

ALL'INTERNO
GIOCA CON TOYOTA E VAI GRATIS A MONZA!

AUTO SPRI NT

**SUPERGUIDA
MONDIALE
2007**

**PILOTI
NUMERI
TEAM
GOSSIP
NOVITA
TECNICA
REGOLAMENTI
CIRCUITI
STATISTICHE
NEWS TV**

VIA! FI

Anno XLVI - Settimanale 13-19 marzo 2007
3,00 Euro **NUMERO SPECIALE DOPPIO** (Italy only)
9,40 Euro con acquisto DVD "F1 2007 AL VIA!" (Italy only)

n.11

70011
9 770005 174006
AUT 6,50 € - € 6,00 - F. 5,50 € - D. 8,00 €
SWEDESH 6,50 CHF CANTON TESSINO 6,50 CHF
MALTA 2,10 L.M. - P.E. CONT. 5,50 € - E. 5,50 €

IL DUBBIO NON
È PER CHI
CONQUISTERÀ
I TITOLI 2007.
L'INCERTEZZA
È FRA CHI
PUÒ PUNTARE
AL TRONO DI RE
DEI 300 ALL'ORA

EREDITÀ SCHUMI LA CACCIA È APERTA



Ai nastri di partenza, una stagione che potremmo ricordare per parecchio. Non c'è più il re: la caccia al trono è spalancata. Il re - c'è bisogno di spiegarlo? - è Schumi. Il fresco pensionato più veloce del mondo non si è ritirato con l'Irde in mano: quella gliel'ha scippata Fernando Alonso, per due anni di fila, e probabilmente questo meccanismo ha scritto la parola fine alla carriera di maggiore successo della storia delle corse.

In discussione, dicevamo, non è il nome di chi conquisterà il Mondiale 2007: in volo per Melbourne sono una Ferrari solida e velocissima, un Massa più in alto delle attese, un Raikkonen sornione, un Alonso stramotivato da una McLaren improvvisamente non più di ricotta, una Renault apparentemente con il fiatone ma guai a dare per sciropati Briatore e compagnia. Il dubbio è su chi, da oggi in poi, riuscirà nella missione più difficile: stravinere e sostituire il Cannibale nella storia delle corse, appunto, nella memoria collettiva, nello Stralimpo della velocità.

Si parte, tutto è pronto. Abbiamo un Giancarlo Fisichella tagliato fuori, per ragioni anagrafiche, dalla missione appena detta; ma in grado di puntare al titolo 2007 con le armi più appuntite mai avute un italiano dai tempi (1985) del compianto Michele Alboreto con la Ferrari. Ma l'interrogativo è l'altro: chi farà sua l'eredità di Schumi. Che fece sua l'eredità di Senna. Che fece sua quella di Prost e via a ritroso fino ai primi battiti del cuore da corsa, vero muscolo senza il quale il nostro sport sarebbe ridotto a una disciplina da orologiai.

(r.b.)



6 ALONSO NUOVO SCHUMI? *di Alberto Antonini*

90 LA TECNICA IN 3D *di Fabiano Vandone*

54 MA LA SORPRESA SARÀ... *di Cesare Fiorio*

96 DOVE, COME, QUANDO

55 GIOCO SICURO

104 COSA TELEVEDREMO *di Pietro Gasparri*

63 UNDICI TEAM AI RAGGI X *di Cesare Maria Mannucci*

106 TUTTI I NUMERI DELLA F.1 *di Michele Merlino*

SOMMARIO



F.1 2007 VIA!

F.1 VIA!

A cura di Alberto Antonini e Sergio Remondino coordinamento fotografico Angelo Orsi fotografie Studio Colombo grafica e impaginazione Fabrizio Resta

ALMENO SEI
PROTAGONISTI
ANNUNCIATI,
TANTI POSSIBILI
OUTSIDER.
E UNA LOTTA
SENZA COLPI
PROIBITI PER
UNA CORONA

POCHI MA BUONI QUELLA SPORCA MEZZA DOZZINA





Sono ventidue, più una manciata di collaudatori. Mezza dozzina o poco più di loro hanno una possibilità reale. Gli altri capiranno presto, se non l'hanno già capito, che il loro ruolo è soprattutto quello di riempire gli schermi tv. Aspettando un'occasione migliore. Sono i piloti della F.1 2007. E se mezza dozzina vi sembran pochi, pensate che invece è un anno di vacche grasse.

CACCIA APERTA

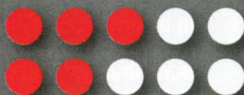
Perché Michael Schumacher non fa più il pilota, la Renault non fa più (la stessa) paura, la McLaren non fa più acqua da tutte le parti, o almeno così spera Alonso. Perché la Ferrari ha

un pilota nuovo, Kimi Raikkonen che è già stato vice campione del mondo due volte e adesso è davanti a un bivio ideologico: vincente o pippa a vita? Usiamo pure le parole grosse, perché tanto questo sarà un mondiale senza compromessi, senza mezze misure. L'età media si è abbassata: gente come Lewis Hamilton, ventidue anni compiuti a gennaio, ha davanti la possibilità concreta di stupire. E poi, vi piaccia o no - ci piaccia o no - quest'anno è finita la guerra. Quella delle gomme. Che costituivano il più formidabile dei parametri tecnici e la più efficace delle scuse: «*Quello li aveva pneumatici migliori... lo più di tanto non potevo fare*».

ALTI&BASSI

Vediamoli in carrellata, allora, i ventidue della Grande Sfida. Abbiamo pensato di dedicare un po' più di spazio ai protagonisti annunciati, quelli che per la gente sono punti di riferimento immediato. Gli altri ci scusino, saremmo lieti di ritrovarli, fra qualche settimana, nel ruolo di outsider di lusso. A ottobre sarà tempo di bilanci. Adesso è ora di divertirsi e di appassionarsi. A quello che resta pur sempre un grande, bellissimo sport. ✕

2007
CARRIERA



IL NOSTRO CRITERIO DI VALUTAZIONE

Un "pallino" non si nega a nessuno, cinque è il massimo. Con due scale distinte, una per il potenziale che il pilota può esprimere quest'anno, l'altro in proiezione futura. Tenendo conto anche dell'età e delle stagioni già disputate.

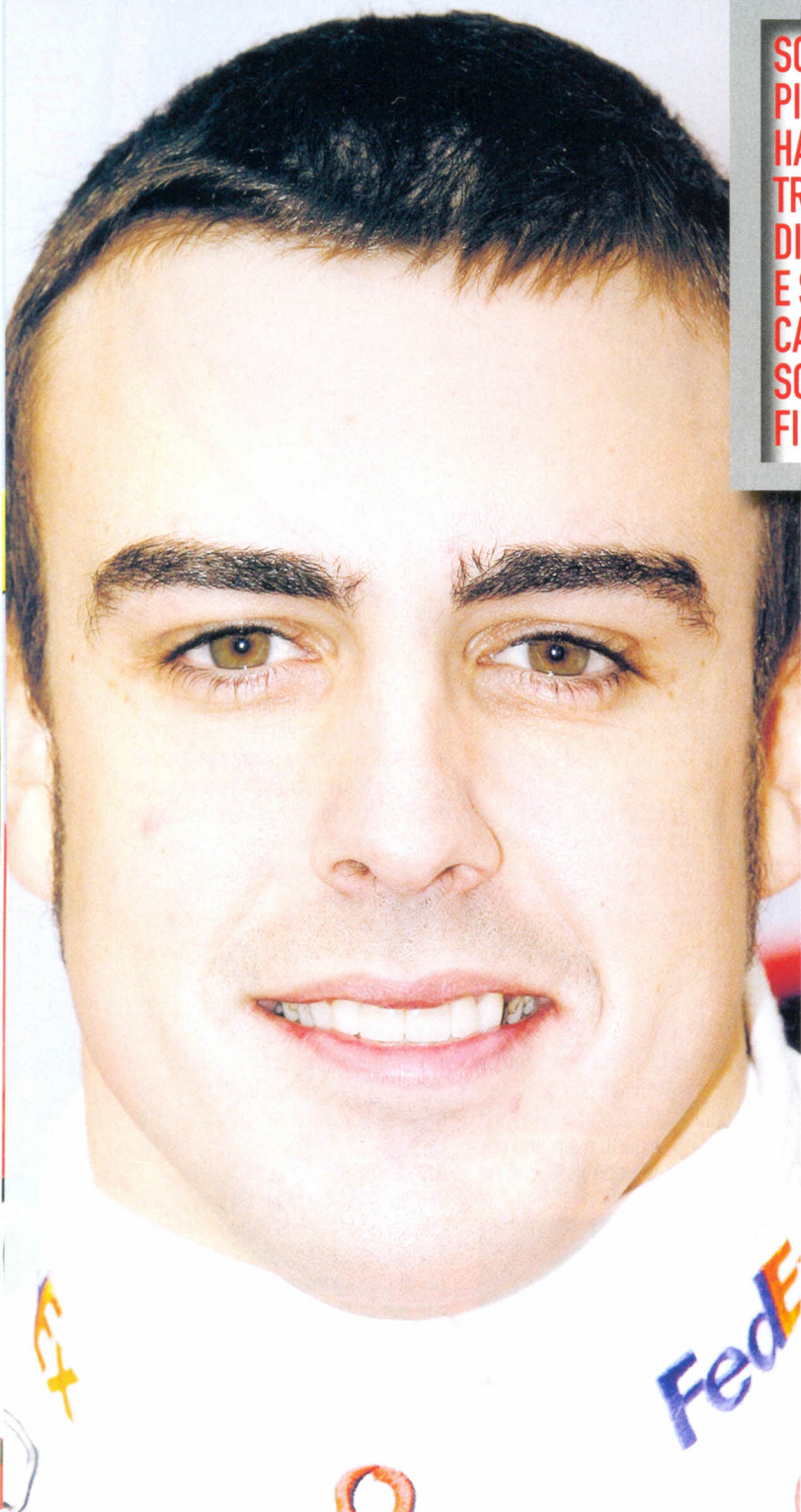
1

Para todos mis amigos de AS
Alonso

VODAFONE McLAREN MERCEDES

FERNANDO

CARRERA



SOLO DUE PILOTI HANNO VINTO TRE TITOLI DI FILA. E SOLO UNO CAMBIANDO SQUADRA: FINO A OGGI

Dicono che il modo migliore per conoscere un popolo sia quello di studiare un libro di cucina. Gli asturiani propongono piatti leggeri e delicati come la Fabada, stufato a base di insaccati vari, pancetta, fagioli, ingentilito da aglio e cipolla. Fernando Alonso è un po' così: ponderoso, meditativo, a volte poco digeribile. Ne sanno già qualcosa alla McLaren, dove forse non si aspettavano di trovarsi bersagliati da subito dai «dobbiamo lavorare di più» e da «gli altri vanno più forte».

roso, meditativo, a volte poco digeribile. Ne sanno già qualcosa alla McLaren, dove forse non si aspettavano di trovarsi bersagliati da subito dai «dobbiamo lavorare di più» e da «gli altri vanno più forte».

VIETATO PERDERE

È che Fernando odia perdere. Con tutte le sue forze, da quando era bambino e faceva le corse con mamma Anna fino all'ingresso della scuola, a Oviedo. Non sopporta di essere sconfitto nemmeno a briscola. Adesso che ha due titoli mondiali da difendere e vede il terzo come una consacrazione più che possibile, ha fissa in volto quell'espressione cupa, corrucciata, concentrata. Una Fabada in



lenta ebollizione. Non molti piloti, nella storia, hanno tre o più mondiali all'attivo: otto in tutto. Solo due hanno infilato un tris consecutivo e solo uno, Fangio, ci ha messo in mezzo un cambio di squadra. Troppo grande la sfida, troppo grossa l'opportunità storica perché Fernando non ci si





butti a pesce. «Due titoli va bene, ma tre sono qualcosa di speciale». Lo dice e ci crede.

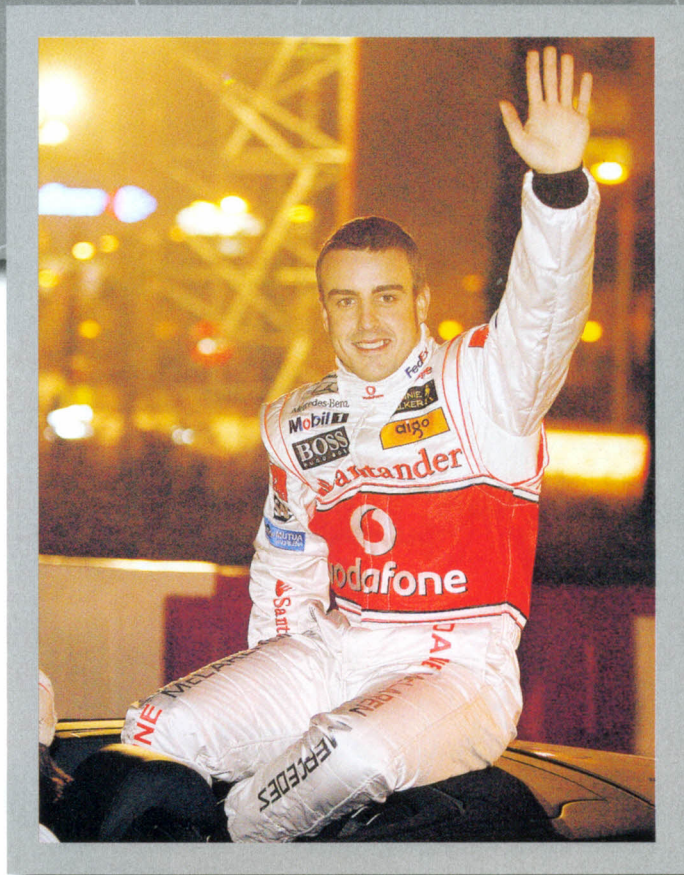
IL GARAGE DI SCHUMI

Fernando Alonso abita da qualche mese a Mont-sur-Rolle, nel cantone svizzero di Vaud. Non troppo lontano dalla "vecchia" residenza di Michael Schumacher a Vuflens le Chateau. I maligni hanno rilevato il fatto che tutta la villa di Alonso è grande sì e no come il garage di Michael. Ma è una scelta in linea con il personaggio. Perché il nostro campione del mondo non ama apparire. E non ama neanche spendere troppo. Pur essendo, ormai, il pilota più pagato fra quelli in attività. Per anni ha cercato di proteggere dall'assalto dei media i suoi genitori, che vi-

vono in una palazzina di un quartiere residenziale di Oviedo. Papà José Luis, ex tecnico di esplosivi e da sempre dedicato alla carriera del figlio, è riapparso di recente, durante un test a Barcellona. Dicono che non abbia preso bene il matrimonio di Fernando con Raquel del Rosario, la cantante dei Sueño de Morfeo. Ma adesso avrà altro di cui preoccuparsi.

L'ARMA ANTI-FERRARI

Perché Fernando, in questo primo scorcio di stagione, ha una sola vera arma da contrapporre alla Ferrari. Ha il fatto di essere, al momento, il pilota più completo in circolazione. Non soltanto velocissimo quando serve, ma anche lucido nella



gestione della gara e del mezzo meccanico. E soprattutto, pochissimo incline all'errore. Una caratteristica che fa comodo a tutti ma che per lui diventa un'arma risolutiva. Probabilmente, in questa fase, la Ferrari ha davvero un piccolo margine di superiorità tecnica, specie sulla distanza. Ma ha anche due piloti uno dei quali, Massa, è sicuramente veloce ma non altrettanto sicuramente costante, mentre Raikkonen è ancora tutto da verificare nell'affiatamento con la sua nuova squadra. Può darsi che la Ferrari ci metta un po' a definire i

rapporti di forze fra i suoi piloti. Ed è un fattore di cui Alonso può e deve approfittare. Da parte sua, non può permettersi concessioni. Con Hamilton deve chiarire, da subito, chi è che comanda. Altri avversari in circolazione, nella caccia al tris, non se ne vedono. Chissà con quali occhi Fernando guarderà i suoi ex compagni della Renault, Briatore in testa. Chissà se riserverà loro una delle sue battute al veleno d'Asturia. Probabile, però, che qualunque sia la espressione, escluda il sentimento del rimpianto. x

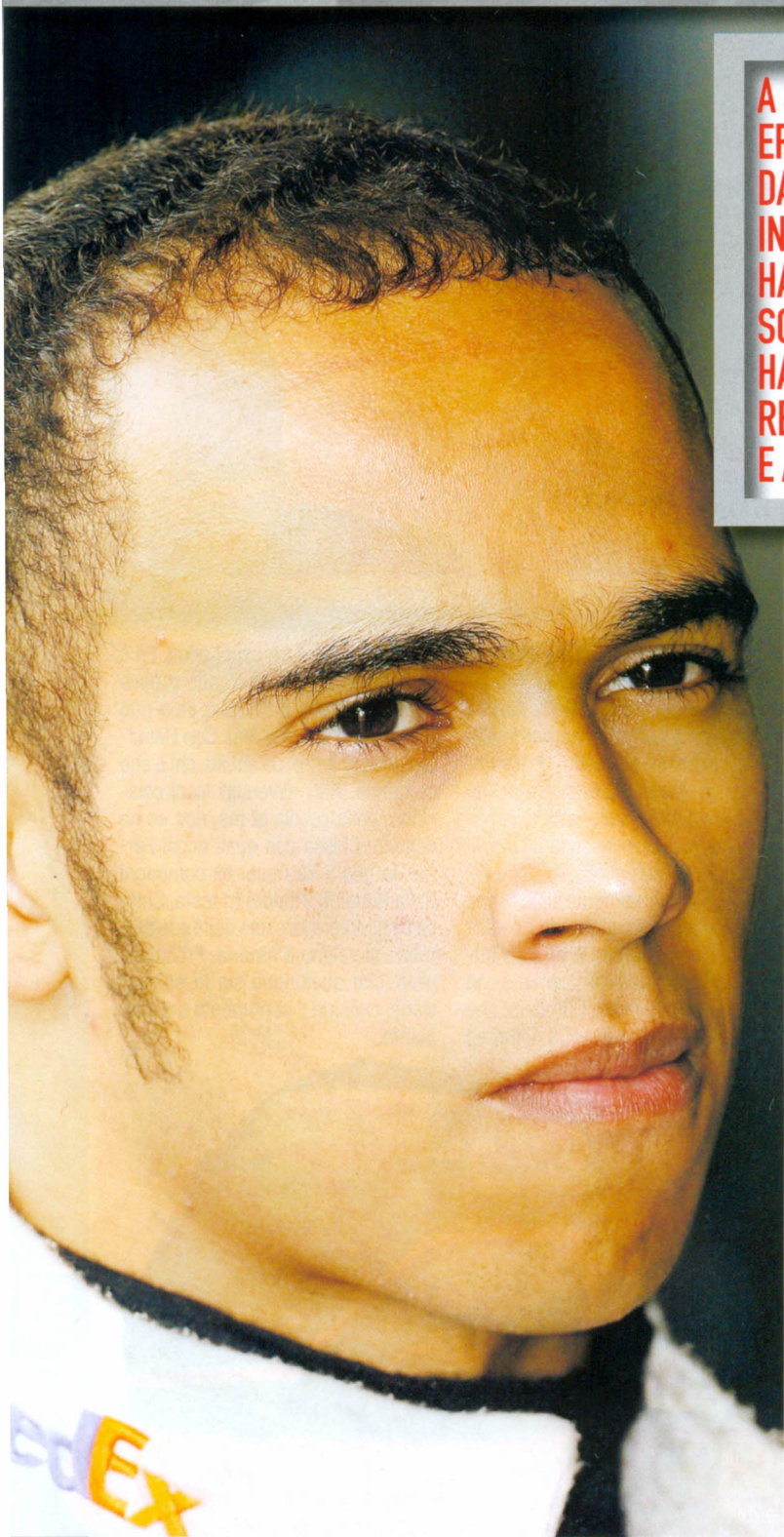
IL NUOVO LOOK DI JOHNNY FERNANDO

La bandiera spagnola è sempre più piccola, confinata in fondo al casco. Dove invece campeggia il celebre "camminatore" dello sponsor alcolico. Niente più chiome fluenti: Fernando ha rimandato il taglio di capelli fino al passaggio in McLaren



LA STORIA

Nato a: Oviedo Data: 29 luglio 1981 Esordio: Gp Australia 2001 Campione del mondo: 2005 e 2006 Presenze: 88 Gp Iniziati: 86 (non partito nel Gp del Belgio 2001 e nel Gp degli Usa 2005) Vittorie: 15 Posti sul podio: 37 Pole positions: 15 Prima fila in griglia: 18 Giri più veloci: 8 Punti conquistati: 381 Giri percorsi: 4.730 Km percorsi: 22.965 Gp in testa: 39 Giri in testa: 956 Km in testa: 4.585 Prima vittoria: Gp Ungheria 2003 Prima pole: Gp Malesia 2003 Primo giro veloce: Gp Canada 2003 Primo podio: Gp Malesia 2003



**A SCUOLA
ERA DERISO
DAGLI ALTRI.
IN FAMIGLIA
HA VISTO LA
SOFFERENZA.
HA SAPUTO
REAGIRE.
E ADESSO...**

Ci sono, in ordine sparso: una chiesa, due pub (Plume Of Feathers e Rose and Crown), l'ufficio postale, una cabina telefonica - rigorosamente rossa - un emporio, un parco e duemilacinquecento abitanti. Buona parte dei quali pendolari con lavoro a Londra. Questa è

Tewin, Hertfordshire, il più classico dei villaggi inglesi. E se pensate che Lewis Hamilton sia un'eccezione solo per via del colore della sua pelle, provate a pensare che cosa significherebbe nascere in un posto del genere e poi trovarsi, a ventidue anni, catapultati nel fragore (in tutti i sensi) della Formula 1.

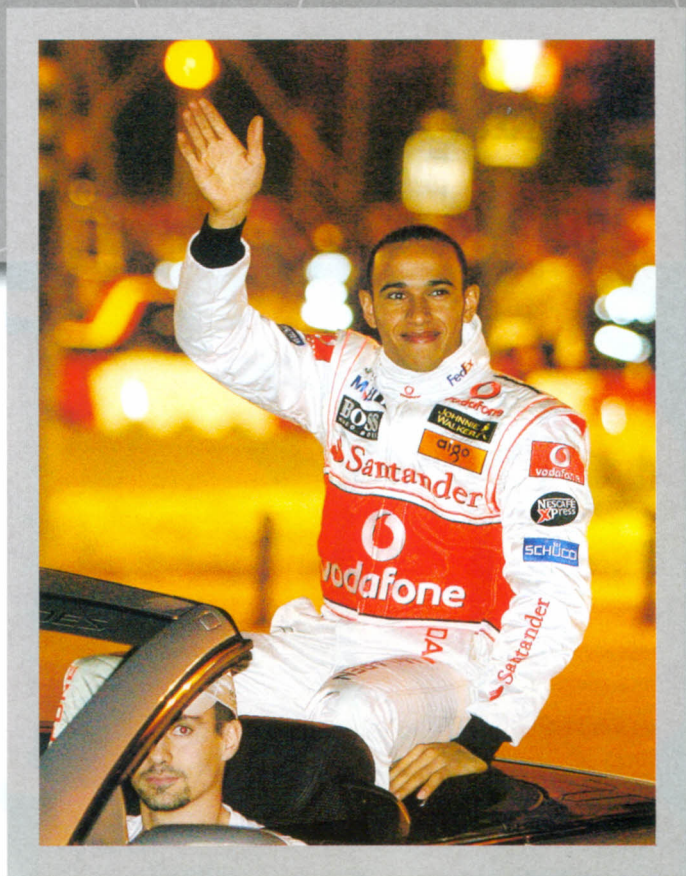
IL PRONOSTICO DI BERNIE

«Io questo l'anno prossimo voglio vederlo su una griglia di partenza». Così Bernie Ecclestone nel 2006, riferendosi alle uniche griglie che gli interessano davvero: quelle dei Gran Premi. È stato accontentato. Ma prima di debuttare in Australia, Lewis ha vinto ogni categoria nella quale ha cor-

so. Europei di kart, F.Renault britannica, Euroseries F.3, Gp2. Ha fatto quasi piangere uno come Ron Dennis - emotivo ma non troppo - vincendo una gara a Silverstone. Ha persino regalato una ruga in più alla già di per sé corruciata espressione di Fernando Alonso. Perché dal secon-



HAMILTON



2007 PILOTA PER PILOTA

do test, se non dal primo assaggio di Silverstone, la McLaren si è accorta di avere in casa un potenziale campione. E quello in carica, anche lui un nuovo acquisto per la squadra, forse si è sentito già anziano.

KARATE KID

Invece tra i due ci sono appena quattro anni di differenza. Potrebbero quasi essere stati compagni di giochi, vestono il casual della loro generazione: eppure sembrano così lontani. Entrambi vengono spesso in circuito accompagnati dal padre, ma Alonso senior ha i capelli bianchi e il viso segnato, Anthony Hamilton sembra il ritratto giovanile di Harry Belafonte (quello che cantava "Tally Me Bananas"). Professione: programmatore di computer. Anche lui è na-

to in Inghilterra; era il nonno di Lewis che veniva dalle Antille, da Trinidad. Ragazzi dalla pelle scura ce ne sono tanti, anche nella campagna inglese. Però, da piccolo, Lewis era il bersaglio dei compagni. A scuola viveva nel terrore. Anthony lo convinse a imparare il karate e la fiducia in se stesso. L'altra grande lezione per Lewis viene dal fratello, affetto da paralisi spastica. «Ogni volta che penso di avere problemi, guardo lui, che è sempre allegro, e mi convinco che i problemi veri sono altri». Quando si presenta in pista vestito in borghese sembra il ragazzino che è. Quando parla, Lewis denuncia una maturità che certi quarantenni neanche si

sognano. Del resto, quella con Ron Dennis, McLaren e Mercedes non è un'associazione nata ieri. Sono dieci anni, ormai: normale che abbia imparato la lingua.

IL RITMO DEI CARAIBI

Sono in tanti a indicare Hamilton come il vero talento di un futuro che ormai morde nel presente. In squadra, prima ancora che la velocità istintiva, gli riconoscono grandi doti nel ritmo di gara. Doti manifestate nelle simulazioni di Gp svolte durante l'inverno. Non ha debuttato nel modo più feli-

ce, Lewis, distruggendo una MP4-22 nuova di zecca in fondo al rettilineo di Valencia. Servono palle fredde anche per superare certe situazioni: quando Eddie Irvine, al primo anno in Ferrari, si schiantò in prova in Brasile, ci mise un anno per riprendersi. Hamilton questo tempo non ce l'ha. È vero che alla sua prima stagione ha tutto da guadagnare, ma è anche vero che non può perdere il contatto dai nuovi avversari. Fernando Alonso prima di tutti. Perché a passare da Perla Nera a Pirla e basta si fa in un attimo. x

UNA STRISCIA DI SUCCESSI

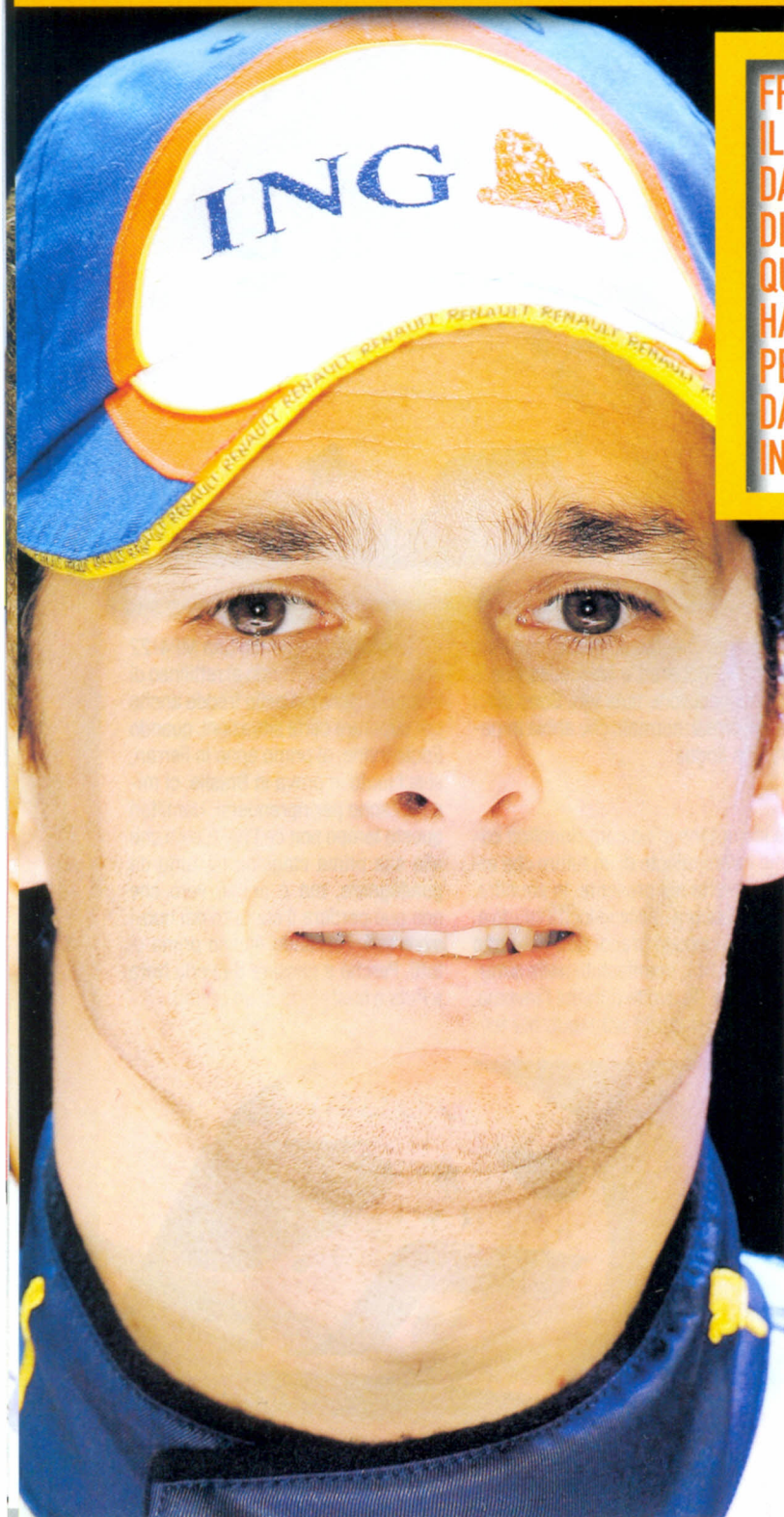
Caratteristico il casco di Hamilton, con le strisce colorate. Originale anche il fatto di essere il primo pilota di colore a correre in F1. Ma lui dice: «Quello della mia pelle è un argomento che interessa solo i giornalisti. Non me».



LA STORIA

Nato a: Tewn Data: 7 gennaio 1985 Esordiente in F1 - Prima della F1: 2002, F.Renault 2000 UK, 3°; 2003: F.Renault 2000 UK, Campione; 2004: F3 Europea, 5°; 2005: F3 Europea, Campione, vince i Masters F3 e testa la McLaren F1; 2006: GP2, Campione.

F1 VIA!



**FREQUENTA
IL CIRCUS
DA 12 ANNI
DI FILA.
QUEST'ANNO
HA TUTTO
PER SALIRE
DAVERO
IN ALTO...**

Econ questa fanno dodici. Dodici stagioni di ininterrotta permanenza nella categoria vertice dell'automobilismo, a non voler cercare il pelo nell'uovo. Perché, in effetti, Giancarlo Fisichella venne pure appiedato a metà della stagione di esordio, il 1996. Ma insomma, la Minardi

di allora aveva bisogno di piloti paganti: e poi è passato tanto tempo. E intanto Carlotta è diventata una signorina, Christopher sta crescendo, i caschi sugli scaffali si sono accumulati. Con qualche trofeo da paesi lontani: Brasile, Australia, Malesia. Ogni anno che passa, i preparatori fisici di Giancarlo gli fanno i complimenti per la forma fisica. Ma siccome anche lui non è uno sprovveduto, anche se a scuola non era un fenomeno, capisce benissimo che il tempo non sta ad aspettare. E che se c'è un'occasione da prendere al volo, è adesso.

ALONSO DI RIFERIMENTO

In principio era Fernando Alonso. Una presenza scomoda con la quale fare i



conti, anche in una squadra fortissima come la Renault. Erano gli anni in cui si rompeva una sola, delle monoposto azzurre: quella dell'altro, che poteva essere Trulli o Giancarlo, a seconda dell'annata, ma non era mai - o quasi mai - la freccia delle Asturie. Sfortunata? Scuse accampate? Né l'una, né le altre: perché la sorte in F.1 può essere momentanea ma non continuativa, e perché in effetti qualcosa andava stor-



FISICHELLA



to davvero. Però succede, anche nelle squadre migliori, che non sempre si riesca a portare allo stesso livello di preparazione, di affidabilità, due vetture costruite in maniera perfettamente identica. Questo non toglie che ogni tanto il Fisico ci mettesse del suo, per non attingere ai supremi livelli del suo più giovane compagno di squadra.

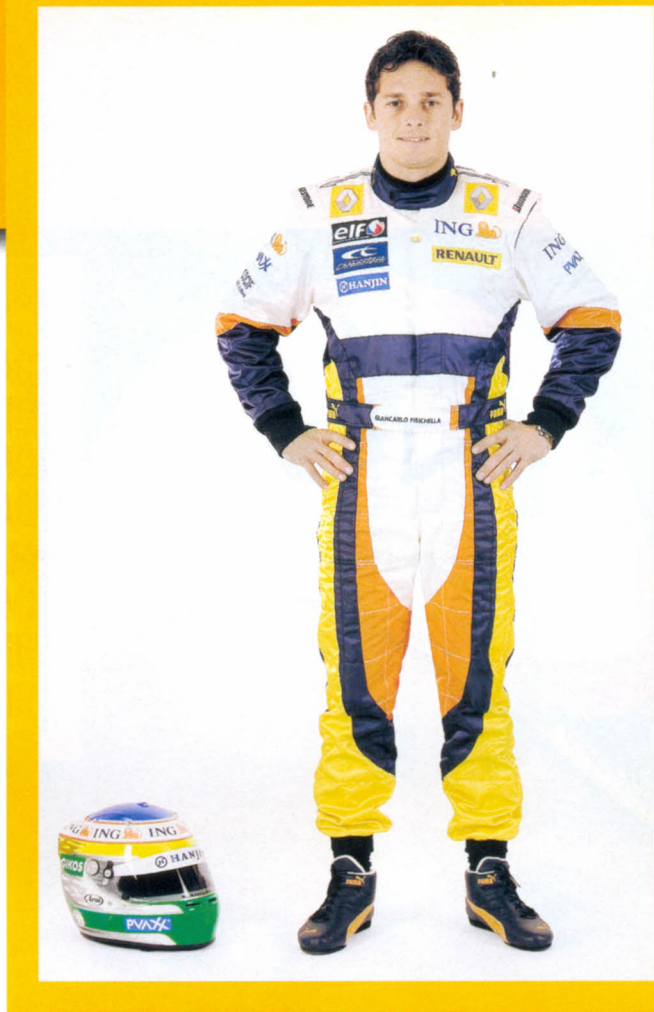
Tutto questo adesso è finito. Il tempo di Alonso in Renault, il tempo delle eventuali scuse. E anche, a rigore di logica, l'epoca in cui si poteva pensare, senza inutili malizie, che la squadra mettesse un pizzico di cura in più sul materiale dell' "altro". Perché tra Fisichella e Kovalainen, tra un pilota di trentatré anni che ha vinto tre Gran Premi e un debuttante assoluto, non dovrebbero esserci problemi di sovrapposizione gerarchica. Né dubbi su chi dei due debba stare davanti all'altro. Se non nelle qualifiche - dove vige ancora la disgraziata regola dei quantitativi

di benzina "variabili" nella sessione che conta per la pole - almeno nell'arco di una o più gare.

L'ANZIANITÀ FA GRADO

Il dubbio, se c'è, riguarda proprio la squadra, o meglio il suo ultimo prodotto. Giancarlo stesso ha messo le mani avanti alla vigilia di Melbourne: siamo mezzo secondo indietro rispetto ai migliori. Cioè, in questo momento, McLaren e soprattutto Ferrari.

Ciò non toglie che davanti ci siano otto mesi per lavorare, adattarsi, sviluppare una vettura ancora forse troppo ancorata a concetti del passato, oggi stravolti dalla monogomma Bridgestone. Ciò non toglie, di conseguenza, che alla sua non più verde età (in senso agonistico, non anagrafico) Giancarlo Fisichella



da Roma Tiburtina, origini siciliane e quindi italianissimo, abbia una delle migliori occasioni della vita. Diciamo "una delle" e non la migliore, perché non si sa mai. Ma se pensiamo che solo tre anni fa sembrava avviato alla mediocrità di una Sauber senza infamia e senza lode, magari in attesa di una chiamata da Maranello che

non sarebbe comunque mai arrivata, ecco che anche un 2007 dagli inizi non facili prende tutto un altro aspetto. La prima cosa da fare è assestare una posizione in squadra che tanti, quasi tutti, in squadra gli riconoscono già. Se non altro perché l'anzianità fa grado. ✕

L'EUROSTAR DI ROMA TIBURTINA

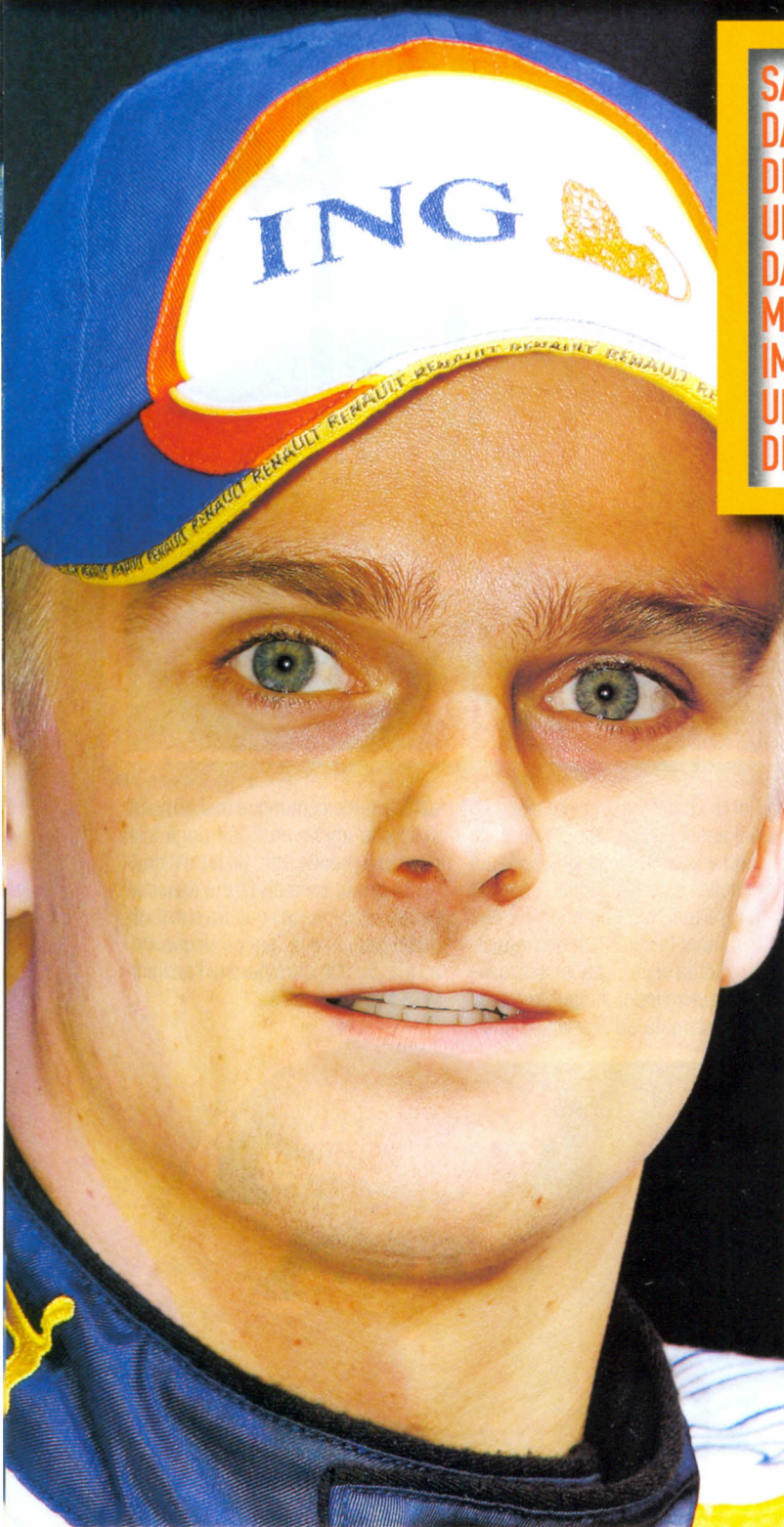
Trentaquattro anni compiuti lo scorso 14 gennaio e davanti la grande occasione: scalare i vertici della Formula Uno da prima guida Renault. Giancarlo Fisichella ha tutto per lasciare un segno indelebile nel Circus



LA STORIA

Nato a Roma Data: 14 gennaio 1973 Esordio: Gp Australia 1996 Miglior posizione in campionato: quarto nel 2006 Presenze: 179 Gp iniziati: 177 (Non qualificato nel Gp di Francia 2002. Non partito nel Gp degli Usa 2005) Vittorie: 3 Posti sul podio: 18 Pole positions: 3 Prima fila in griglia: 10 Giri più veloci: 2 Punti conquistati: 246 Giri percorsi: 8.845 Km percorsi: 42.535 Gp in testa: 13 Giri in testa: 209 Km in testa: 1088 Prima vittoria: Gp Brasile 2003 Prima pole: Gp Austria 1998 Primo giro veloce: Gp Spagna 1997 Primo podio: Gp Canada 1997

4



SAPEVA DA ANNI DI AVERE UN FUTURO DA TITOLARE. MA FORSE IMMAGINAVA UNA RENAULT DIVERSA

Al suo paese hanno organizzato un concorso tutto particolare. Una gara a chi crea la scultura più bella con tema di Formula 1. Scultura di neve, naturalmente: perché a Suomussalmi, seicento chilometri circa a nord di Helsinki, l'inverno è ancora tale. E mentre a Melbourne Heikki Kovalainen andrà in giro in calzoncini,

i suoi concittadini (o meglio compaesani) daranno al centro della cittadina - centro per modo di dire, visto che c'è una strada sola - un aspetto tutto particolare.

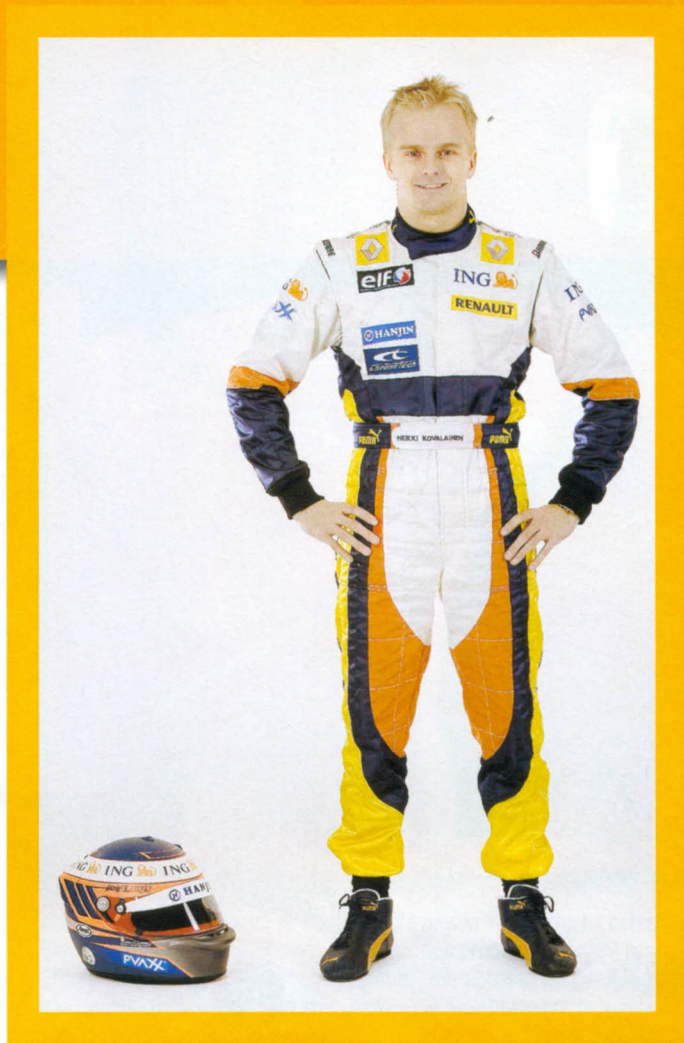
NON POSSONO IGNORARMI

Che cosa ci fa un ragazzo come lui, nato vicino al confine con la Lapponia e con la Russia, nel paese dei canguri? Ci corre un Gran Premio, è ovvio. Il primo della sua vita. Per quattro anni, Heikki è stato uno dei virgulti del programma giovani Renault. Alle presentazioni delle monoposto di F1 posava con i piloti titolari, non la loro tuta azzurra, ma con quella bianco-gialla del Drivers' Development

Programme, che somiglia in maniera inquietante a quella che indossa quest'anno. Poi il passaggio a collaudatore ufficiale, l'anno dopo aver stupito tutti in Gp2. Nel 2005 sembrava tutto facile e invece, nel rush finale, Nico Rosberg gli soffiò il titolo. Solo che, evidentemente, non doveva essere l'anno delle delusioni. Fra novembre e dicembre, Fernando Alonso tratta il passaggio alla McLaren.



KOVALAINEN



2007 PILOTA PER PILOTA

«È allora - racconta Heikki - che mi sono reso conto di avere una possibilità di guidare in gara per la Renault. Ho percorso qualcosa come 25mila chilometri di test, hanno visto i tempi che facevo. Non potevano ignorarmi».

GIOVANE MA NON TROPPO

In realtà, quella dei "giovani" piloti Renault è una carriera battezzata in partenza, che ha percorso anche Alonso e che un giorno - probabilmente non lontano - sarà affrontata anche da Nelsinho Piquet. Usiamo le virgolette sull'aggettivo "giovane" perché, forse, non tutti se ne sono accorti ma Heikki ha solo tre mesi in meno di Alonso. Che in F.1, però, ci corre dal 2001. E che è stato un modello di stile di guida per il nostro aspirante. Il passaggio a titolare, accanto a Giancarlo Fisichella confermato ancora per quest'anno, era

praticamente automatico. Meno prevedibile, forse, era per Heikki il fatto di dover fare i conti con una Renault improvvisamente meno brillante e più ostica di quelle che aveva guidato fino ad oggi nei test.

GLI MANCA UN VENERDI

Kovalainen non ha neppure avuto, a differenza per esempio di Kubica, il vantaggio di poter girare il venerdì mattina, di mettersi nella "vetrina" dei terzi piloti. Perché in base ai regolamenti dell'anno passato la Renault, classificata fra i primi quattro nel mondiale precedente, poteva girare solo con i titolari. Va bene, non è da qui che si vede il futuro campione: però non fa neanche male respirarla da dentro l'abitacolo, l'aria di un week end di Gran

Premio. Così, invece, Heikki dovrà inventarsi tutto. Regolazioni, strategie, condotta di gara. Dalla sua, oltre a indubbie doti di velocità, ha un carattere idrorepellente. In apparenza gli scivola tutto addosso. Non sente la pressione, nemmeno quella - che metterebbe paura a chiunque - di non far rimpiangere Alonso a

una squadra che si sta ancora chiedendo dove può arrivare quest'anno. Heikki è un tipo sportivo, gli piace tutto quello che è competizione. Ne avrà a sufficienza, di quell'adrenalina che fa diventare grandi e a volte grandissimi? Il vero rischio, per un debuttante, è quello di doversi accontentare. x

QUEL SORRISO CHE VENNE DAL FREDDO

A differenza di Raikkonen, Heikki è un tipo tutt'altro che introverso. Nel paddock lega volentieri con tutti e, dopo tanti test e tante presenze come riserva ai Gran Premi, è arrivato a conoscere perfettamente l'ambiente



LA STORIA

Nato a Suomussalmi Data: 19 ottobre 1981 Esordiente in F.1 - Prima della F.1. 2001: F.Renault 2000 UK, 4°; 2002: F.3 UK, 3°, 2° posto nel GP di Macao F.3. 2003: Nissan World Series, 2°; 2004: Nissan World Series, Campione, test con la Renault F.1; 2005: GP2, 2°; 2006: tester per il team Renault.

F.1 VIA!



FELIPE È CRESCIUTO MOLTO. E PUNTA A CORRERE DA NUMERO UNO. COME IL MAESTRO SCHUMI

Titonio guarda e sorride. Non è un imperatore dell'antica Roma, è un papà del Brasile che avanza. Titonio è lo pseudonimo di Luiz Antonio Massa e suo figlio si chiama Felipe. È stato, anche il padre, un discreto pilota, nelle sue categorie. Non fosse largo il doppio gli somiglierebbe anche, a quel ragazzo dal sorriso furbo. Felipe Massa è cresciuto. Poco in verticale, molto nella testa. È partito per l'Australia, per il suo secondo mondiale da protagonista, con l'eco delle parole di Bernie Ecclestone nella testa. «Schumacher era già una sorta di manager alla Ferrari in passato; sono sicuro che aiuterà Massa». E lo dà per favorito. Mentre Montezemolo invita a tenere i piedi per terra, ma resta «molto impressionato» da quel ragazzo che il 25 aprile, fra i Gp di Bahrain e Spagna, compirà ventisei anni.

VELOCE NELL'APPRENDIMENTO

Alla sua età, certo, Michael Schumacher era già campione del mondo una

volta e avviato a diventarlo una seconda. Ma non si può sempre vivere con Michael Schumacher come modello. E poi Felipe, che loda tanto lo stile di guida del suo maestro, non è che gli somigli molto, quando è al volante. Michael ne sapeva più della telemetria, lo chiamavano il Gps per la



MASSA



2007 PILOTA PER PILOTA

sua capacità di ripercorrere a ogni giro la stessa traiettoria, con una tolleranza di pochi centimetri. Felipe è decisamente più estemporaneo, poche volte affronta la stessa curva allo stesso modo. Però veloce lo è davvero. Veloce nel guidare, veloce a imparare. Ha la furbizia dei brasiliani più qualcosa di suo, chissà, forse anche le origini pugliesi. Ha capito come farsi voler bene, come trovare i suoi santi in paradiso e soprattutto come tenerli. Ha capito che per sfondare doveva prima di tutto maturare negli atteggiamenti, almeno in pubblico e sul lavoro (in privato è tutta un'altra faccenda). Che, all'occorrenza, è molto più produttiva mezz'ora con gli ingegneri che al telefono con amici e/o amiche. Ha intuito, a suo tempo, che in questo mestiere i manager/

fratelli non esistono e i contratti vanno firmati a lunga scadenza, anche a rischio di legarsi mani e piedi, se chi te li propone si chiama Ferrari.

RACCOGLIE I FRUTTI

Adesso sta semplicemente raccogliendo i frutti di questa fiducia. Jean Todt lo ha voluto a Maranello, suo figlio Nicolas ne gestisce la carriera, con tanto di cuffie ai box durante le sessioni di prove invernali. Parla bene l'inglese, benissimo l'italiano, oltre naturalmente al portoghese; ma soprattutto parla e non mormora come Raikkonen: e questo, per la comunicazione, è già un bel vantaggio. Poi usa concetti semplici

ma efficaci. Quando due anni fa era alla Sauber, gommata Michelin, provò la Ferrari e disse a chi scrive: «*Insomma, queste Bridgestone non sono proprio il massimo*». Ed era ancora l'epoca dell'anno in cui, in Ferrari, si cercava di coprire ufficialmente le carenze dei giapponesi. Barrichello si intorcinava nei tentativi di spiegazione, Felipe ti conquista. Tutta roba che serve moltissimo o pochissimo, a seconda che si vinca oppure no. Però, dopo due Gp praticamente dominati nel 2006, Massa a vincere, anzi a rivincere, è decisa-

mente pronto. In inverno ha cercato i tempi, non proprio i record "a sensazione", ma abbastanza per fare parlare di sé. Sembrava un "tappabuchi" per la stagione, è diventato un titolare fino al 2008, adesso vuole essere un punto di riferimento. Non può accettare che Raikkonen, oltre a essere molto più pagato, arrivi e catalizzi su di sé tutta l'attenzione della squadra, come aveva fatto Schumi... Poco da fare, l'ombra di Michael torna sempre. Va be': al sole di Australia, quell'ombra aiuterà a tenere la testa fredda. x

VELOCE E FURBO ANCHE NELLE PR.

È veloce e sa farsi voler bene dalla gente. Felipe ti conquista. Ad aprile compirà 26 anni. Vuole regalarsi una stagione da protagonista in F1 migliorando il terzo posto artigliato lo scorso anno al debutto con la Ferrari



LA STORIA

Nato a: San Paolo **Data:** 25 aprile 1981 **Esordio:** Gp Australia 2002 **Miglior posizione in campionato:** terzo nel 2006 **Presenze:** 71 **Gp iniziati:** 70 (non partito nel Gp degli U.S.A. 2005) **Vittorie:** 2 **Posti sul podio:** 7 **Pole position:** 3 **Prima fila in griglia:** 7 **Giri più veloci:** 2 **Punti conquistati:** 107 **Giri percorsi:** 3.780 **Km percorsi:** 18.372 **Gp in testa:** 5 **Giri in testa:** 156 **Km in testa:** 727 **Prima vittoria:** Gp Turchia 2006 **Prima pole:** Gp Turchia 2006 **Primo giro veloce:** Gp Spagna 2006 **Primo podio:** Gp Europa 2006

F1 VIA!



ALTRO CHE LUOGHI COMUNI SUI FREDDI NORDICI: QUESTO QUI NON SEMBRA NEANCHE UN FINLANDESE

per goderselo. L'uomo che non ama i cambiamenti, che vestirebbe sempre allo stesso modo, maglietta e pantaloni larghi, e appena può corre dai soliti compagni a fare karaoke e a buttare giù un po' di vodka, ha dovuto affrontare uno di quei cambiamenti che nella vita di un uomo capitano molto di rado.

NIENTE FRASI FATTE

Non stiamo a macinare le solite frasi fatte sul temperamento latino e il freddo uomo del Nord. Diciamolo una buona volta, Kimi non somiglia neanche da lontano al prototipo del finlandese, che è piuttosto un tipo incline alla chiacchiera libera e alla socializzazione. Il fatto è che nean-

Esposo è una specie di sobborgo di Helsinki, la capitale finlandese. Dove quest'anno l'inverno si è svegliato in ritardo, ma almeno si è svegliato. Kimi Räikkönen di solito passa la vigilia dai suoceri, il Natale dai genitori e il tempo libero con gli amici. Quest'anno, però, ha avuto poco tempo



che la Ferrari somiglia alle altre squadre. Ha un suo codice, un suo protocollo di comportamento, radicato in sessant'anni di storia, elaborato nei lunghi anni di gestione di Jean Todt e perfezionato nell'era Schumacher. Abituato all'ambiente McLaren, il Nostro deve essersi trovato, all'inizio, un po' spaesato. Pur non venendoci poi tanto spesso.



RAIKKONEN



E anche qui sfatiamo un luogo comune. Altro che gli irruenti italiani e i compassati inglesi. In McLaren, se un meccanico andava via, all'ultimo giorno di lavoro lo tenevano fermo e gliela facevano addosso (e non parliamo, ahimé, della pipì). È la Ferrari che è una sagrestia, al confronto. Anche oggi che certe lotte intestine - grazie al pugno di ferro di Todt - sono state debellate, bisogna sempre sapersi muovere.

IL VANTAGGIO DEL SUO GUSCIO

Ma Kimi Raikkonen ha un grande vantaggio: il suo guscio. Dentro il quale sa isolarsi, sa puntare come un laser in una sola direzione, quella che gli interessa. Esattamente come fa con lo sguardo, capace all'occorrenza di passare attraverso i muri. Recentemente, l'invitata di un quotidiano francese si è stupita della gran

quantità di «Non importa» che Kimi usa quando parla. E invece è proprio così, quello che non gli serve lo esclude dalla sua vita. Lo taglia fuori come interferenza non necessaria.

Poi, nel suo privato, sa anche rilassarsi, sorridere, scherzare. Sa essere affettuoso con Jenni, sua moglie, anche se di loro due, in passato, si erano dette peste e soprattutto corna. Probabilmente, negli anni, arriverà a somigliare sempre di più a papà Matti, un tipo taciturno ma simpatico. È che Kimi è una mente semplice, che non ha troppi interessi al di fuori del proprio mestiere. con la Ferrari ha trattato direttamente il suo manager, Steve Robertson. Lui si fidava, aveva già capito che per cambiare le cose in meglio doveva an-



darsene dalla McLaren. E prendere, prima o poi, il posto di Michael Schumacher.

TIPO CHIUSO NON OSTILE

Ci riuscirà? Se lo chiedono tutti, al termine di una sessione di prove invernali che ha chiarito gran parte dei dubbi, tecnici e umani, ma ha lasciato un grosso punto interrogativo proprio sul protagonista più atteso. Alla Ferrari hanno trovato un tipo chiuso, ma non ostile. Gentile, ma non molto preparato "culturalmente", nel senso di predisposizione a conosce-

re e a lavorare sulla vettura e sulla squadra. Poi, certo, chi si aspettava i record è rimasto deluso. Come mai non ha fatto saltare il cronometro, pur con una Ferrari decisamente ai livelli delle migliori degli ultimi anni? Sappiamo che ha avuto qualche difficoltà nella guida, nella messa a punto del suo assetto tipicamente "cattivo", di uno stile tutto sensibilità istintiva. Adesso lo attende la prova più dura: superare incertezze e difficoltà nei tre giorni di un week end di Gran Premio. Perché in Italia certi processi, quelli sportivi, iniziano in fretta. x

LE LINEE INTRICATE DELL'UOMO DI GHIACCIO

La scritta "Iceman" c'è ancora, ma nascosta in un fitto reticolo di linee. Più ancora che il ghiaccio nel bicchiere, Kimi ama quello dei campi da hockey. Ma all'occasione sa divertirsi anche con la neve



LA STORIA

Nato a: Espoo Data: 17 ottobre 1979 Esordio: Gp Australia 2001 Miglior posiz. in campionato: secondo nel 2003 e 2005 Presenze: 105 Gp iniziati: 103 (Non partito nel Gp del Belgio 2001 e nel Gp degli Usa 2005) Vittorie: 9 Posti sul podio: 36 Pole positions: 11 Prima fila in griglia: 20 Giri più veloci: 19 Punti conq.: 346 Giri perc.: 5.012 Km perc.: 24.026 Gp in testa: 34 Giri in testa: 638 Km in testa: 3.059 Prima vittoria: Gp Malesia 2003 Prima pole: Gp Europa 2003 Primo giro veloce: Gp Australia 2002 Primo podio: Gp Australia 2002



Fai come Toyota:
accetta
la sfida di
Formula 1

TOYOTA, in collaborazione con AUTOSPRINT, ti offre anche quest'anno la possibilità di assistere dal vivo al GRAN PREMIO DI MONZA del 9 settembre. A maggio su AUTOSPRINT troverai la cartolina per partecipare al concorso: fai il tuo pronostico sulla griglia di partenza del GP MONACO / MONTECARLO del 27 maggio. Fra tutti i partecipanti, verranno estratti 5 SUPERFORTUNATI che saranno con noi a Monza.

AUTO
SPRI
NT

Gioca con **Toyota!**



JENSON BUTTON

2007 CARRIERA ●●●●●●●●●●



È FRA I 9 PILOTI IN ATTIVITÀ CHE HANNO VINTO ALMENO UN GP: MA POTRÀ RIPETERSI?

Gli inglesi (attenzione: non abbiamo detto gli scozzesi) hanno fame. Vogliono l'erede di Mansell, di Graham Hill, e suo figlio Damon è stato una merendina che non li ha accontentati. Jenson Button da Frome, Inghilterra meridionale, è cresciuto in mezzo a queste aspettative. Era a pranzo

con un amico quando il suo cellulare - ultime cifre: ...054 - suonò inaspettato. Iniziò così, con Frank Williams che lo voleva come pilota. Dopo sette anni di inizi, qualcosa si è mosso: alla vigilia dell'ottava stagione il ventisettenne Jenson fa già parte del Club dei Nove. Ovvero dei piloti che hanno vinto almeno un Gran Premio.

FRA SPERANZE E RISCHI

In mezzo sono successe parecchie cose: catapultato a vent'anni nell'Olimpo, con un titolo nelle F.Ford britannica come viatico principale, ha vissuto le prime grandi speranze con la Williams-Bmw: un punto (allora, un sesto posto) alla seconda gara. Poi la condizione forse peggiore per un pilota: vicissitudini con-



trattuali, un "cartellino" detenuto da Williams, che lo girò alla Benetton di Briatore, allora dotata di uno sfiatissimo Renault V10. Poi l'avventura con la Bar, che rischiò di tagliargli le gambe. E gli costò l'equivalente di un ingaggio annuale per non dover tornare all'ovile. Scelta giusta? Con la neo-Honda, Jenson è stato a volte velocissimo, specie in qualifica: quasi mai concludente in gara. Fino a Budapest 2006, quando ha preso il meglio dagli errori degli altri. L'ex playboy della F.1 (nel senso di stile di vita) è cresciuto e maturato. A quando l'occasione buona? x

IN QUATTRO PAROLE: IL BELLO DELL'ATTESA

Per tutto l'inverno il casco di Button non ha avuto i soliti colori della Union Jack britannica, a destra, ma lo stesso schema su fondo nero. Intanto, il bello della F.1 aspettava che la Honda diventasse competitiva oltre che "amica dell'ambiente..."

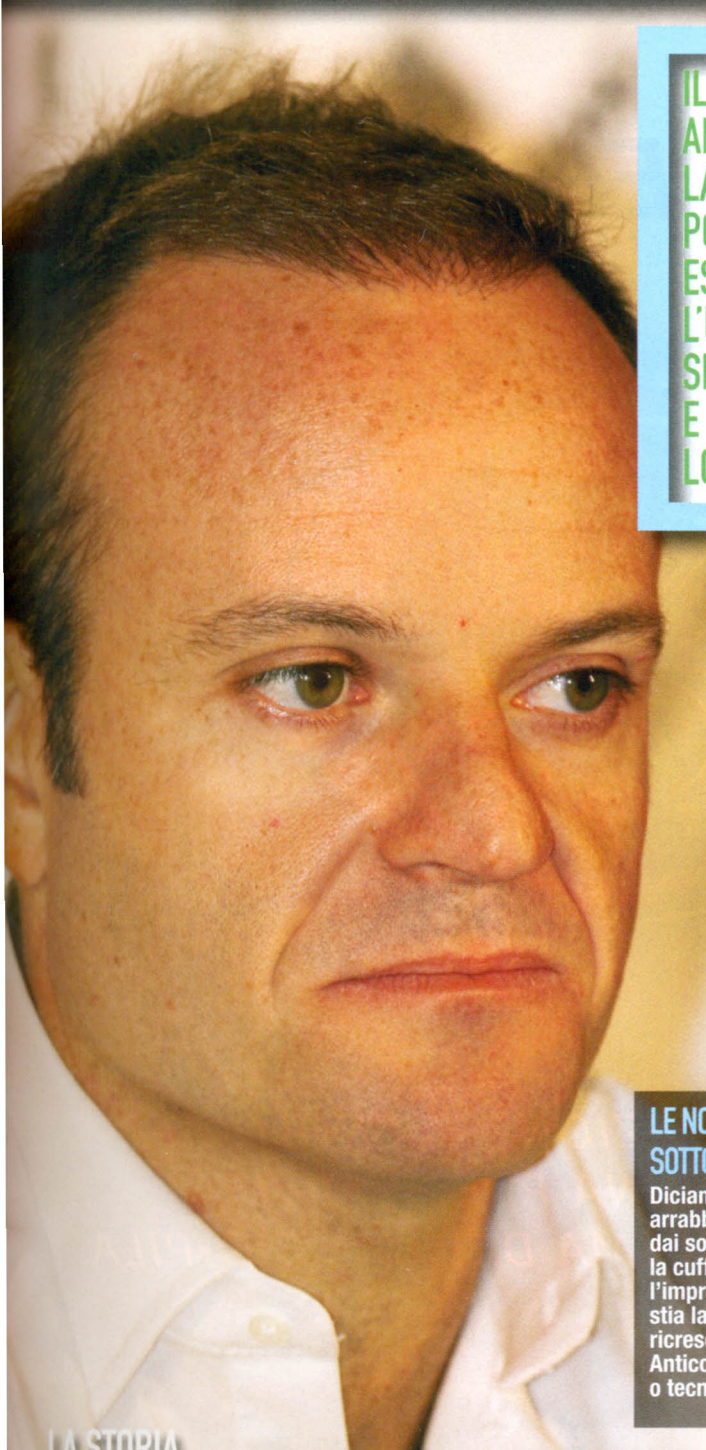


LA STORIA

Nato a: Frome Data: 19 gennaio 1980 Esordio: Gp Australia 2000 Miglior posizione in campionato: terzo nel 2004 Presenze: 120 Gp iniziati: 118 (Non partito nel Gp di Monaco 2003 e nel Gp degli Usa 2005) Vittorie: 1 Posti sul podio: 15 Pole positions: 3 Prima fila in griglia: 10 Punti conquistati: 223 Giri percorsi: 6.127 Km percorsi: 29.823 Gp in testa: 13 Giri in testa: 104 Km in testa: 522 Prima vittoria: Gp Ungheria 2006 Prima pole: Gp San Marino 2004 Primo podio: Gp Malesia 2004

8 RUBENS BARRICHELLO

2007
CARRIERA ●●●●●●



IL SECONDO ANNO CON LA HONDA POTREBBE ESSERE L'ULTIMO, SE PILOTA E SQUADRA LO VOGLIONO

Proviamo a vedere le cose, per una volta, dal lato buono. Rubens Barrichello, per quanto vituperato come tutte le eterne promesse, resta il terzo pilota più vincente (9 Gp) fra quelli in attività nel 2007. A pari merito con Kimi Raikkonen. E come lui, è stato vice campione del mondo. Peccato

che le note positive si fermano a tre anni fa. Coinvolto nella crisi Ferrari-Bridgestone del 2005, deciso (o spinto) ad andarsene, Rubinho rinunciò a una stagione, quella scorsa, già garantita da un contratto con Maranello. La stessa cosa, per decisione consensuale, potrebbe accadere alla fine di quest'anno con la Honda.

PANTOFOLA O PANTOFOLE?

Il guaio è che Barrichello è un pilota "scomodo". Perché ha comunque una carriera che pesa, un prezzo importante, un'età (35 anni) da considerare. Sicuramente avrebbe voluto premesse diverse, per questo 2007. Invece, finora, la Honda ha deluso. E non ci sono premesse a breve termine perché la situazione si ribalti. Da



più di un anno Rubens lotta con la nuova squadra per avere le regolazioni che desidera, specie di elettronica, e perché si faccia più lavoro in pista e meno di immagine. Il guaio è che ormai il tempo stringe e il Brasile ha già abbracciato Massa come possibile erede dei suoi grandi campioni. «Se Pé de Chinello non ha vinto nulla con la squadra migliore - si chiede un forum sul sito di Rede Globo - che può fare in un piccolo team?». Pé de Chinello (piede di pantofola, cioè leggero) è il soprannome che gli danno i detrattori del suo paese. Il problema è vedere se una stagione in salita non lo convincerà a barattare la pantofola con le pantofole. Dopo 15 anni di non sempre onorata carriera. x

LE NOVITÀ STANNO SOTTO IL CASCO

Diciamolo piano, se no si arrabbia; ma sotto il casco dai soliti colori, o sotto la cuffiotta di lana, si ha l'impressione che Rubinho stia lavorando alla ricrescita della sua chioma. Antico rimedio brasiliano o tecnologia moderna?



LA STORIA

Nato a: San Paolo Data: 23 maggio 1972 Esordio: Gp Sudafrica 1993 Miglior posizione in campionato: secondo nel 2002 e 2004 Presenze: 236 Gp iniziati: 232 (Non qualificato nel Gp di San Marino 1994, non partito nel Gp del Belgio 1998, Spagna 2002, Francia 2002) Vittorie: 9 Posti sul podio: 61 Pole positions: 13 Prima fila in griglia: 30 Giri più veloci: 15 Punti conquistati: 519 Giri percorsi: 11.659 Km percorsi: 55.596 Gp in testa: 44 Giri in testa: 722 Km in testa: 3.487 Prima vittoria: Gp Germania 2000 Prima pole: Gp Belgio 1994 Primo giro veloce: Gp Australia 2000 Primo podio: Gp Pacifico 1994

2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

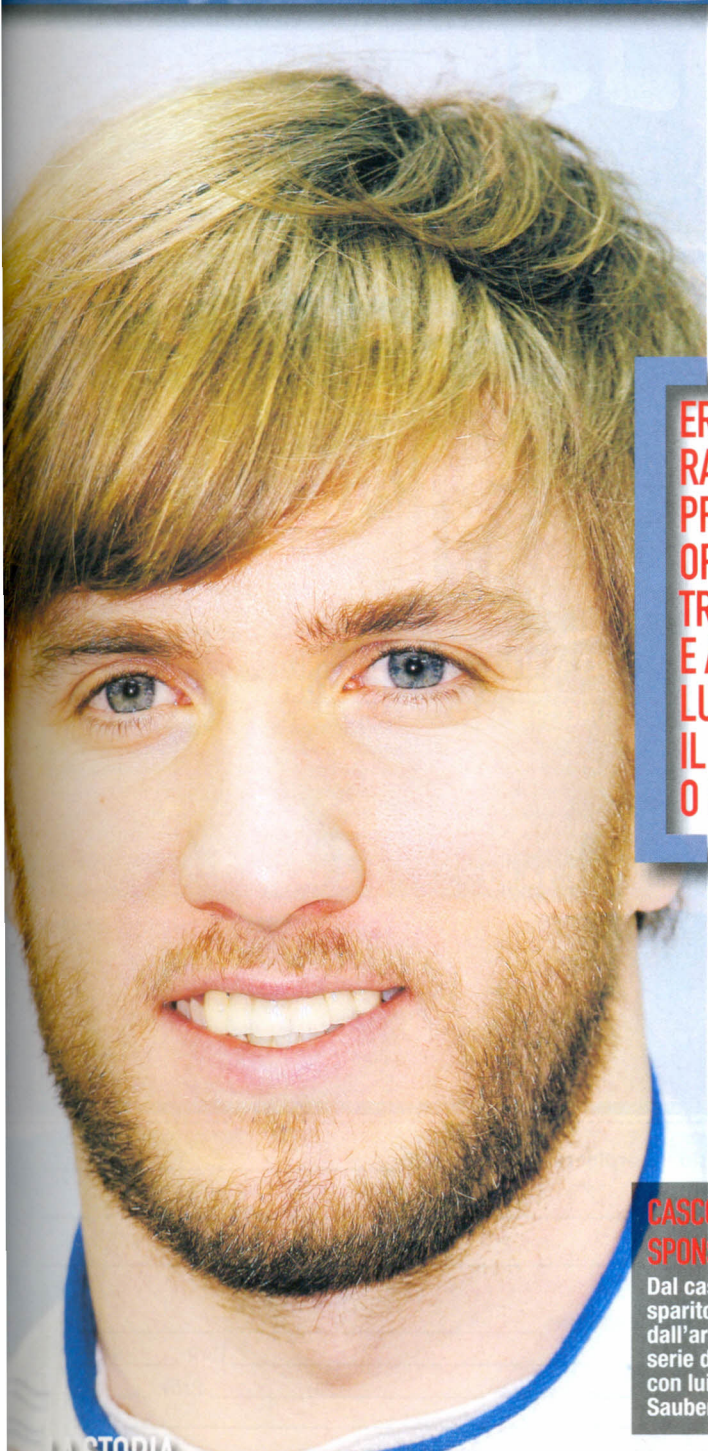
9



www.nickheidfeld.com

NICK HEIDFELD

2007
CARRIERA ●●●○○○
●●●○○○



2007 PILOTA PER PILOTA

ERA UN RAGAZZO PRODIGIO. ORMAI HA TRENT'ANNI E ANCHE PER LUI VALE IL DETTO: ORA O MAI PIÙ

e in Formula 1 corre dal 2000. Arrivò come dominatore della F.3000 e protetto di Norbert Haug della Mercedes. Litigò subito con Alesi, suo compagno di squadra alla Prost. Oggi ha cambiato parrocchia, da Mercedes a Bmw. Ma resta sempre in cerca di un'affermazione. Quando, nel 2001, arrivò sul podio con la Sauber in Brasile, sembrava che fosse tutto facile. Invece l'allora suo

Quando era piccolo

(ma non è che poi sia cresciuto molto) perse quasi completamente il muscolo di un polpacchio in un incidente di motocross. Da qui la camminata alla Charlot che non gli dà certo un'aria "matura", nonostante la nuova barba da nibelungo. Eppure Nick ha ormai trent'anni

compagno di squadra, Kimi Raikkonen, è andato avanti. Lui no.

PADRE DI FAMIGLIA

Nel frattempo ha avuto una bimba, Juni, da Patricia, sua compagna di sempre. È passato attraverso un periodo difficile in Jordan prima di trovare un nuovo mecenate in Mario Theissen della Bmw. Con la Williams prima (pole position al Gp Europa 2005) e con la Sauber poi. La velocità non gli manca, ma non ha il guizzo conclusivo. E quest'anno si trova in squadra un compagno scomodo, quel Robert Kubica che molti indicano già come il campione del futuro. Come per tanti piloti, ma forse più che per molti altri, il motto "Ora o mai più" si adatta alla perfezione all'ex ragazzo prodigio di Moenchengladbach. I presupposti tecnici per una stagione finalmente sopra le righe ci sono tutti. La Bmw, affidabilità a parte, è una vettura veloce. Alla sfortuna non è più il caso di credere. x

CASCO NUOVO SPONSOR VECCHI

Dal casco di Heidfeld è sparito il giallo, sostituito dall'argento. C'è anche una serie di sponsor che erano con lui già ai tempi della Sauber "svizzera"



LA STORIA

Nato a: Monchengladbach Data: 10 maggio 1977 Esordio: Gp Australia 2000 Miglior posizione in campionato: ottavo nel 2001 Presenze: 118 Gp iniziati: 115 (Escluso nel Gp d'Europa 2000, non partito nel Gp degli Usa 2005, non qualificato nel Gp d'Italia 2005) Miglior risultato in gara: secondo nel Gp di Monaco 2005 e nel Gp d'Europa 2005 Posi sul podio: 5 Pole position: 1 Prima fila in griglia: 1 Punti conquistati: 79 Giri percorsi: 5.838 Km percorsi: 27.899 Gp in testa: 1 Giri in testa: 1 Km in testa: 5 Primo podio: Gp Brasile 2001

F1 VIA!

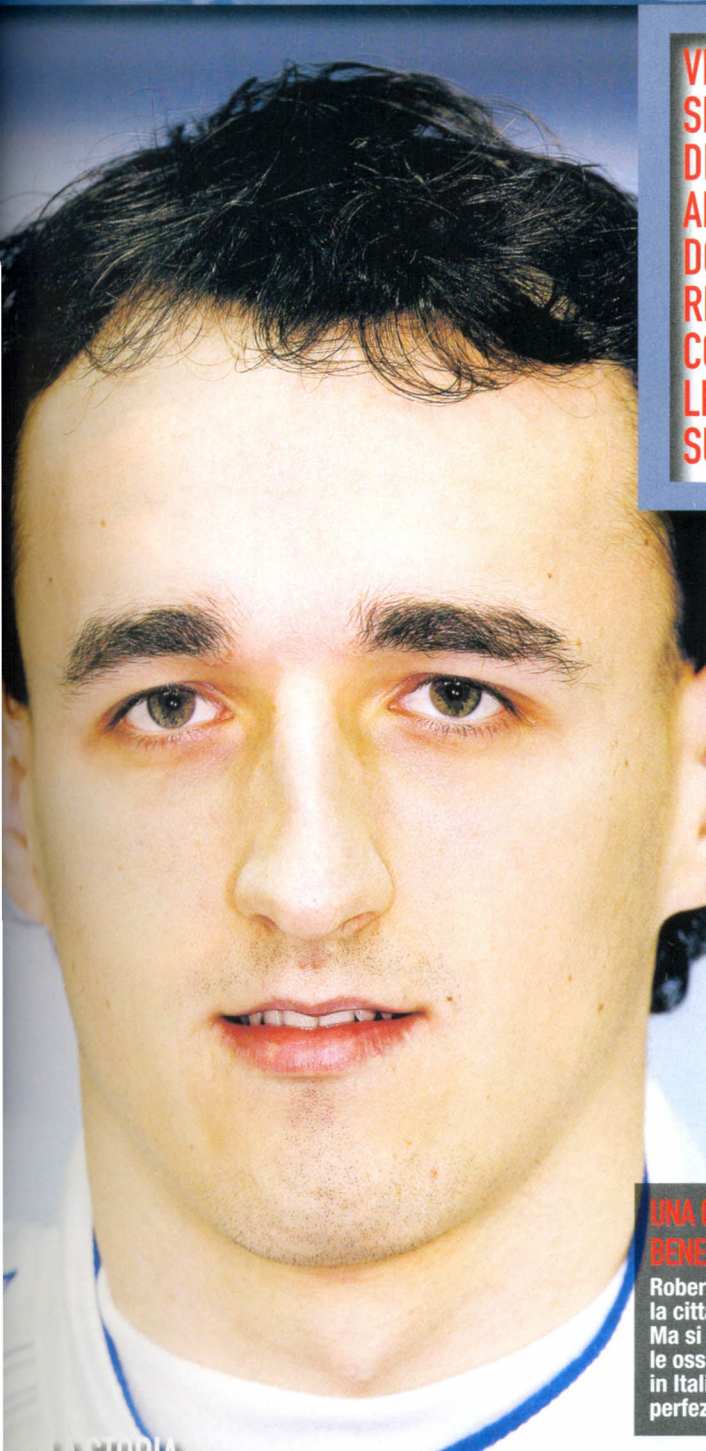
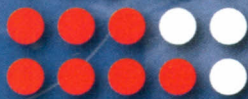


www.kubica.pl

10

ROBERT KUBICA

2007
CARRIERA



**VELOCE
SI È GIÀ
DIMOSTRATO,
ADESSO
DOVRÀ
RENDERE
CONCRETE
LE ATTESE
SU DI LUI**

Su di lui si spre-
cano i soprano-
mi: da quelli au-
lici tipo "Il Vento
dell'Est" a quelli
perfidiosi "Brutto
ma Buono". Sta di
fatto che veloce lo
è davvero. La fami-
glia, in Polonia, non
nuotava nell'oro,
ma quando aveva
4 anni suo padre
gli comprò una mi-
ni-auto a benzina
e fu amore a pri-
ma vista.

Il suo potenziale esplose in F1. Renault e rischiò di vanificarsi per un banale incidente d'auto, quando era già passato alla Euroseries F3. In Italia gli ricostruirono un braccio e da allora non si è più fermato. Sembrava che i suoi tempi del venerdì, quando era collaudatore alla Bmw l'anno scorso, fossero "pubblicitari"; invece, da subito, non ha fatto rimpiangere Villeneuve. Andando a podio già a Monza, terzo Gran Premio disputato.

VIIETATO ESAGERARE

In chiave di campionato 2007, ha tutto da guadagnare. Se non arriveranno i risultati che si aspettano da lui, potrà sempre dare la colpa all'affidabilità carente della Bmw. Difficile, da quello che si è visto in chiusura di 2006, che prenda costantemente la paga da Heidfeld. Così come, vista l'età, nessuno si aspetta che vada a sfidare costantemente



i piloti di Ferrari e McLaren. In chiave futura, di carriera cioè, lo aspetta un compito impegnativo, ma almeno è partito con il piede giusto, e anche ben... appoggiato. L'importante è che non cerchi di strafare, come è già successo in alcune gare (vedi Gp Cina) dell'anno scorso. È troppo presto, anche alla Bmw, per dire di avere in casa il futuro campione del mondo. Robert ha bisogno dell'appoggio di una squadra che invece, in passato, a volte ha mostrato proprio mancanza di lucidità nella gestione dal muretto. In Polonia si fanno grandi, forse troppe attese su Kubica. E sui soldi che, secondo loro, guadagna...x

UNA CARRIERA BENEDETTA

Robert viene da Cracovia, la città di Papa Woytyła. Ma si è fatto (e aggiustato) le ossa, come pilota, anche in Italia. E parla alla perfezione la nostra lingua.



LA STORIA

Nato a: Cracovia Data: 7 dicembre 1984 Esordio: Gp Ungheria 2006 Miglior posizione in campionato: sedicesimo nel 2006 Presenze: 18 Gp iniziati: 6 (tester del venerdì per 12 Gp) Miglior posizione in gara: terzo nel Gp d'Italia 2006 Posti sul podio: 1 Miglior posizione in griglia: sesto nel Gp d'Italia 2006 Punti conquistati: 6 Giri percorsi: 358 Km percorsi: 1.826 Gp in testa: 1 Giri in testa: 5 Km in testa: 29 Primo podio: Gp d'Italia 2006

2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

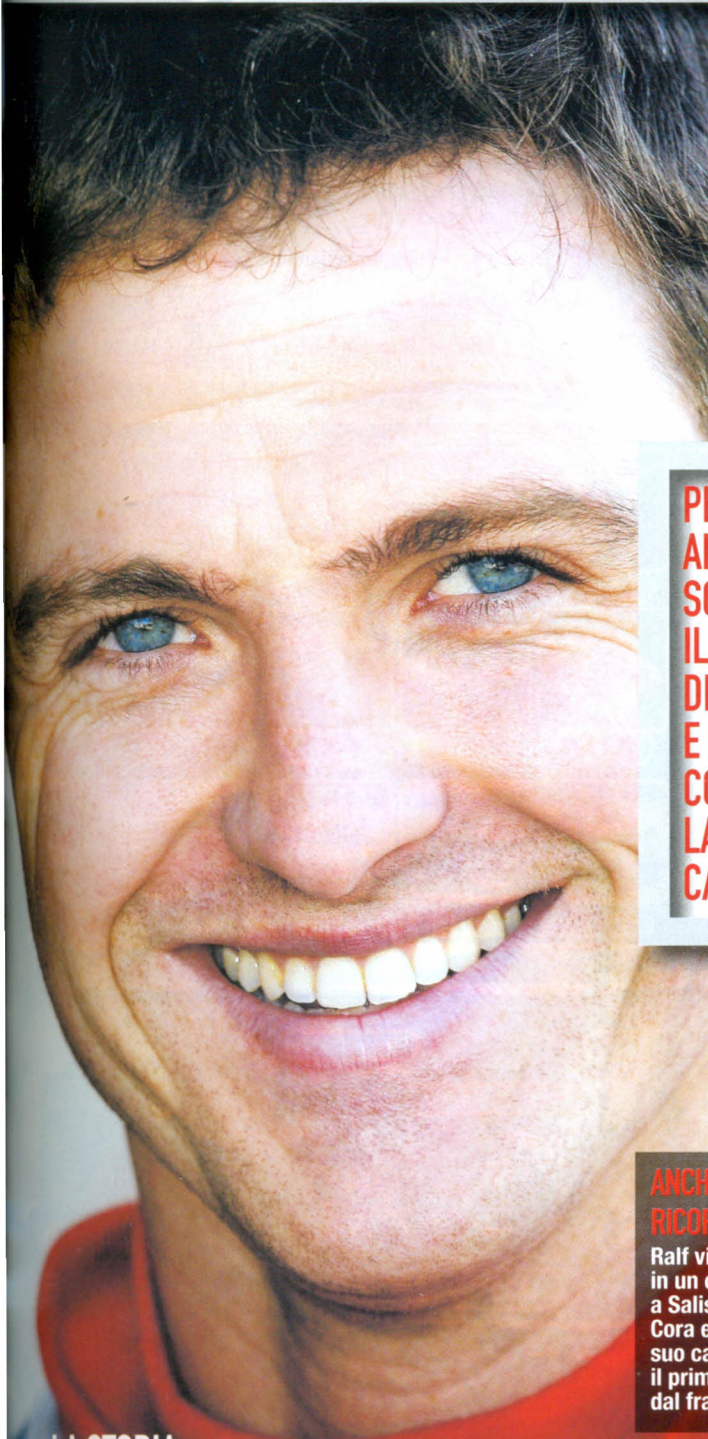
11

RALF SCHUMACHER

2007
CARRIERA



2007 PILOTA PER PILOTA



Adesso è diventato figlio unico. Per dieci anni, Ralf Schumacher era stato per tutti il fratello di Michael.

PER DIECI ANNI È STATO SOLTANTO IL FRATELLO DI MICHAEL E INTANTO CONSUMAVA LA SUA CARRIERA

Così facendo, ci si era dimenticati del valore di un pilota che nel suo periodo d'oro, i primi anni del millennio, si poteva tranquillamente annoverare tra i più veloci del mondo. Il problema è che quegli anni sembrano finiti. E a poco più di trent'anni, Ralf rischia di ritrovarsi sull'orlo della pensione.

CONTRATTO A TERMINE

L'accordo con la Toyota dura dal 2005 e scadrà alla fine di quest'anno. Ci sarebbero ancora due stagioni di opzione, ma non sembra che a Colonia (città fra l'altro vicinissima al

paese natale degli Schumacher) abbiano fretta o ansia di rinnovarlo. A questo punto, però, sarebbe anche lecito chiedersi chi dei due merita chi, fra il pilota e la squadra. Quando arrivò in F.1 Ralf sembrò a tanti "raccomandato" dal cognome. Invece aveva già un passato di tutto rispetto in Giappone, con il titolo All Nippon del '96 e il secondo posto nel Gt con la McLaren. Alla Jordan litigò con Fisichella, non piaceva troppo a Hill, Zanardi lo prendeva un po' in giro, con Montoya parlava poco e niente. L'unico che sa prenderlo - o ignorarlo - è Trulli. Il carattere di Ralf non lo ha aiutato molto ma non è quello che rischia di ridurre la sua carriera nel vicolo cieco della Toyota. Piuttosto è il fatto che dopo avere corso - e guadagnato - tanto, non ha più una vera posizione sul mercato. E il guaio è che le premesse per tirare su le quotazioni a suon di risultati, in questo 2007, non sono le migliori. x

ANCHE IL SUO CASCO RICORDA IL KAISER

Ralf vive in Austria, in un castello vicino a Salisburgo, con la moglie Cora e il figlio David. I colori del suo casco ricordano vagamente il primo schema adottato dal fratello Michael in F.1



LA STORIA

Nato a: Huerth-Hermulheim Data: 30 giugno 1975 Esordio: Gp Australia 1997 Miglior posizione in campionato: quarto nel 2001 e 2002 Presenze: 165 Gp iniziati: 163 (non qual. nel Gp d'Italia 2003 e nel Gp degli Usa 2005) Vittorie: 6 Posti sul podio: 27 Pole positions: 6 Prima fila in griglia: 19 Giri più veloci: 8 Punti conquistati: 324 Giri percorsi: 8.326 Km percorsi: 40.187 Gp in testa: 21 Giri in testa: 401 Km in testa: 1.936 Prima vittoria: Gp San Marino 2001 Prima pole: Gp Francia 2001 Primo giro veloce: Gp Italia 1999 Primo podio: Gp Argentina 1997

F1 VIA!

12 JARNO TRULLI

2007
 CARRIERA ●●●●●●



**CORRI,
 JARNO,
 CORRI:
 BISOGNA
 RECUPERARE
 UNA
 SITUAZIONE
 CHE SEMBRA
 GIÀ GRAVE**

Melbourne, dieci anni dopo. Tanti ne sono passati da quando Jarno Trulli, con un contratto quasi all'ultimo minuto propiziato da Flavio Briatore, debuttò in un Gran Premio con la Minardi. In Australia Jarno arriva con due lustri, due figli e quattro squadre in più: Prost, Jordan, Renault, Toyota. Già in quel '97 aveva avuto la prima, grande occasione: sostituire Panis, infortunato, con la squadra di Alain Prost che allora non andava affatto male. Quei 37 giri in testa, a Zeltweg, fecero sognare. E invece

ci mise altri sette anni a vincere il suo primo Gp, a Monaco. Che resta anche l'ultimo, fino adesso.

SORTE E SORTILEGI

Eppure, quando Briatore "rinunciò" al suo pilota a fine 2004, senza nemmeno fargli finire la stagione, sembrava che Trulli potesse riparare il danno in fretta. Invece, dopo una brillante inizio alla prima stagione, la Toyota ha inaugurato il passo del gambero. Il ragazzo Trulli, con la sua esperienza di meccanica mutuata dal kart, non si faceva pregare a fare osservazioni pungenti su certe



scelte tecniche della Minardi. L'uomo Trulli ormai fa (o vorrebbe fare) lo stesso con la sua attuale squadra. Sfortuna? Scelte sbagliate? Jarno ha quasi 33 anni, si è assicurato il futuro da pilota per questo e per il prossimo anno; ma con quali prospettive? Alla Jordan si consolava, almeno, con le buone qualifiche. Qui dovrà trovare la forza di ribaltare una situazione che, nelle prove invernali, è apparsa decisamente compromessa. E lui stesso non fa gran mistero del fatto che la responsabilità dipende dal vertice del team. Anzi, sarebbe meglio dire dall'assenza di vertice. ✕

**TUTTI COMANDANO
 E NESSUNO DECIDE**

E pensare che Jarno, passando in Toyota, aveva anche cambiato i colori del suo casco (già ridipinto in argento) con un Sol Levante sulla calotta. Ora si augura solo che non sia un tramonto.



LA STORIA

Nato a Pescara Data: 13 luglio 1974 Esordio: Gp Australia 1997 Miglior posizione in campionato: sesto nel 2004 Presenze: 167 Gp iniziati: 164 (non partito nel Gp di San Marino 1997, nel Gp della Malesia 1999 e nel Gp degli Usa 2005) Vittorie: 1 Posti sul podio: 7 Pole positions: 3 Prima fila in griglia: 10 Punti conquistati: 175 Giri percorsi: 7.937 Km percorsi: 38.112 Gp in testa: 10 Giri in testa: 147 Km in testa: 605 Prima vittoria: Gp Monaco 2004 Prima pole: Gp Monaco 2004 Primo podio: Gp Europa 1999

2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

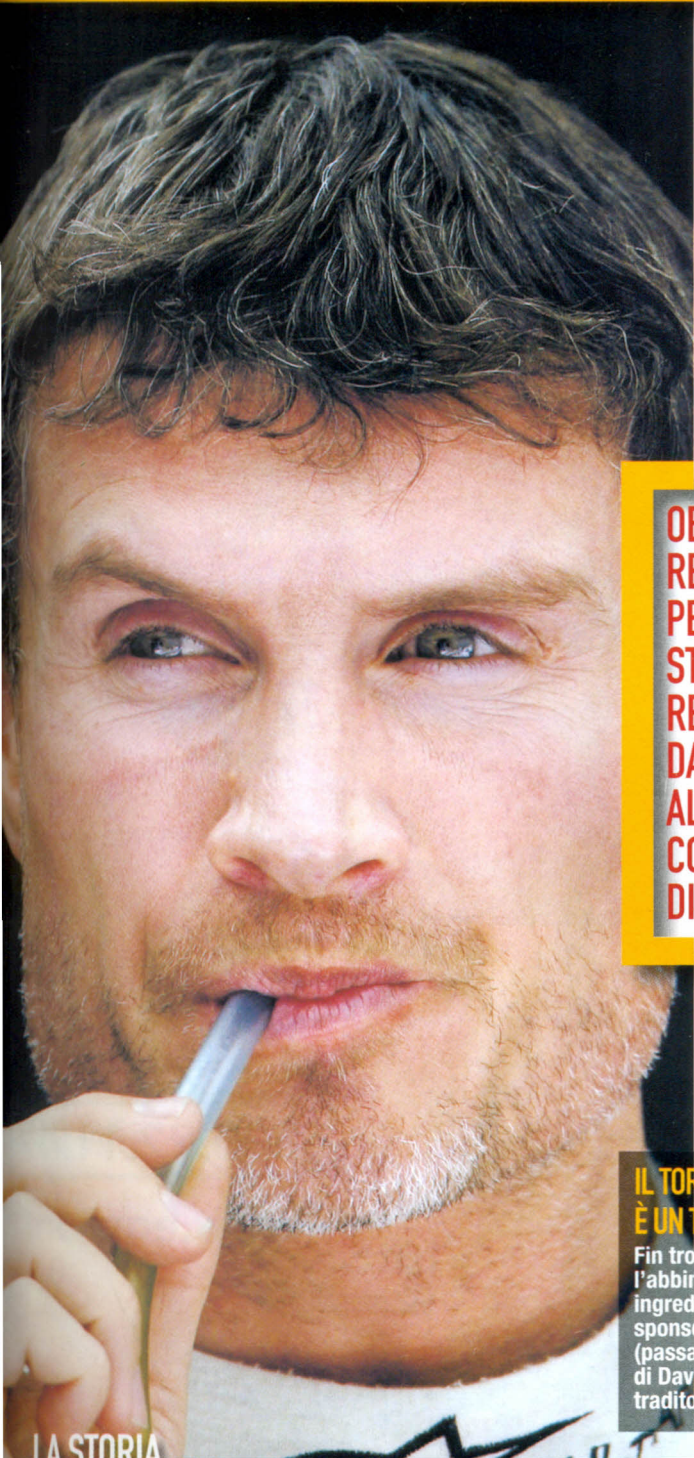
Red Bull

www.davidcoulthard-f1.com

14

DAVID COULTHARD

2007
CARRIERA



A trentasei anni Raffaello aveva già dipinto tutto e Mozart era già morto. David Coulthard invece cerca ancora... cosa? La consacrazione? Il titolo mondiale?

OBIETTIVO REALISTICO PER QUESTA STAGIONE: RESTARE DAVANTI AL SUO COMPAGNO DI TEAM

Una dorata pensione? Quella la possiede già: anzi, più che una pensione è un albergo, il Columbus di Montecarlo. Ma il veterano - per età e carriera - della F.1 insiste. A parte Alonso, resta il pilota che ha vinto di più in carriera. Così come Raikkonen e Barrichello

è stato (nel 2001) vice-campione del mondo. Appunto, vice. Era un ragazzino, con un discreto passato nelle corse minori e una vera passione per il kart, quando la F.1 fu scossa dalla tragedia Senna. Per tempo-

nare la perdita, la Williams promosse titolare il suo collaudatore (salvo poi rimpiazzarlo, quando possibile, con il giubilato Mansell).

NON VINCE DAL 2003

David aveva i ricci, due spalle così, una mascella quasi altrettanto larga, un accento incomprensibile, studi commerciali alle spalle e grandi aspirazioni davanti. Oggi è tutto confermato, salvo il fatto che i capelli sono spruzzati di argento e le aspirazioni dure da mantenere. Coulthard ha l'esperienza e, perché no, la classe per portare a casa un risultato quando ne ha l'opportunità. Ma quante gliene può offrire, al terzo anno, la Red Bull? Il primo Gp lo ha vinto con la Williams, dodici anni fa. Le occasioni d'oro le ha avute in nove anni di McLaren: ma si è sempre trovato in squadra un finlandese che andava di più... Obiettivo realistico per il 2007: stare davanti al compagno di team, Mark Webber. Un compito tutt'altro che impossibile. x

IL TORO DI SCOZIA È UN TIPO FEDELE

Fin troppo facile l'abbinamento fra la Taurina, ingrediente principale dello... sponsor, e il passato (passato?) da playboy di David. Che però non ha mai tradito i colori del suo casco



LA STORIA

Nato a: Twynholm Data: 27 marzo 1971 Esordio: Gp Spagna 1994 Miglior posizione in campionato: secondo nel 2001 Presenze: 212 Gp iniziati: 211 (non partito nel Gp degli USA 2005) Vittorie: 13 Posti sul podio: 61 Pole positions: 12 Prima fila in griglia: 37 Giri più veloci: 18 Punti conquistati: 513 Giri percorsi: 10.748 Km percorsi: 51.595 Gp in testa: 60 Giri in testa: 895 Km in testa: 4.201 Prima vittoria: Gp Portogallo 1995 Prima pole: Gp Argentina 1995 Primo giro veloce: Gp Germania 1994 Primo podio: Gp Portogallo 1994

2007 PILOTA PER PILOTA

F.1 VIA!

Red Bull®

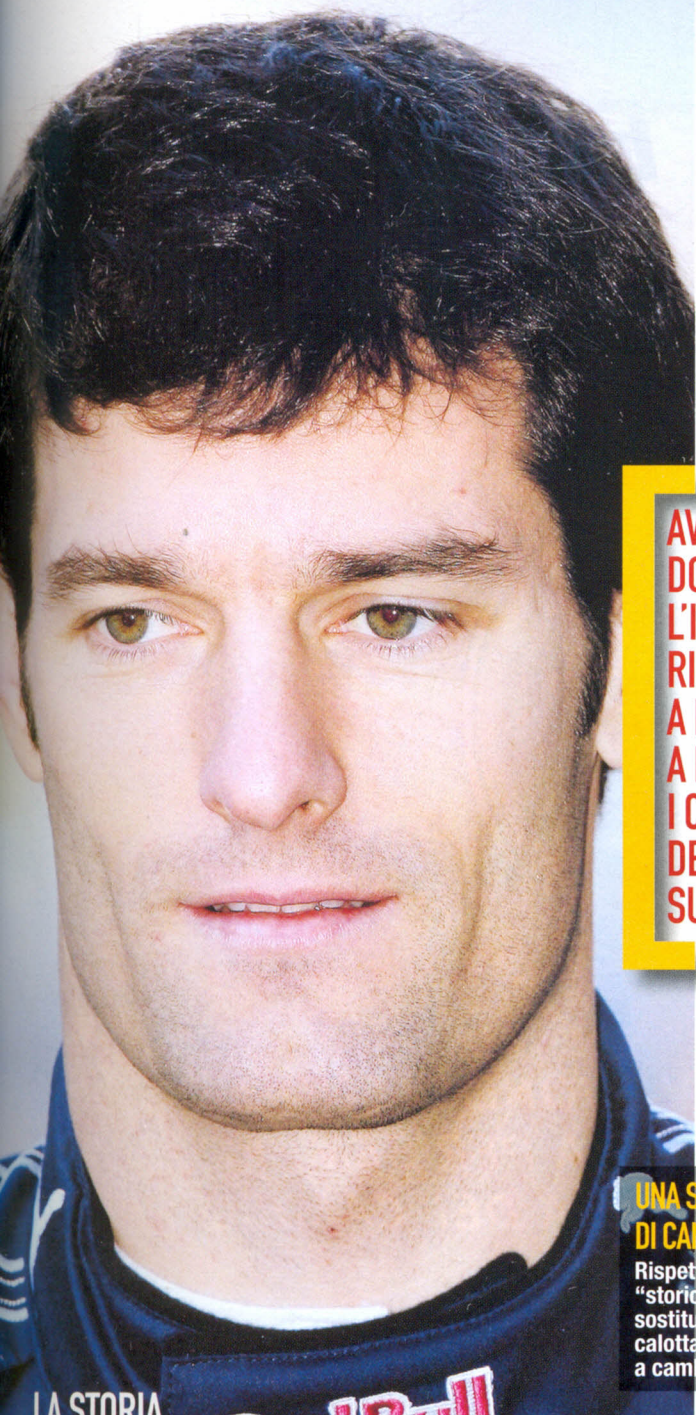
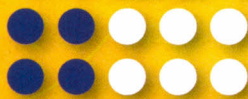


www.markwebber.com

15

MARK WEBBER

2007
CARRIERA



Vi diamo una dritta: 257 Crawford Street. È l'indirizzo del comune di Queanbeyan, New South Wales, Australia. È lì che è nato Mark Webber, e forse all'anagrafe sapranno dir-

AVREBBE DOVUTO FARE L'IDRAULICO: RIUSCIRÀ A METTERE A POSTO I CIRCUITI DELL'OLIO SULLA RB3?

vi se è vero quello che sostengono le malelingue dei suoi colleghi. E cioè che Mark si cala l'età, mica di un paio d'anni, almeno di cinque o sei. Forse è tutta invidia per quello che resta, risultati a parte, uno dei piloti più in forma. Capace di buttarsi nudo nelle acque gelate di un fiume della Tasmania, con il malloppo di

abiti e bagagli in billico sulla testa, fra una maratona in bicicletta e una corsa di quindici chilometri. Comunque sia, Queanbeyan è il classico sobborgo dell'Australia meri-

dionale, con le cassette basse in prefabbricato e tanto verde intorno, siccità permettendo.

IL DILEMMA DELL'ETÀ

Mark avrebbe dovuto fare l'idraulico. E magari gli sarebbe servito, un po' di mestiere, per districarsi fra i condotti e le pompe in pressione della Red Bull RB3, in difficoltà - anche - con l'impiantistica. Senza contare gli esordienti (e i "ritorni" a distanza, come Wurz), Webber è uno dei tre piloti a vestire, quest'anno, una casacca nuova. La quarta in sei anni dopo Minardi, Jaguar, Williams. Si lascia dietro due anni difficili e la prospettiva di passarne altri non facili. Qualunque sia la sua età vera - ufficialmente 31 anni a fine agosto - e nonostante la gestione della FB management di Briatore, Mark rischia di essere per la F.1 quello che era già stato per la F.3000, dove arrivò secondo in cam-

pionato per i troppi errori: una promessa incompiuta.

x

UNA STAGIONE DI CAMBIAMENTI

Rispetto al suo casco "storico" Mark ha sostituito il giallo della calotta con il blu. Servirà a cambiare anche la sorte?



LA STORIA

Nato a: Queanbeyan **Data:** 27 agosto 1976 **Esordio:** Gp Australia 2002 **Miglior posiz. in campionato:** decimo nel 2003 e 2005 **Presenze:** 88 **Gp iniziati:** 86 (non partito nel Gp di Spagna 2002 e USA 2005) **Miglior ris. in gara:** 3° nel Gp di Monaco 2005 **Posti sul podio:** 1 **Miglior ris. in griglia:** 2° nel Gp della Malesia 2004, nel Gp di Spagna 2005 e nel Gp di Monaco 2006 **Prima fila in griglia:** 3 **Punti conquistati:** 69 **Giri perc.:** 4.006 **Km perc.:** 19.318 **Gp in testa:** 3 **Giri in testa:** 5 **Km in testa:** 22 **Primo podio:** Gp Monaco 2005

2007 PILOTA PER PILOTA

F.1 VIA!

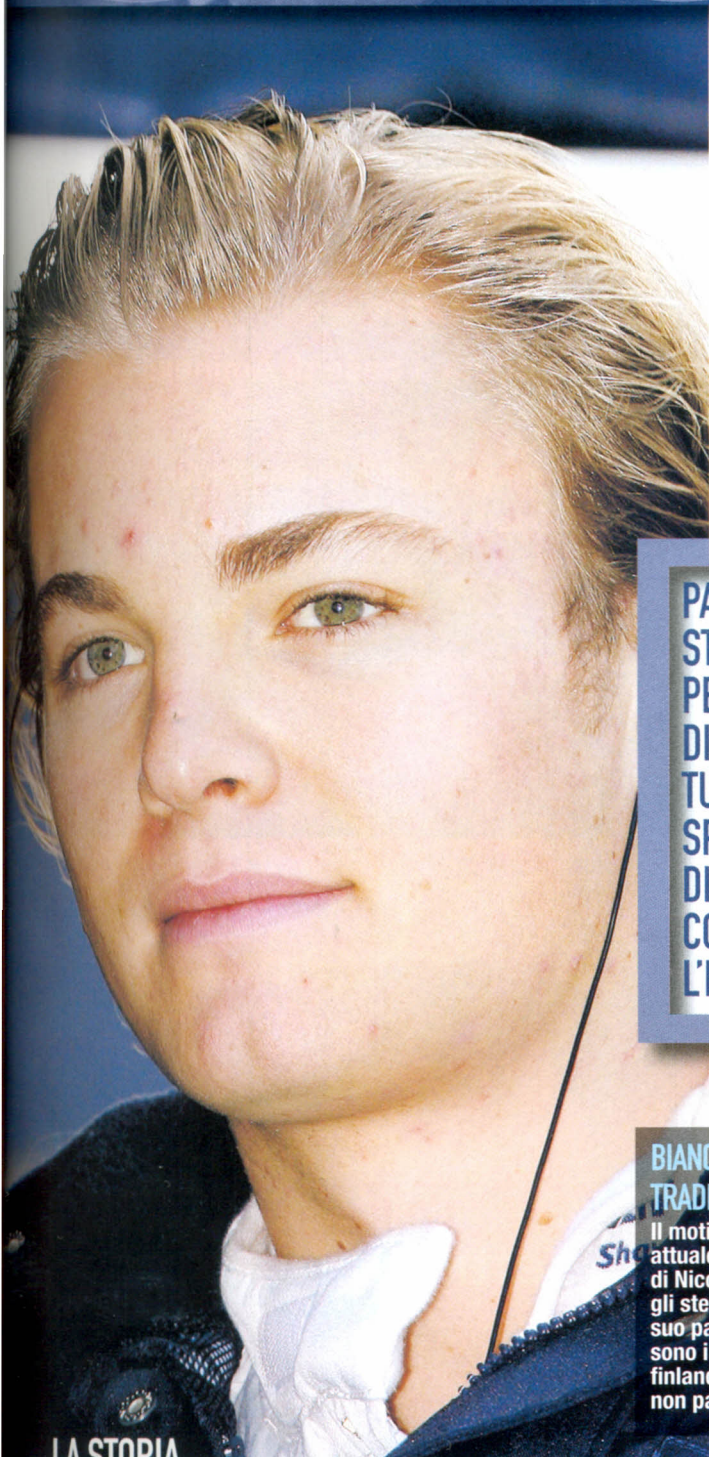


www.nico-rosberg.de

16

NICO ROSBERG

2007
CARRIERA



Damon Hill, figlio di Graham, ha vinto il mondiale nel '96. Con la Williams. Jacques Villeneuve, figlio di Gilles, è stato campione l'anno dopo. Sempre con la Williams. E Nico Rosberg, con la Williams, che farà? D'accordo, non ha ancora ventidue

anni e da quando ha iniziato a correre in kart, a undici anni, di mosse ne ha sbagliate poche. Ha fatto a ruotate con Michael Schumacher sulla pista di Kerpen, nel mondiale 2001, quando era "kartista ufficiale" della Mercedes e aveva appena sedici anni (con lui, in squadra, c'era un certo Lewis Hamilton).

ECONOMY CLASS

Suo padre Keke impressionava per lo stile di guida, per l'inarrestabile irruenza che oggi riserva alla dialettica. Nico si era distinto, da subito, per l'eleganza dei modi, per la sicurezza di sé, che esprimeva nei toni a volte sprezzanti riservati alle domande "stupide". Ancor prima di vincere la stagione di apertura della Gp2, due anni fa, era un viso e una personalità conosciuti da tutti. Un affare a prezzi di saldi anche per Frank Williams, che nei primi tempi lo costringeva a volare in classe economica, con tanto di borsona a tracolla, per recarsi ai test. Nico parla quattro lingue ma non il finlandese, si considera tedesco - lo è, per parte di madre - e prende in giro suo padre, per via dell'accento. Un pilota del terzo millennio, ma ancora tutto da confermare. x

Ha macinato chilometri e avversari in F.Bmw. Da debuttante, l'an-

**PAPÀ KEKE
STUPIVA
PER LO STILE
DI GUIDA
TUTTO
SPETTACOLO:
DI NICO
COLPISCE
L'ELEGANZA**

BIANCO, GIALLO E BLU TRADIZIONE DI FAMIGLIA

Il motivo grafico è molto più attuale ma i colori del casco di Nico sono inconfondibili: gli stessi portati in gara da suo padre. Bianco e azzurro sono i colori della bandiera finlandese ma Rosberg jr non parla la lingua di Keke



LA STORIA

Nato a: Wiesbaden Data: 27 giugno 1985 Esordio: Gp Bahrein 2006 Miglior posizione in campionato: diciassettesimo nel 2006 Presenze: 18 Gp iniziati: 18 Miglior risultato in gara: settimo nel Gp del Bahrein del 2006 e nel Gp d'Europa del 2006 Miglior risultato in griglia: terzo nel Gp della Malesia 2006 Giri più veloci: 1 Punti conquistati: 4 Giri percorsi: 662 Km percorsi: 3.213

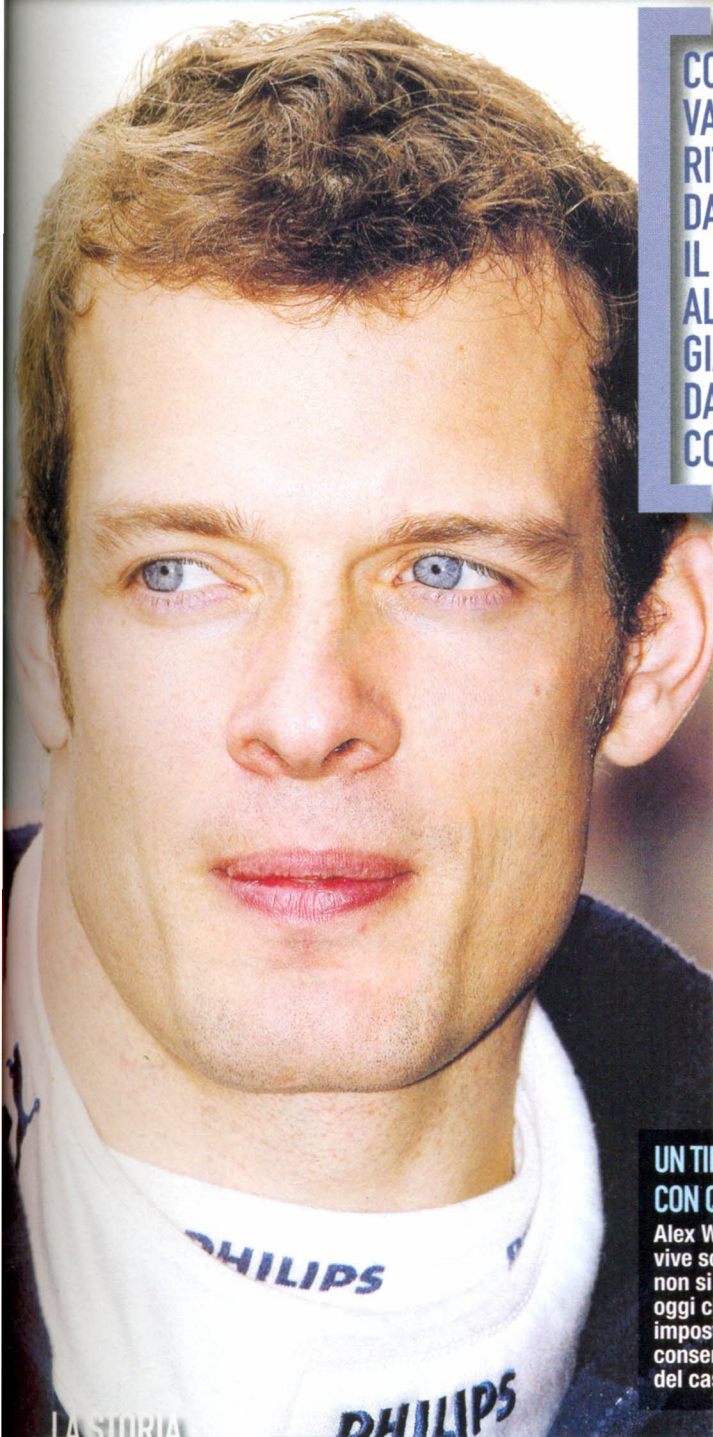
2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

17 ALEXANDER WURZ

2007
CARRIERA

2007 PILOTA PER PILOTA



COMUNQUE VADA IL SUO RITORNO DA TITOLARE, IL MONDIALE ALEX LO HA GIÀ VINTO: DA RAGAZZO, CON LA BICI

Negli anni Ottanta, quando Falco in Austria cantava "Der Kommissar", Alexander Wurz era un bambino con una passione. Oggi è un ex-campione del mondo. No, la Formula 1 non c'entra. Il suo mondiale, Alex l'ha vinto con le Bmx, versione tecnologica delle vecchie bici da cross. Eppure, quando debuttò in



Canada per sostituire alla Benetton sempre più malandato Gerhard Berger, in tanti pensarono che Wurz avrebbe avuto ben più gloria a quattro ruote. Gerhard sommava sfortuna a sfortuna - dopo i problemi respiratori, la tragedia di suo padre Johannes - e intanto Alex, alla terza e ultima gara da sostituto, arrivava già a podio. L'anno dopo, titolare: le ruotate con Schumacher davanti al tunnel di Montecarlo. Casa sua. Dove abitava e abita con Julia, la biondina inglese che curava le pubbliche relazioni alla Benetton e poi è diventata sua moglie e madre dei suoi due figli.

QUELLO DELLE SCARPE

Alla Benetton, Alex era quello con le scarpe diverse: una rossa, una blu. L'unica eccentricità, a parte la

statura, che non si era certo scelto e gli creava difficoltà nella guida. Anche con una vettura lunghissima come quella progettata da Nick Wirth. A fine 2000 Flavio Briatore, tornato al timone, lo mandò. Si riciclò come tester: McLaren. L'"incidente" di Montoya gli diede un'altra opportunità: corsa a Imola, ancora podio. A Woking volevano Paffett come collaudatore, ancora una volta Alex fece le valigie. Destinazione Williams. Dove, come tradizione, per rimpiazzare Webber hanno pensato alla soluzione più pratica ed economica: dare una chance al collaudatore. Magari gli andrà bene. Sarebbe un'altra eccezione statistica: un pilota che torna

(arriva) al successo dopo anni di oblio.

UN TIPO TRANQUILLO CON QUALCHE PAZZIA

Alex Wurz non è certo uno che vive sopra le righe. A meno che non si tratti di colori. Anche oggi che la Williams gli ha imposto le scarpe monocolori, conserva le tinte psichedeliche del casco con cui esordì in F1



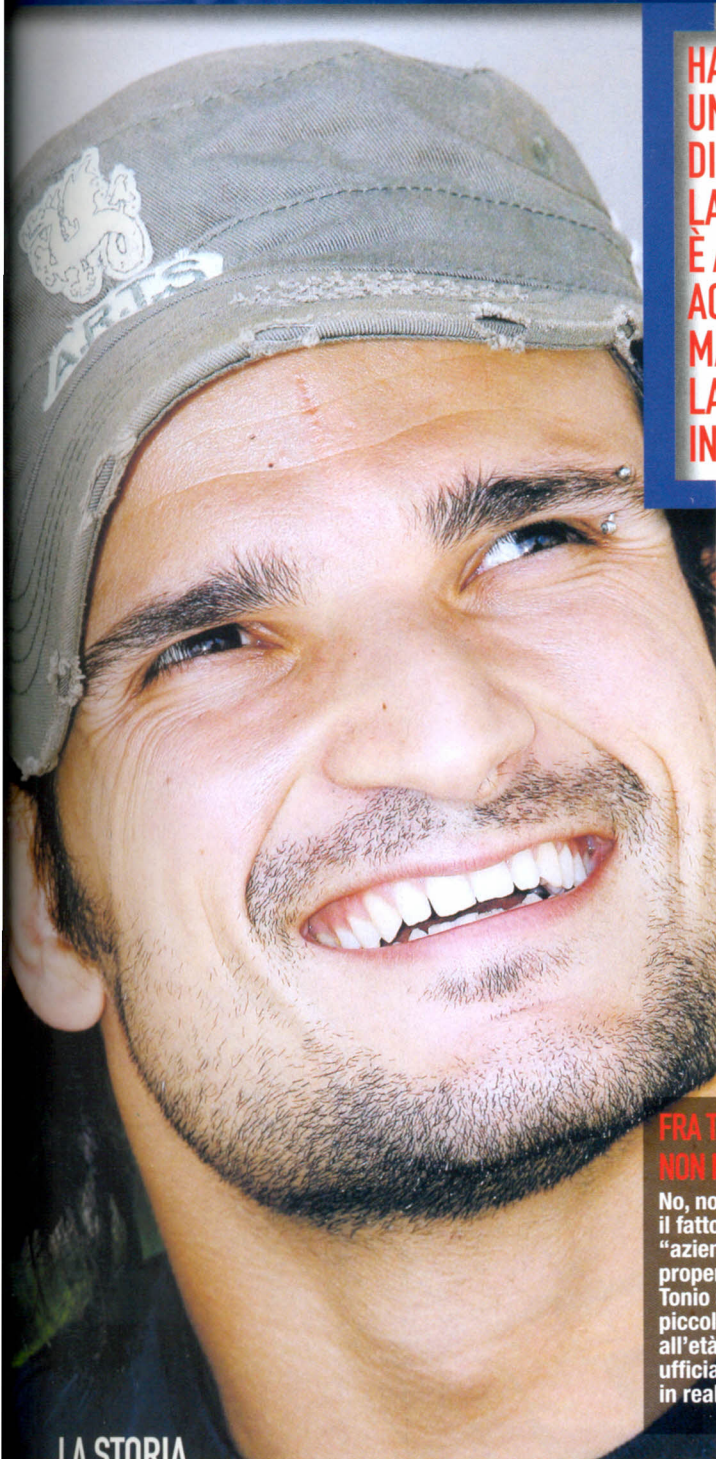
LA STORIA

Nato a: Waithofen-an-der Thaya Data: 15 febbraio 1974 Esordio: Gp del Canada 1997 Miglior posizione in campionato: ottavo nel 1998 Presenze: 78 Gp iniziati: 53 (tester del venerdì per 25 Gp) Miglior risultato in gara: terzo nel Gp di Gran Bretagna 1997 e nel Gp di San Marino 2005 Posti sul podio: 2 Miglior risultato in griglia: quinto in quattro occasioni Giri più veloci: 1 Punti conquistati: 32 Giri percorsi: 2.617 Km percorsi: 12.627 Primo podio: Gp di Gran Bretagna 1997

F1 VIA!

18 VITANTONIO LIUZZI

2007
CARRIERA ●●●●●



HA DAVANTI UN COMPITO DIFFICILE: LA VETTURA È ANCORA ACERBA. MA LUI SA LAVORARE IN UN TEAM

Meno male che c'è la tuta ignifuga. Brutta finché si vuole, ma comunque meno inquietante dell'abbigliamento da relax di Vitantonio Liuzzi. Ecco un pilota new look, in una squadra il cui sponsor talvolta impone il cazzeggio come stile di vita. Come aspetto, Tonio era più serio quando

vinse il Mondiale di kart. Kerpen, 2001, contro Michael Schumacher, Nico Rosberg, Lewis Hamilton. Aveva un manager inglese, Peter Collins, ex-titolare della Lotus. Aveva un promotore-fotografo-finanziatore, sempre inglese, che a suo tempo tentò un'operazione simile con Ayrton Senna. Aveva anche un telefonino inglese e ce l'ha ancora. Però aveva meno piercing e non sembrava pettinato coi petardi, come oggi. Tonio Liuzzi da Locorotondo, trapiantato a Pescara, è fuorviante.

VITELLONE O TORELLO?

Così sfacciatamente simile a un vitellone da discoteca da farti dimenticare che, una volta al volante, è capace non solo di guidare, ma anche di



capire e spiegarsi. Su di lui Gerhard Berger e Franz Tost, vertice operativo della Toro Rosso, avevano avuto pochi dubbi di riconferma durante l'inverno. Con la Red Bull, dopo un campionato di F.3000 dominato come poche volte si era visto fare negli ultimi anni della categoria, non era andata altrettanto bene. La "staffetta" a favore di Klien sembrava più che altro un pensionamento anticipato. Invece Christian è finito a fare il collaudatore e Liuzzi il titolare. Per una stagione difficile, perché il motore Ferrari non può far dimenticare che la macchina è acerba. Fai del tuo meglio, deejay. ✕

FRA TANTI COLORI NON MANCA IL GIALLO

No, non siamo daltonici: il fatto è che oltre al casco "aziendalista" e alla propensione allo scherzo, Tonio si porta dietro un piccolo "giallo" legato all'età. Per le statistiche ufficiali risulta nato nell'81, in realtà è del 1980!



LA STORIA

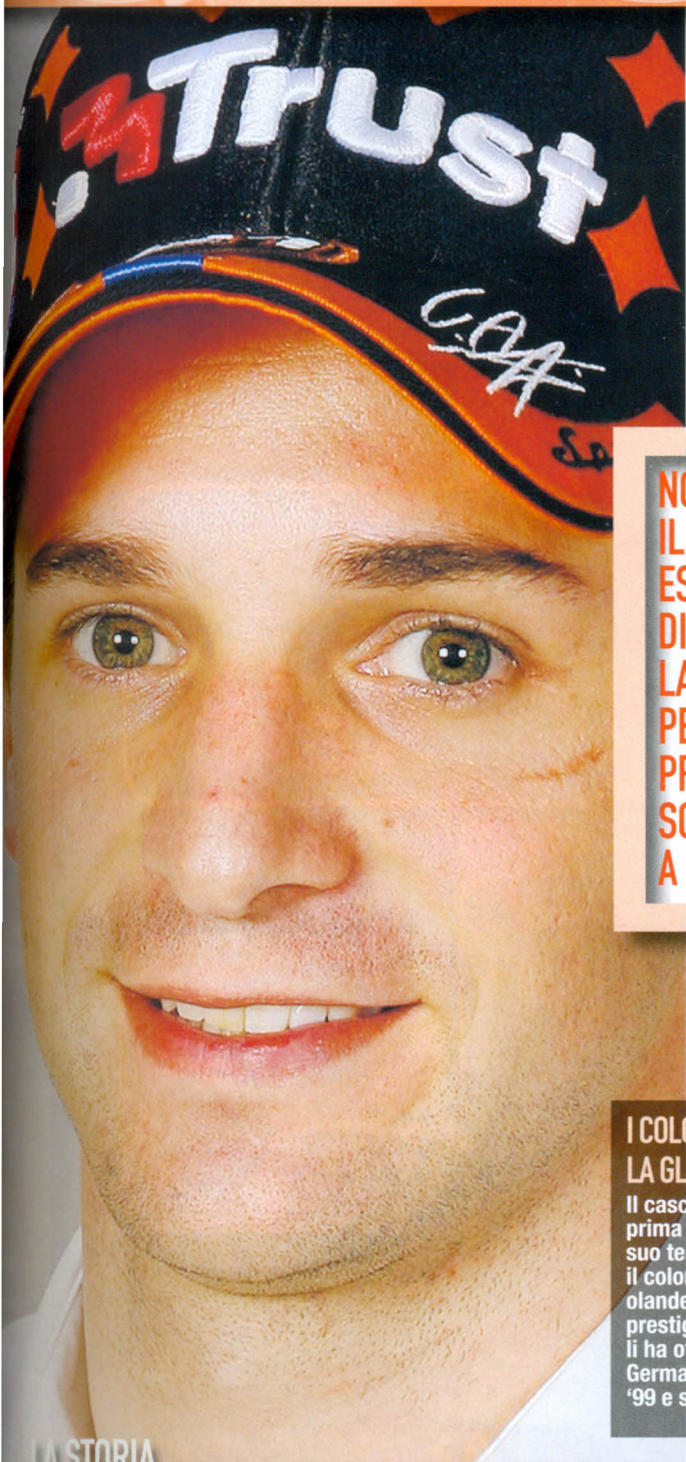
Nato a Locorotondo Data: 6 agosto 1980 Esordio: Gp San Marino 2005 Miglior posizione in campionato: diciannovesimo nel 2006 Presenze: 35 Gp iniziati: 22 (tester del venerdì per 13 Gp) Miglior risultato in gara: ottavo nel Gp di San Marino 2005 e nel Gp degli Stati Uniti 2006 Miglior risultato in griglia: Undicesimo nel Gp di Spagna 2005 Punti conquistati: 2 Giri percorsi: 1.138 Km percorsi: 5.387

2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

20 CHRISTIJAN ALBERS

2007
CARRIERA



NON È IL TIPICO ESEMPIO DI PILOTA CON LA VALIGIA PERÒ HA PRESO PUNTI SOLTANTO A INDY 2005

IL GRANDE FRATELLO TI GUARDA

Del resto era proprio con l'attuale squadra di proprietà di Michiel Mol - l'uomo che ha importato il Grande Fratello nei Paesi Bassi - che Christijan aveva avuto i primi contatti per

Arancione il suo casco, con un curioso motivo a pois. Arancione la livrea della Spyker. C'erano pochi dubbi sul fatto che l'assalto in grande stile degli olandesi alla F1 passasse per Christijan Albers. Che così arriva al terzo anno di presenza consecutiva.

un posto nel Circus. Quando il team era ancora acerbo, cioè giallo. E si chiamava Jordan. Poi il tutto si ridusse a un test e Albers trovò un volante alla Minardi di Paul Stoddart; che lo aveva già fatto correre in F.3000. E trovò anche un colpo di fortuna grande come un condominio quando riuscì a partire - e soprattutto arrivare - nella famigerata edizione del Gp Usa 2005. Quinto e staccato di un giro, quattro punti in classifica. Gli unici che conta a tutt'oggi. Unica altra nota di cronaca di quell'anno, la collisione al via con Michael Schumacher in Cina. Eppure, Christijan non è il prototipo del pilota con la valigia. Figlio d'arte (il padre, André, è stato campione di rallycross nel suo paese) ha vinto il titolo della F.3 tedesca nel '99. Poi non è più successo granché. Conosce la squadra, potrà contare su Mike Gascoyne e il V8 Ferrari. x

I COLORI DELL'OLANDA LA GLORIA IN GERMANIA

Il casco di Christijan è... nato prima dei nuovi colori del suo team. L'arancione è il colore della nazionale olandese, ma i risultati più prestigiosi in carriera Albers li ha ottenuti finora in Germania: campione F.3 nel '99 e secondo nel Dtm 2003



LA STORIA

Nato a: Eindhoven Data: 16 aprile 1979 Esordio: Gp Australia 2005 Miglior posizione in campionato: diciannovesimo nel 2005 Presenze: 37 Gp iniziati: 37 Miglior risultato in gara: quinto nel Gp USA 2005 Miglior risultato in griglia: Tredicesimo nel Gp del Giappone 2005 Punti conquistati: 4 Giri percorsi: 1.787 Km percorsi: 8.668

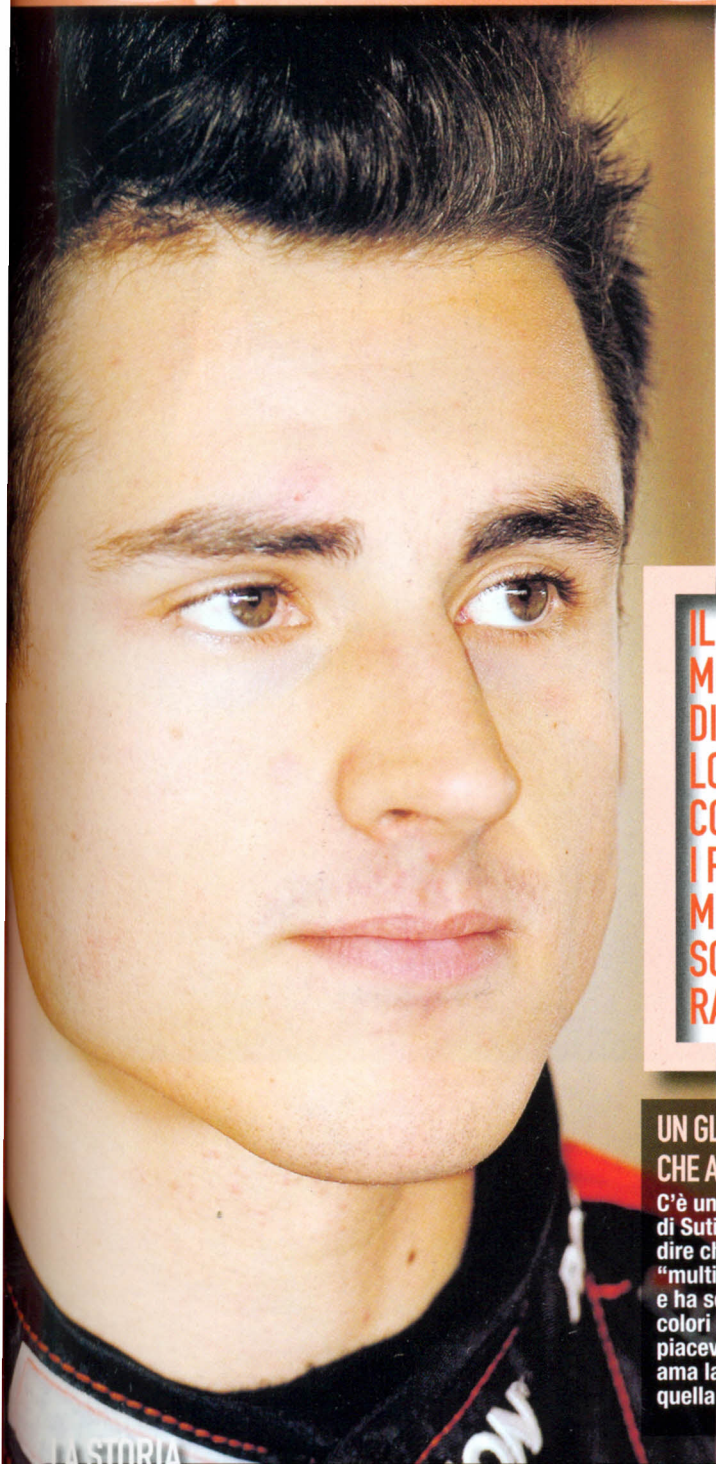
2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

21

ADRIAN SUTIL

2007
CARRIERA



Dei tre debuttanti "veri" di questa stagione è quello che, sulla carta, ha il compito più difficile. Un assaggio di F.1, in week-end da Gran Premio, veramente lo aveva già avuto l'anno scorso, quando in tre occasioni fece

di popolarità se li godrà sicuramente. Perché appartiene a una categoria abbastanza rara, quella dei piloti-musicisti.

IL SUO MOMENTO DI GLORIA LO AVRÀ COMUNQUE. I PILOTI MUSICISTI SONO MERCE RARISSIMA

da terzo pilota per l'allora team Midland. Ma non è che da questi ruoli si ricavi una montagna di esperienza, e la sua stagione di test invernali si è ridotta a un'uscita a Silverstone (in tutti i sensi: andò fuori pista con la monoposto nuova) e un paio di test a Barcellona. Però, perlomeno a Melbourne, i suoi dieci minuti

NON SPERATE SUL PIANISTA

Figlio di un concertista uruguayano e di una musicista tedesca, Adrian suona il piano da professionista. Non è dato sapere quanto queste doti siano apprezzate alla Spyker, dove finora l'unico suono gradito è quello dei registratori di cassa. Però è da sempre uno dei chiodi fissi di Colin Kolles, team principal della squadra, che lo mise sotto contratto alla Asm nell'Euroseries di F.3. Troverà in Hamilton una vecchia conoscenza, un ex-compagno di team che ai tempi lo batteva regolarmente (quindici vittorie contro due). Ma non è lecito né giusto fare paragoni, visto che il confronto è tutt'altro che ad armi pari. L'unico termine di riferimento, per ora, è il più esperto Albers. x

UN GLOBETROTTER CHE AMA I COLORI

C'è un po' di tutto sul casco di Sutil: ma lui insiste nel dire che la sua origine "multietnica" non c'entra e ha semplicemente usato colori e temi che gli piacevano. Oltre alla musica ama la buona cucina, anche quella della mamma tedesca



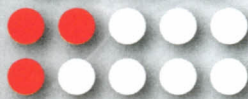
LA STORIA

Nato a: Starnberg Data: 11 gennaio 1983 Esordiente in F.1 - Prima della F.1: 2003, BMW ADAC, sesto; 2004, F.3 europea, diciassettesimo; 2005, F.3 europea, secondo; A1GP; secondo nei Masters F.3; 2006, F.3 giapponese, Campione, terzo nel Gp di Macao F.3, testa la Spyker di F.1

22

TAKUMA SATO

2007
CARRIERA



La vendetta va consumata fred-
da. Come il sushi. Takuma Sato è
quel tipo che una volta, ai tempi del-
la Jordan, tamponò Giancarlo Fisichella.
Che era il suo compagno di squadra.
Che fece volare fuori pista Raikkonen
a Monza. O che in Belgio si prese da

**PAREVA
LA GRANDE
PROMESSA
DEI GIAP:
POI TORNÒ
IN DISGRAZIA
E SE ADESSO
BATTESSE
LA HONDA?**

Michael Schumacher, che aveva messo fuori gara, il buffetto sul casco riservato a chi è troppo idiota per farti arrabbiare davvero. Takuma è il pilota bonsai, centosessantacinque centimetri per sessanta chili scarsi. Takuma è il giapponese che parla un inglese decente, anche perché ha vissuto un pezzo a Mar-

low, Buckinghamshire. Era anche la speranza del "giappo" quando la Bar-Honda lo promosse da collaudatore a titolare, tre anni fa. E sembrava anche una promessa mantenuta quando, primo fra i piloti del suo paese, si prese un podio a Indianapolis.

IL LIBRETTO PERDUTO

Poi, come si dice in gergo, perse il libretto delle istruzioni. Geoff Willis, ex dt della Honda, non lo sopportava. Alla fine - quando si dice il destino - furono cacciati entrambi. Il riciclaggio più logico, per Taku, era il team B, quel progetto nato dalla voglia di Aguri Suzuki e dai piani "paralleli" della Honda. Dopo un anno con la ex Arrows del 2002, la Honda appena smessa da Button e Barrichello gli sembrerà un sogno. E visto come va la RA107, chissà che l'ex macchietta del Circus non riesca, una volta o l'altra, a stare davanti a chi non ha avuto fiducia in lui. x

**LA POLITICA
DELL'ACQUA FRESCA**

I giapponesi, chissà perché, sono affascinati dalla nostra lingua. Al punto di usarla, spesso a sproposito, per slogan e marchi pubblicitari. Fra gli sponsor di Takuma, come si vede, c'è anche l'acqua. In Super Aguri i liquidi non bastano mai.



LA STORIA

Nato a: Tokyo Data: 28 gennaio 1977 Esordio: Gp Australia 2002 Miglior posizione in campionato: ottavo nel 2004 Presenze: 71 Gp iniziati: 69 (sostituito nel Gp di Malesia 2005, non partito nel Gp degli Usa 2005) Miglior risultato in gara: terzo nel Gp Usa 2004 Posti sul podio: 1 Miglior risultato in prova Secondo nel Gp Europa 2004 Prima fila in griglia: 1 Punti conquistati: 40 Giri percorsi: 3.354 Km percorsi: 16.589 Gp in testa: 1 Giri in testa: 2 Km in testa: 10 Primo podio: Gp Usa 2004

2007 PILOTA PER PILOTA

F1 VIA!

23 ANTHONY DAVIDSON

2007
CARRIERA



Eccone uno che ha meritato la sua fortuna. Anthony Davidson è uno che il paddock lo ha risalito dal fondo. Macinando migliaia di chilometri in quei giorni di dicembre, gennaio, febbraio, in cui il rumore del tuo motore rimbalza fra le tribune vuote. In cui non c'è gloria da mietere ma solo telemetria da controllare. In cui sei il signor Nessuno che ogni tanto si permette di girare più veloce dei campioni. Girando per il paddock, lato non-Vip, Anthony anni fa conobbe una ragazza che lavorava al motorhome della Jaguar. Cameriera, non hostess. Dal

luglio scorso, Carrie è sua moglie. Girando per la corsia box, lato "piccoli", Anthony Formica Davidson incontra ancora qualche amico della ex Minardi. Il team che lo aveva fatto debuttare con due Gp, non troppo fortunati, nel 2002.

LA CLASSE OPERAIA DELLA F.1 È ANDATA IN PARADISO. O MEGLIO IN PURGATORIO: MA È GIÀ QUALCOSA

ma solo telemetria da controllare. In cui sei il signor Nessuno che ogni tanto si permette di girare più veloce dei campioni. Girando per il paddock, lato non-Vip, Anthony anni fa conobbe una ragazza che lavorava al motorhome della Jaguar. Cameriera, non hostess. Dal

I GALLONI DA TITOLARE

Allora si parlò anche di una sua debolezza fisica congenita. Ma dopo anni passati a lucidare le piste dei test spagnoli, Anthony è pronto. La Honda gli dava fiducia, ma per lui non c'era posto, tranne una comparsa in Malesia due anni fa. La Super Aguri è una realtà più piccola, ma i suoi responsabili hanno capito che per andare avanti c'era bisogno di un pilota vero, altro che Ide o Yamamoto. A tenere su la bandiera con la palla rossa c'è già Takuma Sato. Anthony è uno che può levarsi qualche soddisfazione, e anche darla alla sua squadra. È la dittatura del proletariato. x

LA BUONA STELLA DELLA FORMICA

Lo chiamano "Ant", diminutivo del nome, che però in inglese significa anche formica. Un metro e sessanta per 55 chili, più piccolo e leggero anche di Sato. La Super Aguri di quest'anno è già una sfida: per la bilancia.



LA STORIA

Nato a: Hemel Hempstead Data: 18 aprile 1979 Esordio: Gp Ungheria 2002 Presenze: 39 Gp iniziati: 3 (tester del venerdì per 36 Gp) Miglior risultato in prova: Quindicesimo nel Gp della Malesia 2005 Giri percorsi: 77 Km percorsi: 360

2007 PILOTA PER PILOTA

E1 VIA!

VISTO DA FIORIO

ALONSO POI KUBICA

IL DUE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO HA TUTTE LE CARTE IN REGOLA PER CONFERMARSÌ. E IL POLACCO DELLA BMW POTREBBE...

Su chi potrà essere il Campione del Mondo 2007 si potrebbe discutere all'infinito. Ovviamente parlandone prima dell'inizio delle ostilità. Tuttavia, onde facilitare qualche giudizio, ho pensato di farvi parte delle considerazioni che hanno affollato la mia mente, via via che i test invernali svelavano chi erano i più veloci. Innanzitutto, ho sempre ritenuto che la differenza tra un campione ed un buon pilota sia data dalla capacità di aggiudicarsi gare e campionati pur senza disporre della migliore vettura. Poi ritengo che nessuno, senza una buona monoposto e una buona organizzazione, possa iscarsi sul tetto del mondo anche se è un campione. Infine, ho sovente visto ottime vetture far sembrare fenomeni piloti assolutamente nella media o, viceversa, fantastici piloti salvare le stagioni di mediocri monoposto. E questo da quando esiste la F.1, ma anche le altre specialità dello sport

del motore. Per cui, con Schumacher fuori dai giochi, siamo alla ricerca di qualcuno che possa contrastare il fenomeno Alonso, il fenomeno che strappando due titoli consecutivi (con pieno merito) dalle mani del supercampionissimo, lo ha indotto, di fatto, ad un anticipato ritiro.

RAIKKONEN INTERROGATIVO

Per cui, tutti contro Fernando: chi potrà batterlo? A mio giudizio, a parità di mezzo a disposizione, nessuno. Tuttavia, alla luce di quanto si è visto e si sa nell'ambiente, difficilmente la McLaren sarà in grado di garantire al campione in carica quella costanza di prestazioni di vertice e quella affidabilità che, su base storica degli ultimi sette-otto anni, sono sempre stati i punti deboli della squadra. Riuscirà a compensare col suo talento? Solamente se il divario tra la sua monoposto e quella dei suoi più agguerriti avversari sarà veramente marginale. Le Ferrari sembrano per ora viaggiare su un pianeta diverso, un po' come nel finale della stagione 2006, e se Massa non incorrerà negli errori che hanno caratterizzato l'inizio della passata stagione e se Raikkonen troverà il feeling con il team, che non

sembra aver raggiunto nei test in-

vernali, saranno dolori per tutti. Il rischio, in questo caso, è che la macchina prevalga sull'uomo, ma questa è una considerazione di tipo filosofico, della quale ai ferraristi non può importare di meno. Per come si presentano al via del campionato, dunque, sono i favoriti d'obbligo. Punti deboli? L'amalgama della squadra nella nuova configurazione; con molti personaggi ad occupare nuovi ruoli o nuovi personaggi, a partire da quello che dovrebbe essere il pilota di punta. Da valutare il mancato apporto di Schumacher nella messa a punto della macchina, specie sui circuiti dove si gira una volta all'anno, anche se è noto che la maggior parte dell'impostazione viene dal lavoro degli ingegneri, che, per quest'anno almeno, disporranno ancora delle messe a punto vincenti del tedesco. Ma col cambiare dei pneumatici e l'evolversi delle monoposto, molti dati saranno da dimenticare.

EREDITÀ DIFFICILE

E veniamo alla Renault bi-campione del mondo. Risultato non casuale, il suo, frutto del grande lavoro e professionalità della squadra diretta abilmente da Flavio Briatore e dell'apporto di un grande campione come Alonso. Sapranno farne a meno? Il team produrrà sicuramente una macchina competitiva, ma

è difficile dire se i piloti riusciranno portarla a quei livelli di eccellenza che hanno caratterizzato le ultime due stagioni. E questo perché Fisichella si ritroverà sulle spalle un pesantissimo passato, che lo costringerà a dimostrare anche quello che magari la macchina non è in grado di dimostrare. In quanto a Kovalainen, non ho mai visto vincere il titolo ad un pilota debuttante, per bravo che possa essere. E personalmente ritengo che, a parte qualche exploit, non abbia ancora la necessaria maturità per misurarsi con i migliori colleghi. Speriamo, per lui e per Flavio, che confermi almeno il suo talento potenziale.

VIVA I GIOVANI!

Tornando un passo indietro, stesso discorso di Kovalainen vale anche per Hamilton. Dei giovani, comunque, il più forte in assoluto mi pare Kubica, che lo stesso Briatore ha avuto in mano quando era all'inizio di carriera e se lo è fatto, a mio giudizio erroneamente, sfuggire. La sua monoposto, sulla quale corre anche l'ottimo Heidfeld, è quella BMW che rappresenta uno dei migliori progetti della stagione che sta per iniziare ma che, anche a sentire il pilota polacco, difficilmente risolverà i suoi problemi di affidabilità prima di tre o quattro gare. Questi sono a mio giudizio i candidati protagonisti di questa stagione, anche se di sorprese ne avremo sicuramente a sufficienza per divertirvi per i prossimi dieci mesi. x



Auto e moto emozioni in pista

Si preannuncia un altro anno ricco di emozioni per gli amanti degli sport motoristici: in questa stagione, infatti, su piste e sterrati ci sarà battaglia in una serie di sfide che promettono di tenere il pubblico incollato davanti al televisore fino all'ultimo chilometro. Ma le emozioni ed il divertimento raddoppiano. Infatti, oltre ad appassionarsi alle vicende dei protagonisti di Formula Uno, Motomondiale, Superbike e, da quest'anno, anche del mondiale Rally, tutti potranno vivere in prima persona le emozioni della pista con scommesse e pronostici sugli esiti delle singole competizioni, mettendo così alla prova le proprie competenze motoristiche o, semplicemente, cercando la fortuna per aggiungere un'emozione in più alla visione delle gare.

E' infatti possibile divertirsi sia con le scommesse a totalizzatore sia con quelle che rappresentano ormai un fenomeno consolidato che fa registrare continui record di raccolta: le scommesse a quota fissa.

Il Gioco Sicuro e il ruolo di AAMS

L'importanza sociale ed economica del settore dei giochi richiede un intervento attivo dello Stato che può favorire lo sviluppo economico del settore e garantire, in modo duraturo, il monitoraggio delle attività di gioco, nonché un serrato controllo delle attività criminali che dal gioco illegale possono trovare introiti.

In Italia l'attività amministrativa diretta alla regolazione ed al controllo dell'intero comparto dei gio-

chi è svolta dall'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato - AAMS - che agisce al fine di garantire all'utente la facile fruizione dei giochi, nell'ambito di un contesto regolamentato e di un ambiente tecnologicamente avanzato, promuovendo il **Gioco Sicuro**, fatto di regole chiare, massima trasparenza, sicurezza per tutti.

AAMS assolve al proprio ruolo disegnando le linee guida per una dinamica e razionale evoluzione del settore verificando costantemente la regolarità del comportamento degli operatori e intervenendo nel contrasto di ogni fenomeno illegale e agisce al fine di garantire l'ottimizzazione del gettito erariale di competenza.

Per questo AAMS ha creato un'offer-
segue...



Un nuovo servizio

Nello spirito della campagna "Gioco Sicuro" promossa da AAMS è possibile oggi avvalersi di un nuovo servizio. Infatti, accedendo alla home page del sito www.aams.it e cliccando alla voce "Verifica registrazione ed esito della giocata", i visitatori, che hanno giocato con le scommesse o i concorsi a pronostici, potranno controllare la validità delle proprie giocate e verificarne l'esito. Per accedere al servizio è sufficiente indicare la matrice riportata sulla ricevuta.

ta di giochi rispondente alle attese di tutti i soggetti interessati, gestendo i giochi direttamente o affidandoli in concessione, in tutto o in parte, ad uno o più operatori di mercato: in quest'ultimo caso esercita sui gestori attività di impulso, monitoraggio e controllo.

Attraverso la propria azione nel settore del gioco, AAMS finanzia lo sport e l'ippica, sostiene l'arte, contribuendo al recupero del patrimonio artistico nazionale attraverso il gioco del Lotto, e favorisce iniziative di solidarietà: la partecipazione di AAMS a campagne come "S.o.s. Darfur", "Telethon" e "Un euro per un bambino", esprime una particolare attenzione ai problemi sociali. AAMS, inoltre, sviluppa e attiva le nuove tecnologie, individuando misure tecnico-informatiche, funzionali tanto al con-

trasto delle attività illegali quanto allo sviluppo del settore dei giochi, e perseguendo, altresì, la razionalizzazione dei sistemi tradizionali di vendita dei prodotti anche attraverso la progettazione di nuovi sistemi di raccolta. Il portafoglio dei giochi gestiti da AAMS, in ciascuno dei quali si mescolano abilità, alea e divertimento, comprende le Lotterie (tradizionali ed istantanee come il Gratta e Vinci), il Lotto ed il SuperEnalotto, le scommesse ippiche e sportive, il Bingo, i concorsi pronostici (Totocalcio, Totogol, Totip) e gli apparecchi e congegni da divertimento e intrattenimento con o senza vincita in denaro.

In particolare AAMS agisce al fine di garantire la tutela dell'ordine pubblico e della salute dei cittadini, che potrebbero essere messi in pericolo da una diffusione incontrollata, indiscriminata e senza regole, di tipologie di giochi e scommesse: **si al divertimento ma con assoluta sicurezza.**

L'identità del gioco è fatta di mille sfumature che uniscono la sfera individuale a quella collettiva, quella razionale e quella emotiva.

Una forte e articolata campagna di informazione deve rendere i consumatori avvertiti, perché il giocatore informato

costituisce un'esigenza etica irrinunciabile per la dignità stessa del gioco pubblico.

L'intento della campagna "Gioco Sicuro" è quello di affermare, con rinnovato vigore, il ruolo che l'Amministrazione svolge per l'affermazione del gioco lecito. Il tutto con due obiettivi: focalizzare l'attenzione sul gioco regolare e contestualmente valorizzare il ruolo istituzionale che AAMS svolge, devolvendo risorse per lo sport, l'ippica e il restauro del patrimonio artistico del nostro Paese.

La campagna di informazione sul "Gioco Sicuro" avviata in stretta collaborazione con tutti gli operatori del settore, è incentrata su 3 precisi capisaldi:

- 1)** regole certe, in quanto le regole devono essere chiare e note a tutti, effettivamente condivise ed universalmente applicabili a tutti gli operatori (siano essi nazionali che esteri);
- 2)** processi certificati e monitorati dallo Stato, in quanto la produzione e la distribuzione dei prodotti di gioco devono essere quanto più possibile garantite come impermeabili, o almeno difficilmente permeabili, ai tentativi di illecito;
- 3)** operatori affidabili, in quanto i distributori del gioco devono essere selezionati, qualificati e controllati dallo Stato, quale unico garante degli interessi della collettività.

Il logo ideato è un timone tricolore stilizzato, e vuole capitalizzare il simbolo rappresentativo della mission di AAMS, già ampiamente adottato nella comunicazione istituzionale.

Il marchio "Gioco Sicuro" individua i giochi pubblici e regolati da AAMS; è un marchio di garanzia e tutela del consumatore.





ams

Italiani e scommesse un amore senza fine

Scommesse, un po' di storia
L'avventura delle scommesse, in particolare di quelle a quota fissa, comincia il 27 giugno del 1998 con la partita dei Mondiali francesi che si gioca al Vélodrome di Marsiglia tra Italia e Norvegia: è l'inizio di una nuova era. Quel giorno, in una parte delle Agenzie Ippiche, è infatti possibile per la prima volta scommettere a quota fissa su una partita di calcio. E' la nascita o, se volete, la scoperta di un nuovo fenomeno: la trasposizione nella legalità del gioco a quota fissa sul calcio che veniva praticato in clandestinità, il famoso "picchetto". Il successo fu immediato e da allora non si è più arrestato: si sono aggiunti altri sport, tra i quali motociclismo e automobilismo, e scommesse sempre più varie (ad esempio quelle live, ovvero effettuabili mentre l'evento è in corso di svolgi-

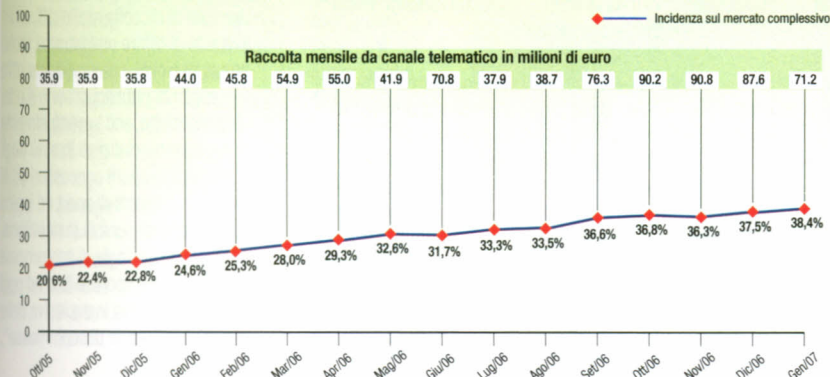
mento). Dal 2000 in poi la grande diffusione di Internet ha proposto una nuova frontiera, quella telematica. In ambito motoristico, inoltre, nel 2005 sono state introdotte le scommesse a totalizzatore denominate Big Race.

La "passione" degli italiani

Nel vasto mercato dei giochi, le scommesse sportive - malgrado la loro "giovane età" - rappresentano un settore in fortissima espansione. In relazione alle scommesse a quota fissa, dai dati raccolti dal 2000 ad oggi, la crescita del mercato ha registrato un incremento costante, destinato ad aumentare ulteriormente. Ragionando in termini di valori assoluti, la raccolta - dagli esordi post-fase sperimentale (gli anni 1998 e 1999) ad oggi - è pressoché triplicata. Considerando che nel 2000, alla sua partenza ufficiale a

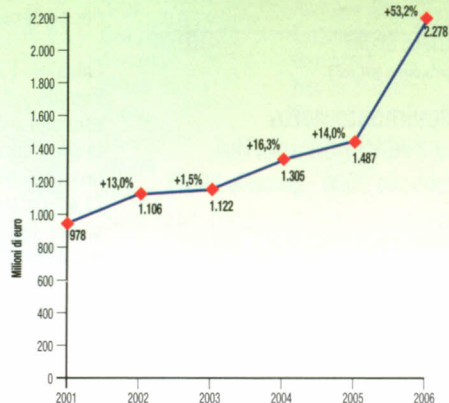
pieno regime, dopo un biennio di test su una rete di raccolta estremamente ridotta, il settore delle scommesse sportive raccolse 753 milioni di euro, una cifra che, nell'anno successivo, era già destinata a crescere toccando un picco pari a 978 milioni di euro. Lo scorso anno, la raccolta è stata di 2.278 milioni di euro (escluse le scommesse su eventi non sportivi). Interessante anche il "boom" delle scommesse telematiche: ormai oltre una scommessa su tre viene effettuata tramite questo canale. Dal 2002, lo sforzo compiuto sul fronte dell'allargamento dell'offerta degli avvenimenti, sportivi e non, sta progressivamente producendo una differente ripartizione dell'interesse degli scommettitori, anche se ad oggi è ancora il calcio a recitare la parte del leone, rappresentando il 92,23% della raccolta.

Valore del mercato delle scommesse telematiche



Il mercato delle scommesse telematiche in Italia è stato, fino alla fine del 2004, una parte trascurabile del mercato complessivo

Andamento della raccolta scommesse sportive a quota fissa



Il decreto 1° marzo 2006 n° 111

La normativa-base del Totoscommesse italiano è rappresentata dal Decreto n. 111 del 1° marzo 2006, che regola le scommesse a quota fissa. In esso sono contenute tutte le (poche, ma fondamentali) regole per la gestione del gioco a quota fissa, da quella (art. 6) che stabilisce i criteri per la validità dei risultati, a quella relativa alla posta unitaria di gioco (art. 10), stabilita in un euro, ed all'importo minimo per ogni biglietto giocato, che non può essere inferiore a tre euro. Particolarmente interessante l'art. 12, che stabilisce i massimali di vincita, per cui non è consentita l'accettazione di scommesse la cui vincita potenziale è superiore a 10.000,00 euro.

Come e dove giocare



La nuova rete di vendita

Ritenere che uno specifico evento abbia un determinato esito e scommettere un importo sull'esito stesso, è la struttura tradizionale di tutte le scommesse, comprese quelle ippiche e, generalmente, sportive. Nella scommessa a quota fissa, il giocatore sfida "il banco", gestito dai concessionari, sull'esito di singoli eventi o su insiemi di eventi tra loro collegati. In caso di vincita, il gestore paga una somma pari alla puntata moltiplicata per la quota fissata al momento della scommessa. Il costo minimo di una scommessa a quota fissa è di 3 Euro. Il fascino delle scommesse a quota fissa è rappresentato dal fatto che lo scommettitore conosce già in anticipo l'ammontare dell'eventuale vincita che è, in sostanza, il prodotto tra la puntata e la quota scelta. La quota non rappresenta altro che la percentuale di probabilità che si verifichi o meno un dato evento, magari rappresentato proprio dai cari, vecchi segni «1», «X» e «2» o dalla vittoria di un atleta sul quale si è deciso di puntare.

scommesse "multiple" che, soprattutto nel calcio, sono le preferite dagli scommettitori. Anche in queste ultime l'importo di vincita (comprensivo della puntata effettuata) sarà determinato dal prodotto tra la posta giocata e le varie quote scelte. Ad esempio: 10 euro x 1,50 x 2,25 x 1,80 = 60,75 euro.

Istruzioni per l'uso

La raccolta delle scommesse, in Italia, è consentita solo ad operatori titolari di apposita concessione, autorizzazione, licenza o altro titolo autorizzatorio o abilitativo. Per le scommesse a quota fissa la rete di raccolta è stata, fino ad oggi, costituita da circa 800 agenzie di scommesse, concessionarie del gioco a cui si aggiungeranno nel corso del 2007 numerosi ulteriori punti vendita. Basta recarsi in una di esse, effettuare la propria scommessa tra le tante proposte e ritirare la ricevuta di gioco che costituisce il documento necessario per riscuotere la vincita presso l'agenzia stessa nella quale si è giocato.

Si può scommettere anche "a distanza", attraverso il collegamento diretto con una agenzia di scommesse (Internet, telefono cellulare o televisione digitale terrestre e satellitare). I concessionari per la raccolta delle scommesse autorizzati al gioco a distanza possono offrire dai propri siti Internet la gamma completa delle scommesse ed il giocatore potrà accedervi con un unico conto di gioco, corrispondente ad un unico contratto.

Il 2007 vedrà il completamento della procedura di razionalizzazione della complessiva rete di vendita di giochi ippici e sportivi avviata ai sensi dell'art. 38 del decreto legge del 4 luglio 2006, n. 223 (c.d. Visco-Bersani) convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, che ha introdotto misure destinate ad incidere in modo sostanziale sull'assetto complessivo del mercato dei giochi italiano. Tale procedura, che ha avuto inizio con l'invio alla GUCE dei bandi di gara avvenuto in data 28 agosto 2006, e per la quale sono pervenute 206 domande di partecipazione (148 relative alla procedura di selezione sportiva e 58 relative a quella ippica), dovrebbe concludersi entro la fine di marzo del 2007 con la stipula delle convenzioni relative a tutte le nuove concessioni (circa 160) per permettere, nei mesi immediatamente successivi, la piena operatività della nuova rete, composta, oltre che dalla rete di gioco a distanza, anche da circa 1.280 negozi e 4.340 punti per l'esercizio dei giochi su base sportiva e 290 negozi e 7.775 punti di gioco su base ippica. L'avvio delle nuove concessioni permetterà quindi la costituzione di una rete di raccolta molto diffusa ed in grado di offrire una gamma molto ampia di giochi, comprendente oltre ai giochi pubblici di sorte (Lotto, SuperEnalotto, ecc.) eventualmente commercializzati in virtù degli esistenti rapporti concessori ed ai giochi di sport ed ippica attualmente disponibili in ricevitoria, anche delle tipologie di scommesse ippiche e sportive fino ad oggi prerogativa in esclusiva delle "agenzie di scommessa".

Movimento per sport ultimi 12 mesi (febbraio 2006 - gennaio 2007)

Sport	%
ATLETICA LEGGERA	0,02
AUTOMOBILISMO	0,71
BASKET	3,26
CALCIO	92,23
CICLISMO	0,12
FOOTBALL AMERICANO	0,05
HOCKEY GHIACCIO	0,14
MOTOCICLISMO	0,43
PALLAMANO	0,01
PALLANUOTO	0,03
PALLAVOLO	0,67
RUGBY	0,02
SPORT INVERNALI	0,03
TENNIS	2,26
ALTRO *	0,02
TOTALE SPORT	100,00

* (vela, nuoto, golf, ecc.)

Movimento netto su eventi non sportivi (febbraio 2006 - gennaio 2007)

BORSA	3.309.124,68
MANIFESTAZIONI MUSICALI	393.915,01
CINEMATOGRAFIA	89.934,96
ALTRO	99.217,99
TOTALE NON SPORT	3.892.192,64



ams

Automobilismo l'adrenalina in pista

Gli sport motoristici da sempre possono contare su un seguito di appassionati numeroso e competente. Le varie gare, con le loro componenti di abilità, spericolatezza, velocità e tecnologia, rappresentano qualcosa di unico nel panorama sportivo. Nell'ambito dell'automobilismo anche quest'anno il mondiale di Formula 1 promette di suscitare grande interesse, grazie anche al previsto equilibrio tra le scuderie in gara. Con la Formula 1, e da quest'anno anche con il Mondiale Rally, oltre ad appassionarsi alle vicende sportive dei piloti e dei team, ognuno può divertirsi sia con le scommesse a quota fissa sia con quelle a totalizzatore (Big Race). Il palinsesto

delle scommesse a quota fissa, in particolare, è vario e prevede la possibilità di pronosticare il vincitore del mondiale piloti o scuderie, o il numero di Gran Premi vinti, in una stagione, da un determinato pilota. Per ogni gara, poi, si può pronosticare già dal vincente delle qualifiche e poi il vincente del Gran Premio (anche in modalità "live" ossia durante lo svolgimento della gara), il pilota che effettuerà il giro più veloce nel Gran Premio, se un determinato pilota si classificherà o meno nella classifica finale, il migliore della lista al termine di un Gran Premio da scegliere in un gruppo ristretto di 3/4 piloti (anche questa effettuabile in modalità

"live"), il testa a testa (ossia il migliore tra due piloti), la composizione del podio (primo, secondo e terzo classificato), se una determinata scuderia riuscirà, in un Gran Premio, a portare a punti entrambi i piloti ed anche sulla posizione occupata nella griglia di partenza dal pilota che riuscirà a vincere la gara. Sui Gran Premi di Formula 1 è inoltre possibile giocare anche con le scommesse a totalizzatore nelle quali il giocatore deve pronosticare, nell'esatto ordine, i primi 5 classificati al termine della gara. Insomma, sull'automobilismo c'è un mondo di scommesse che ti aspetta. Ed ora a te il volante, perché nei Gran Premi il protagonista sei tu.



Calendario Formula 1

18-mar	Australia	Melbourne
8-apr	Malesia	Sepang
15-apr	Bahrain	Sakhir
13-mag	Spagna	Barcellona
27-mag	Monaco	Montecarlo
10-giu	Canada	Montreal
17-giu	Usa	Indianapolis
1-lug	Francia	Magny Cours
8-lug	GB	Silverstone
22-lug	Ger	Nurburgring
5-ago	Ungheria	Budapest
26-ago	Turchia	Istanbul
9-set	Italia	Monza
16-set	Belgio	Spa
30-set	Giappone	Fuji
7-ott	Cina	Shangai
21-ott	Brasile	Interlagos



La raccolta delle scommesse a quota fissa in relazione al mondiale F1 della stagione 2006 confrontata con la stagione 2005 ha fatto registrare un incremento pari al **47,7%**



Calendario Rally

11-mar	Messico
1-apr	Portogallo
6-mag	Argentina
20-mag	Italia
3-giu	Acropoli (Grecia)
5-ago	Finlandia
19-ago	Germania
2-set	Nuova Zelanda
7-ott	Spagna
14-ott	Corsica (Francia)
28-ott	Giappone
18-nov	Irlanda
2-dic	Galles



ams

Motociclismo scommesse a tutto gas

Spettacolarità, sorprese ed imprevedibilità degli esiti delle gare fino all'ultima curva: questi gli ingredienti del motociclismo che ha conquistato in tempi recenti un numero di fan sempre più alto. Insieme al Motomondiale, appuntamento classico per gli appassionati delle due ruote, è oggetto di scommesse anche il mondiale Superbike, ed in entrambi i campionati la lotta si è dimostrata, nella passata stagione, aperta ed avvincente. Sul Motomondiale è possibile divertirsi sia con le scommesse a quota fissa che

con le scommesse a totalizzatore. Le scommesse a quota fissa offrono un palinsesto che comprende tutti e tre i campionati del mondiale organizzato dalla FIM (MotoGP, 250 cmc e 125 cmc). E' possibile pronosticare il vincitore del mondiale piloti per ognuna delle tre classi e, sulle singole gare, si può giocare già sul vincitore delle qualifiche (MotoGP) e poi, sul vincitore del Gran Premio o sul migliore della lista (entrambe le scommesse per tutte le classi ed anche in modalità "live") o anche sui combattuti testa a testa

(ossia il migliore tra due piloti). Sul Gran Premi di MotoGP è inoltre possibile giocare anche con le scommesse a totalizzatore (Big Race) nelle quali si deve pronosticare, nell'esatto ordine, i primi 5 classificati al termine della gara. Sul mondiale Superbike sono possibili scommesse a quota fissa riguardanti il vincente della "Superpole", il vincente di Gara 1 e di Gara 2 nonché sui numerosi testa a testa. Insomma anche sul Motociclismo le possibilità di divertimento sono tantissime e le emozioni raddoppiano.



Calendario Motomondiale

10-mar	Qatar	Losail
25-mar	Spagna	Jerez
22-apr	Turchia	Istanbul
6-mag	Cina	Shanghai
20-mag	Francia	Le Mans
3-giu	Italia	Mugello
10-giu	Catalogna	Barcellona
24-giu	GB	Donington
30-giu	Olanda	Assen
15-lug	Ger	Sachsenring
22-lug	Usa	Laguna Seca
19-ago	Rep.	Ceca Brno
2-set	RSM	Misano
16-set	Portogallo	Estoril
23-set	Giappone	Motegi
14-ott	Australia	Phillip Island
21-ott	Malesia	Sepang
4-nov	Valencia	



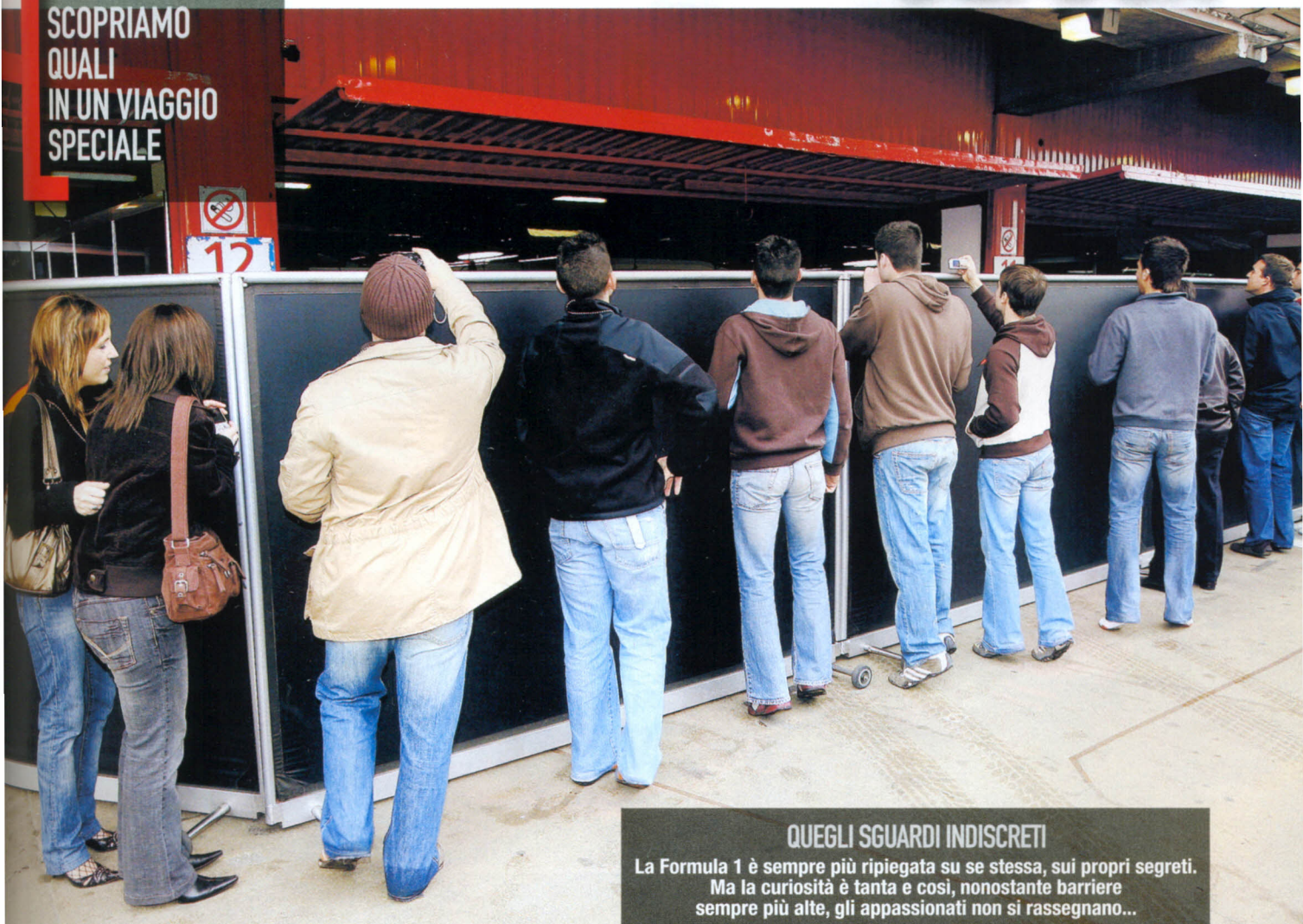
Calendario Superbike

4-mar	Australia	Phillip Island
1-apr	Europa	Donington
15-apr	Spagna	Valencia
29-apr	Olanda	Assen
13-mag	Italia	Monza
27-mag	GB	Silverstone
17-giu	San Marino	Misano
22-lug	Rep. Ceca	Brno
5-ago	GB	Brands Hatch
9-set	Germania	Lausitzring
30-set	Italia	Vallelunga
7-ott	Francia	Magny Cours

La raccolta delle scommesse a quota fissa in relazione ai mondiali di MotoGP e Superbike della stagione 2006 confrontati con quelli della stagione 2005 ha fatto registrare un incremento pari al **87,7%**

TEAM X TEAM NEL SEGRETO DEI BOX

UNDICI
SQUADRE,
OGNUNA
CON TANTE
NOVITÀ.
SCOPRIAMO
QUALI
IN UN VIAGGIO
SPECIALE



QUEGLI SGUARDI INDISCRETI

La Formula 1 è sempre più ripiegata su se stessa, sui propri segreti. Ma la curiosità è tanta e così, nonostante barriere sempre più alte, gli appassionati non si rassegnano...

Quali novità presentano le squadre iscritte al Mondiale? Quale si è rafforzata e quale, al contrario, appare indebolita? E ancora: il passaggio alla monogomma Bridgestone avvantaggerà un team piuttosto che un altro? Domande alle quali abbiamo cercato di rispondere in attesa del via stagionale a Melbourne, con la certezza che le sorprese non mancheranno perché i cambiamenti sono parecchi. Fra cambi di pneumatici,

team che si affidano a nuovi motori, cambi di pilota - anche nelle scuderie di vertice - la F.1 del 2007 appare più che mai come un mazzo di carte ampiamente rimescolato.

Non solo. Oltre alla monogomma c'è il congelamento dello sviluppo dei motori e ci sono i nuovi dettami aerodinamici, soprattutto per quanto riguarda la parte anteriore delle vetture. Chi si è adattato meglio? Scopritelo nelle prossime pagine...





IL POTENZIALE RISPETTO AL 2006
È NETTAMENTE MIGLIORATO.
GLI OBIETTIVI SONO
IL TITOLO PILOTI CON ALONSO
E MIGLIORARE IL TERZO POSTO
FRA I COSTRUTTORI



L'ULTIMA



McLAREN Mp4/22

PASSO: A differenza della Ferrari, la McLaren non ha variato di molto la lunghezza dell'interasse rispetto al 2006 **CHI C'È?:** Partito Adrian Newey il progetto è responsabilità di due "vecchi", Neil DATLEY e Mike COUGHLAN, e di Paddy LOWE. In McLaren lavorano 4 italiani. **GOMME:** Lo studio si è concentrato sull'adattamento alle Bridgestone

SFIDA



EVOLUZIONE DELLA MONOPOSTO 2006

La McLaren per Alonso e Hamilton è uno sviluppo di quella nata per Raikkonen e Montoya. Piloti nuovi, gomme nuove (da Michelin a Bridgestone), auto aggiornata: sarà un cocktail vincente?

LA STORIA

Mondiali costruttori: 8 Gp iniziati: 613 Vittorie: 148 Pole positions: 125 Giri più veloci: 128 Podii: 317 Posti totali sul podio: 394 Prima fila: 210 Posti in prima fila: 265 Giri percorsi: 64.086 Km percorsi: 302.254 Gare in testa: 255 Giri in testa: 8.688 Km in testa: 40.926 Punti (piloti): 3.259,5

DENNIS E OJJEH LASCIERANNO LA McLAREN MA PRIMA VOGLIONO CONQUISTARE ANCORA UN TITOLO

nizzazione è immutata ma il coinvolgimento di Ron Dennis nella gestione quotidiana sarà maggiore rispetto al recente passato.

AAA AFFIDABILITÀ CERCASI

La nuova Mp4/22 si presenta come evoluzione del modello 2006, lo sviluppo aerodinamico è stato indirizzato per il passaggio dalle gomme Michelin alle Bridgestone, che ha costretto la McLaren a rivedere la distribuzione del carico aerodinamico e del centro di pressione. Altra priorità, il miglioramento dell'affidabilità, carente sin dal 2004. Per questo la squadra ha modificato l'organizzazione interna, potenziando il settore del controllo qualità. Sono finiti i tempi in cui Ron Dennis diceva «Non sacrificheremo mai le performance cronometriche in favore dell'affidabilità», anche perché disponendo di un pilota costante e consistente nel rendimento come Alonso, sarebbe un «suicidio» non fornirgli una vettura in grado di portare a termine le gare. Co-

Si ricomincia

dopo un'annata disastrosa. Senza la vittoria di un solo Gp, dopo polemiche societarie che hanno portato all'ulteriore riduzione del pacchetto azionario di Ron Dennis e Mansour Ojeh e l'ingresso nella proprietà della famiglia reale del Bahrain. Si ricomincia dopo aver sostituito entrambi i piloti, con una vettura, la Mp4/22 prima nata dopo il divorzio da Adrian Newey. Una rivoluzione totale che ha portato alla McLaren il due volte campione del mondo Fernando Alonso, il debuttante Lewis Hamilton, nuovi sponsor e la consapevolezza che questa volta la squadra non può più permettersi di sbagliare. L'orga-

me si adatterà il campione del mondo al diverso ambiente della McLaren rispetto alla Renault? Per ora le cose vanno al meglio, Alonso si sente finalmente al centro dell'attenzione, considerato e rispettato in funzione dei risultati ottenuti. Ron Dennis torna a disporre di un pilota disciplinato, totalmente dedicato alle problematiche tecniche e del team, più coinvolto rispetto a Raikkonen o Montoya. La McLaren è tra i team passati da Michelin a Bridgestone ma nei test invernali ha mostrato di aver assorbito al meglio questo cambiamento. Nella progettazione della nuova Mp4/22 la McLaren si è adattata alle caratteristiche di guidabilità richieste da Alonso. Tradizionalmente la filosofia costruttiva di Woking era indirizzata verso vetture dal comportamento neutro, Alonso invece preferisce uno spiccato sovrasterzo, che compensa con una guida più decisa rispetto ad Hamilton. La Renault era «tagliata su misura» alle preferenze dello spagnolo, la McLaren ha cercato di adattarsi; dimostrazione che ha messo da parte certi atteggiamenti radicali del passato, conscia che la rinascita può passare solo attraverso Alonso.

MERCEDES VUOLE TUTTO

La Mercedes strepita per rilevare il controllo totale del team dopo che in passato ha ingoiato decisioni spesso non condivise, come la costruzione del nuovo centro ipertecnologico. Ron Dennis ha fatto capire che lui e Ojeh inevitabilmente usciranno di scena, ma vuole farlo con la McLaren campione del mondo. Sarà la volta buona dopo una pausa che dura ormai dal 1999? Nel 2003 il team sfiorò la vittoria del titolo con una vettura vecchia e un Raikkonen alle prime armi, poi nei tre anni successivi sono arrivati soprattutto problemi e polemiche. Con Alonso non si può più sbagliare, in questo la McLaren si ritrova più o meno nella stessa situazione della Ferrari quando assunse la triade Michael Schumacher-Ross Brawn-Rory Byrne. Per vincere il campionato la Ferrari ci ha messo quattro anni, la McLaren spera di fare più in fretta. x

RENAULT

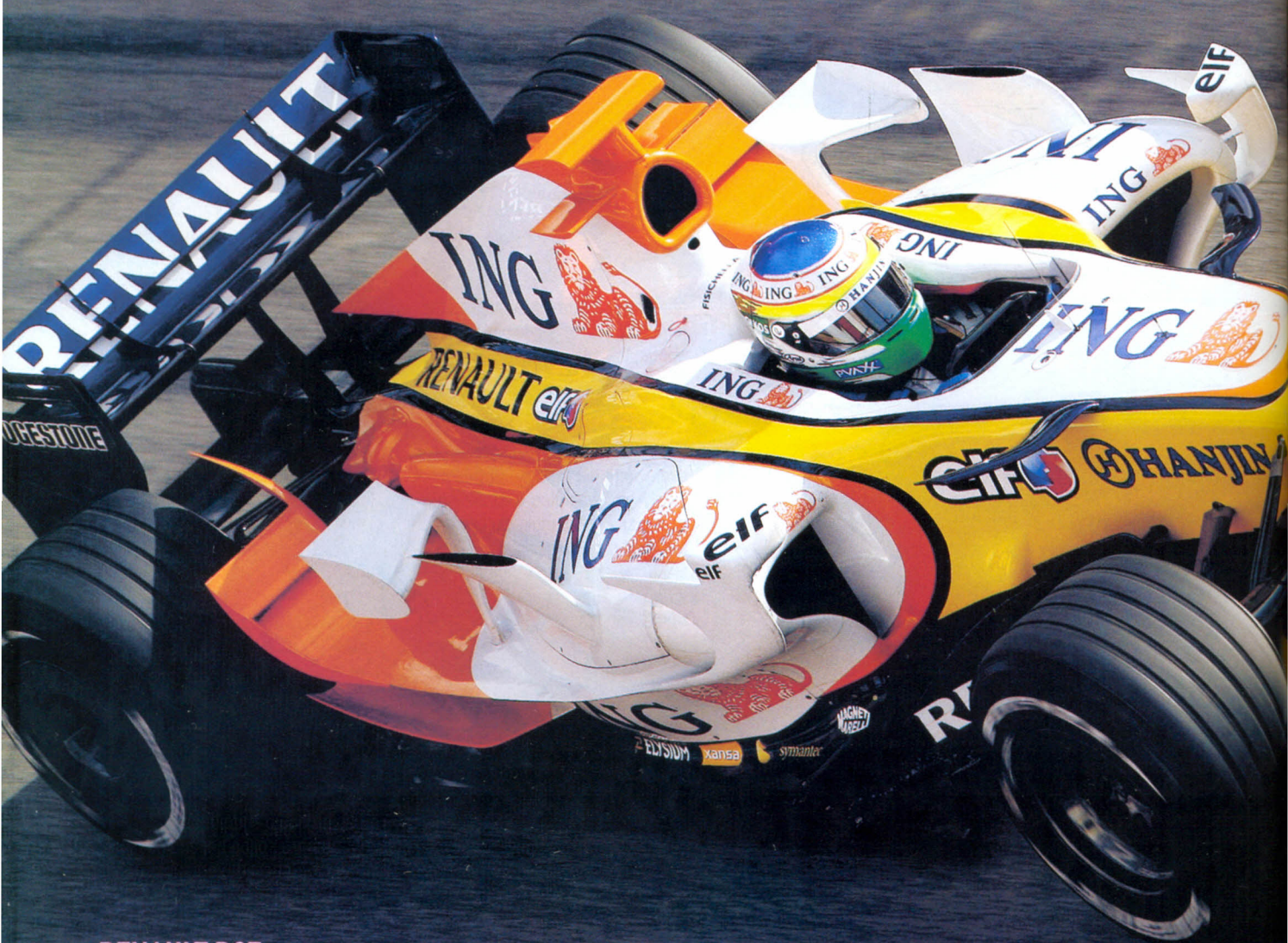
F1

www.renaultf1.com

SENZA ALONSO E SENZA MICHELIN, CON UNA EVOLUZIONE DELLA VETTURA PRECEDENTE, LA SUA FORZA APPARE RIDIMENSIONATA. PER FISICHELLA È L'ANNO DELLA VERITÀ, PER KOVALAINEN UN DEBUTTO CARICO DI PRESSIONE



DIFFICILE



RENAULT R27

IL TRIANGOLO NO. L'ancoraggio della sospensione anteriore, in basso, usa un traliccio a "V": è l'unica vettura ad averlo. **ALLO SPECCHIO.** È stata la prima a piazzare i retrovisori sulle alette a boomerang: il vantaggio è aerodinamico. **CADUTA DI REGIME.** Il motore è fra i più penalizzati dalla riduzione obbligatoria a 19mila giri

EREDITA



Dopo due campionati nei quali la Renault ha dominato la scena, sconfiggendo McLaren nel 2005 e Ferrari nel 2006, lo scenario è radicalmente cambiato. Più che la mancanza di Fernando Alonso, leader assoluto del team, preoccupa la fine della collaborazione con la Michelin, che con Renault aveva un rapporto preferenziale, simile a quello tra Ferrari e Bridgestone. Per anni le problematiche tecniche, le caratteristiche di guidabilità e aerodinamiche, sono state compensate da pneumatici realizzati all'uopo. Ora che questo privilegio è finito, scoprendo il regime di monogomma, il ritorno alla realtà è stato brusco.

DOPO DUE TITOLI LA SQUADRA CAMPIONE DEVE DIMOSTRARSÌ AL TOP ANCHE SENZA ALONSO

La nuova R27 è l'evoluzione dell'eccellente R26, ma il mantenimento del medesimo schema sospensivo anteriore, con i triangoli fissati alla chiglia sotto al telaio, si è rivelato un errore perché non consente l'incremento di deportanza di cui le nuove gomme Bridgestone necessitano.

AZZARDI CALCOLATI

Al momento solo Renault e Red Bull mantengono questo schema sospensivo. È vero che in passato il team francese ha vinto un campionato unica a disporre di un motore con l'angolo fra i cilindri di 75° contro la generalizzata architettura a 90°, ma questa volta la diversità preoccupa non poco Pat Symonds e Giancarlo Fisichella, ora assunto al ruolo di primo pilota ma consapevole che il quadro tecnico è mutato. Un pilota due volte campione del mondo - Alonso - è stato sostituito con un debuttante - Kovalainen - che in Australia prenderà per la prima volta la partenza in un Gp. Il finlandese viene da un an-

no di inattività agonistica, negli ultimi due anni ha percorso tanti chilometri come collaudatore, ma l'impegno ora è diverso. La consistenza di Alonso, la sua capacità nel portare sempre a casa il miglior risultato possibile, potrebbe mancare al bilancio di punti Renault. Difficile valutare l'impatto che la fornitura del motore ad un secondo team - la Red Bull - avrà sull'affidabilità dei propulsori. Attraverso l'organizzazione Mecachrome i francesi sono già abituati a fornire più team. Inoltre, le novità relative al "congelamento" dello sviluppo motoristico limitano le problematiche legate ai propulsori. Rispetto al trionfo 2006 è comunque un ulteriore cambiamento. La Renault ha già mostrato di avere forza e creatività per ribaltare situazioni oggettivamente difficili: il modo come ha saputo reagire alla proibizione del mass damper nel 2006 è un esempio concreto.

UN DOMANI CARICO DI DUBBI

Rispetto al potenziale che Ferrari e McLaren hanno espresso nei test invernali - tuttavia - il team campione del mondo ha fatto due passi indietro. In questo scenario potrebbero pesare i rapporti con il presidente Carlos Ghosn, orientato all'impegno agonistico solo in presenza di bassi costi e buoni risultati. L'oculata gestione di Flavio Briatore è la garanzia che l'aspetto economico sarà seguito con abituale scrupolosità, ma sulla qualità dei risultati regna l'incertezza. La paura per Renault è che si ripeta quando già accaduto alla Benetton, quando la partenza di Michael Schumacher coincide con il declino del team. Reagire alla partenza di Alonso non sarà per niente facile. Si prospettano giorni complessi e lo stesso Briatore, che ha rinnovato con la Renault sino alla fine del 2008, adesso prospetta scenari futuri più brevi riguardo al suo coinvolgimento in F.1. Enzo Ferrari amava ripetere: «Diventare campioni del mondo è facile, difficile è rimanerli». La Renault ha già raggiunto entrambi gli obiettivi, oggi pensare di fare ancora meglio sembra fuori dalle sue possibilità. x



È STATA MANTENUTA LA CHIGLIA

La Renault erede della monoposto campione del mondo mantiene una sorta di chiglia anteriore d'attacco per le sospensioni e va contro tendenza: conservatrice o imprudente?

LA STORIA

Mondiali costruttori: 2 Gp iniziati: 210 Vittorie: 33 Pole positions: 50 Giri più veloci: 27 Podii: 77 Posti totali sul podio: 89 Prima fila: 65 Posti in prima fila: 87 Giri percorsi: 18.812 Km percorsi: 89.075 Gare in testa: 79 Giri in testa: 2.415 Km in testa: 11.682 Punti (piloti): 925

* Non sono considerati i risultati della Benetton

↑
RISPETTO AL 2006 LA FERRARI
È PIÙ COMPETITIVA PERCHÉ
LA MICHELIN NON C'È PIÙ
E LA MONOGOMMA BRIDGESTONE
SI ADATTA AL MEGLIO
ALLE CARATTERISTICHE
DELLA F2007



RICOMINCIA



FERRARI F2007

PASSO LUNGO. La F2007 denuncia 3135 mm di passo, 85 in più del 2006, lunghezza totale (4545) invariata **SU LE GAMBE.** Il telaio rialzato obbliga i piloti a guidare con le gambe più sollevate. **BELLI CARICHI.** Pesi e bilancio aerodinamico spostati in avanti per far lavorare meglio le gomme. **EFFICIENZA.** Privilegiata rispetto al carico totale

DA ZERO



Alcuni no-
chi-
Ami chia-
ve come Michael
Schumacher e
Ross Brawn non ci so-
no più, mentre Nigel Ste-
pney è stato spostato ad altro
incarico. Al loro posto Kimi Raikko-
nen, Nick Tombazis, mentre Aldo
Costa e Luca Baldisserrri ricopriran-
no incarichi diversi, con la novità di
Mario Almondo nel ruolo di coordina-
tore. Una ristrutturazione che ha
sollevato qualche polemica interna
ma indispensabile dopo la decisione
di Ross Brawn di prendersi un an-
no di riposo. Per quanto riguarda
la nuova F2007, la Ferrari è inter-
venuta al meglio nelle problemati-
che sollevate dall'adozione della
monogomma Bridgestone, ora più

INIZIA L'ERA DEL DOPO SCHUMI. CON UNA VETTURA SUBITO AL VERTICE GRAZIE ALLA "ZERO KEEL"

dura e con valori di aderenza inferiori
rispetto a quelle utilizzate nel 2006.
L'allungamento del passo e la nuova
sospensione anteriore vanno in que-
sta direzione. Il cambio è nuovo, ad
innesti continui, e la maggiore pre-
senza di elementi meccanici interni
alla scatola di trasmissione è tra le
ragioni che hanno portato all'allun-
gamento del passo. Inoltre, il passo
più lungo aiuta nelle curve di alta e
media velocità, là dove il minor grip
meccanico, conseguenza delle car-
atteristiche delle nuove gomme, sa-
rebbe stato penalizzante.

RIVOLUZIONE ANTERIORE

Ma è nella sospensione anteriore che
è avvenuta la vera rivoluzione, dove
la Ferrari ha modificato lo schema da
tanti anni vincente, mostrando quel

coraggio che invece è mancato ad
esempio alla Renault campione nel-
l'impostazione della nuova vettura. I
triangoli inferiori della sospensione
anteriore non sono più ancorati alla
chiglia inferiore - ora scomparsa - ma
direttamente alla scocca. (soluzione
"zero keel" Con questa soluzione la
Ferrari ha potuto rialzare sensibil-
mente il musetto e relative appendici
alari anteriori, incrementando la de-
portanza all'avantreno, indispensa-
bile per permettere alle Bridgestone
di funzionare al meglio. Il motore ha
palesato qualche problema di affida-
bilità, ma la base è quella del V8 che
durante il Gp del Brasile 2006 si era
rivelato superiore in potenza.

SARÀ KIMI VS FELIPE?

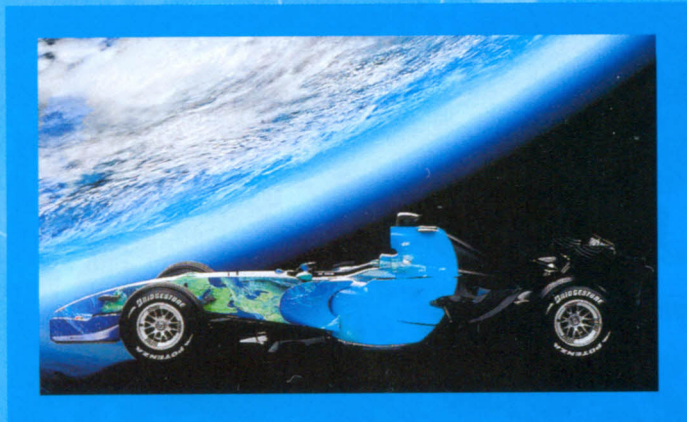
La grande novità è rappresentata da
due piloti che partiranno alla pari,
realità che alla Ferrari non vivevano
da prima dell'arrivo di Schumacher,
con la coppia Alesi-Berger. Una si-
tuazione delicata da gestire, che pre-
senta vantaggi e contrarietà. Da una
parte la Ferrari potrà disporre di due
piloti molto esperti contro McLaren e
Renault che invece hanno nei ranghi
dei debuttanti. Esiste però l'oggettiva
possibilità che Raikkonen e Massa
finiscano per portarsi via punti, fa-
vorendo così Alonso. In passato Jean
Todt è ricorso a scelte anche impo-
polari per consolidare la gerarchia
di squadra, "compensandole" poi in
altre occasioni con una serie di Gp
decisi dal muretto box che hanno fi-
nito per sollevare polemiche e ma-
lumori. Sarà ancora così? Sino al Gp
di Francia è ragionevole pensare che
i due ferraristi avranno libertà as-
soluta. Dopo, una gerarchia potre-
bbe rendersi necessaria e in quel ca-
so la situazione da gestire non sarà
facile perché le ambizioni di Massa
e Raikkonen sono smodate e il fin-
landese sa che la Ferrari rappresenta
per lui l'ultima occasione per vincere
il mondiale. Una stagione fondamen-
tale per il futuro della Ferrari, chia-
mata a mostrare che i titoli conqui-
stati dal '99 ad oggi non erano merito
soprattutto della presenza di Schumi.
Correre pensando al presente e al fu-
turo, ma per rivalutare il passato. x

UNA CORONA PER DUE

La rivalità fra Kimi Raikkonen e Felipe Massa non tarderà
ad esplodere. Entrambi sono di fronte all'occasione della vita:
dimostrare che non era solo Schumi a far vincere il Cavallino...

LA STORIA

Mondiali costruttori: 14 Gp iniziati: 741 Vittorie: 192 Pole positions: 186 Giri più veloci: 193 Podii: 425 Posti totali sul podio: 581 Prima fila: 323 Posti in prima fila: 428 Giri percorsi: 84.628 Km percorsi: 436.411 Gare in testa: 342 Giri in testa: 11.977 Km in testa: 62.542 Punti (piloti): 4.549,27



PROTOD

↓
MANTENERE IL QUARTO POSTO
DEL 2006 È UNA CHIMERA.
IL PASSAGGIO ALLE BRIDGESTONE
SI È RIVELATO COMPLESSO.
E LA RA107
LAMENTA ECCESSIVI
PROBLEMI



HONDA RA107

SCARICHI: Sono sensibilmente più corti che sulla vettura 2006, anche per cercare più coppia a regimi inferiori. **CAMBIO:** Il sette marce ha la funzione "quickshift" ma un solo attuatore invece che due come altre F1. **RADIATORI:** Nuovo schema, molto compatto. **LUNGA:** La RA107 ha ben 4700 millimetri di lunghezza "fuori tutto"

ILLO TOKYO



Nel 2006 ha concluso il campionato Costruttori al quarto posto, obiettivo ora fuori portata per Button e soci, considerando i tanti problemi evidenziati dalla nuova RA107 durante i test. Dopo la vittoria di Button in Ungheria, ma soprattutto dopo il convincente terzo posto del pilota inglese nel Gp del Brasile, la Honda sembra finalmente avviata verso quelle posizioni di vertice che storicamente le competono e che sarebbero proporzionali agli ingenti capitali investiti. Invece la nuova RA107 sembra aver rimesso indietro le lancette dell'orologio, riportando la Honda all'epoca del debutto con il proprio team. La

I GIAPPONESI SCHIERANO UN VETTURA DIPINTA IN LIVREA ECOLOGISTA. A FAVORE DI QUALE CAUSA?

sceita della livrea in chiave ecologica è un tentativo lodevole ma demagogico, il cui obiettivo è distogliere l'attenzione da performance al momento molto deludenti. Tanti i problemi tecnici ma soprattutto la paura che il progetto sia radicalmente sbagliato, poco correggibile con gli aggiornamenti aerodinamici previsti durante la stagione.

UN PRESENTE DIFFICILE

Cacciando via Geoff Willis, accusato di essere un accentratore, la Honda ha scelto il "collettivo", filosofia adottata anche dalla McLaren quando ha deciso di fare a meno di Adrian Newey. Con la differenza che il team inglese possiede comunque personalità competenti e di esperienza nel proprio organigramma, come

Neil Oatley o Mike Coughlan, mentre lo staff della Honda, così come quello della Toyota, non appare adeguato. Se a questo si aggiunge una coppia di piloti come Button e Barrichello, costantemente alla ricerca della grande occasione, ma con un avvenire ormai... alle spalle, il quadro è completato. I numerosi test invernali hanno mostrato che la nuova RA107, in termini di prestazioni, equivale alla versione ibrida, ossia la vettura 2006 dotata di nuovo cambio a innesti continui. Sentenza spietata perché nel 2006 la Honda utilizzava gomme Michelin, quindi nel passaggio alle Bridgestone una vettura specifica avrebbe dovuto fare la differenza, e non sembra il caso della RA107.

CI VUOLE UN PROGETTO NUOVO

A complicare le cose la presenza della SuperAguri che dovrebbe - usiamo il condizionale in attesa della guerra legale che esploderà in Australia - impiegare la vettura del 2006. Se le prestazioni del team di Aguri Suzuki e di Takuma Sato dovessero equivalere quelle del team principale, il problema diventerebbe davvero complesso. Da quando la Honda ha rilevato la proprietà dalla Bar, la struttura che sotto la direzione di David Richards era arrivata al secondo posto nel campionato 2004, è stata modificata, ma i risultati odierni sono al di sotto delle aspettative. La responsabilità sportiva dei programmi Honda è nelle mani di Yasuhiro Wada, che ha in Gil De Ferran il suo referente. L'ex-pilota di Roger Penske credeva di occuparsi di piloti e strategie, ora è coinvolto in più aspetti. Con un regolamento che congela lo sviluppo motoristico, le attuali prestazioni del propulsore dovrebbero porre la Honda fra i team di punta, invece non sta succedendo. Saranno necessarie decisioni importanti, come partire subito con il progetto di una nuova monoposto: ma farla fare a chi? Nel frattempo, la Honda si consola con l'ambizioso obiettivo di salvare la terra dall'inquinamento. Progetto a oggi tanto difficile quanto battere Ferrari e McLaren. x

SALVIAMO LA F1 DALL'INQUINAMENTO

Il globo dipinto sulla carrozzeria. Questa la strada scelta dalla Honda per colpire la fantasia degli appassionati. O per distogliere l'attenzione dalla eventuale mancanza di risultati?

LA STORIA

Mondiale costruttori: quarto posto nel 1967 Gp iniziati: 53 Vittorie : 3 Pole positions: 2 Giri più veloci : 2 Podii: 8 Posti totali sul podio: 8 Prima fila: 6 Posti in prima fila: 6 Giri percorsi: 4.021 Km percorsi: 19.696 Gare in testa: 10 Giri in testa: 104 Km in testa: 592 Punti (piloti): 136

I dati si riferiscono solamente alla Honda, che partecipò al Mondiale di F1 dal 1964 al 1968 e non tengono conto dei risultati come motorista e quelli della BAR, dalla quale il Costruttore giapponese ha acquisito la struttura per ricominciare il suo cammino in F1 a partire dal 2006.



www.bmw-sauber-f1.com



RAGGIUNGERE IL QUARTO POSTO
NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI
È UN OBIETTIVO IMPEGNATIVO
MA REALISTICO. PIÙ DIFFICILE
INVECE OTTENERE LA PRIMA
VITTORIA IN UN GP
GIÀ QUEST'ANNO

QUARTA



BMW F1 07

NASO CORTO: Il musetto è accorciato e appiattito rispetto al 2006, la scocca più alta. **FIANCHI STRETTI:** Le fiancate sono snelle e tondeggianti, con prese d'aria rialzate. **QUICK O SLOW?:** Il cambio viene usato spesso con funzione innesti "tradizionale". **STABILITÀ:** Preferita, con la facilità di guida, alla ricerca estrema della deportanza

FORZA?



Continuano i progressi della Bmw da quando ha rilevato la proprietà della Sauber. Nel 2006 il team tedesco ha concluso il campionato al quinto posto, ma la vittoria di un Gp è stato un obiettivo fuori portata. Ora le cose sembrano migliorate dal punto di vista cronometrico - nei test invernali Kubica e Heidfeld hanno tenuto il passo dei migliori - ma questo incremento cronometrico è andato a danno dell'affidabilità, critica considerando che alla vigilia del Gp d'Australia la Bmw ancora non riesce quasi mai a portare a termine la simulazione sulla distanza di un Gp. Il nuovo cambio a innesti continui - la prima trasmissione di F.1 realizzata dalla Bmw - è ancora fragile, si rompe ripetutamente, tanto che spesso Kubica e soci terminano i test utilizzando un cambio tradizionale.

NEI TEST INVERNALI HA TENUTO IL PASSO DEI MIGLIORI MA PAGANDO UN CARO PREZZO DI AFFIDABILITÀ

Problemi analoghi per la nuova elettronica, che la Bmw ha realizzato, incurante che dal 2008 sarà inutile perché le centraline saranno standard, fornite dalla Fia e prodotte dalla partnership tra McLaren e Microsoft. Il cambio e l'elettronica sono componenti fondamentali per non generare preoccupazione, i primi Gp saranno difficili per la Bmw, ma lo spiraglio di un miglioramento si vede, perché come prestazioni la vettura è progredita, nonostante che anche il team tedesco sia passato dalle Michelin alle

ELETRONICA GIOIE E DOLORI
Problemi analoghi per la nuova elettronica, che la Bmw ha realizzato, incurante che dal 2008 sarà inutile perché le centraline saranno standard, fornite dalla Fia e prodotte dalla partnership tra McLaren e Microsoft. Il cambio e l'elettronica sono componenti fondamentali per non generare preoccupazione, i primi Gp saranno difficili per la Bmw, ma lo spiraglio di un miglioramento si vede, perché come prestazioni la vettura è progredita, nonostante che anche il team tedesco sia passato dalle Michelin alle

Bridgestone. Un processo complesso, che Bmw ha affrontato con coraggio, presentando una vettura diversa, come contenuti aerodinamici e distribuzione pesi, rispetto al 2006. Il team vive una situazione di stabilità sotto la direzione di Mario Theissen. Nel giro di due anni il manager tedesco ha eliminato le personalità potenzialmente avverse e ha costruito un gruppo di piloti a lui assolutamente devoti. Anche se, creando parecchio malcontento tra i piloti titolari, la Bmw è l'unico team che utilizzerà il collaudatore durante le prove di venerdì, perché Sebastian Vettel rappresenta il futuro e la priorità è metterlo sempre a confronto con Heidfeld e Kubica. Timo Glock, impegnato in Gp2, sarà usato anche lui come elemento di pressione sugli attuali piloti, ripetendo lo schema che nel 2006 ha portato all'appiedamento di Jacques Villeneuve a stagione in corso. Tecnicamente il team è in fase di consolidamento, la direzione tecnica di Willy Rampf non è in discussione, anche se Bmw è tra le squadre che hanno contattato Geof Willis. Come nel 2006, la monoposto tedesca dovrebbe dare il meglio sulle piste veloci.

PRONTA ALL'AGGUATO

Il potenziale della F1.07 sarà sufficiente per vincere? In condizioni "normali" diremmo di no, perché lo scontro galattico che si annuncia tra Ferrari e McLaren rischia di lasciare poca "trippa per i gatti". In caso di gara complessa - pioggia o bandiere gialle - le cose potrebbero essere diverse perché sia Heidfeld che Kubica hanno mostrato che quando la vettura non si rompe il loro passo è buono. Il polacco deve temperare alcune irruenze di guida, poco compatibili con lo stile richiesto dalla monogomma; Heidfeld deve togliersi la ruggine di tanti anni trascorsi in team senza ambizioni, ma complessivamente rappresentano una coppia bilanciata. L'infinita rivalità sportiva e commerciale che divide Bmw e Mercedes è destinata a vivere altri importanti momenti in F.1. Non nel 2007 però, perché il gap tra McLaren e Bmw è ancora rilevante. x

LA PRIMA MONOPOSTO TUTTA BMW

La Bmw esce totalmente allo scoperto, con la prima monoposto interamente progettata "in casa". È un cambio, iper tecnologico, che per ora ha dato problemi ma che se funzionerà...

LA STORIA

Miglior posizione nel Mondiale costruttori: quinto posto nel 2006 Gp iniziati: 18 Podii: 2 Posti totali sul podio: 2 Giri percorsi: 1.985 Km percorsi: 9.654 Gare in testa: 1 Giri in testa: 5 Km in testa: 29 Punti (piloti): 36

I risultati non tengono conto dell'attività del Team Sauber, che ha corso senza il supporto della Bmw fino a tutto il 2005.



Panasonic TOYOTA

Racing

www.toyota-f1.com

↓
NEL 2006 TOYOTA HA CONCLUSO
IL CAMPIONATO COSTRUTTORI
AL SESTO POSTO MA SE LE COSE NON
CAMBIANO IN FRETTA RISCHIA
DI PEGGIORARE QUESTA
POSIZIONE. MANCA ANCHE
AFFIDABILITÀ



ALTRO



TOYOTA TF107

CAMBIO: Gli organi interni sono quelli utilizzati (e realizzati) dalla Williams, la scatola è Toyota. Anche questo è a innesti continui. **MOTORE:** Lo RVX-07 è montato in posizione più avanzata che sulla vettura 2006. **ANGOLI ESTREMI:** Molto inclinati i bracci della sospensione anteriore rispetto alla scocca, per via del muso alto e senza chiglia

FLOP?



La stagione ancora non è cominciata ma alla Toyota è già tempo di rivoluzioni. Senza una direzione tecnica precisa il team è allo sbando, i giorni di Pascal Vasselon sembrano finiti, il progetto della TF107 si è rivelato inadeguato alle necessità scaturite con la monogomma. Una storia già vista ma che quasi ogni anno alla Toyota puntualmente si ripete.

LA NUOVA VETTURA NON VA: SERVE A TUTTI I COSTI UN NUOVO DIRETTORE TECNICO

Situazione quasi surreale considerando che il team giapponese dispone del budget più elevato di tutta la F.1, due gallerie del vento che lavorano 24 ore al giorno, per produrre soluzioni dai risultati spesso inconsistenti. Il management del team è stato modificato con l'arrivo di Tadashi Yamashima, destinato a rilevare le funzioni di Howett e Tomita, ormai al capolinea. La nuova Toyota è uno sviluppo della vettura 2006 quando invece, considerando gli scadenti risultati, sarebbe stato necessario qualche cosa di più radicale. Le prestazioni cronometriche sono deludenti e l'affidabilità è scarsa. Cosa strana considerando che la Toyota utilizza i meccanismi interni del cambio Williams - che per prima ha ideato questa soluzione - mentre realizza in proprio la parte elettronica, l'idraulica e la fusione esterna.

NEL NOME DELLA STABILITÀ

Al momento della presentazione della nuova vettura alla Toyota hanno enfatizzato l'elemento della stabilità, unica squadra tra le 11 al via che non

ha cambiato piloti, gomme, tecnici. Un dato importante se poi fosse stato avvalorato da risultanze positive durante i test invernali, mentre al momento è solo una mera enunciazione statistica. La fornitura del motore alla Williams rischia di diventare un boomerang perché se le performance del team inglese saranno migliori - alla vigilia del campionato lo sono - i rapporti tra motoristi e telaisti, già molto tesi, potrebbero ulteriormente peggiorare. I due piloti sembrano travolti da questa situazione, incapaci di fronteggiarla in modo adeguato. Su Ralf Schumacher, in scadenza di contratto, già circolano voci relative ad un possibile ritiro a fine stagione, che considerando la sua età, 31 anni, appaiono esagerate. Trulli sta vivendo una situazione di sbando tecnico simile a quella degli ultimi giorni alla Prost, e al di là di un contratto finanziariamente per lui molto vantaggioso, capisce che anche in questa stagione ci sarà poco da divertirsi. Eppure, il tempo per cambiare le cose ancora c'è, ma la rivoluzione può partire solo dall'assunzione di un vero direttore tecnico, senza le manie di grandezza di Gascoyne - colpevole di avere azzerato l'ufficio tecnico privandolo degli elementi più validi - e con il conforto di risultati positivi già ottenuti. In altre parole, il ritratto di Geoff Willis, che terminato il periodo di pausa forzata è pronto per tornare in azione.

PRIMA VITTORIA MIRAGGIO?

La Toyota fa parte delle squadre che utilizzavano le Bridgestone nel 2006 ma l'esperienza accumulata in precedenza non sembra aver migliorato le cose. All'inizio della stagione la Toyota si è posta come obiettivo minimo la vittoria in almeno un Gp. Oggi appare infinitamente lontana dall'ottenere e molti si pongono la polemica domanda se la vittoria arriverà prima in F.1 oppure in Nascar... Se il team di Colonia non cambierà la propria organizzazione, i cugini americani potrebbero batterli sul tempo. Situazione complessa, che mostra che come nella vita, anche in F.1 i soldi non garantiscono felicità e... vittorie. x

POVERO TRULLI, SEMPRE A INSEGUIRE!

Al pilota italiano deve sembrare un incubo: ogni volta che inizia una stagione ci sono mille buoni propositi, poi il duro responso della pista. Sarà così anche quest'anno?

LA STORIA

Miglior posizione nel Mondiale costruttori: quarto posto nel 2005 Gp iniziati: 87 Pole position: 2 Giri più veloci: 1 Podii: 6 Posti sul podio: 6 Prima fila: 5 Posti in prima fila: 5 Giri percorsi: 8.940 Km percorsi: 42.988 Gare in testa: 5 Giri in testa: 37 Km in testa: 197 Punti (piloti): 150



RENAULT PER V



RED BULL RB3-RENAULT

NEWBY. La mano del progettista ex-McLaren si nota soprattutto nel muso sottile e nel tentativo di ridurre gli ingombri. **APPENDICI:** Il triangolo inferiore della sospensione avanti è fissato alla scocca, ma con due piccole appendici carenate. **RADIATORI:** Più piccoli rispetto alla vettura 2006, che era dotata del V8 Ferrari.



WILLIAMS 

www.williamsf1.com

↑
 CON L'ADOZIONE
 DEL MOTORE TOYOTA LE COSE
 DOVREBBERO MIGLIORARE. IL TEAM
 NON CI STA A SCIVOLARE NELLE
 RETROVIE E SEPPURE CON RISORSE
 LIMITATE INSEGUE LA RECENTE
 GRANDEZZA, ORMAI PERÒ
 LONTANA...



TORNERA



WILLIAMS FW29-TOYOTA

LEGGERA: Sono parecchi i Kg "limati" rispetto alla scocca 2006. **SEMPLICE:** Anche la veste aerodinamica appare semplificata rispetto alla FW28. **CAMBIATA:** La trasmissione è la stessa che equipaggia anche la Toyota. **SFOGHI:** Colpiscono, sulle fiancate di dimensioni ridotte, i grandi sfoghi dell'aria per i Gp più "caldi".



GRANDE?

DUE PILOTI IN CERCA DI AFFERMAZIONE

Il giovane Nico Rosberg alla seconda stagione dovrà cercare di raccogliere l'esperienza dei primi dodici mesi di F.1. E il ripescato Alex Wurz ora può far vedere di che pasta è fatto...

**GUIDA
IL GRUPPO
DEGLI
"AUTONOMI"
E PUNTA
A RISALIRE:
CONOSCE GIÀ
LE GOMME
BRIDGESTONE**

CUORE GIALLO

La novità maggiore è l'adozione del motore Toyota in sostituzione del Cosworth. Proprio il legame con il Costruttore giapponese, a cui la Williams fornisce la meccanica del cambio, rappresenta l'ultima possibilità per restare associato ad una grande Casa. Per sperare che la partnership tecnica evolva in qualche cosa di più ampio la Williams si è posta come obiettivo proprio quello di fare meglio

Dopo la stagione più negativa della sua storia - solo 11 punti nel 2006 - questa per la Williams sarà una annata determinante. Scivolata nel ruolo di squadra di seconda fascia, "schiacciata" dal budget e dai mezzi dei team che rappresentano i grandi Costruttori, la

Williams guida il piccolo gruppo degli "indipendenti", forse destinati in futuro a sparire come realtà costruttiva. Abituato a lottare contro tutte le avversità, Frank Williams non ci sta e ha comunque rivoluzionato l'organigramma tecnico, assumendo nomi di rilievo come John Tomlinson dalla Renault, Ed Wood e John Russell. L'organizzazione del team è cambiata: Sam Michael mantiene il ruolo di direttore tecnico ma non verrà più ai Gp, dedicando maggiori attenzioni agli aspetti organizzativi. La nomina di Sam Michael a direttore tecnico

aveva coinciso con la decadenza della Williams. Per l'ex-telemetrista della Jordan un ruolo troppo ambizioso per le sue capacità, ora opportunamente ridimensionato. Con un budget limitato la Williams ha realizzato una vettura interessante come soluzioni aerodinamiche.

della Toyota. Una bella sfida, considerando la diversità delle forze tecniche e delle risorse economiche. Dispiace vedere un team come la Williams, leader nella F.1 degli anni '80 e '90 come qualità costruttiva e genialità nelle soluzioni tecniche, scivolare nelle retrovie. Dopo aver rifiutato la proposta di acquisto da parte della Bmw, Frank Williams e Patrick Head hanno deciso di continuare autonomamente. Scelta difficile, ossessiva, che potrebbe vedere la luce solo se all'orizzonte si presentasse un nuovo Costruttore desideroso di entrare in F.1, che al momento però non c'è. La presenza di grandi Corporate come AT&T e Lenovo garantisce autonomia finanziaria, ma molte scelte sono fatte al risparmio. Come la coppia dei piloti titolari: Nico Rosberg e Alex Wurz, con il rendimento dell'austriaco da verificare dopo cinque anni di assenza dalle competizioni, e quello del collaudatore Nakajima, per cui la Toyota si accolla i costi relativi. Nel 2006 la Williams utilizzava gomme Bridgestone per cui il passaggio alla monogomma è risultato meno complesso. Pur con poche risorse, nel 2006 la Williams è stato il primo team ad introdurre in corsa il cambio ad innesti continui, ora adottato da tutti. Decisione coraggiosa, che nelle prime gare potrebbe avvantaggiare la Williams, perché molte squadre lamentano ancora problemi di affidabilità.

L'ESPERIENZA NON MANCA

Cosa può aspettarsi la Williams dalla stagione 2007? La conquista di qualche podio è l'obiettivo massimo: poco considerando la storia di questo team, molto tenendo conto delle performance del 2006. Le novità del regolamento sportivo: l'obbligo di utilizzare in gara gomme di diverse caratteristiche, la diversa procedura della pace-car che prevede la chiusura della pit lane sino a quando tutte le vetture non saranno neutralizzate, sono elementi che la Williams cercherà di sfruttare a proprio vantaggio. In fondo Patrick Head e Frank Williams sono passati attraverso momenti peggiori: competenza, forza e tenacia non mancano loro. x



LA STORIA

Mondiali costruttori: 9 Gp iniziati: 482 (*) Vittorie: 113 Pole positions: 125 Giri più veloci: 129 Podii: 225 Posti totali sul podio: 293 Prima fila: 203 Posti in prima fila: 264 Giri percorsi: 47.745 Km percorsi: 224.637 Gare in testa: 216 Giri in testa: 7.470 Km in testa: 34.651 Punti (piloti): 2.512,5

(*) 482 sono i Gp iniziati con vetture Williams (dal 1975 in poi, tutte le monoposto sono siglate FW), in più Frank Williams ha schierato altre Formula 1 nel corso degli anni: 1 Gp è stato corso con una Politoys (1972), 30 con vetture ISO Marlboro (1973 e 1974), 31 con vetture March (1971, 1972, 1977), 10 con vetture Brabham (1969) e 8 con vetture De Tomaso (1970). Ha inoltre corso con telai Williams la RAM, disputando 4 gare nel 1980. Le statistiche sono relative solamente alle vetture Williams



IN S AL CAVA

↑
IL NONO POSTO NEL
CAMPIONATO COSTRUTTORI
2006 DEVE ESSERE MIGLIORATO.
OBIETTIVO MINIMO CONSIDERANDO
IL PACCHETTO TECNICO. TORO ROSSO
ALLA CACCIA DI WILLIAMS
E TOYOTA, CHI L'AVREBBE
MAI DETTO!



TORO ROSSO STR2-FERRARI

CAVALLINO DI RITORNO: Per la seconda volta (dopo il 1991) a Faenza arrivano i motori Ferrari. Allora il team raccolse 6 punti. **AERODINAMICA:** Presa d'aria motore, cofano motore, fiancate: sono le principali novità. **FIANCHI:** Cambiano anche questi, per dare più aria al V8 Ferrari e migliorare il raffreddamento

LA LINO



Gerhard Berger gioca la carta del basso profilo: «Siamo una piccola organizzazione, con un budget limitato, l'obiettivo realistico è ottenere qualche punto». Ma il primo a sapere che mente e che, invece, le aspettative sono ben diverse, è proprio lui. Nella breve storia di Toro Rosso e nella lunga storia Minardi, mai

UN EX-FERRARISTA AL COMANDO, BERGER, E IL MOTORE FERRARI A SPINGERE. C'È PROPRIO TUTTO PER...

il team di Faenza si è presentato al via con un "pacchetto" così competitivo. Una vettura progettata da Adrian Newey, il motore Ferrari, le stesse gomme per tutti, un pilota veloce come Vito Liuzzi, finalmente pronto dopo una difficile stagione di formazione. Senza esagerare, si potrebbe dire che Toro Rosso avrebbe tutto per vincere, anche se i limiti di una struttura comunque piccola si evidenzieranno solo a campionato in corso.

LA GUERRA DEI CLONI

Su Toro Rosso, così come per la SuperAguri, pende l'azione legale che Spyker e Williams presenteranno a Melbourne, se prima non sarà raggiunto un accordo economico adeguato. Parafasando Star Wars, la "Guerra dei cloni" arriva alla sua fase terminale, ora tocca agli avvocati dopo che la discendenza di Toro Rosso e SuperAguri è sufficientemente chiara confrontando le loro forme con quelle di RB3 e Honda RA106. Ufficialmente la TR2 nasce dalla collaborazione con Red Bull Technology, che sarebbe una organizzazione diversa dal team

Red Bull, quindi il regolamento non sarebbe infranto. Nel 2006 era stata usata la stessa spiegazione, per far "digerire" l'utilizzo del vecchio telaio Red Bull e i Cosworth V10 "strozzati" all'alimentazione. Ora le cose sono diverse, Toro Rosso si presenta con presupposti agguerriti, le perplessità di Williams e Spyker sono quantomeno comprensibili. Con la sua struttura, limitata solo alla squadra corse e ormai svuotata di ogni contenuto costruttivo, Toro Rosso anticipa i tempi, quando dal 2008 sarà consentita la gestione di una vettura costruita da altri. Del vecchio team Minardi, dopo l'uscita di Gabriele Tredozi non è più rimasto nulla se non la vecchiaia factory. Un processo inevitabile perché le strutture e la tecnologia in possesso del team di Faenza ormai non erano sufficienti per realizzare una F.1 competitiva, dopo anni di immobilismo sotto la gestione Stoddart. L'adozione del motore Ferrari è una garanzia di competitività e la rivalità con il team Red Bull dovrebbe essere tra i motivi di maggior interesse di questa stagione. Certi errori visti dai piloti di Toro Rosso durante il 2006 non saranno più tollerati, Berger lo ha messo in chiaro, tenendo Liuzzi e Speed sulla corda. La "pratica" Bourdais è solo ritardata: già opzionato per il 2008, il francese potrebbe entrare in gioco già questa stagione se le performance di Liuzzi e Speed non fossero all'altezza. Carl Haas avrebbe già dato parere favorevole a liberare il suo pilota per i Gp non in conflitto con il campionato Champcar.

JUNIOR MEGLIO DI... SENIOR?

Per ora Toro Rosso soffre degli stessi problemi di Red Bull, ma i tempi sono a favore del team di Faenza, grazie al motore Ferrari. Non sono chiare le priorità nello sviluppo aerodinamico, ossia se ogni evoluzione sarà disponibile subito per entrambi i team. La Red Bull continua a ripetere che Toro Rosso rappresenta lo junior team e che la priorità dei risultati e dello sviluppo tecnico compete all'organizzazione inglese. Vero, ma il rischio concreto è vedere lo junior team più veloce del team "ufficiale". x

ALL'ARREMBAGGIO!

Con un motore Ferrari a spingerlo, il nostro Vito Liuzzi ha finalmente la grande occasione della carriera. Da sfruttare, perché potrebbe non essercene un'altra per lui e Speed...

LA STORIA

Miglior posizione nel Mondiale costruttori: nono posto nel 2006 Gp iniziati: 18 Giri percorsi: 1.900 Km percorsi: 9.138 Punti (piloti): 1



NEL 2006 HA FATTO MEGLIO SOLO DI SUPERAGURI, ADESSO RISCHIA DI DIVENTARE IL FANALINO DI CODA TRA I TEAM, NONOSTANTE IL MOTORE FERRARI E MIKE GASCOYNE.



CONTO



SPYKER F8-VII-FERRARI

GASCOYNE: Arriva l'ingegnere che era alla Toyota (e prima ancora alla Renault): saprà essere determinante? **ORIGINALE:** Comunque, una particolarità la Spyker ce l'ha: è la doppia chiglia anteriore, diversa da tutte le altre F1. **CAMBIO DI MOTORE:** Gli arancioni passano dal Toyota al Ferrari. Sperando nel salto di qualità

RANCIO

ORA ALBERS NON HA SCUSE

Tutta la squadra lavora per lui e Christijan Albers ha avuto tutto quello che desiderava. Dal motore Ferrari a un compagno debuttante, Adrian Sutil. Adesso non ci sono proprio scuse...

**I V8 FERRARI
E UN TECNICO
COME MIKE
GASCOYNE
PER FAR FARE
IL SALTO
DI QUALITÀ
AGLI
OLANDESI**

Quando arriva una nuova proprietà sembra tutto bello, poi ci si accorge che la realtà è diversa. In altre parole: riuscirà il consorzio olandese capitanato da Michiel Mol e Victor Muller dove Alex Schnaider e la Midland hanno fallito? Il magnate russo aveva gestito il team con realismo, rilevando una squadra in bancarotta, in ginocchio per i debiti della gestione Jordan. Il business primario del gruppo Midland erano cose serie: acciaio, energia elettrica, trasporti navali. Schnaider ha passato la mano dopo due anni, quando si è accorto che la F.1 non creava sinergie con i

suoi affari e che dal mercato degli sponsor e dei piloti a malapena arrivavano risorse per tirare avanti. Con la presenza del gruppo olandese le cose sembrano diverse: arrivano il V8 Ferrari e Mike Gascoyne come direttore tecnico, ma le perplessità sulla solidità finanziaria restano. Perché di Spyker stradali ne

sono state vendute 50 in tutto il mondo e la cosa più rimarchevole è che uno degli acquirenti è Sharon Stone. Per il resto, il micro costruttore olandese non ha risorse per fare fronte ad un impegno simile. Ci si affida così alla "finanza creativa" di Michiel Mol e alle risorse che riuscirà a fare convergere dall'Olanda.

IL SALTO A METÀ STAGIONE

La nuova F8-VII porta la firma di James Key e John McQuilliam, mentre Mike Gascoyne, ingaggiato a settembre, ha già preso la distanza da questo progetto, spiegando che i primi frutti del suo lavoro si vedranno solo verso metà stagione. Lo sviluppo aerodinamico - carente negli ultimi anni - è stato potenziato con la

collaborazione della galleria del vento italiana Aerolab, di proprietà dell'ex-ferrarista Claude Migeot. Il telaio della nuova Spyker è una diretta evoluzione del modello 2006, dotato di pontoni laterali più ampi per ospitare i radiatori maggiori richiesti dal motore Ferrari. A differenza di Toro Rosso, che adotta "in toto" l'elettronica Ferrari, la Spyker utilizza le centraline di Maranello per il motore, mentre realizza in proprio l'elettronica applicata a cambio e telaio. Uno schema già adottato con i motori Toyota che ha creato problemi di incompatibilità. Durante l'inverno la Spyker è il team che ha percorso meno chilometri, rinunciando a produrre una vettura intermedia, scendendo in pista solo quando il nuovo modello è stato ultimato. Un ritardo che ha pesato sui tempi e sull'ottimale utilizzo delle gomme Bridgestone, diverse da quelle impiegate nel 2006. I tempi sono sempre stati i più alti, a circa 1" da monoposto come Williams e Toyota, dimostrazione che la strada da percorrere è lunga, nonostante la presenza del motore Ferrari. In passato la Midland si è segnalata per la sua affidabilità, con Monteiro che nel 2005 ha portato a termine tutte le gare tranne una. Filosofia ora da ripetere. Fondamentale sarà l'apporto dei piloti.

STAGIONE DECISIVA

Il "litigioso" Albers - è stato lui a "vietare" Doornbos - non ha più scuse, il suo management è coinvolto nella proprietà del team, è il primo pilota: dovrà portare i risultati. Al suo fianco il debuttante Adrian Sutil, veloce in F.3 ma tutto da verificare in uno scenario più complesso. Poi, una lunga teoria di pilotini più o meno promettenti con il ruolo di collaudatore, ripetendo la stessa politica Midland, che certamente non è segnale di florida situazione economica. Il 2007 sarà una stagione determinante: se i risultati saranno buoni, il futuro della Spyker come costruttore è grantito, altrimenti anche il team olandese potrebbe "scivolare" nel gruppo dei team destinati, di 2008, a gestire vetture realizzate da altri. x

LA STORIA

Miglior posizione nel Mondiale costruttori: decimo posto nel 2006 Gp iniziati: 18 Giri percorsi: 1.714 Km percorsi: 8.241

Il team nominalmente è esordiente, ma ha rilevato in toto la struttura della Midland (a sua volta ex-Jordan), della quale vengono riportati i dati.



SUPER AGURI
FORMULA 1

www.saf1.co.jp



SARÀ LOTTA SPIETATA TRA
SUPERAGURI E SPYKER PER ENTRARE
NELLA TOP 10. MA SE RIUSCIRÀ
AD UTILIZZARE IL TELAIO HONDA
RA106, IL TEAM GIAPPONESE
HA TUTTI I REQUISITI
PER FARCELA.



AUGUR



SUPERAGURI SA07-HONDA

MARK PRESTON: Il tecnico del team ha cambiato qualcosa nell'aerodinamica per non far somigliare al cento per cento la Sa07 alla Honda Ra106 **POLEMICHE:** Per cercare di evitare discussioni (ma ci sdaranno ugualmente...) il team schiera la macchina definitiva solo all'ultimo, a Melbourne.

AGURI

HONDA SU HONDA

La diatriba relativa alla proprietà intellettuale ha costretto la SuperAguri a rimandare la presentazione della sua nuova monoposto. Nient'altro che la Honda dell'anno scorso...



Ricordate il film "Guardie e ladri". Con il poliziotto Aldo Fabrizi che inseguiva compulsivamente il ladro Totò? La storia si ripete, con Williams e Spyker nel ruolo di tutori dell'ordine e SuperAguri in quello del mariuolo. Solo così si spiega il ritardo prolungato con cui il team giapponese presenterà la nuova vettura, concedendo così ai team rivali il minimo tempo possibile per redigere la richiesta di messa al bando che verrà inoltrata al tribunale di Melbourne, quando la discendenza tra Honda 2006 e SuperAguri 2007 sarà evidente. Si doveva vedere ai test

SE RIUSCIRÀ AD USARE LA SA07, IN PRATICA LA HONDA '06, IL TEAM POTRÀ DISPUTARE UNA STAGIONE POSITIVA

in Bahrain, poi si è detto lunedì 12 marzo a Tokyo, infine la nuova SuperAguri sarà svelata solo nella pit lane a Melbourne, appena in tempo per le verifiche tecniche. Non perché la gestazione di questo progetto sia stata particolarmente complessa, ma per ridurre al minimo i tempi per analizzare la similitudine tra le due vetture, prima che il Gp abbia inizio. Se la SuperAguri riuscirà a passare indenne dalla "Guerra dei cloni", il 2007 è promettente.

TEMPI INTERESSANTI

Durante i test invernali, con la vettura "intermedia" i tempi di Davidson e Sato sono stati interessanti, in alcune occasioni meglio persino di quelli della Honda. Giorno dopo giorno l'organizzazione di Aguri Suzuki e Daniele Audetto consolida il rapporto con il Giappone, e il team ufficiale "inglese" comincia a percepire con sofferenza l'ultima squadra entrata in F.1. Situazione politicamente complessa perché da una parte c'è il team Honda inglese, dagli alti costi gestionali, con un pilota britannico e uno

brasiliiano, disturbato da lotte politiche e tecniche tra i vari componenti. Dall'altra c'è un team giapponese, con la vettura dipinta con i colori nazionali, un pilota che si chiama Sato, che riciclando vecchio materiale mantiene le stesse performance, almeno per ora. A lungo termine, con questi presupposti, chi pensate che la spunterà? L'operazione SuperAguri, nata in sordina riciclando addirittura la vecchia Arrows 2002, comincia a mostrare le unghie. Se riuscirà ad utilizzare la Honda RA106 parzialmente modificata nell'aerodinamica, considerando varie vetture ancora a corto di preparazione potrebbe essere la sorpresa delle prime gare.

LOTTA PER LA SOPRAVVIVENZA

Le spiegazioni di Aguri Suzuki sul fatto che la vettura ibrida usata durante l'inverno - una Honda RA106 a tutti gli effetti - fosse un passo di avvicinamento verso un progetto nuovo, realizzato in Giappone, lasciano il tempo che trovano. Nei test privati un team può fare quello che vuole, ma nel caso della SuperAguri il problema è più stridente che con Toro Rosso, perché il team di Faenza utilizza una nuova vettura, progettata da Red Bull Technology, mentre la squadra di Aguri Suzuki ricicla vecchio materiale Honda, messo a norma con le nuove regole anti-crash. L'insieme è comunque competitivo, la squadra si è organizzata meglio e seppure con un budget contenuto punta ad entrare nei primi dieci, per avere così accesso ai cospicui bonus Tv. Per Anthony Davidson, poco convincente nelle precedenti gare effettuate con Minardi e Bar, è l'occasione della vita, mentre Takuma Sato cercherà di ripetere quanto di buono messo in mostra nel 2003 poi mai ripetuto. In attesa di sapere cosa deciderà il tribunale di Melbourne, oppure se ci sarà un accordo finanziario - come Spyker e Williams chiedono per chiudere il problema - il team SuperAguri inizia la sua seconda stagione in F.1. Dai tempi del debutto con il telaio Arrows, quando il gap cronometrico dai primi era di oltre 6 secondi al giro, sembrano passati dieci anni. x



LA STORIA

Miglior posizione nel Mondiale costruttori: undicesimo posto nel 2006 Gp iniziati: 18 Giri percorsi: 1.455 Km percorsi: 7.152

2007 TEAM PER TEAM

F1 VIA!

TECNICA IN 3D

LE REGOLE

DEL GIOCO

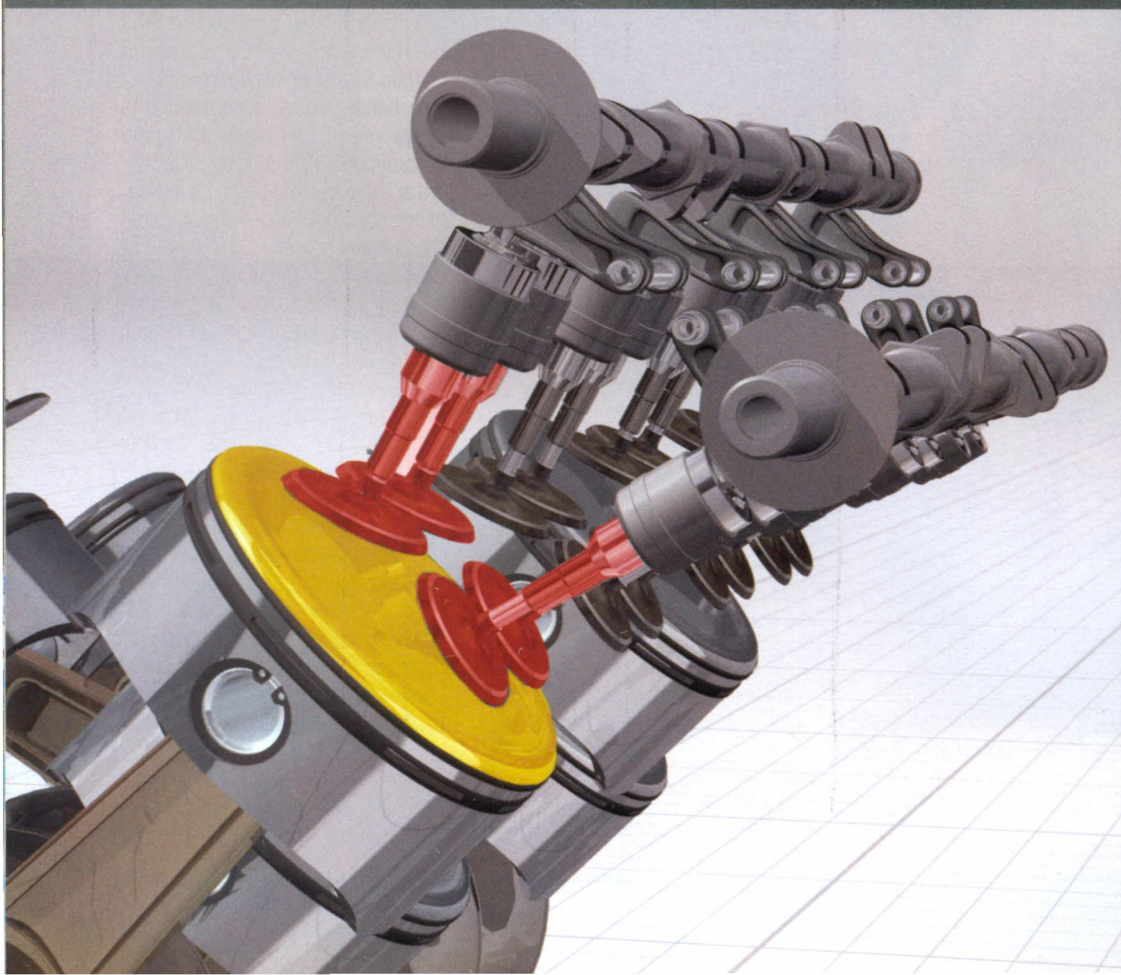
A prima vista può sembrare che non sia cambiato molto, dopo la vera e propria rivoluzione del 2006. E invece le regole del gioco non sono più le stesse. Si continua con i motori otto cilindri da 2400 cc, ma lo sviluppo è stato "congelato" al termine della stagione scorsa. Prendendo come base l'ultima specifica, fra i vari Ferrari, Mercedes, Honda e via discorrendo, che aveva coperto la distanza di due Gran Premi completi. Inclusive prove libere del venerdì. Non è che per questo i motoristi delle squadre non abbiano potuto toc-

care nulla nei mesi invernali. Un certo margine di intervento è stato consentito, a condizione che non servisse a incrementare le prestazioni ma piuttosto a ottimizzare il comportamento in funzione del re-

gime di rotazione fissato - tramite un semplice limitatore elettronico - a 19mila giri. E anche questa, per la F.1, è una novità epocale. In compenso i motori dovranno fare meno chilometri. Sì, perché il

**LO SVILUPPO
DEI MOTORI
8 CILINDRI
È STATO
CONGELATO.
VEDIAMO
CHE COSA
SUCCEDDE
QUEST'ANNO**

regolamento sportivo è cambiato, e il venerdì diventa a tutti gli effetti giornata di test. Con due sessioni di un'ora e mezza ciascuna, la prima con inizio alle 10 e la seconda alle 14, salvo variazioni locali. Durante queste prove si può usare un V8 (o più d'uno) da cambiare per qualifiche e gara. L'importante è che non si utilizzino più di due vetture e altrettanti piloti. E qui, per certe squadre un po' scarse al portafoglio, sorge il dilemma: fare accumulare km ed esperienza ai titolari o mettere in pista uno o due collaudatori, magari paganti? Sappiate che la Toro Rosso, per fare in esempio, ha già deciso: gireranno Liuzzi e Speed, i titolari.



IL MOTORE

ECCO DOVE SI È POTUTO INTERVENIRE

Camera di scoppio, condotti di aspirazione e scarico, distribuzione. A grandi linee (e con l'aggiunta di minimi interventi sulle bielle) sono questi i punti sui quali la Fia ha permesso ai tecnici delle squadre di effettuare modifiche all'interno dei motori. Limitare il regime massimo

di rotazione a 19mila giri significa "tagliarne" più di mille - l'oggi scomparso Cosworth aveva addirittura raggiunto quota 21000 - rispetto ai propulsori di fine 2006. Con le inevitabili ripercussioni sulla carburazione e sulla curva di coppia. Un propulsore così limitato, oltretutto destinato a girare di meno per via del venerdì "libero", non dovrebbe dare grandi problemi di affidabilità. Si potrebbe pensare, quindi, di alleggeri-

re le parti in movimento, ove consentito. Senza esagerare, comunque, proprio perché la riduzione delle masse non potrebbe comunque portare a un aumento di regime. Nei due disegni di questa pagina abbiamo cercato di evidenziare, in colore, le aree di lavorazione consentite. Qui sotto vediamo il cielo del pistone, la camera da scoppio e i condotti. Cambiando lunghezza e caratteristiche di questi ultimi si variano le armoniche

e quindi la "risposta" del propulsore (ricordiamo che i V8 devono avere i tromboncini di aspirazione fissi). Nel disegno a sinistra, invece, è evidenziata la distribuzione, con gli steli e i "funghi" delle valvole, sempre a richiamo pneumatico. Anche qui si è cercato di variare, per quanto possibile, dimensioni e pesi, oltre ai diagrammi di aspirazione e scarico, per adeguarsi alle caratteristiche dei propulsori "strozzati".



TECNICA IN 3D IL MOTORE

F1 VIA!

**FORMULA
CONSUMI
GIOCATI
SUL FILO
DEL KM
PERCORSO.
NON PIÙ
DI 300 SET
DI GOMME...**

► RIVOLUZIONE MONOGOMMA

In totale, la percorrenza media scende di almeno un centinaio di chilometri. Si sa che le squadre, durante l'inverno, hanno provato molto arricchimento e smagrimento delle miscele. Magari perché si può ipotizzare una "formula consumi", giocata sul filo del chilometro di percorrenza, laddove viene a mancare un parametro fondamentale degli ultimi anni: le gomme "diverse". Diverse per marca e per tipo, perché oltre a Michelin e Bridgestone, negli ultimi sei anni si era parlato di specifiche dure e morbide a disposizione di ciascun concorrente. Ora invece cambia tutto: non solo il fornitore è unico, ma ad ogni Gp la Bridgestone porterà un tipo di pneumatico a mescola più resistente e l'altro

più tenera. E qualunque sia la scelta - in realtà piuttosto obbligata - ogni pilota dovrà usare, in gara, almeno un treno dell'altra specifica. C'è chi ha visto in questa regola un sovvertimento delle strategie, ma in realtà c'è ben poco da inventare. Tutti lasceranno per ultimo il set di pneumatici meno redditizio: tanto, dopo l'ultimo pit-stop, di sorpassi statisticamente se ne vedono pochi.

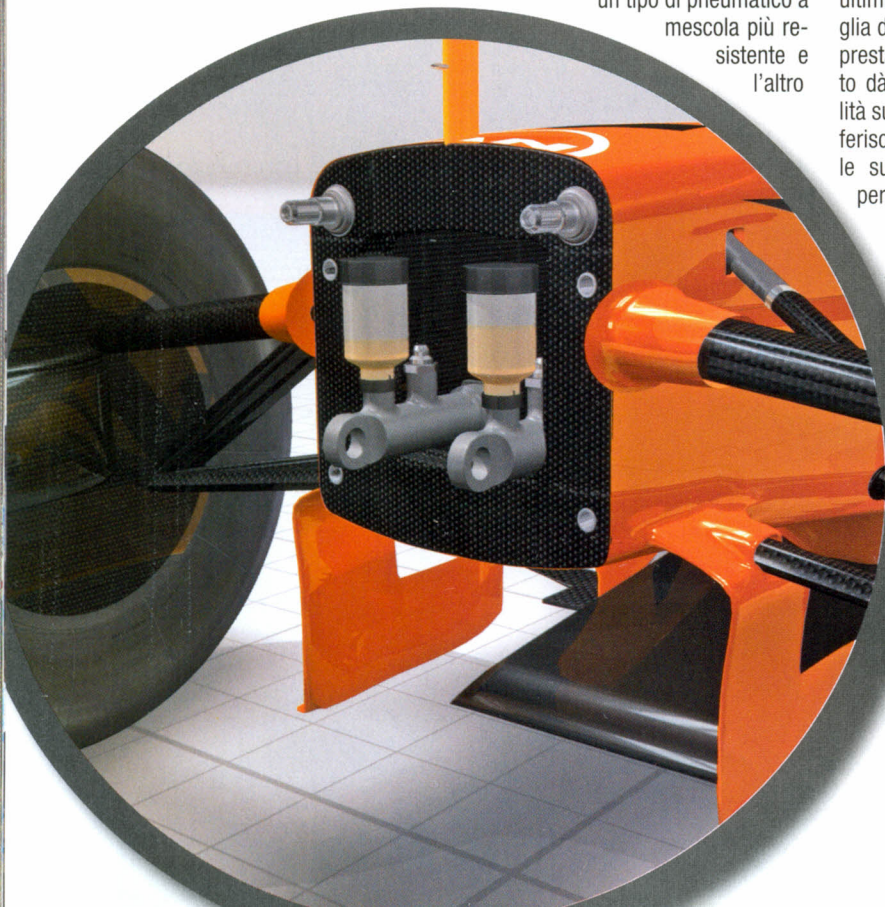
GUAI A PERDERE IL TRENO

Piuttosto, sta passando sotto silenzio o quasi l'altra grande limitazione stagionale. Non più di 300 set di pneumatici a disposizione per l'anno in corso. E invece è anche così che si spiegano certi record "mancati" negli ultimi test: c'è chi non ha nessuna voglia di sprecare pneumatici per una prestazione che tutto sommato dà solo un po' di visibilità sui giornali. E preferisce conservare le sue gomme per i mo-

menti, durante l'anno, in cui avrà più cose da provare. Sempre nel limite dei 30mila chilometri di percorrenza massima nei test.

GENERAZIONE QUICKSHIFT

Parlando di tecnica e derivate, non si può non accennare ai cambi quickshift, o seamless che dir si voglia. Non è una novità assoluta, perché questo tipo di trasmissione viene utilizzato da diversi anni (c'era già, ad esempio, abbinato a una doppia frizione, sulla McLaren MP4-18 del 2003, quella che non corse mai). Però mai come quest'anno è stato "di moda", e ora l'ha adottato anche la Ferrari per la stagione di corse. In sostanza, gli attuatori desmodromici -



LA CHIGLIA

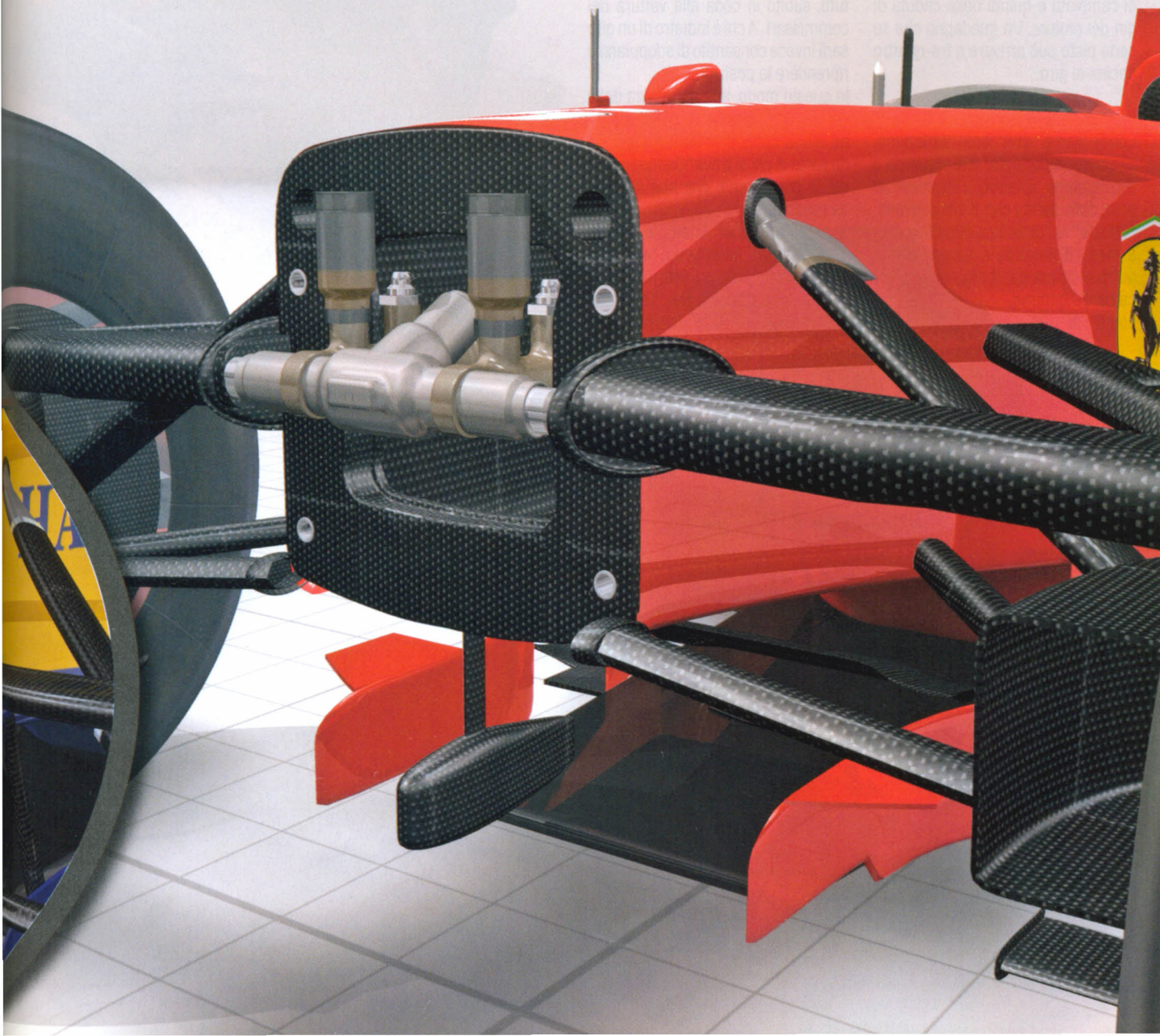
QUASI TUTTI CONVERTITI ALLA "ZERO KEEL"

Nulla, singola o doppia? Non parliamo di camere ma di chiglie. Ovvero dell'attacco che regge il triangolo inferiore della sospensione davanti. Negli ultimi anni si erano generalizzate due tipologie, la "single" e le "twin keel". In pratica, nel primo caso, una sorta di pinna a cui erano attaccati i quadrilateri inferiori; nel secondo caso, una struttura sdoppiata. Oggi invece la maggior parte dei progettisti si è convertita alla "zero keel". La nuova scuola, cioè, è quella di incernierare i triangoli - necessaria-

mente più corti - direttamente ai lati del telaio. Il disegno qui sotto raffigura la più importante delle "conversioni" a questa filosofia, quella della Ferrari. Dopo anni di chiglia singola, è sparito il supporto. I triangoli sono di conseguenza più in alto e più vicini, cambiano le geometrie e i cinematismi dei leveraggi, si "libera" il flusso d'aria al di sotto della scocca e cambia anche il modo di utilizzare le gomme. A parte certe sfortunate eccezioni (Toyota in primis...) questa sembra essere la soluzione più

premiante per le caratteristiche della monogomma Bridgestone. Il triangolo superiore, invece, incorpora sulla F2007 anche il braccetto dello sterzo, che scorre nel telaio con tutta la carenatura (e qualche vantaggio aerodinamico...) In basso a centro pagina, invece, l'eccezione che conferma la regola, ovvero la Renault. Il traliccio a "V" si era rivelato, sulla R26, pienamente efficace. Rispetto a una mono-chiglia tradizionale aveva anche vantaggi aerodinamici e permetteva di utilizzare triangoli a tutta lun-

ghezza. Ma, a giudicare dai risultati della Renault R27 nelle prove invernali, non sembra essere lo schema più efficace per un tipo di pneumatico che richiede di essere "caricato" dinamicamente. Infine, nel disegno all'estrema sinistra, la soluzione vista sulla Spyker F8-VII progettata con il contributo di Mike Gascoyne. Notate le due appendici - nel colore della carrozzeria - che sorreggono ciascun triangolo inferiore. Una sorta di "doppia chiglia" che richiama alla McLaren di qualche anno fa.



TECNICA IN 3D LA CHIGLIA

F1 VIA!

► comandati dal fluido in pressione - bloccano un rapporto nello stesso istante in cui sbloccano il successivo o il precedente, a seconda che si tratti di passaggio di marcia o scalata. Il risultato è un azzeramento dei tempi di cambiata e quindi della caduta di giri del motore. Un guadagno che su certe piste può arrivare a tre-quattro decimi al giro.

COME CAMBIA LA SAFETY CAR

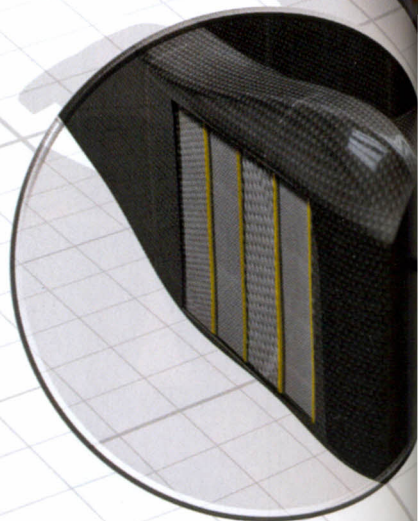
Concludiamo con una variazione, piuttosto importante, che riguarda il regolamento sportivo. L'ingresso in pista della safety car, d'ora in avanti, "chiude" la corsia box. Significa che, a meno di forature o guasti, non si potrà rientrare per il rifornimento e il cambio gomme, come si

faceva in passato sfruttando la neutralizzazione della gara. I piloti dovranno rimanere in pista e ricostituire l'ordine di classifica.

Non succederà più, quindi, di trovare un concorrente doppiato davanti a tutti, subito in coda alla vettura dei commissari. A chi è indietro di un giro sarà invece consentito di sdoppiarsi e riprendere la posizione.

In questo modo, alla ripartenza della gara, si dovrebbe avere una situazione meno caotica e meno lamentele da parte di chi si trova "danneggiato" da un concorrente che non dovrebbe essere lì.

Queste, a grandi linee, le regole 2007. Per lo spettacolo, vedremo quello che i protagonisti sapranno offrirci. Nei limiti del possibile. ✕



SICUREZZA PASSIVA

IN UNA BOTTE DI FERRO

Praticamente a ogni stagione, la Federazione introduce, assieme a quelle tecniche e sportive, nuove regole e nuovi parametri che riguardano la sicurezza passiva. Il 2007 passerà alla storia come uno di quegli anni che più grattacapi hanno dato alle squadre (ricordate la Sauber che qualche anno fa rischiò di non prendere il via a Melbourne) fino all'ultimo

momento, in materia di crash-test. Frontale, laterale e posteriore: le prove di resistenza sono state rese più difficili. Occupiamoci in particolare delle ultime due perché presentano svariate novità. Per quanto riguarda la protezione laterale, laddove prima si usavano solo strutture tubolari nelle fiancate, ora il pilota si trova invece protetto da una specie di "gabbia" in compositi, a prova di intrusione, ai lati dell'abitacolo. Una regola che

ha comportato un certo aggravio di spessore e peso (quantificabile in 5 Kg) in questa zona della scocca.

La struttura resistente posteriore, invece, non deve più soltanto sottostare ai parametri di carico, ma anche essere realizzata secondo le specifiche e le dimensioni imposte dalla Fia. Il risultato è una specie di parallelepipedo che "spunta" dal retrotreno. Non il massimo dal punto di vista estetico, ma quando si parla di sicurezza

va tutto bene.

E concludiamo con un altro dispositivo di sicurezza, già provato a lungo negli anni precedenti. All'interno di ciascun abitacolo ci saranno tre spie luminose: rossa, gialla e blu. Ciascuna corrisponde alle "vecchie" segnalazioni dei commissari tramite bandiere (interruzione della corsa, pericolo e divieto di sorpasso, obbligo di dare strada) Vietato... non vederle!



I CIRCUITI E GLI ORARI IN TV

**DICIASSETTE GP
IN TUTTO
IL MONDO.
ECCO I CIRCUITI,
LE DATE,
I RECORD,
I PROGRAMMI
DELLA
TELEVISIONE**

COME DOVE QUANDO

I primati vengono confrontati solo a parità di lunghezza del tracciato. Eventuali variazioni, anche minime, della distanza sul giro comportano l'azzeramento dei record preesistenti

18 MARZO

LUNGHEZZA 5,303 km **NUMERO GIRI** 58

LUNGHEZZA GARA 307,574 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA M.Schumacher
1'24"408 media 226,172 km/h (2004,
Ferrari)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher
1'24"125 media 226,933 km/h (2004,
Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher
1h24'15"757 media 219,011 km/h
(2004 Ferrari)

IN TV

SABATO 17 Pit Lane ore 3.45 Rai2
Qualifiche ore 3.55 Rai2

DOMENICA 18 Notte F.1 ore 2.00 Rai1
Pole Position ore 3.15 Rai1
Gara ore 3.55 Rai1
Numero 1 Gp ore 11 Rai2
Sintesi Gp ore 17.10 Rai2

AUSTRALIA MELBOURNE



Record in qualifica ottenuto con la benzina per la prima parte di gara

8 APRILE

LUNGHEZZA 5,543 km **NUMERO GIRI** 56

LUNGHEZZA GARA 310,408 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA F.Alonso
1'32"582 media 215,536 km/h (2005,
Renault)

RECORD SUL GIRO IN GARA J.P.Montoya
1'34"223 media 211,782 km/h (2004,
Williams)

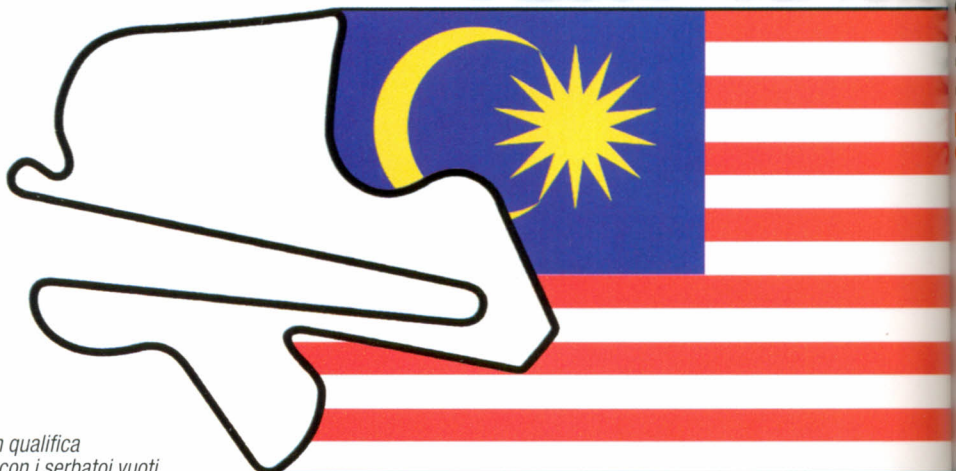
RECORD SULLA DISTANZA G.Fisichella
1h30'40"529 media 205,397 km/h
(2006, Renault)

IN TV

SABATO 7 Pit Lane ore 7.50 Rai2
Qualifiche ore 7.55 Rai2

DOMENICA 8 Pole position ore 8.15 Rai1
Gara ore 8.55 Rai1
Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
Sintesi Gp ore 17.10 Rai2

MALESIA SEPANG



Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti

LUNGHEZZA 5,412 km **NUMERO GIRI** 57
LUNGHEZZA GARA 308,238 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA F.Alonso
 1'29"848 media 216,846 km/h (2005, Renault)

RECORD SUL GIRO IN GARA P. de la Rosa
 1'31"447 media 213,054 km/h (2005, McLaren)

RECORD SULLA DISTANZA F.Alonso
 1h29'18"531 media 207,082 km/h (2005, Renault)

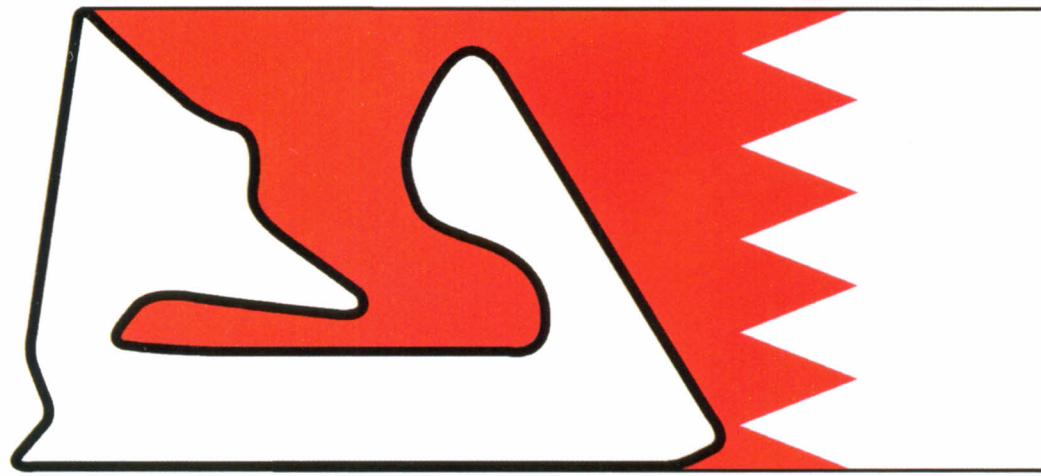
IN TV

SABATO 14 Pit Lane ore 12.50 Rai2
 Qualifiche ore 12.55 Rai2

DOMENICA 15 Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
 Pole Position ore 13.00 Rai1
 Gara ore 13.25 Rai1
 Numero 1 ore 17.30 Rai2

La lunghezza è passata da 5,417 km del 2004 a 5,412 km nel 2005. Nel 2004 Ralf Schumacher con la Williams-BMW nelle qualifiche a serbatoi vuoti aveva fatto segnare 1'29"968

BAHRAIN SAKHIR



LUNGHEZZA 4,655 km **NUMERO GIRI** 66
LUNGHEZZA GARA 307,104 km

I PRIMATI

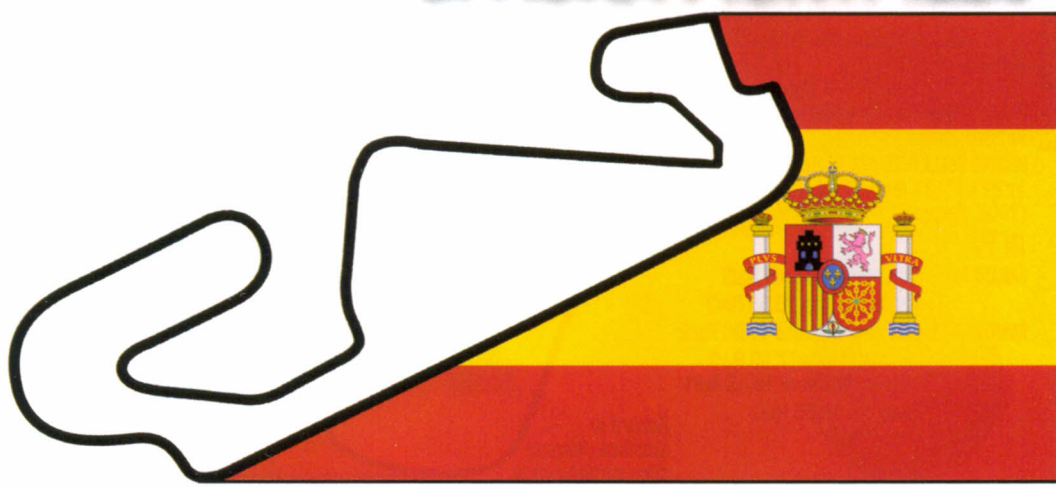
Il circuito è stato modificato rispetto al 2006 con l'aggiunta di una chicane, i primati non sono confrontabili

IN TV

SABATO 12 Pit Lane ore 13.45 Rai2
 Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 13 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
 Pole Position ore 13.10 Rai1
 Gara ore 13.55 Rai1
 Numero 1 ore 17.30 Rai2

SPAGNA MONTMELÒ



LUNGHEZZA 3,340 km **NUMERO GIRI** 78
LUNGHEZZA GARA 260,520 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA K.Raikkonen
 1'13"532 media 163,520 km/h (2006, McLaren)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher
 1'14"439 media 161,528 km/h (2004, Ferrari)

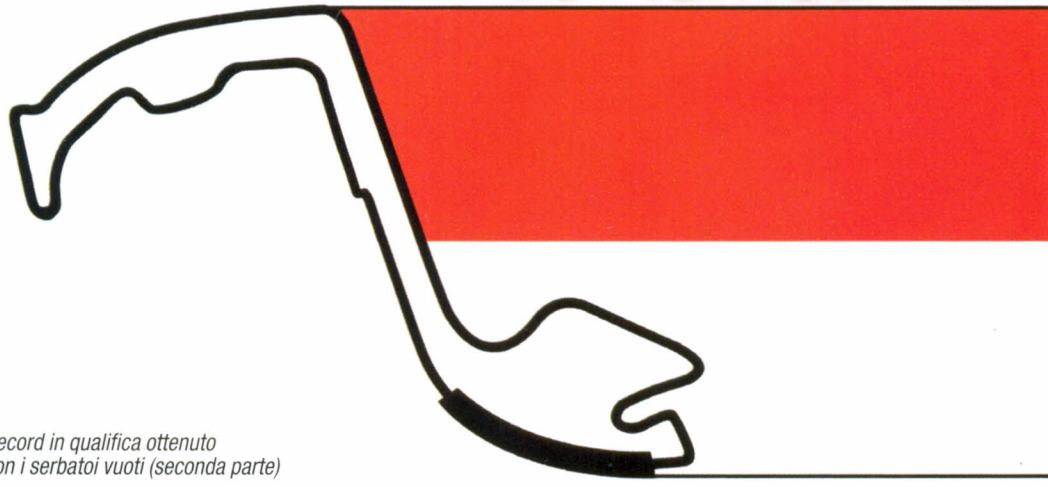
RECORD SULLA DISTANZA J.P. Montoya
 1h42'19"010 media 152,772 km/h (2003 Williams)

IN TV

SABATO 26 Pit Lane ore 13.45 Rai2
 Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 27 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
 Pole Position ore 13.10 Rai1
 Gara ore 13.55 Rai1
 Numero 1 ore 17.30 Rai2

MONACO MONTECARLO



Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti (seconda parte)

10 GIUGNO

LUNGHEZZA 4,361 km NUMERO GIRI 70

LUNGHEZZA GARA 305,270 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA R.Schumacher
1'12"275 media 217,220 km/h (2004,
Williams)

RECORD SUL GIRO IN GARA R.Barrichello
1'13"622 media 213,246 km/h (2004,
Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher
1h28'24"803 media 207,165 km/h (2004,
Ferrari)

IN TV

SABATO 9 Pit Lane ore 18.45 Rai2
Qualifiche ore 18.55 Rai2

DOMENICA 10 Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
Numero 1 ore 17.30 Rai2
Pole Position ore 18.15 Rai1
Gara ore 18.55 Rai1

CANADA MONTRÉAL



*Record in qualifica ottenuto con
la benzina per la prima parte di gara*

17 GIUGNO

LUNGHEZZA 4,192 km NUMERO GIRI 73

LUNGHEZZA GARA 306,016 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA R.Barrichello
1'09"454 media 217,283 km/h (2004,
Ferrari)

RECORD SUL GIRO IN GARA R.Barrichello
1'10"399 media 214,366 km/h (2004,
Ferrari)

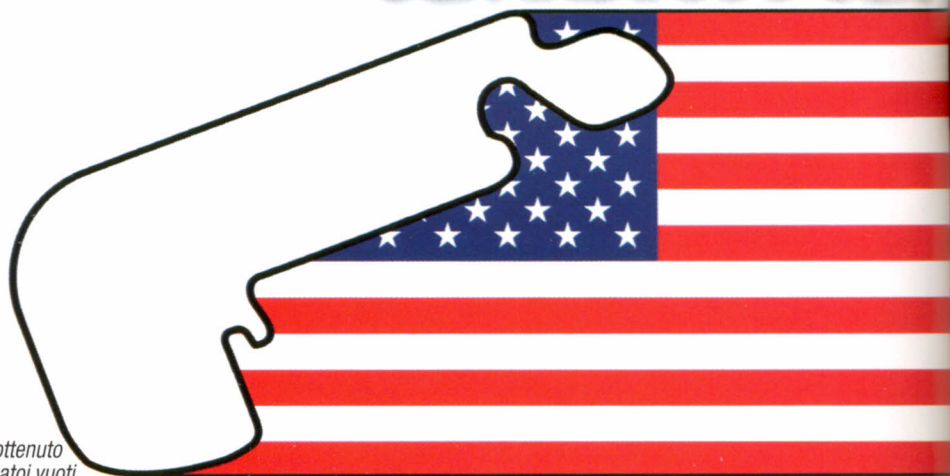
RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher
1h29'43"181 media 204,648 km/h
(2005, Ferrari)

IN TV

SABATO 16 Pit Lane ore 18.45 Rai2
Qualifiche ore 18.55 Rai2

DOMENICA 17 Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
Numero 1 ore 17.30 Rai2
Pole Position ore 18.15 Rai1
Gara ore 18.55 Rai1

USA INDIANAPOLIS



*Record in
qualifica ottenuto
con i serbatoi vuoti*

1 LUGLIO

LUNGHEZZA 4,411 km NUMERO GIRI 70

LUNGHEZZA GARA 308,586 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA J.P.Montoya
1'13"377 media 216,411 km/h (2004,
Williams)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher
1'15"377 media 210,669 km/h (2004,
Ferrari)

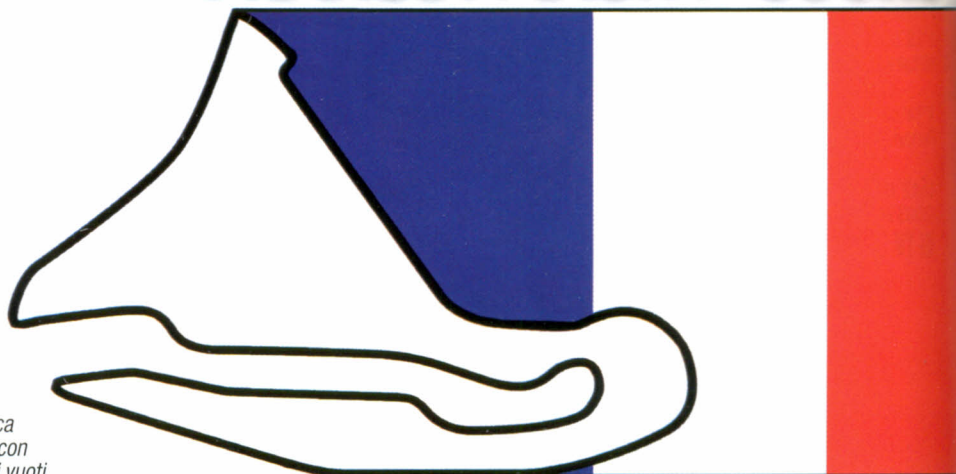
RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher
1h30'18"133 km/h (2004, Ferrari)

IN TV

SABATO 30 Pit Lane ore 13.45 Rai2
Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 1 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.10 Rai2

FRANCIA MAGNY-COURS



*Record
in qualifica
ottenuto con
i serbatoi vuoti*

8 LUGLIO

LUNGHEZZA 5,141 km NUMERO GIRI 60

LUNGHEZZA GARA 308,355 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA K.Raikkonen - 1'18"233 media 236,570 km/h (2004, McLaren)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher 1'18"739 media 235,049 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA J.P.Montoya 1h24'29"588 media 218,968 km/h (2005 McLaren)

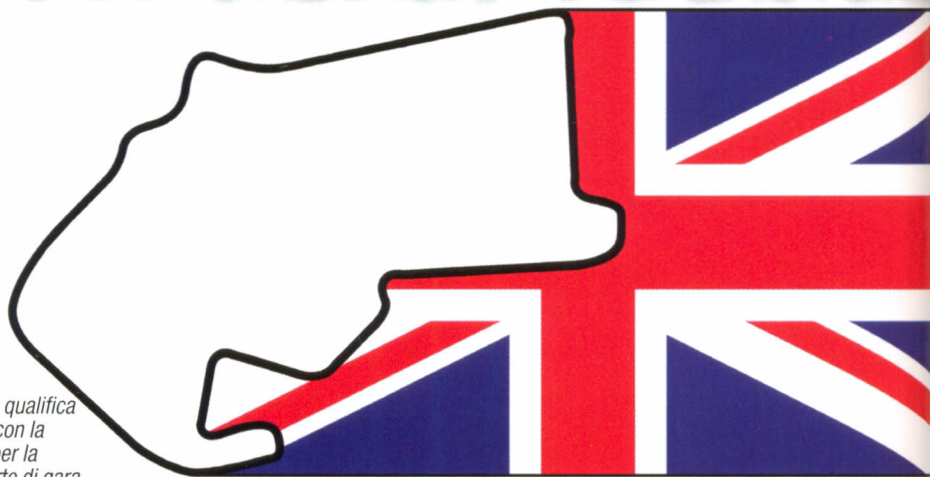
IN TV

SABATO 7 Pit Lane ore 13.45 Rai2
Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 8 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.30 Rai2

Record in qualifica ottenuto con la benzina per la prima parte di gara

GRAN BRETAGNA SILVERSTONE



22 LUGLIO

LUNGHEZZA 5,148 km NUMERO GIRI 60

LUNGHEZZA GARA 308,863 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA T.Sato 1'27"691 media 211,342 km/h (2004, BAR)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher 1'29"468 media 207,144 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher 1h32'35"101 media 200,159 km/h (2004, Ferrari)

IN TV

SABATO 21 Pit Lane ore 13.45 Rai2
Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 22 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.30 Rai2

Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti

GERMANIA NÜRBURGRING



5 AGOSTO

LUNGHEZZA 4,381 km NUMERO GIRI 70

LUNGHEZZA GARA 306,663 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA R.Barrichello 1'18"436 media 201,076 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher 1'19"071 media 199,461 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher 1h35'26"131 media 192,798 km/h (2004, Ferrari)

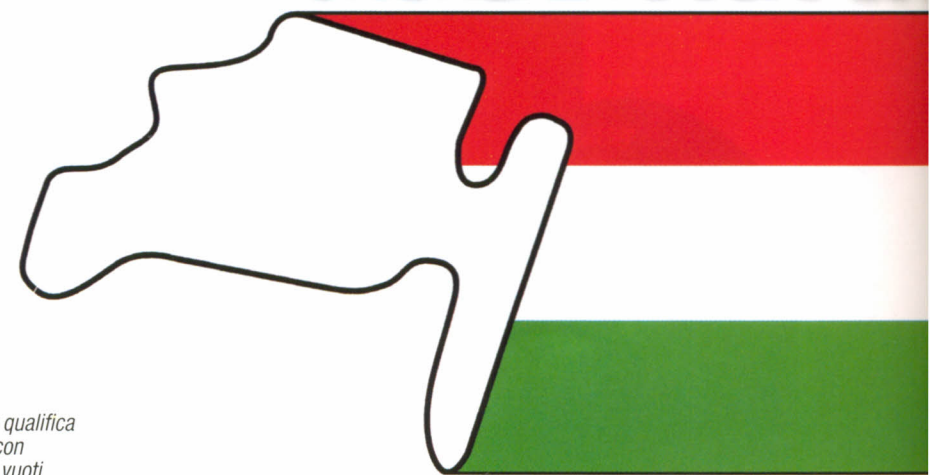
IN TV

SABATO 4 Pit Lane ore 13.45 Rai2
Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 5 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.30 Rai2

Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti

UNGHERIA BUDAPEST



TURCHIA ISTANBUL

Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti (seconda parte)



LUNGHEZZA 5,338 km NUMERO GIRI 58
LUNGHEZZA GARA 309,396 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA M.Schumacher 1'25"850 media 223,841 km/h (2006, Ferrari)

RECORD SUL GIRO IN GARA J.P.Montoya 1'24"770 media 226,693 km/h (2005, McLaren)

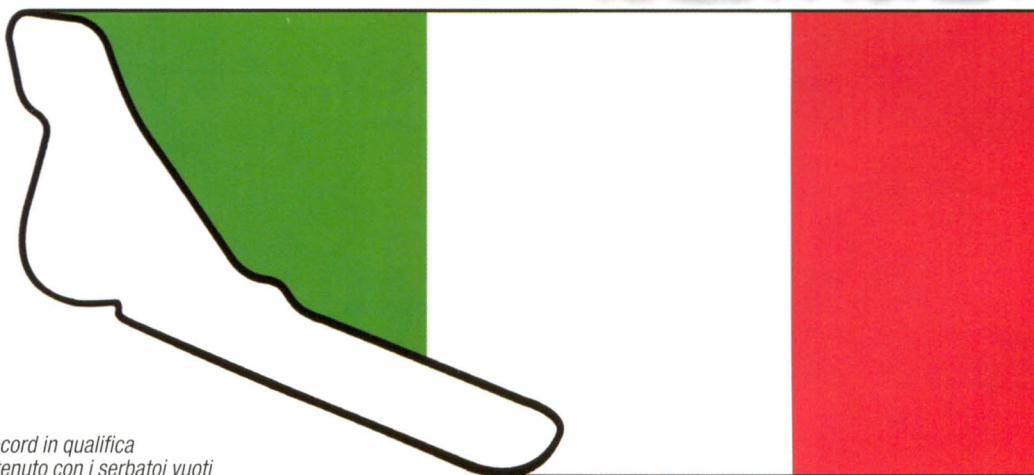
RECORD SULLA DISTANZA K.Raikkonen 1h24'34"454 media 219,496 km/h (2005, McLaren)

IN TV

SABATO 25 Pit Lane ore 12.50 Rai2
Qualifiche ore 12.55 Rai2

DOMENICA 26 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.30 Rai2

ITALIA MONZA



Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti

LUNGHEZZA 5,793 km NUMERO GIRI 53
LUNGHEZZA GARA 306,720 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA J.P.Montoya 1'19"525 media 262,242 km/h (2004, Williams)

RECORD SUL GIRO IN GARA R.Barrichello 1'21"046 media 257,320 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA M.Schumacher 1h14'19"838 media 247,585 km/h (2003, Ferrari)

IN TV

SABATO 8 Pit Lane ore 13.45 Rai2
Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 9 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.30 Rai2

BELGIO SPA-FRANCORCHAMPS



LUNGHEZZA 7,004 km NUMERO GIRI 44
LUNGHEZZA GARA 308,176 km

I PRIMATI

Il circuito è stato modificato passando dai 6,976 km del 2004 ai 7,004 km della nuova configurazione, i primati non sono confrontabili

IN TV

SABATO 15 Pit Lane ore 13.45 Rai2
Qualifiche ore 13.55 Rai2

DOMENICA 16 Numero 1 Gp ore 9.50 Rai2
Pole position ore 13.10 Rai1
Gara ore 13.55 Rai1
Numero 1 ore 17.30 Rai2

30 SETTEMBRE

LUNGHEZZA 4,563 km **NUMERO GIRI** 67

LUNGHEZZA GARA 305,721 km

I PRIMATI

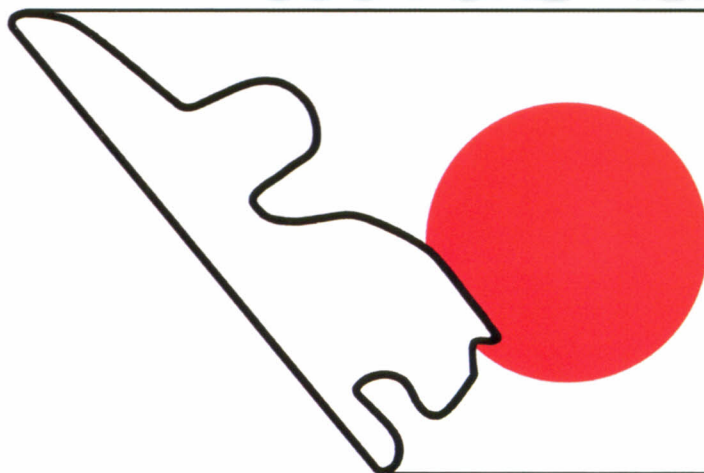
Primo appuntamento sul circuito, nessun primato registrato

IN TV

SABATO 29 Pit Lane ore 6.45 Rai2
Qualifiche ore 6.55 Rai2

DOMENICA 30 Pole position ore 5.45 Rai1
Gara ore 6.25 Rai1
Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
Sintesi gara ore 17.10 Rai2

GIAPPONE MONTE FUJI



7 OTTOBRE

LUNGHEZZA 5,451 km **NUMERO GIRI** 56

LUNGHEZZA GARA 305,066 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA M.Schumacher
1'33"185 media 210,587 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SUL GIRO IN GARA M.Schumacher
1'32"238 media 212,749 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SULLA DISTANZA R.Barrichello
1h29'12"420 media 205,185 km/h (2004, Ferrari)

IN TV

SABATO 6 Pit Lane ore 7.50 Rai2
Qualifiche ore 7.55 Rai2

DOMENICA 7 Pole position ore 7.30 Rai1
Gara ore 7.55 Rai1
Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
Sintesi gara ore 17.10 Rai2

Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti

CINA SHANGHAI



21 OTTOBRE

LUNGHEZZA 4,309 km **NUMERO GIRI** 71

LUNGHEZZA GARA 305,909 km

I PRIMATI

RECORD SUL GIRO IN QUALIFICA R.Barrichello
1'09"822 media 222,170 km/h (2004, Ferrari)

RECORD SUL GIRO IN GARA J.P.Montoya
1'11"473 media 217,038 km/h (2004, Williams)

RECORD SULLA DISTANZA J.P.Montoya
1h28'01"451 media 208,517 km/h (2004, Williams)

IN TV

SABATO 20 Pit Lane ore 18.45 Rai2
Qualifiche ore 18.55 Rai2

DOMENICA 21 Numero 1 Gp ore 11.00 Rai2
Pole position ore 17.15 Rai1
Gara ore 17.55 Rai1

Record in qualifica ottenuto con i serbatoi vuoti

BRASILE SAN PAOLO



TV DA **VEDERE** NON SOLTANTO **DIRETTE**

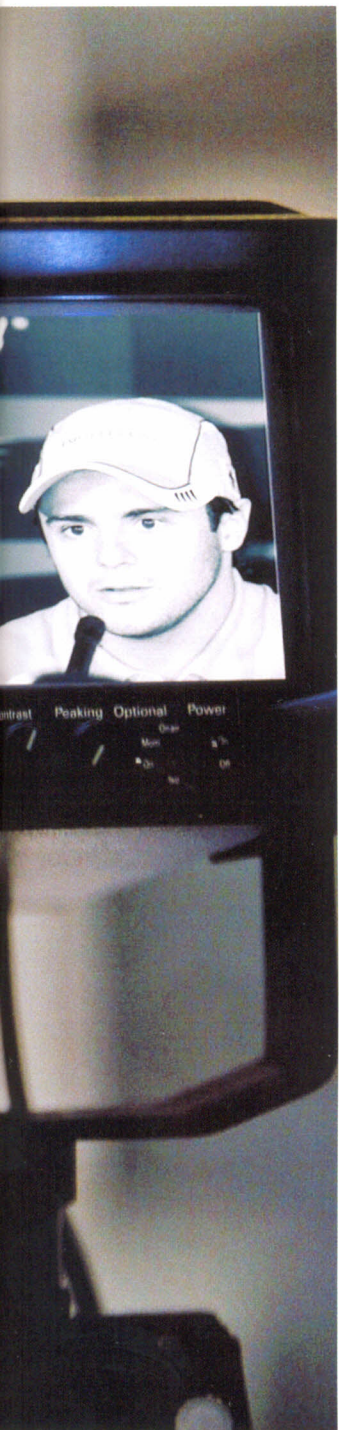
ORMAI DA ANNI
LA RAI
FA DA PADRONA.
EPPURE
LE OUTSIDER
SCALPITANO.
E SKY PUÒ
ESSERE
LA SORPRESA...

IL "GRANDE FRATELLO" È FRA DI NOI

Niente sfugge all'occhio indiscreto delle telecamere. Men che meno Felipe Massa, il brasiliano che vuole essere numero 1 in Ferrari



Nelle pagine precedenti abbiamo visto gli orari delle dirette di tutti i Gp ma il pianeta televisivo merita una disamina più dettagliata. A fare la parte del leone è ancora la Rai, con una ricca serie di trasmissioni collaterali alle dirette, come ogni anno arricchite da esperti e ospiti fissi. Tuttavia, qualcosa si muove anche sulle



altre reti, come ad esempio la satellitare Sky. Che, vedremo nel dettaglio, sta lavorando a un progetto decisamente ambizioso.

RETI RAI

La Tv di Stato coprirà anche quest'anno l'intero Mondiale, con dirette in chiaro sia delle qualifiche che delle gare. Inoltre ci saranno le solite tre rubriche di approfondimento: Numero 1 Gp, in onda ogni domenica di Gran Premio su Rai2; Numero 1, rubrica settimanale della domenica pomeriggio, in onda su Rai 2, e "Reparto Corse" (che sostituisce Motorama), in onda tutti i mercoledì notte intorno a mezzanotte. In occasione di ogni appuntamento iridato, prima dei collegamenti con gli autodromi, in studio ci saranno commenti e approfondimenti. Il sabato, prima e dopo le qualifiche, con Pit Lane, condotta da Franco Bortuzzo, che avrà di volta in volta diversi ospiti, e la domenica - prima e dopo ogni gara - con Pole Position, condotta da Federica Balestrieri. Accanto alla conduttrice ospiti fissi saranno: Cesare Fiorio, Jean Alesi (già in Rai nel 2003) e Roberto Boccafoli. Confermato lo staff esterno sui campi di gara con l'accoppiata Mazzoni-Giovannelli per cronaca e interviste più Capelli e Piola al commento tecnico. Nelle gare la cui diretta è nelle ore notturne o all'alba (Australia, Malesia, Giappone e Cina) sono previste sintesi su Rai 2 alle ore 17.10.

MEDIASET

L'impegno del gruppo Mediaset è limitato alla rubrica Grand Prix, in onda tutte le domeniche su Italia 1 alle ore 11. In occasione di ogni gara saranno proposti servizi di approfondimento. Ovviamente, nelle date delle qualifi-

che e al termine di ogni Gran Premio si apriranno finestre informative nei vari Tg (Studio Aperto e Tg5).

TV SVIZZERA

Opportunità per seguire le dirette dei Gp per coloro che abitano in Lombardia - e in alcune zone del Piemonte - grazie alla Tv svizzera. Il secondo canale TS2 infatti manda in diretta ogni gara, collegandosi con i circuiti 15' prima del via. La Tv Svizzera non prevede repliche per i Gp che vanno in onda in orari "difficili".

LA7

A parte le consuete finestre informative nei vari Tg, il sabato dopo le qualifiche e la domenica dopo la gara, la televisione di Tronchetti non prevede altri interventi per il Mondiale F1. x

SKY IN ARRIVO. FORSE A LUGLIO

Grosse novità in pentola per la Tv satellitare di Rupert Murdoch. È infatti in via di definizione un accordo in base al quale Sky Sport sarà in grado di aggiungere alle immagini del canale internazionale anche quelle prodotte tramite la propria regia supplementare, con interviste dai box e altro materiale. Tutto questo sarà accompagnato da uno studio con ospiti prima e dopo la diretta, con personaggi e ospiti. Telecronista Paolo Leopizzi, con il supporto di un tecnico. E non è finita. Quelli di Sky lavorano anche a un secondo obiettivo: riuscire ad avere un canale dedicato ai rilievi cronometrici di tutte le sessioni di prova e della gara! L'accordo dovrebbe diventare operativo tra fine maggio e giugno. Diciamo che, al massimo, si partirà con il Gp di Francia...



**IL SETTE VOLTE
CAMPIONE
DEL MONDO
GUIDA TUTTE
LE PRINCIPALI
GRADUATORIE.
PROPRIO COME
LA FERRARI
FRA I TEAM...**

DITELO CON I NUMERI UN GIGANTE CHIAMATO SCHUMACHER

PASSAGGIO DI CONSEGNE

La stretta di mano fra Michael Schumacher (sotto) e Fernando Alonso (a sinistra) al termine del Gp Brasile 2006 simboleggia la fine dell'epoca Schumi. Siamo all'inizio di un'era dedicata allo spagnolo?



**GRANDE PR
DO BRASIL**

IL PROSSIMO TRAGUARDO...

Per Fisichella e la Renault l'obiettivo è far dimenticare Alonso, dimostrare che la squadra francese e il pilota italiano sono da Mondiale anche senza sua maestà Fernando

PILOTI

(inclusi solo i top 30 di tutti i tempi)

VITTORIE		POLE POSITION		GIRI VELOCI		PUNTI		
1	Michael Schumacher	91	1	Michael Schumacher	68	1	Michael Schumacher	1369
2	Alain Prost	51	2	Ayrton Senna	65	2	Alain Prost	798,5
3	Ayrton Senna	41	3	Jim Clark	33	3	Ayrton Senna	614
4	Nigel Mansell	31		Alain Prost	33	4	Rubens Barrichello	519
5	Jackie Stewart	27	5	Nigel Mansell	32	5	David Coulthard	513
6	Jim Clark	25	6	Juan Manuel Fangio	29	6	Nelson Piquet	485,5
	Niki Lauda	25	7	Mika Hakkinen	26	7	Nigel Mansell	482
8	Juan Manuel Fangio	24	8	Niki Lauda	24		Niki Lauda	420,5
	Nelson Piquet	23		Nelson Piquet	24	9	Mika Hakkinen	420
10	Damon Hill	22	10	Damon Hill	20	9	Gerhard Berger	385
11	Mika Hakkinen	20	11	Mario Andretti	18	10	Fernando Alonso	381
12	Stirling Moss	16		René Arnoux	18	11	Jackie Stewart	360
13	Fernando Alonso	15	13	Jackie Stewart	17		Damon Hill	360
14	Graham Hill	14	14	Stirling Moss	16	14	Kimi Raikkonen	346
	Jack Brabham	14	15	Fernando Alonso	15	15	Ralf Schumacher	324
	Emerson Fittipaldi	14	16	Alberto Ascari	14	16	Carlos Reutemann	310
17	Alberto Ascari	13		James Hunt	14	17	Juan Pablo Montoya	307
	David Coulthard	13		Ronnie Peterson	14	18	Graham Hill	289
19	Mario Andretti	12	19	Graham Hill	13	19	Emerson Fittipaldi	281
	Carlos Reutemann	12		Jack Brabham	13		Riccardo Patrese	281
	Alan Jones	12		Jacky Ickx	13	21	Juan Manuel Fangio	277,64
22	Jacques Villeneuve	11		Jacques Villeneuve	13	22	Jim Clark	274
23	James Hunt	10		Rubens Barrichello	13	23	Jack Brabham	261
	Ronnie Peterson	10		Juan Pablo Montoya	13	24	Jody Scheckter	255
	Jody Scheckter	10	25	Gerhard Berger	12	25	Denny Hulme	248
	Gerhard Berger	10		David Coulthard	12	26	Giancarlo Fisichella	246
27	Rubens Barrichello	9	27	Kimi Raikkonen	11	27	Jean Alesi	241
	Kimi Raikkonen	9	28	Jochen Rindt	10	28	Jacques Villeneuve	235
29	Jacky Ickx	8	29	John Surtees	8	29	Jacques Laffite	228
	Denny Hulme	8		Riccardo Patrese	8	30	Jenson Button	223



PILOTI

GRAN PREMI INIZIATI

1	Riccardo Patrese	256
2	Michael Schumacher	248
3	Rubens Barrichello	232
4	David Coulthard	211
5	Gerhard Berger	210
6	Andrea de Cesaris	208
7	Nelson Piquet	204
8	Jean Alesi	201
9	Alain Prost	199
10	Michele Alboreto	194
11	Nigel Mansell	187
12	Giancarlo Fisichella	177
13	Graham Hill	176
	Jacques Laffite	176
15	Niki Lauda	171
16	Jarno Trulli	164
17	Thierry Boutsen	163
	Jacques Villeneuve	163
19	Ralf Schumacher	163
20	Ayrton Senna	161
	Mika Hakkinen	161
22	Johnny Herbert	160
23	Martin Brundle	158
24	Olivier Panis	157
25	Heinz-Harald Frentzen	156
26	John Watson	152
27	René Arnoux	149
28	Carlos Reutemann	146
	Derek Warwick	146
	Eddie Irvine	146

GIRI IN TESTA

1	Michael Schumacher	5108
2	Ayrton Senna	2987
3	Alain Prost	2684
4	Nigel Mansell	2089
5	Jim Clark	1943
6	Jackie Stewart	1921
7	Nelson Piquet	1600
8	Niki Lauda	1592
9	Mika Hakkinen	1488
10	Damon Hill	1358
11	Juan Manuel Fangio	1348
12	Stirling Moss	1181
13	Graham Hill	1102
14	Fernando Alonso	956
15	Alberto Ascari	926
16	David Coulthard	895
17	Jack Brabham	825
18	Mario Andretti	798
19	Rubens Barrichello	722
20	Ronnie Peterson	707
21	Gerhard Berger	692
22	Jody Scheckter	675
23	James Hunt	666
24	Carlos Reutemann	649
25	Kimi Raikkonen	638
26	Jacques Villeneuve	633
27	Juan Pablo Montoya	605
28	Alan Jones	589
29	Riccardo Patrese	567
30	Gilles Villeneuve	534

CHILOMETRI IN TESTA

1	Michael Schumacher	24127
2	Ayrton Senna	13676
3	Alain Prost	12481
4	Jim Clark	10125
5	Nigel Mansell	9642
6	Juan Manuel Fangio	9322
7	Jackie Stewart	9191
8	Nelson Piquet	7611
9	Mika Hakkinen	7189
10	Niki Lauda	7064
11	Stirling Moss	6372
12	Damon Hill	6309
13	Alberto Ascari	5892
14	Graham Hill	4749
15	Fernando Alonso	4585
16	Jack Brabham	4541
17	David Coulthard	4201
18	Mario Andretti	3573
19	Rubens Barrichello	3487
20	Gerhard Berger	3442
21	James Hunt	3363
22	Ronnie Peterson	3313
23	Carlos Reutemann	3310
24	Jacky Ickx	3122
25	Kimi Raikkonen	3059
26	Juan Pablo Montoya	2966
27	Jacques Villeneuve	2965
28	Jody Scheckter	2855
29	Alan Jones	2847
30	Nino Farina	2664

EVOLUZIONE ETÀ MEDIA...

Stagione	Età media dei piloti
2000	29,6
2001	29,1
2002	28,2
2003	29,2
2004	30,2
2005	29,7
2006	29,4
2007	26,8

... E COSÌ TEAM X TEAM

Team	Età media
McLaren	23,9
Toro Rosso	25,4
Spyker	26,0
BMW-Sauber	26,1
Ferrari	26,6
Williams	27,4
Super Aguri	29,0
Renault	29,8
Honda	31,0
Toyota	32,2
Red Bull	33,3

TEAM

VITTORIE

1 Ferrari	192
2 McLaren	148
3 Williams	113
4 Lotus	79
5 Brabham	35
6 Renault	33
7 Benetton	27
8 Tyrrell	23
9 BRM	17
10 Cooper	16
11 Alfa Romeo	10
12 Mercedes	9
Maserati	9
Vanwall	9
Matra	9
Ligier	9
17 Kurtis Kraft	5
18 Jordan	4
19 Watson	3
March	3
Wolf	3
Honda	3
23 Salih	2
24 Kuzma	1
Porsche	1
Eagle	1
Hesketh	1
Penske	1
Shadow	1
Stewart	1

POLE POSITION

1 Ferrari	186
2 Williams	125
McLaren	125
4 Lotus	107
5 Renault	50
6 Brabham	39
7 Benetton	15
8 Tyrrell	14
9 Alfa Romeo	12
10 Cooper	11
11 BRM	11
12 Maserati	10
13 Ligier	9
14 Mercedes	8
15 Vanwall	7
16 Kurtis Kraft	6
17 March	5
18 Matra	4
19 Shadow	3
20 Lancia	2
Watson	2
Jordan	2
BAR	2
Toyota	2
Honda	2
26 Stevens	1
Lesovsky	1
Ewing	1
Lola	1
Porsche	1
Wolf	1
Arrows	1
Toleman	1
Stewart	1

GIRI VELOCI

1 Ferrari	193
2 Williams	129
3 McLaren	128
4 Lotus	71
5 Brabham	41
6 Benetton	36
7 Renault	27
8 Tyrrell	20
9 Maserati	15
10 BRM	15
11 Cooper	14
Alfa Romeo	14
13 Matra	12
14 Mercedes	9
Ligier	9
16 Kurtis Kraft	7
March	7
18 Vanwall	6
19 Surtees	3
20 Epperly	2
Eagle	2
Honda	2
Shadow	2
Wolf	2
Toleman	2
Jordan	2
27 Gordini	1
Lancia	1
Lesovsky	1
Watson	1
Hesketh	1
Parnelli	1
Kojima	1
Ensign	1
Toyota	1

GRAN PREMI INIZIATI

1 Ferrari	741
2 McLaren	613
3 Lotus	491
4 Williams	482
5 Tyrrell	430
6 Brabham	394
7 Minardi	340
8 Ligier	326
9 Arrows	291
10 Benetton	260
11 Jordan	250
12 Sauber	215
13 Renault	210
14 BRM	197
March	197
16 Lola	148
17 Osella	132
18 Cooper	129
19 Surtees	117
BAR	117
21 Alfa Romeo	112
22 Shadow	104
23 Fittipaldi	103
24 Ensign	99
25 Footwork	91
26 ATS	89
27 Toyota	87
28 Jaguar	85
29 Prost	83
30 Dallara	78

LA FERRARI VA A MASSA

Felipe Massa, a destra, festeggia sul podio di Interlagos, Gp Brasile 2006, la 192esima vittoria della Ferrari, il team più vincente di tutti. In alto, Riccardo Patrese, il pilota con più Gp di sempre, festeggiato prima di prendere il suo 250esimo via, a Hockenheim nel 1993, con la Benetton



ALBI D'ORO

PILOTI

Anno	Pilota
1950	Nino Farina
1951	Juan Manuel Fangio
1952	Alberto Ascari
1953	Alberto Ascari
1954	Juan Manuel Fangio
1955	Juan Manuel Fangio
1956	Juan Manuel Fangio
1957	Juan Manuel Fangio
1958	Mike Hawthorn
1959	Jack Brabham
1960	Jack Brabham
1961	Phil Hill
1962	Graham Hill
1963	Jim Clark
1964	John Surtees
1965	Jim Clark
1966	Jack Brabham
1967	Denny Hulme
1968	Graham Hill
1969	Jackie Stewart
1970	Jochen Rindt
1971	Jackie Stewart
1972	Emerson Fittipaldi
1973	Jackie Stewart
1974	Emerson Fittipaldi
1975	Niki Lauda
1976	James Hunt
1977	Niki Lauda
1978	Mario Andretti
1979	Jody Scheckter
1980	Alan Jones
1981	Nelson Piquet
1982	Keke Rosberg
1983	Nelson Piquet
1984	Niki Lauda
1985	Alain Prost
1986	Alain Prost
1987	Nelson Piquet
1988	Ayrton Senna
1989	Alain Prost
1990	Ayrton Senna
1991	Ayrton Senna
1992	Nigel Mansell
1993	Alain Prost
1994	Michael Schumacher
1995	Michael Schumacher
1996	Damon Hill
1997	Jacques Villeneuve
1998	Mika Hakkinen
1999	Mika Hakkinen
2000	Michael Schumacher
2001	Michael Schumacher
2002	Michael Schumacher
2003	Michael Schumacher
2004	Michael Schumacher
2005	Fernando Alonso
2006	Fernando Alonso

COSTRUTTORI

Anno	Costruttore
1958	Vanwall
1959	Cooper/Climax
1960	Cooper/Climax
1961	Ferrari
1962	BRM
1963	Lotus/Climax
1964	Ferrari
1965	Lotus/Climax
1966	Brabham/Repco
1967	Brabham/Repco
1968	Lotus/Ford
1969	Matra/Ford
1970	Lotus/Ford
1971	Tyrrell/Ford
1972	Lotus/Ford
1973	Lotus/Ford
1974	McLaren/Ford
1975	Ferrari
1976	Ferrari
1977	Ferrari
1978	Lotus/Ford
1979	Ferrari
1980	Williams/Ford
1981	Williams/Ford
1982	Ferrari
1983	Ferrari
1984	McLaren/Tag
1985	McLaren/Tag
1986	Williams/Honda
1987	Williams/Honda
1988	McLaren/Honda
1989	McLaren/Honda
1990	McLaren/Honda
1991	McLaren/Honda
1992	Williams/Renault
1993	Williams/Renault
1994	Williams/Renault
1995	Benetton/Renault
1996	Williams/Renault
1997	Williams/Renault
1998	McLaren/Mercedes
1999	Ferrari
2000	Ferrari
2001	Ferrari
2002	Ferrari
2003	Ferrari
2004	Ferrari
2005	Renault
2006	Renault

Chi Siamo

Direttore responsabile
Roberto Boccafoli
r.boccafoli@autosprint.it

Redazione
Daniele Buzzonetti (caporedattore)
d.buzzonetti@autosprint.it

Andrea Cordovani (vice caporedattore)
a.cordovani@autosprint.it - 051.62.27.258

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

Alberto Antonini (inviato)
a.antonini@autosprint.it - 051.62.27.300

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



www.autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it - 051.62.27.227

Pietro Gasparri
p.gasparri@autosprint.it - 051.62.27.322

Marco Ragazzoni
m.ragazzoni@autosprint.it - 051.62.27.219

Segreteria
Celia Musolesi
c.musolesi@autosprint.it - 051.62.27.202

Grafica e impaginazione (051.62.27.249)
Alberto Rondelli
Max Mattioli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it

Collaborano
Angelo Orsi Fotografia

Agnes Cartier, Ercole Colombo, Massimo Costa, Alberto Crippa, Mauro Forghieri, Franco Gozzi, Sergio Gradara, Roberto Gurian, Marco Magri, Massimo Mambretti, Ulderico Munzi, Giovanni Carlo Nuzzo, Guido Rancati, Arturo Rizzoli, Alessandro Stefanini, Leo Turrini, Alex Zanardi
...e humour di **Giorgio Serra**

Claudio Ambrosi, Roberto Argenti, Alessandro Biagi, Alessandro Bugelli, Francesco Candido, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Andrew Cotton, Cesare De Agostini, Massimo Dellepiane, Valerio Faccini, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Francesco Ippolito, Mario Lastretti, David Legangneux, Walter Leverone, Alfonso Liberi, Pietro Libro, Gianni Mancini, Carlo Marzetti, Michele Merlino, Ricardo Muñoz, Giovanni Paterlini, Gianni Perotti, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini, Leo Todisco Grande, Tetsuya Tsuzuki.

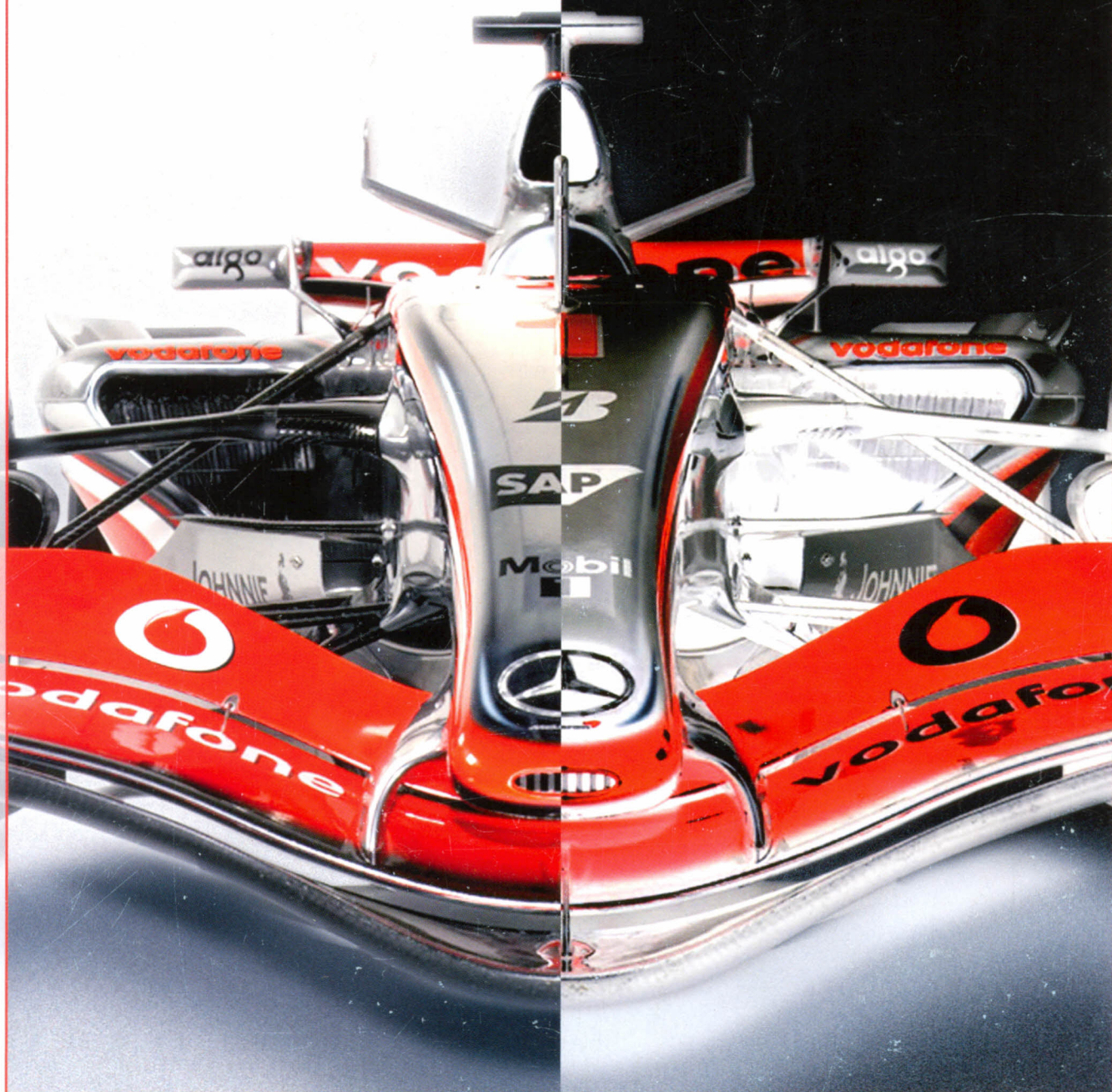
Responsabile del trattamento dati
(D.Lgs 196/2003) **Roberto Boccafoli** 051.62.27.202

Tutti gli articoli contenuti nel presente periodico sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art.7 Reg.18 Maggio 1942 n.1369.

Autosprint Via del Lavoro, 7 - 40068 S. Lazzaro di Savena (BO) Casella Postale - S. Lazzaro di Savena 40068 Telefono 051.6227111 Fax: 051.6258310

formula one

collection
2 0 0 7



Mercedes-Benz