinazzi, sceso in pista anche in occasione delle FP2 di Interlagos.

Al secondo anno nel Circus la squadra statunitense ha raccolto più punti rispetto alla stagione d'esordio nonostante diversi ritiri per inconvenienti tecnici



follow us   

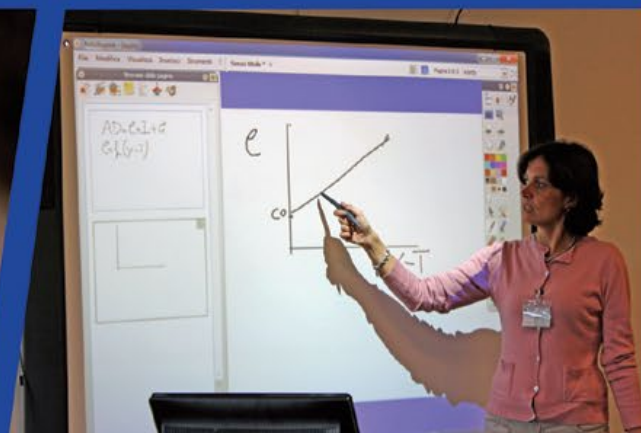
UNIVERSITA' NICCOLO' CUSANO



ONLINE

E IN PRESENZA

18 *CORSI DI LAUREA*



**UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO**

NUMERO VERDE
800 98 73 73

WWW.UNICUSANO.IT



Meno male che c'è Fernando

La sesta piazza artigliata da Alonso in Ungheria rappresenta il miglior risultato della McLaren nel 2017

McLaren

30 PUNTI 9^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI

Si chiude l'avventura tra il team di Woking e Honda. Storia di un connubio impossibile

Dal 2015, la McLaren Honda ha totalizzato 705 posizioni di penalità, dovute soprattutto alle sostituzioni di componenti della power-unit, ben 86. Un dato che fa riflettere sulla drammatica situazione che alberga nel team capitanato da Zak Brown, succeduto a Ron Dennis nella stagione che avrebbe dovuto aprire ad un nuovo corso. La squadra britannica, alle prese con il periodo più buio della sua storia soprattutto in virtù dell'infelice matrimonio con Honda, ha fornito segnali preoccupanti sin dai test invernali, riuscendo a trovare un minimo di affidabilità e a riscontrare un miglioramento delle performance solamente nella seconda parte di stagione. Nonostante una situazione surreale, Fernando Alonso non si è mai perso d'animo, lottando come un leone a centro gruppo e nel fondo classifica, riuscendo a portare molto spesso la macchina oltre i suoi limiti. È il caso del Gp d'Ungheria, dove l'asturiano ha concluso al sesto posto grazie ad una corsa solida e ad una MCL32 finalmente a proprio agio sull'ostico tracciato ungherese, con anche il 'debuttante' Stoffel Vandoorne rientrato nella zona punti. In questo 2017 'Nando, pilota d'altri tempi, ha sperimentato l'avventura della 500 Miglia di Indianapolis al volante della Dallara della scuderia McLaren-Honda-Andretti, disputando una corsa epica sino al (solito) cedimento del propulsore. Una vera beffa per lo spagnolo, a punti anche in Azerbaijan e a Interlagos nel corso del campionato F.1. Quanto a Vandoorne, il campione Gp2 2015 non è riuscito ad esprimere il proprio potenziale, fortemente penalizzato da una vettura inaffidabile e poco competitiva. Il belga ha comunque collezionato piazzamenti a punti, con due settimi posti consecutivi tra Singapore e Malesia, ottenendo il suo miglior risultato di sempre in Formula Uno.

Nonostante una situazione surreale, Alonso non si è mai perso d'animo lottando come un leone a centro gruppo o fondo classifica, portando spesso la monoposto oltre i suoi limiti

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!

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

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

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

Data

Firma

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

MI ABBONO
PER UN ANNO A

**AUTO
SPRINT**

AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00



Sauber

5 PUNTI 10^A NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI

A Hinwil la coppia scoppia

È stata una stagione avara di soddisfazioni per Wehrlein ed Ericsson, acerrimi rivali all'interno di una Sauber che ha vissuto una stagione molto travagliata



Un 2017 molto tribolato per la maglia nera del Circus: la C36 ha avuto pochi acuti

Difficile è l'aggettivo che meglio può definire la stagione della Sauber, dotata di power-unit Ferrari dello scorso anno e alle prese con la sostituzione del team principal nel mese di giugno, con l'esperto ex Renault Frédéric Vasseur subentrato alla discussa Monisha Kaltenborn. Il team elvetico, in forti difficoltà economiche, non ha potuto contare su di una vettura competitiva, impossibilitata a compiere sviluppi significativi in tutto il 2017. La C36, salve rarissime eccezioni ed al talento di Pascal Wehrlein, non è mai riuscita a compiere acuti, con l'esordio in Australia complicato proprio dall'assenza del tedesco a causa di un brutto incidente rimediato alla Race of Champions, nel quale Pascal ha accusato danni alle vertebre. A prendere il posto del test driver Mercedes il nostro Antonio Giovinazzi, praticamente scaraventato in macchina al sabato mattina in quel di Melbourne ed autore di una bella prova in qualifica, riuscendo a concludere la gara senza intoppi. In Cina, sfortunatamente, il 3° pilota della Ferrari ha rimediato due violente uscite di pista, prima di doversi 'rassegnare' al ruolo di pilota di riserva della scuderia Haas motorizzata Ferrari, con sporadiche apparizioni nelle prove libere. Pochi i punti collezionati dal team svizzero, grazie a Wehrlein giunto 8° in Spagna e 10° nel tribolato Gp dell'Azerbaijan. Dieci i ritiri collezionati dal team di Hinwil, con il numero 94 'posterizzato' contro le barriere da Jenson Button (chiamato a sostituire Alonso impegnato nella Indy 500) poco prima dell'ingresso del tunnel nel Gp di Montecarlo. Fortunatamente solo molto spavento per il tedesco di Sigmaringen, uscito illeso dal drammatico incidente, il secondo nell'arco di un semestre. Molto deludenti le prestazioni di Marcus Ericsson, per due volte ai margini della zona punti ma piuttosto anonimo nelle sue apparizioni in pista.

Il team elvetico in forti difficoltà economiche, non ha potuto contare su di una monoposto competitiva e con sviluppi significativi



Ogni mese scriviamo di auto
perché sappiamo
dove mettere le mani.



IN QUESTO NUMERO DI AUTO TROVI:

- COVER STORY Tutto sulla rivoluzionaria BMW X2
- ANTEPRIMA VW T-Roc, il nuovo Suv compatto
- SPECIALE Guida completa al Motor Show di Bologna
- DESIGN Mini Electric e Mini JCW: concept del futuro
- PRIMI TEST Ford Mustang Shelby, BMW 6 GT
Seat Arona, Skoda Karoq, Kia Stonic, Renault Alaskan
- DOSSIER GOMME Scatta l'obbligo di legge:
guida ai pneumatici invernali da montare
- PROVE Mercedes C 63 AMG, Lexus LC500 Hybrid,
Jeep Compass, Opel Insignia Sports Tourer



GLI ESPERTI DELLE AUTOMOBILI TI ASPETTANO SU **AUTO**, OGNI MESE IN EDICOLA.



F1 EXPERIENCES

Una grande partenza mondiale

La F.1 apre col botto in Australia. Tra i venti partecipanti che posano per la foto ricordo, uno di loro è destinato a sovvertire i pronostici e a gettare luce nuova sul campionato: il suo nome è Seb Vettel e guida una Ferrari... Il campionato delle monoposto XL e dei gommoni inizia alla grande...



Griglia di partenza

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'22"188	5 Vettel Ferrari 1'22"456
2ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'22"481	7 Raikkonen Ferrari 1'23"033
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'23"485	8 Grosjean Haas 1'24"074
4ª FILA	19 Massa Williams 1'24"443	55 Sainz Toro Rosso 1'24"487
5ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'24"512	11 Perez Force India 1'25"081
6ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'25"091	14 Alonso McLaren 1'25"425
7ª FILA	31 Ocon Force India 1'25"568	9 Ericsson Sauber 1'26"465
8ª FILA	3 Ricciardo (b) Red Bull s.t.	36 Giovinazzi Sauber 1'26"419
9ª FILA	20 Magnussen Haas 1'26"847	2 Vandoorne McLaren 1'26"858
10ª FILA	30 Palmer Renault 1'28"244	18 Stroll Williams 1'27"143

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	57	1.24"11"672	215,408	1'26"638	53
2°	18	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 9"975	214,984	1'27"033	44
3°	15	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 11"250	214,930	1'26"593	56
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	57	a 22"393	214,458	1'26"538	56
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	57	a 28"827	214,186	1'26"964	43
6°	8	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 1'23"386	211,911	1'28"045	49
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 1 giro	210,965	1'28"336	56
8°	4	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	56	a 1 giro	210,911	1'27"677	53
9°	2	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	56	a 1 giro	210,346	1'26"711	51
10°	1	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 1 giro	208,800	1'28"475	55
11°		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	56	a 1 giro	208,759	1'28"486	55
12°		A.Giovinazzi (Ita)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	55	a 2 giri	206,518	1'29"052	51
13°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	55	a 2 giri	205,929	1'29"440	53

NON CLASSIFICATI

		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	50	Sospensione	208,123	1'30"077	48
		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	46	Sospensione	203,126	1'27"568	46
		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	40	Freni	205,585	1'29"389	38
		D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	25	Power Unit	193,070	1'29"447	21
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	21	Cons.incid.	202,327	1'32"052	18
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	15	Freni	197,807	1'32"195	6
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	13	Perd.acqua	209,021	1'30"183	12

1ª GARA del mondiale F.1 | 26 marzo 2017 | Albert Park (5,303 km) | Distanza: 307,574 km | Giri: 57(*) | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica e sole in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (a) Pascal Wehrlein viene sostituito da Antonio Giovinazzi a partire dalla 3ª sessione di libere. (b) Daniel Ricciardo non ha tempi cronometrati in Q3 a causa di un incidente. Il pilota non è presente in griglia. (*) Gara ridotta di un giro a causa di un doppio giro di formazione. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-16°; Vettel 17°-22°; Bottas 23°-24°; Raikkonen 25°; Vettel 26°-57°.

La prima risposta di Hamilton

La risposta di Hamilton non tarda ad arrivare e in Cina il pilota inglese, che scatta dalla pole riesce ad aggiudicarsi il Gran Premio senza problemi, spiegando che lui e la Mercedes non hanno alcuna intenzione di cedere all'offensiva della Ferrari.



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	1'37"36"158	187,535	1'35"378	44
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	56	a 6"250	187,335	1'35"423	40
3°	15	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	a 45"192	186,099	1'36"722	31
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	a 46"035	186,072	1'36"791	36
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	56	a 48"076	186,008	1'36"003	42
6°	8	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 48"808	185,985	1'35"849	41
7°	6	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	56	a 1'12"893	185,229	1'37"398	30
8°	4	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	55	a 1 giro	183,880	1'37"528	35
9°	2	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	183,434	1'36"531	55
10°	1	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	183,229	1'37"036	55
11°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	55	a 1 giro	182,837	1'37"551	50
12°		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	182,316	1'38"015	36
13°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	182,253	1'38"181	47
14°		F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	182,063	1'36"511	50
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	181,192	1'39"732	50
NON CLASSIFICATI								
		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	33	Trasmissione	176,160	1'39"496	31
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	18	Idraulica	160,518	1'40"090	18
		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	17	Flusso carb.	154,911	1'41"460	15
		A.Giovinazzi (Ita)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	3	Testacoda	134,804	-	-
		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-

2ª GARA del mondiale F1 | 9 aprile 2017 | Shanghai International Circuit (5,451 km) | Distanza: 305,066 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e coperto(*) in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (a) Grosjean e Palmer penalizzati di 5 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiere gialle. (b) La seconda sessione di prove non si disputa per ragioni di sicurezza. (p) Palmer rientra in pit-lane al termine del giro di formazione. (*) Pista bagnata ad inizio gara. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-56°.

1ª FILA	44	Hamilton Mercedes 1'31"678	5	Vettel Ferrari 1'31"864
2ª FILA	77	Bottas Mercedes 1'31"865	7	Raikkonen Ferrari 1'32"140
3ª FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'33"033	19	Massa Williams 1'33"507
4ª FILA	27	Hulkenberg Renault 1'33"580	11	Perez Force India 1'33"706
5ª FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'33"719	18	Stroll Williams 1'34"220
6ª FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'34"150	20	Magnussen Haas 1'34"164
7ª FILA	14	Alonso McLaren 1'34"372	9	Ericsson Sauber 1'35"046
8ª FILA	2	Vandoorne McLaren 1'35"023	33	Verstappen Red Bull 1'35"433
9ª FILA	31	Ocon Force India 1'35"496	36	Giovinazzi Sauber s.t. (C)
10ª FILA	8	Grosjean Haas 1'35"223(a)	30	Palmer Renault 1'35"279(a)(p)

Griglia di partenza

Un altro avviso della Rossa

La gara di Sakhir riveste grande importanza perché spiega che la vittoria iniziale di Seb a Melbourne non era un caso, anzi. E vederlo scendere di macchina entusiasta pure in Bahrain è la prova che la lotta per il mondiale 2017 sarà lunga e bella incerta...



Griglia di partenza

1 ^a FILA	77 Bottas Mercedes 1'28"769	44 Hamilton Mercedes 1'28"792
2 ^a FILA	5 Vettel Ferrari 1'29"247	3 Ricciardo Red Bull 1'29"545
3 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'29"567	33 Verstappen Red Bull 1'29"687
4 ^a FILA	27 Hulkenberg Renault 1'29"842	19 Massa Williams 1'30"074
5 ^a FILA	8 Grosjean Haas 1'30"763	30 Palmer Renault 1'31"074
6 ^a FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'30"923	18 Stroll Williams 1'31"168
7 ^a FILA	94 Wehrlein Sauber 1'31"414	31 Ocon Force India 1'31"684
8 ^a FILA	14 Alonso McLaren s.t.	55 Sainz Toro Rosso 1'32"118
9 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'32"313 (*)	11 Perez Force India 1'32"318
10 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'32"543	20 Magnussen Haas 1'32"900

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	57	1.33"53"374	196,979	1'33"826	36
2°	18	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 6"660	196,746	1'32"798	46
3°	15	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 20"397	196,268	1'34"087	33
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	57	a 22"475	196,196	1'33"720	55
5°	10	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	57	a 39"346	195,612	1'33"495	42
6°	8	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 54"326	195,097	1'34"256	39
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 1'02"606	194,814	1'34"609	39
8°	4	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	57	a 1'14"865	194,395	1'34"948	33
9°	2	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	57	a 1'20"188	194,214	1'35"372	40
10°	1	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	57	a 1'35"711	193,688	1'35"179	39
11°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	56	a 1 giro	193,128	1'36"786	43
12°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	56	a 1 giro	193,108	1'34"985	45
13°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	56	a 1 giro	192,861	1'35"552	43
14°		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	54	Rit.precapuz.	191,971	1'35"595	47
NON CLASSIFICATI								
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	50	Cambio	191,939	1'35"086	35
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	12	Incidente	195,965	1'38"026	8
		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	12	Incidente	192,670	1'36"303	10
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	11	Freni	199,003	1'36"681	4
		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	8	Elettronica	193,667	1'38"718	6
		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	N.P.	Press.ac.	-	-	

3^a GARA del mondiale F.1 | 16 aprile 2017 | Bahrain International Circuit (5,412 km) | Distanza: 308,238 km | Giri: 57 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (*) Vandoorne non è presente sulla griglia di partenza. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-13°; Vettel 14°-33°; 3. Hamilton 34°-41°; Vettel 42°-57°.

Al traguardo

Il primo trionfo di Bottas

Per Valtteri Bottas sembra una bella favola: la chiamata in extremis della Mercedes, alla quarta gara porta già la prima vittoria, in Russia, dopo una bellissima partenza che lo manda in fuga. Grande la gioia del finlandese, che beve champagne col morale alle stelle.

**Al traguardo**

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	1.28'08"743	206,859	1'37"367	49
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	52	a 0"617	206,835	1'37"312	49
3°	15	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	52	a 11"000	206,430	1'36"844	49
4°	12	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 36"320	205,449	1'38"398	18
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	52	a 1'00"416	204,523	1'38"429	47
6°	8	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 1'26"788	203,520	1'38"661	51
7°	6	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 1'35"004	203,209	1'38"745	50
8°	4	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	52	a 1'36"188	203,164	1'38"418	52
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 1 giro	202,785	1'38"232	45
10°	1	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	51	a 1 giro	202,281	1'38"858	51
11°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 1 giro	202,067	1'38"870	50
12°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	51	a 1 giro	201,914	1'38"300	50
13°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	51	a 1 giro	201,188	1'39"566	40
14°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	51	a 1 giro	200,142	1'39"790	47
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 1 giro	200,042	1'39"835	48
16°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	50	a 2 giri	198,710	1'40"922	37

NON CLASSIFICATI

		D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	5	Freni	152,977	1'42"285	4
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	0	Incidente	-	-	-
		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	N.P.	Power Unit	-	-	-

4° GARA del mondiale F1 | 30 aprile 2017 | Sochi Autodrom (5,848 km) | Distanza: 309,745 km | Giri: 52 (c) | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 3 posizioni per l'incidente con Stroll in Bahrain. (b) Penalizzazione di 15 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntivi della Power Unit. (c) Alonso non è presente nella griglia di partenza finale: il suo stop all'entrata della corsia box nel giro di schieramento causa un doppio giro di formazione. • **GIRI IN TESTA:** Bottas 1°-26°; Vettel 27°-34°; Bottas 35°-52°.

1° FILA	5	Vettel Ferrari 1'33"194	7	Raikkonen Ferrari 1'33"253
2° FILA	77	Bottas Mercedes 1'33"289	44	Hamilton Mercedes 1'33"767
3° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'34"905	19	Massa Williams 1'35"110
4° FILA	33	Verstappen Red Bull 1'35"161	27	Hulkenberg Renault 1'35"285
5° FILA	11	Perez Force India 1'35"337	31	Ocon India 1'35"430
6° FILA	18	Stroll Williams 1'35"964	26	Kvyat Toro Rosso 1'35"968
7° FILA	20	Magnussen Haas 1'36"017	55	Sainz (a) Toro Rosso 1'35"948
8° FILA	14	Alonso (c) McLaren 1'36"660	30	Palmer Renault 1'36"462
9° FILA	94	Wehrlein Sauber 1'37"332	9	Ericsson Sauber 1'37"507
10° FILA	8	Grosjean Haas 1'37"620	2	Vandoorne (b) McLaren 1'37"070

Griglia di partenza

Quella Mercedes rinnovata

La W08 nei primi Gran Premi ha mostrato difficoltà a far lavorare le gomme e si presenta a Barcellona mezza rifatta. La versione evoluta si dimostra molto competitiva, tanto che Hamilton riesce a superare in pista Vettel, andando a vincere. Un segnale importante anche per il futuro.



Griglia di partenza

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'19"149	5	Vettel Ferrari 1'19"200
2 ^a FILA	77	Bottas Mercedes 1'19"373	7	Raikkonen Ferrari 1'19"439
3 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'19"706	3	Ricciardo Red Bull 1'20"175
4 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'21"048	11	Perez Force India 1'21"070
5 ^a FILA	19	Massa Williams 1'21"232	31	Ocon Force India 1'21"272
6 ^a FILA	20	Magnussen Haas 1'21"329	55	Sainz Toro Rosso 1'21"371
7 ^a FILA	27	Hulkenberg Renault 1'21"397	8	Grosjean Haas 1'21"517
8 ^a FILA	94	Wehrlein Sauber 1'21"803	9	Ericsson Sauber 1'22"332
9 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'22"401	18	Stroll Williams 1'22"411
10 ^a FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'22"746	2	Vandoorne McLaren 1'22"532

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	66	1.35'56"497	192,056	1'23"593	64
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	66	a 3"490	191,940	1'23"674	43
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	66	a 1'15"820	189,560	1'23"686	40
4°	12	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	65	a 1 giro	188,189	1'25"755	51
5°	10	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	65	a 1 giro	187,820	1'26"276	40
6°	8	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	65	a 1 giro	187,059	1'26"703	56
7°	6	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	65	a 1 giro	186,872	1'26"186	61
8°	4	P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro(*)	186,749	1'26"476	58
9°	2	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	65	a 1 giro	186,446	1'25"976	37
10°	1	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	65	a 1 giro	186,360	1'26"871	50
11°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	64	a 2 giri	185,946	1'26"213	60
12°		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	64	a 2 giri	185,578	1'23"894	64
13°		F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	64	a 2 giri	185,402	1'26"472	64
14°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	64	a 2 giri	185,221	1'26"371	15
15°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	64	a 2 giri	185,180	1'24"843	44
16°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	64	a 2 giri	185,031	1'26"838	50

NON CLASSIFICATI								
		V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	38	Power Unit	187,060	1'24"696	28
		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	32	Incidente	185,143	1'27"554	14
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	1	Incidente	101,270	-	-
		K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-

5^a GARA del mondiale F.1 | 14 maggio 2017 | Catalunya (4,655 km) | Distanza: 307,104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (*) Penalità di 5" per essere rientrato in pista irregolarmente. (b) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntive della Power Unit. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-13°; Hamilton 14°-21°; Bottas 22°-24°; Vettel 25°-43°; Hamilton 44°-66°.

Al traguardo

**Parata
vincente
della Rossa**

Non c'è circuito più tortuoso e favorevole di Montecarlo, per la Rossa. Ecco Raikkonen e Vettel alla curva più lenta del mondiale, quella che una volta era chiamata la "Vecchia Stazione". Per le Ferrari sarà una parata vincente con Vettel che scavalcherà Kimi al pit-stop a ribadire la sua annata da protagonista...



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	78	1.44'44"340	149,105	1'15"238	38
2°	18	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	78	a 3"145	149,030	1'15"527	39
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	78	a 3"745	149,016	1'15"756	51
4°	12	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	78	a 5"517	148,974	1'16"439	22
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	78	a 6"199	148,958	1'16"329	56
6°	8	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	78	a 12"038	148,820	1'16"649	39
7°	6	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	78	a 15"801	148,731	1'15"825	54
8°	4	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	78	a 18"150	148,676	1'17"095	45
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	78	a 19"445	148,645	1'16"543	50
10°	1	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	78	a 21"443	148,598	1'16"313	44
11°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	78	a 22"737	148,567	1'16"614	55
12°		E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	78	a 23"725	148,544	1'16"482	52
13°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	78	a 39"089	148,183	1'14"820	76
14°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	71	Incidente	148,169	1'16"539	43
15°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 7 giri	147,515	1'16"075	71
NON CLASSIFICATI								
		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	66	Testacoda	148,163	1'16"665	45
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	63	Testacoda	148,108	1'16"829	39
		J.Button (Gb)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	57	Incidente	150,368	1'16"912	47
		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	57	Incidente	150,272	1'18"034	25
		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	15	Cambio	151,418	1'17"885	13

6° GARA del mondiale F1 | 28 maggio 2017 | Montecarlo (3,337 km) | Distanza: 260,286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • **NOTE:** (a) Penalità di 3 posizioni per aver causato un incidente nella gara precedente. (b) Penalità di 15 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntive della Power Unit; modifiche in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane. (c) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio.. • **GIRI IN TESTA:** Raikkonen 1°33"; Vettel 34"-78".

1° FILA	5	Vettel Ferrari 1'12"221	7	Raikkonen Ferrari 1'12"178
2° FILA	33	Verstappen Red Bull 1'12"496	77	Bottas Mercedes 1'12"223
3° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'13"162	3	Ricciardo Red Bull 1'12"998
4° FILA	8	Grosjean Haas 1'13"349	11	Perez Force India 1'13"329
5° FILA	27	Hulkenberg Renault 1'13"628	26	Kvyat Toro Rosso 1'13"516
6° FILA	2	Vandoorne McLaren s.t.(a)	20	Magnussen Haas 1'13"959
7° FILA	19	Massa Williams 1'20"529	44	Hamilton Mercedes 1'14"106
8° FILA	30	Palmer Renault 1'14"696	31	Ocon Force India 1'14"101
9° FILA	94	Wehrlein Sauber 1'15"159	18	Stroll Williams 1'14"893
PIT LANE	22	Button McLaren 1'13"613 (b)	9	Ericsson Sauber 1'15"276 (c)
			10° FILA	

Griglia di partenza

Perentoria doppietta Mercedes

Subito dopo Montecarlo arriva la secca risposta delle Freccie d'Argento, le quali a Montreal piazzano una doppietta molto significativa. Ancora una volta il capitano Hamilton sopravanza il gregario Bottas, mentre la miglior Ferrari è quella di Vettel, quarto.



Griglia di partenza

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'11"459	5	Vettel Ferrari 1'11"789
2 ^a FILA	77	Bottas Mercedes 1'12"177	7	Raikkonen Ferrari 1'12"252
3 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'12"403	3	Ricciardo Red Bull 1'12"557
4 ^a FILA	19	Massa Williams 1'12"858	11	Perez Force India 1'13"018
5 ^a FILA	31	Ocon Force India 1'13"135	27	Hulkenberg Renault 1'13"271
6 ^a FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'13"690	14	Alonso McLaren 1'13"693
7 ^a FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'13"756	8	Grosjean Haas 1'13"839
8 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'14"293	2	Vandoorne McLaren 1'14"182
9 ^a FILA	18	Stroll Williams 1'14"209	20	Magnussen Haas 1'14"318
10 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'14"495	94	Wehrlein Sauber 14"810 (C)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	1.33'05"154	196,766	1'14"551	64
2°	18	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 19"783	196,072	1'15"894	65
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	70	a 35"297	195,530	1'16"165	67
4°	12	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	70	a 35"907	195,509	1'14"719	70
5°	10	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 40"476	195,350	1'16"367	62
6°	8	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 40"716	195,342	1'16"247	68
7°	6	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	70	a 58"632	194,722	1'15"388	59
8°	4	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1'00"374	194,662	1'16"136	64
9°	2	L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	193,631	1'15"979	64
10°	1	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 1 giro	193,002	1'16"949	58
11°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	192,965	1'16"704	64
12°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 1 giro	192,951	1'16"341	65
13°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro	192,345	1'16"995	50
14°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	69	a 1 giro	192,257	1'16"774	69
15°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	190,693	1'17"091	66
16°		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	66	Power Unit	193,094	1'15"853	63
NON CLASSIFICATI								
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	54	Ruota	186,958	1'16"713	33
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	10	Batteria	173,074	1'17"187	9
		F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	0	Incidente	-	-	-

7^a GARA del mondiale F.1 | 11 giugno 2017 | Circuit Gilles Villeneuve (4,361 km) | Distanza: 305,270 km Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. Ulteriori modifiche in parco chiuso impongono la partenza dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-70°.

Al traguardo



Sorprese per Daniel e Lance

Succede di tutto. Safety-Car, trappole, tamponata di Vettel a Hamilton e poi pure una ruotatina rabbiosa, che gli costa un penalty. Mentre pure Hammer salta, causa la protezione all'abitacolo che si stacca e va sostituita. Godono Riccardo, che vice, Bottas, 2° in extremis, e Stroll grande terzo.

Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VE-LOCE	AL GIRO
1°	25	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	51	2.03'55"573	148,176	1'44"882	46
2°	18	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 3"904	148,098	1'43"925	51
3°	15	L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 4"009	148,096	1'45"108	44
4°	12	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	51	a 5"976	148,057	1'43"441	47
5°	10	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 6"188	148,053	1'43"469	46
6°	8	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 30"298	147,575	1'45"634	39
7°	6	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	51	a 41"753	147,348	1'46"312	45
8°	4	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	51	a 49"400	147,198	1'45"866	46
9°	2	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	51	a 59"551	146,999	1'45"168	49
10°	1	P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 1'29"093	146,421	1'47"120	46
11°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 1'31"794	146,369	1'47"186	45
12°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	51	a 1'32"160	146,362	1'46"648	45
13°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	50	a 1 giro	144,942	1'46"831	45
14°		K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	46	Cons.incid.	140,495	1'45"542	44
NON CLASSIFICATI								
		S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	39	Incidente	133,168	1'45"588	37
		F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	25	Sospensione	114,629	1'47"340	10
		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	24	Incidente	113,142	1'48"536	9
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	12	Motore	193,697	1'46"398	10
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	9	Elettronica	194,416	1'48"394	9
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	7	Accensione	174,458	1'51"673	5

8ª GARA del mondiale F1 | 25 giugno 2017 | Baku street circuit (6,003 km) | Distanza: 306,049 km | Giri: 51 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • **NOTE:** (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (a) Penalità di 30 posizioni in griglia per utilizzo componenti aggiuntivi PU. (b) Penalità di 40 posizioni in griglia per utilizzo componenti aggiuntivi PU. (d) Penalità di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente nella gara precedente. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-30°; Vettel 31°-33°; Ricciardo 34°-51°.

1ª FILA	77	Bottas Mercedes 1'41"027	44	Hamilton Mercedes 1'40"593
2ª FILA	5	Vettel Ferrari 1'41"841	7	Raikkonen Ferrari 1'41"693
3ª FILA	11	Perez Force India 1'42"111	33	Verstappen Red Bull 1'41"879
4ª FILA	18	Stroll Williams 1'42"753	31	Ocon Force India 1'42"186
5ª FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'43"414	19	Massa Williams 1'42"798
6ª FILA	20	Magnussen Haas 1'43"796	26	Kvyat Toro Rosso 1'43"186
7ª FILA	94	Wehrlein Sauber 1'44"603	27	Hülkenberg Renault 1'44"267
8ª FILA	8	Grosjean Haas 1'44"468	55	Sainz (d) Toro Rosso 1'43"347
9ª FILA	2	Vandoorne (aC) McLaren 1'45"030	9	Ericsson Sauber 1'44"795
10ª FILA	30	Palmer Renault s.t.	14	Alonso (b) McLaren 1'44"334

Griglia di partenza



Bottas piazza la seconda

Nel giorno in cui Hamilton parte dietro, c'è Bottas pronto a approfittarne, mentre Vettel fa di tutto fino alla fine per beffarlo ma non ci riesce. Così Valtteri gode per la seconda volta, sul Red Bull Ring.

Griglia di partenza

1 ^a FILA	77 Bottas Mercedes 1'04"251	5 Vettel Ferrari 1'04"293
2 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'04"779	3 Ricciardo Red Bull 1'04"896
3 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull 1'04"983	8 Grosjean Haas 1'05"480
4 ^a FILA	11 Perez Force India 1'05"605	44 Hamilton(C) Mercedes 1'04"424
5 ^a FILA	31 Ocon Force India 1'05"674	55 Sainz Toro Rosso 1'05"726
6 ^a FILA	27 Hulkenberg Renault 1'05"597	14 Alonso McLaren 1'05"602
7 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'05"741	26 Kvyat Toro Rosso 1'05"884
8 ^a FILA	20 Magnussen Haas s.t.	30 Palmer Renault 1'06"345
9 ^a FILA	19 Massa Williams 1'06"534	18 Stroll Williams 1'06"608
10 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'06"857	94 Wehrlein Sauber 1'07"011 (a)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	1.21'48"523	224,757	1'07"847	51
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 0"658	224,727	1'07"496	69
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	a 6"012	224,482	1'07"442	69
4°	12	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 7"430	224,417	1'07"411	69
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 20"370	223,828	1'07"486	68
6°	8	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	71	a 1'13"160	221,456	1'08"590	65
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	221,200	1'08"470	58
8°	4	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	220,867	1'08"659	68
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	220,825	1'08"419	49
10°	1	L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	220,020	1'08"777	67
11°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	219,996	1'08"652	64
12°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	70	a 1 giro	219,315	1'08"422	67
13°		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	218,855	1'09"043	64
14°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	218,633	1'09"241	60
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	69	a 2 giri	217,538	1'09"284	56
16°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	68	a 3 giri	214,647	1'08"061	57
NON CLASSIFICATI								
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	44	Motore	215,972	1'09"150	42
		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	29	Idraulica	215,242	1'10"402	23
		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	1	Incidente	156,044	-	-
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	0	Incidente	-	-	-

9^a GARA del mondiale F1 | 9 luglio 2017 | Red Bull Ring (4,326 km) | Distanza: 307,020 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica e poco nuvoloso in gara. • NOTE: (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (a) Sostituzione del turbo: partenza imposta dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-41°; Raikkonen 42°-43°; Bottas 44°-71°.

Al traguardo



**Hammer
sbanca
a casa sua**

Nel Gp in cui le Ferrari attraversano gravi guai con le gomme, Hamilton si dimostra l'incontrastato signore di Silverstone, cogliendo un trionfo che prelude all'ennesimo bagno di folla.

Al traguardo

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

NON CLASSIFICATI

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

10° GARA del mondiale F.1 | 16 luglio 2017 | Silverstone (5,891 km) | Distanza: 300,307 km | Giri: 51(a) | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica (pioggia in Q1) e nuvoloso in gara. • **NOTE:** (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (a) Doppio giro di formazione (vettura di Palmer ferma in posizione pericolosa): gara ridotta di un giro. (b) Penalizzazione di 30 posizioni per utilizzo di elementi PU aggiuntivi. (d) Penalizzazione di 10 posizioni per utilizzo di elementi PU aggiuntivi. (e) Distanza di gara diversa: la discriminante è la media oraria. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-51°.

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

Griglia di partenza

PIT LANE



**Ferrari,
magia
magiara**

Malgrado qualche guaio di direzionalità, la Ferrari sbanca l'Hungaroring con Vettel che precede Raikkonen. Mentre Hamilton deve cedere il podio a Bottas e Wolff si arrabbia battendo il pugno sul tavolo...

Griglia di partenza

1 ^a FILA	5 Vettel Ferrari 1'16"276	7 Raikkonen Ferrari 1'16"444
2 ^a FILA	77 Bottas Mercedes 1'16"530	44 Hamilton Mercedes 1'16"707
3 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull 1'16"797	3 Ricciardo Red Bull 1'16"818
4 ^a FILA	14 Alonso McLaren 1'17"549	2 Vandoorne McLaren 1'17"894
5 ^a FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'18"912	30 Palmer Renault 1'18"415
6 ^a FILA	31 Ocon Force india 1'18"495	27 Hulkenberg Renault 1'17"468
7 ^a FILA	11 Perez Force India 1'18"639	8 Grosjean Haas 1'18"771
8 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'19"095	26 Kvyat (b) Toro Rosso 1'18"538
9 ^a FILA	18 Stroll Williams 1'19"102	94 Wehrlein Sauber 1'19"839
10 ^a FILA	40 Di Resta Williams 1'19"868	9 Ericsson Sauber 1'19"972

PIT LANE

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	70	1.39'46"713	184,386	1'20"807	69
2°	18	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	70	a 0"908	184,358	1'20"461	70
3°	15	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 12"462	184,003	1'21"214	68
4°	12	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 12"885	183,990	1'20"818	66
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	70	a 13"276	183,978	1'20"490	44
6°	8	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	70	a 11"223	182,218	1'20"182	69
7°	6	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	181,458	1'21"871	67
8°	4	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	181,427	1'22"105	68
9°	2	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	181,163	1'22"431	60
10°	1	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	69	a 1 giro	181,145	1'21"960	44
11°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	180,913	1'21"631	42
12°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	180,899	1'21"589	68
13°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 1 giro	180,801	1'22"100	67
14°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	180,186	1'22"830	53
15°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	178,367	1'23"573	50
16°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	177,851	1'21"752	66
17°		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	67	a 3 giri (Rit.)	180,090	1'21"611	61
NON CLASSIFICATI								
		P.Di Resta (Gb) (d)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	60	Perdita olio	177,241	1'23"242	49
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	20	Ruota	164,352	1'24"702	19
		D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	0	Incidente	-	-	-
		F.Massa (Bra) (d)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	N.Q.	Fisico	-	-	-

Al traguardo

11ª GARA del mondiale F1 | 30 luglio 2017 | Hungaroring (4,381 km) | Distanza: 306,630 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • **NOTE:** (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (a) Penalizzazione di 5" per aver costretto un rivale fuori pista. (b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. (d) Felipe Massa prende parte alle sessioni di prove libere, quindi viene sostituito per motivi di salute da Paul di Resta a partire dalle qualifiche. • **GIRI IN TESTA:** Vettel 1°-31°; Raikkonen 32°-33°; Verstappen 34°-42°; Vettel 43°-70°.

Lewis detta legge pure a Spa

In tutto il weekend Vettel ha una sola possibilità di infilzare Lewis e gli capita sul Kimmel ma per un soffio il tedesco non riesce. E Hammer può festeggiare una vittoria fondamentale, non nascondendo addirittura gli occhi lucidi!

**Al traguardo**

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	44	1.24'42"820	218,183	1'46"603	35
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	44	a 2"358	218,082	1'46"577	41
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	44	a 10"791	217,721	1'47"549	44
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	44	a 14"471	217,564	1'47"730	36
5°	10	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	44	a 16"456	217,479	1'47"721	37
6°	8	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	44	a 28"087	216,984	1'48"922	39
7°	6	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	44	a 31"553	216,837	1'49"087	37
8°	4	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	44	a 36"649	216,621	1'49"637	37
9°	2	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	44	a 38"154	216,557	1'49"721	37
10°	1	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	44	a 39"447	216,503	1'49"709	39
11°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	44	a 48"999	216,100	1'50"543	41
12°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	44	a 49"940	216,060	1'49"708	39
13°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	44	a 53"239	215,921	1'49"283	44
14°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	44	a 57"078	215,760	1'49"907	44
15°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	44	a 1'07"262	215,333	1'49"126	36
16°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	44	a 1'09"711	215,231	1'50"775	25
17°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	42	Incidente	214,421	1'48"300	27

NON CLASSIFICATI

		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	25	Motore	219,425	1'51"720	12
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	7	Perdita pot.	224,750	1'51"022	5
		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	2	Sospensione	190,547	-	-

12° GARA del mondiale F1 | 27 agosto 2017 | Circuit National de Francorchamps (7,004 km) | Distanza: 308,052 km | Giri: 44 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • **NOTE:** (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (a) Penalità di 5 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiera gialle. (b) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. (d) Penalità di 60 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-11°; Vettel 12°-14°; Hamilton 15°-44°.

1° FILA	7	Vettel Ferrari	1'42"795	44	Hamilton Mercedes	1'42"553
2° FILA	7	Raikkonen Ferrari	1'43"270	77	Bottas Mercedes	1'43"094
3° FILA	3	Ricciardo Red Bull	1'43"863	33	Verstappen Red Bull	1'43"380
4° FILA	11	Perez Force India	1'45"244	27	Hulkenberg Renault	1'44"982
5° FILA	14	Alonso McLaren	1'45"090	31	Ocon Force India	1'45"369
6° FILA	20	Magnussen Haas	1'45"400	8	Grosjean Haas	1'45"133
7° FILA	30	Palmer Renault s.t.(C)		55	Sainz Toro Rosso	1'45"439
8° FILA	19	Massa Williams	1'45"823 (a)	18	Stroll Williams	1'46"915
9° FILA	94	Wehrlein Sauber	1'47"679 (C)	9	Ericsson Sauber	1'47"214 (C)
10° FILA	2	Vandoorne McLaren s.t.(Cd)		26	Kvyat (b) Toro Rosso	1'46"028

Griglia di partenza

**Mercedes
in casa
della Rossa**

La Ferrari non lascia nulla d'intentato per ben figurare a Monza ma fin dalle qualifiche si capisce che non sarà cosa. In effetti la gara diventa una parata delle Freccie d'Argento, con Hamilton nettamente primo davanti a Bottas. Nel tripudio di tifo Rosso Lewis fa festa con orgoglio.



Griglia di partenza

1 ^a FILA	44 Hamilton Mercedes 1'35"554	18 Stroll Williams 1'37"032
2 ^a FILA	31 Ocon Force India 1'37"719	77 Bottas Mercedes 1'37"833
3 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'37"987	5 Vettel Ferrari 1'38"064
4 ^a FILA	19 Massa Williams 1'38"251	26 Kvyat Toro Rosso 1'38"245
5 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'40"489	11 Perez (C) Force India 1'37"582
6 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'41"732	94 Wehrlein Sauber 1'41"875
7 ^a FILA	33 Verstappen (a) Red Bull 1'36"702	27 Hulkenberg (b) Renault 1'38"059
8 ^a FILA	55 Sainz (d) Toro Rosso 1'38"526	3 Ricciardo (eC) Red Bull 1'36"841
9 ^a FILA	30 Palmer (f) Renault 1'40"646	2 Vandoorne (g) McLaren 1'39"157
10 ^a FILA	14 Alonso (h) McLaren 1'38"202	8 Grosjean (C) Haas 1'43"355

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	1.15"32"312	243,626	1'23"488	50
2°	18	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 4"471	243,386	1'23"722	53
3°	15	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	53	a 36"317	241,690	1'23"897	51
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	53	a 40"335	241,477	1'23"361	49
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	53	a 1'00"082	240,439	1'25"054	43
6°	8	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'11"528	239,841	1'25"652	53
7°	6	L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'14"156	239,704	1'25"625	51
8°	4	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'14"834	239,669	1'25"477	30
9°	2	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'15"276	239,646	1'24"968	48
10°	1	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	52	a 1 giro	238,060	1'24"351	48
11°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	52	a 1 giro	237,516	1'26"037	48
12°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	237,470	1'25"894	43
13°		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	237,328	1'26"131	46
14°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	237,275	1'26"210	46
15°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	52	a 1 giro	235,713	1'25"020	48
16°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 2 giri	233,933	1'26"547	47
17°		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	50	Cambio	235,768	1'25"871	44
18°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	49	Cons.incid.	231,429	1'27"663	20

NON CLASSIFICATI

		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	33	Power Unit	235,319	1'26"912	30
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	29	Trasmissione	232,842	1'25"752	27

13^a GARA del mondiale F.1 | 3 settembre 2017 | Autodromo Nazionale di Monza (5,793 km) | Distanza: 306,720 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: pioggia in prova e sole in gara. • NOTE: (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (a) (e) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. (b) (d) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. (f) Penalità di 15 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. (g) Penalità di 25 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. (h) Penalità di 35 posizioni per utilizzo di componenti della PU aggiuntive. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-31°; Bottas 32°-33°; Hamilton 34°-53°.

Al traguardo

Hamilton approfitta del crash

Al via di Singapore il mondiale vive una svolta con l'incidente a sandwich che vede coinvolto Verstappen come fetta di prosciutto e le Ferrari in veste di panino. Risultato, tutti e tre fuori, con chance unica per Hamilton che domina la gara e spicca il volo nel mondiale...

GP SINGAPORE 



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	58	2.03'23"544	142,780	1'45"008	55
2°	18	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	58	a 4"507	142,693	1'45"301	57
3°	15	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	58	a 8"800	142,610	1'45"405	54
4°	12	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	58	a 22"822	142,341	1'46"537	52
5°	10	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	58	a 25"359	142,292	1'46"731	52
6°	8	J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	58	a 27"259	142,256	1'46"722	52
7°	6	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	58	a 30"388	142,196	1'46"722	57
8°	4	L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	58	a 41"696	141,980	1'47"512	55
9°	2	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	58	a 43"282	141,950	1'47"637	54
10°	1	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	58	a 44"795	141,921	1'47"677	52
11°		F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	58	a 46"536	141,888	1'47"055	58
12°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	56	a 2 giri	136,247	1'49"061	56
NON CLASSIFICATI								
		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	50	Power Unit	137,665	1'47"585	44
		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	48	Perdita olio	137,109	1'48"011	37
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	35	Testacoda	130,239	1'52"496	35
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	10	Testacoda	117,408	2'10"512	10
		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	8	Incidente	110,542	2'13"579	6
		K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	0	Incidente	-	-	-
		S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-

14° GARA del mondiale F1 | 17 settembre 2017 | Marina Bay Street Circuit (5,065 km) | Distanza: 293,633 km | Giri: 58(*) | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e pioggia in gara. • NOTE: (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (*) Gara interrotta al limite delle 2 ore (previsti 61 giri). • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-58°.

1° FILA	33	Verstappen Red Bull	1'39"814	5	Vettel Ferrari	1'39"491
2° FILA	7	Raikkonen Ferrari	1'40"069	3	Ricciardo Red Bull	1'39"840
3° FILA	77	Bottas Mercedes	1'40"810	44	Hamilton Mercedes	1'40"126
4° FILA	14	Alonso McLaren	1'41"179	27	Hulkenberg Renault	1'41"013
5° FILA	55	Sainz Toro Rosso	1'42"056	2	Vandoorne McLaren	1'41"398
6° FILA	11	Perez Force India	1'42"246	30	Palmer Renault	1'42"107
7° FILA	31	Ocon Force India	1'42"760	26	Kvyat Toro Rosso	1'42"338
8° FILA	20	Magnussen Haas	1'43"756	8	Grosjean Haas	1'43"883
9° FILA	18	Stroll Williams	1'44"728	19	Massa Williams	1'44"014
10° FILA	9	Ericsson (C) Sauber	1'45"570	94	Wehrlein Sauber	1'45"059

Griglia di partenza



Riscatto per Max e Red Bull
 Stavolta Hamilton non è spietato come in altre occasioni, perché vuole approfittare dei problemi di Vettel per guadagnare punti e dare ancor più consistenza alla sua fuga. E allora è il gran giorno di Max Verstappen, che vince e risorge.

Griglia di partenza

1ª FILA	7	Raikkonen Ferrari	44	Hamilton Mercedes
2ª FILA	3	Ricciardo Red Bull	33	Verstappen Red Bull
3ª FILA	31	Ocon Force India	77	Bottas Mercedes
4ª FILA	27	Hulkenberg Renault	2	Vandoorne McLaren
5ª FILA	14	Alonso McLaren	11	Perez Force India
6ª FILA	30	Palmer Renault	19	Massa Williams
7ª FILA	55	Sainz Toro Rosso	18	Stroll Williams
8ª FILA	8	Grosjean Haas	10	Gasly Toro Rosso
9ª FILA	94	Wehrlein Sauber	20	Magnussen Haas
10ª FILA	5	Vettel (a) Ferrari s.t.	9	Ericsson Sauber

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VE-LOCE	AL GIRO
1°	25	M. Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	1.30'01"290	206,889	1'34"467	50
2°	18	L. Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 12"770	206,401	1'34"452	48
3°	15	D. Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	a 22"519	206,030	1'34"770	55
4°	12	S. Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	56	a 37"362	205,467	1'34"080	41
5°	10	V. Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 56"021	204,765	1'35"284	44
6°	8	S. Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 1'18"630	203,920	1'35"591	32
7°	6	S. Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	55	a 1 giro	202,673	1'35"931	49
8°	4	L. Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	202,312	1'36"627	46
9°	2	F. Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	202,080	1'36"944	44
10°	1	E. Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	201,468	1'37"075	36
11°		F. Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	55	a 1 giro	201,367	1'36"501	55
12°		K. Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	55	a 1 giro	201,261	1'37"192	46
13°		R. Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	55	a 1 giro	201,231	1'35"796	49
14°		P. Gasly (Fra)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	201,176	1'37"170	45
15°		J. Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	200,957	1'37"186	45
16°		N. Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	200,953	1'34"266	52
17°		P. Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	200,637	1'36"395	53
18°		M. Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	54	a 2 giri	199,351	1'36"630	54

NON CLASSIFICATI

		C. Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	29	Elettrico	199,913	1'38"123	27
		K. Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	N.P.	Turbo	-	-	-

15ª GARA del mondiale F.1 | 1° ottobre 2017 | Sepang International Circuit (5,543 km) | Distanza: 310,408 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e poco nuvoloso in gara. • NOTE: (a) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti PU aggiuntive. (b) Non presente in griglia. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-3°; Verstappen 4°-27°; Ricciardo 28°-29°; Verstappen 30°-56°.

Al traguardo

Candela galeotta per Vettel

Siamo veramente all'episodio che sgombra il campo dai residui dubbi iridati: Vettel finisce kappad per una candela che fa le bizze e Hamilton può andare a vincere senza problemi riuscendo a tenere dietro Verstappen.



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VE-LOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	1.27'31"194	210,789	1'33"780	43
2°	18	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	53	a 1"211	210,740	1'33"730	51
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	53	a 9"679	210,401	1'33"694	52
4°	12	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 10"580	210,365	1'33"144	50
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	53	a 32"622	209,487	1'33"175	50
6°	8	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'07"788	208,102	1'34"843	50
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'11"424	207,960	1'34"744	23
8°	4	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	53	a 1'28"953	207,278	1'35"338	50
9°	2	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	53	a 1'29"883	207,242	1'35"347	50
10°	1	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 1 giro	206,662	1'35"943	50
11°		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	52	a 1 giro	206,628	1'35"111	45
12°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	206,603	1'34"095	50
13°		P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	206,501	1'34"533	45
14°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	52	a 1 giro	205,983	1'33"724	49
15°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 2 giri	201,818	1'36"430	27

NON CLASSIFICATI

		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	45	Foratura	207,436	1'34"548	37
		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	40	Alettone/DRS	207,087	1'35"883	28
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	7	Testacoda	187,341	1'38"596	7
		S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	4	Candela	172,477	2'06"457	2
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	0	Testacoda	-	-	-

16ª GARA del mondiale F1 | 8 ottobre 2017 | Suzuka International Racing Course (5,807 km) | Distanza: 307,741 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: velato in prova e sole in gara. • **NOTE:** (a) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti PU aggiuntive. (b) Penalità di 35 posizioni per utilizzo di componenti PU aggiuntive. (c) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-22°; Ricciardo 23°-25°; Bottas 26°-27°; Hamilton 28°-53°.

1ª FILA	44	Hamilton Mercedes 1'27"319	5	Vettel Ferrari 1'27"791
2ª FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'28"306	33	Verstappen Red Bull 1'28"332
3ª FILA	31	Ocon Force India 1'29"111	77	Bottas Mercedes 1'27"651(C)
4ª FILA	11	Perez Force India 1'29"260	19	Massa Williams 1'29"480
5ª FILA	2	Vandoorne McLaren 1'29"778	7	Raikkonen Ferrari 1'28"498(C)
6ª FILA	27	Hulkenberg Renault 1'29"879	20	Magnussen Haas 1'29"972
7ª FILA	8	Grosjean Haas 1'30"849	10	Gasly Toro Rosso 1'31"317
8ª FILA	18	Stroll Williams 1'31"409	9	Ericsson Sauber 1'31"597
9ª FILA	94	Wehrlein Sauber 1'31"885	30	Palmer Renault 1'30"022(a)
10ª FILA	55	Sainz (a) Toro Rosso 1'30"413	14	Alonso (b) McLaren 1'30"687

Griglia di partenza

PIT LANE



Hammer sembra una freccia

Un altro centro per le frecce scoccate da un Hamilton che sul podio trascina non a caso Bolt. D'altro canto Austin è un tracciato in grado d'esaltare le capacità di Hammer, che riesce senza problemi ad aver ragione di Vettel, relegato a un secondo posto in realtà piuttosto deludente.

Griglia di partenza

1 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'33"347	44	Hamilton Mercedes 1'33"108
2 ^a FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'33"577	77	Bottas Williams 1'33"568
3 ^a FILA	31	Ocon Force India 1'34"647	7	Raikkonen Ferrari 1'33"577
4 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'35"007	55	Sainz Renault 1'34"852
5 ^a FILA	19	Massa Williams 1'35"155	11	Perez Force India 1'35"148
6 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'35"870	26	Kvyat Toro Rosso 1'35"529
7 ^a FILA	94	Wehrlein Sauber 1'37"179	9	Ericsson Sauber 1'36"842
8 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'33"658(e)	18	Stroll Williams 1'36"868(a)
9 ^a FILA	27	Hulkenberg Renault s.t.(d)	20	Magnussen Haas 1'37"394(a)
10 ^a FILA	2	Vandoorne McLaren 1'35"641(b)	39	Hartley (f) Toro Rosso 1'36"889

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	1.33"50"991	197,169	1'38"776	48
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari O62	56	a 10"143	196,814	1'37"766	51
3°	15	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari O62	56	a 15"779	196,618	1'38"809	42
4°	12	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	a 16"768 (g)	196,583	1'38"060	39
5°	10	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 34"967	195,952	1'37"767	54
6°	8	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 1'30"980	194,034	1'40"499	53
7°	6	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	56	a 1'32"944	193,967	1'40"462	43
8°	4	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	193,548	1'40"851	14
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	193,530	1'40"131	36
10°	1	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	193,319	1'40"971	19
11°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	192,578	1'39"666	38
12°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	55	a 1 giro	192,522	1'40"349	27
13°		B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	192,394	1'39"979	47
14°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari O62	55	a 1 giro	192,175	1'41"259	36
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro (h)	191,946	1'41"041	42
16°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari O62	55	a 1 giro	191,410	1'37"893	51
NON CLASSIFICATI								
		F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	24	Motore	190,044	1'41"537	21
		D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	14	Motore	191,993	1'40"102	14
		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	5	Incidente	171,154	1'47"073	2
		N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	3	Press.olio	181,075	1'44"270	2

17ª GARA del mondiale F1 | 22 ottobre 2017 | Circuit of the Americas (5,513 km) | Distanza: 308,405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • **NOTE:** (a) Penalità di 3 posizioni per aver ostacolato dei rivali in qualifica. (b) Penalità di 30 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (d) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (e) Penalità di 15 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (f) Penalità di 25 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (g) Penalità di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio. (h) Penalità di 5" per aver causato un incidente. • **GIRI IN TESTA:** Vettel 1°-5"; Hamilton 6°-19"; Raikkonen 20"; Verstappen 21°-22"; Hamilton 23°-56".

Al traguardo

Verstappen concede un bel bis

Tutto si decide nelle prime curve. Con Vettel e Hamilton costretti ai box dopo una toccata e Verstappen che s'invola. Max va a vincere, Seb sarà 4° mentre con il 9° posto finale Hamilton è iridato per la quarta volta e fa festa alla grande.



GP MESSICO 

Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	M. Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	1.36'26"552	189,970	1'18"892	65
2°	18	V. Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 19"678	189,326	1'19"374	70
3°	15	K. Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 54"007	188,213	1'20"054	59
4°	12	S. Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 1'10"078	187,697	1'18"785	68
5°	10	E. Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	186,943	1'20"946	67
6°	8	L. Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	186,897	1'21"062	53
7°	6	S. Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	186,802	1'19"929	54
8°	4	K. Magnussen (Dam)	Haas VF-17 - Ferrari 062	70	a 1 giro	185,742	1'21"214	68
9°	2	L. Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	185,722	1'19"945	69
10°	1	F. Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	70	a 1 giro	185,630	1'21"014	50
11°		F. Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 1 giro	185,488	1'21"136	55
12°		S. Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	70	a 1 giro	185,469	1'20"972	66
13°		P. Gasly (Fra)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	184,898	1'20"859	70
14°		P. Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	69	a 2 giri	184,163	1'21"638	56
15°		R. Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 2 giri	183,741	1'20"345	64

NON CLASSIFICATI

		C. Sainz (Spa)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	59	Assetto	182,976	1'21"360	34
		M. Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	55	Power Unit	183,235	1'21"686	54
		B. Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	30	Power Unit	184,238	1'22"572	28
		N. Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	24	ERS	184,711	1'21"691	18
		D. Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	5	Turbo	171,383	1'22"789	4

18° GARA del mondiale F1 | 29 ottobre 2017 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a)(d)(e)(f) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (b) Penalità di 35 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. • GIRI IN TESTA: Verstappen 1°-71°.

1° FILA	5	Vettel Ferrari 1'16"488	33	Verstappen Red Bull 1'16"574
2° FILA	44	Hamilton Mercedes 1'16"934	77	Bottas Mercedes 1'16"958
3° FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'17"238	31	Ocon Force India 1'17"437
4° FILA	27	Hulkenberg Renault 1'17"466	55	Sainz Renault 1'17"794
5° FILA	11	Perez Force India 1'17"807	19	Massa Williams 1'18"099
6° FILA	18	Stroll Williams 1'19"159	9	Ericsson Sauber 1'19"176
7° FILA	94	Wehrlein Sauber 1'19"333	20	Magnussen Haas 1'19"443
8° FILA	8	Grosjean Haas 1'19"473	3	Ricciardo Red Bull 1'17"447(e)
9° FILA	28	Hartley Toro Rosso s.t.(f)	14	Alonso McLaren s.t.(a)
10° FILA	2	Vandoorne McLaren s.t.(b)	10	Gasly Toro Rosso s.t.(d)

Griglia di partenza

PIT LANE



**Rivincita
Rossa
a Interlagos**

Hamilton, che ha sbattuto in prova, parte dalla pit-lane così Vettel ha la grande occasione e la sfrutta fino in fondo andando a vincere. Dopo una rimonta strepitosa Hamilton coglie il 4° posto, giusto dietro a Raikkonen.

Griglia di partenza

1 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'08"360	77	Bottas Mercedes 1'08"322
2 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'08"925	7	Raikkonen Ferrari 1'08"538
3 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'09"617	11	Perez Force India 1'09"598
4 ^a FILA	55	Sainz Renault 1'09"805	27	Hulkenberg Renault 1'09"703
5 ^a FILA	31	Ocon Force India 1'09"830	19	Massa Williams 1'09"841
6 ^a FILA	2	Vandoorne McLaren 1'10"116	8	Grosjean Haas 1'09"879
7 ^a FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'09"330(a)	20	Magnussen Haas 1'10"154
8 ^a FILA	18	Stroll Williams 1'10"776(C)	94	Wehrlein Sauber 1'10"678
9 ^a FILA	28	Hartley Toro Rosso s.t.(a)	9	Ericsson Sauber 1'10"875(C)
PIT LANE	44	Hamilton Mercedes s.t.(d)	10	Gasly (b) Toro Rosso 1'10"686

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	1.31'26"262	200,732	1'12"539	63
2°	18	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 2"762	200,631	1'12"466	58
3°	15	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 4"600	200,564	1'12"492	61
4°	12	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 5"468	200,532	1'11"845	63
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	a 32"940	199,534	1'11"044	64
6°	8	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	a 48"691	198,966	1'12"029	71
7°	6	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 1'08"882	198,243	1'13"452	60
8°	4	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	71	a 1'09"363	198,226	1'13"451	57
9°	2	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 1'09"500	198,221	1'13"052	61
10°	1	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	197,271	1'13"758	57
11°		C.Sainz (Spa)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	197,037	1'13"625	67
12°		P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	196,442	1'13"323	61
13°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	195,824	1'13"666	70
14°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	195,512	1'14"812	60
15°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 2 giri	194,341	1'13"532	66
16°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 2 giri	193,453	1'11"862	69
NON CLASSIFICATI								
		B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	40	Motore	187,948	1'14"658	29
		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	0	Incidente	-	-	-
		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-
		E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-

Al traguardo

19° GARA del mondiale F1 | 12 novembre 2017 | Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km) | Distanza: 305,909 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara. • NOTE: (a) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (b) Penalità di 25 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. (c) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (d) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-28°; Raikkonen 29°; Hamilton 30°-42°; Vettel 43°-71°.

Per Bottas ecco la terza firma 2017

Ad Abu Dhabi, Valtteri Bottas ha concluso nel migliore dei modi la sua prima annata sulla Mercedes conquistando la terza vittoria stagionale



GP ABU DHABI

Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	1.34'14"062	194,422	1'40"650	52
2°	18	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 3"899	194,288	1'41"473	51
3°	15	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	55	a 19"330	193,760	1'40"770	55
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	55	a 45"386	192,874	1'42"338	53
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	55	a 46"269	192,844	1'42"028	43
6°	8	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1'25"713	191,519	1'42"376	53
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1'32"062	191,307	1'42"689	52
8°	4	E.Ocon (Fra)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1'38"911	191,079	1'42"609	47
9°	2	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	54	a 1 giro	190,492	1'41"669	54
10°	1	F.Massa (Bra)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	54	a 1 giro	190,378	1'43"026	45
11°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-17 - Ferrari 062	54	a 1 giro	190,111	1'42"437	51
12°		S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	54	a 1 giro	188,432	1'43"986	50
13°		K.Magnussen (Dan)	Haas VF-17 - Ferrari 062	54	a 1 giro	188,409	1'43"928	50
14°		P.Wehrlein (Ger)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	188,360	1'43"867	50
15°		B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	54	a 1 giro	188,290	1'43"897	52
16°		P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	54	a 1 giro	188,226	1'43"844	33
17°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	188,142	1'43"567	36
18°		L.Stroll (Can)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	54	a 1 giro	187,874	1'42"324	52

NON CLASSIFICATI

		C.Sainz (Spa)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	31	Ruota	189,964	1'43"378	26
		D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	20	Idraulica	190,757	1'42"757	13

20° GARA del mondiale F.1 | 26 novembre 2017 | Yas Marina (5,554 km) | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-21°; Hamilton 22°-24°; Bottas 25°-55°.

1° FILA	44	Hamilton Mercedes 1'36"403	77	Bottas Mercedes 1'36"231
2° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'36"959	5	Vettel Ferrari 1'36"777
3° FILA	33	Verstappen Red Bull 1'37"328	7	Raikkonen Ferrari 1'36"985
4° FILA	11	Perez Force India 1'38"374	27	Hülkenberg Renault 1'38"282
5° FILA	19	Massa Williams 1'38"550	31	Ocon Force India 1'38"397
6° FILA	55	Sainz Renault 1'38"725	14	Alonso McLaren 1'38"636
7° FILA	20	Magnussen Haas 1'39"298	2	Vandoorne McLaren 1'38"808
8° FILA	8	Grosjean Haas 1'39"516	18	Stroll Williams 1'39"646
9° FILA	94	Wehrlein Sauber 1'39"930	10	Gasly Toro Rosso 1'39"724
10° FILA	28	Hartley (a) Toro Rosso 1'40"471	9	Ericsson Sauber 1'39"994

Griglia di partenza



CLASSIFICA FINALE

FOM

SUPPORTING ROAD SAFETY

ALBO D'ORO PILOTI

ANNO	VINCITORE	VEETTURA
1950	Farina (Ita)	Alfa Romeo
1951	Fangio (Arg)	Alfa Romeo
1952	Ascari (Ita)	Ferrari
1953	Ascari (Ita)	Ferrari
1954	Fangio (Arg)	Maserati/Mercedes
1955	Fangio (Arg)	Mercedes
1956	Fangio (Arg)	Ferrari
1957	Fangio (Arg)	Maserati
1958	Hawthorn (Gb)	Ferrari
1959	Brabham (Aus)	Cooper-Climax
1960	Brabham (Aus)	Cooper-Climax
1961	P. Hill (Usa)	Ferrari
1962	G. Hill (Gb)	BRM
1963	Clark (Gb)	Lotus-Climax
1964	Surtees (Gb)	Ferrari
1965	Clark (Gb)	Lotus-Climax
1966	Brabham (Aus)	Brabham-Reppo
1967	Hulme (NZ)	Brabham-Reppo
1968	G. Hill (Gb)	Lotus-Ford
1969	Stewart (Gb)	Matra-Ford
1970	Rindt (Aut)	Lotus-Ford
1971	Stewart (Gb)	Tyrrell-Ford
1972	Fittipaldi (Bra)	Lotus-Ford
1973	Stewart (Gb)	Tyrrell-Ford
1974	Fittipaldi (Bra)	McLaren-Ford
1975	Lauda (Aut)	Ferrari
1976	Hunt (Gb)	McLaren-Ford
1977	Lauda (Aut)	Ferrari
1978	Andretti (Usa)	Lotus-Ford
1979	Schekter (Saf)	Ferrari
1980	Jones (Aus)	Williams-Ford
1981	Piquet (Bra)	Brabham
1982	Rosberg (Fin)	Williams-Ford
1983	Piquet (Bra)	Brabham-BMW
1984	Lauda (Aut)	McLaren-TAG Porsche
1985	Prost (Fra)	McLaren-TAG Porsche
1986	Prost (Fra)	McLaren-TAG Porsche
1987	Piquet (Bra)	Williams-Honda
1988	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1989	Prost (Fra)	McLaren-Honda
1990	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1991	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1992	Mansell (Gb)	Williams-Renault
1993	Prost (Fra)	Williams-Renault
1994	M. Schumacher (Ger)	Benetton-Ford
1995	M. Schumacher (Ger)	Benetton-Renault
1996	D. Hill (Gb)	Williams-Renault
1997	J. Villeneuve (Can)	Williams-Renault
1998	Hakkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
1999	Hakkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
2000	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2001	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2002	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2003	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2004	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2005	Alonso (Spa)	Renault
2006	Alonso (Spa)	Renault
2007	Raikkonen (Fin)	Ferrari
2008	Hamilton (Gb)	McLaren-Mercedes
2009	Button (Gb)	Brawn GP-Mercedes
2010	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2011	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2012	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2013	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2014	Hamilton (Gb)	Mercedes
2015	Hamilton (Gb)	Mercedes
2016	Rosberg (Ger)	Mercedes
2017	Hamilton (Gb)	Mercedes

MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1° L.Hamilton	363	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	25	18	25	25	2	12	18
2° S.Vettel	317	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	(i.)	12	(m.)	18	12	25	15
3° V.Bottas	305	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	12	10	18	18	25
4° K.Raikkonen	205	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	12	10	(i.)	(m.)	10	15	15	15	12
5° D.Ricciardo	200	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	15	12	18	15	15	(m.)	(m.)	8	(m.)
6° M.Verstappen	168	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	(m.)	1	(i.)	25	18	12	25	10	10
7° S.Pérez	100	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	(17°)	2	10	8	6	4	6	2	6
8° E.Ocon	87	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	2	8	1	1	8	8	10	(i.)	4
9° C.Sainz	54	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	1	(14°)	12	(m.)	(i.)	6	(m.)	(11°)	8
10° N.Hülkenberg	43	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	8	(13°)	(m.)	(16°)	(m.)	(m.)	(m.)	1	8
11° F.Massa	43	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	4	4	(11°)	2	1	2	(11°)	6	1
12° L.Stroll	40	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	(11°)	6	4	4	(m.)	(11°)	8	(16°)	(18°)
13° R.Grosjean	28	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	6	(15°)	2	(13°)	2	(14°)	(15°)	(15°)	(11°)
14° K.Magnussen	19	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	(15°)	(11°)	(m.)	(12°)	4	(16°)	4	(i.)	(13°)
15° F.Alonso	17	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	8	(m.)	(17°)	(i.)	(11°)	(11°)	(m.)	1	4	2
16° S.Vandoorne	13	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	6	6	(14°)	(12°)	(12°)	(i.)	(12°)
17° J.Palmer	8	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	(12°)	(13°)	(m.)	8	(15°)	(12°)	-	-	-	-
18° P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	(15°)	(m.)	(16°)	(12°)	(17°)	(15°)	(i.)	(14°)	(14°)	(14°)
19° D.Kvyat	5	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	(12°)	(12°)	(i.)	-	-	1	-	-	-
20° M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	(16°)	(18°)	(i.)	(18°)	(i.)	(15°)	(m.)	(13°)	(17°)
21° P.Gasly	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14°)	(13°)	-	(13°)	(12°)	(16°)
22° A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° B.Hartley	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(13°)	(m.)	(m.)	(15°)

N.C.: J.Button; P.di Resta.

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	668	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	12/15	25/10	25/18	25/15	18/10	25/12	25/10	2/18	12/18	18/25
2° Ferrari	522	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	25/18	18/12	15/10	-	12/0	0/10	18/15	12/15	25/15	15/12
3° Red Bull	368	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	0/10	15/0	12/1	18/0	15/25	15/18	0/12	0/25	8/10	0/10
4° Force India	187	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	4/2	0/2	2/8	10/1	8/1	6/8	4/8	6/10	2/0	6/4
5° Williams	83	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	0/4	6/4	4/0	4/2	0/1	0/2	8/0	0/6	0/1
6° Renault	57	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	8/0	-	8/0	-	0/8	-	-	0/6	-	1/0	8/0
7° Toro Rosso	53	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	0/1	-	0/12	-	-	1/0	-	-	-
8° Haas	47	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	6/0	-	2/0	-	2/4	-	0/4	-	-
9° McLaren	30	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	6/0	6/0	-	-	0/1	0/4	0/2	-
10° Sauber	5	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ALBO D'ORO COSTRUTTORI

ANNO CAMPIONE	ANNO CAMPIONE		
1958	Vanwall	1988	McLaren-Honda
1959	Cooper-Climax	1989	McLaren-Honda
1960	Cooper-Climax	1990	McLaren-Honda
1961	Ferrari	1991	McLaren-Honda
1962	BRM	1992	Williams-Renault
1963	Lotus-Climax	1993	Williams-Renault
1964	Ferrari	1994	Williams-Renault
1965	Lotus-Climax	1995	Benetton-Renault
1966	Brabham-Reppo	1996	Williams-Renault
1967	Brabham-Reppo	1997	Williams-Renault
1968	Lotus-Ford	1998	McLaren-Mercedes
1969	Matra-Ford	1999	Ferrari
1970	Lotus-Ford	2000	Ferrari
1971	Tyrrell-Ford	2001	Ferrari
1972	Lotus-Ford	2002	Ferrari
1973	Lotus-Ford	2003	Ferrari
1974	McLaren-Ford	2004	Ferrari
1975	Ferrari	2005	Renault
1976	Ferrari	2006	Renault
1977	Ferrari	2007	Ferrari
1978	Lotus-Ford	2008	Ferrari
1979	Ferrari	2009	BrawnGp-Mercedes
1980	Williams-Ford	2010	Red Bull-Renault
1981	Williams-Ford	2011	Red Bull-Renault
1982	Ferrari	2012	Red Bull-Renault
1983	Ferrari	2013	Red Bull-Renault
1984	McLaren-TAG Porsche	2014	Mercedes
1985	McLaren-TAG Porsche	2015	Mercedes
1986	Williams-Honda	2016	Mercedes
1987	Williams-Honda	2017	Mercedes

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

AUTOSPRINT

CONTE EDITORE

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227242 - Fax: 051.6227242. **Redazione:** Piazza Indipendenza 11/B - 00175 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242 - **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: 06.93.38.79.68. **Sito acquisto abbonamenti:** www.abbonatweb.it - **Prezzi abbonamenti:** Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00. **Estero:** Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00. Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRRXXX). Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione. **Stampa:** Poligrafici del Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001. **Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25621 - 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'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309. Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini. Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369



MONSTER
ENERGY

Monza Rally Show



MORE THAN EXPECTED



Monza Eni Circuit

01-02-03 DICEMBRE 2017

WWW.MONZARALLYSHOW.IT

ACQUISTA ORA IL TUO BIGLIETTO
A UN PREZZO SPECIALE

OFFICIAL SPONSOR



MEDIA PARTNER

