



RALLY ITALIA TALENT 4^a EDIZIONE 2017

APERTE LE ISCRIZIONI ONLINE SU www.rallyitaliatalent.it

**MOTOR
SHOW**
2016



Dal 3 al 11 dicembre nell'Area 43 del Motor Show di Bologna, potrai simulare gratuitamente le Prove di Selezione alla 4^a edizione di Rally Italia Talent, utilizzando le stesse vetture Abarth 595 Competizione da 180 CV e con gli stessi Esaminatori. Presso il Van Hospitality di Acisport posizionato nell'adiacente Area 42/1, puoi ritirare il coupon gratuito ed iscriverti direttamente a Rally Italia Talent.

QUANDO IL SOGNO DIVENTA REALTÀ... ANCHE SE NON HAI MAI CORSO!

**PARTECIPA ALLE SELEZIONI REGIONALI DELLA 4^a EDIZIONE
DI RALLY ITALIA TALENT L'ESCLUSIVO FORMAT**

PER REALIZZARE IL TUO SOGNO DI CORRERE COME PILOTA O NAVIGATORE UFFICIALE



Le vetture messe a disposizione da Abarth per gli iscritti alle Selezioni, alla Semifinale e alla Finale saranno le **Abarth 595 Competizione**.

Gli esaminatori: Basso, Battaglin, Bettega, Chiarcozzi, Dallavilla, D'Amore, Fappani, Granai, Longhi, Pirolo, Scandola, Scattolin, Sossella, Travaglia.

Selezioni regionali a partire da gennaio 2017: Pergusa, Alghero, Siena, Ortona, Viterbo, Lecce, Adria, Nizza Monferrato e Franciacorta (BS).

Categorie e premi: Assoluta (Rally d'Italia Sardegna) - Under 18 (Supercorso Acisport) - Under 23 (Gara del CIR) - Under 35 (Gara del CIR) - Over 35 (Gara del CIR) - Femminile (Gara del CIR).

Media Partner



Regolamento in home page sul sito www.rallyitaliatalent.it
info: renzo.magnani@rallyitaliatalent.it

Ultimo round tra gioie e dolori

Abu Dhabi, fine delle trasmissioni. A Yas Marina il grande parco giochi del motorsport manda in scena un week end da verdetto. Ed è un sogno che si avvera per Nico Rosberg, Pierre Gasly e Charles Leclerc che a vario titolo tornano dagli Emirati Arabi con trofei importanti. Ed è anche un incubo per Lewis Hamilton che per il suo comportamento in pista fa dividere e discutere ed esce sconfitto ma non vinto con una scia di velenose considerazioni sul suo conto. L'ultima corsa del Mondiale di F1 ha regalato anche un piccolo ruggito da parte della Ferrari che ha chiuso la stagione sul podio. Dietro alle due Mercedes. All'ultimo round ha cercato disperatamente di assestare l'ultima zampata. Squadra, monoposto e Vettel hanno disputato una corsa d'attacco. Con strategia azzeccata e un passo che nel finale aveva quasi illuso che Sebastian potesse anche chiudere più in alto del terzo posto finale. Un risultato che non raddrizza di certo la stagione della Rossa rimasta a secco di vittorie, ma che può essere letto come un segnale incoraggiante in prospettiva futura. Oltre la Formula Uno, Abu Dhabi ha visto evaporare le sperare di vittoria in Gp2 del terribile rookie Antonio Giovinazzi. Arrivato da leader della serie all'ultimo appuntamento con due gare tutte da giocare ha dovuto cedere le armi al compagno di squadra Gasly. C'era tutta l'Italia a fare il tifo per il 22enne di Martina Franca, ma non è bastata la spinta dei tanti tifosi a regalargli un titolo che ha cercato di agguantare fino alla fine. Adesso per lui si apre il capitolo futuro. E le

prospettive potrebbero anche essere buone. Di Antonio si parla da più parti. Il nome del pugliese è stato avvicinato in Formula Uno a quello della Sauber in alternativa a Wehrlein. Ma Bon Giovi potrebbe anche proseguire nel suo cammino in endurance dopo il positivo esordio nel Wec e le vittorie d'inizio stagione nell'Asia Le Mans Series. Giovinazzi potrebbe correre alla prossima 24 Ore di Daytona in attesa che il suo futuro inizi a delinearci. Lui nel frattempo ha spiegato: «*Mi auguro davvero di poter trovare spazio in F1. Fino ad oggi sono stato concentrato soltanto sul titolo, ora insieme al mio manager valuteremo le opportunità migliori per la prossima stagione. Al momento, nulla è stato deciso*».

Sempre a Yas Marina, ma in Gp3, poi, c'è stata la gioia Ferrari col titolo agguantato da Charles Leclerc, giovane sul quale si dice un gran bene prodotto della Ferrari Driver Academy diretta da Rivola. Il monegasco ha conquistato il titolo e ora si prepara al salto in Gp2 dove correrà con la Prema compagno di squadra di Antonio Fuoco un altro prodotto del vivaio Fda che ha chiuso la stagione al terzo posto. Dagli Emirati Arabi al Qatar è doveroso salutare la vittoria di Gabriele Tarquini che ha colto l'ennesima vittoria in un Wtcc e per giunta con quella Lada che adesso abbandona la serie. Bravo Cinghio, la classe non è acqua! Infine uno sguardo anche ai rally. Sebastian Ogier sta facendo il casting a quasi tutte le Wrc Plus del futuro. Ha fatto test con la Toyota e poi con la Ford. A breve avremo sue notizie.

FORMULA UNO

- 6 GP ABU DHABI L'ARTE DELLA GUERRA
- 22 GP ABU DHABI VETTEL TERZO DI NOBILTÀ
- 26 GP ABU DHABI GOMMONI DI SALVATAGGIO
- 28 GP ABU DHABI FANTASCIENZA O FUTURO?
- 30 GP ABU DHABI LE PAGELLE
- 34 GP ABU DHABI LA TECNICA
- 36 GP ABU DHABI IL TABELLONE
- 40 GP ABU DHABI IL PADDOCK

VELOCITÀ

- 44 GP2SERIES ABU DHABI
- 48 GP3SERIES ABU DHABI
- 64 FINALI MONDIALI LAMBORGHINI
- 66 FINALI MONDIALI FERRARI
- 68 WTCC QATAR
- 70 IL PERSONAGGIO ANTONELLI

STORIE

- 72 MOTOR SHOW IL MITO RITORNA

RALLY

- 50 MONDIALE OGIER SULLA FORD
- 52 MONDIALE PRIVATI DI NIENTE
- 56 RALLY DI MONZA AL VIA

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 14 BASTIAN CONTRARIO
- 16 UN FILO DI GAS
- 18 CUORE DA CORSA
- 58 INTERVISTA RITROVATA
- 62 RALLYSPRINT
- 63 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

domenicaserre



Inchino a Ullrich

Sakhir, interno box Audi, due domeniche fa. La commozione si taglia a fette alla fine della 6 Ore del Bahrain che ha chiuso il Mondiale Endurance 2016 e anche la splendida avventura della Casa degli Anelli nella serie iridata. Un'avventura terminata con una vittoria artigliata nell'ultima gara, la zampata finale per il marchio che per tanti anni ha dominato nel Wec. Alla fine tutta la squadra ha voluto inchinarsi davanti a Wolfgang Ullrich, l'uomo che ha reso possibile il miracolo Audi nell'endurance, la nascita di una lunga bellissima storia vincente che adesso ha visto il suo epilogo, lasciando già molti rimpianti...





THANK FOR
18 THRILLING
YEARS

18

adidas



L'arte della Guerra

il commento
del Gp

HAMILTON FA DI TUTTO PER INDURRE NICO ALL'ERRORE, ESAGERA E ALLA FINE VINCE IL GP MA PERDE IL TITOLO, OLTRE CHE LA FIDUCIA DEL TEAM MERCEDES

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



ABU DHABI - L'arte della guerra è un manuale scritto in Cina oltre 2000 anni fa a opera del generale Sunzi e che nel corso dei secoli è servito di ispirazione a tutti i più grandi guerrieri e soldati per risolvere a proprio vantaggio un conflitto. Tredici capitoli dove la guerra viene analizzata in tutti i suoi aspetti: materiali, tecnici, psicologici, pratici e politici. Una sorta di compendio che va oltre la tecnica guerresca per assumere valenza universale. Non sappiamo se Lewis Hamilton alla vigilia della gara decisiva per il campionato del mondo abbia letto questo libro, abbia tratto ispirazione da quel testo per elaborare il suo comportamento per molti aspetti discutibile che ha mantenuto in pista a Abu Dhabi. Se lo ha fatto, non gli è servito a molto, perché ha sì vinto la corsa ottenendo il 10° successo stagionale. Ma comunque non solo ha perso il campionato del mondo ma soprattutto è riuscito di nuovo a fare imbestialire tutto il team Mercedes

UN SUCCESSO DEL TUTTO MERITATO
Nico e la moglie Vivian, sopra, festeggiano con la bandiera tedesca, col neo-iridato che bacia la coppa, a sinistra. Nell'altra pagina, Rosberg a torso nudo giubilante quasi in versione... Rocky!

nei suoi confronti. Dimostrando ancora una volta di più, al di là delle sue doti eccelse al volante, di essere un uomo che antepone il suo ego e il suo interesse a ogni cosa, in ogni situazione. Perché quello che è successo nella notte di Yas Marina, in una gara il cui sviluppo era stato abbastanza prevedibile è scontato, lascia invece la porta aperta a mille congetture future. Perché Wolff e Lauda cominciano davvero a essere stanchi della "pericolosità" interna al team di Lewis Hamilton. Che con il suo comportamento, nonostante abbia vinto e Rosberg sia diventato campione del mondo, è comunque riuscito a rovinare una giornata di festa collettiva.

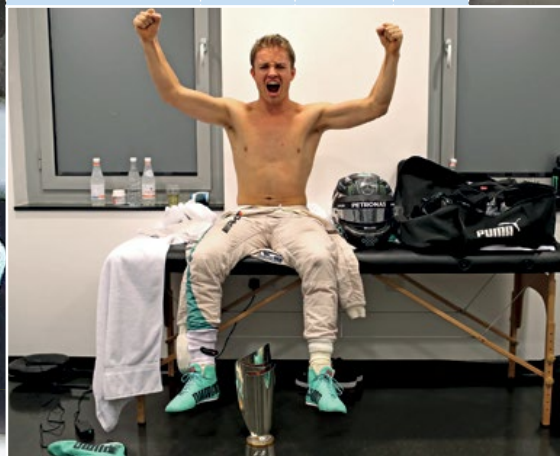
Christian Horner insinua il dubbio

Alla vigilia, forse per rendere pan per focaccia a Toto Wolff che prima del Gp del Brasile aveva telefonato a Max Verstappen per dirgli di stare fuori dalla lotta tra i suoi piloti, anche Christian Horner ave-



LA SFIDA A DUE VISSUTA A CIFRE PARALLELE

	Rosberg	Hamilton	Team
Pos.nel mondiale	1	2	1
Punti	385	380	765
GP iniz.	21	21	
Vittorie	9	10	19
Doppiette			8
Podi	16	17	33
Pole	8	12	20
Prime file	20	15	35
Prime file complete			14
Giri Veloci	6	3	9
Giri in testa	489	566	1055
Migl.ris.gara	1	1	
Migl.ris.qualifica	1	1	
Km percorsi	6090	6002	12092
Km in testa	2737	2653	5390
Guasti in gara	0	1	1
Incidenti	1	1	2



va voluto dire la sua. Suggestendo ad Hamilton che due Red Bull competitive avrebbero giocato a suo favore. E se Hamilton avesse rallentato il ritmo della gara, costringendo così Rosberg a lottare contro i suoi piloti, forse potevano maturare le condizioni per fare sì che il pilota inglese ottenesse il quarto titolo iridato.

Sembrava una interpretazione strategica piuttosto strampalata, sommaria, che lo stesso Hamilton dava l'impressione di non volere prendere in considerazione, quando alla vigilia diceva: «Per prima cosa su questa pista Rosberg è molto veloce, quindi non credo di avere tanto margine per fare certi giochetti. Poi qui ci sono due punti per aprire il DRS quindi rischieresti di farti passare in tromba da chi ti segue. Cose del genere non mi interessano. Sono costretto a vincere, quello che fanno gli altri non è nel mio controllo».

Una bella risposta, che aveva convinto tutti, per-

LEWIS HAMILTON È FATTO COSÌ: PER RENDERE AL MASSIMO DEVE SENTIRE IL MONDO CONTRO DI LUI...

TOTO WOLFF

”

sino chi come Toto Wolff e Paddy Lowe con Hamilton ci lavorano tutti i giorni. Poi il resto era tutto cinema.

Solo contro il mondo

Alla vigilia Hamilton e Rosberg che si rifiutavano di darsi la mano davanti ai fotografi. Hamilton che diceva che anche se Rosberg fosse diventato campione del mondo, lui non lo avrebbe considerato tale. Ogni volta che i due si trovavano vicini, Hamilton teneva lo sguardo fisso, occhi spalancati. Come nella boxe, dove certi pesi medi sudamericani, sono pronti subito alla rissa sin dalle operazioni del peso. Toto Wolff diceva: «Lewis è fatto così, per rendere al massimo deve sentire tutto il mondo contro di lui».

Così avanti con le bordate contro la sua stessa squadra, rea di avergli cambiato dei meccanici all'inizio dell'anno. Che tanto cattivi poi non dove-

vano essere, visto che con loro Hamilton ha vinto 10 gare. Storia trita e ritrita che Lewis ciclicamente tira fuori. Minacciando di scrivere chissà quali verità in un futuro libro, che prometteva solo per fare aumentare ulteriormente la tensione. Come se già non ce ne fosse abbastanza. Un atteggiamento quasi distruttivo non solo verso il suo compagno di squadra - e la cosa sarebbe accettabile - ma verso il suo team e gli uomini che lo hanno fatto diventare due volte campione del mondo e il pilota più pagato della F.1. Era una vigilia davvero surreale quella di Yas Marina. Con Hamilton che sparava bordate a tutti, Rosberg che ascoltava a occhi bassi e Lauda che cercava di alleggerire la tensione, spiegando che i piloti sono sottoposti a pressioni terribili. Hamilton che parlava in toni ieratici come uno shaman, che ricordava con parole mistiche Aki Intsa, il medico della McLaren suo grande amico scomparso la settimana prima.

Dal via si è capito l'andazzo

Poi il Gp di Abu Dhabi è partito con uno sviluppo abbastanza prevedibile. Hamilton subito in testa, Rosberg alle sue spalle, e le due Red Bull che per rimescolare le carte sono partite con mescole diverse. Ultrasoft per Mercedes e Ferrari, Supersoft per

le due Red Bull. Le caratteristiche del circuito di Yas Marina tendono però inevitabilmente a compattare il gruppo, non si vedono quasi mai distacchi abissali. Così dopo 5 giri, il vantaggio di Hamilton su Rosberg era di solo 0.9, Raikkonen seguiva a 2"1, tutti gli altri dietro. Era scritto che era una corsa diversa, che la Mercedes avrebbe potuto dominare come poi ha fatto,

ma proprio non era il caso di tentare furbate. Perché il rischio di perdere tutto era grande. Per oltre metà gara, Hamilton ha fatto quello che da lui tutti si sarebbero aspettati. Ha dominato la corsa, imponendo un ritmo semplicemente impossibile da sostenere per Rosberg. Poi quando il pilota inglese ha realizzato che così facendo comunque il titolo iridato non lo avrebbe vinto, non solo si è ricordato del cattivo consiglio di Horner alla vigilia, ma ha pure deciso di metterlo in pratica. Un po' come Pinocchio quando aveva deciso di ascoltare le indicazioni di Lucignolo e poi si era trasformato in asino.

Corsa al rallentatore

Raramente in F.1 si era visto un pilota che pur rimanendo in testa dal primo giro, dai box iniziasse a invitarlo ad andare sempre più forte. Di regola succede il contrario. Perché quando il passo sul giro di 1'45" era del tutto alla portata del pilota della Mercedes, Hamilton ha iniziato a girare in 1'46". Risultato?

Prima Rosberg - in un eccesso di prudenza - aveva ceduto il secondo posto a Verstappen, ma dai box



il commento
del Gp

L'APOTEOSI DI NICO DOPO LA TENSIONE

Sotto, la fine della sofferenza per Nico, che giunge 2° dopo Lewis e fa festa al... bacio, a destra, dopo che è stato letteralmente portato in trionfo appena sceso dalla sua Mercedes, sopra

lo avevano invitato ripetutamente a esserlo. Poi da metà gara in avanti è emerso che il vero problema non era tanto la Red Bull dell'olandese, quanto piuttosto la Ferrari di Vettel che grazie a un secondo stint particolarmente lungo, si era ritrovato alle spalle delle due Mercedes, con gomme diverse dalle loro, in grado di girare su tempi del tutto simili. Così dai box Mercedes sono iniziati i primi avvisi ad Hamilton per aumentare il ritmo. "Ci servono dei giri in 1'45" gli hanno detto, ma la sua risposta è stata: «Perché non ci lasciate correre?». Rosberg a sua volta si lamentava della pericolosità della situazione in cui era coinvolto. Con Vettel e Verstappen sempre più vicini e la Mercedes di Hamilton davanti che continuava ad un ritmo "oscuro", tanto era al di sotto del suo reale potenziale cronometrico. A Abu Dhabi però non si passa, così a poco a poco il "perverso disegno" di Hamilton è emerso in tutta la sua magnitudine e irresponsabilità.

Visto che Peter Bonnington, il suo ingegnere, non era stato per nulla convincente; è intervenuto per-



NON CREDO DI
AVERE FATTO NULLA
DI PERICOLOSO
E NIENTE DI
SCORRETTO. ERA IN
GIOCO IL TITOLO...

LEWIS HAMILTON

”



sonalmente anche Paddy Lowe, cosa piuttosto rara, che a Hamilton via radio ha detto: «Sono Paddy, devi alzare il ritmo di gara per vincere la corsa». Invito che Hamilton ha continuato a ignorare. A quel punto alle sue spalle, c'era un Rosberg in bambola, che semplicemente non sapeva più cosa fare. Timoroso di affiancare il suo compagno di squadra. Visto che a lui, il box Mercedes, sia nel caso del duello ravvicinato con Verstappen e poi con Vettel, aveva detto più volte: «Ricordati il terzo posto, non possiamo affrontare il rischio di una collisione con Vettel, cautela». Indicazione che per un pilota che lotta per il titolo iridato non è certo motivante. Eppure il disegno strategico in realtà covato da Hamilton sin dalla vigilia era ad un passo dal realizzarsi. Lui che vinceva, Rosberg che veniva fagocitato da Vettel e Verstappen, finiva al quarto posto e perdeva il titolo iridato. A due giri dal termine si è toccato il fondo, oppure se preferite lo zenith di questa strategia così suicida per gli interessi della Mercedes, quando Hamilton via radio ha detto:



«In questo momento sto perdendo il campionato del mondo, non sono preoccupato se vinco o perdo questa gara». Detto da un pilota che sino al giorno prima aveva detto di vivere alla giornata. Di gioire prima per la pole e poi per l'eventuale vittoria. E che nel caso, l'eventuale vittoria del titolo sarebbe stata una conseguenza che lui non poteva prevedere. Buon per Rosberg, che Vettel, dando prova di maturità, non abbia voluto forzare l'attacco alla Mercedes, anche se sul lungo rettilineo di Yas Marina, la differenza in termini di velocità massima tra le due vetture era molto rilevante. In questo caso Vettel ha dato prova di maggiore maturità rispetto ad Hamilton, che sino al penultimo giro ha fatto davvero di tutto per consentire il recupero della Ferrari e di Verstappen. Consapevolmente, però mettendo ancora una volta a rischio l'interesse della Mercedes.

Hamilton: «Non ho fatto nulla di scorretto»

Alla fine, con un atteggiamento quasi indisponente, Hamilton ha detto: «Non credo di avere fatto nulla di pericoloso, non ho fatto nulla di scorretto. Era in gioco il campionato del mondo, era un affare tra me e Nico. Ero al comando, controllavo il ritmo di gara. Queste sono le regole. No sono mai stato preoccupato dalla presenza prima di Verstappen e poi di Vettel. Non sarebbero mai riusciti a passarmi. Non so perché dai box mi hanno detto ripetutamente quelle cose. Non capisco perché più semplicemente non ci hanno lasciato fare e correre. Non c'è stato un solo momento che ho avuto l'impressione che potessi perdere la gara. È un peccato perché è evidente cosa dai box pensassero. Speravo che Vettel si avvicinasse ma poi le sue gomme sono andate in crisi e Rosberg ha guidato bene e non ha fatto nessun errore. Negli ultimi giri ero piuttosto rilassato, magari dal di fuori sarà sembrata una situazione intensa ma non lo era per me. Io ero nella situazione di chi ha perso un sacco di punti. Sono qui per combattere ma generalmente non faccio nulla per danneggiare gli interessi del team e del marchio. La Mercedes ha vinto il campionato del mondo con me e Nico, il team ha vinto entrambi i titoli iridati e 19 gare in un anno. È stata la stagione dei record, non mi interessa fare altri commenti. Il resto ne parleremo tra di noi, come sempre. Io ho fatto tutto quello che potevo, come sempre, Rosberg ha avuto un buon anno, senza problemi e guai meccanici. Per questo motivo si trova in quella posizione. Ma ha fatto un buon lavoro, le mie congratulazioni».

**ERO TRANQUILLO
NON SONO
MAI STATO
PREOCCUPATO
DA VETTEL
E VERSTAPPEN**
LEWIS HAMILTON

«Non c'è stato un solo momento che ho avuto l'impressione che potessi perdere la gara. È un peccato perché è evidente cosa dai box pensassero. Speravo che Vettel si avvicinasse ma poi le sue gomme sono andate in crisi e Rosberg ha guidato bene e non ha fatto nessun errore. Negli ultimi giri ero piuttosto rilassato, magari dal di fuori sarà sembrata una situazione intensa ma non lo era per me. Io ero nella situazione di chi ha perso un sacco di punti. Sono qui per combattere ma generalmente non faccio nulla per danneggiare gli interessi del team e del marchio. La Mercedes ha vinto il campionato del mondo con me e Nico, il team ha vinto entrambi i titoli iridati e 19 gare in un anno. È stata la stagione dei record, non mi interessa fare altri commenti. Il resto ne parleremo tra di noi, come sempre. Io ho fatto tutto quello che potevo, come sempre, Rosberg ha avuto un buon anno, senza problemi e guai meccanici. Per questo motivo si trova in quella posizione. Ma ha fatto un buon lavoro, le mie congratulazioni».

In realtà ancora una volta Lewis Hamilton ha fatto quello che gli pare. Come già era successo a Barcellona, in Austria e anche in questa serata così tormentata. Ha ragione quando dice che non ha fatto nulla di scorretto, e che rimane una opzione del le- ➔

ader della corsa, impostare il ritmo. Ma c'è un limite a tutto. Oggi Lewis Hamilton, come già altre volte in passato, ha mandato il messaggio che i suoi interessi vengono prima di tutti e di ogni cosa, facendo fare la figura dei "Gioppini" sia a Niki Lauda, che a Toto Wolff e Paddy Lowe.

Wolff: «Situazione schizofrenica»

Mentre nei box Mercedes lo champagne corre a fiumi, fanno festa le madri dei rispettivi piloti e le loro mogli e compagne, Toto Wolff in un angolo appare sfinite, invecchiato di colpo di 10 anni. Per le tensioni ingiustificate che ha dovuto vivere per colpa di Hamilton e del suo atteggiamento. «Una situazione piuttosto schizofrenica - dice Wolff - perché esiste un codice di regole che tutti devono rispettare e obbedire, è grazie a questo che siamo diventati un team così vincente. Ma mi chiedo come si sarebbe comportato Hamilton in questa situazione. Una opzione era quella che dopo il via sparisse, prendesse il largo e vicesse indisturbato la corsa. Per dimostrare a tutti che era il migliore pilota del mondo. Oppure la sua priorità poteva essere quella di rallentare Rosberg per bloccarlo e farlo raggiungere da gli altri, ed è quello che ha preferito fare. Del resto Christian Horner gli aveva dato questo suggerimento alla vigilia e lui ha deciso di seguirlo e metterlo in pratica. Chissà, magari ha voglia in futuro di correre per la Red Bull. Rosberg in questa situazione difficile ha mantenuto i nervi freddi, magari in un'altra situazione e un altro contesto, avrebbe tentato il sorpasso. Ma è difficile trovare una soluzione per ogni problema. Siamo intervenuti via radio istruendo Hamilton quando il pericolo di perdere la gara con Vettel che era ormai a ridosso di Rosberg è diventato reale. Magari avremmo potuto farli correre tutto l'anno senza nessuna regola, ma di sicuro avremmo vinto meno gare e forse avremmo perso il campionato. Perché comunque in questo ambiente ci sono altre persone furbe. È una filosofia che stiamo seguendo da anni. Quella di non interferire sino a quando non ci sono fattori che possono mettere a rischio la vittoria. Quello che abbiamo visto e calcolato è che oggi la gara potevamo perderla. Perché Hamilton continuava ad andare sempre più piano. È stato in quel momento che siamo intervenuti, prima il suo ingegnere e poi direttamente Paddy Lowe, ma lui ha deciso semplicemente di ignorarlo. Quello che è accaduto oggi dobbiamo considerarlo un precedente per il futuro? Dovremo valutarlo a fondo ma oggi resta una giornata di festa. Ben 19 Gp vinti in un anno e un altro campionato del mondo, grazie allo spirito interno della squadra».

Toto Wolff ha lo sguardo fiero e da Hamilton si sen-

il commento
del Gp



WOLFF RIDE MA NON DI GUSTO...

Il comportamento di Hamilton nel finale di gara non è affatto piaciuto a Wolff, sotto, che ride felice per la vittoria di Rosberg ma in cuor suo non condivide il comportamento di Lewis volto a tentare il tutto per tutto rallentando pur di mettere in difficoltà il rivale

te tradito. Perché le regole di ingaggio hanno funzionato nel senso che tra i due piloti Mercedes non ci sono stati incidenti, come era negativamente accaduto a Barcellona o Spielberg, ma il messaggio di "anarchia" che Hamilton ha inviato, è stato pure più indigesto.

Lowe: «Rosberg vero campione»

«Sono Paddy», aveva detto via radio sperando di essere più credibile, ma pure lui era stato del tutto ignorato da Lewis Hamilton. «Da un certo punto di vista possiamo dire che queste cose rendono la F1 eccitante - spiega il tecnico inglese - a un certo punto si crea un conflitto inevitabile tra gli interessi della squadra e quelli dei due piloti. Entrambi sono piloti che hanno il senso di squadra, ma alla fine vogliono vincere. Il nostro obiettivo era vincere la gara così ci siamo preoccupati quando abbiamo visto la Ferrari raggiungerci, sebbene ad una velocità più bassa rispetto al nostro potenziale cronometrico reale. Non voglio commentare le cose che Hamilton ha detto perché non ero io a guidare. Sul muretto mi sono mangiato le unghie quando Vettel e Verstappen ormai erano a ridosso negli ultimi due giri. Non capita spesso di vedere 4 vetture rachiuse in un secondo e mezzo. Oggi per Rosberg è stata come una resa dei conti. Lui ha tenuto i nervi saldi e ha raggiunto il suo scopo. Dimostrando di essere un vero campione del mondo».

Paddy Lowe non vuole fare polemiche con Hamilton. In questo periodo sta discutendo il rinnovo del suo contratto con la Mercedes.

Che dimostrazione ha dato di potere gestire i suoi piloti, visto che Hamilton ha letteralmente ignorato le sue istruzioni e gli ha risposto che di perdere la gara oggi non gli fregava nulla. Visto che stava perdendo il campionato?

Anche Lauda, che da pilota alla McLaren aveva vissuto momenti di grande rivalità con Alain Prost è "annichilito" dal comportamento di Hamilton. «Alla fine tutto bene, ma di quello che è successo oggi ne dovremo parlare tra di noi. Dobbiamo capire come mai oggi Hamilton fosse ad un certo punto così lento...».





VIA REGOLARE PER LE DUE MERCEDES

Subito dopo il via, le Mercedes se ne vanno insegue dalla Rossa del bravo Raikkonen, mentre Verstappen parte in testacoda a centro gruppo. Sotto, Vettel inaffia il neo-iridato Nico



Vettel: «Trucchi piuttosto sporchi»

Spettatore privilegiato di questa situazione, è stato Sebastian Vettel, distaccato sul traguardo di soli 0.843, in scia alle due Mercedes e che ad un certo punto ha pure pensato che il Gp potesse vincerlo.

«La situazione alla fine è stata piuttosto difficile perché Hamilton è ricorso a dei trucchi piuttosto sporchi. Nel mio duello con Rosberg, lui ha difeso la posizione in modo corretto e in rettilineo era più veloce. Non potevo fare manovre azzardate perché Hamilton era proprio davanti. Se approssimandomi alla curva, avessi tirato la frenata, all'esterno o all'interno, c'era il rischio di colpirlo. Una situazione critica: negli specchietti vedevo che Verstappen stava rimontando.

L'ultimo giro è stato intenso e per un momento ho pure pensato che potevo vincere, perché eravamo attaccati. Con Rosberg ho fatto quello che potevo. Perché quando segui due vetture le gomme si usurano, si surriscaldano e rapidamente perdi aderenza. Il problema è che Hamilton era troppo vicino, non era una situazione normale. Mi ha impedito di portare un attacco regolare, alla curva 11 forse potevo farcela. Quando ho passato Verstappen pensavo di poter vincere ma sapevo che davanti stavano lottando per il campionato. Hamilton rallentava Rosberg così io non sono riuscito a passare. Ma Nico ha meritato il titolo, non diventi campione del mondo per fortuna».

L'ULTIMO GIRO È STATO INTENSO E PER UN ATTIMO HO PURE PENSATO DI POTER VINCERE LA GARA

SEBASTIAN VETTEL

”

Rosberg: «Coronato il mio sogno»

Alla fine la tensione nervosa gli toglie il faccino un pò strafottente da bravo ragazzo. Nella notte di Yas Marina Nico Rosberg diventa campione del mondo ma improvvisamente si vede invecchiato di 10 anni, diventa un uomo, stanco ma felice. E dire che suo padre Keke era rimasto a Dubai a vedere la corsa per non creare troppa tensione ai box. La dinastia dei Rosberg diventa così la seconda padre-figlio a laurearsi campione del mondo, dopo Graham e Damon Hill. I Rosberg diventano una stirpe di campioni, come i Villeneuve, gli Unser, gli Ascari, gli Andretti. Keke Rosberg aveva vinto il titolo iridato a Las Vegas in uno scenario meno conteso. Perché John Watson per laurearsi campione avrebbe dovuto vincere la gara e Rosberg invece ritirarsi. In quel caso il pilota della McLaren avrebbe avuto gli stessi punti ma avrebbe vinto per un maggiore numero di vittorie. Oggi invece il comportamento in pista di Hamilton ha reso tutto più amaro, sgradevole, traumatizzante. Per quello che per Nico Rosberg rimarrà comunque il giorno più importante della sua vita.

«Un week end duro, con molti momenti sgradevoli, soprattutto durante la corsa. Il duello iniziale con Verstappen è stato al limite ma corretto, non ci siamo toccati anche se tra di noi c'era meno di un centimetro, poi il finale davvero sgradevole. Sen-

← sazioni sgradevoli e molto intense, che lasciano il segno, mai provate prima. Posso capire il comportamento odierno di Hamilton ma anche il punto di vista del team. Hamilton ha usato tutta la sua abilità, quindi per me non c'era nessuna possibilità di passare. Ci ho pensato a come potevo fare, ma era impossibile. Mio padre le sere prima mi mandava un messaggio: "Pedal to metal", come dire acceleratore a fondo. Oggi ho coronato il mio sogno da bambino. Non mi interessa se ci sono persone che mi considerano poco meritevole o fortunato per avere ottenuto questo risultato, ho raggiunto il mio scopo. Sin ai tempi dei go kart mi sono trovato a lottare con Hamilton e lui alla fine vinceva sempre. Riuscire a batterlo è una grande soddisfazione perché lui è tra i migliori di sempre, per tutti un riferimento. Essere riuscito a toglierli il titolo è un piacere enorme. Combattere contro di lui con la stessa vettura è stata una grande sfida. Probabilmente il mio punto di svolta è stato ad Austin, lo scorso anno. Quella fu la corsa più brutta della mia carriera. Rimasi due giorni a riflettere sul mio comportamento, ho capito che alcune cose dovevano cambiare. Poi dopo ho vinto 7 Gp di seguito. Quello è stato un momento chiave anche per la vittoria di oggi».

**SIN DAL KART
HO CORSO CONTRO
LEWIS E LUI
VINCEVA SEMPRE.
STAVOLTA CE L'HO
FATTA IO...**

NICO ROSBERG

”

il commento
del Gp



GRANDE SUBLIMAZIONE DELLA MERCEDES

Sopra, Rosberg fa festa sul podio con il non entusiasta Lewis e il rappresentante del team Mercedes Tony Ross. In basso, Lauda scherza con Ecclestone in versione "in ginocchio da te", evidentemente auspicando di vivere ancora in futuro annate come questa, trionfali per il suo team

L'arte della guerra

In apertura abbiamo parlato del libro "L'arte della guerra". Dove si enfatizzava il concetto di conquistare un paese lasciandolo però intatto. "Perché distruggerlo sarebbe stato un risultato inferiore". Con il comportamento di Abu Dhabi, Lewis Hamilton cosa si aspetta in futuro? Che la Mercedes lo metta ancora su un piatto di argento, perdonandogli ogni cosa?

Il prossimo anno cambieranno le regole, il modo di costruire le vetture, i Gp dovranno essere affrontati in maniera diversa. Dal punto di vista tecnico ma anche del pilotaggio. Sulla carta è possibile che l'attuale vantaggio della Mercedes si riduca, almeno rispetto alla Red Bull e magari anche verso la Ferrari. Potrà la Mercedes permettersi di avere ancora un pilota che antepone sempre i suoi interessi a quelli del team che costruisce la vettura e che gli ha permesso di essere tra i piloti più vincenti nella storia della F1?

Hamilton era chiamato a una impresa impossibile. Avrebbe potuto umiliare Rosberg in pista, rifilargli 20" di distacco, fargli fare la figura della formichina, che agli occhi di tutti il vero campione "morale" sarebbe stato lui. Perché senza il cedimento del suo motore a Sepang oggi avrebbe avuto 32 punti in più. Considerando che ha chiuso il campionato con 5 punti in meno, i conti sono presto fatti. Invece ha preferito percorrere un'altra strada, quella dello stratega. Convinto non solo di essere il più bravo di tutti, ma anche di avere il potere di condizionare la gara degli altri. È questo è stato il suo limite. Un peccato imperdonabile.

Nico Rosberg è campione del mondo. Probabilmente non è il migliore di tutti, forse non gli capiterà mai più. Al termine, come chi aveva ricevuto lo sgarbo più imprevedibile, quasi non riusciva a parlare. Perché era preparato a essere surclassato in termini cronometrici dal suo compagno di squadra. Ma non a essere rallentato in questa maniera per fargli perdere il piazzamento che gli serviva allo scopo di ghermire il titolo. Invece nella pazzia notte di Yas Marina si è visto anche questo. E per questo motivo Nico Rosberg ha meritato di vincere e Lewis Hamilton ha meritato di perdere. ●



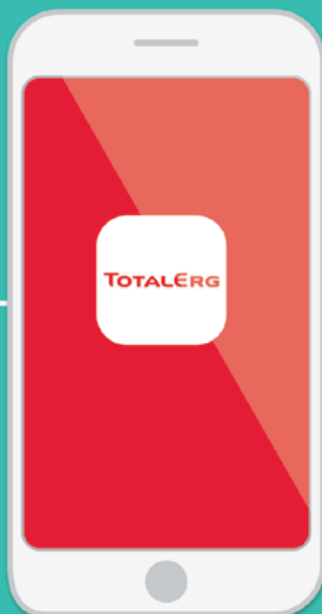


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



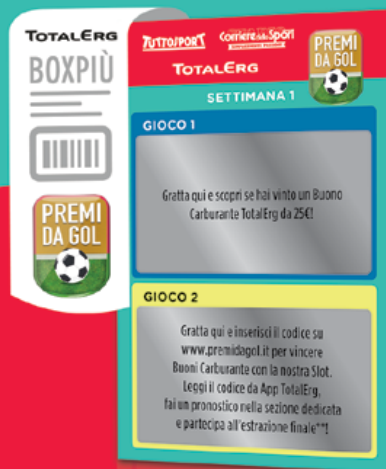
FAI UN
PRONOSTICO

SCOPRI SE
HAI VINTO!



SCARICA
L'APP

TOTALERG



IN PALIO 500.000 € DI BUONI CARBURANTE TOTALERG E FANTASTICI PREMI.

RICHIEDI LA CARTOLINA OGNI LUNEDÌ INSIEME AL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT OPPURE FAI UN RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€ CON CARTA FEDELTA' BOX PIÙ TOTALERG PRESSO UN PUNTO VENDITA ADERENTE DURANTE TUTTO IL PERIODO PROMOZIONALE E GIOCA IL CODICE IN APP TOTALERG. PER TE IN PALIO FINO A 32.000€ IN BUONI CARBURANTE TOTALERG OGNI SETTIMANA. CON L'APP TOTALERG PUOI GIOCARRE IL TUO PRONOSTICO E PARTECIPARE ALL'ESTRAZIONE DI OLTRE 100 PREMI TRA BIGLIETTI PER LE PARTITE E MAGLIETTE AUTOGRAFATE PER VIVERE UNA GRANDE EMOZIONE.

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su www.premidagol.it

SEMPRE TIPO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

Sapete chi è il **vero** campione del mondo?

ECCO SVELATO. ACCANTO A NICO, IL NOME DELL'IRIDATO F.1 IN VERSIONE WBC SIGLA ALTERNATIVA EMERGENTE CHE STA PER WORLD BASTIAN CONTRARIO

Posso dirlo? Questo mondiale avrà pure un meritissimo vincitore, Nico Rosberg, che convive però con un sorprendente, innominato e abbracciabile trionfatore morale, secondo me il vero iridato 2016. Le cui generalità verranno svelate solo nelle righe finali di questo pezzo. Ma andiamo con ordine.

Nico ha vinto alla grande un titolo iridato in una disciplina, la F.1, che dovrebbe essere la più estrema del Pianeta. Dovrebbe, perché io per tutto l'anno, e pure a Abu Dhabi, di estremo ho visto poco.

Tanto per cominciare, il circuito di Yas Marina è il posto piatto più costoso del mondo - un cantiere chiuso con un conto finale da circa 300 milioni di euro -, realizzato per far andare più piano possibile 22 monoposto in 21 tormentatissime curve in soli 5,5 chilometri. E c'è di peggio. Stavolta la corsa l'ha vinta il pilota più veloce del globo, al secolo Lewis Hamilton, che nei giri finali s'è ingegnato d'andare all'andatura più lenta, sottilmente tattica, attappante e risparmiata immaginabile.

Peggio. Fateci caso. Per tutto l'anno qualsiasi cosa, all'interno del nastro d'asfalto dei circuiti - in quella che dovrebbe essere la categoria più ricca, esagerata e magnificente dell'orbe terraqueo - è stata vissuta e studiata per risparmiare.

Risparmiare chilometri di test d'interstagione portandoli quasi a zero - salvo sparse sessioni all'inizio -, risparmiare poi nei weekend dei Gp motori termici, turbo compressori, Mgu-H, Mgu-K, pacchi batterie e centraline elettroniche.

Tanto che il mondiale l'ha deciso un motore marcio, il solo fallato della e dalla Mercedes, che ha distrutto la gara di Lewis in Malesia. Perché più cerchi l'affidabilità assoluta, più diventa maledettamente decisiva l'inaffidabilità episodica. Quindi il campionato l'ha deciso materialmente il magazzino che l'ha spedito, quel cavolo di motore. Quel motore, chiaro che sì, incapace di risparmiarsi.

E questo è niente. Pure la benzina in gara va calmierata, sennò gli arbitri si incazzano. E le gomme? Ne vogliamo parlare? Roba ad alto degrado. Ciabattelle di marzapane da una manciata di giri, con le quali il pilota più fantastico, pensa te, è quello che le risparmia. Ritardando e magari saltando e quindi - aridaje - risparmiando, un

pit-stop. Un'altra di quelle cose che meno fai, meglio è. E se la fai, la devi eseguire risparmiando, ovvio: decimi, centesimi e millesimi, sennò guai, anche se hai in macchina Nuvolari, mica vai da nessuna parte. Poi, una volta in pista, ben benzinato, gommato, pittato e assettato, devi risparmiare altra roba. Per esempio l'aggressività. Ma sì, dai, è come nella vita. Anche in gara, meno cavoli ti prendi, meno ti sbatti e più vieni premiato. Perché disgraziatamente se gratti le ruote con qualcuno o ti prendi a un tornantino, s'apre un'inchiesta e una volta su due sei fottuto.

Ecco. Allora zitto, eh, perché entriamo nella cosiddetta fase mediatica. Quella in cui bisogna risparmiare parole. Più taci di quel che pensi, più dici cavolatine d'occasione, più fai sorrisetti e commentini lapalissiani e lecchini, meglio è. Sì, ecco. Anche perché in F.1 anche la dialettica va risparmiata. Poi, se sei ingegnere laureato e diciamo pure anche geniale, hai le tue belle sfide. Perché il regolamento da anni e anni premia chi risparmia, in questo caso intelligenza e creatività, limitandosi a piazzare paraculate tra invisibili sintonie fini e furbatine da loop regolamentari.



fotografie COLOMBO



Perfino la grandissima Mercedes, meritoriamente dominatrice dell'era hybrid, per dirla alla Caressa cambiò l'inerzia del match sparandosi una salutare sessione di test fuori busta nel 2013, a testimonianza del fatto che a volte conviene anche di risparmiarsi d'essere corretti e coglioni.

Poi, anche col Rischio - la cosa sulla quale in F.1 si dovrebbe lesinare di meno -, è stato l'anno del risparmio. E indiscriminato. Safety car reale che entra alla prima pisciatina di pioggia, safety virtuale che terrorizza una zona intera appena nei paraggi una gallina fa coccodé, partenze bagnate abolite, staccatone da evitare, tanto i sorpassi comodi si fanno col drs o di undercut in tracciati sempre più mediamente simili a kartodromi su cui perfino la banda del dopolavoro ferroviario si sfiderebbe docopena con riluttante perplessità.

Ecco, insomma. Questi ti portano nei posti e nei porti più ricchi del mondo e poi non fanno altro che risparmiare. Diciamo: deludendo.

Più che il mondiale di F.1, sembra il titolo del film cult dei tirchi d'anima e di coraggio: il Braccio Violento della Legge. La legge loro. Quelli che la F.1 continuano a rovinarla. Quelli che mentre in pista ci si accanisce a chi risparmia meglio, si gustano lo spettacolo misero belli annoiati, contando soldi facili tra strafighe e panfili. E allora, sai che c'è?

Il titolo mondiale morale e alternativo vorrei e voglio assegnarlo, anzi, lo assegno proprio, all'unico personaggio estremo e romantico a modo suo restato in questo mondo. Uno con la memoria buona, il cuore elastico, la cultura corsaiaola, l'animo ancora caldo e la pazienza infinita. Il solo che per continuare a seguire la F.1 spende e si spende in ogni minuto visibile e vivibile, senza risparmiare un bel cavolo di niente. Pagando canoni, abbonamenti edicolanti. Dopo tutto, il vero campione del mondo morale di un anno e di una F.1 come questa, solo per aver sopportato tutto ciò e essere arrivato fino a questa riga, sei TU, lettore di Autosprint. ●

E IL MONDIALE DEL ... RISPARMIATORI?

Benvenuti nella F.1 in cui chi risparmia di più vince. Motori, gomme, benzina, energia e quant'altro. Detto questo, però, il titolo vinto dal bravo Nico, a lato, è stato strameritato. Peccato solo il peso enorme nel verdetto finale di quel motore fritto da Lewis in Malesia...



TotalErg Card

molto di più di una Carta Carburanti:
**un insieme di soluzioni integrate
per ogni tua esigenza.**



Semplifica la gestione dei tuoi viaggi in Italia ed in Europa.

**Una rete al vostro fianco
in 16 Paesi europei:**



Gestione semplificata dei pedaggi nazionali ed internazionali.



3 differenti pacchetti di servizi:
Base, Premium ed Extra.



Soccorso stradale
in tutta Europa.

Risparmia il tuo tempo
Scegli TotalErg Card



www.totalerg.it/nei-nostri-punti-vendita/carte-petrolifere/contatti-commerciali

TOTALERG

Nico salvo dall'abisso

VINCENDO QUESTO TITOLO, ROSBERG È SCAMPATO ANCHE AI TRANELLI TERRIBILI DI HAMILTON, CHE LO VOLEVA SPINGERE IN UN VERO E PROPRIO BARATRO PSICOLOGICO

Nel magnifico capriccio finale di Hamilton sta l'intero patrimonio di Rosberg. Nell'ombra talentuosa di Ginetto c'è una storia che fa e farà epoca. Due ragazzi lontanissimi eppure accomunati. Due destini scritti, non del tutto scontati. Quello di Hamilton, brillante all'unanimità e infatti premiato da record magnifici e titoli mondiali in numero di tre. Quello di Nico, mai del tutto certo, spinto sull'orlo del precipizio ad Abu Dhabi, proprio dal suo terribile, carissimo compagno di squadra. Oh, sì, una corsa indimenticabile comunque. Perché se Nico avesse perso il "suo" Mondiale, avrebbe perso ogni speranza, ogni esclamativo abbinato alla sua reputazione.

Ma Rosberg è campione del mondo. Il che significa raddrizzare l'intera scena, dare un corso definitivamente solare ad un antagonismo all'apparenza cupissimo, soprattutto per lui, Rosberg, figlio di Keke, bravo ma non proprio, non del tutto. Non certo paragonabile a quell'altro, la vera star del box Mercedes. Questo ha tentato, disperatamente Ginetto nell'ultimo round. Davanti eppure lento. Disposto a correre per vincere eppure a correre contro. Pronto a tutto pur di impedire che un passaggio di mano così inaudito avvenisse, dentro casa per giunta. È stato indisponente e, nel contempo, trasparente. Mentre l'altro, Nico, appunto, prendeva ogni misura. Tutte, comprese le sue.

È sempre difficile analizzare i meccanismi dei piloti. Qui, adesso, ne abbiamo addirittura due. Rosberg si è infilato a forza nell'inquadratura e adesso compone un ritratto doppio, specularmente. Una doppia immagine accettabile anche per chi, a cominciare da Hamilton stesso, non la sopporta, non la ritiene credibile affatto.

Eppure, Nico ha stravinto. Non tanto per i 5 punti di margine. Piuttosto, per aver compiuto un itinerario assai più lungo e tortuoso rispetto a quello di Hamilton. Più salite, più sassi, freddo nelle ossa. Abbastanza per imparare a cavarsela in mezzo ai veri guai. Il tutto per merito di una persona soltanto: Hamilton ovviamente. La figura che più lo ha messo in crisi e che, spingendolo contro le corde, sull'orlo di un abisso, appunto, gli ha insegnato a sgomitare e a pensare, a sguazzare nella tempesta e a venire fuori.

Hamilton rimproverava a Rosberg origini da pane a burro, più calde e confortevoli delle sue. Bene, gli ha reso difficile la vita, regalandogli, senza volerlo, una vita migliore. Gli ha tolto i cuscini sotto il sedere costringendolo a fare bene comunque e senza. Il risultato: un duello finale che Ginetto ha dato l'impressione di dominare e gestire, mentre era Nico a farlo per davvero, meglio di lui, conquistando alla fine l'intera scena.

Dunque, due campioni, altroché, cresciuti nel confronto, come accadde - non è un paragone tra piloti, è un paragone di condizione - tra Prost e Senna, tra Piquet e Mansell e via via, indietro, sino a trovare Varzi e Nuvolari. Cani e gatti, ghiaccio e fuoco. Contrasti talmente feroci da innescare una doppia ricerca di risorse estreme. Il vero oro delle corse.

L'oro di Nico arriva da Lewis. Ma ormai è cosa fatta, lezione assimilata, imparata. A Rosberg non resta che trattare ciò che ormai dispone come una riserva di alto pregio. Sta qui, adesso, il punto critico. La gestione mentale e nervosa di un pericolo scampato, di un traguardo finalmente tagliato, dopo tanta strada percorsa, dopo tanta sofferenza. Nico può migliorare ancora, liberato dal peso di un dubbio peraltro diffusissimo. Oppure, può sedersi, trasformando l'appagamento in una malattia. Vedremo. Ma intanto, segretamente, avrà il tempo per ringraziare quell'insopportabile compagno di strada che ha fatto di tutto per affogarlo, mentre gli insegnava a volare. ●

COLOMBO



**GRAZIE, LEWIS, PER
AVERMI FATTO CRESCERE!**

In fondo, se Nico ha saputo migliorarsi tanto da diventare campione del mondo, gran parte indiretta del merito risiede nello stimolo continuo offerto dal confronto spietato col rivale Lewis





di **Mario Donnini**
 foto **Sutton-Images.com**

Mai come quest'anno Nico Rosberg, per ovvie ragioni, è stato sotto i riflettori. E mai come stavolta si è parlato di lui come del classico ragazzo di buona famiglia dagli inizi facili. Dalla quieta crescita all'ombra compiacente d'un supercondominio monegasco e dei cortili di scuole esclusive e multilinguistiche, nonché dalla carriera propiziata dal potente e tentacolare genitore iridato. Una dinasty tutto sommato patinata e sciapetta, la storiella d'una scalata annunciata, facilina e quasi inevitabile, che invece non ha niente a che vedere con la realtà. Perché quella dei Rosberg è una storia strana, bella, tosta e sofferta. Che riguarda tre nazioni, tre matrimoni, due piloti e una sola, unificante passione. Quella per l'automobilismo. Vissuta dall'inizio all'insegna del più semplice e primordiale stimolo postbellico: la fame.

Si comincia in Svezia e si va in Finlandia

Fame di realizzazione ma anche d'un futuro migliore. Meno gelido del presente in cui nasce Keke, in Svezia, a Solna, il 6 dicembre 1948, nell'hinterland di Stoccolma. Pure peggio di quello milanese, certe domeniche pomeriggio. Tanto che il padre Lars decide di migrare in Finlandia per condurre a compimento gli studi in veterinaria. Portando con sé il piccolo Kejo - questo il vero, impronunciabile nome del baby - e la mamma Lea, più le sorelline più giovani Seija e Jatta. Il resto è vita errabonda e ventosa, che ricorda la letizia minimalista da veterinario della vecchiaia pubblicità dell'Amaro Montenegro - altro che i futuri superattici e i sorrisi del Principe Alberto Grimaldi -, con un solo interesse in comune: le corse. Cioè il kart, sport che permette alla famiglia di divertirsi sorridendo, fino a che il boy Keke, che corre da quando ha 18 anni, cioè dal 1966, comincia ad andare forte a 'bbestia.

Keke fa il tedesco in F.SuperVee

Con le formuline by Vw Vee e SuperVee il ragazzo si fa largo prima in Finlandia e poi in Germania, da emigrante da corsa, mostrando un controllo di guida strepitoso. Tanto che per lui coniano un aggettivo: funambolico.

Ed è così che Fred Opert lo ingaggia per la F.2, anche se il funambolo ha quasi 28 anni e viaggia senza un soldo. Può andare avanti solo se speso e foraggiato, sennò addio. Deve diventare di fatto un professionista delle monoposto senza correre in F.1. Mica facile.

Keke, professionista globe-trotter

Be', lui ci riesce. A inizio 1977 comincia fendendo la Nuova Zelanda in F.Pacific, quindi sfreccia per l'Europa in F.2 con le Chevron di Opert - è 1° a Pergusa -, dividendosi pure tra Canada, California e Wisconsin per la F.Atlantic, mettendo in pie-

MAI COME ORA ROSBERG JR È FINITO SOTTO I RIFLETTORI. È IL MOMENTO DI RIVIVERE LA STORIA IN F.1 DI SUO PADRE KEKE, PER CAPIRE CHE LA LORO DINASTIA È PARTITA DA ZERO

Alle origini

QUANDO SI PARLA DI NICO ROSBERG COME UN RICCO RESIDENTE MONEGASCO, POLIGLOTTA E OGGETTO DI UN'EDUCAZIONE SCOLASTICA COSTOSA E RAFFINATA, SI DICE IL VERO. TRASCURANDO UN PARTICOLARE IMPORTANTE. LUI È UOMO INTIMAMENTE BEN DIVERSO DAL FIGLIO DI PAPÀ. PERCHÉ DA KEKE HA IMPARATO AD APPREZZARE L'ORIGINE DELLA LORO FORTUNA. CHE È TEMPO DI RACCONTARE QUI...



KEKE IRIDATO F1 NEL 1982 E POI FUORI DAL CIRCUS A FINE 1986

Gp Australia 1986: Keke scende dalla sua McLaren, si ritira dalla gara e dalla F1, per sempre. Sopra, eccolo iridato 1982 a Las Vegas, giungendo 5° (si riconoscono anche Alboreto e la cantante Diana Ross). A lato e a destra, è con Nico, accompagnato nel suo primo test F1 con la Williams, a fine 2003 a Jerez, quando il baby girò con Piquet jr scortato da Nelson

del Nico





di duelli leggendari con uno che sta per esplodere all'imperitura notorietà: Gilles Villeneuve. Quindi, a fine anno, rieccolo in Oceania, di nuovo in F. Pacific.

Quell'incredibile 1978

Il resto sa di favola. Nel 1978 il magnate di Hong Kong Teddy Yip debutta in F.1 con una sua macchina realizzata dalla Ralt ma il primo pilota designato, il 20enne promettentissimo Eddie Cheever, già nel mirino Ferrari prima che la Rossa ingaggiasse Villeneuve, manca clamorosamente la qualificazione in Argentina e Brasile. E per mettere in griglia la macchina nel terzo Gp della stagione, a Kyalami, in Sudafrica, ci vuole un matto mica da ridere. Chiaro, il funambolico Keke Rosberg. Keke ce la fa. Qualificato. Poi si ritira subito con la macchina bollita, ma che importa. È arrivato in F.1.

Segnatevi questa data: 19 marzo 1978. A Silverstone si corre il Brdc International Trophy 1978, gara non valida per il mondiale, anche se al via i buoni non mancano: Hunt con la McLaren, Lauda su Brabham, Peterson e Andretti su Lotus - che sfoggia la nuovissima 79 -, Depailler su Tyrrell, Fittipaldi su Copersucar, Regazzoni su Shadow e Ickx su Ensign, più privati e poveretti, tra i quali Keke Rosberg su Theodore, 11esimo su 17 in qualifica.

La più incredibile gara di F.1 mai disputata

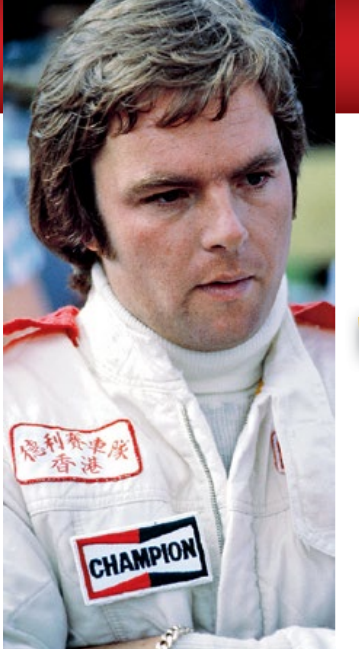
Non ci sono parole per descrivere quanta acqua ci sia in pista dopo un'ora e dodici minuti di lotta e ancora meno se ne trovano per annunciare il nome del vincitore, nel giorno in cui tutti i campionissimi si piegano a un quasi trentenne grassottello al volante d'una macchinaccia mezza cinese, che mai più si qualificherà in un Gp di F.1: ladies and gentleman, the winner is... Keke Rosberg!

L'exploit nel mondiale non ha seguito e Keke veleggia nei Gp facendo fatica prima con una Wolf ex Scheckter privata e vecchiotta che Yip gli ha acquistato per mandare in pensione l'antidiluviana Theodore. Poi alla Ats, senza gioie, al posto di Mass che si è rotto una gamba provando la nuova ma instabile D1. Intanto Rosberg ha continuato la sua vita da giramondo, proseguendo contemporaneamente in F.2 (vince a Donington), in F.Atlantic e gettando le basi per un clamoroso attacco alla serie Can-Am, in America, nel 1979, sotto le insegne del team di Paul Newman, che al tempo sfida Carl Haas, ancora ben lungi dal divenirne socio.

Nel 1979 Keke è ripescato dalla Wolf

Inizia la stagione 1979 e a tutti gli effetti, a più di trent'anni, Keke è un pilota fuori dalla F.1. Deve solo badare a battere Ickx nella Can-Am, punto. Ma in primavera si verifica un duplice colpo di scena nei Gp: Depailler si rompe le gambe cadendo col delta piano e Hunt dà improvvisamente addio alle corse. Cioè si liberano due posti, in Ligier e Wolf.

Okay, i più anagraficamente esperti corrono la Can-Am ed è così che Ickx firma per la Ligier e Keke per la Wolf, dove però il team è ormai in smobilitazione, sul punto d'essere venduto a fine stagione a Fittipaldi. Il quale infatti farà verniciare di giallo le monoposto austro-canadesi ribattezzandole F7. Keke,



1978 F.Pacific, Chevron-Bda



1978 Theodore Tr1



1978 Ats D1



**KEKE GLOBE TROTTER
INSTANCABILE**

Sopra, Keke nel 1978 in una rara immagine senza baffi. In quell'anno il finlandese corse anche in F.Pacific, prima di tentare la carta della F.1 con la modestissima Theodore di Teddy Yip. A lato è nelle qualifiche di Long Beach. Al volante della F.1 del team asiatico Keke vincerà clamorosamente la gara BRDC International Trophy 1978, non valida per il mondiale. Poi, dopo una breve parentesi con una vecchia Wolf privata comprata da Yip, finirà il mondiale con la Ats. Per poi emigrare negli States in chiave 1979 nella Can-Am, col team di Paul Newman

1979 Can-Am, Spyder Nf11



1979 Wolf W7/8





1983 Williams Fw08C



1980 Fittipaldi F7



1981 Fittipaldi F8



1982 Williams Fw08



1986 McLaren Mp4-2C

LA SOFFERENZA E POI IL PARADISO

Dopo l'addio della Wolf a fine 1979, Keke segue il destino del team, rilevato da Fittipaldi e con Emerson corre per due anni, fino a che i soldi finiscono... Ripescato dalla Williams a fine 1981, quando sembra un ex di F.1, Keke dà vita a un 1982 incredibile, durante il quale facendo la formichina e cogliendo una sola vittoria, a sinistra, nel Gp di Svizzera a Digione, diventa iridato. In alto, la sua vittoria più prestigiosa, a Montecarlo 1983. E, sotto, eccolo con la McLaren, davanti alla Zakspeed di Jonathan Palmer, papà di Jolyon

che ormai assomma più miglia in viaggi aerei di un asso dell'aeronautica, perde la sfida con Ickx nella Can-Am, ma si guadagna il posto in F.1 con Fitti, sopravvivendo anche a questo giro di setaccio.

Il podio con Fittipaldi poi l'inferno

Il 1980 con la gialla Fittipaldi inizia con un sorprendente terzo posto al Gp d'Argentina, solo perché Keke guida bene una vettura nata vecchia ma molto affidabile. L'arrivo a metà stagione della F8 non porterà nulla di buono, perché la creatura è l'opposto della progenitrice: sarà pure nuova e bella ma si rompe quasi sempre. A fine anno Emerson si ritira per sempre dalla F.1 dedicandosi a dirigere la sua squadra, ma l'era degli sponsor zuccherosi e munifici è finita e il team va a scatafascio, tanto che termina il 1981 con una mitragliata di non qualificazioni mortali per il morale di Keke, il quale a 33 anni capisce d'essere fuori dalla F.1.

Dalla disillusione al titolo mondiale

Il resto sembra la favola più incredibile mai raccontata nelle corse, ancor più di quella di Button e della BrawnGp nel 2009. Autunno 1981. Keke sembra un pilota finito. Il solo a proporgli di salire in macchina è Frank Williams, ma per semplici test sulla Fw07 e sulla 6 ruote, perché i suoi due piloti titolari Jones e Reutemann vogliono smettere.

E qui succedono tre cose che gli cambiano la vita. Perché in prova Keke gira velocissimo senza romper mai nulla, mentre Jones annuncia che l'addio alla F.1 è definitivo e lo stesso Reutemann resta incerto fino alla fine. Morale, Frank ha bisogno di uno esperto e subito, così già che c'è fa firmare Keke. Da lì in poi tutto precipita. Reutemann si ritira dalle corse poco dopo l'inizio del mondiale 1982. La Ferrari è favoritissima ma Villeneuve muore per un crash in prova a Zolder, Pironi si rovina gambe e carriera a Hockenheim e Tambay s'infortuna a una spalla perdendo gare determinanti, mentre la Renault va in pappa. Resta in lizza colui che partiva come quinta, sesta forza del mondiale: Keke Rosberg, che s'aggiudica il titolo giungendo 5° a Las Vegas, nell'ultima gara, dopo aver corso tutto l'anno con intelligenza e cuore. E stavolta a Keke la vita cambia sul serio, in quattro anni da goduta prima guida Williams e infine, nel 1986, da gregario di Alain Prost alla McLaren, dopo 128 Gp complessivamente disputati e 5 vinti. Poi l'addio alla F.1.

Uno venuto dal nulla

La sua storia quindi alla radice non ha nulla di quella del riccone che nuota nel suo elemento. E lo stesso approccio educativo con Nico - figlio delle seconde nozze di Keke, con la tedesca Gesine Dengel - è volto a creare un ragazzo che dentro di sé - dagli inizi e specie in questo fondamentale 2016 - sembra in grado di trovare ogni anno di più e ogni volta ancora, la combattività, il perfezionismo e la stessa fame galvanizzante che permisero al modesto svedese Kejo di diventare il grande Keke Rosberg. ●



il **graffio**
del **Gp**

NEGLI ULTIMI GIRI
AVREI VOLUTO
GUADAGNARE
DUE POSIZIONI E
AVEVO LA VELOCITÀ
PER FARLO

SEBASTIAN VETTEL

”



Vettel

terzo di nobiltà

SEB TORNA SUL PODIO E CHIUDE LA STAGIONE COME L'AVEVA INZIATA. UN RISULTATO OTTENUTO MOSTRANDO LA GRINTA DEI GIORNI MIGLIORI E CHE FA DA AUSPICIO PER UN 2017 ALL'INSEGNA DEL RISCATTO

FERRARI TERZA

Col terzo posto di Abu Dhabi Vettel ha chiuso quarto il mondiale Piloti, mentre la Ferrari è terza nel Costruttori

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, La Presse, Sutton-Images.com

ABU DHABI - La Ferrari torna sul podio, la cosa non accadeva dal Gp d'Italia. Non è certo un risultato da commemorare, che deve indurre a grande ottimismo per il futuro. Ma è comunque un modo degno per chiudere una delle stagioni più tormentate e deludenti nella storia del Cavallino. Su una pista dove in passato aveva ottenuto vittorie esaltanti al volante della Red Bull, Sebastian Vettel è autore di una corsa meritevole, coraggiosa, tutta di rimonta. Sul traguardo meno di un secondo lo separa dalla Mercedes vincitrice di Hamilton. Un distacco impensabile per la Ferrari vista nell'ultima parte di campionato. Che invece si materializza grazie un po' alle caratteristiche della pista, alla tattica di correre a rilento di Hamilton, e ad una strategia davvero ottimale che la Ferrari mette in atto. Questa volta, sia da parte del team che dei suoi piloti non ci sono stati errori o incertezze. Tutti hanno fatto del loro meglio e il terzo posto finale, davanti alle due Red Bull, è davvero il massimo ottenibile per una vettura come la Sf16H.

Inizio tutto in salita

Le prime fasi di gara per Vettel sono state problematiche. Quando era quinto faticava a tenere il passo della Red Bull di Ricciardo, "bruciato" da Raikkonen al via, mentre Verstappen, autore poi di una rimonta prodigiosa, era entrato in collisione con Hulkenberg retrocedendo all'ultimo posto dopo la prima curva. Vettel si è fermato la prima volta all'8° giro, per montare le gomme soft. Poi ha tirato diritto sino al 37° giro, quando le ha sostituite con un set di supersoft, scelta che poi sarà alla base del podio e che gli permetterà di avere la meglio su Verstappen. Che per recuperare il tempo perso al primo giro ha scelto la più difficile strategia di una sola sosta per cambiare le gomme.

«Penso che quella di Abu Dhabi sia stata una gara importante - dice Vettel - . Negli ultimi giri mi sarebbe piaciuto guadagnare altre due posizioni e avevo la velocità per farlo ma sarebbe stato difficile, perché anche la macchina davanti a me poteva approfittare della scia. Comunque, come squadra, ci meritiamo questo podio, che spero serva a ridare slancio a tutti noi. È stato un anno difficile, con alti e bassi, e per questo sono felice di questo risultato. Nei primi giri ero come bloccato. Poi, dopo il

primo cambio gomme, la vettura è molto migliorata e sono riuscito a percorrere una lunga distanza con lo stesso set».

Al di là della classifica, è stato positivo rivedere lottare Vettel con determinazione. Senza quelle esitazioni che ancora ad Abu Dhabi avevano caratterizzato ad esempio la sua qualifica. Ma che questa volta in gara ha messo da parte. Probabilmente negli ultimi giri, in un altro momento, avrebbe potuto essere più incisivo e tentare l'attacco a Rosberg. Ma giustamente non se l'è sentita di rischiare di alterare una sfida iridata che era solo tra i due piloti della Mercedes. E come tale doveva rimanere.

Raikkonen solo sesto

Kimi Raikkonen invece ha concluso al sesto posto una gara che nelle fasi iniziali lo aveva visto protagonista. «Purtroppo - spiega il finlandese - non è stata una gran gara. Rispetto allo scorso anno abbiamo sofferto molto il degrado delle gomme, in particolare le anteriori si consumavano velocemente e non riuscivo ad avere stabilità in curva e velocità sul dritto. Non c'è molto da dire, ho provato a portare la vettura al traguardo senza fare errori, ma non sono mai stato in grado di lottare per superare chi mi precedeva. La macchina andava bene ma ho faticato con le gomme anteriori, per farle durare il più a lungo possibile. Dopo la partenza ero in buona posizione ma con il primo set di F1 è stato difficile: proprio

al termine dello stint sono migliorate ma continuavo a perdere posizioni. Quando Vettel si è avvicinato sapevo che era su una strategia diversa dalla mia e l'ho lasciato passare. È chiaro che questo è stato un anno difficile, lontano da quello che noi come squadra avremmo voluto, ma ultimamente abbiamo lavorato bene, facendo le cose

giuste. Ora dobbiamo continuare a lavorare in questo modo. E mi auguro che l'anno prossimo, con la nuova macchina, raggiungeremo i nostri obiettivi». Perché mai le stesse gomme sulla vettura di Raikkonen hanno mostrato così tanti problemi mentre su quella di Vettel invece hanno funzionato a meraviglia, è un aspetto che dovrà essere chiarito. La strategia di Raikkonen è stata diversa: la prima volta si è fermato al 7. giro, giustamente prima di Vettel perché in quel momento gli era davanti. La seconda sosta invece è avvenuta al 25. giro, quando il finlandese ha montato gomme soft. Probabilmente avrebbe potuto aspettare ancora qualche giro e nelle battute finali si sarebbe trovato più a suo agio.

Arrivabene difende la squadra

Maurizio Arrivabene, come ormai capita da tempo, non ha voluto commentare il dopo corsa. Forse perché ormai ha esaurito i luoghi comuni portati per giustificare una lunga teoria di risultati delu-

È CHIARO CHE QUESTO È STATO UN ANNO DIFFICILE MA ULTIMAMENTE ABBIAMO LAVORATO BENE

KIMI RAIKKONEN

”



LA FERRARI DEL MURETTO...

Maurizio Arrivabene, sopra, e Mattia Binotto (di spalle) ha cercato di portare la Ferrari fuori dall'empasse con Mercedes e Red Bull sono rimaste davanti. In alto, foto ricordo

denti. Oppure perché a Maranello si torna a parlare di rivoluzioni pre Natalizie e quindi è meglio non esporsi troppo. Attraverso un breve comunicato ha dichiarato: «Quello di oggi è un podio importante per la motivazione di tutta la squadra: per i ragazzi a casa che da quest'estate hanno lavorato duramente e per quelli in pista, che non hanno mollato mai. È ovvio che non abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo fissati, però quest'ultima gara mostra che qualcosa si sta muovendo nella direzione giusta».

Si nota però la sottolineatura: "i ragazzi che da que-



sta estate hanno lavorato duramente”, come se la Ferrari della prima parte di campionato, che era stata al comando del Gp di Australia con entrambe le vetture e che nei primi Gp correva a ridosso della Mercedes, fosse invece in vacanza. Quella però era la Ferrari di James Allison, che ora a Maranello viene indicato come il peggiore dei mali. Anche se poi chi lo ha sostituito non ha certo fatto meglio. Risultati alla mano. Un terzo posto che forse servirà per passare un Natale più sereno, perché le voci sul futuro si susseguono e non sono proprio tranquillizzanti.

LA FERRARI CHE SALE SUL PODIO
Un Vettel che col terzo posto ha ritrovato il sorriso stringe la mano al nuovo campione del mondo Rosberg. Davanti ad un Hamilton la cui espressione è davvero tutta un programma...

Vettel ha ritrovato il sorriso

Si parla di ennesime rivoluzioni d'inverno, di sostituzioni in massa tra i meccanici del reparto corse. Ma soprattutto, spaventa il nuovo regolamento tecnico in arrivo. Perché questa volta non si potranno copiare le soluzioni tecniche della Red Bull e della Mercedes, presenti in grande quantità sulla Sf16H. Perché quando le vetture 2017 scenderanno in pista per la prima volta ai Barcellona, la rivoluzione sarà radicale e ci sarà poco tempo per apportare corposi cambiamenti in vista del Gp d'Australia. Nell'impostazione della nuova vettura, la Ferrari ha seguito la sua strada ma il contributo è venuto da tecnici con poca esperienza a livello progettuale. Che in un regolamento tutto sommato rimasto stabile negli ultimi tre anni erano comunque riusciti a cavarsela. Ma il prossimo anno, in assenza di nomi nuovi, la cosa potrebbe essere più difficile e complessa da portare a termine. Sebastian Vettel torna sul podio e in parte ritrova il sorriso. Al termine cerca di alleggerire il clima di tensione tra Rosberg e Hamilton, torna a parlare in maniera brillante, quasi come ai tempi della Red Bull. In fondo per rimotivarlo è bastato poco, solo tornare a correre nelle posizioni di vertice, fargli di nuovo sentire il profumo della vittoria, anche se solo sfiorata.

Ci vogliono gli uomini giusti

Per Maranello si chiude un anno difficile. Nato sotto gli auspici di Sergio Marchionne che decisamente aveva sottovalutato le problematiche. O sopravvalutato i suoi uomini. Reso difficile dal divorzio da Allison e dalla crisi di Vettel, ma dove di positivo c'è stato anche il ritrovamento parziale di Kimi Raikkonen. Alla vigilia, durante un'intervista alla Rai, Arrivabene ha di nuovo parlato di complotti, di piani contro di lui, contro la Ferrari e contro Vettel. Quando lui per primo in Giappone aveva spiegato perché la Ferrari aveva deciso di sospendere la trattativa di rinnovo contrattuale con il pilota tedesco. In attesa di risultati diversi. Ecco, speriamo proprio che Babbo Natale porti a questa Ferrari non solo una vettura decisamente più performante e una power unit più potente ma anche una maggiore lucidità e serenità. Di pensiero e di azione.

Perché i complotti generalmente esistono solo nella testa di chi li immagina, perché non ci sarebbe nulla di male ad assumere i direttori tecnici di altre squadre importanti quando questi se ne vanno. Soprattutto di grande esperienza come Jorg Zander, passato invece dalla Audi alla... Sauber.

E perché la formula hybrid, che sembrava destinata ad un immobilismo tecnico tutto a favore della Mercedes, ha invece dimostrato con la Red Bull di consentire anche prodigiosi recuperi tecnici. A condizione di fare le cose al meglio. Ecco, che la Ferrari prenda ad esempio la Red Bull e la determinazione messa in mostra da questa squadra tra il 2015 e il 2016. Che torna ad essere la seconda forza della F1 dopo che nel 2015 ad un certo punto, non sapeva nemmeno come avrebbe tirato avanti. Basta volerlo. Alla Ferrari non mancano certo i mezzi, la storia, la cultura tecnica e lo spirito innovativo. Bisogna solo mettere insieme gli uomini giusti per riuscire a farlo in fretta. ●

Gommoni di salvataggio

la novità del Gp

QUESTA SETTIMANA MERCEDES, RED BULL E FERRARI FANNO GLI ULTIMI TEST CON LE MAXI GOMME PER I PRIMI TRE GP 2017. POI INIZIERÀ LA PRODUZIONE

ABU DHABI - Eccoli lì, i nuovi gommoni Pirelli extra large per il 2017. A Yas Marina, la Casa italiana le mostra tutte insieme. Le cinque mescole per l'asciutto più intermedie e rain, caratterizzate da nuovi disegni del battistrada di tipo asimmetrico, con diverso posizionamento dei tasselli. Mentre Autosprint è in edicola sono in corso ad Abu Dhabi gli ultimi test, per la prima volta collettivi, per Ferrari, Mercedes e Red Bull, per deliberare le gomme che poi saranno impiegate nei primi 3 Gp della stagione 2017. «Una scelta obbligata dalla logistica - dice Paul Hembery - perché poi dovrà iniziare la produzione in serie e dovremo inviare i set di gomme in Australia e Cina. Oltre che produrre le gomme per i test a Barcellona. Le cui indicazioni serviranno però, come i test che si terranno in Bahrain dopo il Gp, per modificare eventualmente le gomme per i Gp successivi». Per la Pirelli, XL non vuol dire solo gomme più larghe ma un aumento considerevole nel budget destinato alla F1. Che in periodi di fuga di massa dal motorsport è certamente un dato apprezzabile.

Rain e intermedie al centro dell'attenzione

«Diciamo che tra i test effettuati, l'affitto delle piste, l'acquisto di nuovi macchinari per la produzione delle nuove gomme, abbiamo calcolato un aumento di circa il 20%», spiega Hembery. Che tradotto in soldi vuole dire circa 12 milioni di euro in più. Al centro delle attenzioni, soprattutto le gomme da bagnato e intermedie, anche dopo le recenti critiche di alcuni piloti successive al Gp del Brasile. «Ogni prodotto è migliorabile - continua Hembery - e le nostre gomme da bagnato certamente lo sono. Abituamente preferiamo non replicare alle accuse dei piloti ma una considerazione s'impone. Confrontate l'ultimo Gp del Brasile con quello del 2003, che si svolse in condizioni atmosferiche molto simili. Andate a vedere quanti incidenti ci furono allora. Alcuni, come quelli di Webber, Alonso e Button, violentissimi: 10 incidenti, e allora le vetture disponevano di un carico aerodinamico molto maggiore. Quindi di cosa stiamo parlando? Come si fa a dire che le gomme da bagnato una volta andavano meglio? In Brasile abbiamo visto un pilota di 18 anni che ha compiuto una rimonta prodigiosa, non ha sbagliato nulla e ha dato una lezione a tutti,

adottando traiettorie completamente diverse. Che forse si adattavano meglio all'uso delle gomme da bagnato. Capisco che ad alcuni queste cose possano dar fastidio, quindi diventa più facile prendersela con le gomme. Poi c'è il problema della visibilità, che molti confondono con quello dell'aderenza. Per evitare l'aquaplaning, queste gomme riescono con il rotolamento ad estrarre una quantità enorme d'acqua dal suolo. Che inevitabilmente finisce nell'aria nebulizzandosi. Questo crea problemi di visibilità per chi segue. Ma se le gomme da bagnato non facessero questo, vorrebbe dire che non starebbero lavorando al meglio. Poi è verissimo che le attuali coperture da bagnato sono state sviluppate con pochissimi giorni di test. Per questo siamo convinti che quelle della prossima stagione, avranno sicuramente un rendimento migliore e più efficace».

TRA SPESE PER I TEST E NUOVI MACCHINARI, LE GOMME 2017 COSTERANNO IL 20% IN PIÙ

PAUL HEMBERY

”

Gran lavoro sul battistrada

Nel 2017 le gomme, in percentuale, saranno più larghe del 25% rispetto alle attuali. Un incremento consistente, che in teoria dovrebbe far aumentare il rischio di aquaplaning. Perché più una gomma è larga e più la percentuale che questo contrappeso si verifichi aumenta. Per questo motivo la Pirelli ha lavorato molto sul disegno del battistrada, sulle dimensioni degli incavi e degli spazi vuoti. Spiega Mario Isola: «Con gomme così larghe, il problema principale diventa il drenaggio. Nelle gomme 2017, lo spazio vuoto, dove cioè non c'è il battistrada, è aumentato sensibilmente. Consideriamo un eccellente obiettivo raggiunto il fatto che gomme così larghe, in caso di pioggia, consentano gli stessi valori di aderenza delle attuali. E non aumentano la propensione all'aquaplaning». Altra polemica che ha interessato la Pirelli nel 2016 è stata la pressione minima di gonfiaggio, secondo alcuni piloti troppo elevate. Sottolinea Isola: «In condizioni normali, se i dati funzionali e delle simulazioni che i team hanno mandato alla Fia - e che la Federazione ci ha girato in forma anonima - sono fedeli alla realtà; i valori di pressione minima dovrebbero essere uguali a quelli di quest'anno. Però siamo pronti a rivederle nel caso ci siano delle compensazioni. Perché le simulazioni non sono mai fedeli, così come nei test che abbiamo effet-



CON GOMME COSÌ LARGHE IL PROBLEMA PRINCIPALE È IL DRENAGGIO DELL'ACQUA

MARIO ISOLA

”



**TUTTE TONDE
MA NON TUTTE NERE...**

Paul Hembery della Pirelli illustra per la prima volta l'intera gamma di coperture per il Mondiale 2017, con 7 differenti colorazioni

tuato, i valori di carico che i team hanno aumentato con soluzioni aerodinamiche provvisorie, probabilmente erano inferiori rispetto a quelli che le vetture conformi al regolamento 2017 saranno in grado di generare. Diciamo che dai test di febbraio a Barcellona, con le nuove vetture nella configurazione aerodinamica definitiva, cominceremo a lavorare per le gomme nuove di seconda generazioni, che si vedranno nella seconda parte di campionato».

Impegno tecnico enorme

Per la Pirelli un impegno tecnico davvero enorme, considerando che la Fia ha delegato alle gomme la maggiore parte del "lavoro" per incrementare i tempi sul giro di circa 4-5 secondi al giro. Dove per adesso in un'ipotetica ripartizione, 3" di incremento velocistico dovrebbero arrivare dagli pneumatici e 2" circa dalla vettura. Ricordiamo che le gomme posteriori passano da 325 mm di larghezza a

**IL 2017 SARÀ
DI TRANSIZIONE
PERCHÉ LE GOMME
SONO NATE
SENZA LE VETTURE
DEFINITIVE**

PAUL HEMBERY



405 mm, mentre le anteriori passano da 245 mm a 305 mm. Diverse non solo le dimensioni ma anche le mescole e la costruzione, per un lavoro che però è solo arrivato alla prima parte.

Sotto questo aspetto, e abbastanza logico che le gomme sviluppate in base alle risultanze dei test con le vetture 2015 e con i dati delle simulazioni e i modelli matematici delle sospensioni, saranno piuttosto diverse da quelle che poi saranno utilizzate dal Gp di Spagna in poi. Quindi potrebbe succedere che una vettura si adatterà meglio alle gomme prima versione piuttosto che a quelle che saranno prodotte in seguito. Un ulteriore motivo di incertezza tecnica che rende imprevedibile la prossima stagione. «Per certi versi, in termini di gomme sarà un anno di transizione - conclude Paul Hembery - perché le gomme 2017 nascono senza avere ancora le vetture definitive pronte».

Cesare Maria Mannucci

il domani
dei Gp

Fantascienza o futuro prossimo?

AMMORTIZZATORI MINIATURIZZATI. COMANDI VOCALI.
E INTELLIGENZE ARTIFICIALI. È LA F.1 DI STAR TREK?



ABU DHABI - In Place della Concorde a Parigi, sede della Fia, i dossier tecnici e le richieste di chiarimento ancora senza risposta si stanno accumulando ogni giorno. Le nuove vetture per il 2017 sono già state progettate e vari team hanno già iniziato la costruzione del telaio. Tutto normale, se non fosse che le richieste d'interpretazione alla Fia, per sapere se una certa soluzione tecnica sarà considerata legale o meno, aumentano ogni giorno. Questa volta, non è tanto l'aerodinamica a sollevare dubbi interpretativi - anche perché il nuovo regolamento è scritto in maniera piuttosto precisa e non interpretabile - quanto l'area delle sospensioni e l'elettronica applicata al comando delle varie funzioni della vettura. Si chiama Magnetorheological damper e di per sé non è certo una novità.

Visto che la McLaren la prova da anni sulle sue monoposto e visto che si tratta di una soluzione oggi presente su numerose vetture stradali di Case quali Audi, Ferrari, Lamborghini, Cadillac, Porsche e Bmw. Si tratta di una tecnologia, ideata dalla Delphi e poi sviluppata dal gruppo tecnologico cinese BeijingWesr Industries, nata inizialmente per l'industria aeronautica ma che in futuro potrebbe diventare di grande aiuto in F.1 considerando le problematiche susseguenti all'adozione delle gomme più larghe e delle carreggiate delle nuove monoposto.

Controlli semi-attivi

Di che cosa si tratta? Di uno speciale ammortizzatore riempito con un liquido magnetizzato che viene controllato da un campo magnetico creato attraverso calamite. A sua volta l'ammortizzatore è controllato attraverso un algoritmo calcolato appositamente. Con questo dispositivo si ottiene una specie di ammortizzatore controllato semi-attivamente. Questa tecnologia è nata per le auto di serie di grandi prestazioni, perché in presenza di pneumatici sempre più larghi e dal profilo sempre più ribassato, il comfort di guida poteva risentirne. L'adozione di gomme più larghe in F.1 porterà un aumento di vibrazioni e sollecitazioni sulla meccanica, incrementate anche dall'aumento della velocità di percorrenza in curva. Ma correlati all'ottimale funzionamento degli ammortizzatori - che il prossimo anno saranno più sollecitati - saranno anche la minor usura e degrado dei pneumatici. Vale a dire la possibilità di percorrere più giri con lo stesso set di gomme senza flessione nelle prestazioni. Come dire il "Sacro Graal" che tutti i progettisti cercano. Inoltre, questa tecnologia consente di realizzare ammortizzatori di dimensioni sempre più piccole. Priorità per tutti i progettisti per realizzare un avantreno rastremato e per alloggiare gli elementi delle sospensioni posteriori nel carter integrato alla scatola del cambio. Come fanno Mercedes e

Ferrari. Ora cosa sta succedendo? Che alla Fia stanno arrivando molte richieste di spiegazioni per chiedere se ulteriori sviluppi sul tema sono legali o no. Perché attraverso questo dispositivo - adeguato alle sollecitazioni di una vettura di F.1 - si possono ottenere di fatto gli stessi vantaggi delle sospensioni attive. Anche perché a livello di algoritmi e di liquidi speciali si possono realizzare soluzioni che forse gli stessi tecnici della Fia avrebbero difficoltà ad identificare. Almeno da subito. E quando una soluzione ha ricevuto l'ok, poi diventa difficile tornare indietro. All'esasperazione del tema, che inteso come semplice ammortizzatore è perfettamente legale, è strettamente legato il disegno dell'intero sistema sospensivo. Per questo alla Fia stanno arrivando molte richieste di chiarimenti.

Il ruolo di Acronis

Altro aspetto sotto la "lente di ingrandimento" è quello correlato all'"Intelligenza artificiale".

Ad Abu Dhabi, in un incontro con la stampa, Sergei Belousov, fondatore di Acronis, società - sponsor di Toro Rosso - che s'occupa della produzione di software e della conservazione e protezione di file, ha detto: «Già adesso i comandi vocali potrebbero essere usati senza problemi in F.1 per scegliere le varie funzioni». Negli ultimi anni i piloti si sono lamentati per



SONO GIÀ DA MUSEO

Ferrari, sotto, Mercedes e Red Bull che hanno animato l'ultimo Gp disputato con le attuali regole. Sono già pronte per la pensione, e non solo perché dal 2017 cambia tutto

via dei dispositivi sul volante sempre più numerosi e complessi necessari a comandare le varie regolazioni. Per la loro quantità e complessità e per tutte le procedure che vanno ricordate a memoria. Tanto che oggi il manuale di uso di una vettura di F1 supera le 50 pagine.

Comandi vocali

Ricordate le polemiche successive alla proibizione di fornire via radio dai box le corrette indicazioni ai piloti per regolare freni, differenziali, mappature, sospensioni e via dicendo? Con Hamilton che a Baku perse la pazienza e via radio disse: «Adesso basta, schiaccio tutti i bottoni sul volante poi vediamo cosa succede».

In seguito quel divieto è stato eliminato, ma la complessità derivante dal gestire tutte le funzioni da un volante che ormai ha ridotto al minimo lo spazio per l'impugnatura, rimane.

Il comando vocale è formalmente vietato, ma non è vietato ai piloti e ai box di parlare via radio. Con le tecnologie attuali, una parola, un ordine formalmente non correlato, potrebbe invece attivare una serie di funzioni richieste. Un campo per certi versi "minato", che potrebbe sconfinare nella telemetria bidirezionale, ammessa solo nel 2002 e poi subito vietata. I comandi vocali hanno un potenziale immenso, sono sempre più presenti nella vita quotidiana. In F1 è solo una questione di tempo

e la Fia avrà davvero i suoi problemi se, ostinatamente, cercherà di bloccarli. Perché si tratta di una tecnologia che va oltre e della quale non sarà facile dimostrarne l'utilizzo durante una gara.

Il comando vocale apre la porta alla terza problematica che rischia di esplodere a livello regolamentare. Quella dell'intelligenza artificiale.

Roborace apre la via

Il prossimo anno cominceranno le corse di Roborace, campionato per vetture senza pilota spinte da un motore elettrico. Il progetto è stato sviluppato da una società russa in collaborazione con la Michelin. Attenzione, non stiamo parlando di vetture radiocomandate ma di auto guidate in maniera autonoma e indipendente dall'intelligenza artificiale.

Che viene programmata prima del via. Forse non è solo una coincidenza che da quest'anno la Mercedes per prima, poi seguita da altri team, ha siglato importanti accordi di partnership tecnica con colossi dell'informatica. Ufficialmente per trasmettere i dati, immagazzinarli a prova di attacchi informatici e utilizzarli il più velocemente possibile durante le fasi di simulazione. Ma il confine tra l'avere a disposizione i dati e usarli in tempo reale è molto sottile. Così, le correzioni da apportare su una vettura durante la gara ben presto potrebbero non essere più di com-

petenza del pilota o del suo tecnico ai box, ma dell'intelligenza artificiale che avrebbe immagazzinato tutti i dati relativi a tutti i giri percorsi dal primo giorno di prove e avrebbe disponibile subito la migliore soluzione e correzione. E l'applicherebbe in maniera autonoma.

Come farà la Fia a controllare?

Forse per la prima volta, l'attenzione per prevenire eventuali "furbate" regolamentari, si sposta dal piano della meccanica e dell'aerodinamica a quello dell'elettronica più spinta, dei fenomeni magnetici e dell'intelligenza artificiale.

Tali da fare apparire le interpretazioni sul doppio estrattore della Brawn nel 2009 come una specie di discussione tra maniscalchi quando già le strade erano piene di automobili.

Il prossimo anno, Valentino Rossi sfiderà sulla pista di Sugo un'altra Yamaha R1 uguale a quelle che utilizza nel moto mondiale ma sprovvista di pilota e guidata da un'intelligenza artificiale. Per vedere chi andrà più veloce. A dimostrazione che ormai questa tecnologia è del tutto applicabile alle competizioni. E in futuro i regolamenti tecnici faranno fatica a controllarla perché non è riconoscibile facilmente. Riusciranno alla Fia a fare fronte e gestire queste nuove problematiche regolamentari 4.0?

Cesare Maria Mannucci

10

8

Lewis Hamilton

Il pilota merita il massimo per il solito talento che mette in mostra e per la sua innata superiorità velocistica. L'uomo invece meriterebbe l'insufficienza. Per la strategia scorretta, scontata e anche prevedibile che mette in atto per cercare di mandare in crisi Rosberg. Senza considerare che così facendo rischia di buttare alle ortiche anche la sua vittoria e quella della Mercedes. Un atteggiamento deprecabile che certamente Wolff e Lauda analizzeranno con attenzione. Per fare sì che non si ripeta.

VERSTAPPEN SEMPRE SPETTACOLARE

Sotto, Max subito in testacoda mentre sfilano Button e Palmer. A destra, il via con Lewis e Nico che terranno le posizioni, mentre Kimi si ritroverà subito terzo. In alto, il neo-iridato Nico, 2° e nell'altra pagina, Kimi davanti a Ricciardo.

Sebastian Vettel

Torna sul podio e alla fine per un momento dà pure l'impressione di piazzare il colpaccio ai danni dei due piloti Mercedes. Grazie a Hamilton che "addormenta" la corsa. Dopo un inizio difficile, Vettel allunga il secondo stint per il cambio gomme. Strategia che lo porta a risalire al terzo posto. Che lui dimostra di meritare.

Max Verstappen

Altra gara spettacolare. Dopo il primo giro si ritrova ultimo per la collisione con Hulkenberg, ma poi come a Interlagos inizia una furiosa rimonta che lo porta a risalire sino alla quarta posizione, in scia a Vettel. A suo favore gioca la strategia con una sola sosta per cambiare le gomme, ma anche su una pista ostica per i sorpassi, il pilota olandese dimostra che lui il modo lo trova sempre. Un po' come riusciva a fare Alessandro Zanardi in Indycar sui circuiti cittadini.

IL TOP DEL GP

Nico Rosberg

Piazzamento scontato per una corsa dall'andamento prevedibile. È bravo a non cadere nelle continue trappole che Hamilton, come in un videogame, gli semina a ogni giro. In difficoltà con Verstappen, ha la meglio solo quando le gomme del pilota della Red Bull sono ormai al limite, tanto che Rosberg passa solo in accelerazione. Gli ultimi giri sono un tormento, con Hamilton sempre più lento e Vettel e Verstappen sempre più vicini. Non fa certo la corsa della vita ma porta a casa il risultato più importante della sua carriera.

10



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





7

Kimi Raikkonen

Parte benissimo e alla prima curva supera Ricciardo. Poi il finlandese rallenta lamentando problemi eccessivi di usura con le gomme. Quando si trova Vettel alle sue spalle, lo lascia subito passare per non fargli perdere tempo, mostrando ragionevolezza.

Daniel Ricciardo

Visto cosa riesce a fare Verstappen, la sua corsa è un po' al di sotto delle aspettative. Effettua due cambi gomme e quando si ritrova alle spalle delle Ferrari finisce per usurare le gomme oltre il preventivato. Un quinto posto poco esaltante, mentre lo è il suo terzo posto nella classifica del campionato del mondo.

Nico Hulkenberg

Lascia la Force India con un settimo posto. Era impossibile fare meglio per Hulk che alla prima curva mostra i muscoli ed entra in collisione con Verstappen. Nell'urto danneggia il fondo della sua vettura. Ma oggettivamente oggi Red Bull e Ferrari erano al di fuori della sua portata.

Sergio Perez

Nessun errore, lotta a lungo con il compagno di squadra e con Massa, alla fine porta a casa un ottavo posto. Dimostrazione ormai di una consolidata maturità. Il prossimo anno lo attende l'impegnativo confronto con Ocon. Vedremo come se la caverà.

6

Felipe Massa

Chiude la stagione e la sua carriera in F1 con un nono posto e 2 punti. Per quasi tutta la gara lotta contro Alonso e alla fine riesce ad avere la meglio. Anche questa una rivincita per Felipe. Che presto deciderà dove e come correre, in altre categorie.

Fernando Alonso

Festeggia il nuovo corso McLaren post Ron Dennis con un decimo posto. Forse era lecito aspettarsi di più, ma sul lungo rettilineo di Yas Marina proprio non riesce a tenere il passo di Force India e Williams in termini velocistici. E di nuovo spera nel prossimo anno per la sua rivincita.



COLOMBO

5

Romain Grosjean

Sfiora di nuovo i punti, dopo una gara costante e lineare e termina 11°.

Lamenta una usura irregolare delle gomme, ma, quando queste sono nuove, i suoi tempi sono di tutto rilievo. Poi si limita a controllare gli attacchi per la verità non molto incisivi di Gutierrez alle sue spalle.

Esteban Gutierrez

La stagione finisce e alla Haas tirano un sospiro di sollievo perché del messicano proprio non ne potevano più. Ironia della sorte, questa volta Gutierrez è autore di una gara discreta. Non commettere errori, corre sempre in scia di Grosjean e conclude 12° a pieni giri.

Esteban Ocon

Il francese una calma dovrebbe darsela, visto che in successione entra in contatto con Magnussen, Nasr e Wehrlein. Però gli va dato atto che ci prova sempre e mette in mostra molta determinazione. Conclude 13°, doppiato, dopo avere accarezzato per un certo tempo l'illusione di un punto.

Pascal Wehrlein

Termina al 14° posto, doppiato. A un certo punto entra in contatto con il compagno di squadra, in una rivalità tra i due sempre in crescendo, che alla Manor sono stati bravi a gestire. Ma alla fine finisce davanti ad entrambe le Sauber.

Marcus Ericsson

Arriva al traguardo in 15esima posizione doppiato. Opta per una strategia con un solo cambio gomme ma alla fine si rivela una scelta sbagliata. Per il prossimo anno il contratto in tasca lo ha già quindi alla fine è tranquillo.

Carlos Sainz

Con una Toro Rosso ormai in cronica mancanza di potenza, lo spagnolo mostra sempre impegno e determinazione. Purtroppo viene messo fuori gioco dall'inutile aggressività di Palmer al 41° giro, che lo tampona rompendogli il cambio, quando Sainz rallenta per farsi doppiare da Hamilton.

Danil Kvyat

Stava correndo in modo decente dopo le tormentate qualifiche. In lotta con la Renault si deve ritirare al 14° giro per un problema al cambio.

4

Jenson Button

La sua corsa dura poco e non è certo l'addio glorioso che si augurava. Dopo 12 giri è già ko per il cedimento della sospensione anteriore destra.

Valtteri Bottas

Si ritira al 6° giro per l'improvviso cedimento della sospensione posteriore mentre occupava la nona posizione ed era in lotta con Massa.

SUTTON-IMAGES.COM

**BEN POCA FORTUNA PER SAINZ E WIRDHEIM**

Niente bandiera a scacchi per Sainz, sopra, inseguito da Wirdheim. Sotto, una gara complessivamente deludente per le Haas di Gutierrez e Grosjean, che si sono dimostrate affidabili ma sono finite di poco fuori dalla zona punti

LA PRESSE



3

Kevin Magnussen

Si ritira al 5° giro per i danni riportati al musetto e alle sospensioni anteriori a causa di un contatto al primo giro con la Manor di Ocon. Maniera ingloriosa di chiudere una esperienza con la Renault decisamente deludente.

1

Joylon Palmer

Uno così la Renault lo conferma pure per il prossimo anno. Tampona violentemente Sainz che aveva dato strada per farsi doppiare. Lui gli arriva nel posteriore a una velocità del tutto inadeguata e l'impatto è inevitabile.

I commissari lo penalizzano di 5" ma con lui avrebbero dovuto essere più severi. Conclude 17° e doppiato.

PER LA PRIMA
VOLTA IN ITALIA!

RIVIVI GLI ANNI PIÙ YATTA DI SEMPRE!

Collezione le **statuine** del mitico cartone.



ARRIVA IN EDICOLA LA YATTAMAN CULT COLLECTION.
19 STATUINE TI ASPETTANO **OGNI LUNEDÌ** IN ALLEGATO AL TUO QUOTIDIANO
SPORTIVO PREFERITO. UNA **COLLEZIONE LIMITED EDITION** DA NON LASCIARSI SFUGGIRE.
PRENOTALE AL TUO EDICOLANTE PER NON PERDERE NEANCHE UN'USCITA.



YAMATO VIDEO
www.yamato-video.com

Corriere dallo Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

Tatsunoko
Production

Se non le trovi in edicola potrai richiederle all'indirizzo mail yattaman@corriere.it o yattaman@tuttosport.com specificando: il tuo nome, cognome, la statuina alla quale sei interessato e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

*A soli € 10,99 o 14,99 più il costo del quotidiano.

©TATSUNOKO PRODUCTIONS UNDER LICENSE TO YAMATO S.R.L.

IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI
MARELLI**Il meglio del meglio...**

Se potessimo trovare le parti migliori di ogni auto in pista e poi unirle insieme per creare una super-car stile Frankenstein, ecco come apparirebbe. Ogni auto ha buone idee di progettazione, il fatto che un team non vinca non significa che la sua auto sia tutta da buttare. Ci potrebbe essere una buona idea, ostacolata da una o più cose sbagliate. Quindi anche se la Mercedes vince, non vuol dire che la sua auto non possa essere migliorata.

Alettone anteriore Musetto (Red Bull)

Il successo della Red Bull si concentra nel suo alettone anteriore e nell'assetto fortemente inclinato, che porta l'alettone anteriore vicino alla pista per incrementare l'effetto suolo e aumentare la deportanza. E a ciò deve far seguito tutta la filosofia aerodinamica, così nella RB12 il motore è spinto ben avanti nel telaio in modo da allungare e assottigliare il retrotreno. Poi l'angolo fortemente inclinato trae il massimo da alettone anteriore e diffusore. Il concetto aerodinamico della Red Bull è talmente buono che non ha bisogno di rincorrere il livello di complessità seguito dalla Mercedes.

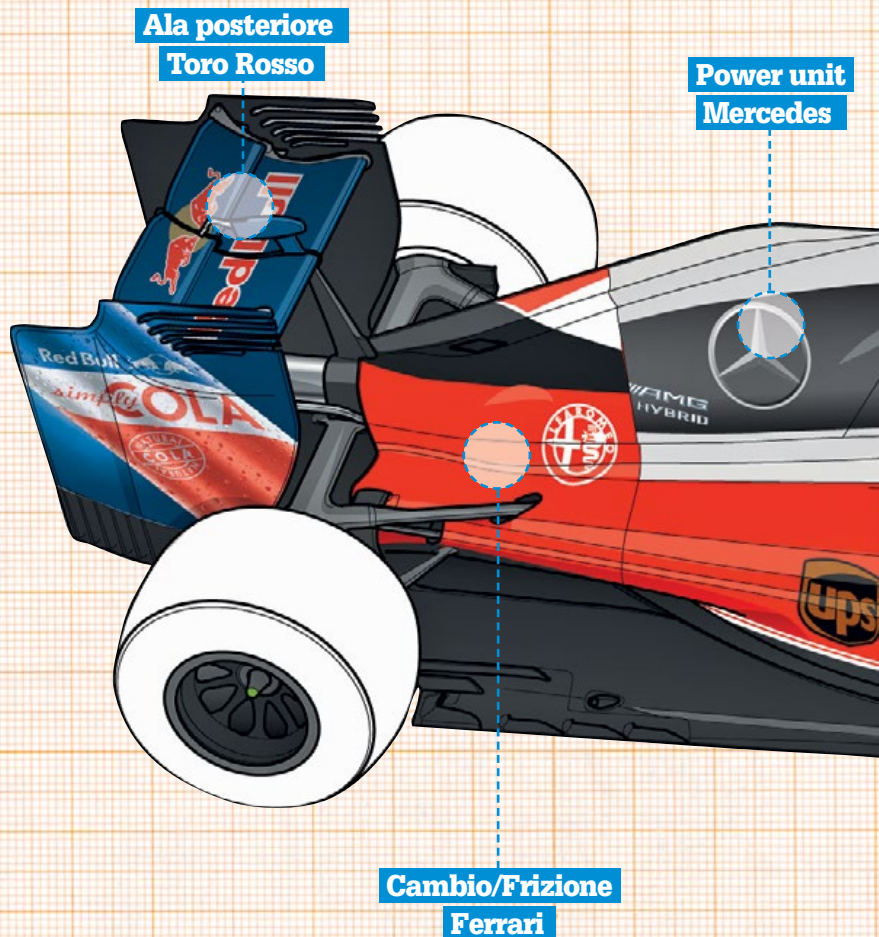
Sospensioni (Mercedes)

Anche dopo la messa al bando del Fric, la Mercedes è leader grazie all'intelligente assetto delle sospensioni. Usando ancora l'idraulica, ma senza collegamento tra anteriore e posteriore, le sospensioni possono essere sia morbide per una tenuta alle basse velocità che rigide per la tenuta alle alte velocità. Possiamo vedere l'auto rollare e appiattirsi sulle proprie sospensioni mentre cerca la tenuta nelle curve lente, e poi uscirne in aderenza. Poi, quando aumentano velocità e carico aerodinamico, il sistema di sospensione idraulica cambia per rendere l'auto più rigida, in modo da tenere sotto controllo l'aerodinamica. Il sistema resta rigido anche in frenata per impedire che l'alettone e il T-Tray colpiscano il suolo. Quest'ultimo fattore permette di avere un'auto con una maggiore inclinazione e di aumentare la deportanza senza usurare il pattino di legno sotto il fondo.

Power Unit (Mercedes AMG)

Dal 2014 il Mercedes Amg V6 Turbo Hybrid è la miglior Power Unit. Offre migliore potenza e guidabilità di tutte le sue concorrenti, e inoltre la Mercedes può aumentare la potenza anche nelle qualifiche. Grazie alle combustione magra in pre-camera e all'innovativo split turbo, il motore V6 produce quasi 800 cv. Poi l'Ers permette di usare i 160 cv di pressione di alimentazione per tutto il giro, quando il piede del pilota è premuto a fondo. Ciò dà al pilota più di 900 cv nella modalità di massima potenza.

L'All Star

**Deviatori di flusso (Mercedes)**

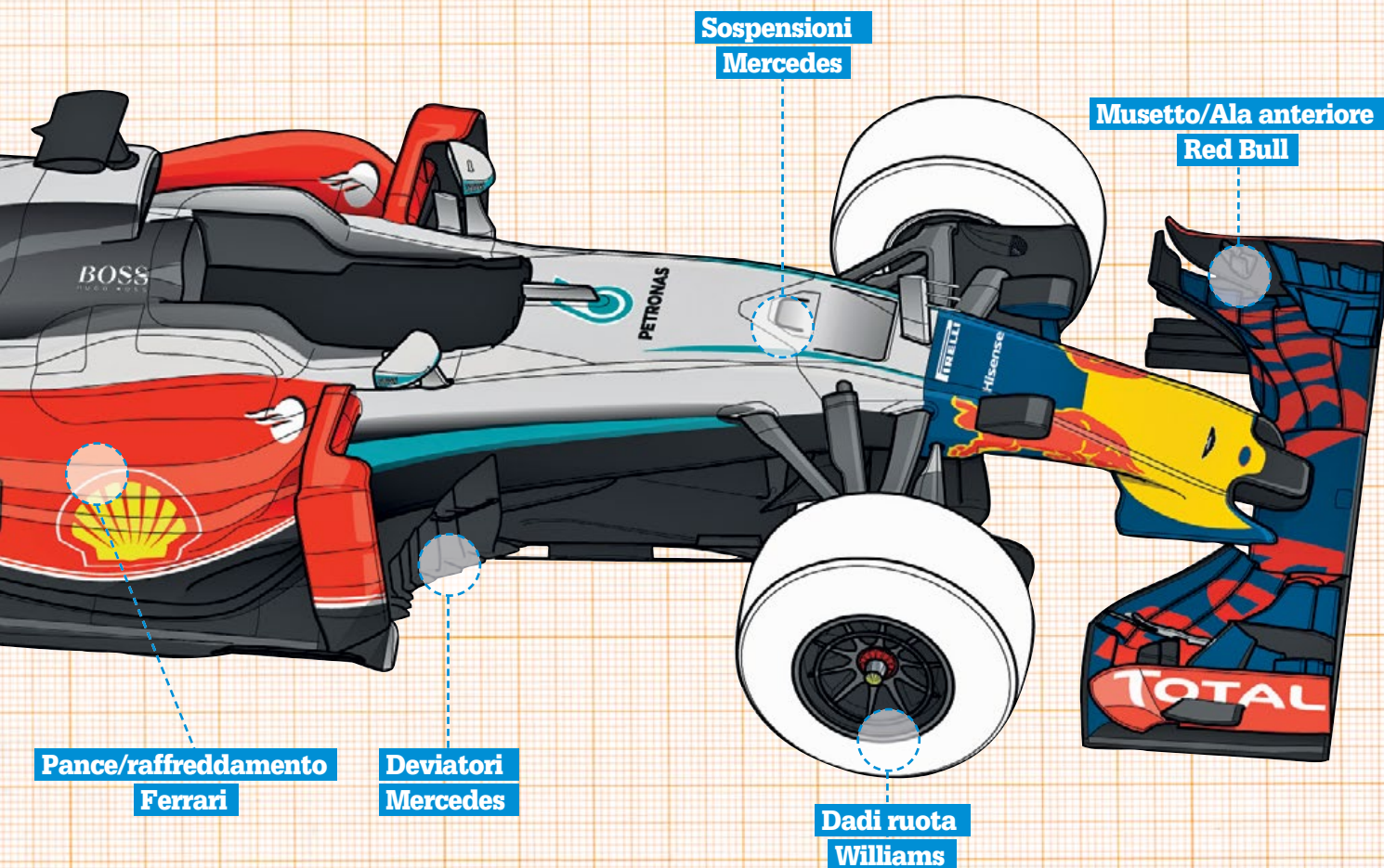
Un trucco della Mercedes sta nei suoi dettagli furbi sulle superfici aerodinamiche. Un tipico esempio è rappresentato dai deviatori a più componenti, le nove lame a livello del fondo e i sei deflettori sopra, che contribuiscono a far girare il flusso d'aria fuori sotto il fondo in modo da chiudere lo spigolo tra fondo e diffusore. Questa aerodinamica dai dettagli furbi si estende ai deflettori sotto il muso, all'alettone anteriore e agli elementi dentellati dell'alettone posteriore. La Red Bull avrà anche il miglior concetto di aerodinamica, ma la Mercedes la batte nei dettagli.

Frizione\Cambio (Ferrari)

Per tante ragioni, e in particolare quest'anno, le Ferrari fanno le migliori partenze della loro fila. Mentre altre scuderie sono incostanti e la Mercedes si è fatta notare per mezza stagione per l'incapacità di ottenere buone partenze, la Ferrari è stata molto veloce e costante. Per ottenere queste buo-

della F.1

A TERMINE DELL'ANNATA, RIUNIAMO IL MEGLIO DELLE VARIE MONOPOSTO 2016 PER CREARE "L'AUTO PERFETTA" DELLA STAGIONE



ne partenze, la Ferrari sfrutta una buona miscela di procedure alla linea di partenza, ottimo controllo della frizione e un cambio robusto. Anche quando le qualifiche non sono buone per la Ferrari, con le sue grandi partenze guadagna posizioni.

Pance/Raffreddamento (Ferrari)

Nessun team lavora tanto sui fianchi della monoposto quanto la Ferrari. Sia l'innovativo radiatore a "V" che le feritoie sopra e sotto contribuiscono a convogliare l'aria attraverso i radiatori. Ciò riduce la resistenza aerodinamica dei radiatori più grandi e permette di avere pance più piccole, con ulteriore riduzione della resistenza aerodinamica. Con un miglior raffreddamento si ha una minore resistenza aerodinamica, e un motore più raffreddato è più affidabile.

Dadi ruota (Williams)

Con un numero di pit stop che arriva a tre per gara, risparmiare parecchi secondi ai box è un bel van-

taggio, che vale parecchi decimi a giro per auto con prestazioni normali. La Williams è abitualmente la più veloce nei pit stop con soste di 2" inferiori agli altri. Sia grazie al buon addestramento dei meccanici ai box che alla progettazione ben concepita e dettagliata di dado e assi delle ruote, nessun team arriva vicino ai sorprendenti pit stop della Williams.

Alettone posteriore (Toro Rosso)

Con il suo vecchio motore Ferrari, la Toro Rosso ha dovuto trovare un modo per rendere la propria auto veloce nei rettilinei, pur mantenendo deportanza in curva. Il segreto sta nel creare spinta verso il basso con la minor resistenza aerodinamica possibile, in modo che l'auto vada veloce nei rettilinei e mantenga la deportanza in curva. A inizio stagione l'auto ha mostrato innovative feritoie sull'endplate dell'alettone posteriore; queste, assieme alle tante ali di forme diverse, permettono alla Toro Rosso di lottare per il centro classifica, anche se la sua power unit non è così forte. ●

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Magnussen	1°	27"068
Sainz	6°	21"761
Wehrlein	6°	33"395
Hamilton	7°	22"600
Raikkonen	7°	21"959
Alonso	7°	22"428
Palmer	7°	24"781
Nasr	7°	23"272
Rosberg	8°	23"753
Vettel	8°	21"711
Hülkenberg	8°	21"834
Massa	8°	21"775
Kvyat	8°	21"896
Gutiérrez	8°	22"032
Ricciardo	9°	22"084
Pérez	9°	21"308
Grosjean	20°	22"838
Verstappen	21°	21"221
Palmer	21°	22"145
Ocon	22°	24"035
Ricciardo	24°	21"768
Wehrlein	24°	22"949
Raikkonen	25°	22"087
Hülkenberg	26°	21"482
Pérez	27°	22"012
Hamilton	28°	21"355
Gutiérrez	28°	22"102
Sainz	28°	21"935
Rosberg	29°	21"218
Massa	30°	21"539
Ocon	36°	23"026
Nasr	36°	29"933
Vettel	37°	21"872
Alonso	38°	22"248
Grosjean	38°	22"527
Ericsson	38°	22"991
Palmer	41°	22"588

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



SUTTON-IMAGES.COM

COSÌ AL TRAGUARDO

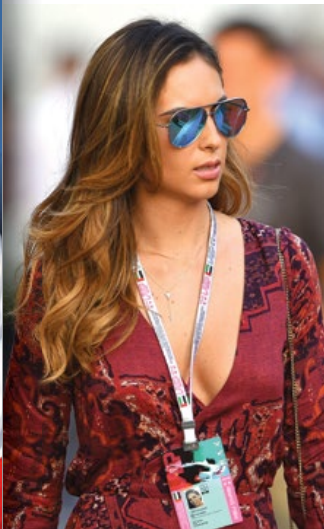
POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	55	1.38"04"013	186,824	1'45"137	37
2°	18	N. Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 0"439	186,810	1'45"261	33
3°	15	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	55	a 0"843	186,797	1'43"729	43
4°	12	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	55	a 1"685	186,771	1'45"187	36
5°	10	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	55	a 5"315	186,655	1'44"889	29
6°	8	K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	55	a 18"816	186,228	1'45"163	35
7°	6	N. Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 50"114	185,246	1'45"949	31
8°	4	S. Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 58"776	184,976	1'45"249	30
9°	2	F. Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 59"436	184,956	1'45"675	33
10°	1	F. Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	55	a 59"896	184,941	1'44"495	50
11°		R. Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1"16"777	184,418	1'44"970	45
12°		E. Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1"35"113	183,852	1'45"928	45
13°		E. Ocon (Francia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	54	a 1 giro	182,481	1'46"189	46
14°		P. Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	54	a 1 giro	182,287	1'46"145	26
15°		M. Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	182,259	1'46"216	40
16°		F. Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	182,094	1'46"287	44
17°		J. Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	54	a 1 giro(*)	181,844	1'45"715	46

RITIRATI

		C. Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	41	Incidente	181,188	1'46"591	30
		D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	14	Cambio	178,837	1'48"752	13
		J. Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	12	Sospensione	175,749	1'48"753	4
		V. Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	6	Sospensione	180,301	1'47"837	4
		K. Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	5	Incidente	169,515	1'48"601	4

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL VENTUNESIMO E ULTIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	6	8	8	6	5	5
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	5	5	5	5	4	4
FERRARI	VETTEL	FERRARI	6	6	6	5	5	5
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	5	5	5	5	5	5
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	5	5	5	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	5	5	5	5	4	5
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	5	5	5	5	5	5
RENAULT	PALMER	RENAULT	5	5	5	5	4	5
TORO ROSSO	KVYAT	FERRARI (2015)	5	4	4	4	4	4
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	5	5	4	4	5	5
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	5	6	4	4	4	4
SAUBER	NASR	FERRARI	5	5	5	4	4	5
MCLAREN	ALONSO	HONDA	8	9	9	7	7	7
MCLAREN	BUTTON	HONDA	6	6	6	6	6	6
MANOR	WEHRLEIN	MERCEDES	4	5	5	4	3	3
MANOR	OCON	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	4	5	4	5	5	5
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	5	5	4	5	4	4

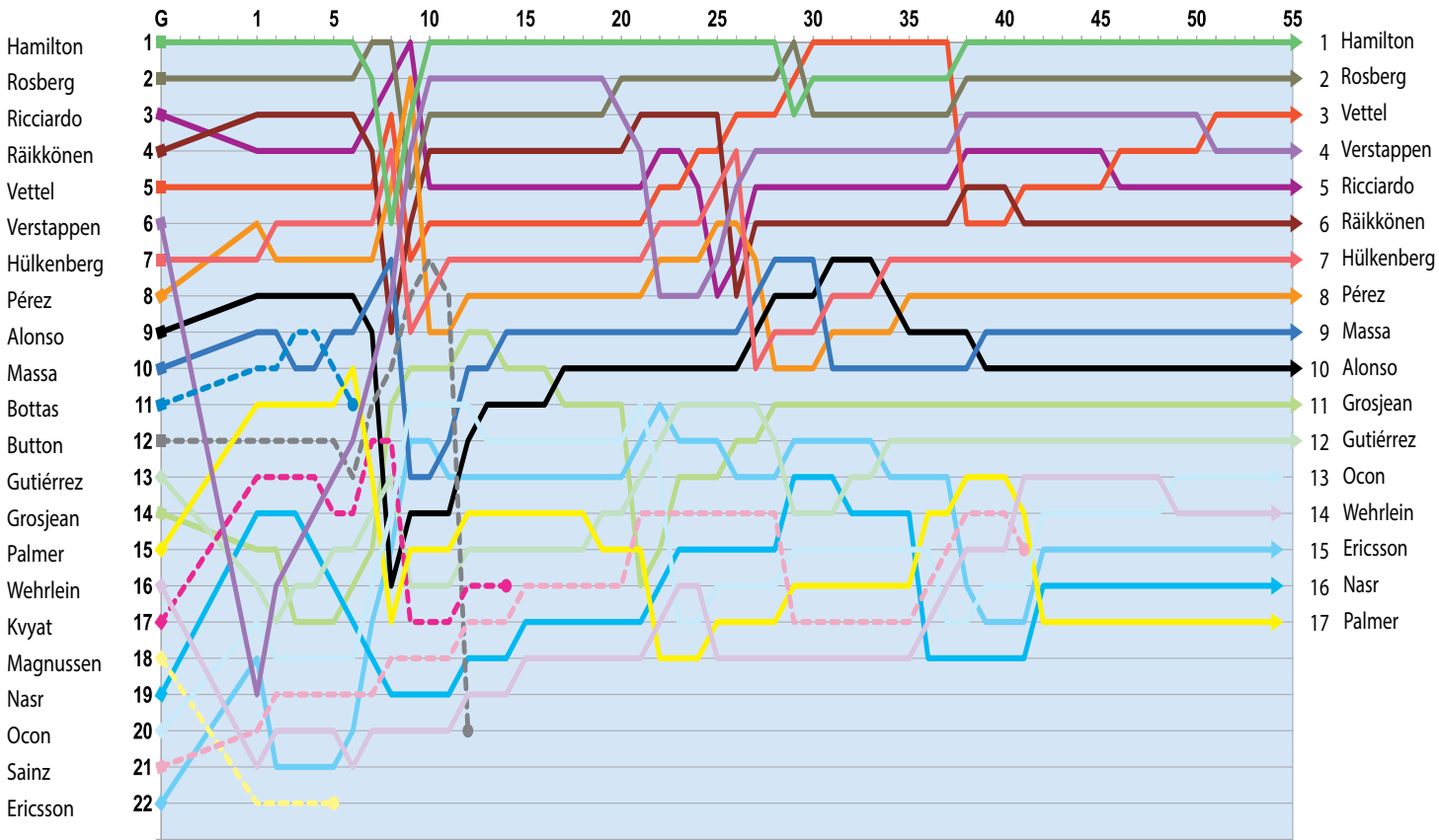


ABU DHABI | 21ª gara del mondiale F1 | 27 novembre 2016 | Yas Marina (5,554 km)
 | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE
 150 METRI PRIMA DELLA CURVA 8

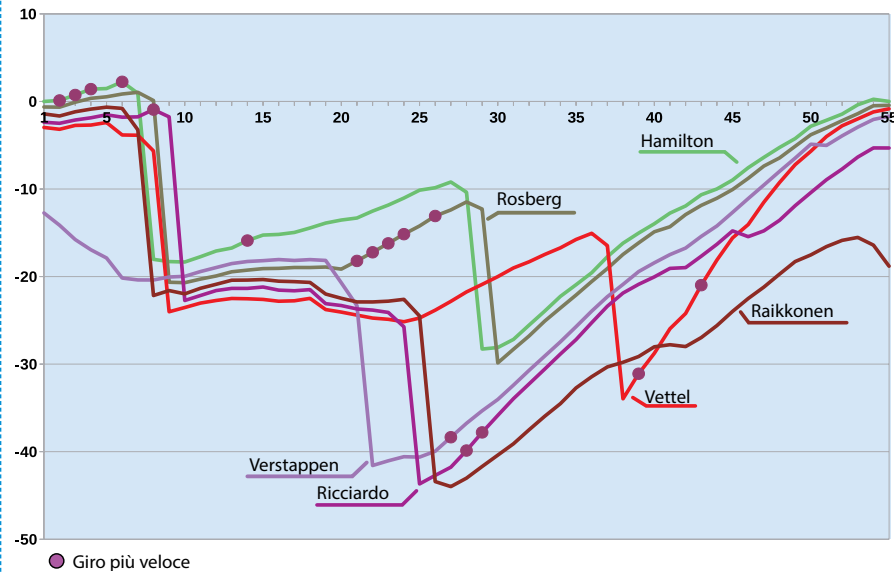
QUALIFICAZIONI

Massa	347.1
Vettel	343.6
Ericsson	343.5
Ocon	343.5
Bottas	343.4
Raikkonen	342.3
Grosjean	341.7
Gutiérrez	341.2
Wehrlein	340.8
Hülkenberg	340.0
Nasr	339.9
Pérez	339.7
Magnussen	339.4
Palmer	338.0
Rosberg	337.2
Hamilton	336.4
Alonso	335.7
Kvyat	335.1
Ricciardo	335.1
Verstappen	334.9
Button	334.5
Sainz	332.0

GRAN PREMIO

Vettel	347.2
Ricciardo	340.9
Rosberg	339.8
Grosjean	339.0
Gutiérrez	338.3
Ocon	337.9
Verstappen	337.7
Massa	337.3
Alonso	336.9
Palmer	336.5
Hülkenberg	333.9
Wehrlein	331.5
Ericsson	330.1
Raikkonen	329.5
Pérez	327.1
Kvyat	326.8
Sainz	323.6
Nasr	322.6
Hamilton	321.7
Bottas	316.9
Button	316.0
Magnussen	308.2

I DISTACCHI



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

IMBATTUTO
L.Hamilton
(McLaren MP4/26/Mercedes)
1'38"434 media 203,124 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
S.Vettel
(Red Bull RB5/Renault, 2009)
1'40"279 media 199,387 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
S.Vettel
(Red Bull RB5/Renault, 2009)
1h34'03"414 media 194,789 km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-6°
Rosberg	7°-8°
Ricciardo	9°-9°
Hamilton	10°-28°
Rosberg	29°-29°
Vettel	30°-37°
Hamilton	38°-55°

PROVE LIBERE

VENERDI 25 NOVEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'42"869	1'40"861
2° Rosberg	1'43"243	1'40"940
3° Vettel	1'44"005	1'41"130
4° Verstappen	1'43"297	1'41"389
5° Ricciardo	1'43"362	1'41"390
6° Raikkonen	1'44"556	1'41"464
7° Bottas	1'45"940	1'41"959
8° Pérez	1'44"155	1'42"041
9° Hülkenberg	s.t.	1'42"264
10° Massa	1'45"039	1'42"268
11° Alonso	1'46"379	1'42"366
12° Button	1'47"127	1'42"823
13° Gutiérrez	1'45"925	1'43"012
14° Grosjean	1'45"600	1'43"108
15° Palmer	1'46"219	1'43"272
16° Ocon	s.t.	1'43"600
17° Wehrlein	1'46"458	1'43"754
18° Nasr	1'45"778	1'43"903
19° Ericsson	1'45"168	1'44"045
20° Magnussen	1'46"372	1'44"117
21° Sainz	1'44"685	1'44"478
22° Celis	1'45"476	s.t.
23° Kvyat	2'01"989	1'45"948
24° King	1'47"558	s.t.

SABATO 26 NOVEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'40"775
2° Verstappen	1'40"912
3° Raikkonen	1'40"999
4° Hamilton	1'41"065
5° Rosberg	1'41"168
6° Ricciardo	1'41"831
7° Pérez	1'41"885
8° Hülkenberg	1'42"067
9° Bottas	1'42"076
10° Gutiérrez	1'42"354
11° Alonso	1'42"585
12° Palmer	1'42"616
13° Button	1'42"664
14° Massa	1'42"683
15° Grosjean	1'42"805
16° Magnussen	1'43"057
17° Wehrlein	1'43"145
18° Sainz	1'43"301
19° Nasr	1'43"417
20° Ocon	1'43"733
21° Kvyat	1'44"105
22° Ericsson	1'44"238

GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'39"058	44 Hamilton Mercedes 1'38"755
2ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'39"604	3 Ricciardo Red Bull 1'39"589
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'39"818	5 Vettel Ferrari 1'39"661
4ª FILA	11 Perez Force India 1'40"519	27 Hulkenberg Force India 1'40"501
5ª FILA	19 Massa Williams 1'41"213	14 Alonso McLaren 1'41"106
6ª FILA	22 Button McLaren 1'41"272	77 Bottas Williams 1'41"084
7ª FILA	8 Grosjean Haas 1'41"564	21 Gutierrez Haas 1'41"480
8ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'41"995	30 Palmer Renault 1'41"820
9ª FILA	20 Magnussen Renault 1'42"142	26 Kvyat Toro Rosso 1'42"003
10ª FILA	31 Ocon Manor 1'42"286	12 Nasr Sauber 1'42"247
11ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'42"637	55 Sainz Toro Rosso 1'42"393

POLE POSITION

SABATO 26 NOVEMBRE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'39"487	1'39"382	1'38"755	17"245	41"520	39"990
2° Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'40"511	1'39"490	1'39"058	17"175	41"737	40"146
3° Ricciardo	Red Bull RB12	1'41"002	1'40"429	1'39"589	17"413	41"759	40"407
4° Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'40"338	1'39"629	1'39"604	17"215	41"794	40"487
5° Vettel	Ferrari SF16-H	1'40"341	1'40"034	1'39"661	17"249	41"687	40"617
6° Verstappen	Red Bull RB12	1'40"424	1'39"903	1'39"818	17"402	41"758	40"553
7° Hülkenberg	Force India VJM09	1'41"000	1'40"709	1'40"501	17"422	42"140	40"841
8° Pérez	Force India VJM09	1'40"864	1'40"743	1'40"519	17"469	42"023	40"961
9° Alonso	McLaren MP4-31	1'41"616	1'41"044	1'41"106	17"624	42"239	41"120
10° Massa	Williams FW38	1'41"157	1'40"858	1'41"213	17"559	41"916	41"268
11° Bottas	Williams FW38	1'41"192	1'41"084		17"655	42"065	41"260
12° Button	McLaren MP4-31	1'41"158	1'41"272		17"623	42"399	41"136
13° Gutiérrez	Haas VF-16	1'41"639	1'41"480		17"460	42"232	41"568
14° Grosjean	Haas VF-16	1'41"467	1'41"564		17"500	42"410	41"468
15° Palmer	Renault R.S.16	1'41"775	1'41"820		17"655	42"382	41"435
16° Wehrlein	Manor MRT05	1'41"886	1'41"995		17"683	42"312	41"832
17° Kvyat	Toro Rosso STR11	1'42"003			17"772	42"623	41"608
18° Magnussen	Renault R.S.16	1'42"142			17"657	42"407	41"834
19° Nasr	Sauber C35	1'42"247			17"732	42"596	41"919
20° Ocon	Manor MRT05	1'42"286			17"981	42"287	42"018
21° Sainz	Toro Rosso STR11	1'42"393			17"841	42"800	41"583
22° Ericsson	Sauber C35	1'42"637			17"629	42"609	41"952

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

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

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



SUTTON-IMAGES.COM

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11				
1° N. Rosberg	385	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	25	25	25	15	18	15	18	12	25	25	25	15	25	18	18	18	18	18	18				
2° L. Hamilton	380	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	25	25	15	18	15	(m.)	15	25	25	25	25	15	25	25	25	25	25	25	25				
3° D. Ricciardo	256	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	8	15	10	18	18	10	18	18	10	18	18	8	15	15	4	10					
4° S. Vettel	212	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	8	15	10	(i.)	12	12	10	10	15	15	10	10	12	12	10	10	15	15					
5° M. Verstappen	204	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	(11°)	6	8	18	18	(m.)	12	15	12	12	18	18	(m.)	12	15	12	12	12					
6° K. Raikkonen	186	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	2	12	12	12	10	(m.)	8	(i.)	8	8	8	2	12	12	10	(m.)	8	(i.)	8				
7° S. Pérez	101	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	10	4	4	8	6	4	1	12	4	4	8	6	4	1	12	4	4	4					
8° V. Bottas	85	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	4	8	(m.)	10	1	(16°)	4	(11°)	(m.)	10	1	(16°)	4	(11°)	(m.)	4	(11°)	(m.)	4				
9° N. Hülkenberg	72	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	12	1	(i.)	4	4	(i.)	6	6	6	6	1	4	4	(i.)	6	6	6	6	6				
10° F. Alonso	54	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	6	(14°)	6	6	(16°)	10	(13°)	1	1	1	2	(12°)	(13°)	2	6	2	(i.)	2	2				
11° F. Massa	53	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(i.)	1	2	(12°)	(13°)	2	6	2	(i.)	2	2	1	2	(12°)	(13°)	2	6	2	(i.)	2				
12° C. Sainz	46	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	4	(14°)	(m.)	(15°)	(14°)	(11°)	(17°)	8	(16°)	8	(i.)	8	(i.)	8	(i.)	8	(i.)	8	(i.)	8	(i.)			
13° R. Grosjean	29	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	(11°)	(m.)	(m.)	(11°)	1	(20°)	(i.)	(11°)	(11°)	1	(20°)	(i.)	(11°)	1	(20°)	(i.)	(11°)	(11°)				
14° D. Kvyat	25	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	(14°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	(11°)	(18°)	(13°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	(11°)	(18°)	(13°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	(m.)			
15° J. Button	21	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	(i.)	(12°)	(m.)	2	(18°)	2	(12°)	(16°)	(m.)	2	(18°)	2	(12°)	(16°)	(m.)	2	(18°)	2	(12°)	(16°)	(m.)		
16° K. Magnussen	7	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	(i.)	(17°)	1	(m.)	(14°)	(12°)	(17°)	(14°)	(i.)	1	(m.)	(14°)	(12°)	(17°)	(14°)	(i.)	1	(m.)	(14°)	(12°)	(17°)	(14°)	(i.)
17° F. Nasr	2	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	(17°)	(i.)	(13°)	(m.)	(19°)	(15°)	(15°)	2	(16°)	2	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(22°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(i.)	(17°)	
18° J. Palmer	1	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	(15°)	(i.)	(15°)	1	(12°)	(13°)	(14°)	(i.)	(17°)	1	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(i.)	(17°)	(17°)	(17°)		
19° P. Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	(i.)	(m.)	(16°)	(15°)	(22°)	(17°)	(i.)	(15°)	(14°)	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(21°)	(18°)	(21°)	(12°)	(13°)			
20° S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
21° E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)	(13°)	(11°)	(m.)	(20°)	(m.)	(19°)	(m.)	(12°)	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)
22° M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)	(16°)	(17°)	(12°)	(15°)	(14°)	(11°)	(i.)	(15°)	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)
23° E. Ocon	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
24° R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	765	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	12/25	25/15	25/18	25/15	15/0	25/15	18/25	18/25	18/25	18/25
2° Red Bull	468	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	18/0	10/6	18/8	25/18	8/18	15/0	15/12	4/15	10/12
3° Ferrari	398	15/0	0/18	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	8/2	15/12	10/12	0/12	12/10	12/0	10/8	10/0	15/8
4° Force India	173	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	10/12	4/1	4/0	8/4	6/4	4/0	1/6	12/6	4/6
5° Williams	138	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	1/4	2/8	-	0/10	2/1	6/0	2/4	-	2/0
6° McLaren	76	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	6/0	-	6/0	6/2	-	10/2	-	1/0	1/0
7° Toro Rosso	63	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	2/0	-	-	0/8	-	0/8	-
8° Haas	29	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-
9° Renault	8	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	0/1	-	-	-	-	-
10° Sauber	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-
11° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBI GOMME

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

NOTE

(*) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente.

SUTTON-IMAGES.COM





RICCIARDO CHE BALLERINO...

Daniel danza col ventre!

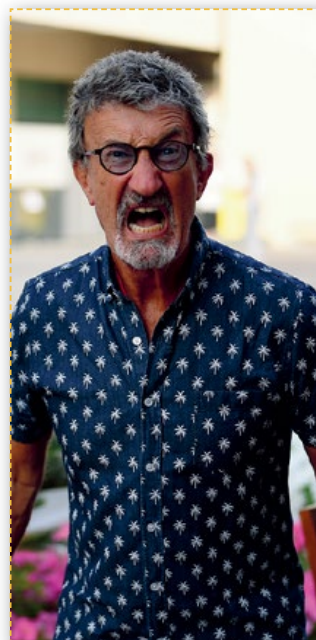
Prima del Gp, la Red Bull aveva organizzato una giornata nel deserto all'insegna dell'off-road, a 2 e 4 ruote. Presenti Ricciardo, Verstappen e Toby Price, vincitore della Parigi-Dakar 2016 con la Ktm. Alla sera, durante una cena nel deserto in stile berbero, Daniel Ricciardo ne ha approfittato per lanciarsi in un ballo scatenato con la danzatrice del ventre che si esibiva mezza nuda. Davvero comiche le moenze del pilota australiano, che però ha risparmiato la danzatrice, dal bere "Il té nel deserto" dalla sua scarpa.



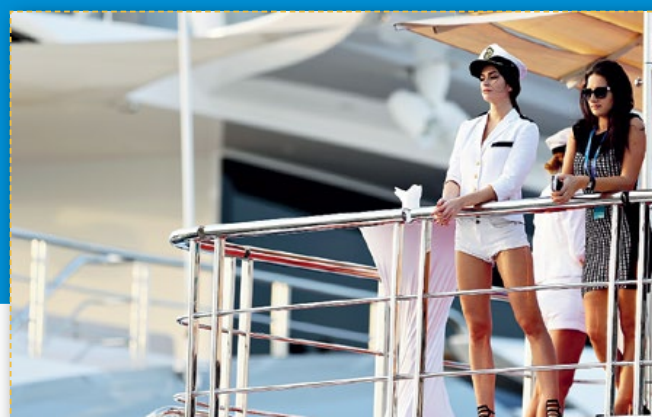
IL GP TEDESCO A OGGI NON È NEL CALENDARIO 2017

Germania fuori dalla F.1

Mercoledì 30 novembre, si tiene a Vienna l'ultimo consiglio Mondiale Fia dell'anno. Oltre all'abituale premiazione dei campioni Fia, sarà l'occasione per comunicare la versione ufficiale del calendario Fia. Ad Abu Dhabi veniva data ormai per certa la cancellazione del Gp di Germania in programma a Hockenheim, per la mancanza di fondi necessari a pagare quanto richiesto da Ecclestone. Dopo che la Mercedes si è rifiutata di "salvare" la corsa. Per la Germania è la seconda volta in tre anni che salta il Gp. Rispetto alla precedente bozza diffusa dalla Fia, altre modifiche dovrebbero interessare il Gp di Ungheria, che slitterebbe di una settimana per evitare la concomitanza dei campionati mondiali di nuoto a Budapest. Il Gp di Malesia slitterebbe di una settimana e precederebbe il Giappone. Mentre viene anticipato il Gp del Messico per essere successivo a quello di Austin.



Sopra, Eddie Jordan... ruggente, sotto, due tifose di alta classe e, a sinistra, Jorge Lorenzo, asso del motomondiale, visto al paddock dopo che ha provato una monoposto Mercedes di F.1. Sopra a sinistra, fans in kilt



IN CHIAVE 24 ORE SU LIGIER

Giovinazzi va a Daytona?

Dopo il positivo debutto nel Wec e le precedenti vittorie nell'Asian Le Mans Series, Antonio Giovinazzi potrebbe proseguire il suo cammino in Endurance alla prossima 24 Ore di Daytona. Dove Sean Gelael è intenzionato a iscriversi una nuova Ligier-Gibson gestita direttamente dal team ufficiale Oak. Nel campionato Imsa, la categoria LmP2 è open, non è obbligatorio l'uso di gentleman. L'equipaggio così potrebbe essere composto da Giovinazzi-Blomqvist-Van der Garde-Gelael.

DAL GP DEL BRASILE

Telecamere a pallina

Dal Gp del Brasile, durante le prove libere, su alcune vetture si sono notate queste strane "palline" sulla carrozzeria. Si tratta di speciali telecamere grandangolari per la realtà virtuale, in grado di produrre immagini a 360°. Il servizio dovrebbe essere disponibile a pagamento in futuro e darà realmente l'impressione di essere al volante della vettura, avendo la stessa visuale del pilota che la sta guidando.



Sopra, le nuove telecamere grandangolari con forma a pallina, apparse dal Gp del Brasile

VENTI LE GARE ANNUNCIATE

26 marzo	Gp Australia
9 aprile	Gp Cina
16 aprile	Gp Bahrain
30 aprile	Gp Russia
14 maggio	Gp Spagna
28 maggio	Gp Monaco
11 giugno	Gp Canada
18 giugno	Gp Europa Baku
2 luglio	Gp Austria
9 luglio	Gp Inghilterra
30 luglio	Gp Ungheria
27 agosto	Gp Belgio
3 settembre	Gp Italia
17 settembre	Gp Singapore
1 ottobre	Gp Malesia
8 ottobre	Gp Giappone
22 ottobre	Gp USA
29 ottobre	Gp Messico
12 novembre	Gp Brasile
26 novembre	Gp Abu Dhabi

NELLA PROSSIMA EDIZIONE DEL CAMPIONATO DEL MONDO

Saranno solo quattro le **power unit**

Nel 2017 la cancellazione del Gp di Germania non cambierà nulla a livello di unità disponibili per una stagione. Questo perché il regolamento è stato modificato e a prescindere da quanti Gp ci saranno in calendario, le power unit a disposizione saranno solo 4. Quest'anno invece, un motore doveva essere usato per 5 Gp, quindi il 21 in calendario, aveva aperto la porta alla quinta unità. Che di fatto era servita a "alleggerire" il chilometraggio di tutte le altre.



BEL GESTO DEL TEAM PER IL QUALE MASSA HA CORSO IL SUO ULTIMO GP

Una Williams in regalo a Felipe

Dopo l'omaggio del Gp del Brasile, dove la scritta Massa aveva sostituito quella della Martini, Claire Williams ha voluto fare altri due regali davvero super al pilota brasiliano che ad Abu Dhabi ha lasciato la F.1. Il primo era un album fotografico stampato su carta pregiatissima e rilegato in pelle, che

riproduceva i momenti più importanti della sua carriera. Ma soprattutto a Massa è stata regalata la Williams FW38 con la quale ha corso a Interlagos. Un dono davvero speciale, visto che ora i team mediamente costruiscono solo 3-4 vetture all'anno, tutte già prenotate dai collezionisti.



NEL COLLEGIO DELLA FIA

Kristensen commissario

Questa la composizione del Collegio dei Commissari Fia per l'ultimo Gp della stagione. In rappresentanza dei piloti Tom Kristensen, poi il Presidente della Federazione di Barbados Andrew Mallalieu e il tedesco Gerd Ennser, che all'ultimo momento ha sostituito Paul Gutjhar.

HA CHIESTO SOLDI ALLE TV

Max parla ma... pagando!

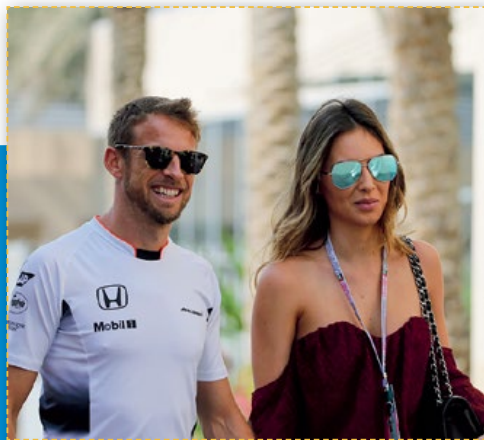
Per le sue attività commerciali e lo sfruttamento della sua immagine, Max Verstappen ha assunto un apposito manager di nome Raymond Vermeulen. Questi ha pensato bene di incrementare i guadagni di Max, chiedendo soldi alle televisioni per qualunque intervista. Non è certo una novità, anche altri piloti in passato lo hanno fatto. Il primo è stato Michael Schumacher, ma almeno il tedesco ha aspettato la vittoria di due campionati del mondo prima di battere cassa con le Tv. Verstappen invece lo ha fatto dopo un solo Gp vinto.



NELLE PROVE LIBERE

Forature per Toro Rosso

Durante le prove libere, sulla Toro Rosso si è registrato per due volte in pochi minuti la foratura delle gomme posteriori. Intuendo subito il problema, i Commissari Fia hanno vietato al team di Faenza di continuare a girare. A causare le forature infatti non sono stati dei detriti in pista quanto il cedimento repentino del cerchio. Come in gare precedenti era già avvenuto sulla Williams e sulla Renault. Causa probabile della rottura, il cerchio sfiorava i cestelli di raffreddamento. Sempre più grandi per ottenere l'obiettivo di riscaldare la gomma internamente irradiando sul cerchio il calore prodotto dai dischi freni. E di conseguenza abbassare la pressione di gonfiaggio.



Jenson Button con Brittney Ward, nel weekend del suo annunciatissimo ultimo Gp, ha fatto una gran bella figura non solo all'interno dell'abitacolo McLaren....



Al paddock c'è stato anche spazio e rispetto per i costumi locali, in questo caso sfoggiati con stile da queste graziose passioniste di Formula Uno



L'asso del tennis Roger Federer è stato accolto con calore e interesse dal Circus iridato



BRAVO A NEW YORK!

Mauro Baldi maratoneta

Mauro Baldi è l'unico pilota italiano ad avere vinto le tre classiche dell'Endurance: Le Mans, Sebring e Daytona. Da sempre appassionato di podismo, all'età di 60 anni, Baldi ha voluto cimentarsi alla Maratona di New York, dopo che in precedenza aveva già disputato quella di Los Angeles. Ottimo il tempo di 4 ore, realizzato dal reggiano per coprire tutta la distanza di 42 km/h e 195 metri. "Monsieur l'Endurance" ha colpito ancora!

NEI COLORI BRAWNGP

Casco 2009 per Jenson

Per la sua ultima gara in F.1, Jenson Button ha abbandonato il tradizionale casco con i colori della Union Jack per adottare invece il casco che aveva quando si è laureato campione del mondo con la BrawnGp. Colore giallo limone e nero, stessa veste grafica, per ricordare il momento più felice della sua carriera.



SAREBBERO UTILISSIMI I BUONI UFFICI FERRARI

Bon Giovi alla Sauber?

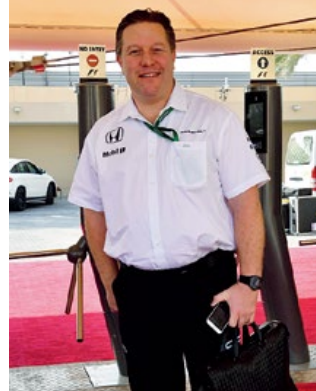
Si complica la situazione di Pascal Wehrlein che potrebbe anche uscire dalla F.1 e fare ritorno nel Dtm. Per lui la prospettiva più concreta di rimanere nel Circus è forse legata alla Sauber. Perché proprio a Abu Dhabi il Banco do Brasil ha annunciato la fine della sponsorizzazione di Nasr, quindi la posizione del brasiliano diventa molto critica. Il risultato della Sauber nel Gp di Brasile ha di fatto privato la Manor di circa 44 milioni di dollari, relativi al 10° posto nel campionato Costruttori. Come dire quasi la metà del budget. Stephen Fitzpatrick, proprietario della Manor, starebbe cercando dei partner e trattative sono in corso per cedere la maggioranza del team. La Manor così avrebbe bisogno di piloti con molto budget, e si torna a parlare di Rio Haryanto, nella foto a lato, Jordan King o Esteban Gutierrez. In F.1 restano così da assegnare 3 posti. Per quanto riguarda la Sauber, in alternativa



a Wehrlein, si torna a parlare di Giovinazzi, che potrebbe essere recuperato dalla Ferrari. Che nei confronti della Sauber continua a vantare crediti per decine di milioni di dollari e avrebbe la forza per imporre il pilota italiano. Basterebbe solo volerlo.



Lance Stroll a Abu Dhabi ha sfruttato l'occasione per prendere le misure con il team Williams, in questo caso al muretto, sopra. A destra, una deejay all'opera. Sotto, foto ricordo per i partecipanti alla gara di chiusura del mondiale di F.1 2016 e, a sinistra, Jenson Button con il casco che ha indossato nella corsa di commiato, coi colori con cui fu iridato nel 2009



NON È IL SOSTITUTO DI DENNIS

Zak Brown solo dir esecutivo

Dopo l'uscita di scena di Ron Dennis dalla McLaren molto si è parlato, spesso a sproposito, sul fatto che il cercatore di sponsor Zack Brown potesse sostituirlo. In realtà Zack Brown, **nella foto sopra**, è stato assunto dalla McLaren con la semplice qualifica di direttore esecutivo, mentre Ron Dennis ricopriva le qualifiche di Presidente e Amministratore delegato. Di direttori esecutivi, alla McLaren, ce ne sono diversi, quindi si parla di niente. Per il futuro, il gruppo McLaren dovrebbe continuare a essere gestito dalla triade Jonathan Neale, Mike Flewitt per l'automotive e Ian Rodhes per la sezione engineering. Vero uomo emergente del gruppo per gli utili che riesce a produrre e che di fatto servono a finanziare in buona parte l'attività del team di F.1. Se poi il gruppo McLaren dovesse essere capitalizzato in borsa, come vorrebbero Mansour Ojeh e la holding Mumtalakat, a questi potrebbe aggiungersi una figura di grande preparazione finanziaria, proveniente dal mondo della City.





QUESTA NUOVA REGOLA PERÒ POTREBBE CREARE GUAI ALLE FRIZIONI

Restart da fermi anche sull'asciutto?

Il Consiglio Mondiale ha già approvato per il 2017 la regola che in caso di partenza in regime di safety car sotto la pioggia, il successivo restart sarà dato da fermo e non più lanciato. Per non privare gli spettatori dello spettacolo della partenza. Ora la stessa regola potrebbe essere adottata anche in caso di neutralizzazione con la safety car sull'asciutto. Quindi se una gara sui circuiti cittadini come Montreal, Singapore o Montecarlo, dovesse avere 5 neutralizzazioni, in seguito ci sarebbero 5 partenze da fermo. Regola che aumenterebbe certamente lo spettacolo ma che sottoporrebbe le frizioni a sollecitazioni enormi. Perché un conto sono le ripartenze dai box in regime di velocità limitata in pit lane dopo il cambio gomme, altra storia invece le sollecitazioni che frizione e trasmissione ricevono nella fase di partenza quando la potenza trasmessa e quella massima. Secondo alcuni tecnici, le attuali frizioni semplicemente non riuscirebbero a reggere lo sforzo.

IL PROSSIMO ANNO CON LA NUOVA REGOLAMENTAZIONE

Dischi grandi per gomme larghe

Il prossimo anno, per via delle gomme più larghe, anche i dischi freni, i caliper e le pastiglie saranno di dimensioni maggiori. Le varie simulazioni stanno dimostrando che per attivare questi dispositivi, e considerando l'elevato incremento velocistico, saranno necessarie delle pompe dei freni dalla portata molto maggiore che le attuali. Pompe dei freni che in

assenza del servofreno - vietato dal regolamento - dovranno essere attivate con uno sforzo infinitamente maggiore con la gamba. Perché la pressione in Kg dovrà sarà molto più elevata. Durante l'inverno si prevede un'apposita preparazione fisica per questo problema, o in alternativa piloti che negli ultimi giri a malapena riusciranno a frenare. Ma non quanto servirebbe.



Ampia e ordinatissima sfilata di hostess al paddock di Abu Dhabi, sopra. A destra, l'attore Liam Cunningham, personaggio cult della serie "Il trono di Spade", dove impersona il ruolo di Davos Seaworth

PER LE GOMME PIRELLI

Prove Ferrari con 4 piloti

Prima dell'ultima sessione di prove per le gomme Pirelli, questa, in basso, la lista dei piloti utilizzati durante i test e relative percorrenze chilometriche. Da segnalare che la Ferrari è la squadra che ha impiegato più piloti ossia quattro, l'unica ad avere fatto ricorso ad entrambi i piloti titolari.

QUESTI I TESTER IMPIEGATI

Wehrlein	2681
Gasly	2494
Vettel	2234
Buemi	1190
Raikkonen	515
Gutierrez	480
Fuoco	478
Rosberg	209

POSSIBILI E AMPIE VIOLAZIONI?

Indagine fiscale in pieno corso

La Comunità Europea starebbe indagando sulla Fom, Delta Topco e altre società riconducibili, per una supposta evasione fiscale. Con lo stesso schema Google e Apple, anche la gestione finanziaria della F1 sarebbe stata strutturata per pagare solo il 3,3% delle imposte, quando invece avrebbero dovuto essere circa il 30%, secondo la legge inglese. Solo per gli ultimi 10 anni, quelli esigibili, si parla di circa 350 milioni di euro di tasse inevase. Pertanto, per i nuovi padroni del gruppo di Liberty Media, si tratta una non trascurabile e possibile mazzata...



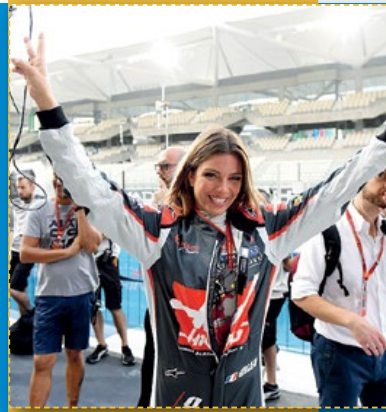
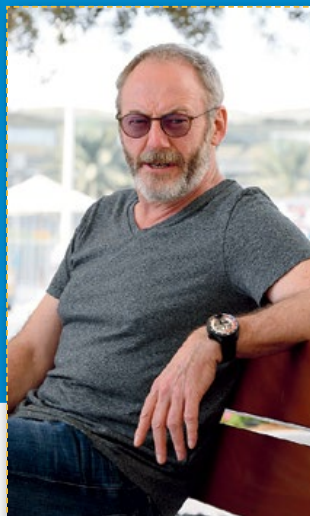
IN DIVISA NEL DOPO-DENNIS

Ojeh in stile McLaren

Da oltre due anni, Mansour Ojeh si vedeva occasionalmente in concomitanza dei Gp di Bahrain e Montreal. Rigorosamente in abiti borghesi, per dimostrare il suo dissenso dalla gestione di Ron Dennis. Spesso senza nemmeno stazionare alla "sua" ospitalità. Ora, avendo vinto la sua battaglia societaria, e con Ron Dennis ormai fuori da ogni mansione esecutiva, Mansour si è rivisto a Abu Dhabi di nuovo vestito della divisa McLaren, con la cuffia radio in testa. Cose che ormai non indossava più da anni. Orgoglioso di fare parte del suo team.



Federica Masolin s'è calata nella Haas F1. Chiaro, la nostra invidia è tutta per l'abitacolo



Gasly

beffa Giovinazzi



IL FRANCESE DEL VIVAIO RED BULL VIVE UN WEEK-END PERFETTO, VINCE GARA-1 E CONQUISTA ALLA GRANDE IL TITOLO CHE IL PILOTA ITALIANO SPERAVA DI POTER FAR SUO

di **Alessandro Gargantini**

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gasly; 2. Matsushita;
3. Markelov. Gara-2: 1. Lynn; 2. Ce-
cotto; 3. Sirotkin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



LA DELUSIONE DI GIOVI

Antonio Giovinazzi, sopra,
sconfitto nel rush finale
per la conquista del titolo
Gp2 dal compagno
di squadra Pierre Gasly

YAS MARINA - Pierre Gasly è il nuovo padrone della Gp2. Nell'appuntamento decisivo per l'assegnazione del titolo, il pilota che porta i colori Red Bull non ha sbagliato una mossa e ha agevolmente recuperato le sette lunghezze che lo separavano da Antonio Giovinazzi. Su un circuito dove si è sempre espresso ad altissimi livelli, il ventenne di Rouen, ha piegato dunque la resistenza del nostro portacolori, che non è riuscito a reagire. Sulla pista degli Emirati si è assistito a un epilogo stagionale che non rispecchia l'andamento dell'annata, che ha visto in numerose occasioni il nuovo vincitore messo sotto pressione dal pugliese, il quale non a caso s'era affacciato all'ultimo atto stagionale in vantaggio rispetto al compagno di squadra alla Prema Racing. Probabilmente, il primato in graduatoria crea pressioni e vertigini e sul tracciato di Yas Marina abbiamo ritrovato un Gasly davvero implacabile e un Giovinazzi al di sotto dei suoi standard. Sin dalle qualifiche il francese ha dato dimostrazione di grande fiducia nei propri mezzi, attendendo tutti rivali per più di quindici minuti prima di congelarli con un unico, fulmineo, giro veloce che gli è valso la pole e i relativi quattro punti. La prova di forza nel turno delle prove ufficiali, mentre Giovinazzi non riusciva ad andare oltre la terza fila, ha poi avuto riscontro nella Feature Race, quando Gasly ha subito preso il largo con le gomme supersoft, mantenendo per tutta la corsa un ritmo da primato che gli è valso il quarto successo stagionale. In due mosse, il pilota della Red Bull aveva sovvertito le gerarchie, ponendo le condizioni per una tranquilla Sprint Race, nella quale ha potuto amministrare a suo piacimento un vantaggio di ben dodici punti su Giovinazzi. «Sì, le qualifiche e la Feature Race sono state davvero cruciali - ha spiegato il pilota test della Red Bull - Sono arrivato su questa pista molto carico e sicuro del mio potenziale, sapendo di poter contare su una vettura fantastica. Certamente non ho sottovalutato le capacità di Antonio, che nel corso della stagione è stato un avversario durissimo. Sono riuscito a scattare molto bene al via e a sfruttare al meglio le gomme morbide, guadagnando»



do un vantaggio fondamentale sui miei rivali». Gasly, che sul tracciato di Yas Marina ha conquistato la quinta pole del 2016, ha pochi rivali sul giro secco in prova.

In gara, invece, in alcune circostanze il transalpino è apparso più vulnerabile. La sua corsa negli Emirati Arabi però è stata a prova d'errore: «Ci tenevo molto a conquistare questo successo, che rappresenta il punto più alto della mia carriera e rafforza il mio rapporto con Red Bull. Sicuramente nel corso della stagione ho commesso errori, come quando mi sono insabbiato al Red Bull Ring quando ero primo. Non è stata un'annata facile. A Silverstone ho ottenuto la prima vittoria dell'anno ma è stato un momento molto difficile, visto che mentre mi recavo in circuito ho avuto un incidente stradale e mia

mamma è finita in ospedale. Potrei scrivere un libro su tutte le cose che mi sono capitate quest'anno! In questo fine settimana sono stato molto concentrato: ho cercato anche il giro più veloce nella prima corsa ma non è stato possibile ed ho desistito. Nella seconda mi sono mantenuto lontano dalla mischia e ho controllato la situazione senza prendere rischi».

La vittoria rende sempre più salda la posizione del francese all'interno della Red Bull, dove già ricopre il ruolo di pilota-test, con l'obiettivo di entrare nel gruppo delle prime guide non appena si presenterà la prima chance. «Chiedo sempre ad Helmut Marko di darmi una chance e gli ripeto che il mio unico obiettivo è arrivare in F.1. Prima o poi avrò un'opportunità». ●

Antonio che delusione!

SIN DALLE PROVE GIOVI HA FATICATO A TENERE IL PASSO DI GASLY. IN GARA HA DOVUTO FARE I CONTI CON IL DEGRADO GOMME E IL TITOLO È SVANITO

Un titolo sfumato per otto punti, al termine di una stagione nella quale ha dimostrato tantissimo e ha sorpreso tutti con corse a dir poco epiche. Non era mai successo di vedere un rookie sfiorare il titolo da quando sono stati introdotti gli pneumatici Pirelli, e nemmeno vincere due corse dopo aver recuperato dall'ultima posizione o compiere sorpassi all'esterno che sfidano le leggi della fisica. Ma a Yas Marina, questa versione super di Antonio Giovinazzi non si è vista. A molti è parso di assi-

stere alla versione più opaca del ventiduenne pugliese che non è riuscito a reagire agli attacchi di Pierre Gasly. «Sono arrivato su questa pista motivatissimo, con l'obiettivo di difendere il mio vantaggio di sette punti in graduatoria. Volevo soltanto vincere il titolo e la pressione della vigilia non mi ha causato alcun problema - ha raccontato deluso il vice campione della Gp2, che ci ha spiegato tutte le difficoltà che ha incontrato - Purtroppo, in questo fine settimana le cose non sono andate

nel verso giusto sin dall'inizio e non tutte le piste danno le stesse possibilità di recuperare come Baku o Monza». L'alfiere della Prema Racing ha poi ricordato quali sono stati i momenti decisivi dell'epilogo stagionale: «La strategia in qualifica non si è rivelata azzeccata: sono sceso in pista troppo presto, quando il tracciato non era gommato in maniera ottimale e c'era traffico. Inoltre, sono stato ostacolato sul finale della sessione da Luca Ghiotto quando stavo facendo il mio giro mi-

gliore, che mi sarebbe valso una posizione alle spalle di Pierre Gasly. Ho così dovuto prendere il via dalla terza fila, che su questo circuito rappresenta un grosso handicap se il tuo principale rivale scatta dalla pole». Anche in gara per il pugliese ci sono stati momenti molto critici. «Nella Feature Ra-

**PURTROPPO
NEL WEEK-END
LE COSE
NON SONO MAI
ANDATE PER
IL VERSO GIUSTO**

ANTONIO GIOVINAZZI

”

ce ho dovuto posticipare il cambio gomme di un giro, perdendo circa otto secondi. Con le super soft il degrado è davvero improvviso e anche una sola tornata fa perdere un sacco di tempo. Partendo dalle retrovie, i miei pneumatici erano davvero messi male e sembrava di girare sulle uova».

Nella gara Sprint della domenica il divario, salito a 12 punti, appariva così davvero difficile da scalare. «Sicuramente avrei dovuto compiere un'impresa! Ho corso con lo stesso spirito di sempre, cercando di puntare alla vittoria a prescindere dal risultato di Gasly. Non sono riuscito però a fare la differenza per l'immediato degrado delle gomme». Antonio ha così visto sfumare per otto punti un titolo che era parso avere a portata di mano. Rimane negli occhi di tutti una stagione ad altissimo livello, con l'auspicio che possa garantire al pilota di Martina Franca il passaggio in Formula Uno: «Me lo auguro davvero. Fino ad oggi sono stato concentrato soltanto sul titolo, ora insieme al mio manager valuteremo le opportunità migliori per la prossima stagione. Al momento, nulla è stato deciso». ●





Italiani battuti ma non sconfitti

MENTRE GIOVINAZZI PERDE IL TITOLO, MARCIELLO SI VEDE SOFFIARE LA TERZA PIAZZA IN CAMPIONATO E GHIOTTO MANCA LA QUINTA

L'epilogo stagionale, contrassegnato dai successi di Pierre Gasly e Alex Lynn, è stato particolarmente avaro di soddisfazioni per i piloti italiani. Come Giovinazzi ha perso il titolo, Marciello - che ha colto un decimo e un tredicesimo posto - non è riuscito a difendere la terza posizione in campionato dagli attacchi di Sergey Sirotkin. Grazie alla terza posizione nella Sprint Race, il moscovita è riuscito ad affiancare in graduatoria generale il pilota di Caslano ma due vittorie colte dal pilota della Art Grand Prix sono state decisive nell'attribuzione della terza posizione. E Luca Ghiotto ha fallito l'assalto alla quinta posizione in campionato. Dopo aver faticato in qualifica, dove per aver ostacolato Giovinazzi ha subito una penalizzazione di tre posizioni in griglia, in gara il pilota del Team Trident ha effettuato un ottimo recupero nel primo terzo di gara, prima che le sue gomme andassero in crisi. Il ventunenne veneto ha sfiorato la zona punti nella Feature race, mentre nella Sprint race ha siglato il gi-

ro più veloce, a testimonianza di un elevato livello di competitività. Il pilota di Arzignano ha chiuso lontano dai primi dopo aver scontato una penalità per aver provocato una collisione e sostituito un'ala danneggiata. La scuderia di Maurizio Salvatori ha assistito anche alla miglior prestazione stagionale del ventenne indonesiano Philo Armand, a testimonianza del buon lavoro svolto con lo staff tecnico del team milanese. Infine, davvero eccellente il bilancio del Team Rapax, che ha ottenuto un'ottima piazza d'onore con Johnny Cecotto Jr. nella Sprint race, dopo aver scavalcato prepotentemente Sergey Sirotkin nel finale. Il pilota di Andrea Bergamini aveva ben impressionato anche nella corsa del sabato, dove aveva chiuso settimo. Sul tracciato di Yas Marina si sono messi in evidenza anche Nobuharu Matsushita e Artem Markelov, rispettivamente secondo e terzo alle spalle di Pierre Gasly nella corsa principale, il sabato. Curiosamente, entrambi non salivano sul podio dalla prova di Monaco. ●



PODIO SENZA ITALIANI

Il neo campione della Gp2 Gasly, sopra, fra Matsushita e Markelov. In alto, Marciello. Sotto a destra, nell'ordine, Sirotkin e Matsushita ai ferri corti e Johnny Cecotto Jr., secondo in gara-2. A sinistra il grande deluso Giovinazzi

LECLERC E FUOCO IN CAMPO NEI TRE GIORNI DI TEST

Prema con i piloti 2017

Nei giorni che seguono l'ultima corsa della stagione, il circuito di Yas Marina è sede di un'importante sessione di test collettivi, nei quali le scuderie che hanno già annunciato la line-up futura iniziano a preparare la nuova stagione, mentre le altre mettono alla prova nuovi nomi. C'è sovente un'aria di mistero su chi scenderà in pista, anche perché il mercato è in fermento. Partendo dalle scuderie regine, Prema Racing metterà da subito alla prova i rookie Charles Leclerc e Antonio Fuoco, che saranno i piloti del 2017, mentre Art Grand Prix schiererà il confermato Nobuharu Matsushita, il neo arrivo Alex Albon e l'inglese Callum Iott, che disputerà la terza serie europea con il team veneto. La Racing Engineering conoscerà i nuovi piloti Louis Deletraz e Gustav Malja, mentre la Dams avrà il confermato Nicholas Latifi e Oliver Rowland, che disputerà con il team francese la prossima stagione. Il Team Rapax potrebbe provare Nyck de Vries. Sean Gelael dovrebbe invece passare al Team Arden insieme a un pilota al secondo anno d'esperienza. Intanto farà i test con Giovinazzi e Ghiotto. Mp ha siglato proprio ad Abu Dhabi l'accordo con Sergio Sette Camara, terzo a Macao nel Gp di F.3, e si è anche parlato di un probabile ritorno del Team Hilmer, alla ricerca di un pilota d'esperienza da affiancare a un rookie. La scuderia tedesca aveva provato a convincere Gunther, che dovrebbe però rimanere in orbita Prema nel Fia F.3.



Leclerc gioia Ferrari

IL 19ENNE MONEGASCO SCUOLA FDA
VINCE IL TITOLO E ADESSO GUARDA AL FUTURO

di Alessandro Gargantini

YAS MARINA - Quando ha visto la vettura del compagno di scuderia, e principale rivale nella corsa al titolo, Alex Albon decollare su un cordolo e precipitare con una sospensione piegata sulla vettura dell'incolpevole Jack Aitken, Charles Leclerc ha toccato il cielo con un dito: ormai nulla avrebbe più potuto separarlo dal titolo di campione della Gp3 Series. Il successo del diciannovenne monegasco della Ferrari Driver Academy è arrivato con una corsa d'anticipo ed è stato agevolato da un evitabilissimo errore commesso dal thailandese di Londra, che stava contendendo a Jack Aitken la leadership della Feature race. Albon, che grazie alla conquista della pole aveva ridotto a soli venticinque punti il gap da colmare nei confronti di Leclerc, non si è certamente giocato al meglio le proprie carte. Sì, perché dopo aver preso nettamente il largo nella prima fase di gara ed essere stato riacciuffato dal gruppo soltanto a causa di una neutralizzazione della corsa dovuta a un'uscita di pista di Tatiana Calderon, l'ex pilota Lotus sembrava avere tutte le potenzialità per mantenere in saldo il primato. Invece, dopo essere stato momentaneamente sopravanzato da Jack Aitken, Albon ha istintivamente ingaggiato con il britannico un corpo a corpo nel quale poteva soltanto smenarci, ed ha finito col centrare un cordolo e ritirarsi, anticipando così i festeggiamenti di Leclerc. Albon ha davvero tanto da recriminare, visto che pochi minuti dopo il suo ritiro anche il neo campione ha finito la propria corsa nelle vie di fuga a causa di un contatto con Santino Ferrucci, poi penalizzato di dieci secondi dai commissari per una manovra non cristallina. Il monegasco ha così potuto festeggiare già a bordo pista, per poi rientrare nella corsia box per le foto di rito con la squadra quando la corsa non era ancora finita. Ora davanti a Charles Leclerc si aprono le porte della Gp2 Series, che disputerà con la Prema Racing accanto a Antonio Fuoco. «Da quest'anno sono pilota Ferrari ed ho corso con l'Art Grand Prix, la scuderia regina della categoria. Sapevo che non avrei potuto fallire nella corsa al titolo! - ha raccontato Charles - Ho avuto molta pressione sulle mie spalle e sono davvero felice di aver raggiunto il mio obiettivo, dimostrando di saper gestire al meglio. Il mio bilancio del 2016 è molto positivo: ho conquistato il campionato di Gp3 e svolto il ruolo di tester del team Haas». Leclerc, che ha costruito il proprio successo su tre vittorie nella Feature Race, la corsa principa-



FESTA GIÀ PRIMA DELLA BANDIERA A SCACCHI

Charles Leclerc saluta la squadra in alto a destra, e fa foto ricordo, a destra. Sopra Nick De Vries in pista e, in alto, sul podio dopo la vittoria nella Feature Race.

Sotto, Jack Hughes, leader nella Sprint Race

AL TRAGUARDO

Feature Race: 1. De Vries; 2. Dennis; 3. Aitken. Sprint Race: 1. Hughes; 2. Aitken; 3. Fukuzumi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



le, ha fatto un sintetico bilancio della sua stagione. «Il momento più importante è stato a Barcellona, quando ho vinto all'esordio. Poi ho sempre avuto a disposizione un'ottima vettura, che mi ha consentito di arrivare a Yas Marina con un buon vantaggio in graduatoria. Nella Feature Race ho tenuto sotto controllo il degrado delle gomme e avrei attaccato nel finale: il podio era possibile». Il neo campione nel 2017 punterà dritto alla conquista del titolo in Gp2, che disputerà con la Prema Racing. «Sì, il mio obiettivo è di lottare subito per il campionato, con



GLI ITALIANI

Antonio Fuoco, terzo nella classifica finale. In basso, Alessio Lorandi, che ha faticato ad Abu Dhabi



Fuoco, peccato per il finale

TERZA FORZA DEL CAMPIONATO, NON È RIUSCITO A SFRUTTARE LE BATTUTE A VUOTO DEI RIVALI PER RIAVICINARSI AL VERTICE

L'ultima esibizione stagionale di Antonio Fuoco è andata senza dubbio al di sotto delle attese. Nonostante la sua casella nella graduatoria di campionato sia rimasta vuota nelle ultime tre corse del 2016, il ventenne driver del Team Trident è comunque riuscito a mantenere il ruolo di terza forza nella categoria alle spalle di Leclerc e Albon. Dopo aver a lungo combattuto con il duo di testa nel corso della stagione, nelle due corse finali extra europee il ventenne di Cosenza non è riuscito a trovare la zampata giusta per acciuffare i rivali, che pure hanno accusato delle battute a vuoto. Negli Emirati Arabi, dopo un promettente secondo miglior tempo nel turno di prove libere, Fuoco ha preso il via della Feature Race dall'undicesimo posto in griglia. In corsa, un contatto con Maini l'ha

costretto a rientrare per un rapidissimo cambio gomme. Per il nostro portacolori c'è parecchio da recriminare, visto che una volta rientrato in pista Antonio ha mostrato un buon ritmo gara. Il contemporaneo ritiro di Leclerc e Albon avrebbe potuto riportarlo più vicino ai leader della graduatoria e a ridosso. Nella Sprint Race, Fuoco è stato protagonista di un duro duello con De Vries, ed è stato penalizzato di dieci secondi per aver causato una collisione. Alessio Lorandi ha saltato le qualifiche a causa di un problema al cambio ed ha chiuso, in difficoltà con le gomme, dodicesimo la prima manche alle spalle di Giuliano Alesi, autore di una corsa convincente nonostante avesse un'ala piegata. Nella Sprint Race il pilota di Salò ha dovuto rientrare nella corsia box a seguito di un contatto. ●

la scuderia più forte, e sono impaziente di cominciare con il programma di test già questa settimana». Curiosamente, Leclerc avrebbe potuto correre con la scuderia vicentina anche nell'europeo di F3 l'anno scorso, ma alla fine scelse Van Amersfoort, dove sostituì Max Verstappen. Ora il suo destino e quello del team guidato da Renè Rosin si incrociano nuovamente. Tornando alle due corse di Yas Marina, il successo nella Feature Race è andato a Nyck de Vries, al secondo centro stagionale, davanti al duo tutto inglese composto da Jake Dennis e Jack Aitken. Nella Sprint Race ha sorpreso tutti Jake Hughes, che ha preceduto il connazionale Aitken e Fukuzumi. ●





SEB DA MAL DI TEST
 Sopra, Ogier sulla
 Yaris a Tarragona.
 Nella foto grande il
 francese con il fido
 Ingrassia sulla Fiesta
 nel Galles. Pare
 proprio questa
 la loro destinazione
 più probabile



**IL FRANCESE HA TESTATO
 LA FIESTA, CHE GLI È
 PIACIUTA, E LA TOYOTA YARIS,
 CHE NON GLI È PIACIUTA,
 E NON PROVERÀ NÉ HYUNDAI
 NÉ CITROËN...**

di Marco Giordo - foto Gary Jones

Ogier



Sébastien Ogier ha provato la scorsa settimana, al suo ritorno in Europa dopo il Rally d'Australia che ha sancito la fine dell'esperienza Volkswagen nel mondiale, la Fiesta Wrc Plus e la Toyota Yaris Wrc. Un segnale forte e chiaro di come il quattro volte campione del mondo voglia continuare a vincere anche in futuro, dopo i tanti successi con la Vw. Ma i suoi test su due delle quattro Wrc Plus si fermeranno quasi sicuramente qui perché Michel Nandan ha già fatto sapere che non è sua intenzione far testare la Hyundai i20 Plus ad Ogier, ed in casa Citroen tira la stessa aria riguardo alla C3 per il 2017. Quale sarà, dunque, la scelta finale di Sébastien Ogier e Julien Ingrassia per il 2017? Cerchiamo di capirlo.

M-Sport entusiasta

Da un lato la Toyota offre molti soldi - si parla infatti di un contratto da ben 10 milioni di euro a stagione - ma la Yaris Wrc 2017 pare non aver convinto Ogier. Alla fine del breve test effettuato mercoledì della scorsa settimana sia sulla terra che sull'asfalto nella provincia di Tarragona, Ogier ha dichiarato ai fedelissimi che la vettura ha una buona base ma necessita ancora di un gran lavoro di sviluppo soprattutto a livello di ammortizzatori e sospensioni. Dall'altra invece c'è la M-Sport che, nonostante il coinvolgimento da parte di Malcolm Wilson di appoggi di alto livello quali la Red Bull e la stessa Ford, è in grado di offrire a Ogier meno soldi ma una vettura già competitiva, come sembra essere la nuova Fiesta Wrc "Plus". Nelle prove effettuate venerdì della scorsa settimana alla "Walters Arena", nel Galles del sud, su un tratto della celebre speciale di Rheola, Ogier s'è divertito al volante della Wrc Plus britannica ma alla fine del test non ha voluto rilasciare dichiarazioni, ripartendo in serata con destinazione Hannover, dov'era in programma la festa di fine stagione (e quindi dell'avventura nel Mondiale...) della Volkswagen. A parlare però è stato Malcolm Wilson, entusiasta del test di Ogier: *«Sébastien ha percorso un'ottantina di km dalle 9.30 alle 13 e all'inizio ha utilizzato l'assetto deliberato da Ott Tanak - ha detto il boss della M-Sport - . Poi ha cambiato qualcosa e la vettura è decisamente migliorata. I nostri tecnici hanno lavorato molto bene sia con Séb che con Julien e mi ha fatto molto piacere il rispetto da loro dimostrato nei nostri riguardi. Non ho ancora fatto un'offerta concreta, continueremo a parlare con loro nei prossimi giorni per definire i programmi futuri. Ma questo per noi è un segnale positivo».*

Una cosa è certa, il team manager britannico non mollerà la preda e proverà con tutte le sue forze a far correre Ogier con il suo team, per vincere quel mondiale Piloti che insegue da sempre. Ogier ci sta pensando molto seriamente. Con M-Sport avrebbe un team che lo supporterebbe al massimo. Inoltre, è nota la grande stima che caratterizza i rapporti tra Ogier ed Ingrassia e l'ingegnere belga Christian Loriaux, il responsabile tecnico del team britannico. Insomma, se son rose fioriranno, mentre la sensazione non è la stessa nei confronti della Toyota. Che ora sta puntando decisamente su Jari-Matti Latvala come pilota numero 1. ●

r sulla **Ford!**

CONCLUSA LA LORO AVVENTURA NEI TEAM UFFICIALI, LE WRC 1.6 NON ANDRANNO IN PENSIONE MA POTRANNO ESSERE USATE NELLA COPPA FIA PRIVATI. CHE S'ANNUNCIA GIÀ RICCA ED INTERESSANTE

di Marco Giordo
foto Bettiol



I NUMERI DELLE WRC 1.6

6

STAGIONI IRIDATE

78

RALLY IRIDATI

36

VITTORIE OGIER

15

VITTORIE LOEB

43

VITTORIE VW POLO R

5

CASE CHE HANNO PRODOTTO WRC (CITROËN, FORD, MINI, VOLKSWAGEN, HYUNDAI)

4

TITOLI MARCHE VOLKSWAGEN

2

TITOLI MARCHE CITROËN

LE AUTO CHE HANNO CORSO DAL 2011 AL 2016

Citroën Ds3	2011-2016
Ford Fiesta St	2011-2016
Mini Jcw	2011-2016
Hyundai i20	2014-2015
Hyundai i20 Ng	2016
Vw Polo R	2013-2016



31 GARE PER LA GLORIOSA "BN-404-MV"

La Citroën Ds3 che ha concluso la sua carriera con il capotamento di Breen in Galles, sopra, ha disputato 31 gare dal 2012 (debutto vincente con Loeb a Montecarlo), conquistando 11 successi e lo scratch in 80 speciali. Sarà riparata e finirà in un museo. Nella foto grande la Mini Jcw ex-ufficiale in azione in Sardegna con il 43enne ucraino Valeriy Gorban



Privati di niente

Domenica 13 novembre 2016, a Coffs Harbour, Nuovo Galles del Sud, si è chiusa ufficialmente - con la vittoria di Andreas Mikkelsen e della Volkswagen Polo Wrc nel Rally di Australia - l'era delle World Rally Car 1.6. Dopo 78 gare iridate e sei stagioni. L'epopea di questa categoria di Wrc - quelle del downsizing, con motore ridotto da 2 litri ad appunto 1.6 e vetture del segmento B quale base di partenza - era iniziata in Svezia nel febbraio del 2011 con la tripletta delle Ford Fiesta realizzate da M-Sport. Ad aggiudicarsi la prima gara della nuova formula era stato Mikko Hirvonen davanti al privato Mads Ostberg ed a Jari-Matti Latvala, mentre le Citroën Ds3 di Ogier e Loeb erano finite fuori dal podio, in quarta e sesta posizione. Sempre una Fiesta, quella guidata dallo svedese PG Andersson, aveva fatto segnare il miglior crono nella prima speciale della nuova era, regalando così alla Ford anche questa



← prima assoluta. Sei stagioni, da allora, vissute alla grande, con prima la Citroën e poi la Volkswagen a farla da padrone, e con l'arrivo di tanti nuovi Costruttori: dal ritorno della Mini grazie alla Prodrive di David Richards a quello della Vw stessa, per continuare con la Hyundai. Stagioni passate via velocemente, per queste vetture che lasciano spazio alle sorelle maggiorate Wrc "Plus" e che vedremo d'ora in poi solo nella "Privateers Cup", ma che sono già diventate un pezzo di storia della serie iridata.

Una storia appassionante

Nonostante lo strepitoso inizio delle Ford, a marcare quest'epoca sono state come detto la Citroën e la Volkswagen. Il primo Costruttore a vincere il titolo Marche con queste nuove vetture è stata infatti la Casa di Satory, nel 2011, che poi ha bissato il successo nel 2012. In quelle due stagioni la Citroën è stata la dominatrice del Mondiale, vincendo 10 gare su 13 nel 2011 (5 con Loeb e 5 con Ogier), e 9 su 13 nel 2012 (8 con Loeb e 1 con Hirvonen). Poi, dal 2013 sino ad oggi, il testimone è passato alla Volkswagen, vincitrice di 4 titoli mondiali consecutivi con la Polo R Wrc che si è aggiudicata la bellezza di 43 dei 52 rally disputati nelle

ultime quattro stagioni, lasciando agli avversari - Citroën e Hyundai - le briciole. La cosa curiosa è che Ogier ha iniziato la sua carriera in Volkswagen con il 2° posto colto a Montecarlo nel 2013 e l'ha chiusa con un altro 2° posto, quello appena conquistato in Australia. Nel frattempo si è aggiudicato ben 31 gare al volante della vettura tedesca, con la quale ha instaurato un rapporto quasi di simbiosi tanto se l'è saputa "cucire addosso". Ogier, nel 2011, si è anche aggiudicato la gara più tirata della storia del Wrc, vincendo in Giordania con la Citroën Ds3 per soli due decimi di secondo sulla Fie-sta di Latvala.

Dominio Volkswagen

Facendo due conti si può rilevare quanto poco è rimasto agli altri, visto che nelle ultime 4 stagioni la Citroën è salita sul gradino più alto del podio solo 6 volte, vale a dire 2 volte nel 2013 con Sébastien Loeb (Montecarlo e Argentina) e 1 con Dani Sordo (Germania), e poi grazie a Kris Meeke 1 volta nel 2015 (Argentina) e 2 nel 2016 (Finlandia e Portogallo). Quanto alle Ford Fiesta, sono solo 6 i successi ottenuti in questi 6 anni: i 3 ottenuti nel 2011 (Svezia e Australia con Hirvonen, Galles con Latvala) e altri 3 nel 2012 (Portogallo con Ostberg; Svezia e Galles con Latvala). Infine restano da conteggiare i 3 successi della Hyundai, ottenuti nel 2014 con Neuville in Germania e nel 2016 con Paddon in Argentina e con Neuville in Sardegna.

Nell'era delle Wrc 1.6, infine, il mondiale Piloti ha parlato sempre e solo francese, con 2 titoli vinti da Sébastien Loeb - nel 2011 e 2012 - seguiti dai 4 consecutivi appannaggio di Ogier, dal 2013 al 2016. ●

LE i20 WRC ITALIANE

Corrado Fontana all'Elba con una delle tre i20 Wrc 2015 acquistate da Hmi. Difficilmente la Hyundai metterò a disposizione dei privati le vetture 2016 (quelle a 5 porte) perché dotate già di particolari destinati alla Wrc 2017



IL PARERE DI LUCA MURDOLO

Bene l'HMI con le Hyundai

«Noi della Hmi-Hyundai Italian Team - commenta Luca Murdolo - siamo l'unico team privato ad aver acquistato le i20 Wrc 3 porte. Abbiamo preso 3 vetture nel 2015 e devo dire che siamo soddisfatti. Ad Alzenau sono state prodotte in totale 12 scocche: 2 sono state demolite perché incidentate, 3 le abbiamo prese noi, mentre delle altre 7 che restano 2 sono andate in Corea e 1 l'ha comprata Paddon. Mi risulta invece che la nuova i20 New Generation non sarà messa in vendita per motivi di opportunità, in quanto la vettura monta sul motore delle soluzioni che saranno trasferite sulla nuova i20 Wrc 2017 che esordirà a Montecarlo. Quanto alla nuova "Privateers Cup", noi al momento non abbiamo ricevuto richieste per parteciparvi. È ancora presto ma la cosa mi sorprende relativamente perché i costi di gestione sono più elevati rispetto a quelli delle Wrc2, con prestazioni simili».



NE VEDREMO ANCORA DELLE BELLE!

Con la Coppa Fia Privati, le Wrc 1.6 come la Vw Polo, sopra, o la Ford Fiesta, a destra quelle di Prokop e Bertelli, potranno ancora essere usate nel Mondiale anziché finire nei musei o in programmi minori



Patrimonio da non disperdere

SENZA LA COPPA FIA PRIVATI, UNA DOZZINA DI VETTURE ANCORA IN PERFETTE CONDIZIONI SAREBBE FINITA FUORI DAL MONDIALE

La Fia ha istituito come detto la "Privateers Cup" 2017 riservata alle Wrc 1.6 costruite dal 2011 al 2016. Innanzitutto perché le nuove Wrc "Plus" potranno essere schierate soltanto dai Costruttori e non da privati e poi per non disperdere il patrimonio tecnico di vetture ancora perfettamente funzionanti. Che permetteranno a giovani emergenti e gentlemen driver che intendono correre nel Mondiale con una top car, di poterlo fare. Volkswagen Motorsport ha fatto sapere - per ora in via informale - che noleggerà le sue Polo R Wrc 2016 a chi lo vorrà ma in quelle tedesche non sono le uniche Wrc 2016 disponibili sul mercato. Innanzitutto ci sono le 4 Ford Fiesta che la M-Sport ha già annunciato d'aver venduto (sono le vetture di Ostberg, Camilli, Tanak e Bertelli) e che consegnerà subito dopo il loro ritorno dalla trasferta in Austria e relativo "rialzo". Sono state vendute - non si sa ancora a chi - in Francia, Italia, Estonia e Gran Bretagna. Restano da aggiungere le altre due Fiesta di proprietà di Robert Kubica e di Martin Prokop che potrebbero essere affittate o utilizzate dai loro team (RKT e Jipo Car). A queste vanno aggiunte le Hyundai i20 Wrc versione a 3 porte acquistate in Italia dalla Hmi. È difficile invece che vengano immesse sul mercato le i20 Ng 5 porte del 2016 perché dotate di particolari che verranno utilizzate sulle nuove "Plus" 2017. Non mancano poi sul mercato le Citroën Ds3 Wrc. Sono quelle gestite sinora da team privati come PH Sport e D-Max.

Troppo presto per il museo

Al momento non si sa ancora chi parteciperà al nuovo campionato ma una cosa è certa. Con l'arrivo della Volkswagen salirà l'interesse su questa nuova serie che farà il suo esordio a Montecarlo e piloti con budget importanti - come ad esempio Nasser Al Attiyah - potranno finalmente veder avverarsi il sogno di guidare una Polo R Wrc. Oppure giovani promesse che devono crescere, come ad esempio Teemu Suninen, potranno far esperienza al volante di una Wrc. Un'idea intelligente, per concludere, quella della "Privateers Cup", anche considerato che le attuali vetture Wrc sarebbero finite in campionati minori o, come nel caso delle Polo R Wrc, in qualche museo... ●





Monza grandi sfide

VALENTINO CONTRO CAIROLI, CON SORDO MOLTO PIÙ CHE TERZO INCOMODO. E POI C'È CAFFI CON LA PORSCHE GT E TANTO ALTRO

di [Sergio Remondino](#)

Come al solito, male che vada sarà un successo. La 37esima edizione del Rally di Monza, divenuto negli anni il Monza Rally Show tanto per stare al passo con i tempi, s'annuncia ricca di inserimenti e novità su un canovaccio collaudato e che funziona. Su tutto, naturalmente, spicca la succosa anteprima mondiale che vedrà togliere i veli alla Hyundai i20 Wrc versione "Plus" per il 2017, per una presentazione ufficiale alla stampa - ed è la prima volta che non avviene in Germania - che permetterà anche al pubblico di ammirare la nuova vettura, che resterà in esposizione per l'intero week-end di gara.

Lotta fra giganti

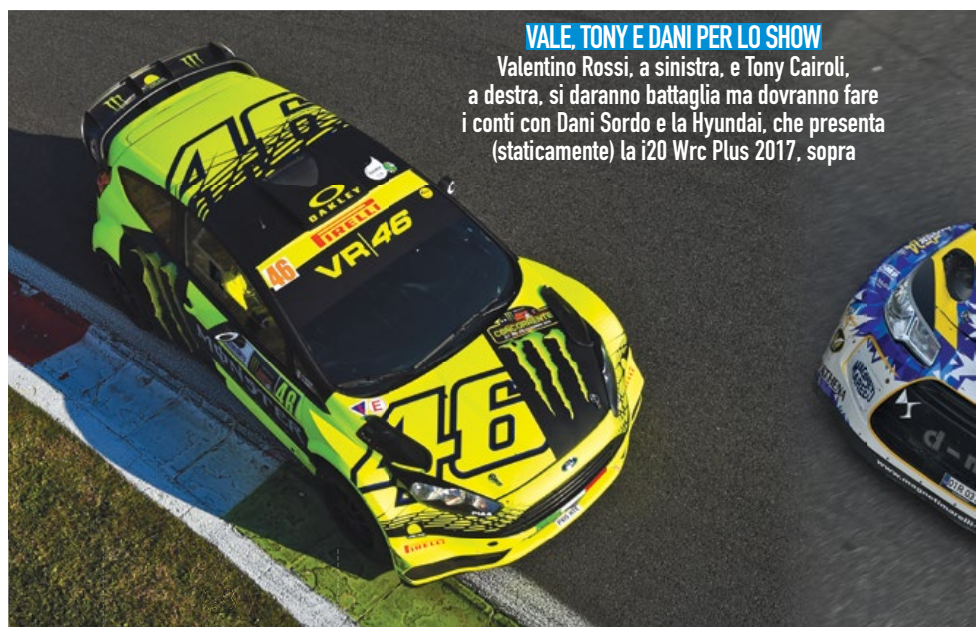
Il tradizionale appuntamento di fine stagione che... Vale una stagione nasce naturalmente nel segno di Vale Rossi. Che della gara è diventato un veterano e l'ha vinta quattro volte - nel 2006 e 2007 con la Focus; nel 2012 e lo scorso anno con la Fiesta - che si presenta come al solito armato delle migliori intenzioni e di una Fiesta Wrc appositamente preparata per lui

al massimo. Stavolta "The Doctor" dovrà vedersela non solo con Tony Cairoli, progredito rapidamente dal 2013, anno in cui disputò la gara per la prima volta con la Citroën Ds3 Wrc, e rapidamente divenuto un contender per il successo; ma anche se non soprattutto con Dani Sordo. Lo

spagnolo, che a Monza ha già vinto anche lui, nel 2010 e nel 2013 (con le Citroën C4 e Ds3), scende in campo questa volta con la Hyundai 2016 ed è determinato a concludere la stagione con il successo che gli è mancato quest'anno nel Mondiale.

Occhio anche a Bonanomi

Tre nomi che da soli basterebbero a dar pepe ad una gara sempre attesa dal pubblico e che invece sono solo la ciliegina sulla torta di un parterre de roi come sempre ricco. A cominciare dalla presenza di Alex Caffi con la "mostruosa" Porsche 997 Gt3 R-Gt del Team Guagliardo. Dopo aver dominato tra le storiche con una 911 del team siciliano nel 2013, il bresciano che proprio quest'anno ha vinto il primo Gp di F.1 della sua carriera (Monaco storico, con la Ensign) scende in campo con la vettura ex-Delecour consapevole del fatto che, se si correrà sull'asciutto, potrà fare un pensiero anche al podio... E poi ci sono tut-



VALE, TONY E DANI PER LO SHOW

Valentino Rossi, a sinistra, e Tony Cairoli, a destra, si daranno battaglia ma dovranno fare i conti con Dani Sordo e la Hyundai, che presenta (staticamente) la i20 Wrc Plus 2017, sopra



SEDICENNI ALL'ARREMBAGGIO

Kalle Rovnanpera, sopra, e Bettina Biasion, sotto con papà Miki, coetanei che vogliono stupire a Monza. A destra la Delta 16V ex-Auriol di Peter Zanchi, presidente da corsa della Sias



ti gli italiani che da sempre popolano ed arricchiscono il Monza Show, rappresentandone il vero senso d'esistere. A cominciare da Marco Bonanomi, in gara con una Ds3 Wrc, pistaiolo che si candida immediatamente ad un ruolo da protagonista, così come saranno da tenere d'occhio i veterani Longhi e Perico, clienti sempre difficili per tutti ed in gara con le Fiesta Wrc.

E le R5 iscritte sono 39!

Tutta da seguire poi la categoria R5, con ben 39 vetture alla via e Andreucci e Rossetti a fare da teste di serie e con la curiosità



IL MASTER SHOW È ANCHE GRAN FINALE

GIOVEDÌ 1

8.30-13.30	Verifiche sportive e tecniche
12.00-16.50	Prove libere
18.30	Briefing piloti

VENERDÌ 2

14.51	Grid Exhibition
15.31	Partenza
15.55	Ps1 Autodromo
18.28	Ps2 Podium 1

SABATO 3

8.05	Ps3 Parabolica 1
10.38	Ps4 Grand Prix
13.28	Ps5 Parabolica 2
16.05	Ps6 Maxi Grand Prix 1
19.02	Ps7 Podium 2

DOMENICA 4

8.05	Ps8 Maxi Grand Prix 2
11.02	Ps9 Marshals
11.37	Ps10 Energy Stage
14.15	Master Show

di vedere cosa combineranno Fabio Andolfi con la Hyundai e il baby Kalle Rovnanpera con la Skoda. Ad appena 16 anni Rovnanpera Junior è già un veterano, guida vetture da rally da quando aveva 8 anni, ha vinto quest'anno il campionato Lettone e di lui si dice tutto il bene possibile. Pare davvero candidato a ripetere nei rally quello che Max Verstappen ha fatto in pista e Monza sarà davvero una ghiotta occasione per vederlo all'opera.

A proposito di baby in gara, c'è un'altra succosa novità. Debutta ufficialmente, come navigatrice, la 16enne Bettina Biasion, figlia del due volte campione del mondo Miki! Una carriera da sciatrice della nazionale juniores già purtroppo alle spalle per un brutto incidente, Bettina ha mosso i primi passi come navigatrice di papà Miki. Dopo aver fatto da apripista in varie manifestazioni, compreso l'Eifel Rallye storico con la Delta S4 Gruppo B (!), Bettina affronta ora la prima gara vera come coéquipier di Andrea Nori su una Porsche 911 Gruppo 4. Due candidati, Bettina e Rovnanpera, per il Trofeo Pucci Grossi istituito in memoria del grande rallyista riminese recentemente scomparso e riservato agli Under 25. ●



Zanchi ci crede

IL PRESIDENTE DELLA SIAS CORRE FRA LE STORICHE. CON AMBIZIONI

Provetto rallista, Peter Zanchi affronta il Monza Rally Show nella doppia veste di Presidente della Sias, la società che gestisce l'autodromo brianzolo, e di concorrente tra le storiche con la sua Lancia Delta 16V ex-Auriol. E, tanto per non smentirsi, Zanchi ha partecipato al "Monzino", come chiamano tutti la gara organizzata dalla Vedovarti Corse, per allenarsi. Un allenamento così proficuo da vederlo vincitore tra le storiche...

«Come Presidente della Sias non potevo mica fare brutte figure!». Scherza Zanchi, che questa settimana dovrà vedersela in gara con una concorrenza decisamente agguerrita: da "Pedro" e "Lucky" con le 037 a Riolo con la Subaru Legacy e Romagna con la Delta, per continuare con il solito nugolo di Porsche, fra le quali quelle di Da Zanche, Musti, Nori e compagnia...

«Molti nemici, molto onore! E comunque sono contento per come si annuncia il rally. Tra le tante cose da vivere nel weekend c'è la sessione di interviste ai big per il pubblico, che sarà condotta da Claudia Peroni, ma voglio segnalare anche le presenze della cantante Alexia e del rapper Fred De Palma. Tutte iniziative, come quella dell'anteprima mondiale della Hyundai 2017, che vanno secondo la miglior tradizione del Monza Rally Show».

Che presenta un'importante novità a livello di percorso. Il Master Show che tradizionalmente viene disputato dai big a gara finita farà da quest'anno anche da percorso per la speciale conclusiva!

«Si - spiega Zanchi - abbiamo voluto utilizzare il percorso del Master Show anche come prova speciale per la gara vera e propria, in modo da accontentare tutti i concorrenti che ne rimanevano esclusi e che ogni anno ci chiedevano di poterlo fare! E poi così aggiungeremo pepe al gran finale di gara, riempiendo il buco che c'è la domenica mattina e, anzi, mantenendo vivo l'interesse fino a pochi minuti prima del Master Show stesso». ●

Rally il personaggio

Il «do vord cempion» fa capire subito come la pensa: «Amo i rally tantissimo, ma la F1 non mi piace assolutamente. Il motivo? È tutto finto. Prima la guardavo in tivù, adesso preferisco le partite di calcio: sono tifoso dell'Inter e simpatizzo per la Sampdoria». Il «do vord cempion» è Valentino Rossi, campione del mondo della classe 250. Appena approdato alla Honda in 500. Dove finalmente potrà scozzare le sue carte con Max Biaggi. Che tanto per rimanere in tema non se la cavò poi male con una Ferrari da F1. «Beh, questione di punti di vista - ribatte - Ma se ha beccato 6" da Badoer a Fiorano...».

Ha fatto baracca con gli amici fino a tardi, Rossifumi e noi l'abbiamo seguito ora per ora al rally di Monza dove per la terza volta in carriera ha preso il via nel rally anomalo. Eccolo lì di primo mattino. Insonnolito. E molto stressato da tutto il peso che grava sulle spalle di un ragazzo prodigio. Si sfilava il casco, si passa una mano fra i capelli. «Non stavo male neanche con il taglio alla Rossano Brazzi (il suo tecnico all'Aprilia) cioè pelato, ma quella acconciatura me la ero fatta solo per lui». Ore 8,30 il rally di Monza è appena scattato. Valentini è secondo. E già sogna di essere Colin McRae, il suo idolo. «Impossibile. La Procar mi ha dato un'Impreza Wrc spettacolare. E con una macchina come questa a Monza ti diverti, ma lo scozzese è tutta un'altra cosa». Corre questa gara dal 1997, «Vale»: al debutto ha utilizzato una Mégane, lo scorso anno un'Escort del Jolly Club. Ma soprattutto ha avuto due navigatori d'eccezio-

VALENTINIK

il mostro

DEL PARCO

di Andrea Cordovani

Re del motomondiale e showman anche in versione rallistica. A Monza Valentino Rossi ha imitato il suo idolo Colin McRae. Siamo stati un giorno al suo fianco, scoprendo che...

ne: Pierino Longhi e Franco Cunico. «Già ma questo non è un rally vero. Una gara come il Sanremo (che il pesarese segue ormai da due anni) sarebbe tutta diversa. Lì si vede davvero il manico, non qui...». Gli chiedono i meccanici: «Stai andando in sicurezza?». Risposta con sorrisino: «Beh, in sicurezza non direi, però...». Però, è il giorno delle sfide. Quella di Valentini è tutta particolare. E soprattutto a distanza, col padre, anche lui impegnato (con una Bmw M3) nella gara salotto brianzola. Una sfida a metà strada tra i rally e la pista. «No, Graziano - rivela Vale - è molto più spettacolare di me». Eppure anche lui non scherza. Racconta Pigi Deila pilota della Peugeot nel campionato 2 Ruote Motrici: «Fa uno spettacolo della

madonna: è molto veloce, conosce bene le traiettorie». «E poi - aggiunge Stefano Rafanelli, capo meccanico della Procar - cambia le marce senza usare la frizione: insomma ha già capito come si fa». Nella sfida col babbo (anche per la differenza dei mezzi) non c'è storia. Già, la storia. A svelarla è Carlo Cassina, navigatore di Valentini nell'occasione, copilota di Liatti (quest'anno alla Seat). «Quindici anni fa - dice il versiliese - io correvi proprio con Graziano Rossi. Nelle stagioni 1984-85. Insieme abbiamo anche vinto un Rally di Mantova con la Lancia Rally 037. C'era anche Valentino. Era piccolissimo. Sapete che cosa faceva: le impennate con la bicicletta. Rispetto al padre lui ha una guida molto più pulita ed è più tranquillo al volante, Graziano pensava in continuazione ai traversi. Però gli ha trasmesso tutta la sua passione». «Fin da piccolo - spiega Rossifumi - le auto mi sono piaciute da matti, appena ho potuto sono salito su un kart». E poi alcuni mesi fa ha portato a far «riguardare» la sua Subaru Impreza Wrx alla Procar, in quel di Pistoia. Si apre la porta dei box. Entra Graziano. «Quanto hai di distacco?», gli chiede «Vale» con tutta l'innocenza di questo mondo. Replica il babbo: «La classifica non la so e preferisco anche non saper-

la». «Ti ho visto qui all'inversione. Dici tanto, ma poi non sei riuscito a girarla di ponte», sbeffeggia, Valentini. «Non so se l'hai notato - specifica Graziano - Avevo la mano fuori dal finestrino, salutavo il pubblico e poi pensa ai tuoi errori, visto che ti sei girato...». È tempo di tornare a correre. Ma prima di lasciarsi, Valentino chiede aiuto al navigatore del babbo, Luca Maspoli: «Dai gasa mio padre...». Sapete com'è andata a finire la sfida in famiglia? Vale è giunto 8 (e 2. nel Master Show, sfida ad eliminazione della kermesse brianzola) Graziano ha chiuso al 56esimo posto.

La vita da rally di un campione del mondo di motociclismo, idolo delle folle non è solo rose e fiori. «Già, mi sono girato due volte nella stessa curva. Succede. Ora dovrò recuperare». È stanco, Valentini. Si infila il casco e dice: «Per oggi quasi quasi mi sarei anche rotto le palle». Il «do vord cempion» che da Tavullia ha conquistato il mondo, sogna di essere McRae. Ma nel frattempo ha bisogno di riposo. Fuori urlano le ragazzine, lui scappa in scooter. È un po' stufo di questa vita. Che non è più la sua. Accende il propulsore della Impreza Wrc, lo fa cantare. Attaccherà alla maniera di Colin? Sorride, Valentini. E scappa. Lontano. Già, ma fino a quando?



Valentino traversi a Monza

Novembre 1999. Valentino Rossi corre per la terza volta in carriera il Rally di Monza. È appena approdato in classe 500 dopo i titoli iridati in 125 e 250. Ma al fascino dei traversi non sa resistere. In questa intervista ecco come aveva vissuto quell'edizione di ormai tanti anni fa dove aveva duellato a distanza anche con babbo Graziano. Nel paddock Autosprint aveva catturato le frecciate tra padre e figlio. Ve la riproponiamo adesso alla vigilia dell'edizione 2016 del rally happening nell'autodromo monzese dove Valentino è presenza fissa ormai da tantissimi anni e ha anche conquistato quattro successi... ●



fotografie COLOMBO



da **As n. 49**

6 dicembre 1999

Per la terza volta, Rossifumi ha corso il rally di Monza. Il pesarese ha utilizzato una Impreza Wrc della Procar con la quale ha chiuso all'ottavo posto, conquistando la 2. piazza nel Master Show, sfida a eliminazione che si è svolta alla fine della gara maggiore



UN VERO MASTER

Per le prove sono state utilizzate le 208 R2 della Romeo Ferraris.

A destra, dall'alto, la classica foto di gruppo; la Andreussi mentre dà il via in una prova; Pisani e Farnocchia con gli istruttori; da sinistra Giammaria, Andreucci, Bettega, Granai, Andreussi e Longhi

I RAGAZZI HANNO
PERCORSO
OLTRE 500 KM
E NOI ISTRUTTORI
LI ABBIAMO
VALUTATI DAL VIVO

PAOLO ANDREUCCI



Pisani da mondiale

ISTRUTTORI UNANIMI: IL 24ENNE TOSCANO È IL PARTECIPANTE AL SUPERCORSO FEDERALE CHE HA CONVINTO PIÙ DI TUTTI

di Leo Todisco Grande

Il primo della classe alla fine di quattro, intensi ed impegnativi giorni di "scuola" al Supercorso Federale Rally di Acisport è risultato Gianandrea Pisani, ventiquattrenne lucchese di Pietrasanta, papà che ha corso in salita e mamma appassionata di auto sportive, messi in luce nel Cir Junior 2016 con la Fiat Abarth 500 R3T. Promosso, a pieni voti, nella tredicesima edizione di un format che mette sotto esame un selezionato gruppetto di piloti Under 25 (quest'anno i prescelti sono stati, oltre a Pisani, Tommaso Ciuffi, Lorenzo Grani, Marco Pollara e Giorgio Mangano) offrendo alla fine, al migliore del lotto, la possibilità di affacciarsi sullo scenario del Mondiale con un programma gestito dalla Federazione. «*Ho partecipato al primo Supercorso Federale in*

veste di alunno - sottolinea Alessandro Bettega, oggi uno dei qualificati istruttori della Scuola - *e devo dire che da allora ad oggi il Supercorso è cresciuto in modo esponenziale. Ritengo che attualmente sia un ottimo strumento per giudicare doti e potenzialità dei talenti emergenti*. Si potrebbe definire un po' il liceo "da corsa" per questi ragazzi, che arrivano al Supercorso da autodidatti o con maestri che spesso sono familiari o amici. E qui trovano veri professori, istruttori come Paolo Andreucci, Piero Longhi, Lorenzo Granai, Anna Andreussi e appunto Bettega. Spiega Raffaele Giammaria, il "Presidente" della Scuola Federale Acisport. «*Credo che, con il tempo e l'esperienza, abbiamo messo a punto un bel progetto. Il Supercorso oggi, oltre a personale docente assai qua-*

lificato, è strutturato in modo molto professionale, con poca, ma mirata, didattica e molta valutazione sul campo, sulla tecnica di guida, la capacità di apprendimento e in base all'esperienza in gara maturata da ciascun alunno. Quello che emerge ritengo sia un giudizio di qualità. Come dimostra ad esempio quanto fatto vedere, quest'anno da Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso nel Wrc3».

Con il diploma di più bravi del Supercorso si accede all'Università dei rally, al Mondiale, con un programma strutturato e gestito da Acis Team Italia, dove guadagnarsi la laurea diventa il passaggio più impegnativo. Fuori di metafora, i quattro giorni del Supercorso sono davvero una full-immersion per i giovani piloti. «*Sono state scelte e allestite di tutto punto* - racconta Paolo Andreucci - *quattro vere prove speciali in Toscana: "Caiano" e "Ponte Nano" che sono parti del percorso rally del Casentino, più "Quota" e "Anqua", quest'ultima su sterrato, che erano tratti del Sanremo mondiale di tanti anni fa. I ragazzi hanno percorso in totale oltre 500 km e noi istruttori li abbiamo valutati dal vivo, assistendo a tutti i passaggi delle Peugeot 208 R2 utilizzate nel Supercorso*». Lavoro in prova speciale, che ha previsto anche il cambio gomme da parte dei navigatori, cui si è sottoposto, di buon grado, anche Sauro Farnocchia. Un lungo e glorioso palmares, che comprende anche la vittoria nel Sanremo iridato 1992 a fianco



di Aghini, che non gli ha impedito di mettere tuta e casco, nonché la sua esperienza, a fianco di Gianandrea Pisani, alla fine il migliore. Mentre Giorgio Mangano, vincitore di Rally Italia Talent, ha partecipato solo in parte al Supercorso, non avendo ancora conseguito la patente di guida: per lui verrà studiato quantoprima un corso rally "dedicato", in autodromo. L'attività del Supercorso in prova speciale è stata preceduta da un importante lavoro preventivo sulle note. «Abbiamo visionato, sul tracciato di una speciale, ogni equipaggio - spiega Anna Andreussi e annuncia Lorenzo Granai, accanto a lei - con il sistema di note da loro usato. Abbiamo cercato di dare alcuni consigli "urgenti" su modifiche da apportare subito, a nostro parere, ma senza stravolgere le loro abitudini, dando poi indicazioni per un utilizzo futuro più "virtuoso" delle note». Ogni sera poi, in albergo, briefing per commentare la giornata, i comportamenti, gli errori commessi e i tempi in prova speciale; per visionare i cameracar e la telemetria insieme agli alunni. «Devo dire - spiega Piero Longhi - che i ragazzi si sono mostrati immediatamente ricettivi ai nostri suggerimenti, mettendoli in pratica subito, con impegno. E fra tutti devo dire che Pisani si è distinto immediatamente, sull'asfalto ma anche sullo sterrato, credo anche grazie all'apporto di Sauro Farnocchia. Alla fine penso che abbia vinto proprio l'equipaggio migliore...».

Il parere dei piloti

Fondamentale per progredire

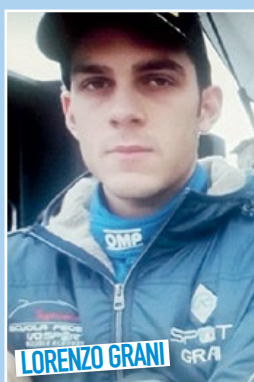
TUTTI I PARTECIPANTI AL SUPERCORSO SONO CONCORDI: L'ESPERIENZA SERVIRÀ PER LAVORARE SUI DIFETTI E MIGLIORARE IN TUTTI I SETTORI

TOMMASO CIUFFI

Navigatore:
Giacomo Morganti

Fiorentino, 23 anni, ha dominato quest'anno la classe R2B nel Trofeo Terra, vincendo quasi tutte le gare.

«Io sono un "terraiolo" e aver fatto solo una gara su asfalto ha limitato un po' le mie possibilità nel corso. Certo, la partecipazione è stata molto positiva nell'ottica di correggere alcune mie imperfezioni di guida, con i consigli, anche severi, dei campioni nostri istruttori. Molto interessante anche l'apporto di Terenzio Testoni, con i suoi insegnamenti su uso e gestione delle gomme».



LORENZO GRANI

Navigatore:
Nicolò Salgaro

Modenese di Sassuolo, 22 anni, ha vinto la Coppa Aci classe R2B nel Campionato Italiano Wrc del 2016.

«Sono arrivato al Supercorso con una limitata esperienza sullo sterrato, mentre sull'asfalto speravo di fare un po' meglio. Sono contento di aver migliorato con costanza, giorno dopo giorno. Partecipare al corso è stato stupendo, gli istruttori sono risultati professionali e sinceri. Spero di mettere in pratica quanto ho imparato in un campionato importante nel 2017».



GIANANDREA PISANI

Navigatore:
Sauro Farnocchia

Lucchese di Pietrasanta, 24 anni, ha iniziato nel 2011 vincendo nel kart. Nei rally quest'anno si è piazzato terzo nel Campionato Italiano Junior.

«Sono felice di essere stato indicato come il migliore del corso, anche per le prospettive che questo mi apre. Ci ho messo tutto il mio impegno e la presenza di istruttori esperti come Longhi, Bettega, Andreucci, Andreussi e Granai, insieme a Testoni, e il mio grande navigatore Farnocchia hanno contribuito a correggere alcuni miei difetti al volante e anche nell'acquisizione delle note, una mia lacuna da sempre. È stato un corso davvero formativo».

MARCO POLLARA

Navigatore:
Giuseppe Princiotto

Palermitano, vent'anni, è il più giovane degli alunni. Nel 2016 gli è sfuggito, per mezzo punto, il titolo Italiano Junior.

«C'è un po' di delusione sull'esito del Supercorso ma ho preso coscienza sui miglioramenti che devo fare sia a livello di guida che sulle note. Aver avuto per istruttori campioni di grande esperienza, che ci hanno detto la verità in faccia, è stata un'ottima cosa, utile per il nostro futuro. Ottima anche l'organizzazione dei 4 giorni di corso».

SPERLONGA PREMIA

Gradevolissima "anomalia", nel panorama dei rally italiani, quella rappresentata dalla Ronde di Sperlonga, in programma il 17 e 18 dicembre, per la quale è previsto un montepremi decisamente interessante destinato ai migliori nelle varie classi. Il vincitore del rally avrà a sua volta in premio un prestigioso orologio, oltre all'iscrizione alla gara del 2017.

SYDNEY GRAN GALA

Al Gala di fine stagione organizzato lunedì 21 ottobre dalla Wrc Promoter al Teatro dell'Opera di Sydney realizzato dal celebre architetto danese Jorn Utzon, sono stati premiati i protagonisti del Mondiale 2016. L'Italia è stata in prima linea grazie a Lorenzo Bertelli, visto che la livrea della sua Ford Fiesta Wrc è stata votata come la più bella dell'anno. Gli altri riconoscimenti sono andati a Ott Tanak, Nicolas Gilsoul, Hayden Paddon, Andreas Mikkelsen, Volkswagen Motorsport, al fotografo ungherese Gergely Makai e al giornalista francese dell'Equipe Jerome Bourret.

DEUTSCHLAND

Il Rally di Germania avrà nel 2017 un nuovo direttore di corsa. Il 61enne Alfred Rommelfanger sostituirà infatti il 67enne Friedhelm Kissel, che negli ultimi anni aveva diretto con grande professionalità la prova iridata che si disputa sugli asfaldi della Mosella, e che l'anno prossimo sposterà la sua sede da Trier a Bostalsee.

R1 E 2RM SI CAMBIA

I tricolori R1 e 2Ruote Motrici avranno una formula già vista nel mondiale Produzione ma inedita sinora per l'Italia: saranno valide tutte le gare ma ciascun pilota dovrà sceglierne sei per fare punti, con cinque risultati utili.

TROFEO SUZUKI R1

Il Suzuki Trophy 2017 sarà interamente legato al Cir, senza più l'appuntamento di Cremona in comune con la Suzuki Cup. Sei le gare valide, comprese le due su terra.



IL FRANCESE POTREBBE CORRERE AL "MONTE" CON LA 124

Idea Abarth per Delecour

Circola una voce secondo la quale potrebbe essere François Delecour a portare al debutto la 124 Abarth R-Gt in occasione del Rally Montecarlo. Il vicecampione del mondo 1993, che il rally del Principato lo vinse nel '94 con la Ford Escort Cosworth, ha provato qualche mese fa la vettura torinese nell'entroterra ligure (sopra). E, al termine di quella sessione, dove a spiegare i segreti della 124 c'erano Alex Fiorio e Roberto Zampieri, i due piloti-collaudatori dell'Abarth, il francese era apparso convinto della bontà del progetto. Da ricordare che Delecour ha partecipato al Rally di Montecarlo 2015 con la Porsche 997 R-Gt ed ha concluso 23esimo, a 33 minuti e rotti dal vincitore Ogier con la Polo R Wrc.

TITOLO ASSEGNATO NEL WALDVIERTEL VINTO DA BAUMSCHLAGER

A Mrlik l'European Rally Trophy

Dopo aver vinto l'Europeo, Piirelli ha fatto altrettanto con l'European Rally Trophy in prova unica sul misto sterrato-asfalto del Rally Waldviertel in Austria. Ha vinto il pilota di

casa Christian Mrlik (Skoda Fabia R5) davanti a Jan Cerny e David Botka. Vincitore del rally, ma trasparente ai fini dell'Ert, Raimund Baumschlager (Skoda Fabia R5).

BIASION E L'ARGENTINA '86 CELEBRATI AL MUSEO NICOLIS

Miki 30 anni dopo

Nel corso di un riuscito pranzo sociale al Museo Nicolis di Villafranca di Verona, il Bassano Delta Club ha reso onore al suo pilota-feticcio, Miki Biasion. E, per salutare i trent'anni dalla prima vittoria del piccolo-grande uomo di Bassano in una prova iridata - il Rally d'Argentina '86 con la Delta S4 Gruppo B - è stata realizzata una speciale serie di magliette ed una di bottiglie commemorative che sono già oggetto di

caccia da parte degli appassionati. Presenti, oltre a tutti gli uomini del club, anche il 9 volte campione europeo della montagna Simone Faggioli e Fulvio Giuliani, che ha esposto la sua "mostruosa" Lancia Delta E1 da salita.



PER IL TRICOLORE COSTRUTTORI

Peugeot cerca un Under 25

Probabilmente non è un caso la presenza di Giuseppe Testa al Rally di Monza al volante di una 208 R5. La filiale italiana della Peugeot, infatti, sta valutando di fornire un supporto indiretto a un Under 25 per il Tricolore 2017, in modo da avere una seconda vettura in grado di raccogliere punti per il Costruttori. L'idea è quella di aiutare un giovane per allestire un proprio programma nel Cir, non nel team ufficiale ma in una squadra che utilizza comunque le vetture francesi. Così, come quest'anno è stato Tassone, da campione in carica dello Junior, a salire sulla vettura da assoluto, lo stesso potrebbe avvenire nel 2017 per Testa.

PER LA PROSSIMA STAGIONE

Skoda e Brc in stand by

Ancora nessuna fumata bianca per i programmi di Skoda Motorsport Italia in vista della prossima stagione. Al momento, infatti, Umberto Scandola non ha ancora la conferma di disputare il Tricolore 2017 con il supporto ufficiale della filiale italiana di Skoda. Tutto da decidere anche alla Brc: posto che i vertici della squadra piemontese si sono detti intenzionati a proseguire nei rally, al momento nessuna decisione è ancora stata presa circa programmi e piloti.

PRIMO SUCCESSO AL VAR

Abbring vince con la i20 R5

Kevin Abbring ha vinto il Rallye du Var (sotto) e regalato il primo successo assoluto alla Hyundai i20 R5 davanti a Bonato (Ds3 R5) e Panizzi (208 T16). Abbring è passato in testa alla fine della seconda tappa, dopo il ritiro di Lefebvre - navigato dal rientrante Moreau - per una toccata con la Ds3 Wrc nella settima prova. Poi anche il nuovo leader Salanon (Fiesta Wrc) è finito fuori strada, nel decimo cronometro, lasciando la leadership proprio a Abbring che l'ha gestita sino alla fine.



BALZAN ANCORA IMSA

Alessandro Balzan e Christina Nielsen difenderanno nel 2017 il titolo della Gt Daytona conquistato quest'anno in Imsa con la Ferrari della Scuderia Corsa. Per l'italiano sarà la quarta stagione con il team californiano.

CEM, IL VIA AD APRILE

Praticamente definito il calendario 2017 dell'Europeo Montagna, cui manca la ratifica dalla FIA. Questa la bozza: 23 aprile, Rechberg (Austria); 7 maggio, Falperra (Portogallo); 14 maggio, Fito (Spagna); 4 giugno, Sternberk (Repubblica Ceca); 11 giugno, Glasbach (Germania); 2 luglio, Trento; 16 luglio, Limanowa (Polonia); 23 luglio, Dobsina (Slovacchia); 13 agosto, Mont Dore (Francia); 20 agosto, St. Ursanne (Svizzera); 3 settembre, Bistrica (Slovenia); 17 settembre, Buzet (Croazia).

A BORDO CON RACHELE

Giovedì 1 dicembre, presso il locale milanese The Room, si festeggerà il successo dell'iniziativa 2016 "A Bordo con Rachele #CorrerePerUnRespiro", che ha visto testimonial Rachele Somaschini, protagonista nel Mini Challenge. L'ingresso sarà libero, con tutte le donazioni devolute alla Fondazione per la Ricerca sulla Fibrosi Cistica.

CLIO, TANTI DEBUTTI

Il team Melatini Racing è sceso in pista sabato 26 novembre a Magione, per un test con la Clio Rs 1.6 turbo. A debuttare sulla vettura sono stati Alessio Alcidi, Adriano Castaldi e Giorgio Colombini. Assieme a loro era presente anche Gustavo Sandrucci, che ha esordito nella serie a Monza.

LUTTO PER BARTOLETTI

Lutto per Marino Bartoletti, per anni colonna della Conti Editore, ex direttore del Guerin Sportivo ed ex inviato anche di Autosprint. Sabato scorso, in seguito ad un incidente domestico è deceduta sua moglie, Carla Brunelli. A Marino le condoglianze della redazione.



OBIETTIVO 24 ORE DI LE MANS

Nuova livrea per Villorba

Nuovo partner italiano per la scuderia Villorba Corse, che punta dritta alla partecipazione alla 24 Ore di Le Mans con la nuova Dallara Lmp2, oltre alla già confermata Elms. Al team trevigiano, al Costruttore emiliano ed ai piloti Andrea Belicchi, Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto, si affianca il brand Cetilar, main e title sponsor della squadra, ed allora ecco la nuova livrea che ornerà le carrozzerie della Dallara 2017. Si rilancia il progetto inaugurato nel 2015, denominandolo Italian Spirit of Le Mans.

IL VIA DA IMOLA A FINE APRILE

Cit, definito il calendario 2017

Sette tappe, di cui cinque in abbinamento con il Tricolore Gt: il calendario del prossimo anno del Campionato Italiano Turismo avrà lo stesso numero di gare di quest'anno. In attesa delle novità su squadre e marchi al via (cinque sono stati i "brand" che hanno animato l'edizione conclusa un mese fa), la seconda edizione della

serie prenderà il via il 30 aprile da Imola. Il Santerno precederà Misano e Monza, in programma il 4 e 18 giugno. Da confermare il quarto round, che sarà il 23 luglio. Dopo la pausa estiva, si riprenderà il 24 settembre da Vallelunga, per proseguire con la tappa del Mugello (8 ottobre) e l'epilogo del 22 ottobre, ancora a Monza.

VIA ADRIA E TOURS, ARRIVANO FRANCIACORTA ED HOCKENHEIM

Nascar Euro 6

Saranno sei, anche il prossimo anno, gli appuntamenti della Nascar Whelen Euro Series, che nel weekend dell'8 e 9 aprile prenderà il via per la terza volta consecutiva da Valencia. Il 10 e 11 giugno sarà il circuito di Brands Hatch ad ospitare la categoria, in occasione della quinta edizione dell'American SpeedFest. "New entry" invece per il terzo round ad Hockenheim, in programma il primo fine settimana di luglio sul circuito di 3,692 km. Due settimane dopo si correrà sull'ovale di Venray, in Olanda, che presenterà un asfalto rinnovato. Altro debutto sarà quello di Franciacorta, su cui a metà settembre si disputeranno le semifinali. A Zolder, in Belgio, il 14 e 15 ottobre, l'ultimo atto della stagione.



AL VIA LA 1ª EDIZIONE

A Franciacorta la 4H Mitjet

Si svolgerà sabato 10 dicembre, la prima edizione della 4 Ore di Franciacorta riservata alle vetture della Mitjet Italian Series. Ogni equipaggio dovrà essere composto da almeno due piloti ed un massimo di quattro. Tutto il programma verrà concentrato in una sola giornata, con la gara prenderà il via con la partenza lanciata, preceduta da un'ora di prove libere ed una sessione di qualifica della durata di 50'. Ciascun equipaggio dovrà obbligatoriamente scontare un numero di almeno sette soste ai box di tre minuti e 30".

DUE LE NOVITÀ PER LA SERIE

Lotus Cup Italia verso il 2017

Franciacorta e Vallelunga sono le novità della prossima stagione della Lotus Cup Italia. Il monomarca, riservato alle Elise PB-R, anche nel 2017 si articolerà su sei doppi appuntamenti. Cominciando dalla tappa inaugurale del Mugello, in programma nel fine settimana dell'8 e 9 aprile. A Franciacorta la serie approderà alla fine dello stesso mese. Si proseguirà con Monza, il 24 e 25 giugno e poi Misano, esattamente a metà luglio. Vallelunga sarà sede il 9 e 10 settembre del penultimo atto del calendario, precedendo le due gare di Imola che si svolgeranno a inizio ottobre.

PIER GUIDI E RUGOLO AL VIA

Nomi noti alla 12H Sepang

Sono 27 gli iscritti alla 12 Ore di Sepang che si disputerà il 10 e 11 dicembre. Almeno 13 le vetture Gt3 schierate al via, incluse le due Audi R8 Lms del team Phoenix. Tra gli italiani, spiccano i nomi di Alessandro Pier Guidi e Michele Rugolo, che si daranno il cambio su una Ferrari 488 della Spirit of Race con il thailandese Pasi Lathouras. Attese anche due Porsche 911 Gt3R della Manthey Racing. La Gdl Racing di Gianluca De Lorenzi porterà in pista una Lamborghini Huracán Super Trofeo, su cui si alterneranno il singaporiano Wee Lim Keong ed il malese Melvin Moh.

A Valencia via alla **Corrida**

PIENO DI TORI SCATENATI IN SPAGNA PER L'ATTO CONCLUSIVO DEL SUPERTROFEO, CON I PROTAGONISTI DELLE SERIE EUROPEA, NORD AMERICANA ED ASIATICA

di **Dario Lucchese**

Si vivrà una sfida tutta all'insegna del Toro: oltre 60 le Huracán in pista nella lunga "corrida" valenziana che si celebrerà dall'1 al 4 dicembre, quando l'autodromo "Ricardo Tormo" ospiterà la quarta edizione della Finale Mondiale del Lamborghini Blancpain Super Trofeo. Una sfida che vedrà al via i principali protagonisti delle tre serie Europa, Asia e Nord America, che nello stesso contesto affronteranno il sesto ed ultimo appuntamento dei rispettivi campionati continentali. Ben 12 le gare in programma e tanti i nomi di spicco. Uno per tutti, quello di Andrea Dovizioso. Il pilota ufficiale Ducati della MotoGP, dopo avere esordito al volante della vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese lo scorso maggio, in occasione del Lamborghini Track Accademia a cui ha preso parte assieme al suo collega delle due ruote Casey Stoner, farà a tutti gli effetti il suo debutto in gara nella classe Pro-Am. A Valencia, il forlivese (pur trasparente ai fini della classifica) è intenzionato a fare dunque sul serio, alla pari di tutti gli altri. L'appuntamento iberico segnerà inoltre il ritorno nel Vecchio Continente della "World Final", dopo Sepang e poi Sebring, che lo scorso anno ha concluso un ciclo inaugurato a Val-lungna nel 2013 con le vittorie dello statunitense Andrew Palmer e del piemontese Alberto Viberi. A scrivere il proprio nome nell'albo d'oro della classe Pro, nel 2015 è stato invece il campione europeo Patrick Kujala.

Il finlandese del team Bonaldi Motorsport, in coppia con il suo compagno di squadra Adrian Amstutz, in Spagna punterà anche alla corona della Pro-Am, in cui attualmente occupa la leadership della classifica seguito a sole otto lunghezze dall'olandese Rik Breukers, 18 anni, pilota dello Young Drivers Program e in forze alla Gdl Racing. Oltre a questo, anche tutti gli altri titoli del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa sono ancora da assegnare, con gli italiani sempre in "prima fila". Partendo dalla classe Pro, in cui si assisterà a una volata a quattro. Davanti a tutti c'è Dennis Lind; il giovane danese della Raton Racing (il team guidato da Roberto Tanca e Marco Ubaldi), cugino di Kevin Magnussen, ha fino ad ora messo a segno cinque successi. Tre in più rispetto a quelli ottenuti dal lettone Harald Schlegelmilch, che segue a "meno sei punti". Ma in agguato c'è anche Vito Postiglione, una vittoria a Silverstone ed altre quattro volte sul podio con la Imperiale Racing, che deve recuperare dieci



UN PIENO DI HURACAN
Il via delle gare, sotto, sarà un vero "assalto" a Fort Alamo, con il Super Trofeo Europeo che ancora deve assegnare tutti i titoli. E Vito Postiglione, sopra, può ancora giocarsi la corona di classe Pro

punti, con 30 ancora in palio. Subito alle sue spalle c'è il croato Martin Kodric, anche lui al via con la Bonaldi Motorsport.

Ancora un team italiano al top nella classe Am, dove sarà l'israeliano Amir Krenzia, portacolori del Vincenzo Sospiri Racing e autore di una doppietta nel precedente round del Nürburgring, a presentarsi come capofila; anche se sono tre i punti di vantaggio che attualmente vanta sul nigeriano Shahin Nouri (Leipert Motorsport) e l'equipaggio del Gt3 Poland composto da Andrej Lewanndowski e Teodor Myszkowski. Ancora concretamente in





lizza ci sono anche Shota Abkhazava e Jaap Bartels. Tutto "aperto" anche nella Lamborghini Cup, in cui si prospetta una lotta in famiglia tra i compagni di squadra Gerard Van der Horst e William Van Deyzen, separati da un solo punto, con Tim Richards nei panni del terzo incomodo. Già definiti invece i campioni Pro delle altre due serie, con il giapponese di Cincinnati, Shinya Michimi, già vincitore del titolo nordamericano e l'equipaggio formato dal malese Afiq Yazid e il giapponese Toshiyuki Ochiai incontrastato dominatore del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia. ●

UN DEBUTTANTE DI LUSSO

Sopra, il campione europeo in carica Patrick Kujala, al momento leader assieme al compagno Adrian Amstutz della classifica Pro-Am.

A destra, la Huracán che guiderà Andrea Dovizioso, in alto a destra, nella sua gara di debutto campionato di Sant'Agata Bolognese

IL PILOTA DUCATI IN PISTA COL N° 100

Dovizioso guest star

"Guest star" dell'appuntamento mondiale di Valencia sarà Andrea Dovizioso. Il forlivese, pilota ufficiale del Ducati Team in MotoGP, prenderà parte tanto al sesto round del Blancpain Super Trofeo sia alla Finale Mondiale, al volante di una Huracán schierata in pista da Lamborghini Squadra Corse, che sfoggerà per l'occasione una speciale livrea con una colorazione ideata dal Centro Stile Lamborghini, seguendo le indicazioni del Direttore del design Mitja Borkert. Dovizioso scenderà inoltre in pista con il numero 100, per celebrare il centenario dalla nascita di Ferruccio Lamborghini che si celebra proprio quest'anno. Curioso pensare che il campione delle due ruote, solamente qualche settimana fa ha concluso la sua stagione motociclistica proprio sul circuito "Ricardo Tormo", di cui tra l'altro detiene uno speciale record: quello della velocità massima di 335,9 km/h, raggiunto nel 2015 alla fine del rettilineo principale con la sua Ducati Desmosedici GP. Nella MotoGP, Dovizioso ha al proprio attivo 160 gran premi (258 quelli iridati da lui disputati fino ad ora nel corso della sua carriera) e da quattro anni corre con i colori della Ducati Corse. La sua vittoria più recente è quella ottenuta in Malesia lo scorso ottobre.



Cavallini della Florida

SARÀ DAYTONA A CHIUDERE LA STAGIONE 2016 DEI CAMPIONATI EUROPA, NORD AMERICA ED ASIA-PACIFICO DEL MONOMARCA RISERVATO AI CLIENTI

Un circuito leggendario, nel corso degli anni teatro di imprese memorabili che hanno avuto per protagoniste le vetture di Maranello; tra queste, le due vittorie ottenute nella celebre 24 Ore (la prima nel '67, con Lorenzo Bandini e Chris Amon, sulla 330 P3/4). Daytona è un pezzo di storia delle corse e non poteva esserci migliore scenario per l'edizione 2016 delle Finali Mondiali del Ferrari Challenge, che si disputeranno per la prima volta sul trivio della Florida, dove questo fine settimana si concluderà anche la stagione del Trofeo Pirelli Europa, Nord America e Asia-Pacifico. Il tutto per un fitto programma di gare che, come nella tradizione, sarà contornato da una serie di eventi. Primo fra questi il Ferrari Show di domenica. Con "guest star" Kimi Raikkonen e Sebastian Vettel, che scenderanno in pista al volante della Ferrari Formula Uno, affrontando le veloci curve paraboliche del tracciato per poi esibirsi nello spettacolo dei pit-stop.

Presenti saranno anche Maurizio Arrivabene, direttore della Gestione Sportiva, e tutti gli altri piloti ufficiali, inclusi i protagonisti del Mondiale Endurance Sam Bird, "Gimmi" Bruni, James Calado e Davide Rigon, così come quelli del campionato Imsa Toni Vilander e Giancarlo Fisichella. Lo spettacolo non mancherà neppure con le F.1 Clienti ed il Programma XX, in cui si contano quasi 50 vetture; tra queste la FXX K da oltre 1000 cv di potenza ibrida e nove F333 SP, la barchetta che riportò la Ferrari al successo nella 24 Ore di Daytona del 1998 con Mauro Baldi, Arie Luyendyk, Gianpiero Moretti e Didier Theys. Per l'occasione verranno esposte la GTC4Lusso T e LaFerrari Aperta, svelate nel più recente Salone dell'Auto di Parigi, e presentata la nuova vettura turbo 488 Challenge che darà vita al monomarca, ormai prossimo a celebrare nel 2017 il traguardo delle 25 stagioni. Alle Finali Mondiali di Daytona saranno inoltre presenti alcune delle vetture nelle 70 livree celebrative pensate per celebrare il 70° anniversario del Cavallino Rampante.



CAMPIONATI EUROPEI GIÀ CHIUSI

Sopra, il campione 2016 della Coppa Shell Thomas Loefflad, e alla sua destra il vincitore del Trofeo Pirelli Bjorn Grossmann. Sopra, di lui le F.1 storiche e in cima la FXX K da 1000 cv

I protagonisti al via

Per quanto riguarda l'aspetto agonistico dell'intero evento, saranno 87 in tutto le 458 Challenge Evo attese al via nelle varie gare del Ferrari Challenge. Già definiti i campioni della serie europea, che nel sesto e penultimo appuntamento di Jerez de la Frontera ha consegnato il titolo del Trofeo Pirelli e quello della Coppa Shell, rispettivamente, ai tedeschi Bjorn Grossmann (Octane 126) e Thomas Loefflad (StileF Squadra Corse), mentre l'inglese Sam Smeeth, otto vittorie al suo attivo con i colori della Stratstone Ferrari, si era già laureato campione del Trofeo Pirelli Am nel precedente round di Hockenheim. Riflettori puntati anche sugli italiani. Comin-



ciando da Marcello Puglisi, terzo sempre nel Trofeo Pirelli in cui ha ottenuto una vittoria a Le Mans, salendo quattro volte sul podio con la Rossocorsa. Tra i protagonisti anche Alessandro Vezzoni e David Gostner. Nella Pirelli Am va evidenziato il nome di Tommaso Rocca, secondo di classe, mentre Erich Prinoth si è costantemente inserito nel gruppo dei primi nella Coppa Shell. Tra i protagonisti del Ferrari Challenge Asia-Pacifico ci sarà Liang Wang, che si è matematicamente aggiudicato la Coppa Shell. Con quattro successi consecutivi, l'ultimo dei quali ottenuto al Fuji, il belga Florian Merckx arriva negli Usa da favorito nella volata finale per il Trofeo Pirelli della serie continentale, mentre il cinese Xin Jin

TANTI PILOTI IN SCENA

In alto, il cinese Yuan Yang, protagonista della Coppa Shell nell'Asia-Pacifico, in mezzo il celebre Rusty Wallace, che sarà al via nella serie Nord America, sopra, Marcello Puglisi in lotta con Philipp Baron nel Challenge Europa

se la giocherà nella Pirelli Am con il canadese Eric Cheung ed il suo connazionale Huilin Han. Ospite d'eccezione nella serie nordamericana sarà Rusty Wallace, nel 1989 campione della Nascar Sprint Cup, che debutterà al volante di una vettura del team Ferrari of Houston, lanciando la sfida agli abituali protagonisti del campionato. Uno di questi è Karlos Kauffmann, il venezuelano del Ferrari of Fort Lauderdale leader del Trofeo Pirelli davanti all'altro canadese Emmanuel Anassis. Solo tre punti separano invece nella Pirelli Am il capoclassifica Steve Johnson da James Weiland. Tutto deciso infine nella Coppa Shell, con lo statunitense Joe Courtney ormai irraggiungibile. ●

Il buio oltre la stagione

CALA IL SIPARIO SU UNA EDIZIONE DEL MONDIALE TURISMO DA CUI PUÒ PARTIRE L'ENNESIMA RINASCITA O TRASFORMARSI IN QUELLA CONCLUSIVA

di **Fulvio Cavicchi**

La tredicesima edizione del Campionato del Mondo per vetture Turismo si è chiusa venerdì sera in Qatar, con due gare in notturna a premiare proprio le Case che abbandoneranno il campionato, cioè Lada e Citroën. Il decano della categoria Gabriele Tarquini è andato a prendersi con autorità e senza particolari difficoltà il successo nella prima, superando con la sua Vesta Tc1 il poleman (grazie all'inversione della Top10 della qualifica) Tom Chilton, mentre la gara conclusiva dell'annata è stata appannaggio del più veloce del weekend, il marocchino Mehdi Bennani alla guida della C-Elysée Wtcc. A questo punto si può già cominciare a pensare alla stagione 2017, che pare avrà tantissime analogie con quella del 2013. Cioè l'annata successiva all'abbandono di Chevrolet dopo tre stagioni di supremazia (ricorda niente?), che vide la RML schierare in forma privata le Cruze ed andare a vincere il titolo con Yvan Muller. Pure allora le Case presenti ufficialmente rimasero solo due: tre anni fa furono Honda e Lada, la prossima stagione saranno Honda e Volvo. Già il calendario si componeva di 12 gare, con presenti tap-

pe ora abituali come Hungaroring, Slovakiaring, Shanghai e fu l'annata in cui si aprirono le collaborazioni anche con Moscow Raceway e Termas de Río Hondo. Inoltre la stagione si concludeva a Macao, e tutto pare portare ad un ritorno nel 2017 della tappa conclusiva sul mitico cittadino nell'ex Protettorato portoghese in Cina. Infine, proprio quell'anno, il Mondiale Turismo scoprì il talento di José María López, poi vincitore delle tre corone seguenti.

Insomma questa conclusione decisamente sottotono del campionato (aspettare due mesi per la tappa finale a titoli già tutti assegnati non ha aiutato a tenere alta l'attenzione), non significa per forza che il Wtcc sta andando verso una amara chiusura. Da ogni fine si può ottenere un nuovo inizio, come appunto nel 2013. E nemmeno avere due sole marche impegnate vuole per forza significare poche emozioni, come dimostrato dal Supercars australiano che per oltre vent'anni si è basato solo sulla lotta tra Holden e Ford.

Il vero problema è il numero di iscritti, che questa stagione è stato veramente

desolante per un Mondiale Fia: una gara con 19 verificati, e il resto delle tappe con solo 17 o 18 piloti al via. Inoltre bisogna tenere in conto che ancora non si sa se nel 2017 le tre Lada saranno presenti almeno in forma privata; e se tutte le Citroën viste questa stagione saranno in scena gestite dalla Sébastien Loeb Racing, perché non si sa se si riusciranno a trovare cinque piloti col budget necessario; infine le Chevrolet Cruze avranno ancora un'altra stagione sulle spalle, e non è detto che la Roal, la Campos Racing e soprattutto la Münnich Motorsport (che questa stagione avrebbe dovuto schierare sempre il suo proprietario René Münnich, visto invece in due soli appuntamenti a dimostrazione del suo interesse per il campionato) riescano di nuovo ad essere interessanti sul mercato.

Insomma si parla di una dozzina di macchine incerte, cioè due terzi del parco partenti!

Ecco che allora si parla di una classe "Wtcc2" per le auto Tcr, però rinominate "Fia Tcn2" per non dare ragione a Lotti... ●



UNA NOTTURNA CHE BEN RAPPRESENTA LA SITUAZIONE

La Lada di Gabriele Tarquini guida il gruppo nell'ultima Opening Race della stagione 2016, e vaga nell'oscurità di Losail come pare fare tutto il Wtcc





AL TRAGUARDO

Opening Race: 1. Tarquini; 2. Chilton; 3. Huff. Main Race: 1. Bennani; 2. Björk; 3. López.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Muller saluta, altri fanno lo stesso

IL MERCATO PILOTI PARLA SOLO DI QUELLI IN PARTENZA, MA NON SI SENTE NESSUNO IN CERCA DI UN POSTO PER ARRIVARE

Sarà perché è fine stagione per tutti, ma sono ben pochi i nomi di piloti in dichiarata ricerca di sedili per il Wtcc. Sicuri gli abbandoni dei due ex ufficiali Citroën, con Yvan Muller che probabilmente continuerà a correre ogni tanto solo per divertimento e non più come professione, e José-María López che ha già iniziato in Formula E con la Ds ed è in attesa di ufficializzazione dell'accordo con Toyota per debuttare nel Mondiale Endurance. In più si sa che Hugo Valente è diviso tra il Tcr International con la Craft-Bamboo o il fermarsi per una stagione. Gli altri due abbandonati dalla Lada, invece, vorrebbero continuare nel Mondiale Turismo; ma Gabriele Tarquini di certo non può trasformarsi in pilota pagante, per via del suo lunghissimo e sontuoso passato, mentre Nick Catsburg, anche si mettesse alla ricerca di sponsor a dicembre, difficile possa costruire da zero in soli tre mesi un budget così corposo come quello necessario per il Wtcc. Unico altro nome in cerca di volante è Esteban Guerrieri, l'argentino che ha fatto un'ottima figura nel suo debutto in campionato in agosto, sulla pista di casa con la Chevrolet della Campos Racing. Tre che vanno, due che cercano di rimanere, uno che vuole entrare: un bilancio in perdita. ●

YVAN SALUTA E SE NE VA

In alto a destra il quattro volte campione Muller, che saluta il paddock del Wtcc. In alto a sinistra Mehdi Bennani, sotto Gabriele Tarquini in festa



Pensionato irriducibile

PASSANO GLI ANNI, MA LO SMALTO NON SPARISCE E MARCO ANTONELLI TORNATO IN MACCHINA A BARCELLONA NEL GT OPEN È ANDATO A VINCERE

di [Dario Lucchese](#)

A 52 anni Marco Antonelli le suona ancora a tutti. Perché talvolta non è l'età a contare, ma la determinazione e il desiderio di rimettersi in gioco, ad ogni costo. "Dovere" a cui il bolognese non è venuto meno, tornando al volante dopo una lunga assenza e centrando il successo nell'ultimo appuntamento dell'International Gt Open. Una vittoria costruita da Daniel Zampieri, con il quale si è alternato al volante della Lamborghini Huracán, autore della pole e poi di un primo "stint" di guida impeccabile; ma frutto anche della concentrazione e di una buona dose di esperienza che ha consentito ad Antonelli di mantenere i nervi saldi quando, a soli cinque minuti dal traguardo, l'ingresso della safety car ha ricompattato il gruppo. Generazioni contro: a Barcellona a spuntarla è stato il più anziano. Soltanto qualche settimana prima, l'impresa era riuscita anche ad Alex Zanardi, classe '66, primo al Mugello nel Tricolore Gran Turismo con la Bmw ufficiale; ma quella, lo sappiamo, è un'altra storia.

«La voglia di guidare mi è rimasta sempre ed anche le motivazioni. Però gli impegni e il mio lavoro me lo impediscono, salvo talvolta togliermi qualche soddisfazione», è in questo modo che esordisce Antonelli, professione team manager, una carriera nelle ruote coperte alle spalle.

- L'età, insomma, è un handicap o no?

«Ritengo che nessuno di noi, intendo della vecchia generazione, riesca in ciò che è normalmente alla portata di un ragazzo di 25 anni o giù di lì. È solo una questione di testa. Perché quando pensi di dover fare una cosa, è sempre troppo tardi per realizzarla. Lo abbiamo visto con Michael Schumacher, che al suo ritorno in F.1 non era più quello di prima. L'ho provato sulla mia pelle in Spagna, con Zampieri che inizialmente era 1"5 al giro più veloce. Da qui si spiega la scelta delle Case, rivolta esclusivamente ai giovani e giovanissimi. Fai tutto più lentamente, anche se sai come farlo».

- Nel 2014 eri salito a Magione su una F.Abarth, mettendo tutti in riga nella gara del Formula 2 Italian Trophy. A Barcellona, sei anni dopo avere disputato a Misano (vincendola) la tua ultima gara in una categoria Gran Turismo, nel Targa Tricolore Porsche, hai dimostrato di non avere perso lo smalto di sempre. Cosa ha significato tutto questo per te?

«Che a volte bisogna avere il coraggio di rimettersi in gioco. Se a Barcellona fossi finito in ghiaia o avessi perso cinque posizioni, sarebbe stato poi difficile spiegare ai miei piloti che nelle libere avevo potuto percorrere solamente un centinaio di chilometri,

LA VOGLIA DI GUIDARE MI È RIMASTA ED ANCHE LE MOTIVAZIONI. GLI IMPEGNI ME LO IMPEDISCONO

MARCO ANTONELLI

”

RISPETTO AD UNA VOLTA C'È MENO PREDISPOSIZIONE AD AFFRONTARE DELLE SFIDE E SI BADA TROPPO ALL'IMMAGINE

MARCO ANTONELLI

”





che prima di allora avevo guidato questa vettura lo scorso giugno a Cremona completando due turni di prove, che era la prima volta che la squadra impiegava delle gomme Michelin... Alla fine quello che conta è il risultato ed il rischio, per chi come me fa il team manager, è quello di perdere la credibilità, di essere visto come una "persona normale" i cui consigli non sono necessariamente da ascoltare. Eppure è proprio questo coraggio a mancare a volte ai più giovani».

- Che cosa intendi?

«Che rispetto a una volta c'è meno predisposizione ad affrontare delle sfide. Inoltre si bada troppo all'immagine, perdendo un po' di vista quello che è il vero lavoro che ogni pilota deve fare bene, ovvero andare forte. Bisogna imparare a focalizzarsi sull'obiettivo, ad essere concentrati e mettere da parte gli alibi. Sono contento di avere vinto a Barcellona, ma oggi non esiterei un istante a risalire in macchina e cercare di colmare il mio "gap" nei confronti di Zampieri, anche se sono ben consapevole che lui quest'anno ha fatto almeno una ventina di gare con

PENSIEROSO MA VINCENTE

Sopra, Marco Antonelli prima della gara vinta a Barcellona assieme a Daniel Zampieri, in basso sul podio, con la Lamborghini Huracán, nell'altra pagina.

Sotto, eccolo a Vallelunga in versione team manager

la Lamborghini. Mai accontentarsi...».

- Oggi c'è una diffusa tendenza, anche da parte dei giovani, ad accostarsi alle Gt. Quali le motivazioni di questo fenomeno tipico degli anni 2000?

«Nell'economia dell'automobilismo mondiale, dove le case non hanno a disposizione per le corse tanti soldi come una volta, vedi Audi che ha chiuso il programma LmP1, bisogna realmente chiedersi che cosa offrono le monoposto. Oggi fai un campionato di F.4 e poi? Per potere salire di livello servono dei budget altissimi. Le ruote scoperte non danno al pilota la longevità che sono in grado di offrire le categorie Gt, dove puoi fare ancora carriera pur non avendo un contratto tra le mani».

- Quali sono i campionati Gt di maggior valore?

«In Europa nell'ordine metto il Blancpain, l'Adac Gt e il Campionato Italiano Gran Turismo. A seguire, a pari merito, il Gt Open e il British Gt. La serie tricolore non avrà forse tante vetture, ma il livello è davvero elevato e il nostro panorama offre una rosa di nomi importanti: tra i miei piloti ci metto Riccardo Agostini, Loris Spinelli e Alberto Di Folco. Che Mirko Bortolotti vada forte lo vedono tutti. Tra gli altri giovani vanno citati Marco Mapelli ed ovviamente Zampieri, che ha corso con il team Antonelli nel Super Trofeo Lamborghini lo scorso anno. Sono davvero felice che a Barcellona, dopo una stagione difficile, abbia potuto dimostrare quello che vale. Onoratissimo di prendere da lui la paga».

- Quali i programmi, come team manager, per il prossimo anno?

«Di sicuro raddoppieremo il nostro impegno con le Huracán Gt3 nell'Italiano Gt, prendendo parte anche alla Super Gt Cup. Confermata è anche la nostra partecipazione al Super Trofeo Lamborghini. Poi faremo qualche puntata nel Bes, come la 24 Ore di Spa. Inoltre proseguiremo il nostro programma con la F.4, che in ogni caso rappresenta un vivaio interessante. Da lì ho "pescato" alcuni ragazzi che sono passati poi nel Gt. Vedi soprattutto Matteo Desideri, che è cresciuto davvero tanto nella serie tricolore, Kikko Galbiati e Takashi Kasai».



PRIMA PILOTA E POI TEAM MANAGER

Carriera a ruote coperte

La storia di pilota di Marco Antonelli è stata breve ma intensa. L'apice lo ha raggiunto negli anni del Superturismo italiano, tra il 1992 ed il '94, quando correvano tanti ex F.1. Tra i suoi compagni di squadra, all'epoca con la Bmw dell'Euroteam, ha avuto Stefano Modena, che pur avendo una stagione in più nel campionato non ha mai surclassato il bolognese. Nel 1993, sempre con la Bmw, ha vinto qualche gara del trofeo riservato ai privati. Tra le "pietre miliari" il quinto posto assoluto a Varano '94 con l'Alfa Romeo 155 Ts della Tecnica Racing dietro alle Audi di Frank Biela, Emanuele Pirro e Dindo Capello e alla Bmw di Rocco Peduzzi. Alla fine di questo ciclo, Antonelli ebbe anche l'occasione di provare la vettura di Arese impiegata nel Dtm, chiamato dall'ingegnere Sergio Limone. La mancanza di un budget adeguato, e la fine di una fase storica (quella di Giorgio Pianta), non gli permise tuttavia di proseguire; fatta eccezione per qualche sporadica apparizione, come quella che nel '98 lo vide conquistare a Imola il secondo posto nella Finale Mondiale del Ferrari Challenge con la 355. Nel frattempo, sempre nel 1993, Antonelli aveva fondato il suo team, che ancora oggi dirige.

Il mito torna a vivere

Il Motor Show riparte e il mito torna a vivere. Dal 3 all'11 dicembre, i cancelli della fiera di Bologna rimarranno aperti al pubblico, rinnovando quello che per molti appassionati era diventato ormai un appuntamento fisso. Ha 40 anni e, in fondo, li dimostra tutti. La kermesse emiliana, inaugurata nel dicembre del 1976, nel tempo ha assunto i caratteri di un avvenimento per certi versi unico. Tradizione e al tempo stesso innovazione: in due parole ciò che rende affascinante questo Salone, che vuole anche essere una grande festa dello sport. Dopo un anno di stop, la macchina organizzativa si è rimessa in movimento, affrontando una nuova sfida e rilanciando quello che è un vero e proprio "brand" nazionale, se non addirittura un fenomeno di massa, come da tanti è stato definito. Le gare, nell'Area 48, saranno una delle attrazioni di questa edizione; assieme ad esse, varie anteprime. Poi le prove in pista, i grandi nomi e tanto altro ancora. La voglia di rilanciare la manifestazione rimane l'obiettivo principale degli uomini di Bolognafiere; "rimettere in circolo la passione", che è poi lo slogan del Motor Show 2016. E allora, che la festa abbia finalmente inizio. →

LA GRANDE TRADIZIONE DEL MOTOR SHOW RIPRENDE. ECCO COME SARÀ L'EDIZIONE DEL RILANCIO

di Dario Lucchese



MOTOR SHOW

3/11 DICEMBRE 2016 BOLOGNA



ORARI

Giorni feriali: 9-18

Festivi e sabati:
8.30/18.30

PREZZI

3-9 dicembre

Online: 18 euro
Alla cassa: 22 euro

Biglietto ridotto
ragazzi età 9-16,
Over 65 e studenti
universitari:
Online: 14 euro
Alla cassa: 18 euro

Biglietto gruppi
(10-50 persone):
Online: 16,50 euro
Alla cassa: 20 euro

10 e 11 dicembre

Online: 20 euro
Alla cassa: 25 euro

Biglietto ridotto
ragazzi età 9-16,
Over 65 e studenti
universitari:
Online: 16 euro
Alla cassa: 20 euro

Biglietto gruppi
(10-50 persone)
Online: 18 euro
Alla cassa: 22 euro

Due giorni (10-11)
Online: 36 euro
Alla cassa: 45 euro

IL RITORNO DEL MEMORIAL BETTEGA

Nella mitica Area 48 della Fiera di Bologna torneranno a rombare i motori. Prima quelli delle vetture da pista e poi, una volta ripristinata la terra, ecco lo spettacolo dei rally, in scena con il Memorial Bettega. Qui in azione Kubica nel 2014

GARE AUTO

Sabato 3 dicembre

Historic Challenge by
Scuderia Bologna

Gran Turismo Cup

F1 Storiche

Domenica 4 dicembre

Historic Challenge by
Scuderia Bologna

Trofeo Italia Gran Turismo

Mini Challenge

F1 Storiche

Lunedì 5 dicembre

Trofeo Italia Turismo

Seat Leon Cup

Seat Leon St Tcs

Martedì 6 dicembre

Trofeo Italia Sport
Prototipi

Trofeo Abarth Selenia

Drift Action Match

Mercoledì 7 dicembre

Nascar Whelen Euro
Series-Trofeo Angelo Caffi

King of Italy Drift
Exhibition Match

F2 Italian Trophy

GARE RALLY

Giovedì 8 dicembre

Trofeo Italia R5

Trofeo Italia Rally Terra
Yokohama

Trofeo Italia Rally Junior R2

Venerdì 9 dicembre

Trofeo Italia Wrc

Trofeo Rally Suzuki

Polaris Cup Trofeo RZR

Sabato 10 dicembre

Memorial Bettega

Trofeo Pucci Grossi Night
Sprint

Trofeo Italia Rally
Autostoriche

Domenica 11 dicembre

Memorial Bettega

Trofeo Italia Rally
Autostoriche

Lamborghini Blancpain
Super Trofeo

IL MITO TORNA A VIVERE

AUTOSHOW

PADIGLIONE 21-22-26-CENTRO SERVIZI

PASSIONE CLASSICA

PADIGLIONE 25



ISTITUZIONI E AUTOMIRABILIA

PADIGLIONE 29

COMPONENTI E ACCESSORI

PADIGLIONE 31 - SALA GRAND PRIX

RACING EXHIBITION TRUCKS SCUDERIE / TUNING

PADIGLIONE 36

CENTRO SERVIZI

PRIMO PIANO-CENTRO SERVIZI

- ⓑ Blocco B: ufficio stampa
- Ⓒ Blocco C: segreteria di manifestazione - banca
- Ⓓ Blocco D: ufficio tecnico

SALE CONVEGNI

PIANO AMMEZZATO GALLERY HALL 25-26

Motor Show Area Conference 1 - Subito

PRIMO PIANO-CENTRO SERVIZI

Motor Show Area Conference 2

- ⓑ Blocco B: Sala Preludio - Sala Melodia - Sala Minuetto
- Ⓓ Blocco D: Sala Notturmo - Sala Concerto - Sala Suite

PADIGLIONE 36

Motor Show Area Conference 3

Sala Sinfonia - Sala Armonia

PISTA KART

AREA 32 Pista Kart by Parolin Racing.

PADDOCK

PADIGLIONE 35

PISTE

AREA 45-47/1-48

TEST DRIVE OFF

AREA 47

TEST DRIVE

AREA 42-44-46

Test drive Ford (Area 42)
Test drive PSA (44/1) - Test drive Jeep (Area 44/2)
Test drive Jaguar e Land Rover (Area 46)

ACI RALLY ITALIA TALENT

AREA 42/1

IL GIORNALE DEL MECCANICO

AREA 49



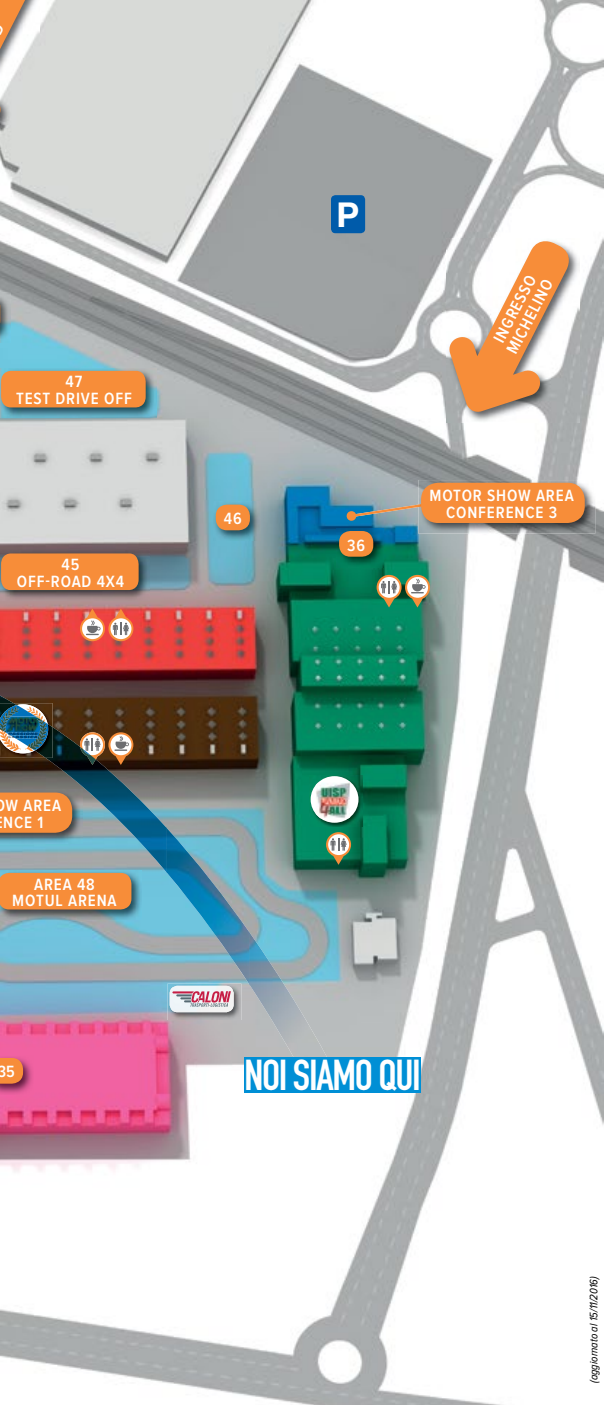
LE GARE DELLA MOTUL ARENA Pista e Rally senza alcuna sosta

Dal primo weekend d'apertura del Motor Show fino a mercoledì 7 dicembre, saranno le gare della velocità ad animare la Motul Arena dell'Area 48 della fiera. Un "plateau" di tutto rispetto, quello che verrà offerto agli appassionati. In pista ben 12 categorie, senza considerare il drifting. Si comincerà con la sfida del Gran Turismo: sabato saranno al via le "Cup", mentre domenica scenderanno in pista le Gt3, che daranno vita al "Trofeo Italia". In azione, in questo contesto, sono attesi anche gli specialisti delle salite (al momento si fanno in nomi di Lucio Peruggini e Roberto Ragazzi, entrambi su Ferrari). Riflettori puntati, in entrambe le giornate, anche sull'Historic Challenge by Scuderia Bolo-

LA MAPPA DELLA PASSIONE

Sopra, ecco come si comporrà il Motor Show 2016, tra padiglioni dove osservare tante vetture statiche e le aree dinamiche in giro, dove provare le auto dei sogni

gna e le Formula 1 storiche. Domenica andrà inoltre in scena la gara del Mini Challenge, il monomarca riservato alle John Cooper Works da 260 cv. Tra i presenti, anche il campione 2016 Ivan Tramontozzi, che ha conquistato il titolo con il Fimauto by Superchallenge Team, e Filippo Maria Zanin, quest'anno secondo in campionato in equipaggio con Gianluca Calcagni. Assieme a loro anche i due esperti Luca Gori e Tobia Zarpellon e l'abruzzese Daniele Di Iorio, in arrivo dai trofei Peroni e al proprio debutto nella serie. Spettacolo assicurato, lunedì 5 dicembre, con le Leon e alcuni dei protagonisti del campionato aperto alle Cup Racer da 330 cv; tra questi, i fratelli Kevin e Jonathan Giacon (quest'ultimo secondo quest'anno nel monomarca organizzato da Seat Motorsport Italia), Enrico Bettera ed Alberto Vescovi. Nella stessa giornata, si disputeranno le gare della Seat Leon St Tcs e del Trofeo Italia Turismo. Martedì 6, si svolgerà il Trofeo Abarth Selenia,



fotogramma di S. IZZO/AGF



con le veloci ed agili le 695 Assetto Corse Evoluzio-
ne. Attesa per il campione in carica Cosimo Bar-
berini, che sul tortuoso ed impegnativo tracciato
emiliano sfiderà lo svedese Joakim Darbom e Alex
Campani, quest'anno rispettivamente secondo e
terzo nel monomarca della Casa dello Scorpione,
oltre al campione Gentleman "Gioga". In pista, lo
stesso giorno, anche i protagonisti del Trofeo Italia
Sport Prototipi. Al via anche Davide Uboldi, al vo-
lante della Ligier Js 53 Evo Cn2 con cui quest'anno
ha conquistato con la Eurointernational il suo quarto
titolo del Tricolore ed il quinto della sua carrie-
ra. Tra i velocisti anche Sandro Bettini, con la Nor-
ma M20 F, il veterano della rassegna bolognese Edo
Varini e Diego Romanini, entrambi attesi su Wolf.
Quattro invece gli "scalatori": il reggino Luca Li-
gato, neo-campione "under 25" del Civm, Stefano
Crespi, Francesco Michea Carini e l'esperto Rosa-
rio Iaquina, in passato vincitore del Tricolore Mon-

**AUTO IN AZIONE
ED IN ESPOSIZIONE**
In alto, l'interno dei
padiglioni dove sarà
presente oltre il 70% del
mercato auto italiano.
Al centro le Mini che
saranno in azione
domenica 4, sopra
le Abarth 695 che
correranno martedì 6

tagna, tutti sulle Osella Pa21 motorizzate Honda 2
litri. Mercoledì 7 sarà il turno delle monoposto,
con il debutto del F.2 Italian Trophy. Otto i piloti al via,
cominciando dal campione in carica Andrea Fontana,
il quale cercherà di difendere il suo primato da
Franco Cimarrelli, Andrea Cola, Renato Papaleo,
Bernardo Pellegrini, Fausto Santone, Marco Zanasi
e l'algerino Abdelhakim, tutti al volante delle Dal-
lara F.3. Occhi puntati infine sulla Nascar Whelen
Euro Series, che dopo avere debuttato nell'edizione
del 2014, si appresta a ritornare con una "entry list"
di piloti di primo piano, che si contenderanno il
primo Trofeo Angelo Caffi, intitolato al padre dell'ex
pilota di F.1 Alex. Con la Double T ci sarà Gianmar-
co Ercoli, campione 2015 della divisione Elite 2 e
quest'anno "promosso" in Elite 1, chiudendo otta-
vo in campionato e andando vicinissimo alla vitto-
ria soprattutto sull'ovale di Venray, dove ha percor-
so 50 giri in testa. A sfidarlo saranno i suoi stessi

IL MITO TORNA A VIVERE

←
compagni di squadra Claudio Giudice (alla seconda apparizione al volante di una vettura "Nwes") e Gianni Giudici.

La Vict Motorsport avrà tra le sue fila Dario Caso, vincitore del Challenger Trophy come miglior "non professionista" in Elite 1, che dopo il Motor Show volerà a Charlotte per ritirare il suo premio alla Nascar Hall Of Fame. Con il team Alex Caffi Motorsport ci sarà infine Michele Imberti, campione italiano karting nella categoria Rok e al debutto assoluto nella serie. Giovedì si cambierà tracciato. Dalla pista asfaltata di 650 metri (cento in più nella variante che prevede l'aggiunta di un tornantino), si passerà a quella mista terra di 1100 metri per le gare rally, che vivranno il loro culmine nel secondo weekend, quello del 10 e 11 dicembre, con l'evento di maggiore risonanza. Ancora una volta il Memorial Bettega sarà infatti l'avvenimento "clou" di tutto il Motor Show per ciò che riguarda la parte agonistica, tanto per il fascino in se stesso assunto da questo appuntamento (istituito nel 1985 per ricordare la figura del compianto campione Attilio), quanto per la presenza di grandi campioni e nomi

TRENTA MARCHI PRESENTI

Saranno tante le vetture in mostra, con anteprime nazionali che permetteranno a tutti i presenti a Bologna di vedere per primi le novità del mercato dell'auto

di rilievo che, nel momento in cui scriviamo, devono ancora essere ufficializzati. Sempre nell'ultima domenica si vedrà in pista il Lamborghini Blancpain Super Trofeo. Ulteriori eventi collaterali saranno le parate delle vetture stradali e delle Ford Mustang, i test drive Ford-Fca, il Race Experience by Autodromo di Modena, il Lamborghini Fast Track e varie esibizioni.

LE CASE PRESENTI

Auto e tecnologia da tutto il mondo

Oltre alla spazio della Motul Arena, in questa edizione del Motor Show ci saranno quattro padiglioni destinati alle auto, uno dedicato all'Heritage e due alla componentistica. La risposta delle Case non si è fatta attendere, con una trentina di marchi presenti che hanno consentito di raggiungere il 70 per cento di quota di mercato italiano dell'auto. Non mancheranno novità, come quelle del Groupe Psa. Peugeot presenterà il nuovo Suv 2008 e in antepri-



ma nazionale il Suv Peugeot 5008. Citroën sarà presente con la nuovissima C3, mentre DS presenterà la nuova gamma Performance Line sui modelli DS 3, DS 4 e DS 5.

All'appello ha risposto anche Toyota, con il nuovo C-HR, prodotto che segna l'ingresso della Casa nipponica nel segmento dei Crossover Compatti; ma anche con Mirai, la prima berlina di serie alimentata a idrogeno. Suzuki, oltre ad essere coinvolta nell'attività dei rally con il Trofeo riservato alle Swift Sport R1 che si svolgerà il 9 dicembre, presenterà in anteprima a Bologna l'ultima edizione della Ignis, il "baby suv" che approderà sul mercato italiano nel mese di gennaio. Land Rover sarà presente con il nuovo Discovery, mentre Jaguar presenterà la nuova tecnologia Awd (All Wheel Drive). Non mancheranno altri marchi prestigiosi come Lamborghini, Pagani, Zagato, Italdesign, Pinarina, Effe, Noble, McLaren e Bentley. Tra i temi dell'automobile di questa edizione del Salone, ad occupare uno spazio di riguardo rimangono quelli della mobilità sostenibile, legata in particolare alle tecnologie dell'elettrico, l'ibrido e l'idrogeno.

LA STORIA DELLE CORSE

In azione nell'Area 48 ci saranno anche i mezzi che hanno creato l'alone mitico delle gare a quattro ruote, dalle storiche vetture da rally alle Formula 1 di ieri

PASSIONE CLASSICA

Quarant'anni di corse d'automobile

Un intero padiglione Heritage, con un'area di 4500 metri quadrati dedicata alla "Passione Classica". Al Motor Show si racconta così la storia della tradizione automobilistica in Italia e all'estero. Un modo anche per celebrare i 40 anni dell'appuntamento emiliano. Qui gli appassionati potranno vedere le collezioni dei musei Alfa Romeo e Ferrari, di quello di Torino (con una sezione dedicata alla storia dell'auto elettrica), del Museo Panini con le Maserati, del Museo della Polizia di Stato e del Museo delle Forze Armate Italiane. Presenti anche Acì Storica e Asi, oltre a rari pezzi di altre collezioni private, tra cui spicca un'esemplare della Fulvia Zagato Cabrio. A Bologna ci sarà anche il Siha di Essen. Tra le Case automobilistiche che esporranno vari modelli di vetture storiche vanno citate Abarth, Alfa Romeo, Fiat e Lancia, PSA con Citroën, DS e Peugeot, Jaguar, Land Rover, Lamborghini e Mercedes. ●



Leclasseifiche

GP2

GP3

WTCC

NAZIONALE

VELOCITÀ

YAS MARINA

YAS MARINA

LOSAIL

RALLY

MONTALCINO

VELOCITÀ

GP2 SERIES

Resoconto della gara a pag. 44
Yas Marina (Eau),
26-27 novembre 2016

Gara-1: 1. Pierre Gasly (Prema Racing) 31 giri in 59'14"764 alla media di 174,248 km/h; 2. Matsushita (ART Grand Prix) a 6"737; 3. Markelov (Russian Time) a 11"309; 4. Sirotkin (ART Grand Prix) a 14"111; 5. Giovinazzi (Prema Racing) a 20"172; 6. Nato (Racing Engineering) a 23"686; 7. Cecotto Jr. (Rapax) a 26"630; 8. Lynn (Dams) a 35"974; 9. Latifi (Dams) a 39"007; 10. Marciello (Russian Time) a 41"589; 11. Ghiotto (Trident) a 43"486; 12. Canamasas (Carlin) a 43"960; 13. King (Racing Engineering) a 46"090; 14. de Jong (MP Motorsport) a 1'04"814; 15. Evans (Pertamina Campos Racing) a 1'26"008; 16. Armand (Trident) a 1'27"892; 17. Bernstorff (Arden International) a 1'42"538. Ritirati: Delétraz (Carlin) 7 giri; Rowland (MP Motorsport) 6 giri; Gelael (Pertamina Campos Racing) 6 giri; Malja (Rapax) 5 giri; Jeffri (Arden International) 3 giri.

Giro veloce: il 28° di Nobuharu Matsushita in 1'51"175 alla media di 179,846 km/h.
Gara-2: 1. Alex Lynn (Dams) 22 giri in 41'36"580 alla media di 176,025 km/h; 2. Cecotto Jr. (Rapax) a 4"945; 3. Sirotkin (ART Grand Prix) a 6"607; 4. Matsushita (ART Grand Prix) a 8"078; 5. Nato (Racing Engineering) a 13"375; 6. Giovinazzi (Prema Racing) a 16"716; 7. Markelov (Russian Time) a 17"807; 8. Evans (Pertamina Campos Racing) a 22"609; 9. Gasly (Prema Racing) a 23"226; 10. King (Racing Engineering) a 28"848; 11. Rowland (MP Motorsport) a 30"312; 12. Latifi (Dams) a 33"447; 13. Marciello (Russian Time) a 37"784; 14. Malja (Rapax) a 38"996; 15. Bernstorff (Arden International) a 45"390; 16. Canamasas (Carlin) a 45"936; 17. Delétraz (Carlin) a 46"716; 18. Armand (Trident) a 50"219; 19. Ghiotto (Trident) a 1'08"896; 20. Jeffri (Arden International) a 1'10"410; 21. Gelael

(Pertamina Campos Racing) a 1'27"122. Ritirati: de Jong (MP Motorsport) 0 giri.

Giro veloce: il 14° di Luca Ghiotto in 1'52"646 alla media di 177,497 km/h.

Campionato: 1. Gasly 219 punti; 2. Giovinazzi 211; 3. Sirotkin 159; 4. Marciello 159; 5. Nato 136; 6. Lynn 124; 7. King 122; 8. Ghiotto 111; 9. Rowland 107; 10. Markelov 97; 11. Matsushita 92; 12. Evans 90; 13. Malja 53; 14. Pic 36; 15. Gelael 24; 16. Latifi 23; 17. Kirchofer 21; 18. Cecotto Jr. 18; 19. Canamasas 17; 20. Eriksson 10; 21. de Jong 6; 22. Jeffri 2.

Team: 1. Prema 420 punti; 2. Racing E. 258; 3. Russian Time 256; 4. Art 251; 5. Dams 147; 6. Campos 114; 7. MP 113; 8. Trident 11; 9. Rapax 107; 10. Carlin 38; 11. Arden 12.

GP3 SERIES

Resoconto della gara a pag. 48
Yas Marina (Eau),
26-27 novembre 2016

Feature Race: 1. De Vries (Art Grand Prix) 18 giri in 38'06"651 alla media di 157,210 km/h; 2. Dennis (Arden) a 1"102; 3. Aitken (Arden) a 3"881; 4. Joerg (Dams) a 9"601; 5. Fukuzumi (Art Grand Prix) a 10"618; 6. Schothorst (Campos) a 14"369; 7. Hughes (Dams) a 15"225; 8. Tereschenko (Campos) a 17"292; 9. Ferrucci (Dams) a 18"990; 10. Palou (Campos) a 20"776; 11. Alesi (Trident) a 23"009; 12. Lorandi (Jenzer) a 26"262; 13. Nandy (Jenzer) a 26"335; 14. Maini (Jenzer) a 27"325; 15. Stuvik (Trident) a 32"912; 16. Fuoco (Trident) a 54"535; 17. Leclerc (Art Grand Prix) a 5 giri; 18. Isaakyan (Koiranen) a 6 giri; 19. Albon (Art Grand Prix) a 8 giri; 20. Calderon (Arden) a 12 giri; 21. Parry (Koiranen) a 15 giri; 22. Janosz (Trident) a 16 giri.

Giro più veloce: Jack Aitken in 2'01"359 alla media di 164,766 km/h

Sprint Race: 1. Hughes (Dams) 14 giri in 30'21"199 alla media di 153,474 km/h; 2. Aitken (Arden) a 2"825; 3. Fukuzumi (Art Grand Prix) a 7"191; 4. Dennis (Arden) a 7"471; 5. Palou (Campos) a

8"747; 6. Tereschenko (Campos) a 8"774; 7. Schothorst (Campos) a 9"158; 8. Joerg (Dams) a 12"846; 9. Leclerc (Art Grand Prix) a 14"035; 10. Alesi (Trident) a 15"909; 11. De Vries (Art Grand Prix) a 17"639; 12. Parry (Koiranen) a 19"946; 13. Nandy (Jenzer) a 20"467; 14. Maini (Jenzer) a 20"925; 15. Ferrucci (Dams) a 21"153; 16. Isaakyan (Koiranen) a 23"085; 17. Fuoco (Trident) a 23"266; 18. Stuvik (Trident) a 24"506; 19. Janosz (Trident) a 35"455; 20. Lorandi (Jenzer) a 1'04"408; 21. Albon (Art Grand Prix) a 14 giri; 22. Calderon (Arden) a 14 giri.

Giro più veloce: Jake Dennis in 1'59"847 alla media di 164,766 km/h

Campionato: 1. Leclerc 202 punti; 2. Albon 173; 3. Fuoco 157; 4. Dennis 149; 5. Aitken 146; 6. De Vries 133; 7. Fukuzumi 91; 8. Hughes 90; 9. Parry 82; 10. Maini 50; 11. Boschung 48; 12. Ferrucci 36; 13. Schothorst 34; 14. Jorg 25; 15. Tunjo 18; 16. Isaakyan 17; 17. Palou; 18. Stuvik 9; 19. Tereschenko 4; 20. Janosz 3; 21. Calderon 2; 22. Alesi 1.

Team: 1. Art Gp 588 punti; 2. Arden 297; 3. Trident 170; 4. Dams 152; 5. Koiranen 147; 6. Jenzer 68; 7. Campos 66.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 68
Losail (Qa), 26-27 novembre 2016

Gara-1: 1. Tarquini (LADA Vesta WTCC) 14 giri in 46'16"258 alla media di 97,668 km/h; 2. Chilton (Citroën C-Elysée WTCC) a 5"321; 3. Huff (Honda Civic WTCC) a 5"930; 4. Muller (Citroën C-Elysée WTCC) a 7"608; 5. Michelisz (Honda Civic WTCC) a 9"070; 6. Björk (Volvo S60 WTCC) a 9"675; 7. Dahlgren (Volvo S60 WTCC) a 10"255; 8. Catsburg (LADA Vesta WTCC) a 10"871; 9. López (Citroën C-Elysée WTCC) a 11"591; 10. Thompson (Chevrolet RML Cruze) a 15"375; 11. Nagy (Honda Civic WTCC) a 16"274; 12. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 16"721; 13. Ficza (Honda Civic WTCC) a 17"227; 14. Filippi (Chevrolet RML Cruze) a 21"173; 15. Demoustier (Citroën C-Elysée WTCC) a 28"724; 16. Bennani (Citroën C-Elysée WTCC) a 30"548.

Giro più veloce: Tarquini in 2'01"760 alla media di 159,067 km/h

Gara-2: 1. Bennani (Citroën C-Elysée WTCC) 15 giri in 32'38"479 alla media di 148,339 km/h; 2. Björk (Volvo S60 WTCC) a 1"176; 3. López (Citroën C-Elysée WTCC) a 4"815; 4. Michelisz (Honda Civic WTCC) a 10"575; 5. Monteiro (Honda Civic WTCC) a 11"827; 6. Muller (Citroën C-Elysée WTCC) a 12"390; 7. Tarquini (LADA Vesta

PASSANTI

RALLY

MONTALCINO

Lucky e Taddei re del Tuscan

MONTALCINO - Sugli sterrati del Tuscan Rewind la Lancia Delta 16V ha regalato a «Lucky» e Fabrizia Pons i favori del cronometro, primeggiando in quello che rimane soltanto un primo «assoluto» virtuale ma che - carte alla mano - lo ha incoronato in tutti i tratti cronometrici a disposizione. Il campione vicentino s'è così rifatto dei due ritiri delle precedenti edizioni, riportando il proprio nome nell'albo d'oro della gara dopo il successo del 2013. A porre resistenza, nella speciale d'apertura, era stato «Dedo», tradito dalla rottura del cambio sulla Subaru Legacy dopo la seconda prova, quando era terzo alle spalle di Simone Romagna. A completare il podio di 4° Raggruppamento è stata la Lancia 037 di Marco Bianchini; mentre la Ford Escort di Guy Callum ha primeggiato in un 3° Raggruppamento che ha registrato la presenza di Loris Baldacci.

Anche nel confronto riservato alle vetture moderne il «Tuscan» ha avuto un primattore, ovvero quell'Alessandro Taddei che nemmeno un mese fa si era aggiudicato il Rally della Val d'Orcia. Al volante della Skoda Fabia R5, vettura con la quale era all'esordio, il trentino si è assicurato tutte le speciali in programma, facendo la voce grossa verso la vettura gemella del redivivo Vanni Pasquali. Soddisfatto all'arrivo anche un altro ex, Matteo Luise, all'esordio con la Ford Fiesta R5 Evo e terzo sul podio. Ottima prestazione di Luca Panzani, sesto assoluto al volante della Rover MG, la vettura con la quale ha iniziato a muovere i primi passi nel motorsport e che - a Montalcino - gli ha permesso di avere la meglio su vetture ben più performanti.

Gabriele Michi

RALLY

7° Tuscan Rewind

Montalcino (Si),
26-27 novembre 2016

Moderne: 1. Taddei-Gaspari (Skoda Fabia R5) in 56'43"8; 2. Pasquali-Allegri (Skoda Fabia R5) a 1'32"1; 3. Luise-Handel (Ford Fiesta R5) a 2'17"9; 4. Laurencich-Floresan (Renault Clio R3C) a 5'04"6; 5. Benucci-Cantini (Subaru Impreza R4) a 6'12"2; 6. Panzani-Grilli (Rover Mg) a 6'47"1; 7. Catania-Culasso (Mitsubishi Lancer) a 7'18"1; 8. Succi-Guzzi (Bmw M3) a 7'29"1; 9. Barbero-Barbero (Mitsubishi Lancer)

a 8'37"9; 10. Raschi-Bizzocchi (Vw Golf) a 8'53"5

Storiche: 1. «Lucky»-Pons (Lancia Delta) in 53'53"1; 2. Romagna-Lamonato (Lancia Delta) a 1'44"9; 3. Bianchini-Stefanelli (Lancia 037) a 3'30"6; 4. Callum-Gwynn (Ford Escort) a 4'54"5; 5. Benivogli-Innocenti (Ford Sierra Consworth) a 5'13"1; 6. Baldacci-Magnani (Ford Escort) a 5'29"1; 7. Fedolfi-Riterini (Lancia Delta) a 6'26"2; 8. Pitsos-Karapapazis (Toyota Celica) a 6'28"3; 9. Guggiari-Oberti (Ford Escort) a 6'31"3; 10. Baggio-Zanella (Lancia 037) a 6'46"6.

Dovesicorre

VELOCITÀ

3-4 dicembre

FERRARI CHALLENGE

Finali Mondiali

a Daytona

www.races.ferrari.com/it

SUPERTROFEO LAMBORGHINI

Finali Mondiali

a Valencia

www.squadracorse.lamborghini.com

RALLY

3-4 dicembre

RALLY DI MONZA

Evento

a Monza

www.monzanel.it



«Lucky» e la Pons hanno dominato il Tuscan con la Lancia Delta 16V

TI FACCIAMO VIVERE LE PRESTAZIONI DELLE AUTO.

ANCHE SENZA AVERLE TUTTE.

OGNI MESE AUTO TI ASPETTA IN EDICOLA
CON CONTENUTI SEMPRE NUOVI.

NEL NUMERO DI QUESTO MESE TROVI:

// LA PROVA COMPLETA DELLA CITROEN C3, LA NUOVA UTILITARIA DA CITTA'

// I CONTENUTI HI TECH DELLA FUTURA BMW SERIE 5

// UN TEST ESCLUSIVO CON 6 GOMME INVERNALI PER SCEGLIERE QUELLA GIUSTA

// LE NOSTRE PROVE STRUMENTALI DI VOLVO V90, FORD FOCUS RS E SUZUKI S CROSS

// UN'INCHIESTA SULLA CRESCITA DELL'AUTONOMIA DELLE AUTO ELETTRICHE



Le classifiche

RALLYCROSS

ROSARIO

Audi campione in Argentina

ROSARIO - Si conclude con il titolo Costruttori all'Audi il Campionato del Mondo di Rallycross. Dopo che Mattias Ekstrom (in basso) si era già aggiudicato il titolo piloti, a Rosario gli occhi erano puntati sulla lotta fra i team e quest'anno il successo è andato al team del già campione Ekstrom, che ha avuto in Heikkinen un ottimo scudiero. La squadra che porta in gara le Audi S1 ha levato lo scettro al team Peugeot Hansen, che non è sembrato competitivo come nella passata stagione. La gara, per la cronaca, è stata vinta dalla Ford Focus di Andreas Bakkerud, che così è andato a conquistare - a pari punti con Solberg - il terzo gradino del podio in campionato. Seconda posizione in gara per Kristoffersson, che si aggiudica anche la piazza d'onore in campionato con 1 solo punto di vantaggio sulla coppia Bakkerud-Solberg. Sicuramente una stagione non entusiasmante per quest'ultimo, che non è riuscito a confermarsi Campione del Mondo dopo aver vinto i titoli 2014 e 2015. Ora il futuro del norvegese è incerto e non si sa cosa farà nel 2017.

Gianluca Lioce

RALLYCROSS

Argentina

Rosario

26-27 novembre 2016

Finale: 1. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 3'48"219; 2. Kristoffersson (Vw Polo-VWRXS) in 3'50"210; 3. Heikkinen (Audi S1-EKS) in 3'52"042; 4. Scheider (Seat Ibiza-MM) in 3'53"037; 5. Ekstrom (Audi S1-EKS) in 3'54"482; 6. Larsson (Audi A1-RL) in 3'59"778

Semifinale 1: 1. Kristoffersson (Vw Polo-VWRXS) in 3'56"182; 2. Ekstrom (Audi S1-EKS) in 3'58"658; 3. Heikkinen (Audi S1-EKS) in 4'00"695; 4. Timerzyanov (Ford Fiesta

WRXTA) in 4'03"949; 5. P. Solberg (Citroen Ds3-PSWRXT) in 5'20"817; 6. Baumanis (Ford Fiesta WRXTA)

Semifinale 2: 1. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 3'52"872; 2. Scheider (Seat Ibiza-MM) in 3'55"395; 3. Larsson (Audi A1-RL) in 3'57"875; 4. Marklund (Vw Polo-VWRXS) in 3'59"276; 5. Loeb (Peugeot 208-TPH) in 3'58"755; 6. Nittiss (Ford Fiesta-OMSE)

Assoluta: 1. Ekstrom 272 punti; 2. Kristoffersson 240; 3. Bakkerud 239; 4. Solberg 239; 5. Loeb 209; 6. Hansen 178; 7. Heikkinen 150; 8. Timerzyanov 117; 9. Larsson 109; 9. Baumanis 109.



WTCC) a 14"994; 8. Huff (Honda Civic WTCC) a 17"037; 9. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 18"379; 10. Thompson (Chevrolet RML Cruze) a 20"819; 11. Ficza (Honda Civic WTCC) a 21"758; 12. Demoustier (Citroën C-Elysée WTCC) a 31"109; 13. Filippi (Chevrolet RML Cruze) a 38"393; 14. Catsburg (LADA Vesta WTCC) a 1'16"469; 15. Nagy (Honda Civic WTCC) a 1 giro.

Giro più veloce: Catsburg in 2'02"550 alla media di 158,041 km/h.

Campionato: 1. José María López 381 punti; 2. Muller 257; 3. Monteiro 214; 4. Michalisz 212; 5. Bennani 206; 6. Huff 200; 7. Catsburg 175; 8. Chilton 163; 9. Tarquini 147; 10. Björk 117; 11. Coronel 111; 12. Valente 78; 13. Ekblom 47; 14. Thompson 26; 15. Girolami 12; 16. Demoustier 11; 17. Filippi e Guerrieri 9; 19. Münich e Ficza 2; 21. Schmitz 1.

Costruttori: 1. Citroën 957 punti; 2. Honda 675; 3. Lada 536; 4. Volvo 321.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT**

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

SSELEZIONE NAZIONALE ED ENPA INSIEME - La Selezione Nazionale Piloti è felice di annunciare la propria partnership con l'Enpa, l'ente nazionale per la protezione degli animali. La Snp sposa, difatti, appieno la causa e le finalità dell'Enpa ed è fiera di averla tra i propri partners.

DIVENTA ANCHE TU UN PILOTA Selezione Nazionale Piloti... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 15 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telaistica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". Per info: selezione.nazionale@alice.it

AUTO

FORMULA ABARTH FA010 vendo, anno 2010, privato, usata poco, in perfette condizioni. Per info mail: asmotorsport@siol.com, tel. 00386 41 706231.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2016. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport. Richiedi le info! tel. 051.6227.270 outlet@autosprint.it

RIVISTE

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Per info telefonare al numero 347-2303761.

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

**AUTO
SPRINT
EXTRA**

CONTI EDITORE

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

Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma - e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - tel.: 06.7814.7311 - fax: 06.93387968 - sito: www.abbonatitweb.it

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

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

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna. Via del Litografo 6 - Tel. 051.6034001. **PUBBLICITÀ:** Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero. **Sport Network S.r.l.:** Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma Site internet: www.sportnetwork.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** P.z. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.



Opportunità green nuova vita alla mobilità

L'Università Niccolò Cusano accende i riflettori sulle opportunità offerte in Italia per trasformare qualsiasi veicolo in uno elettrico

L'Italia è il primo Paese europeo ad aver introdotto, mediante un Decreto Ministeriale, la possibilità di trasformare qualunque veicolo a benzina, gasolio, rientranti nelle categorie M ed N1, in un veicolo elettrico, ovvero un'auto, un furgone, o un autobus, semplicemente sostituendo il propulsore endotermico con un propulsore elettrico.

Dal 26 gennaio 2016 nel nostro Paese, infatti, grazie al D.M. 1 dicembre 2015 n. 219 redatto dalla Direzione Generale della Motorizzazione, è possibile trasformare veicoli a combustione interna già circolanti in veicoli elettrici, mediante l'omologazione di kit di trasformazione e la loro installazione presso officine autorizzate.

Mobility r-Evolution, la rete di imprese no profit che ha l'obiettivo di aggregare la filiera italiana in grado di realizzare il retrofit elettrico dei



veicoli verso un'economia circolare, ha organizzato il primo tour italiano con veicoli a combustione interna trasformati in veicoli elettrici. Il tour è partito il 18 novembre da Villafranca Tirrena, in provincia di Messina, e si chiuderà il 14 dicembre a Milano, dopo aver toccato 11 regioni e percorso circa 2.400 chilometri, chiaramente a emissioni zero. Durante il tour sarà possibile apprezzare i veicoli e conoscere tutto quello ciò che c'è da sapere sul Re-

trofit elettrico. Durante il tour lo staff organizzerà incontri nelle città coinvolte rispondendo alle domande dei cittadini e dei professionisti interessati a diventare installatori del kit o utilizzatori, attraverso la trasformazione del proprio veicolo. Contestualmente, si darà vita a un proficuo confronto con le istituzioni locali dei territori interessati. Il progetto è rivolto principalmente ai professionisti del settore, agli autoriparatori, ai concessionari, ai produttori di kit di trasformazione ma anche cittadini che stanno valutando la possibilità di passare a una mobilità elettrica e soprattutto sostenibile.



LA CASA HA SCRITTO LA STORIA RECENTE DELL'ENDURANCE

Audi, saluto al team mito

Vi scrivo innanzi tutto per farvi i complimenti per la rivista sempre puntuale ed interessante. Sono un vostro fan di lunga data, i primi numeri di Autosprint li compravo in edicola assieme al giornalino di Topolino, era il lontano 2001. Grazie a voi ho vissuto il mondo delle corse a 360 gradi ed è anche grazie ad Autosprint che frequento la facoltà di ingegneria meccanica, oltre a dilettermi nel giornalismo. Colgo l'occasione per fare i mie sinceri auguri al nuovo direttore Andrea Cordovani, e a tutto il suo staff, continuate così ragazzi! Riacciandomi al discorso trattato da Mario Donnini nella rubrica "BastianContrario" del n.46, quest'anno, per l'endurance, è stata una stagione dalle forti emozioni, in particolare delle lacrime: dapprima le lacrime incredule e trattenute con compostezza e rigore giap-

ponese della Toyota negli ultimi istanti della 24 Ore di Le Mans clamorosamente persa, e poi quelle del box Audi dell'ultima gara del Wec di quest'anno. È stato triste vedere l'ultima gara di questo squadrone che ha dominato in lungo e largo per ben diciotto anni il panorama mondiale di durata, tanto che si era creato una sorta di dualismo o, meglio ancora, un'equazione: Ferrari sta alla F.1 come Audi sta all'endurance. L'epopea Audi ha vissuto gli alti e bassi del mondo delle gare di durata: la scissione Aco-America, l'isolame volontario di Le Mans, poi la riunificazione, la rinascita Elms per poi affrontare il primo mondiale Wec. L'Audi c'è sempre stata, gli avversari di turno cambiavano ma lei no, era sempre lì.

Ora fanno soffrire le lacrime, malcelate, del gran capo Wolf-

gang Ullrich che vede la sua creatura voluta, nata e coccolata, poi vista sbocciare, appassionata così mestamente e un po' lui stesso con essa. È triste vedere congedarsi una squadra così affiatata e armonizzata anche se con un "valzer" carpiato in aria di un meccanico nell'ultimo pitstop. Così com'è triste vedere le due vetture argentine sfrecciare vittoriose verso l'ultima bandiera a scacchi per poi fermarsi dopo il traguardo e salutare l'intero box. Il motorsport è uno sport maschio quanto vuoi, ma dinnanzi a certi eventi piangerebbero anche l'incredibile Hulk e la Cosa de "I Fantastici 4" messi assieme. Cos'altro aggiungere?

Audi ci mancherà, l'endurance perde una prima donna del suo meraviglioso spettacolo, sperando sia soltanto un arri-vederci.

Michele Montesano

Questa lettera sintetizza non solo l'opinione di tanti appassionati dell'endurance e della 24 Ore di Le Mans, ma anche la realtà stessa delle corse di durata, che l'Audi ha così stupendamente contribuito ad arricchire, sia sul piano della tecnologia che dell'agonismo, nei tre recenti lustri di competizione. Portando non solo soluzioni innovative e una fantastica striscia vincente, ma anche uno stile inimitabile, una passione e una dedizione tali da rappresentare una pietra di paragone difficilmente eguagliabile in futuro. Per questo, caro Michele, ci sentiamo di condividere appieno il succo della tua appassionata lettera: Audi, mancherà proprio a tutti.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-Images.com,**
Massimo Bettiol,
Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Tecnica: **Craig Scarborough**

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,**
Gianni Coggi, Massimo Costa,
Beppe Donazzan, Alfredo

Filippone, Alessandro Gargantini,
Marco Giordo, Martin Holmes,
Fiammetta La Guidara,

Piero Libro, Dario Lucchese,
Arturo Rizzoli, Daniele Sgorbini,
Leonardo Todisco Grande,

Giorgio Terruzzi, Maurizio Voltini,
Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **QUERIN** **SPORT** **STYLE**

DEDICATO A CHI AMA COLLEZIONARE I GP TRASMESSI IN TV

Sos per collezionisti

Mi piacerebbe contattare altri appassionati italiani e stranieri che hanno registrato gare di F.1 tra gli Anni Sessanta e Ottanta su supporti betamax, amplex, vhs per completare le reciproche collezioni. Chi non ne fosse in possesso può contattarmi via mail su amicidellecorse@libero.it oppure al cellulare 349-1340717.

Antonio Salavatore Mizzanu

Tiscali Mobile Smart 5 GB. L'offerta più smart del creato.

**1000
minuti**
VERSO TUTTI

+

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

+

**1000
SMS**
VERSO TUTTI

+

**5 GB
Internet**

14 € /4 sett.
PER SEMPRE



ANCHE PER PARTITA IVA

An event by

 **Bologna
Fiere**



YouTube

WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



SPORT



autopromotec



LA STAGIONE F.1 2016

AUTO SPRI NT

n.48

AUT 6,00 € - BE 7,50 € - F 6,80 €
PTECONT 6,80 € - E 6,80 €
CHOT 9,00 CHF - CH 9,30 CHF

Numero doppio

+ AS Extra 4,00 euro (Italy only)

Anno LV Settimanale
29 novembre - 5 dicembre 2016



Poste Italiane SpA s.p.a. - DL 353/2003 conv. in L.46/2004 art.1, c.1, DCB Bologna

IN PRIMO PIANO

- LA FERRARI SENZA VITTORIA
- TOTO WOLFF SI SVELA
- IL 2016 TEAM PER TEAM
- VERSTAPPEN DA IMPAZZIRE

CAMPIONE DEL MONDO

NICO DA URLLO

All'ultimo giro
dell'ultimo round
di una stagione
infinita Rosberg
conquista il primo titolo
iridato in carriera

COSMOGRAPH DAYTONA

Un leggendario cronografo creato per la competizione,
emblema del legame tra automobilismo ed orologeria.
Non segna solo l'ora, segna la storia.



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA


ROLEX

LE BELLA FAVOLA DI NICO ROSBERG

Una storia a lieto fine quella del tedesco che vince il primo titolo iridato della carriera. Ma che batticuore...

Siamo campioni del mondo, siamo campioni del mondo...». Salta e canta (in italiano) con moglie e amici dentro al box della Mercedes, Nico Rosberg, il volto stravolto, le lacrime agli occhi. Nella notte di Abu Dhabi il biondino tedesco ha scacciato anche gli ultimi incubi mettendo le mani sul primo titolo mondiale della carriera. «È stato un Gp intensissimo – ha raccontato il neo-iridato – Mi ci vorrà del tempo per rimettermi in sesto. Hamilton stava cercando di rallentare il passo per farmi raggiungere da Red Bull e Ferrari: è stata dura. Ma sono contento di aver ripetuto l'impresa che ormai tanti anni fa ha compiuto mio padre. È stata durissima battere Lewis». Il Mondiale più lungo della storia con 21 Gp, da marzo a novembre, si chiude all'ultimo giro dell'ultimo round della stagione 2016 con una corsa vietata ai deboli di cuore dove Hamilton ha fatto di tutto per rovinare la festa al

compagno di squadra e allungare le mani sul quarto titolo iridato della carriera. Ha spiegato l'ex iridato: «Ho fatto tutto quello che potevo: e ora sono molto calmo. Abbiamo avuto tanti problemi ed è per questo che sono arrivato secondo...». «Da inglese mi vergogno dell'atteggiamento tenuto da Lewis», ha scritto in un tweet Nigel Mansell riferendosi all'andamento a elastico di Hamilton che ha fatto di tutto per mettere tra la sua Mercedes e quella di Nico qualche intruso ad agitare quel duello che ha reso incandescente il Mondiale 2016 chiuso proprio sotto lo striscione d'arrivo. «Credo che questo sia stato un finale fantastico, la vera essenza della F.1: uno spettacolo grandissimo – ha raccontato il direttore tecnico della Mercedes Paddy Lowe – Sono fiero di quello che ha fatto Nico». Dopo Damon Hill anche Nico Rosberg, insomma, centra l'impresa

messa a segno in precedenza dal padre e si laurea campione del mondo in una stagione ancora una volta tutta dipinta d'argento. «Non avrei voluto essere nei panni di Nico. Lewis andava piano e avrei potuto anche riprendere le Mercedes e superare entrambi. Ma Rosberg il titolo se lo è meritato senza ombra di dubbio. È una questione di rispetto», ha detto Sebastian Vettel che a un certo punto, nell'ultima sfida stagionale, ha pure rischiato di essere arbitro nella lotta al titolo. Il ferrarista ha poi aggiunto: «Quest'anno noi della Ferrari ci siamo presi delle critiche giuste ma altre volte ingiuste. Comunque sia, abbiamo chiuso la stagione sul podio. A Maranello si sta lavorando tantissimo». Parole di speranza per il popolo ferrarista in vista del 2017. Parole che si sono sentite spesso anche nel 2016, un anno orribile per la Ferrari che ha chiuso senza neanche una vittoria nonostante i tanti proclami iniziali con un 3° posto nel Costruttori che non può certo essere catalogato tra le imprese da ricordare.

SOMMARIO

ROSBERG CAMPIONE	4
FLOBERT	8
PARLA TOTO WOLFF	12
STAGIONE DEI VINCITORI	20
INSIDE MERCEDES	22
FERRARI NON ARRIVABENE	30
STAGIONE IN ROSSO	40
FENOMENO VERSTAPPEN	42
HIT PARADE F.1	44
TEAM X TEAM	46
TABELLONE	60

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani
mkt@autosprint.it

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

Fotografie: Massimo Bettiol,
Sutton-Images.com,
Getty Images, Oliver
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi

Tecnica: Craig Scarborough
Humour: Giorgio Serra

Testi: Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,
Gianni Cogni, Massimo Costa,
Beppe Donazzan, Alfredo
Filippone, Alessandro Gargantini,
Marco Giordo, Martin Holmes,
Fiammetta La Guidara, Piero Libro,
Dario Lucchese, Arturo Rizzoli,
Enrico Rosi Cappellani, Daniele
Sgorbini, Leonardo Todisco

Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio
Voltini, Alex Zanardi
Statistiche: Michele Merlino

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **IN MOTO**
AM **SUPERMOTO** **Cotto e mangiato**
SPORT STYLE

di MARIO DONNINI

NICO DA URL

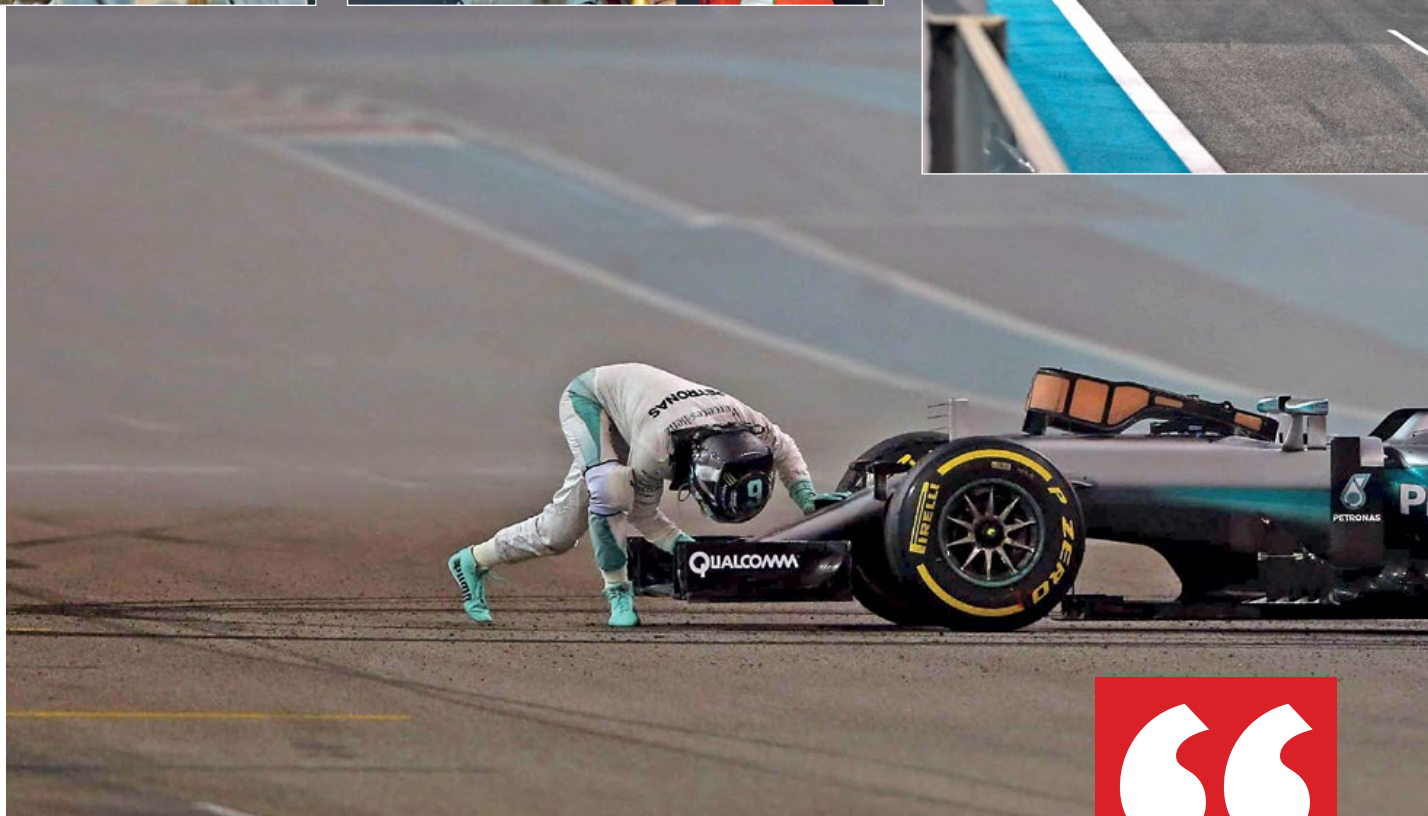
Rosberg è diventato campione traendo forza dalle sconfitte. Evolvendo, soffrendo, crescendo e restando se stesso





**QUEL GRIDO
LIBERATORIO**

Abu Dhabi, l'ultima
corsa è finita:
Nico giungendo 2°
è il nuovo campione
del mondo
di Formula Uno



“

Sono contento di aver ripetuto l'impresa che ormai tanti anni fa ha compiuto mio padre. È stata durissima battere Lewis

NICO ROSBERG

Ultimi giri che ti cambiano la vita, last lap vissuti col pallottoliere in tasca, aspettando la bandiera a scacchi che dà un senso a una carriera. Daddy Keke Rosberg era diventato iridato in un parcheggio del Caesar Palace, a Las Vegas, il 25 settembre 1982, Nico ascende al trono sul tormentato iperkartodromo realizzato giusto sotto alla Hall del meraviglioso Hotel Viceroy, trentaquattro anni dopo.

Tutt'attorno si va dal deserto del Nevada a quello d'Abu Dhabi, per due sogni grandi d'un'unica famiglia, diventati realtà quasi inattese alla luce di diversi neon demon, in location che sintetizzano ciascuna il massimo del glamour ricco, esotico e kitsch di ciascuna rispettiva epoca. Il finto favolosi ed edonisti Anni '80 e lo strano e bastardissimo secondo decennio del terzo millennio.

Altra cosa in comune: a 34 anni di distanza, sia sul padre che sul figlio, a inizio campionato non avrebbero scommesso neanche i parenti stretti al terzo Stravecchio.

Su, dai, Nico sembrava il gregario su misura del meraviglioso e sempre più rockstar Lewis.

Una specie di Barrichello a 24 carati, ciuffato, capelluto e evoluzione 2, uno fico ma un po' sfigato che non fa proclami invernali, non strilla, non sporca e alla fine è buono, più che a sfidare, a perdere tacendo, tanto è ricco di famiglia.



Invece no. Manco per niente. In pochi mesi il Biondo in pista è diventato un altro. Ha mostrato una fame atavica, quasi esistenziale. Addentando Lewis come una murena e non lasciandolo, fino a che l'inglese ha rotto un motore in Malesia e poco dopo s'è arreso all'aritmetica, nella sfavillante ma amara serata di Yas Marina.

E se il genitore Keke resta l'ultimo iridato con il glorioso Ford Cosworth Dfv, il baby Nico è il solo dell'era hybrid a rovinare la festa a mister "Comunque il più bravo sono io" Lewis Hamilton. Così a trentuno anni il figlio di un finlandese ex svedese diventa il primo tedesco a vincere il mondiale su una monoposto teutonica nata sulle ceneri di un team britannico - la BrawnGp -, e il secondo cucciolo d'iridato a laurearsi mondiale sé medesimo, dopo Graham e Damon Hill, esattamente venti anni fa colati. Di più. Nel giro di un lustro Rosberg jr s'è concesso il lusso e pure il gusto di battere a parità di macchina, condizioni e favori del team, il pilota più vincente di sempre, Michael Schumacher, nonché il più blasonato dell'era semielettrica, appunto Lewis Hamilton. Evolvendo, potenziandosi ogni volta come un pokemon ipertricotico, imparando passo dopo passo a vincere e a perdere senza mai più cedere, restando stupendamente, simpaticamente e paraculamente se stesso. Sai che c'è? C'è che sei stato grande, Nico.

TRIONFO MERITATO PER BABY ROSBERG

Nico bacia la Mercedes W07 che gli ha consentito l'exploit iridato, mentre Lewis emblematicamente si gratta la testa per l'occasione persa. Il 2016 in F1 può essere anche tutto qui. In alto, i due rivali si abbracciano appena terminata l'ultima sfida e, al centro, il traguardo finale con Lewis davanti a Nico, Vettel e Verstappen. Nell'altra pagina, Seb inaffia il neo-campione e la moglie Vivian ne sottolinea il cuore...

di PINO ALLIEVI e GIORGIO TERRUZZI



NICO E NON DICO

Nella scorsa primavera c'era stato un contatto (mai smentito) tra Rosberg e la Ferrari: cosa accadde non si sa... Viaggio all'interno di una stagione 2016 piena di segreti



FLOBERT X 40

È doveroso cominciare la puntata di Flobert relativa alla conclusione del Mondiale 2016 con un ricordo. Quello di Flobert. Il vero Flobert. Al quale – scusandoci – abbiamo attinto per titolare la nostra rubrica. Ossia un libro con una sontuosa copertina in sughero, con stampato un centro da tiro a segno e una piuma infilzata, che Enzo Ferrari volle editare nel novembre 1976, quarant'anni fa. Solo mille copie fuori commercio, stampa nelle officine grafiche Arbe di Modena. Una carrellata di opinioni di Ferrari sui giornalisti di quell'epoca, con pareri pungenti, divertenti, satirici, piccanti però mai offensivi. Come i gommini sparati da un flobert, appunto, che pizzicano senza ferire. Alla conclusione del libro, un capitolo dal titolo "Intervista a Enzo Ferrari del giornalista ignoto". Che cominciava con una domanda: Ingegnere Ferrari, come giudica i giornalisti italiani? Risposta: "I giornalisti sportivi di oggi, sebbene capaci, seminano una fascia di risentimenti a volte impensabili. Sono impietosi per essere informati, sono tormentati da gelosie uterine per l'ossessione del "buco", sono generosi per essere superiori, sfiorano talvolta gli argomenti per non essere responsabilizzati. Abusano di aggettivi iperbolici: chi segna un gol vincente è "l'eroe della domenica".

Ecco, sì, siamo proprio noi, l'avevate capito...

SCOOP 1

Lo scoop dell'anno è la foto che Autosprint ha pubblicato un paio di numeri fa, in cui si vede Mario Andretti su una Formula Indy biposto che trasporta Donald Trump, fresco di elezione presidenziale. Bellissimo il tweet di Piedone: "Donald mi ha chiesto di accompagnarlo nella sua prima visita ufficiale ad Obama. Ho motivo di pensare che ci tenesse ad arrivare in orario...". Impagabile Andretti. Se qualcuno vuol conoscere la differenza tra i piloti di una volta e quelli di oggi, la risposta l'ha già avuta.

SCOOP 2

La scorsa primavera si parlò di un contatto tra Rosberg e la Ferrari, peraltro mai smentito. Cosa accadde veramente e sino a che punto si spinsero le parti verso un possibile accordo non si sa. Probabilmente – detto a distanza di mesi – fu Nico a muoversi, con l'intenzione di accelerare così il rinnovo con Mercedes, suo primario obiettivo. Con Gerhard Berger, manager ingaggiato proprio per definire un nuovo contratto, come musa (muso) ispiratrice.

RETROSCENA

La vera grande storia del 2016 resta misteriosa e sommersa. Riguarda Verstappen e il suo viaggio intimo, personale verso la Formula Uno. Inserito in una famiglia complicata, come molte al giorno



GLI SCOOP DELL'ANNO

Gli scoop dell'anno? Donald Trump sulla biposto con Mario Andretti e i contatti nella primavera scorsa tra Nico Rosberg e la Ferrari (nella pagina a destra); contatti che hanno poi accelerato la riconferma del tedesco alla Mercedes



d'oggi, legatissimo ad un padre dal carattere duro e difficile, talvolta violento. Qualcosa che ha prodotto risultati, ovviamente, ma anche fatiche e sofferenze, crediamo, per il giovanissimo Max. Il quale ha imparato a guidare come un fenomeno ma anche a rispondere come un automa quando si toccano temi legati alla sua vita privata, ai sentimenti, ai (possibilissimi) patimenti. Macché. Niente. La verità è che il vero Verstappen non lo conosciamo affatto.

FINTA

Ginetto Hamilton ha vinto il premio "Comunicazione" anche nel 2016. La sua attività nel segnalare viaggi, incontri, hobby e divertimenti extra agonistici, è pari alla sua attività agonistica. La domanda che resta in pista è questa: sino a che punto Gino è sinceramente votato alla confidenza? Non è chiaro. Spesso i suoi messaggi sui canali social sembrano finalizzati ad alimentare una strategia tipica da star system e così, anche nel caso di Hamilton, facciamo fatica a comprendere la sua autentica personalità. Mascherata da una quantità di notizie che lo espongono ma, al tempo stesso, lo proteggono.

RITORNI

Non si era ancora chiuso del tutto il Mondiale 2016 che qualcuno – appena ritirati – pensava senza indugi al ritorno sulla scena. Un nome a caso? Jenson Button, il quale ha dichiarato che il suo prolungato contratto di collaborazione con la McLaren prevede una possibilità di rientrare in Formula Uno nel 2018. Ovvero, il mercato dell'anno prossimo si è già ufficialmente aperto.

DESIDERIO

Felipe Massa non si ritira per niente. Questo sussurra chi conosce bene il pilota brasiliano, il cui desiderio primario riguarda ancora le corse. Diverse dai Grand Prix. Nei piani di Felipe pare troneggi una partecipazione prossima alla 24 Ore di Le Mans.



UNA FAMIGLIA NEL PADDOCK

Sopra la famiglia Verstappen (manca la madre) ai Gp. In alto Button alla sua ultima stagione in F1 (anche se poi si è candidato per un sedile nel 2018). Sotto Massa, che dopo l'addio al Circus ha una voglia matta di correre a Le Mans





HAMILTON E LA WILLIAMS

Sopra, Briatore con Lauda, sotto Arrivabene al lavoro al box. In alto Hamilton, festeggia con Venus Williams una delle tante vittorie



REFERENDUM

Flavio Briatore ha inviato ad alcuni amici una riflessione e un invito al voto, in occasione del referendum che tanto divide l'Italia e gli Italiani. Il suo consiglio è esplicito e preciso. Quale? Beh, non è difficile immaginarlo.

ARIA FRITTA

In molti hanno notato un appiattimento sempre più marcato delle dichiarazioni dei piloti dopo le prove. Marcati stretti da onnipresenti addetti stampa, dotati di registratore, i protagonisti del Mondiale snocciolano banalità e analisi superficiali che rimbalzano dalla tv ai comunicati stampa, ai giornali, identiche a se stesse. E troppo spesso del tutto inutili. Mai o quasi, uno sforzo autentico, una analisi approfondita, un particolare sfuggito alla vista, una sensazione più sincera o curiosa. E adesso che arriva l'inverno, prepariamoci ad un silenzio lungo mesi. I piloti? Devono rilassarsi. E guai a disturbare la loro privacy.

BATTICUORE

La stagione che si è appena archiviata ha regalato qualche capello bianco in più a Maurizio Arrivabene (e non solo). Il punto emotivamente più basso? Interlagos. Con la quasi contemporaneità del botto di Raikkonen e del testa-coda di Vettel. E le telecamere impietose della tv che riprendevano il direttore della Ges in preda a un gesto di totale resa e sconforto. Vabbè, il 2016 è finito, dopo l'inverno c'è sempre la primavera...

MISTERI

C'è una logica in tutto quello che accade in Formula Uno. Il no al reclamo della Ferrari in Messico compensa ad esempio la clemenza (strana) della Fia nei confronti degli insulti di Vettel a Charlie Whiting. Così come l'allontanamento dello stratosfericamente bravo quanto ispido e spesso scostante Ron Dennis è frutto di un carattere difficile, con risvolti amari da accettare. C'è persino una spiegazione sul perché gli americani abbiano preferito Trump alla Clinton. Ma il passaggio di Magnussen alla Haas, con relativo appiedamento di Gutierrez, è qualcosa che decisamente ci sfugge. Esteban, è vero, non ha portato a casa i punti che Haas voleva, ma in assoluto ha guidato meglio di quanto ci si aspettasse. E poi, sui risultati, hanno avuto il loro peso anche certi guasti



tecnici. Gli investigatori di Flobert stanno indagando sui retroscena di questa strana vicenda e vi aggiorneremo quanto prima.

AUMENTO

Chase Carey, fresco di debutto alla riunione dello Strategy Group della F.1, ha dichiarato che sì, il suo gruppo sta davvero pensando a un aumento dei Gran Premi in calendario. Dove? Non si è posto limiti, citando quattro Continenti su cinque. E ha fatto capire che il primo sbarco "nuovo" potrebbe essere Las Vegas, ovviamente nel 2018. Il che contrasta totalmente con quello che si dice all'interno dei team.

E cioè che 21 gare in calendario sono già troppe e che l'aggiunta di altre tappe obbligherebbe a raddoppiare il numero dei meccanici al seguito, non solo quelli addetti alle auto in pista ma pure il personale che deve montare e smontare ospitalità, box e via dicendo. Quanto a Las Vegas, lasciò tanti anni fa la F.1 perché era troppo costosa. E a quell'epoca c'erano piloti Usa che correvano nei Gp. Ora da dove spunteranno i quattrini, senza corridori americani coinvolti e con un team Usa che fa correre un francese e un danese?

SPIE

Il paddock è popolato da spie e spioni. Vale a dire da persone che si pongono in un modo affabile e amichevole, con l'intento di percepire le confidenze dell'interlocutore, per poi riportarle ai diretti interessati. Ogni team può contare su un numero preciso di informatori, capaci di rilasciare notizie segrete (in realtà ininfluenti), allo scopo di collezionare opinioni personali e di catalogare così amici e nemici. Il gioco non è bello affatto ma, per fortuna, dura poco. Alcuni colleghi hanno compilato addirittura una lista delle spie attive nel paddock, giusto per allertare anche i più sprovveduti. Acqua in bocca sempre! Anche questa è la Formula Uno.

ELETTROROSSA

La Ferrari pensa alla Formula E. La notizia l'ha ufficializzata Sergio Marchionne a New York, alla lettura dei conti positivi del Cavallino nel 2016. E subito si sono scatenate le ipotesi più fantasiose, mentre pare che qualche pilota si sia persino offerto. Noi abbiamo un'idea: che la Ferrari non si vedrà in Formula E prima del 2087, scommettiamo?



E ORA SI VA IN VACANZA

Dopo Abu Dhabi la F.1 va in vacanza. Sarà un inverno di lunghi silenzi. Sotto Carey con Ecclestone. In alto Gutierrez davanti a Magnussen: ma alla Haas Esteban dovrà lasciare il posto all'ex Renault



di CESARE MARIA MANNUCCI

FAME DA WOLFF

Il 44enne manager austriaco spiega la grande stagione della Mercedes dal suo punto di vista. Quello del capo

Nella stagione del terzo titolo iridato consecutivo Mercedes, dei tanti record conquistati dall'incredibile W07, un ruolo determinante lo ha giocato Toto Wolff. Non è solo una coincidenza che, da quando il manager austriaco ha preso le redini del team, i risultati sono decollati e la Mercedes è diventata il miglior team in F.1. Il più vincente.

Il 2016 è stata una stagione intensa, solo apparentemente facile, che Wolff analizza per Autosprint in tutti i dettagli: sportivi, tecnici e politici. Lanciando anche un dubbio inquietante per il 2017. È vero che il prossimo anno i regolamenti cambieranno radicalmente ma magari ci sarà ancora un team che riuscirà di nuovo ad imporsi in maniera dominante. E se questo fosse ancora la Mercedes...

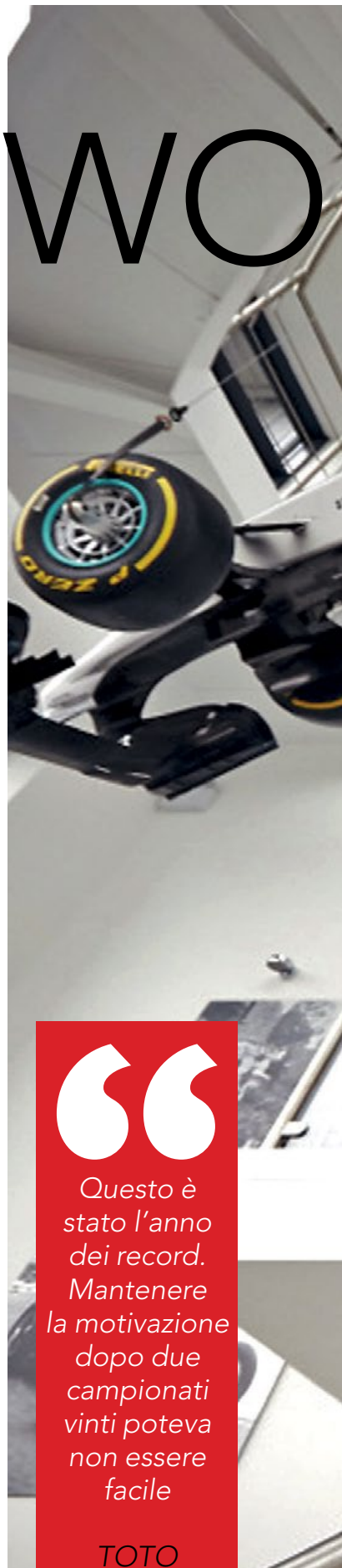
- La vittoria iridata di quest'anno in cosa è diversa rispetto ai campionati precedenti?

«Ogni vittoria ottenuta dalla Mercedes negli ultimi tre anni - esordisce Wolff - è diversa dall'altra. Quella del 2014 è stata una nuova esperienza, visto che era la prima volta in F.1 per i motori ibridi. Nel 2013 per la prima volta avevamo mostrato dei miglioramenti, avevamo vinto delle corse, eravamo stati al comando in alcuni Gp. Eravamo competitivi per stare ai vertici ma non per vincere il campionato. Questa riflessione è stata oggetto di profonda analisi, ci chiedevamo cosa ci mancasse ancora. L'impostazione della vettura per il 2014 è iniziata così con grande anticipo. Il motore e il telaio sono venuti pronti molto prima di quanto un team di F.1 fa di solito. Il 2016, invece, è stato l'anno dei record. Perché mantenere le motivazioni dopo due campionati vinti, poteva non essere facile. La W07 è la vettura più vincente di sempre nella storia della F.1. Considerando quante gare abbiamo vinto, quante pole abbiamo ottenuto, direi che è stata una stagione irripetibile.

Esternamente può sembrare che si sia trattato di una vittoria facile ma certamente non lo è stato il modo in cui l'abbiamo ottenuta. Da tempo siamo concentrati sul 2017, su quello che andrà fatto di nuovo e di diverso».

- La Mercedes W07 di quest'anno è la vettura più vincente nella storia della F.1. Dovete esserne orgogliosi...

«Sinceramente record e statistiche non mi interessano. Sono cose che finiscono sui libri, che sono destinati ad essere coperti di polvere. Certo, ci sarà scritto che si è trattato di una vettura fantastica progettata da Aldo Costa ma personalmente guardo sempre avanti. Mi



“

Questo è stato l'anno dei record. Mantenere la motivazione dopo due campionati vinti poteva non essere facile

TOTO WOLFF

WOLFF



IL SIGNORE DI BRACKLEY

Toto Wolff posa per una foto glamour nella sede del Team Mercedes. Nell'altra pagina, il manager austriaco è con Rosberg ed Hamilton: all'estrema sinistra c'è Dieter Zetsche, chairman del board Daimler

interessa il presente e il futuro. Come attitudine, come mentalità, sono sempre piuttosto scettico riguardo a quello che faccio e sulle nostre performance. Però mantengo sempre una grande fiducia nelle nostre persone».

- Resta il fatto che le ultime tre Mercedes ibride - la W05, la W06 e la W07 - sono le tre vetture più vincenti nella storia della F.1. Questo non è solo un dato statistico ma l'indice di un modo di lavorare unico e diverso dagli altri...

«Non ci sono segreti o speciali pallottole d'argento. Ci sono 1500 ragioni che corrispondono alle 1500 persone che formano il team Mercedes F.1 e che riescono a mettere insieme tutti gli elementi. Ad ognuno di loro va riconosciuto un grande sforzo e un grande merito. Questo si chiama essere un team. Tutte queste persone, gestite dal tecnico giusto, hanno creato quello che siamo oggi. Sinceramente, più che i dati statistici delle vetture che abbiamo costruito mi interessano le persone che le hanno fatte lavorando insieme. Con una armonia che non è sempre facile da raggiungere, specie quando si tratta di un gruppo di 1500 persone».

- Spesso hai elogiato il fatto che il consiglio di amministrazione della Daimler è sempre stato dalla vostra parte...

«Le persone che compongono il consiglio conoscono molto bene le problematiche e le difficoltà della F.1. Sono persone esigenti ma ci sono stati anche anni nei quali hanno dovuto difendere il nostro impegno, quando abbiamo finito il campionato in quinta o sesta posizione e c'era chi si chiedeva cosa stessimo facendo in F.1. Sono persone competenti, che apprezzano ogni giorno dell'attuale condizione di successo. Ma allo stesso tempo si tratta di persone realiste, sanno che in F.1 non puoi vincere sempre, ogni anno, ogni gara».

- Il bilancio finanziario del team Mercedes F.1, diffuso recentemente, mostra consistenti progressi anche sotto questo aspetto. Però l'attività è ancora in perdita. Probabilmente è l'unico settore dove la Ferrari vi è ancora davanti. Visto che la F.1 per Maranello rimane un grosso affare finanziario...

«Considerando l'investimento iniziale stiamo andando bene ma c'è ancora una piccola perdita. Siamo quasi in pareggio e considerando l'attuale situazione finanziaria si tratta di un buon risultato. Perché dobbiamo sempre investire nelle attività future ma allo stesso tempo cercare di contenere i costi. Perché aumentarli non avrebbe senso e la loro riduzione rimane uno dei problemi centrali della F.1. Non conosco i numeri della Ferrari, non so di quanto sono in attivo. Ma certo, dal punto di vista finanziario sono un motivo di ispirazione e mi tolgo il cappello se riescono a guadagnare con la F.1».

- Due i momenti difficili durante la stagione: le collisioni tra Hamilton e Rosberg nei Gp di Spagna e d'Austria. Come hai superato quella fase?

«Sembrerà strano ma a Barcellona alla fine di quella giornata ero ok. C'erano state così tante gare senza incidenti tra Hamilton e Rosberg in precedenza che era evidente che un giorno, comunque, la cosa sarebbe successa di nuovo. Il Gp di Spagna è stato un disastro perché tutto in un colpo abbiamo perso 43 punti nella classifica Costruttori. È stato il giorno di Armageddon, ma paradossalmente l'ho accettato. Quello che non ho accettato, che mi ha fatto davvero arrabbiare, è stato quanto accaduto durante il Gp d'Austria. Quando, due corse dopo la Spagna, la cosa s'è ripetuta. E siamo stati fortunati a non aver perso la gara all'ultimo giro. È stato quello il momento nel quale ho preso consapevolezza e deciso che non potevamo andare avanti così. Eravamo tutti consapevoli che la battaglia in pista tra di loro era dura, al limite, esasperata, ma non che accettavo che si potesse ripetere un incidente. Invece in Austria è successo di nuovo! Ho capito che quello doveva essere il momento per far intendere ai piloti che dovevano mostrare rispetto reciproco in pista. Che se non lo facevano per loro, che lo facessero per il team e per tutte le persone che lo compongono. Comunque, mi rendo conto che quando stai battagliando in pista, a quella velocità, è difficile rispettare gli altri, preoccuparsi per il marchio, per la squadra e per tutte le altre considerazioni che per noi invece sono naturali».

- L'esasperata rivalità tra Rosberg e Hamilton è continua da ormai tre anni. Perché hanno sempre avuto a disposizione una vettura nettamente superiore, oppure è nella loro natura?

«I piloti vanno capiti. Un pilota vuole vincere il campionato del mondo. È questa la cosa principale che vogliono ottenere. Sempre. Non riusciranno mai a gestire il loro istinto al

IL CLAN DEGLI AUSTRIACI

Niki Lauda, in primo piano a sinistra nella foto con tutta la squadra, è austriaco come Wolff: entrambi sono azionisti del team di F.1, rispettivamente con il 10% ed il 30% del pacchetto societario



“

Lauda è in F.1 da sempre. Il suo passato di pilota ed il suo prestigio sono molto importanti nelle relazioni con Rosberg e Hamilton

TOTO WOLFF



ribasso. Perché esiste. È la ragione delle corse, i piloti in pista devono combattere tra di loro. Una cosa normale, che tutti i team devono accettare. E che non puoi pensare di controllare in ogni momento. Come team principal devi accettarlo. Però i piloti sanno anche che dispongono di una vettura fantastica, che facilita il loro lavoro. Che è stata costruita da persone che hanno sacrificato molte ore della propria vita, anche privata, per poterla realizzare. Per questo, alla fine, il bilancio tra Lewis e Nico è complessivamente molto buono. Perché capiscono anche questi aspetti. E si responsabilizzano».

- Alla vigilia del Gp d'Inghilterra hai stabilito "le regole d'ingaggio" tra di loro e hai detto che ti saresti meravigliato se in seguito ci fossero stati altri incidenti. Così è stato. Cosa hai detto loro?

«In realtà le regole d'ingaggio tra Hamilton e Rosberg abbiamo iniziato a specificarle nel 2014. Abbiamo detto loro come volevamo che corressero. Non volevamo implementare degli ordini di squadra. Perché credo che questo tipo di disposizioni siano terribili per la F.1 e per i tifosi. Abbiamo detto che per noi c'era solo una regola da rispettare: quella di non fare incidenti tra di loro. Per il resto erano liberi di fare quello che volevano. Ed è per questo che abbiamo iniziato a mettere per iscritto alcuni concetti. Sino ad oggi le cose hanno funzionato. In totale c'è stato l'incidente del Belgio nel 2014, uno ad Austin nel 2015, quindi in Spagna e in Austria nel 2016. Anche se quello è stato un po' troppo da accettare. In totale abbiamo avuto 4 collisioni tra i nostri piloti in oltre 60 corse. Complessivamente si tratta di una statistica abbastanza positiva. Guardando il problema da questo punto di vista, sono soddisfatto. Ma certo non lo sono, quando gli incidenti si verificano!».

“

La collisione fra Hamilton e Rosberg in Austria mi ha fatto arrabbiare più di quella in Spagna. Lì ho deciso che dovevamo fare qualcosa

TOTO
WOLFF



- I contratti di Hamilton e Rosberg scadono a fine 2018. La Mercedes allo stesso tempo "alleva" i giovani Wehrlein ed Ocon. Saranno loro i naturali sostituti?

«Di sicuro ci sarà vita anche dopo Hamilton e Rosberg, la cosa è chiara. Entrambi hanno un contratto con Mercedes per due anni ancora. Quindi non c'è la necessità immediata per cercare qualcuno che tra due anni li debba sostituire. Ma nello stesso tempo abbiamo il dovere di guardare alle generazioni successive. Perché si tratta di piloti che sono più giovani di 10 anni rispetto a Rosberg o Hamilton. Vogliamo educare Ocon e Wehrlein, prepararli dal punto di vista tecnico, professionale e mentale. Per, eventualmente, averli pronti a guidare per noi».

- Guardando come si è sviluppata la stagione, alla fine avete fatto bene a non fornire il motore Mercedes alla Red Bull...

«In F.1 bisogna prendere delle decisioni ogni giorno, che possono essere sbagliate o giuste. Non siamo qui per farci degli amici. Questo è uno sport dove non si fanno prigionieri. È stata una decisione difficile, perché da un certo punto di vista si trattava di una cosa super, mettere insieme il potenziale tecnico ma anche promozionale di Red Bull con Mercedes. Una scelta che sarebbe andata oltre un semplice calcolo strategico. Era una loro idea quella di collaborare con noi, ma era chiaro che non avremmo dato loro il motore».

- A volte si ha l'impressione che giochi il ruolo del poliziotto cattivo, mentre Lauda invece quello del poliziotto buono...

«Le relazioni con Lauda sono molto buone. È in F.1 da sempre, il suo passato da pilota e il suo

GRAZIE PER LA TRIPLETTA

Il Team Mercedes in festa ringrazia i suoi due campioni dopo la conquista del terzo titolo Costruttori consecutivo, per un dominio totale nella Formula Uno ibrida nelle stagioni 2014-2015-2016



prestigio sono molto importanti nelle relazioni con Rosberg e Hamilton. Si tratta di un partner perfetto. Magari io sono davvero il poliziotto cattivo, più di lui. Ma qualcuno deve pur fare il poliziotto cattivo e quello buono...».

- Rosberg ha meritato di diventare campione del mondo?

«Ha meritato il successo perché ha lavorato duramente per ottenerlo: è un grande lavoratore. Nel corso dell'ultimo anno è molto migliorato, come pilota e come uomo. Tanto che si è guadagnato davvero la vittoria del titolo iridato».

- E Hamilton invece?

«Lewis è un pilota estremamente dotato e abile. Probabilmente oggi è il migliore che ci sia. Quest'anno è stato molto sfortunato per via dei guasti meccanici. Eppure è riuscito ad avere la meglio su questi problemi arrivando a giocarsi il campionato all'ultima gara».

- Quest'anno avete forse esagerato nelle critiche verso Verstappen. Considerando che in passato avete cercato di portarlo in F.1 prima della Red Bull...

«Mettiamo in chiaro una cosa importante. Dopo Helmut Marko credo di essere il secondo fan al mondo di Max Verstappen. Marko è davvero un super tifoso, io sono un tifoso normale ma sono pur sempre il secondo. Mi piace anche suo padre Jos e tutta la famiglia. Mi piace vedere come sono concentrati. Mi piace come riescono ad essere anche brutali nella loro maniera anche crudele di raggiungere i loro obiettivi. Si tratta probabilmente della migliore combinazione padre-figlio mai vista nel mondo delle corse automobilistiche. Max è davvero un bravo ragazzo dotato di grande talento. Un piacere per gli occhi vederlo guidare e correre in F.1, sentirlo via radio nella sua fase di formazione. Sono certo che un giorno Max sarà un grandissimo campione. E lui e suo padre lo meriteranno».

- Nel 2017 le regole cambiano in maniera rilevante. Temi che queste novità possano scalfire la superiorità della Mercedes?

«Ogni cambiamento porta dei rischi e delle opportunità. Noi non avremmo voluto cambiare le regole. Perché le prestazioni in realtà stanno già convergendo. Il prossimo anno avrebbe potuto essere ancora il turno della Mercedes, oppure della Red Bull, oppure della Ferrari. Invece cambierà tutto, con il rischio che ci sia qualcun altro che riuscirà ad interpretare meglio le nuove regole e ci sia magari un'altra fase di dominio. Che è quello che nessuno voleva quando è stato deciso di cambiare le regole. Non sono sicuro che il nuovo regolamento sia giusto. Perché porta un sensibile aumento della forza G come velocità di percorrenza in curva, che in televisione o in tribuna non sarà poi molto avvertibile o necessariamente spettacolare. Ma adesso non ha senso lamentarsi, analizzare rischi e opportunità. Perché anche noi facciamo parte di chi le ha votate queste novità. Posso dire che guardo al 2017 con impazienza. Mi piace molto questa sfida e già siamo concentrati al massimo per avere lo stesso successo dei precedenti anni. Al momento senza averne nessuna garanzia».

- Forse erroneamente c'è la percezione che la Mercedes ha dominato negli ultimi tre anni per la sola superiorità della power unit, mentre invece in termini aerodinamici la Red Bull sarebbe migliore. Quindi avvantaggiata in ottica 2017...

«Il nostro reparto aerodinamico ha ottenuto risultati sensazionali, introdotto moltissime novità che poi sono state copiate dalla concorrenza. Dai dati in nostro possesso la nostra vettura in numerose curve è la più performante. Ma anche la Red Bull ha un rendimento davvero impressionante, soprattutto nelle curve ad alta velocità, dove serve molta downforce. Dal punto di vista aerodinamico, la nostra monoposto ha raggiunto l'esatto sviluppo che ci serviva per ottenere questi risultati. Non sono per nulla preoccupato per il prossimo anno. Il fattore aerodinamico sarà ancora più rilevante e riguardo a questo aspetto posso dire di essere piuttosto contento e ottimista in ottica futura».

- Il ritiro dell'Audi dal programma Wec può essere un campanello di allarme anche per i Costruttori presenti in F.1?

«Non faccio parte del gruppo Vw ma loro possiedono due marchi fantastici: Audi e Porsche. Magari si tratta solo di una logica decisione per togliere un marchio e lasciare lo scenario più logico e tradizionale di Le Mans alla Porsche. In F.1 i Costruttori presenti al momento sembrano molto impegnati in quello che stanno facendo. Mercedes e Renault producono non solo i motori ma anche la vettura e possiedono il team. Mi sembra una situazione molto diversa rispetto a 10 anni fa».

- Dopo Ferrari e la Red Bull con l'Aston Martin progettata da Adrian Newey, anche la Mercedes presto entrerà nel mercato delle Hypercar, per celebrare la nascita di Amg...

“
Nel 2017 cambierà tutto, con il rischio che qualcun altro interpreti meglio di noi le nuove regole che arrivano

TOTO WOLFF

«Le Hypercar sono il passo più logico per installare su una vettura stradale la nostra più pura tecnologia di F.1. Pochi riescono a farle. Esiste un mercato e una clientela per quel tipo di vetture. Io non sono coinvolto nel progetto ma sono davvero curioso e ansioso di vedere la vettura quando sarà completata».

- Quest'anno c'è stato qualche imprevisto, qualche cosa che non avevi pianificato a monte?

«No, direi che, incidenti dei piloti a parte, tutto è andato in maniera accettabile. Come dice Ecclestone: "no drama". Ma in realtà noi combattiamo ogni giorno per mantenere la posizione che ci siamo conquistati. Combattere duramente cercando di essere intelligenti, per quanto possiamo esserlo».

- Il prossimo anno non ci saranno più i "gettoni" per lo sviluppo dei motori...

«I team si sono sempre lamentati che non potevano ridurre il gap nei nostri confronti perché erano limitati dalla presenza dei gettoni. Bene, ora non ci saranno più. Ma adesso ci saranno i rischi che i costi vadano alle stelle. Al momento siamo riusciti a contenerli, a tenerli sotto controllo perché abbiamo abbassato il numero dei propulsori disponibili, da 5 a 4 o da 4 a 3».

- C'è però il rischio che il prossimo anno alla Mercedes siate ancora più avanti degli altri e "cattivi" nello sviluppo dei motori...

«Tutti avranno la loro possibilità di raggiungerci. Lo sviluppo tecnico sarà libero. Se uno avrà un problema alla camera interna di combustione, potrà risolverlo e migliorare. Così come per le batterie o tutte le varie componenti. Crediamo sia la cosa giusta. Non voglio più leggere sui giornali che un team dichiara

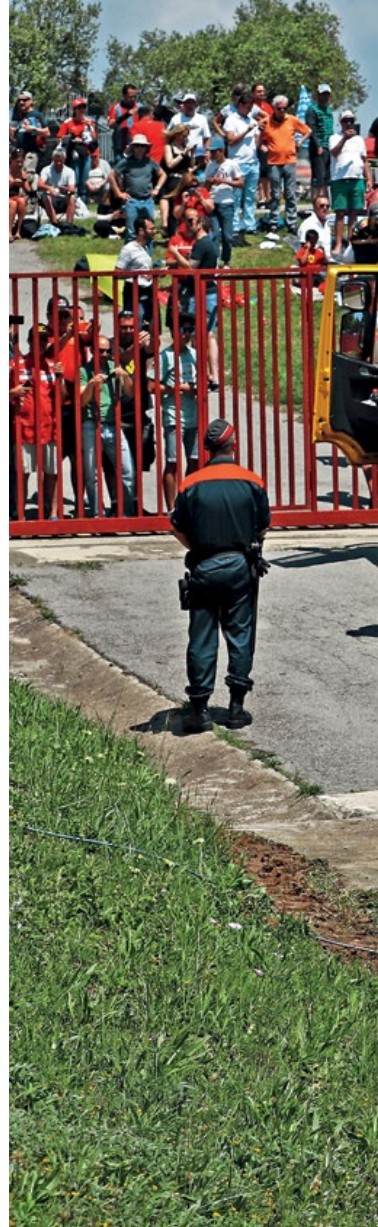
di non poter risolvere i problemi che conosce perché limitato nella sua azione dalla presenza dei "gettoni" di sviluppo. Questo non è bello. Per fortuna, dal prossimo anno nessuno potrà più affermarlo».

- Quando hai iniziato a dirigere il team Mercedes dopo la breve esperienza alla Williams, pensavi che avresti ottenuto tali risultati?

«Nel 2012 la Daimler ha deciso che le cose in F.1 dovevano cambiare, perché il team stava andando in una direzione che non era quella che loro volevano. Così hanno deciso che il team manager doveva essere coinvolto anche in maniera imprenditoriale nella gestione della squadra e nel programma F.1. Che doveva essere in grado di prendere decisioni veloci, come accade in aziende di medie dimensioni. Non come se si trattasse di una multinazionale. Il consiglio della Daimler ha pensato che due manager come me e Lauda, coinvolti nella proprietà, avrebbero combattuto non solo per gli interessi della società ma anche per i loro. Per questo siamo diventati azionisti del team di F.1. Io possiedo il 30%, Lauda possiede il 10%. I nostri interessi, le nostre priorità, sono assolutamente allineate con quelle della Daimler. Si è trattato di un grosso investimento, non ci è stato regalato nulla. Il consiglio d'amministrazione ha voluto che ci prendessimo i nostri rischi, imprenditoriali e finanziari. Se le cose non avessero funzionato bene, ci avremmo rimesso la pelle. Se le cose fossero andate bene, anche noi ci avremmo guadagnato. Ci siamo divisi i rischi economici in percentuale».

- Recentemente Ecclestone ha fatto il tuo nome dicendo che i nuovi team principal in F.1 sono solo interessati ai soldi...

«Beh, detto da lui, lo prendo come un grande complimento!».



“

Dalla prossima stagione tutti avranno la possibilità di raggiungerci. Lo sviluppo tecnico delle power unit sarà libero

TOTO
WOLFF



UNA SITUAZIONE DA NON RIPETERE

Le due Mercedes fuori causa, sul carro attrezzi: la collisione fra Hamilton e Rosberg nei primi metri del Gp di Spagna ha fatto riflettere Toto Wolff. Che, dopo l'ulteriore contatto fra i suoi due piloti in Austria, ha codificato un codice comportamentale al quale Nico e Lewis si sono dovuti per forza attenere

IL GRAFICO DI UN TRIONFO

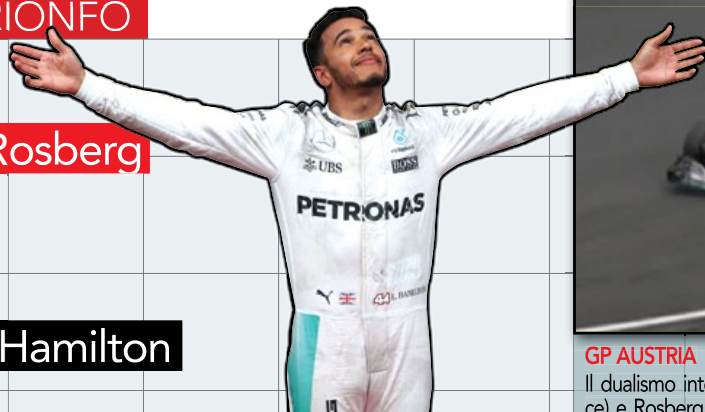
400
375
350
325
300
275
250
225
200
175
150
125
100
75
50
25



Nico Rosberg



Lewis Hamilton



GP AUSTRIA

Il dualismo interno tra Hamilton (che vince) e Rosberg (4°) tocca il punto più alto con nuovi contatti e scintille e costringe lo statomaggiore della Mercedes a definire subito dopo il Gp in Stiria le cosiddette regole dell'ingaggio per non compromettere l'esito del Mondiale.

GP MONACO

Dopo un lungo digiuno che durava dal 2015, Hamilton acciuffa la prima vittoria stagionale sulle strade del Principato. Dove Rosberg è solo 6°.



GP CINA

Rosberg fa tris dopo essere scattato dalla pole. Chiude davanti a Vettel e Kvyat con Hamilton che, tra guai ed errori, chiude al settimo posto.



GP RUSSIA

Pole position, vittoria e giro veloce. Nico infila la quarta vittoria della stagione dominando dall'inizio alla fine. In testa dal 1° al 53° giro, Rosberg si piazza davanti ad Hamilton e Raikkonen e guarda avanti...



GP CANADA

Da Montecarlo a Montreal: Hamilton si ripete subito. Alle sue spalle chiudono Vettel e Bottas con Rosberg che deve accontentarsi della quinta piazza finale.



GP AUSTRALIA

L'alba della nuova stagione si apre con il successo di Rosberg davanti a Hamilton (che partiva in pole) e Vettel...

GP SPAGNA

È il Gp più disgraziato della stagione in casa Mercedes con le due W07 che si autoeliminano. Lewis e Nico tornano ai box in scooter: esplose la loro rivalità.



GP BAHRAIN

Concede subito il bis Rosberg nel secondo round della stagione. Anche Hamilton, alla fine terzo, è costretto a battergli le mani.



GP BELGIO

A Spa, dominando dal primo all'ultimo giro, Rosberg torna alla vittoria e termina davanti a Ricciardo ed Hamilton. Chi lo voleva ormai fuori dai giochi, in difficoltà dopo la rimonta del rivale-compagno di squadra, è costretto a rivedere le proprie considerazioni.



GP SINGAPORE

È dolcissima la notte a Marina Bay per Rosberg che artiglia l'ottava vittoria del 2016 e ritorna in vetta al Mondiale Piloti.

GP MESSICO

Primo Hamilton, secondo Rosberg. Ancora una volta il duello tra i due della Mercedes si chiude così. Con Nico che pensa soprattutto a mantenere la vetta della classifica.

GP GIAPPONE

A Suzuka Nico assesta un altro bel colpo e coglie la nona vittoria del 2016 davanti a Verstappen e Hamilton. Può iniziare a fare il ragioniere.

GP ABU DHABI

Siamo al duello decisivo. Quello che chiude un'altra stagione straordinaria della Mercedes. Hamilton le prova tutte ma Rosberg resiste al 2° posto e vince il primo titolo in carriera.

385 punti

380 punti

GP BRASILE

Anche il Brasile regala l'ennesimo risultato in fotocopia. Hamilton batte Rosberg e come Nico conquista la nona vittoria della stagione. Si presentano al via dell'ultimo round della stagione col tedesco in testa e l'inglese a rincorrere: 12 tra loro i punti di differenza.

GP USA

Austin segna il ritorno alla vittoria di Hamilton che coglie il 50esimo successo della carriera in F1. Alle sue spalle chiude Rosberg in piena modalità di difesa senza danni.

GP MALESIA

Nel giorno in cui la Mercedes W07 di Hamilton va kappào, Rosberg chiude al terzo posto dietro alle Red Bull di Riccardo e Verstappen e incamera 15 pesantissimi punti.

GP ITALIA

A Monza Rosberg piazza il settimo colpo della stagione e batte Hamilton che chiude alle sue spalle. Nella corsa al Mondiale Piloti, Nico si rifa sotto e si porta a -2 da Lewis.

GP UNGHERIA

Hamilton vince il quinto Gp del 2016 e dopo una lunga rincorsa torna in vetta al Mondiale Piloti. Rosberg chiude alle sue spalle e per la prima volta nella stagione deve inseguire.

GP GRAN BRETAGNA

Davanti al suo popolo Lewis Hamilton non tradisce le attese e domina sulla pista di Silverstone. Dove tra lui e Rosberg si piazza in mezzo Verstappen...

GP EUROPA

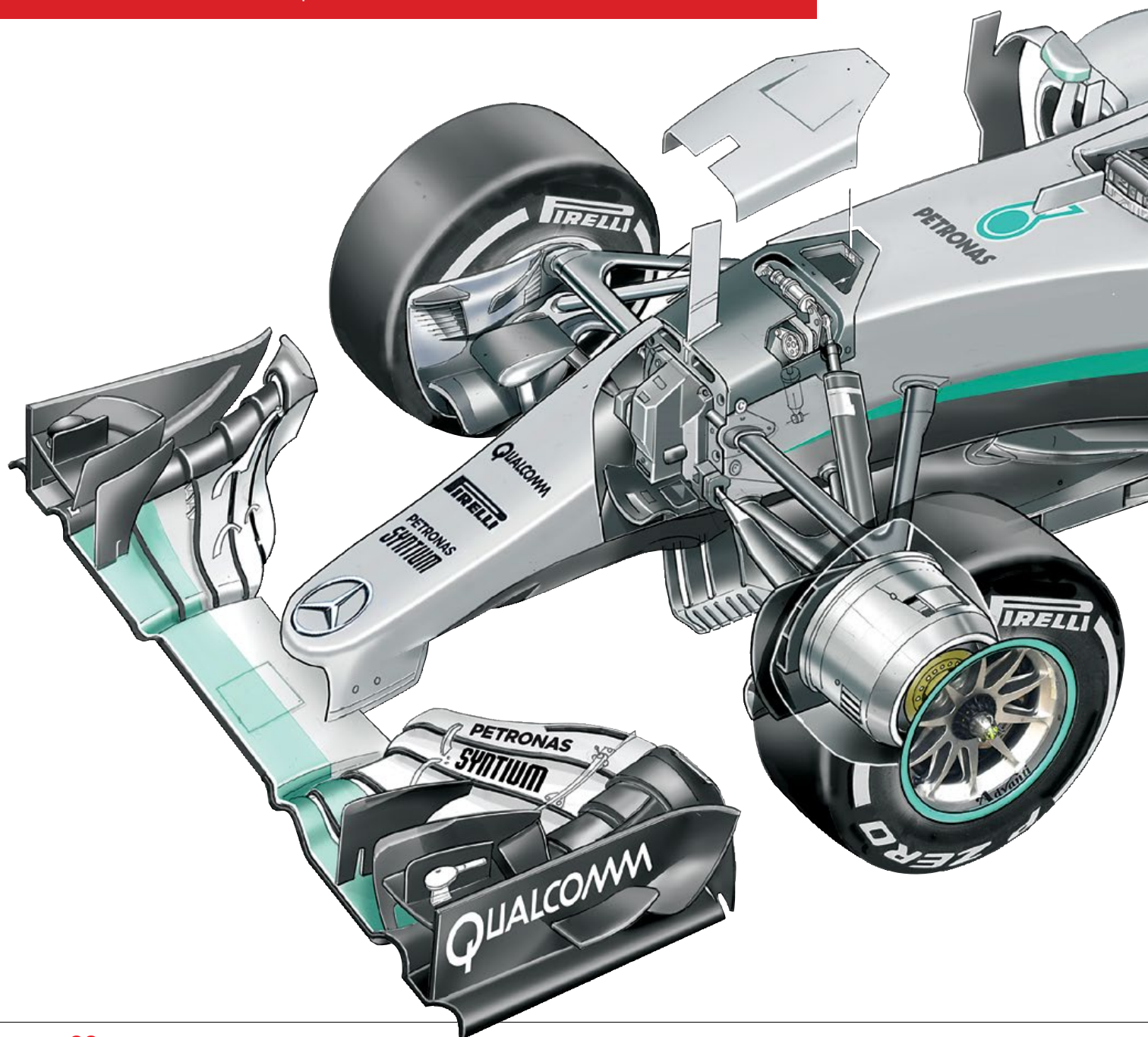
La prima volta della Formula Uno sul cittadino di Baku si chiude con un dominio di Rosberg che sta in testa al Gp dall'inizio alla fine. Sul podio vanno anche Vettel e Perez. Solo quinto Hamilton.



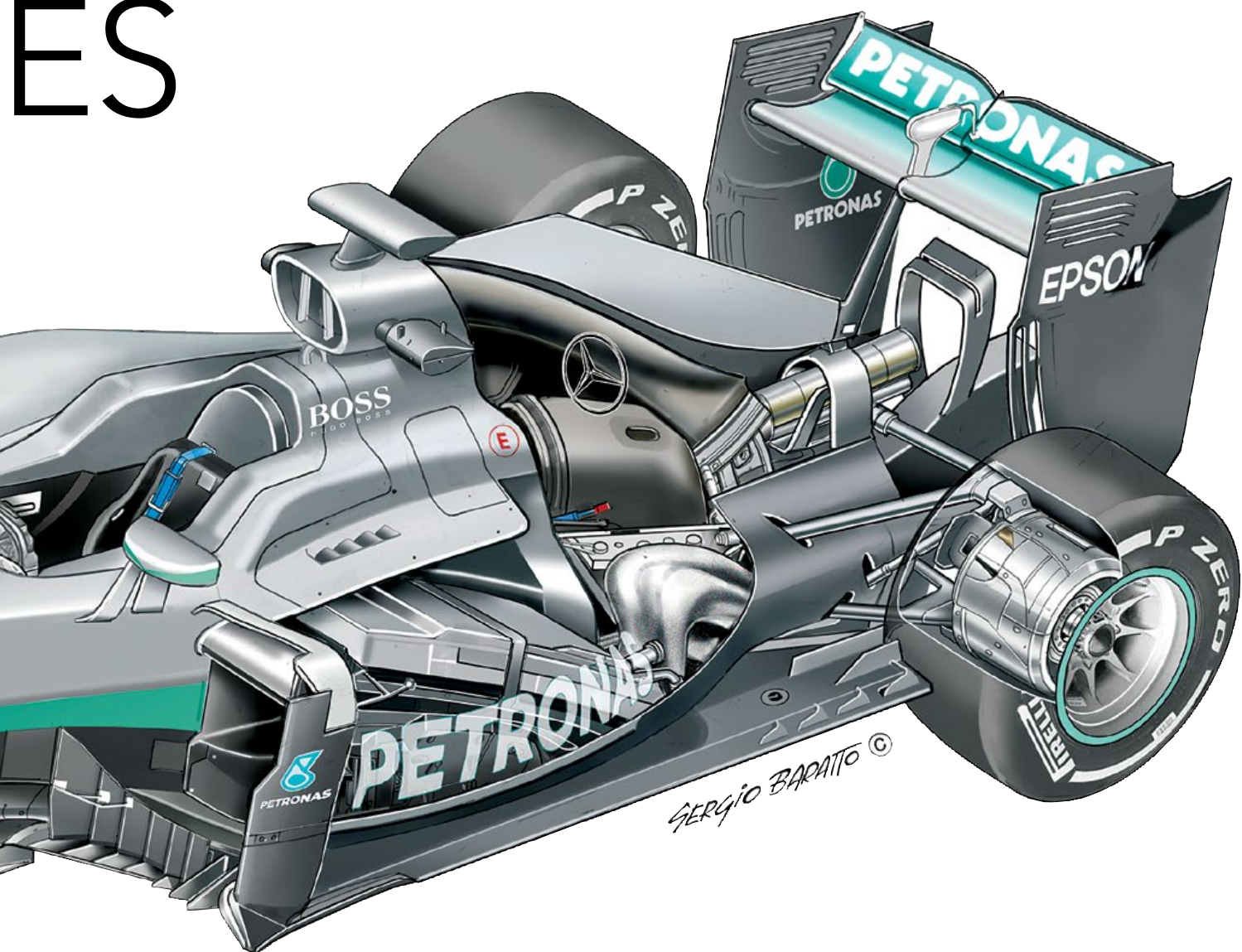
di CRAIG SCARBOROUGH

INSIDE MERCED

Il dominio nella F.Hybrid non è solo merito dei piloti in pista, ma anche di tutta la struttura messa in piedi da Ross Brawn e sviluppata da Paddy Lowe. Con super-tecnici come Aldo Costa, Andy Cowell e Geoff Willis. Un vero e proprio Dream Team che opera in stretta collaborazione



ES



Cosa rende grande un team di F.1? Quali sono gli ingredienti che non solo lo portano ai vertici, ma lo mantengono al top dello sport per un lungo periodo di tempo? Denaro e risorse dell'azienda sono fondamentali, ma oltre a questo c'è anche bisogno di grandi progettisti ed ingegneri che disegnino la forma ed i dettagli della vettura. In F.1 ci sono sempre stati team con mezzi economici importanti, ed ogni squadra dispone di grandi ingegneri. È la gestione a fare la differenza. Mercedes ha raggiunto l'attuale posizione partendo dall'acquisizione della Brawn Gp, gran parte delle sue risorse, della sua struttura ed assicurandosi Ross Brawn come Team Principal, un uomo che aveva una grande esperienza ed enorme successo nell'organizzare un team.

È stato l'ex ferrarista ad indirizzare Mercedes verso il ciclo vincente. Ma siccome si è separato dal team alla vigilia del primo campionato, sono stati i manager che lui ed il team avevano messo assieme nelle stagioni tra il 2010 e il 2013 ad aver posato le fondamenta per la triplice vittoria di campionato degli anni seguenti. Con Paddy Lowe, Aldo Costa e Geoff Willis nello stabilimento di Brackley ad occuparsi del telaio ed Andy Cowell, da lungo tempo uomo HPP (High Performance Powertrain) di Mercedes, ad occuparsi del propulsore. Questi uomini di grandissima esperienza, all'apice delle loro carriere, hanno tutti collaborato con successo con l'obiettivo di ottenere non solo la vittoria di un campionato, ma un lungo predominio che sembra volersi protrarre anche con i nuovi regolamenti 2017.

LA MERCEDES W07

Ecco l'arma che ha portato la Casa di Stoccarda a vincere il terzo mondiale di F.1 consecutivo. Mercedes è la dominatrice da tre stagioni in Formula Uno

Quando Mercedes decise di rientrare in F.1 era ovvio che non sarebbe stato solo un cambio di nome, bensì per far crescere il team ci sarebbe stata anche una nuova struttura di gestione ed il supporto di un cospicuo budget. Brawn ha così iniziato ad assumere gli uomini migliori che poteva. E così sono arrivati Costa e Willis, entrambi in precedenza direttori tecnici di altissimo livello in altri team, ma in questo caso in una posizione inferiore all'interno di una struttura tecnica a tre teste sotto la guida di Brawn e del direttore tecnico Bob Bell. Questo la dice lunga sulla capacità di leadership dell'ex ferrarista, e sulla fiducia che questi uomini avevano nel programma Mercedes. Così forte da far accettare loro un passo indietro nella scala gestionale, pur di far parte del progetto. All'epoca sembrava che il team stesse assumendo chiunque fosse libero sul mercato, invece c'era una strategia molto simile al modello della moderna gestione tecnica dei team di F.1. In passato infatti c'era un direttore tecnico al vertice, spesso il progettista capo della vettura, seguito dai capi dei sottodipartimenti che riportavano a lui; era una chiara gerarchia a piramide. Ora un numero sempre maggiore di team non ha al vertice una singola figura tecnica, ma una serie di ingegneri che lavora in gruppo. Questa struttura orizzontale funziona bene se non ci sono politiche, egoismi o lotte interne. In alcuni team questa opzione non esiste nemmeno ed è necessario un leader forte. Alla Mercedes, grazie alla leadership "morbida" di Brawn, questo modello era già in uso. Poi con l'arrivo di Paddy Lowe e l'uscita di Brawn nel 2013, l'approccio morbido e la struttura orizzontale hanno continuato a funzionare. Inoltre fu dato al neo assunto team tecnico il compito di guardare al futuro e prepararsi al 2014 ed al nuovo regolamento su telaio e gruppo motore-trasmissione. Questo si è rivelato punto fondamentale dell'organizzazione per il futuro successo Mercedes, reso possibile da questo gruppo di persone. Con questo team di ingegneri collaborativi e ben assortiti, Mercedes è riuscita a crearsi stabilità ed esperienza per farsi strada verso il successo. Il 2017 sarà una stagione che porterà grandissime sfide, ma la squadra di Stoccarda forse più di ogni altro rivale dispone di un gruppo per far fronte ad un simile cambiamento. Proprio come successe nel 2014. Questa forza della squadra tecnica potrebbe significare che Mercedes potrebbe rimanere competitiva ancora per molte stagioni a venire.

PADDY LOWE

Arrivato dalla McLaren, la mossa di acquisire Lowe non fu ispirata da Brawn. Furono piuttosto Wolff e Lauda a vedere in lui il futuro Direttore Tecnico del team, nonostante il gran capo della squadra non ritenesse quel ruolo come necessario. Fu allora che Brawn sentì che era arrivato il momento di andarsene. Lowe, come gli altri capi Mercedes, aveva un background prettamente tecnico. Dopo la conclusione degli studi all'Università di Cambridge nel 1984, trovò lavoro nel team Williams. Lavorava in un ufficio progettazione molto più piccolo di quanto non sia oggi, dove venne assunto per le sue doti in elettronica. In un periodo in cui le centraline elettroniche ed i comandi idraulici stavano iniziando a dare la possibilità di controllare telaio e motore, quello era un ruolo chiave all'interno del team. Fu Lowe a progettare il sistema di sospensioni attive, non semplicemente guidando altri tecnici ma proprio a livello concreto sul campo, codificando il software e lavorando sulla vettura nei box. Nel periodo di Adrian Newey, infatti, le sospensioni attive di Lowe sono state di grande aiuto per il raggiungimento della vittoria dei campionati Piloti e Costruttori 1992. Forte di quel successo, Lowe passò alla McLaren. Nei suoi 20 anni nella squadra di Woking, Lowe è arrivato ad occupare il ruolo di Direttore Tecnico, guadagnandosi una tale ampiezza di conoscenze che andava ben al di là dell'elettronica, ma la disciplina richiesta dall'elettronica lo ha aiutato a strutturare al meglio i reparti Progettazione ed Attività Sportiva della McLaren. In quel periodo Lowe è divenuto anche uno dei membri chiave dell'Overtaking Working Group, gruppo di lavoro che ha influito sul regolamento 2009 grazie alla sua valutazione strutturata della fisica coinvolta nel sorpasso. L'obiettivo era eliminare dalle vetture molta della loro complessità aerodinamica, e Lowe era il pragmatico del gruppo. Passando in Mercedes nel 2013, Lowe ha poi assunto il ruolo di Direttore Esecutivo, per ricoprire infine il ruolo tecnico chiave quando Brawn se ne andò. Le lezioni imparate negli anni precedenti gli hanno permesso di apprezzare le capacità dei manager dei reparti chiave, sia cercando di comprendere i loro ruoli che dando seguito alla struttura tecnica orizzontale che permetteva a tutti di lavorare collaborando. Con una leadership come questa il team è rimasto in armonia, e la sua conseguente stabilità ha fortemente aiutato Mercedes a raggiungere il successo in pista.



I CAPI DEI DUE REPARTI

Sopra Paddy Lowe, responsabile della parte telaistica sviluppata nella sede di Brackley, a destra Andy Cowell, il vertice del reparto motore-trasmissione curato a Brixworth



ANDY COWELL

A capo della crescente struttura di Brixworth, Andy Cowell gestisce l'intera organizzazione che si occupa del gruppo motore-trasmissione, sia per il team Mercedes che per i clienti. Infatti le Freccie d'Argento hanno l'attività F.1 divisa in due luoghi diversi, con Lowe che dirige quella relative al telaio a Brackley e Cowell quella del motore a Brixworth. Non è proprio come essere sotto lo stesso tetto, ma essendo geograficamente vicini e con i moderni sistemi di comunicazione e un'atmosfera di lavoro aperta si può tranquillamente considerare come fosse tutto in un unico luogo. Brixworth era nata inizialmente come sede della Ilmor, l'azienda specializzata in propulsori creata da Mario Ilie e Paul Morgan, ma da quando Mercedes è divenuta proprietaria dello stabilimento è stato il calmo e preciso Cowell a portarla verso il grande successo dell'era V8-Kers e dell'attuale V6-ibrido.

Come molti motoristi inglesi, dopo essersi laureato è andato alla Cosworth ad affinare le sue capacità. Arrivando fino al programma motori F.1 prima che un breve periodo presso Bmw motorsport lo separasse dalla Cosworth. Azienda in cui è ritornato nel 2001, per altri quattro anni sempre nel programma motori per il Circus.

Da allora è rimasto a Brixworth, prima per la Mercedes Ilmor come capo dello sviluppo del V10, poi dei V8 e infine del V8-Kers. Proprio il Kers nel 2009 viene inizialmente realizzato con partner tecnici come Zytex, ma dal 2011 è interamente frutto degli sforzi Mercedes HPP. È stata proprio la precoce intuizione e realizzazione del Kers da parte della Mercedes guidata da Cowell che ha iniziato a dare un nome a Brixworth come centro di eccellenza nelle tecnologie ibride. Da quel momento Mercedes HPP ha condiviso i progetti elettrico/ibrido con tutto il gruppo Mercedes, con risultati come la Amg Sls totalmente elettrica. Intanto che il gruppo di ingegneri arrivava ad





L'UNIONE FA LA FORZA

I tanti successi del Team Mercedes, in alto, sono merito della struttura orizzontale della squadra, in alto a destra. Importanti anche il lavoro di Aldo Costa, sotto, e Geoff Willis, in basso nell'altra pagina

assumere un ruolo di vertice, raggiunto nel 2014, Cowell diventava nel 2013 Direttore Generale di Mercedes HPP. E già in questo periodo veniva sviluppato un prototipo di V6-ibrido, testato sul dinamometro a Brixworth, con anche l'Ers pronto. E, sebbene fosse a uno stadio iniziale, si programmava già il concetto di split del turbo per la power unit 2014. Cowell ha un approccio intellettuale alla progettazione del motore, parla in termini che comunemente chi è al di fuori della comunità motoristica non comprende, con l'attuale comprensione dell'efficienza termica da parte degli appassionati di tecnica di F.1 come risultato diretto del suo lavoro con la stampa per spiegare le sfide del regolamento attuale. Non c'è dubbio sul fatto che questo approccio e l'aver considerato tutti i fattori della power unit attuale (motore V6, turbo, Ers) e le strategie perché questi elementi lavorino assieme siano frutto della sua leadership. Con l'arrivo di Lowe tra i telaisti, Cowell si è riunito con un collega con cui aveva lavorato per molti anni in McLaren. Siccome McLaren è stata per un lungo periodo di tempo il team di punta motorizzato Mercedes nell'era V8, la transizione è stata ancora più semplice in quanto questi due uomini hanno chiaramente un enorme rispetto l'uno per l'altro e lavorano bene assieme. Questo passaggio di schieramento è un punto molto critico, in quanto sono necessari molti compromessi tra motore e telaio per riuscire a ottenere l'auto migliore. Se una delle due parti non riesce ad arrivare al compromesso, ne risulta un cattivo abbinamento tra telaio e motore. Dal 2014 ad oggi, molti degli abbinamenti tra costruttori di telai e motori hanno fallito proprio in questo senso.

ALDO COSTA

Come i suoi pari alla Mercedes, lavora da molto tempo come ingegnere in F.1 ed ha un'ampia e profonda conoscenza nel campo della progettazione delle monoposto della massima categoria a ruote scoperte. Anche lui un neo-laureato entrato molto presto in F.1, Costa diventa progettista alla Minardi già nel 1988, un periodo in cui la maggior parte dell'effettiva progettazione della vettura era portata a termine solo da poche persone. Costa acquisisce esperienza su ogni aspetto dell'auto, soprattutto quando dopo un anno passa a ricoprire il ruolo di Direttore Tecnico. Così, progettando e dirigendo l'attività del team, Costa trascorre sette anni a Faenza prima di ricevere una chiamata dalla Ferrari nel 1995.

Ha lavorato con Rory Byrne alla progettazione della vettura, e operare con un progettista così influente lo ha aiutato a progredire, al punto di diventare dopo dieci anni lui stesso il progettista, visto che Byrne riduce la sua attività per un periodo prima di andare in pensione. Da lì a due anni l'era Todt-Brawn-Byrne volge al termine e Costa passa a ricoprire il ruolo di Direttore Tecnico. Le deludenti prestazioni della Ferrari all'inizio del periodo V8-Kers fanno sì che Costa venga messo





da parte all'interno della Scuderia e alla fine, nel 2011, esce dalla Ferrari. Una tempistica providenziale, in quanto viene subito assunto dalla Mercedes e messo a lavorare sul programma per il 2014. Sicuramente l'entusiasmo di Costa nell'entrare nel team è dovuto in parte anche alla possibilità di riacciare il rapporto di lavoro con Ross Brawn ed al fatto che sul sedile di guida ci fosse Michael Schumacher.

Il suo ruolo rimane quello che più ha nelle corde, cioè progettare la vettura. Nella F.1 moderna questo comprende sia la progettazione meccanica in dettaglio che il layout concettuale, cosa che richiede collaborazione con i reparti incaricati di power unit ed aerodinamica. Compito in cui Costa eccelle, avendo sia esperienza nella progettazione di ogni particolare acquisita in Minardi che nello sfruttamento di tutte le risorse di un'azienda come in Ferrari.

Ingegnere fantasioso, il cartridge gearbox Mercedes è stata una sua idea, anche se inizialmente nata alla Ferrari. Entrambi i team avrebbero potuto introdurre il progetto che ne è scaturito allo stesso tempo nel 2014. Caso analogo per il concetto delle sospensioni Fric; sebbene non una sua idea, è una direzione che lui ha caldeggiato ed il risultato è stato una forte spinta al team aerodinamico in grado di disegnare l'aerodinamica attorno al comportamento ideale della vettura offerto dall'intelligente sistema di sospensioni passive.

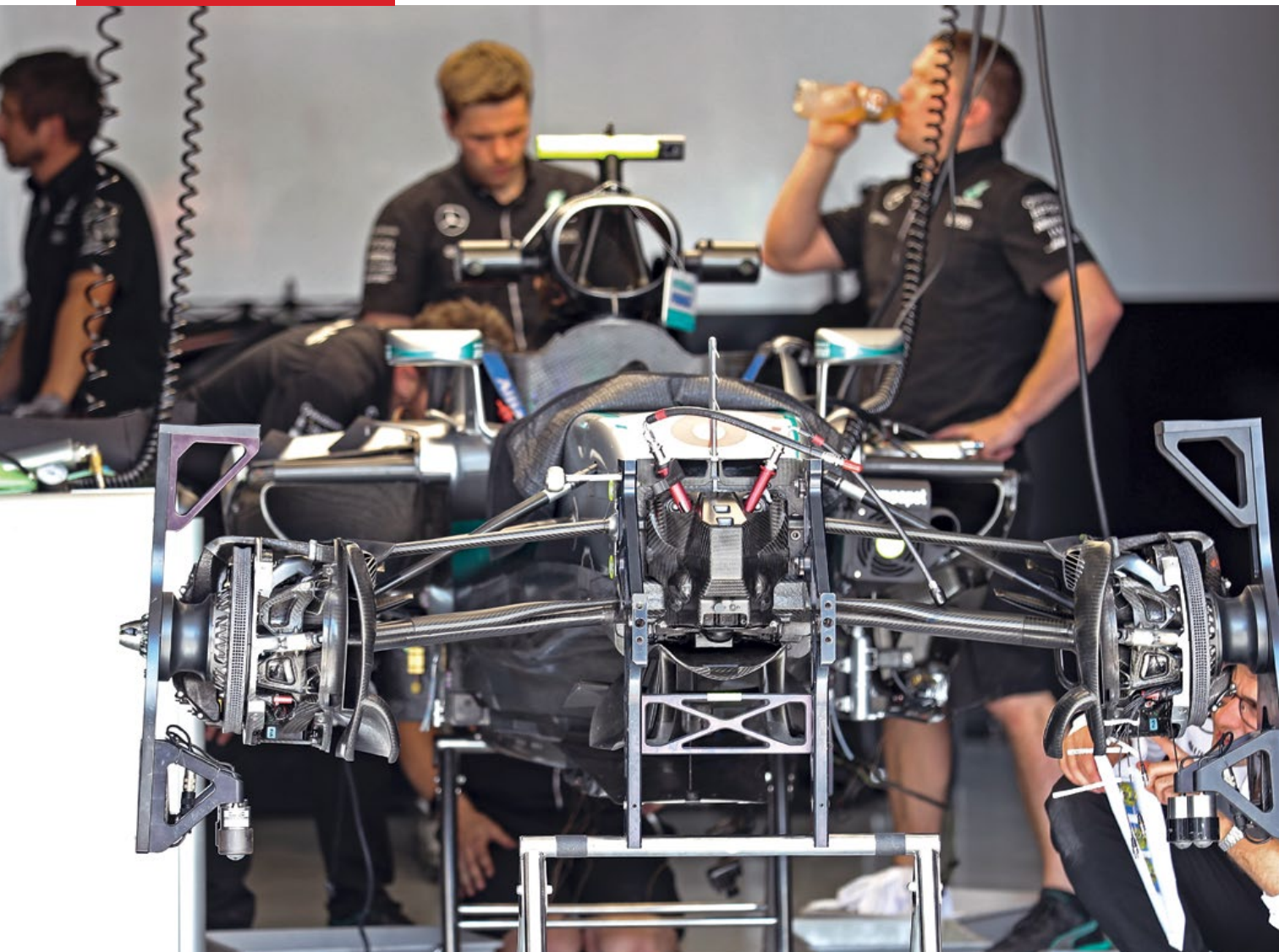
Anche dopo che Brawn e Schumacher se ne sono andati, Costa è rimasto fedele alla struttura orizzontale di Mercedes e continua a lavorare bene con i responsabili degli altri reparti.

GEOFF WILLIS

Molte persone e ingegneri hanno contribuito al successo Mercedes, ed un altro attore significativo è stato Geoff Willis. Capace aerodinamico, ma soprattutto un ingegnere con grandi capacità di riflessione ed in grado di guidare i processi. È la sua seconda volta a Brackley, al lavoro per il terzo team differente.

Anche lui, come altri del team, proviene dall'università di Cambridge. Willis si considera come un ingegnere di fluidodinamica, piuttosto che essenzialmente un aerodinamico. Il primo ruolo che ha ricoperto dopo la laurea è stato con la squadra inglese alla America's Cup di vela. In seguito è passato in F.1 alla Leyton House-March, dove si occupava di aerodinamica sotto la direzione di Adrian Newey. Il successo di Newey con il piccolo team e l'improvviso tracollo economico hanno visto Willis seguire il suo maestro alla Williams, dove ha mantenuto un ruolo nel reparto aerodinamico mentre Newey ha assunto un ruolo tecnico di punta sotto Patrick Head. Nel 1997 la separazione, con Newey che passa alla McLaren e Willis ad affiancare Gavin Fisher nei due ruoli tecnici al top sotto la guida di Head nel reparto progettazione della scuderia di Sir Frank.





IL RISULTATO DI TUTTO IL LAVORO

Sopra la W07 nei box in pista, il risultato di tutte le collaborazioni tra i vari reparti che hanno sviluppato tutte le varie parti della vettura

Quando il team Bar, alle prime armi, si trova a dover costituire il suo team tecnico dopo un deludente debutto in F1, Willis viene assunto come Direttore Tecnico dello stabilimento di Brackley. Prende saldamente in mano il controllo dei reparti tecnici, modernizza la galleria del vento e fa partire la realizzazione della seconda galleria del team. Continua a ricoprire lo stesso ruolo anche quando Honda acquista il team, rimanendo allo stabilimento di Brackley e approfittando delle enormi risorse economiche per Ricerca e Sviluppo inviate dalla Casa giapponese, direttamente dalla sua base per lo sviluppo di Tochigi in Giappone. Un anno più tardi arriva la vittoria in Ungheria, ma controllare le interferenze di Honda si rivela un compito difficile e la competitività del team va affievolendosi, tanto da portare Willis ad andarsene. Se lo accaparrerà Red Bull nel 2007, in quanto Newey stava ricostituendo il team dalle sue radici Stewart-Jaguar e aveva bisogno di un Direttore forte, che desse al team una struttura. Il lavoro in quella posizione dura solamente fino al 2009, e l'anno seguente passa a collaborare con il team HRT per risollevarlo, ma il progetto vacilla per mancanza di supporto finanziario e così Willis lascia il team per essere poi assunto da Mercedes.

La Casa di Stoccarda, con questa mossa non si accaparra semplicemente delle capacità di Willis in campo aerodinamico, sebbene il programma aerodinamico sia sotto il suo controllo. L'ingegnere britannico assume anche il ruolo di R&D, e decide quale sarà la direzione che il team dovrà prendere. Non si tratta semplicemente di trovare idee creative ed innovative, ma di una ricerca progettuale rigorosa verso nuove direzioni, soluzioni e tecnologie. Avendo lavorato nella Ricerca e Sviluppo di Honda, Willis sa che quel reparto ha bisogno di essere guidato. Non deve essere semplicemente una sala giochi per nuove e interessanti tecnologie, ma ha bisogno di far crescere le idee migliori e prepararle per la squadra corse.

UNICUSANO.IT

SIAMO LE SCELTE CHE FACCIAMO


GIURISPRUDENZA • INGEGNERIA • SCIENZE POLITICHE
ECONOMIA • SCIENZE DELLA FORMAZIONE • PSICOLOGIA



UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO

800 98 73 73

follow us   



Doveva essere l'anno del ritorno al titolo iridato. È finita come nel 2014 senza neanche una vittoria. Con tanti saluti ai proclami iniziali e alle troppe dichiarazioni bellicose. Andiamo a riascoltarle

LA FERRARI NON ARRIVA

di ANDREA CORDOVANI



UN UOMO NEL MIRINO

È stato spesso nel mirino, Maurizio Arrivabene, il direttore della Ges Ferrari che quest'anno ha vissuto momenti difficili. È davvero lungo un anno da far passare senza assaporare neanche una volta il gusto della vittoria...

BENE

Una stagione fatta di parole. Nel pieno senso del termine. Un anno lunghissimo da far trascorrere senza neanche una vittoria, a inseguire una chimera. Ventuno stazioni di posta, una vera Via Crucis per la Ferrari. Un anno terribile, quasi come quel 2014 al termine del quale c'era stato il terremoto culminato con l'arrivo impetuoso di Sergio Marchionne «Ferrari né presentabile, né competitiva» al posto di Luca Cordero di Montezemolo, il presidente che aveva riportato titoli iridati e gloria a Maranello. Già, il 2014. L'anno orribile. Quello dal quale tenersi alla larga. Un esempio da non ripetere. E invece due anni più tardi dopo una stagione di promesse non mantenute, il finale è sempre lo stesso. Nessuna vittoria: allora fu un 4° posto nel Mondiale Costruttori, adesso si chiude al 3° posto. Troppo poco se sulla carrozzeria rossa porti le insegne del Cavallino. A corollario della stagione 2016 abbiamo riassunto tutte le frasi famose dello stato maggiore della Rossa. Dichiarazioni spesso identiche, a volte controverse, alcune anche comiche. Un vero blob che spiega tante cose sulla gestione della truppa diretta da Maurizio Arrivabene e che fanno da filo conduttore al nostro racconto.

Milano, piazza Affari, lunedì 4 gennaio. La Ferrari si quota in Borsa e il presidente Sergio Marchionne parla ripetutamente e inequivocabilmente di titolo iridato e delle aspettative assolute che nutre per il 2016. Quel giorno c'è anche il presidente del Consiglio **Matteo Renzi** che scherzando (ma non troppo) dichiara: «Non vorrei proprio essere nei panni di Arrivabene». È un inverno di pressione e grandi aspettative quello che precede il via del Mondiale F.1 2016. Ma c'è euforia a Maranello. Si racconta anche che Marchionne per caricare i suoi abbia fatto riempire di fotografie della Mercedes corridoi e luoghi di lavoro per sensibilizzare gli uomini del reparto corse sul nemico numero uno. In modo che la tensione negli uomini del Cavallino non scenda mai.

Maranello, via-web, venerdì 19 febbraio. Si tolgono i veli sulla Ferrari SF16-H. E i commenti sono scoppiettanti. **Marchionne**: «La nuova monoposto è una grandissima vettura, vedremo quando andrà in pista. Sono molto più ottimista rispetto al 2015. Perché su questo progetto ci abbiamo lavorato da un anno». **Arrivabene**: «Nel 2015 l'obiettivo era quello di provare a vincere almeno tre Gp e ci siamo riusciti. Credo quindi che quest'anno dobbiamo cercare di vincere in qualche modo il campionato del mondo: non sarà un compito facile ma faremo tutto quello che è in nostro potere per riuscirci. Sarà una stagione più difficile. L'anno scorso abbiamo raggiunto buoni risultati anche se Mercedes è stata più forte di noi, ma, in un certo senso, il nostro compito era più facile perché venivamo da un 2014 dove i risultati erano stati molto scarsi. E quest'anno le aspettative da parte di tutti noi sono diverse quindi sentiamo il peso della responsabilità di far bene. E non vogliamo deludere nessuno a partire da noi stessi». **Allison**: «La monoposto 2015 non era vincente quindi bisognava fare un salto in avanti notevole con nuove idee». **Vettel**: «C'è il potenziale per crescere: il 2015 è stato molto positivo, abbiamo avuto successo, ma il nostro è un gruppo giovane con persone nuove. Adesso abbiamo tutti un anno di affiatamento fra noi e questa è la prima vera monoposto di questo nuovo team. Credo che stavolta sia possibile vedere dei risultati». **Raikkonen**: «Abbiamo migliorato nel corso del 2015, ora vedremo come va la macchina». Per vedere la nuova Ferrari in azione basta attendere qualche giorno. La SF16-H scende in pista a Barcellona per i primi test collettivi. Il debutto della nuova monoposto è incoraggiante e **Arrivabene** spiega: «Ancora non abbiamo visto tutto il potenziale a disposizione della Mercedes, quindi è troppo presto per trarre delle conclusioni. Teniamo sempre i nostri piedi per terra e andiamo avanti col nostro programma. Ma siamo contenti delle risposte avute dalla pista». Queste parole verranno ripetute come un mantra per quasi tutta la stagione dal direttore della Ges. Intanto dal Salone di Ginevra, Marchionne dichiara che si aspetta una Ferrari almeno in prima fila a Melbourne nel primo Gp 2016. «In inverno abbiamo cercato di ridurre il gap dalla Mercedes. Crediamo di avere fatto un buon lavoro e la nuova vettura ci dà l'impressione di essere riusciti a farlo. Se in maniera sufficiente o no, aspettiamo Melbourne per dirlo» sottolinea **Vettel**.

AUSTRALIA POSSIAMO METTERE SOTTO PRESSIONE LA MERCEDES

Una partenza da sogno con Seb davanti alle due Mercedes, poi una bandiera rossa (per un terribile volo di Alonso), una strategia discussa e tutto si complica. Ma la Ferrari c'è, anche se Raikkonen si ritira col turbo ko. **Vettel**: «La bandiera rossa non ha giocato a nostro favore. Abbiamo scelto una strategia molto aggressiva. Magari col senno di poi avremmo potuto fare qualche cosa d'altro ma non voglio criticare nessuno. Il team è in ottima forma, ora sappiamo che possiamo mettere la Mercedes sotto pressione. Melbourne era una delle piste a noi più



ILLUSIONE INIZIALE

L'illusorio, scoppiettante avvio di Vettel nel primo Gp della stagione è stato uno dei grossi rimpianti del 2016 della Ferrari. A fianco Arrivabene ed Allison: al ritorno dalla prima trasferta della stagione il tecnico inglese è stato colpito dalla tragedia della morte di sua moglie

“

L'anno scorso venivamo da un 2014 con risultati molto scarsi e abbiamo vinto tre Gp. Nel 2016 dobbiamo cercare di vincere il Mondiale

MAURIZIO ARRIVABENE



sfavorevoli». **Arrivabene:** «In Bahrain porteremo i primi sviluppi, un approccio che speriamo di mantenere costante a ogni gara». Al rientro dalla trasferta c'è la tragedia di James Allison: muore la moglie del tecnico inglese ...

BAHRAIN INCREDIBILE IL RECUPERO DI KIMI

Vettel si ferma prima del via (il motore cede nel giro di ricognizione). Raikkonen è 2°. **Arrivabene:** «La corsa di Kimi è stata entusiasmante e spettacolare. Peccato per la partenza sbagliata: gli è scivolato il dito sulla frizione al via e ha perso subito posizioni importanti perché le ruote hanno pattinato. Ma il suo successivo recupero è stato incredibile. Sul motore di Vettel, invece, il guasto si è verificato all'improvviso, senza nessun allarme funzionale precedente. Le cause di quanto è successo possono essere il cedimento di una valvola oppure di un iniettore». C'è una Ferrari con l'ansia da prestazione e ora anche l'affidabilità inizia a far preoccupare i tecnici di Maranello.

CINA QUESTE SONO LE CORSE, NON IL MONOPOLI

Alla partenza contatto Vettel-Raikkonen. Sebastian (alla fine 2°) sperona Kimi e attacca Kvyat (ingiustamente). **Arrivabene:** «Puntare il dito contro qualcuno non sarebbe corretto. Kvyat stava facendo la sua corsa, arrivando alla frenata della prima curva a tutta velocità. Ma Vettel o Raikkonen avrebbero fatto lo stesso nella posizione di Daniil. Certo, se vuoi proteggere la tua posizione ti puoi spostare, ma purtroppo in quel caso Kimi era al fianco di Seb. Queste sono le corse, non stiamo giocando a Monopoli. È stato un incidente e questi fanno parte delle corse. Certo quando entrambi i tuoi piloti sono coinvolti in una collisione, la cosa non è bella. Cosa posso dire di più? Non credo che Seb sia andato in crisi, anche se a Shanghai ha fatto due errori». Intanto, però, si inizia a parlare dei punti deboli a livello caratteriale del tedesco della Ferrari.





STELLA LONTANA

Stare davanti alla Mercedes o quantomeno in lotta costante era uno degli obiettivi della Ferrari nel 2016. Ma è accaduto di rado: mai le Rosse hanno battuto le W07 di Rosberg e Hamilton. E nell'unica occasione capitata, al Gp di Spagna, quando le due Mercedes sono andate ko, la Ferrari non ne ha approfittato e la vittoria è andata alla Red Bull

“

Non sono soddisfatto del doppio podio: una volta che alla Mercedes capita quello che capita e non ne approfittiamo.

SERGIO MARCHIONNE

RUSSIA ROMPIAMO DI PIÙ? IL CARRARMATO DEVE DIVENTARE UN CACCIA

Scoppia fragoroso l'allarme affidabilità. Nel week end di Sochi la Rossa sostituisce cambio, Ers e accusa un guai elettronico. **Arrivabene:** «Stiamo rompendo di più? Il carrarmato ora deve diventare un caccia: per battere la Mercedes è inevitabile prendere rischi. Abbiamo sposato una filosofia di attacco, valutiamo il campionato nella sua globalità, non solo a quello che succede nelle prime gare. Quando sei dietro, l'unico modo per recuperare è spingere come dei matti. Per farlo prima ti servono le prestazioni, poi l'affidabilità...».

GP SPAGNA NON È UN PODIO CONQUISTATO MA UN'OCCASIONE SPRECATA

È il giorno della debacle Mercedes e del 18enne Max Verstappen che vince a Montmelò al debutto sulla Red Bull. Raikkonen e Vettel chiudono sul podio, ma alle sue spalle. **Marchionne:** «Mi prendo i punti del doppio podio ma non posso dirmi soddisfatto. Una volta che alla Mercedes capita quel che è capitato e non ne approfittiamo...Dobbiamo migliorare l'auto e non i piloti: loro sono i migliori. Le voci sull'esonero di Arrivabene non hanno nessuna base e servono solo a creare confusione». **Arrivabene:** «Non è un podio conquistato ma un'occasione sprecata. Il Gp l'abbiamo perso in qualifica ma se Sainz non teneva dietro per 5 giri Kimi forse sarebbe andata diversamente...».

MONTECARLO I NOSTRI PROBLEMI PARTONO SEMPRE AL SABATO

Vettel è solo 4°, Raikkonen sbatte. Affidabilità e gestione gomme restano un problema e la logica non dà ragione alle prospettive rosse. Il Q3 diventa un tabù. **Arrivabene:** «I nostri problemi partono sempre al sabato. Mi dicono che il problema è nella finestra di temperatura di utilizzo delle gomme ma dobbiamo capire in maniera approfondita cosa sta succedendo. Non è



un problema di gomme ma di come la vettura si adatta a loro. Il morale del team resta alto, tutti sono molto carichi. È compito mio tenerli focalizzati sulle gare, siamo solo al sesto Gp, ne mancano ancora 15. Non bisogna abbattersi non bisogna mollare. Il nostro problema rimane la Mercedes, perché se dicessi che il problema è diventato la Red Bull, allora vado a casa, allora non mi dovrei neanche presentare in Canada. Ripeto il nostro problema non è assolutamente la Red Bull».

CANADA COL SENNO DI POI NON ERA LA STRATEGIA MIGLIORE

Alla vigilia il Cavallino spende tre dei sei gettoni che le sono rimasti per presentare modifiche al turbo. Con uno scatto denomiaco Vettel balza in testa. È un'illusione rossa che dura 11 giri poi col pit stop arriva la fine dei sogni: Sebastian chiude al 2° posto. La strategia a due soste non dà i frutti sperati. **Arrivabene:** «Col senno di poi forse non è stata la strategia migliore. Ma lo era in quel momento».

BAKU ANCORA CI CREDIAMO, LE COSE POSSONO CAMBIARE

Seconda e quarta con Vettel e Raikkonen, la Rossa riceve i complimenti da Marchionne. **Arrivabene:** «Noi ancora ci crediamo, le cose possono cambiare. A me andrebbe bene vincere il titolo anche senza conquistare un Gp. Penso solo i punti del campionato. I nostri motoristi non dormono, i telaisti dovranno dormire ancora meno. Fidatevi, qualche sorpresina la faranno ancora. Le voci sulla mia sostituzione? Me ne infischio e penso a lavorare, sono concentrato su quello che faccio. Poi la Ferrari, prima di essere una squadra corse è un'azienda. Io provo a fare le cose al meglio, se questo meglio non basta vuol dire che ho sbagliato io. Ma non mi faccio distrarre da queste voci». **Marchionne:** «C'è ancora tanto da fare, però la macchina c'è. Non potendo fare i test, la galleria del vento e le simulazioni hanno risultati limitati. È una macchina complessa la nostra. Lavoriamo sulle prossime gare, non siamo neanche a metà campionato. Certo, anche gli altri migliorano ma la differenza di punti in classifica non giustifica tutto questo pessimismo. Sto vedendo uno sforzo straordinario. Le distanze si sono accorciate moltissimo, siamo vicini. Ora o li incoraggiamo ad andare avanti e sviluppare lo spirito necessario per vincere o li facciamo affondare. Quindi fatemi un favore, ogni tanto dategli una pacca sulla spalla».

AUSTRIA TANTI PILOTI SONO INTERESSATI ALLA FERRARI

Raikkonen è 3°, Vettel va sbattere dopo che una gomma al 26° giro esplode. Anche perché portata oltre i limiti di percorrenza. **Arrivabene:** «Un'altra gara davvero sfortunata. La gomma non ha dato nessuna indicazione che stava per cedere. Noi non possiamo dire nulla al pilota in gara ma le opzioni e le indicazioni che avevamo erano tutte favorevoli. I sensori, la telemetria indicava che era tutto apposto. Il cedimento è stato repentino, improvviso e inaspettato. Vi assicuro che nel paddock ci sono tanti piloti tutti molto interessati a correre per la Scuderia Ferrari».

GRAN BRETAGNA DA ORA IN POI NON POSSIAMO PIÙ SCHERZARE

I piloti danno ciò che possono ma la Ferrari stenta per una evidente carenza di prestazioni. Kimi (fresco della rinfoerma per il 2017) è 5° Vettel 9°. **Arrivabene:** «Gli obiettivi sono quelli di riprendere la Red Bull e riavvicinarsi alla Mercedes. Dobbiamo lavorare velocemente su aree molto chiare, compresi i problemi al cambio dove dovremmo decidere se intervenire sul progetto oppure sui materiali. Dall'Ungheria in poi non possiamo più scherzare: dobbiamo capire veramente dove siamo e che possibilità abbiamo. A Budapest non possiamo assolutamente fallire». La settimana dopo il Gp di Gran Bretagna, Marchionne trascorre diversi giorni a Maranello, per cercare di modificare organizzazione e organigramma. Intanto si cerca un tecnico per affiancare o sostituire Allison...

UNGHERIA ABBIAMO DIMOSTRATO CHE NON CI ARRENDIAMO MAI

Vettel 4°, Kimi 6°. Ma gran parte delle attenzioni sono sul duello Raikkonen-Verstappen: alla fine quest'ultimo difende il 5° posto. **Arrivabene:** «Abbiamo assistito a una bella reazione da parte dell'intera squadra. Una volta di più abbiamo dimostrato di non arrenderci mai. La nostra strategia rimane pianificata sulla Mercedes, poi che la Red Bull sia migliorata, è indubbio. Per quanto riguarda Allison a noi non ha fatto nessuna richiesta di lasciare la Ferrari in anticipo rispetto al termine contrattuale. Lasciateci lavorare in pace. Almeno questo». C'è un piccolo particolare: il papà della SF16-H esce di scena....

“

Se dicessi che il problema è diventato la Red Bull, allora vado a casa, non mi dovrei presentare neanche in Canada...

MAURIZIO
ARRIVABENE

GERMANIA NON CI SARÀ PIÙ LA MACCHINA PROGETTATA DA MISTER X

Allison se ne va e Binotto viene nominato alla guida tecnica del Cavallino. Il 5° posto di Vettel e il 6° di Raikkonen sono la prova di una fase delicata e priva di gioie per una Rossa sempre più con le spine. **Arrivabene:** «Se volete che vi dica che mi arrendo, scordatevelo! La squadra è stata riorganizzata dopo il divorzio da Allison, non abbiamo bisogno della pausa estiva per farlo. La Red Bull è andata avanti sicuramente anche nello sviluppo, anche se in Ungheria noi eravamo molto più veloci, ma forse il nostro sviluppo non è stato veloce come il loro. Non ci sarà più la macchina del signor X, ma sarà una vettura sviluppata facendo parlare tutti i vari gruppi tecnici predisposti alla progettazione, alla costruzione. Per dare voce anche a chi in precedenza era stato abituato solo di eseguire e non pensare. Perché i talenti alla Ferrari ci sono ma magari prima facevano un lavoro di mera esecuzione. Queste persone dovranno venire a galla e fare parte di un progetto comune con un obiettivo preciso allora non ci sarà bisogno di andare a prendere altre persone dall'esterno. Binotto sarà il coordinatore che fisserà gli obiettivi precisi da raggiungere dopodiché il lavoro di progettazione seguirà quei parametri».

BELGIO NON SIAMO DOVE VORREMMO ESSERE

Da Roma tuona Marchionne e minaccia di mandare a casa tutti quelli che non otterranno risultati e che non lavoreranno al meglio, lui compreso. In pista alla prima frenata Verstappen entra decisissimo, le Ferrari si toccano e divampano le polemiche... Ma a ben guardare la responsabilità va ascritta a Vettel. **Arrivabene:** «Aldilà di tutto posso dire che l'indicazione che abbiamo avuto da questo weekend sono state positive: arriveremo a Monza cercando di fare molto bene. Questa è una stagione in cui ovviamente non siamo dove vorremmo essere. Ma il gruppo di lavoro è molto compatto. Abbiamo tante risorse in casa, non abbiamo di sogno di andare a cercare nessuno al di fuori di Maranello, si tratta solo di lavorare con determinazione e concentrazione».

ITALIA NON ABBIAMO RAGGIUNTO GLI OBIETTIVI PREFISSATI

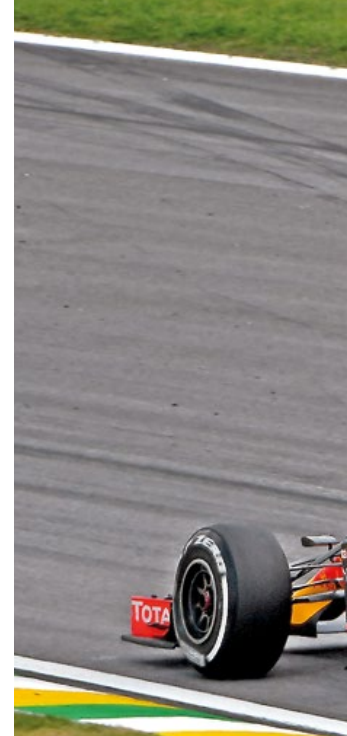
A Monza Vettel torna sul podio, terzo dietro le due Mercedes. **Marchionne:** «Di sicuro questo risultato non mi soddisfa, ma abbiamo fatto il massimo che potevamo. Dobbiamo cercare di finire la stagione bene. Tutto il team era pronto a vincere oggi, ma le Mercedes hanno fatto una gara impeccabile ad eccezione della partenza. Dobbiamo far lavorare il team con serenità. I ragazzi sono consapevoli di quali siano gli obiettivi ed adesso ci troviamo in una posizione decisamente migliore rispetto ad inizio stagione, mi sento meglio. Alla Ferrari abbiamo una grandissima fonte di tecnici interni. Dobbiamo cercare di mettere insieme gli elementi vincenti e al momento abbiamo ristrutturato il reparto per far lavorare tutti al meglio». **Arrivabene:** «Concordo con il nostro presidente sul fatto che non abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo prefissati. Un mese fa abbiamo fatto dei cambiamenti nell'organizzazione nelle ultime due gare e le cose sono andate meglio. L'atmosfera nella squadra è molto buona, tutti stanno lavorando su obiettivi a breve e lungo termine. Non gettiamo la spugna, non sarebbe accettabile dire a chi ci supporta tutto questo a sette gare del termine. Siamo la Ferrari e cercheremo di fare il nostro meglio in tutte le prove che mancano da qui alla fine della stagione».

SINGAPORE IN SQUADRA ATMOSFERA OTTIMA E SPIRITO DI COLLABORAZIONE

A un anno dall'ultima vittoria, la Ferrari piazza 4° Kimi e 5° Seb. Si evidenziano i limiti cronici della vettura. **Arrivabene:** «Abbiamo fatto una gara di attacco, non sono soddisfatto ma i piloti hanno guidato molto bene. In Malesia non possiamo più perdere punti rispetto alla Red Bull anzi dobbiamo recuperarne. Ma andremo con un approccio diverso, tra noi e loro ce la giocheremo sulle prossime sei piste. Ora diamo tempo a Binotto per lavorare tranquillamente con il suo gruppo, l'atmosfera interna è ottima così come lo spirito di grande collaborazione che c'è tra tutti i reparti».

MALESIA TOCCATA DA CLASSIFICARE COME INCIDENTE DI GARA

Alla prima curva Vettel centra Rosberg, va ko e paga con tre posizioni di penalità a Suzuka e tre punti sulla patente. Nel suo modo di correre è evidente che c'è qualcosa non va. **Arrivabene:** «A mio avviso la toccata al via andava classificata come incidente di gara...».



“

Allison a noi non ha fatto nessuna richiesta di lasciare la Ferrari in anticipo. Lasciateci lavorare in pace. Almeno questo

MAURIZIO
ARRIVABENE



SUZUKA NON DISCUTIAMO NESSUN RINNOVO DI CONTRATTO

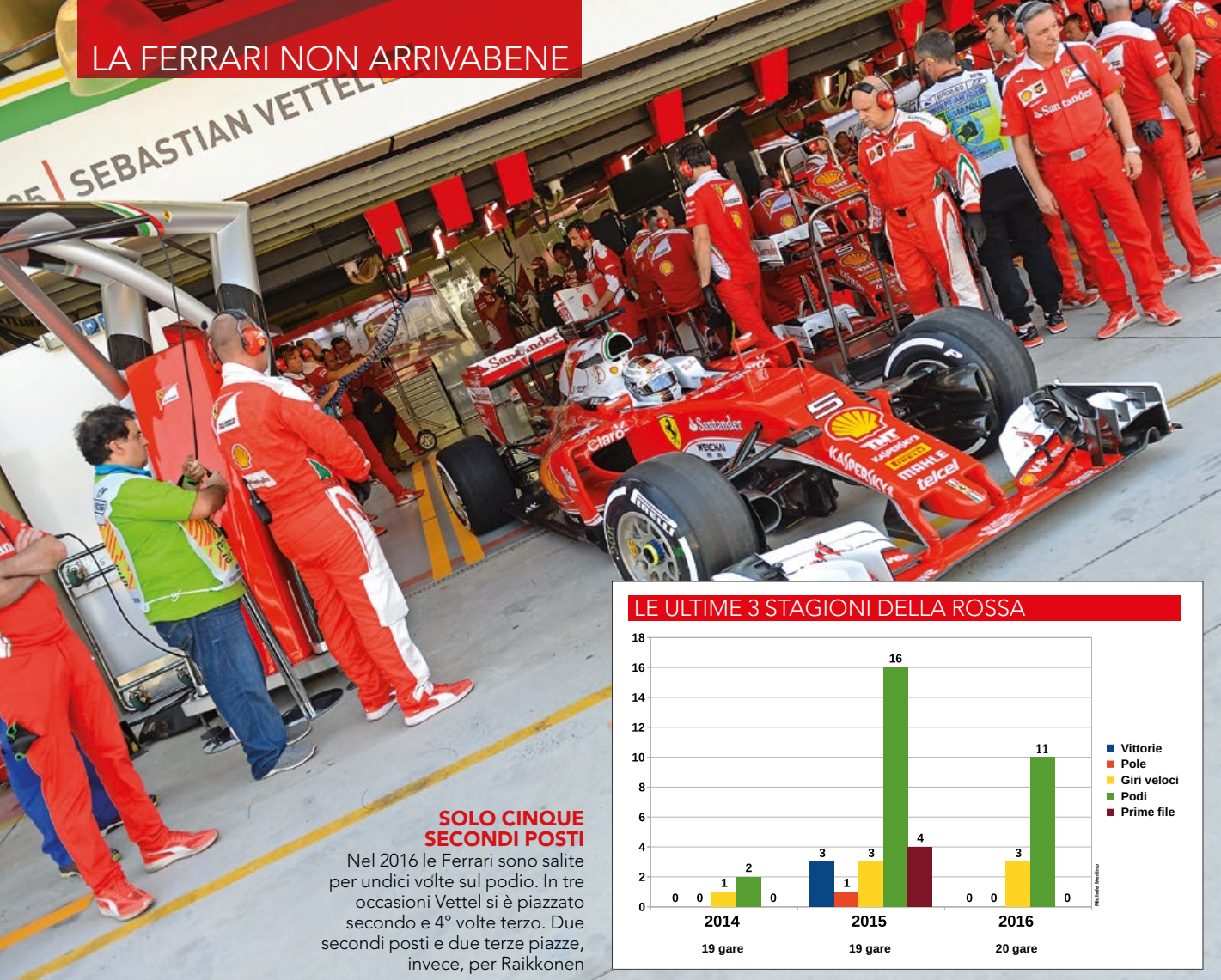
Ferrari ancora giù dal podio. **Arrivabene:** «Al momento non stiamo discutendo il rinnovo del contratto dei vari piloti. Perché non credo che le persone si conquistano con i rinnovi. Oggi i tempi sono un po' cambiati nel senso che quello che aveva funzionato con Michael Schumacher non necessariamente potrebbe funzionare con Vettel. Ora Sebastian ha solo bisogno di concentrarsi sulla macchina. È una persona che dà tanto e il suo dare tanto a volte significa interessarsi un po' di tutto per cui ogni tanto va ripreso e indirizzato sul lavoro principale che deve fare, ma non lo fa con spirito polemico. Lo fa perché è totalmente immerso in questa che in tanti chiamano la famiglia ma che io chiamo il team Ferrari. Oggi Sebastian ha un contratto con noi: abbiamo del lavoro da fare quest'anno e anche il prossimo. Poi durante la stagione 2017 si vedrà»

USA C'È IN CORSO UN'OPERAZIONE DI DESTABILIZZAZIONE

Un'altra medaglia di cartone, un 4° posto di Vettel che serve a ben poco nel giorno del ritiro di Kimi a causa di un dado di serraggio kappaò in uscita dalla pit-lane. **Arrivabene:** «Siamo concentrati sul nostro lavoro, cerchiamo di ottenere buoni risultati in futuro. Senza mille voci contro la Ferrari, e sicuramente in corso un'operazione di destabilizzazione, ma dal momento che lo sai ti comporti di conseguenza. Certe cose stupide le lasciamo agli stupidi. Siamo ancora in corsa con la Red Bull per il secondo posto nel Mondiale Costruttori. Da questa gara portiamo a casa delusione e rabbia ma anche determinazione per avere dimostrato che la squadra sta resistendo a tutte le avversità. Una prova dura che però stiamo affrontando. Binotto e il suo

CAMBIO TECNICO

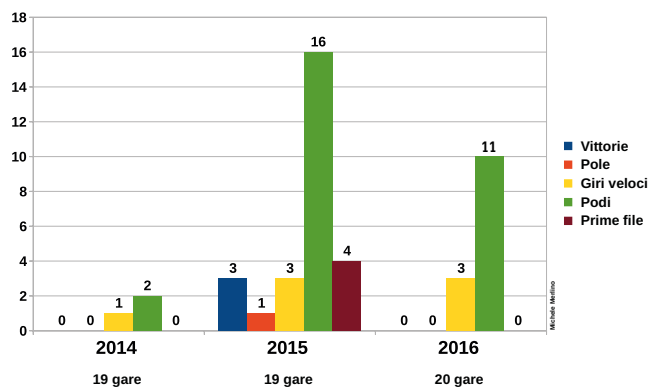
È stato un 2016 davvero difficile per la Rossa che alla fine ha dovuto cedere alla Red Bull anche la seconda posizione nel Mondiale Costruttori. È uno scenario che è molto cambiato rispetto ai proclami iniziali. Dopo il divorzio da James Allison che ha progettato la SF16-H, la gestione tecnica è stata affidata a Mattia Binotto



SOLO CINQUE SECONDI POSTI

Nel 2016 le Ferrari sono salite per undici volte sul podio. In tre occasioni Vettel si è piazzato secondo e 4° volte terzo. Due secondi posti e due terze piazze, invece, per Raikkonen

LE ULTIME 3 STAGIONI DELLA ROSSA



gruppo stanno facendo un buon lavoro di sviluppo aerodinamico. Siamo il team che ha il record in materia di sviluppi tecnici».

MESSICO IL TERZO POSTO TOLTO A SEB? DECISIONE ECCESSIVA E INGIUSTA

Il Gp finisce nel caos, col terzo posto assegnato a tre piloti diversi. Una situazione ridicola, una pagina da dimenticare nella gestione dello spettacolo F1. Poco prima di salire sul podio Verstappen viene fermato e al suo posto viene fatto salire Vettel. Poi due ore dopo i commissari ribaltano il verdetto precedente e il terzo posto va a Ricciardo. **Arrivabene:** «Abbiamo meritato al 100% il podio, tutta la squadra ha dimostrato grande carattere e i piloti hanno fatto un ottimo lavoro. Purtroppo il risultato ci è stato tolto con la burocrazia, da una decisione che reputo eccessiva e per certi versi ingiusta».

BRASILE NOI NON MOLLEREMO FINO ALLA FINE

Il digiuno prosegue. La Ferrari resta ancora giù dal podio. **Arrivabene:** «Forse sia in qualifica che in gara avremmo potuto fare di più ma adesso è inutile recriminare. L'incidente di Raikkonen è stato un vero peccato, mentre Vettel si è reso protagonista di una bella rimonta. Ora pensiamo solo ad Abu Dhabi sarà l'ultima gara della stagione ma come abbiamo sempre detto non molleremo fino alla fine».

ABU DHABI LA NOSTRA STAGIONE È STATA AL DI SOTTO DELLE ASPETTATIVE

La Ferrari chiude la stagione sul podio. Vettel in rimonta è terzo a un passo dalle Mercedes di testa. **Arrivabene:** «La nostra stagione è stata al di sotto delle aspettative iniziali ma in due anni abbiamo fatto 28 podi e tre vittorie». **Vettel:** «Quest'anno abbiamo ricevuto critiche giuste e a volte ingiustificate. A Maranello si sta lavorando tantissimo».

“

Binotto e il suo gruppo stanno facendo un buon lavoro di sviluppo aerodinamico. Siamo il team che ha il record in materia di sviluppi tecnici

MAURIZIO ARRIVABENE

XADO®

PER LE VOSTRE AUTO trattamento metallo-ceramico

È SUPER NANOTECNOLOGIA

QUALI SONO LE CONSEGUENZE DELL'USURA DEL MOTORE?

Com'è noto, l'usura del motore causata dall'attrito porta all'invecchiamento della macchina. Le conseguenze di tale usura per il motore sono facilmente prevedibili e piuttosto sgradevoli. Calo di potenza, riduzione e dispersione della compressione, aumento del consumo d'olio e del carburante, aumento di emissione di sostanze nocive, il che nell'insieme accelera l'invecchiamento dell'auto.

COME PREVENIRE L'USURA DEL MOTORE?

Se la Sua auto è malata di rumorosità, fumosità, eccessivo consumo d'olio o di carburante, perdita di potenza ed abbassamento del livello della compressione, il REVITALIZANT® la «guarirà». Il trattamento delle varie parti della macchina con il REVITALIZANT® XADO proteggerà la Sua auto dai gravi problemi futuri. Il prodotto è facilmente applicabile: è sufficiente versare il contenuto del flacone nel bocchettone di riempimento dell'olio motore. Il trattamento del motore non richiede alcun smontaggio. È da circa 15 anni che i prodotti brevettati della XADO, realizzati grazie alla ricerca nanotecnologica, vengono venduti con successo sul mercato Europeo, il che dimostra la loro affidabilità.

CHE COSA SUCCEDDE IN CASO DI SOVRADOSAGGIO DI REVITALIZANT®?

La rivitalizzazione è un processo autoregolantesi. È necessario che vi sia una condizione di attrito. Una volta che il rivestimento metallo-ceramico si è creato, l'attrito si riduce drasticamente e la crescita del nuovo rivestimento metallo-ceramico si arresta, ed è proprio per questo che un eventuale sovradosaggio non provoca alcun effetto negativo sul vostro motore.



IMPORTANTE

Il REVITALIZANT® XADO non interagisce con l'olio e non ne modifica le caratteristiche.

LA DURATA DEI MECCANISMI RIVITALIZZATI È MOLTO MAGGIORE!



VANTAGGI:



RIDUZIONE DEL CONSUMO DI CARBURANTE E DI ENERGIA.



ASSENZA DI PERDITE CAUSATE DAL FERMO DELL'IMPIANTO PER MANUTENZIONE; LA MANUTENZIONE VIENE EFFETTUATA DURANTE L'ESERCIZIO NORMALE!



UN RISPARMIO NOTEVOLE SULLE RIPARAZIONI COSTOSE.



LA RAZIONALITÀ ECOLOGICA, RIDUZIONE DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA DEI GAS DI SCARICO.



AUMENTO DELLA VITA UTILE DEGLI IMPIANTI.

XADO È A ROMA IN VIA D. MILLELIRE 19 (M Cipro)
Tel. 06/83708119 - 06/91657422

VISITATE IL SITO:
WWW.XADO.IT

IL GRAFICO DI UNA SCONFITTA



Sebastian Vettel



Kimi Raikkonen



GP AUSTRIA

Al giro numero 26 rimane azzoppata la Ferrari di Vettel che con la gomma esplosa va a sbattere. Raikkonen chiude al terzo posto.



GP MONACO

Raikkonen sbatte, Vettel è solo quarto. Affidabilità e gestione delle gomme sono un vero problema per la Ferrari che a Montecarlo si complica la vita già al sabato nel Q3...



GP CANADA

Al via Vettel balza in testa. Ma è un'illusione che dura lo spazio di 11 giri. Poi dopo il primo pit-stop lo scenario cambia e Seb deve accontentarsi del 2° posto.



GP CINA

Alla prima curva attaccato da Kyat, Vettel prova a proteggere la posizione ma sperona Raikkonen. Sebastian chiuderà poi al secondo posto alle spalle di Rosberg.



GP RUSSIA

A Sochi scoppia l'allarme affidabilità. Vettel accusa il secondo ritiro del 2016 su 4 Gp disputati. Kimi chiude al terzo posto dietro le imprevedibili Mercedes.



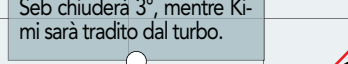
GP AUSTRALIA

La stagione della Rossa scatta con l'illusorio balzo in avanti di Vettel subito dopo il via. Poi arriverà la bandiera rossa a rimescolare le carte. Seb chiuderà 3°, mentre Kimi sarà tradito dal turbo.



GP SPAGNA

Con le due Mercedes fuorigioco la Ferrari non ne approfitta. La vittoria va a Verstappen debuttante sulla Red Bull. Le due Ferrari con Kimi e Seb nell'ordine chiudono alle sue spalle.



GP BAHRAIN

Nel giro di ricognizione cede la power unit della SF-16H di Vettel. Nel secondo round del 2016 a tenere alta la bandiera Ferrari ci pensa Raikkonen alla fine 2°.





GP MESSICO

Il Gp si chiude nel caos più completo. Dietro alle due Mercedes il terzo posto passa per tre volte di mano. Da Verstappen a Vettel (che per un momento torna sul podio) poi due ore dopo la fine del Gp su decisione dei commissari a Ricciardo...

GP ABU DHABI

La stagione della Rossa si chiude ad Abu Dhabi, ultimo di ventuno round dove la vittoria è rimasta una vera e propria chimera. Ma che si è chiusa con un gran 3° posto da parte di Vettel.

212 punti

GP BELGIO

Al via scoppia il caos tra le due Ferrari e la Red Bull di Verstappen. Ancora una volta le Rosse chiudono nelle retrovie.

GP SINGAPORE

Il digiuno dalla vittoria prosegue. A un anno esatto dall'ultimo successo le due Ferrari terminano ancora una volta giù dal podio nella notte di Singapore.

GP GIAPPONE

Il quarto posto ancora una volta diventa il risultato più abbordabile per la Ferrari che fatica a contenere la controffensiva anche della Red Bull.

186 punti



GP GERMANIA

Alla vigilia si consuma il divorzio tra il papà della SF16-H, Allison con la Ferrari. Al suo posto viene nominato Binotto. Vettel alla fine è 5°, Kimi 6°

GP MALESIA

Alla prima curva Vettel centra Rosberg, va kappào e si becca tre posizioni di penalità per il Gp successivo e tre punti sulla patente. Raikkonen termina al quarto posto.

GP USA

Un'altra medaglia di cartone, il solito 4° posto con Vettel con Raikkonen che è costretto al ritiro a causa di un dado di serraggio mal fissato: Kimi si ferma in uscita dalla pitlane e poi rientra ai box.

GP BRASILE

A Interlagos dove si corre in condizioni da tregenda e compaiono due bandiere rosse e si rendono necessarie cinque neutralizzazioni della Safety Car, Raikkonen va a sbattere sul rettilineo dei box e per fortuna non viene centrato da nessuno. Vettel conclude al 5° posto.

GP ITALIA

Sulla pista di Monza la Ferrari con Vettel torna a salire sul podio e chiude alle spalle delle due Mercedes che concludono nell'ordine con Rosberg e Vettel...



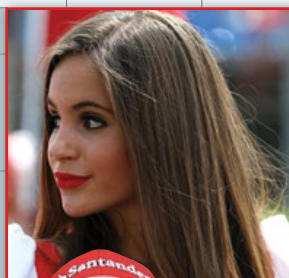
GP GRAN BRETAGNA

Nel Gp in cui Raikkonen viene riconfermato anche per il 2017, le Ferrari stentano per un'evidente carenza di prestazioni. La classifica finale è impietosa: Kimi si piazza al 5° posto, Vettel è 9°.



GP UNGHERIA

Ancora una volta la Ferrari finisce giù dal podio in una Budapest che da sempre pullula di belle ragazze. Vettel è 4°, Raikkonen 6° con quest'ultimo protagonista di un duello al limite con Verstappen.



GP EUROPA

Per la prima volta la Formula Uno sbarca sul circuito cittadino di Baku. Dopo quello ottenuto in Canada, Vettel agguanta un altro secondo posto con Raikkonen che si piazza quarto





**UN'ASCELA
TUTTA AL MAX**

In bici, col padre Jos, dipinto in volto nello stile messicano, mentre fa orecchie da mercante, parla con Seb o mostra irriverentemente il medio, a sinistra, la rivelazione olandese vive sempre e comunque... al Max!

di MARIO DONNINI

OLANDESE VIOLANTE

Ci sono piloti che spaccano quanto un gavettone di antidepressivo. Così ne nascono cinque al secolo, uno ogni vent'anni, possono piacere o meno, ma arrivano e cambiano tutto. Facendo sorridere, piantando un casino dopo l'altro e allontanando la noia dal Circus.

Max Verstappen per la F.1 è esattamente questo.

Il solo dell'era moderna che in due anni di F.1 ha fatto riscrivere per due volte le regole. La prima subito dopo il suo arrivo in F.1, per vietare forever l'ingresso di altri pestiferi minorenni. La seconda a metà di quest'anno, per vietargli per sempre di difendersi spostandosi in zona curva dopo aver frenato. Cosina stronzetta e rara della quale è gran maestro, pur avendo l'età da matricola all'asilo Mariuccia.

A punti con Toro Rosso nel secondo Gp della sua vita, in apertura di cronaca nera al debutto a Montecarlo per un incidentone con Grosjean, vincente con Red Bull nella prima gara iridata in cui gli hanno dato una top

car, da lì in poi Max è sempre in prima pagina: per manovre estreme, sorpassi indiatolati, discutibili, discussi, accuse generalizzate e inimicizie improvise farcite da reciproci insulti. Sempre con la stessa faccia su cui campeggia verniciata l'espressione sfrontata di chi è lì solo per sverniciare rivali.

Un padre ingombrante, Jos: ex pilota, ex speranza, cattivo con la vita e moscio come uno scalpello. Uno che ti scolpisce bello preciso manco fosse Michelangelo e poi preso da eroico furore al primo inciampo ti prende a mazzate, quasi ammaccandoti. Ecco, Max affascina anche perché nato, cresciuto e sopravvissuto a tutto questo. Prima di venire agonisticamente adottato da Helmut Marko, eminenza grigia della Red Bull che su di lui ha scommesso reputazione e soldi, lanciando una profezia che manco nei libri mastri di Dan Brown: in verità vi dico che il bimbo in due anni sarà campione del mondo.

Quien sabe? Que sera, sera. Intanto Max è lì. Ragazzo e supereroe.

Brufoloso guerriero che fortunatamente altro non è che uno dell'età sua.

Tatticamente demoniaco dai saliscendi di Spa ai toboga d'ogni dove, ma poi eccotelo dionisiacamente sbracato sui social, a mettere mitragliate infinite di "mi piace" seriali a Federica Masolin di SkySportF1. Uno politically scorreect quando guida, quando clicca e ogni volta che parla. Prendere o lasciare, yeah.

Loro, i capi della F.1 un po' lo temono, un po' se lo godono.

Perché avere uno come lui in pista, dà la stessa gioia d'aver sfornato un regolamento intelligente, capace di dar vita a Gran Premi memorabili.

Diciamo pure a gare al Max.

Diabolicamente veloce e sempre sopra le righe. Coraggioso, sfrontato nonché del tutto incurante dei giudizi altrui. E spettacolare in pista. Ecco perché Verstappen è il vero salva-Formula Uno





di LEONARDO IANNACCI

PLAYLIST F.1

Bruce Springsteen, gli Eagles, Michael Jackson: sono tanti i gusti musicali dei piloti del Circus. Ecco che cosa ascoltano nei week-end da Gp

Piacerebbe a tutti intrufolarsi per un attimo nella testa di un pilota di F1 per cercare di capire a cosa sta pensando mentre gioca al suo Rischiatutto preferito, quello di un Gp. Logico che l'attenzione sia posta a quel che sta facendo e a ciò che succede in pista (partenza, sorpassi, gomme, strategie, pit stop etc). Ma ci piace pensare che, per una frazione di secondo, questi moderni cavalieri del rischio cantino, sotto il casco. Sì, avete capito bene. Provino a intonare una delle loro canzoni preferite, scegliendola dalla playlist più amata: per rilassarsi un attimo, magari quando sono in rettilineo, durante quell'ora e mezza di bestiale concentrazione. Ricordate Vettel quando festeggiò la vittoria nel Gp di Singapore 2015 storpiando, divertito assai, "L'italiano" di Toto Cutugno? D'accordo, si esibì dopo la bandiera a scacchi, ma quell'attimo fu sdrammatizzante e molto umano. Ebbene, per vostra curiosità, ecco il personalissimo podio musicale dei piloti che hanno corso in F1 nel 2016. Ognuno di loro ne ha indicate tre, di canzoni preferite; soltanto il ferrarista Seb, Verstappen e Palmer si sono fermati a due. Chissà perché... E Magnussen addirittura una. Premessa: Vettel è un maniaco collezionista dei dischi dei Beatles, quando conobbe Paul McCartney durante un week-end di gara, correva l'anno 2011, raccontarono che il quattro volte campione del mondo si emozionò come un bambino al cospetto di Sir Paul. Epperò Vettel ha indicato come canzoni preferite l'inno di Bruce Springsteen "Born in the Usa" e la bellissima "Little red Corvette" del compianto Prince. Niente Beatles, niente McCartney e, soprattutto, niente Toto Cutugno. Da dire che il superclassico del Boss è tra i titoli più gettonati nel Circus: nel tris di brani preferiti è stato inserito anche dal finlandese Bottas e da Magnussen (al primo posto).

Tira parecchio anche un altro classico Anni '70: la melodica "Hotel California"

LA HIT PARADE DELLE CANZONI PREFERITE PILOTA PER PILOTA

L.Hamilton	"Wavy" di Ty Dolla \$ign	"Campaign" di Ty Dolla \$ign	"I Want" di MadeinTYO
N.Rosberg	"Beautiful Day" di U2	"Sunfin' USA" di The Beach Boys	"Sex on fire" di Kings of Leon
S.Vettel	"Born in the Usa" di Bruce Springsteen	"Little Red Corvette" di Prince	-
K.Raikkonen	"A Horse with no name" di America	"Born to be wild" di Steppenwolf	"Pikkuveli" di MisterWives
D.Ricciardo	"Keep the Wolves Away" di Uncle Lucius	"Stubborn love" di The Lumineers	"The Western" di MisterWives
M.Vestappen	"Billie Jean" di M. Jackson	"Thriller" di M. Jackson	-
V.Bottas	"Born in the Usa" di Bruce Springsteen	"Sweet home Alabama" di L. Skynyrd	"Pretty Fly (For a White Guy)" di The Offspring
F.Massa	"Happy" di Pharrell Williams	"Uptown Funk" di M.Ronson e B.Mars	"Hotel California" di The Eagles
E.Gutierrez	"All these thing that i've done" di The Killers	"Use somebody" di Kings of Leon	"Life is a Highway" di Rascal Flatts
R.Grosjean	"Can't stop the feeling" di Justin Timberlake	"Uptown Funk" di M.Ronson e B.Mars	"Billie Jean" di M.Jackson
S.Perez	"Vertigo" di U2	"Viva la Vida" di Coldplay	"Bailando" di Enrique Iglesias
N.Hulkenberg	"Hotel California" di The Eagles	"Surfin' Usa" di The Beach Boys	"(I can't get no) Satisfatcion" di The Rolling Stones
D.Kvyat	"Whiskey in the Jar" di Metallica	"Ace of Spades" di Motorhead	"Strangers in the Night" di Frank Sinatra
F.Nasr	"Sharp Dressed Man" di ZZ Top	"LA Woman" di The Doors	"Even Flow" di Pearl Jam
M.Ericsson	"Simple Man" di Lynyrd Skynyrd	"Hotel California" di The Eagles	"Back in Black" di AC/DC
J.Palmer	"Californication" di RHCP	"The Chain" di Fleetwood Mac	-
K.Magnussen	"Born in the Usa" di Bruce Springsteen	-	-



degli Eagles, citata da quel romanticone di Hulkenberg (al primo posto), da Ericsson (al secondo) e Massa (al terzo). Va forte anche Michael Jackson: Verstappen omaggia il Re del Pop e cita due sue canzoni: "Billie Jean" e il best-seller "Thriller", la stessa sensazione che l'indemoniato Max semina in pista quando prepara un sorpasso ai malcapitati che lo sopravanzano. Circocentrico il voto di Raikkonen: il ferrarista mette al primo posto il rock della West Coast degli America ("A horse with no name"), al secondo il proto-metal dei semi-sconosciuti Steppenwolf ("Born to be wild") e al terzo il pop degli PMMP, i Ricchi e Poveri di Finlandia ("Pikkuveli").

E i due della Mercedes che sino all'ultimo Gp si sono giocati il titolo 2016? Sono gemelli diversi anche nelle scelte musicali: Rosberg è un allineato amante del classico: spazia dagli U2 ("Beautiful day", il giorno bellissimo che il figlio di Keke ha cercato da anni in pista?) ai Beach Boys Anni '60 (l'allegria e spensierata "Surfin' USA") sino al rock più sprezzante dei Kings of Leon (Nico ha scelto "Sex on fire"). Di tutt'altro respiro le scelte di Hamilton che, dicono le malelingue, abbia avuto una relazione con Rihanna e sia stato da lei accusata di "andare troppo veloce" (ehm...). Per questo il capriccioso Lewis l'ha ignorata al momento di scegliere i tre brani? Scherzi a parte, al primo e secondo posto ha piazzato "Wavy" e "Campaign" del rapper americano Ty Dolla \$ign, al terzo l'hip hop di MadeinTYO ("I want"). Infine, pillole finali (tutte le altre scelte dei piloti le potete leggere nella tabella pubblicata a lato): il sorridente Riccardo dovrà spiegare a molti tifosi italiani chi sono gli Uncle Lucius (ha indicato "Keep the wolves away") e la band The Lumineers (canzone scelta: "Stubborn love"). Il messicano Perez mette nel tris gli U2 ("Vertigo") e - sic... - Enrique Iglesias ("Bailando"). Mentre il russo di Roma, Kvyat accosta l'hard-rock più sfrenato dei Metallica ("Whiskey in the jar") a The Voice, il sommo Frank Sinatra, del quale ha scelto "Strangers in the night". Per questo ardito e meritorio accostamento, il pilota della Toro Rosso acquisisce parecchi punti nel nostro personalissimo taccuino a sette note.

LA PASSIONE PER McCARTNEY

Sopra, Hamilton e a sinistra Vettel con Paul McCartney un vero idolo per entrambi anche se il nome dell'ex Beatles non compare nella classifica di gradimento di Lewis e Seb



**CUSTODI
DELL'ARGENTO**

Mercedes boys:
in senso orario,
Rosberg, Wolff, Lauda,
Hamilton, Lowe e
Cowell, quest'ultimo,
il meno conosciuto
dei sei, è managing
director del team



di MARIO DONNINI

STELLA E IMPO



Nell'anno terzo dell'era hybrid, la Mercedes continua la striscia della sua imbattibilità iridata. E la W07 ha vinto come mai prima nessuna F.1 in un'annata

La perfezione quasi assoluta. L'unità con sigla Pu106C Hybrid resta mossa da un'elettronica che è eufemistico definire superiore. Grazie a essa Hamilton e Rosberg sono gli unici a disporre di 256 possibili mappature (112 in più rispetto al 2015), agendo su due manettini al volante. Tanto per gradire. Quanto alla potenza effettiva esprimibile, esistono solo leggende, perché il buon senso dice che team e piloti non

abbiano mai avuto bisogno di svelare ai rivali tutto il reale potenziale disponibile. Non a caso - anche se le gare in programma erano ben 21, rendendo questa la stagione più fitta di Gp in tutta la storia della F.1 -, la W07 alla fine è passata alla storia anche per essere diventata la vettura che ha vinto più Gp nell'arco di un solo anno agonistico. Veloce, quasi imperforabile, sincera nel comportamento, affidabilissima nelle singole componenti e amatissima dai suoi piloti Nico Rosberg e Lewis Hamilton, l'ultima arrivata tra le Freccie d'Argento ha fatto sembrare inevitabile, naturale e scontata l'ormai solita e tradizionale superiorità del team tedesco in piena era F.1 hybrid. Fatta salva l'anomala prima parte del Gp d'Australia, vissuta stranamente all'inseguimento di Vettel e della scatenata Rossa. Per il resto, team e vetture tedesche hanno campato tutto l'anno di una superiorità semplicemente sconcertante, messa in dubbio molto raramente e solo per fattori contingenti. A partire dalla collisione autodistruttiva tra Hamilton e Rosberg in occasione del Gp a Barcellona, che ha eliminato entrambi, spalancando la strada della vittoria al sorprendente e lanciatissimo Verstappen, neo-guida della rinata Red Bull. Discorso diverso per il Gp di Malesia, dove l'imponderabile stavolta s'è presentato tramite due facce tra loro ben diverse. Da una parte la sfortuna immediata di Nico, centrato al via dalla Rossa di Vettel e penalizzato poi di 10" per un sorpasso un po' forzato a Raikkonen, dall'altra la malaugurata fiammata che ha annunciato l'inusitato cedimento del tetragono propulsore del lanciatissimo Hamilton. Con ripercussioni tali da far vacillare pericolosamente per la restante parte del mondiale, fino a che è restato aperto, le sue chance iridate nei confronti del compagno di squadra Rosberg. Ma nell'ottica Mercedes in fondo sono particolari e niente più.

SSIBILE



OPPORTUNISMO

I Red Bull boys sono tornati a pungere quando le Mercedes son saltate: con Verstappen in Spagna e Ricciardo in Malesia

Se fosse possibile correre come nel cartone animato degli Antenati - con i piloti novelli Fred e Barney che muovono le vetture con la sola forza dei piedi, senza neanche un briciolo di energia da power unit -, magari la Red Bull Rb12 saprebbe finalmente esprimersi al meglio e presumibilmente come nessun'altra F.1: tale e quale alla maggior parte delle creature concepite sotto l'occhio geniale di Adrian Newey.

Aerodinamicamente perfetta, raffinata, capace di tenere la strada come nessun'altra sui tracciati guidati e di pura trazione, quindi non soffrendo la superiorità media della power unit Mercedes rispetto alla sua, la Renault marchiata commercialmente Tag Heuer piuttosto che Renault.

Ma così non è. La realtà dice cose ben diverse e la Rb12 si è dovuta accontentare di sfruttare le occasioni che le si sono presentate in concreto, cioè sostanzialmente due, in Spagna e Malesia. La prima volta col harakiri Mercedes, la seconda con la rottura del motore di Hamilton che ha coinciso con la speronata al via presa da Rosberg. Due chance e due centri, anche se la gara di Ricciardo a Montecarlo poteva portare il computo serenamente e meritatamente a tre feste e con le gomme giuste in Brasile si saliva a quattro, se la squadra non avesse clamorosamente pasticciato tutto.



INTELLIGENTE

Detto questo, sul piano dell'affidabilità pura la Red Bull può vantarsi in coabitazione con Force India e Perez, di avere un pilota, Daniel Ricciardo, capace di vedere alla vigilia di Abu Dhabi il traguardo in tutte le corse della stagione.

In poche parole, ben lontani appaiono i tempi dell'alba dell'era hybrid, quindi, a inizio 2014, quando le Red Bull avevano le ali tarpate dalle recalcitranti power unit Renault e nei primi test facevano addirittura una fatica boia ad accendersi ai box. Tanta acqua è passata sotto i ponti, da allora e il team anglo francese può comunque vantarsi con relativo orgoglio, dall'inizio dell'epopea ibrida, d'essere la squadra che dopo la Mercedes ha vinto di più, anche se il distacco deve essere contato con la calcolatrice, perché il pallottoliere potrebbe non bastare... Per il resto, al di là dei progressi Renault, la mossa più geniale resta quella pensata e voluta da Helmut Marko all'inizio della stagione europea, alla vigilia del vittorioso Gp di Spagna, quando senza esitazioni ha appiedito il russo Kvyat per fare spazio al sensazionale olandese astro nascente Verstappen. Il quale poi s'è dimostrato l'elemento propulsivo supplente in grado di dare all'ottima Rb12 quel surplus energetico di potenza capace di riportare il team spesso e meritatamente in prima pagina.

A SEPANG GODE DANIEL

Daniel Ricciardo è tornato al successo dopo un anno di astinenza, vincendo il Gp di Malesia grazie al ritiro di Hamilton tradito dalla Mercedes



ATTORI NON PROTAGONISTI

Vettel e Raikkonen ci hanno provato, ma contro le Mercedes non c'è stato niente da fare. E tra le Case la Rossa è giunta pure dietro la Red Bull



TERZI A PARTE

La SF16-H doveva essere l'arma del sorpasso alla Mercedes, invece, semplicemente, non s'è rivelata all'altezza del gravoso compito.

E dire che la prima parte del Gp d'Australia ha mostrato una Rossa in fuga e la Mercedes a inseguire, quasi sulla scia virtuosa delle tre vittorie centrate da Vettel in un 2015 ritenuto di pre-godimento. Invece no. Gara dopo gara, ci si è dovuti arrendere a un'evidenza capace di smorzare il tanto entusiasmo dell'inizio. Sulle prime sembrava quasi ragionevole attribuire le colpe unicamente alla sfortuna cinica e bara, ma pian piano il quadro si è ben delineato, al di là di una pur certa malasorte a tratti patita. Perché la SF16-H non si è dimostrata una monoposto vincente, adeguata quanto a prestazioni pure e a conti fatti neppure così affidabile, a partire dal clamoroso ritiro per cedimento del motore di Vettel, nel giro di ricognizione del Gp del Bahrain. Per non dire del cambio, qualifiche comprese. Nel bel mezzo dell'estate, poi, tra vulnerabilità meccanica e incertezze strategiche, è arrivato anche il sorpasso dalla Red Bull e con esso la certezza di vivere una stagione da dimenticare prima possibile.

A fine luglio, poi, il primo grande scossone, visto che la Ferrari ha visto salire al soglio un nuovo direttore tecnico, Mattia Binotto, 46 anni - già responsabile del reparto motori -, dopo la partenza dello sfortunato James Allison, peraltro da tre anni a Maranello, ma desideroso di restare in Inghilterra con i figli, dopo aver subito la scomparsa della moglie. Il resto dell'annata non ha fatto registrare scossoni di rilievo, fatto salvo il podio messicano ingiustamente scippato da una decisione del collegio dei commissari Fia a Vettel, reo d'un eccesso agonistico di difesa in realtà assai veniale se non insussistente. Quanto alla curva di sviluppo, la Ferrari aveva utilizzato gli ultimi tre gettoni a disposizione per aggiornare la power unit già nel Gp

**Mercedes
imprendibili,
Red Bull
beffarde,
performance
altalenanti
e affidabilità
vulnerabile...
Per la Rossa
è stata
un'annata
complessa
e molto
sofferta**

d'Italia, divenendo così la prima scuderia a esaurire tutti i 32 gettoni a disposizione, a otto Gp alla fine della stagione. Ma anche questo sforzo non ha cambiato le sorti della restante parte del campionato. Il "supermotore" atteso e vagheggiato dai tifosi non si è rivelato tale, confermando che il 2016 sarà semplicemente ricordato come un'occasione perduta in anno di tutt'altro che entusiasmante transizione.



PEREZ DUE VOLTE SUL PODIO

Perez ha portato la Force India sul podio a Monaco (qui è con Vettel) e al Gp d'Europa. A destra, Massa saluta i suoi tifosi a Interlagos

FORTE, L'INDIA!

Il piccolo grande team di Mallya coglie un fantastico risultato, piazzandosi al quarto posto tra i Costruttori. E mostrandosi competitivo quanto affidabile soprattutto col giovane messicano Sergio Perez

Caspita, da quinta forza del mondiale a quarta, il passo non era mica breve e in questa stagione il team anglo-indiano (indiano più di nome che di fatto, okay) l'ha compiuto alla grande, lavorando stupendamente con la consistentissima Vjm09.

La Force India di soddisfazioni in proporzione se ne è tolte a iosa, se è vero che già alla vigilia della gara conclusiva di Abu Dhabi aveva ottenuto la certezza d'essere proclamata la piccola squadra più affidabile di tutte quanto a utilizzo della componentistica. Non a caso Sergio Perez, oltre a vantare due presenze sul podio per altrettanti terzi posti, poteva sfoderare con orgoglio il merito di aver visto il traguardo in tutte le corse fin lì disputate. Discorso non altrettanto glorioso per il compagno di squadra Hulkenberg, comunque protagonista di buoni piazzamenti e oggetto di ritiro per problemi meccanici in Spagna. Ciò visto che il numero di sostituzioni di motore termico, turbo, Mgu-h, mgu-k, pacco batterie e centraline elettroniche era quello più ai minimi sindacali rispetto agli altri. Un altro complimento bello diretto alla solidità e alla consistenza della fornitura Mercedes, oltre che alla gestione della stessa da parte del team, le cui sole grandi incertezze hanno riguardato in realtà la situazione del boss Vijay Mallya. Il quale, saldamente al timone della struttura dall'ormai lontana stagione 2008, vive dalla scorsa primavera una fase burrascosa con la giustizia indiana - dopo che un consorzio di banche si era rivolto alla magistratura con crediti per 1,2 miliardi di euro ottenuti per salvare la compagnia aerea Kingfisher di sua proprietà, poi fallita -, tanto che, privato del passaporto, è stato costretto a gustarsi a distanza la stagione delle sue sfreccianti creature, da rifugiato a Londra. Ma a lui la F1 in Tv è piaciuta davvero...



SODA COL MARTINI

Potendo disporre di una fornitura di power unit Mercedes, era lecito aspettarsi qualcosa di più che un podio di Bottas in Canada. Ma per Sir Frank, in attesa che arrivi l'iniezione Stroll, può andare bene anche così...

Quinta forza del mondiale non è poi così male, per la Williams, anche se, potendo contare su una delle strutture più verticistiche, collaudate e esperte nell'intero Circus - e soprattutto su una fornitura di power unit Mercedes in quella che è e resta soprattutto una formula di motore -, era lecito aspettarsi qualcosa di più dalla Fw38. Magari in particolare anche di meglio, rispetto al podio rimediato da Bottas in Canada, ma tant'è. L'analisi tecnica migliore l'ha effettuata a fine stagione il pensionando Felipe Massa, tracciando il bilancio dei suoi tre dignitosi anni alla Williams: ciò che è mancato, specie in questo, è stato soprattutto l'aspetto più importante in un team che ambisce a tornare grande e cioè avere risorse economiche a sufficienza per sviluppare la vettura durante il campionato. In una stagione che, è bene ricordarlo, è stata la più lunga e intensa in tutta la storia della F1, con 21 gare in calendario. Stesso discorso per le power unit: le altre sono migliorate passo dopo passo, mentre quella in dotazione alla Williams lì è restata, per questo complessivamente le cose hanno funzionato meno bene di quanto si potesse sognare all'inizio.

Con una consolazione sul versante squisitamente tecnico: dando un'occhiata alla tabella che indica la sostituzione della componentistica per i vari team, la Williams risulta nelle primissimi posizioni quanto a affidabilità, a testimonianza del fatto che il valore aggiunto Mercedes e del blasone del team Williams non sono solo un aspetto solo statistico o spirituale. In ogni caso, il momento di massima esposizione per la Fw38 ha coinciso con l'inquadratura statica della vettura, avvenuta in mondovisione al momento dello spettacolare e commovente ritiro-commiato di Massa, dopo aver picchiato contro il rail, sotto la pioggia di Interlagos...

Le nere Mp4-31 - un paio di volte in top five con Nando -, non sono dove la logica diceva avrebbero dovuto e potuto essere. Punto. Il perché, poi, è una faccenda complicata, ma non si pecca certo d'esemplificazione nel sostenere che le responsabilità della Honda, al secondo anno di impegno attivo nella formula hybrid, restano decisive. Sia per prestazioni assolute che per affidabilità. Non dimentichiamo che l'incolpevole Alonso, suo malgrado, oltre che miracolato nella monumentale botta in Australia, è il recordman stagionale di sostituzioni per quanto riguarda la somma complessiva di cambiamenti in corso d'opera di motore termico, Turbo, Mgu-h, Mgu-k, pacco batterie e centralina elettronica. A testimonianza di una fragilità del pacchetto nevralgico assolutamente

La Honda cresce poco, tarpano le ali alle ambizioni di riscatto di Alonso. Tanto che il team resta fuori dalla top five dei Costruttori

preoccupante ed esiziale, in una formula sempre più improntata all'affidabilità delle singole componenti. E il fatto che il pre-pensionato Jenson Button possa vantare un bilancio d'officina appena meno catastrofico, non cambia affatto la sostanza delle cose. L'attesissimo salto di qualità verso il top della Honda è ancora di là da venire. Così come non si può misconoscere il fatto che per la McLaren sul piano gestionale specifico e globale questo è stato l'anno più tellurico da trentasei primavere a questa parte. E non solo perché a gestire il team di F.1 da Spa è arrivato Jost Capito, ma soprattutto in quanto Ron Dennis, al timone della Casa dal 1981, alla vigilia di Abu Dhabi è stato mandato in aspettativa e velocemente sostituito da Zak Brown. Domani è un altro giorno, si vedrà.



AHI, CHE MAL DI SESTA

**SAINZ BRAVO
CAPITANO**

Sainz, qui ottimo sesto sotto la pioggia di Interlagos. Nell'altra pagina, Alonso durante lo spaventoso crash in Australia



RISTORO ROSSO

La squadra di Faenza ha potuto contare sulla sicura affidabilità di una datata ma solida power unit Ferrari e sulle buone prestazioni del maturato Sainz

La Str11 poteva contare sulla solidissima affidabilità della power unit Ferrari dello scorso anno e su una consistenza di fondo niente male. Poi c'è il rovescio della medaglia. Cioè il deficit di potenza nei confronti degli avversari, considerando che le monoposto della factory faentina sono dotate di un'unità che lo stesso team principal Franz Tost ha stimato pagare non meno di 60 o 70 cavalli agli avversari, soprattutto considerata la mancanza di sviluppi. Questo è stato il principale motivo di sofferenza del team che, per bocca dello stesso Tost, a inizio stagione non nascondeva di ambire alla quinta posizione finale nella classifica Costruttori. Ma poi, passo dopo passo, le più rosee aspettative hanno dovuto cedere il passo a un più crudo e ragionevole realismo, perché gli auspicabili competitor nel mirino, ossia la Force India e la Williams, potevano contare su power unit Mercedes assai più performanti. La squadra inoltre in corso d'opera non può non aver risentito della partenza del gioiello Verstappen, poi subito al top con Red Bull in Spagna, e dell'animo demotivato con cui è arrivato il giubilato Kvyat, che in pista è apparso ritemperato, efficace e ultracombattivo solo dopo mesi, a Singapore. Quanto a Carlito Sainz, ha spremuto il massimo possibile dalla Str11, portandola per tre volte alla soglia della top five, con i bellissimi sestimi posti in Spagna, ad Austin e quindi a Interlagos, al termine di un'annata interlocutoria, ma, al di là di tutto, non certo negativa per il piccolo e volitivo team.

UN INIZIO ASSAI PROMETTENTE

Grosjean ha battezzato la Haas giungendo sesto in Australia e quinto in Bahrain. A destra, Magnussen, alfiere del team Renault



USA E NON GETTA!

Al debutto il team statunitense è entrato due volte tra i piazzati con Grosjean, poi al momento di crescere, si è seduto su se stesso. Il giudizio però resta positivo

All'esordio assoluto in F1 la Vf-16 dotata di power train Ferrari 061 ma pure di sospensioni, ammortizzatori, Ers, cambio e idraulica by Cavallino Rampante e realizzata grazie alla fondamentale collaborazione costruttiva della italianissima Dallara, è andata subito clamorosamente a punti, con Grosjean meraviglioso sesto in Australia e poi addirittura quinto in Bahrain.

Ma da lì in poi, purtroppo, le soddisfazioni sono state poche e tutte propiziate da altri piazzamenti del pilota francese, peraltro minori e mai all'altezza del debutto stagionale così flamboyant. Perché? Perché a mancare è stato proprio l'atteso sviluppo della vettura. La sua evoluzione progressiva. Lo stesso patron statunitense Gene Haas ha confessato che la squadra ha fatto tanta fatica a capire la monoposto e questo proprio nel momento in cui dovevano arrivare gli step di crescita e il potenziale poteva essere concretizzato. Al punto che per certi versi una storia iniziata in modo così bello e sorprendente, nel cuore della stagione ha vissuto anche momenti piuttosto frustranti. Una nota positiva, in ogni caso, è stata fornita dalla gestione sicura e esperta dell'italianissimo Gunther Steiner, team principal che ha retto la barra anche nei frangenti più delicati e tempestosi. Perfino mettendo in riga in mondovisione l'arrabbiato secondo pilota, il messicano Gutierrez - peraltro giubilato anzitempo -, nell'immediato dopogara di Interlagos.

Il 28 gennaio scorso Pastor Maldonado viene silurato perché a secco di sponsor e al suo posto arriva il rientrante Kevin Magnussen, al fianco del debuttante inglese Jolyon Palmer. Pastor, nell'intervista d'addio, dichiara asettico: «Conosco bene macchina, power unit e team. Soffriranno tanto. Non li vedo bene, per niente». Mai recensione fu più centrata. Il 7° posto di Kevin Magnussen in Russia è l'unico, tenue raggio di sole della stagione. Poi addirittura dieci gare a secco di punti, fino a che a Singapore e in Malesia lo stesso Magnussen e pure Palmer prendono un punticino a testa ma son briciole, per quello che fu il glorioso team di Enstone e l'altrettanto autorevole marchio Renault. In difficoltà con una monoposto poco competitiva e una power unit che non garantisce le stesse soddisfazioni di quella gemella adottata dalle Red Bull. E questo sarebbe niente, perché a preoccupare e tanto sono i cedimenti strutturali. Due a seguito di botti, il terzo a sé stante. A Monaco con Palmer nelle barriere di Santa Devota, dopo aver prima sbattuto con il lato sinistro della vettura, a Spa dopo che Magnussen aveva picchiato spaventosamente a Eau Rouge (si è salvato solo il motore, poi riutilizzato), mentre in Messico lo stesso Palmer aveva dovuto rinunciare a disputare le qualifiche perché prendendo un cordolo il telaio aveva denunciato delle preoccupanti quanto ansiogene crepe, inspiegabili in condizioni normali. In definitiva, ahiloro, può essere definita la stagione più avara di gioie da quando la Renault si è affacciata in F.1, nel 1977. Peccato.

Sono lontani i tempi in cui la Casa francese recitava in F.1 un ruolo da protagonista. Con Palmer e Magnussen è iniziata una strana era minimalista e sottotraccia

GIALLI A PREZZI MODICI



SALVA DALLE ACQUE

QUEL MIRACOLO A INTERLAGOS

Nell'uragano del Gp del Brasile, Nasr ha ghermito il 9° posto e due preziosi punti per la Sauber. A destra Wehrlein, giovane "capitano" della Manor



Ormai in crisi da anni e a rischio di sopravvivenza la squadra ha ottenuto col 9° posto di Nasr in Brasile la linfa vitale per dare un seguito alla sua lunga storia nei Gp

Doveva essere un anno di sofferenza per la piccola Casa svizzera e tale è stato. Malgrado la dignitosa fornitura di power unit Ferrari, la C35 con i piloti - peraltro confermati dall'anno prima -, Marcus Ericsson e Felipe Nasr per gran parte della stagione non è mai riuscita a emergere dall'anonimato. Con lo svedese spesso fuori pista, anche se fondamentale per l'iniezione finanziaria che ha propiziato, prima pagando le trasferte al team e poi divenendo catalizzatore di un mutamento nell'assetto. Il 20 luglio infatti la squadra ha ufficializzato il cambio di proprietà, con la società Longbow Finance Sa che ha rilevato il 100% della Casa. Questo ha voluto dire che lo storico fondatore Peter Sauber è ufficialmente e definitivamente uscito di scena, anche se Monisha Kaltenborn è restata a dirigere la gestione sportiva. Tutto ciò mentre in pista, di fatto, le C35 continuavano a inanellare gare ben poco incisive, guadagnandosi inquadrature solo nei doppiaggi o al momento dei pur rari ritiri. Roba simile fino al liberatorio Gp del Brasile, penultimo appuntamento 2016, con il pilota locale Felipe Nasr autore di una gara maiuscola - che lo ha visto a tratti addirittura 6° -, infine cristallizzatasi in un 9° posto finale in grado di assicurare salvifici 2 punti. Tali da bruciare in extremis la Manor per il 10° posto nella classifica Costruttori. E soprattutto tale da assicurare in premi Fom una cifra di circa 42 milioni di euro, la metà del budget complessivo di team come Sauber e Manor... Salva per un pelo, quindi.



ULTIMI CON DIGNITÀ

Coi motori Mercedes, una nuova proprietà e un solido organigramma la Mrt è andata a punti con Wehrlein in Austria. Ma è stata battuta in extremis dalla Sauber...

Doveva essere l'anno della rinascita per il team più piccolo e bistrattato della F.1 e in parte lo è stato. Il nuovo proprietario Steve Fitzpatrick ha attratto la fornitura di power unit Mercedes e il team principal Steve Ryan - ex colonna McLaren -, potendo contare su tecnici quali Luca Furbatto, Nik Tombazis e Pat Fry, nonché raddoppiando le maestranze da 115 a quasi 200 unità, con un budget comunque inferiore ai 100 milioni di euro. E la Mrt05 ha subito fatto sembrare un autobus la progenitrice e museale 03B ex Marussia. L'annuncio dei piloti, il tedesco Wehrlein, con i buoni uffici Mercedes, e l'indonesiano Haryanto, è arrivato a febbraio inoltrato, fatto sta che il package ha dimostrato d'essere assai dignitoso e in grado di far uscire il team dalla palude della precedente gestione. Tanto che Wehrlein in Austria ha superato la Q1 chiudendo la Q2 dodicesimo. E in gara ha poi ottenuto uno storico punto nel mondiale, con un decimo posto. Per il team è stato il ritorno in zona punti dopo due anni, dal Gp di Monaco 2014, col compianto Bianchi. Dal Belgio Ocon ha sostituito Haryanto, in game over finanziario, e la gara di svolta per il team è stato il bagnatissimo Gp del Brasile. Dove a un certo punto sia Wehrlein che Ocon erano in zona punti, prefigurando un clamoroso risultato, che però nel finale è divenuto tale per la Sauber con Nasr. Che con i due punti conquistati ha relegato all'11° e ultimo posto in classifica Costruttori la rinata ma non neopromossa Manor.



LA GRANDE ILLUSIONE

La Ferrari davanti alla Mercedes. Nella prima stagionale sembra una cosa possibile. Anche perché i proclami di Marchionne del tipo «Lotteremo per il titolo» hanno convinto un po' tutti, data anche l'autorevolezza della fonte. Poi però la gara, con il terzo posto di Vettel, ridimensiona quasi subito molte ambizioni...

Così al via

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'23"837	6	Rosberg Mercedes 1'24"197
2 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'24"675	7	Raikkonen Ferrari 1'25"033
3 ^a FILA	33	Verstappen Toro Rosso 1'25"434	19	Massa Williams 1'25"458
4 ^a FILA	55	Sainz Jr. Toro Rosso 1'25"582	3	Ricciardo Red Bull 1'25"589
5 ^a FILA	11	Perez Force India 1'25"753	27	Hulkenberg Force India 1'25"865
6 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'26"125	22	Button McLaren 1'26"304
7 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'27"601	20	Magnussen Renault 1'27"742
8 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'27"435	77	Bottas Williams 1'25"961(C)
9 ^a FILA	12	Nasr Sauber 1'27"958	26	Kvyat Red Bull 1'28"006
10 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'28"322	21	Gutierrez Haas 1'29"606
11 ^a FILA	94	Wehrlein Manor 1'29"642	88	Haryanto Haas 1'29"627(**)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	57	1.48"15"565	167,525	1'30"557	21
2°	18	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 8"060	167,318	1'30"646	48
3°	15	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	57	a 9"643	167,277	1'29"951	23
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	57	a 24"330	166,900	1'28"997	49
5°	10	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 58"979	166,018	1'32"288	39
6°	8	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	57	a 1'12"081	165,687	1'32"862	48
7°	6	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 1'14"199	165,633	1'32"833	49
8°	4	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 1'15"153	165,609	1'32"725	51
9°	2	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	57	a 1'15"680	165,596	1'31"671	23
10°	1	M.Verstappen (Ola)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	57	a 1'16"833	165,567	1'31"516	44
11°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	57	a 1'23"399	165,402	1'32"955	14
12°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	57	a 1'25"606	165,346	1'32"452	45
13°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 1'31"699	165,193	1'32"780	39
14°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1 giro	164,545	1'31"684	33
15°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	56	a 1 giro	164,330	1'32"711	48
16°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	162,347	1'32"673	34
RITIRATI								
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	38	Pneumatico	149,705	1'33"892	15
		K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	21	Incendio	125,293	1'30"701	21
		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	17	Trasmis.	192,036	1'33"847	15
		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	16	Incidente	198,506	1'32"998	4
		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	16	Incidente	198,433	1'32"553	14
		D.Kvyat (Rus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	0	Elettrico	-	-	-

1° GARA del mondiale F.1 | 20 marzo 2016 | Albert Park (5,303 km) | Distanza: 307,574 km | Giri: 57(*) | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica e sole in gara • NOTE: (*) Gara ridotta di un giro a causa della vettura di Kvyat ferma in griglia. (C) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (**) Penalizzazione di 3 posizioni per aver lasciato il box senza prestare attenzione alle vetture nella fast lane. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-12°; Raikkonen 13°-15°; Vettel 16°-34°; Rosberg 35°-57°.

Al traguardo



LA GRANDE DELUSIONE

La densa nuvola di fumo azzurro, improvvisa e cattiva nel giro di formazione, spegne le speranze dei ferraristi ed accende il fuoco delle polemiche, con un Vettel incredulo che fa ritorno ai box in motorino. E mentre le Mercedes volano, Seb, forse, ha già capito quale sarà l'antifona...



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	57	1.33'34"696	197,634	1'34"482	41
2°	18	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	57	a 10"282	197,273	1'35"158	39
3°	15	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 30"148	196,578	1'34"677	43
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	57	a 1'02"494	195,458	1'36"064	44
5°	10	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	57	a 1'18"299	194,916	1'36"095	42
6°	8	M.Verstappen (Ola)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	57	a 1'20"929	194,826	1'35"504	49
7°	6	N.Kvyat (Rus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 1 giro	194,125	1'35"678	36
8°	4	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	194,040	1'37"560	31
9°	2	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	193,800	1'37"077	37
10°	1	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1 giro	193,702	1'36"121	44
11°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	56	a 1 giro	193,088	1'36"730	40
12°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	56	a 1 giro	192,822	1'38"003	32
13°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	192,735	1'35"448	43
14°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	56	a 1 giro	192,529	1'35"360	49
15°		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	192,493	1'35"188	53
16°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	192,430	1'36"067	39
17°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	191,789	1'36"685	47
RITIRATI								
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	29	Cons.incid.	186,648	1'38"408	22
		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	9	Freni	183,001	1'39"341	2
		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	6	ERS	191,620	1'39"427	3
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	N.P.	Idraulica	-	-	-
		S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	N.P.	Motore	-	-	-

2° GARA del mondiale F1 | 3 aprile 2016 | Bahrain International Circuit (5,412 km) | Distanza: 308,238 km | Giri: 57 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara • NOTE: (*) Costretto a partire dalla pit-lane per aver mancato la pesa nelle prove libere. • GIRI IN TESTA: Rosberg 1°-39°; Hamilton 40°; Rosberg 41°-57°.

1° FILA	44	Hamilton Mercedes 1'29"493	6	Rosberg Mercedes 1'29"570
2° FILA	5	Vettel Ferrari 1'30"012	7	Raikkonen Ferrari 1'30"244
3° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'30"854	77	Bottas Williams 1'31"153
4° FILA	19	Massa Williams 1'31"155	27	Hülkenberg Force India 1'31"620
5° FILA	8	Grosjean Haas 1'31"756	33	Verstappen Toro Rosso 1'31"772
6° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'31"816	47	Vandoorne McLaren 1'31"934
7° FILA	21	Gutiérrez Haas 1'31"945	22	Button McLaren 1'31"998
8° FILA	26	Kvyat Red Bull 1'32"241	94	Wehrlein Manor 1'32"806
9° FILA	9	Ericsson Sauber 1'32"840	11	Perez Force India 1'32"911
10° FILA	30	Palmer Renault 1'33"438	88	Haryanto Manor 1'34"190
11° FILA	12	Nasr Sauber 1'34"388	20	Magnussen Renault (*) 1'33"181

Così al via

PIT LANE



GP CINA
17 APRILE



NICO SELFIE D'AUTORE

E tre! Tre gare, tre vittorie per Nico Rosberg, che dopo i primi tre Gp ha già 36 lunghezze di vantaggio sul compagno rivale Hamilton che, tra guai ed errori, nei primi appuntamenti coglie solo le briciole. E intanto Vettel sperona al via Raikkonen, tanto per non far mancare argomenti di discussione...

Così al via

1 ^a FILA	6	Rosberg Mercedes 1'35"402	3	Ricciardo Red Bull 1'35"917
2 ^a FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'35"972	5	Vettel Ferrari 1'36"246
3 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'36"296	26	Kvyat Red Bull 1'36"399
4 ^a FILA	11	Perez Force India 1'36"865	55	Sainz Toro Rosso 1'36"881
5 ^a FILA	33	Verstappen Toro Rosso 1'37"194	19	Massa Williams 1'37"347
6 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'38"826	22	Button McLaren 1'39"093
7 ^a FILA	27	Hülkenberg Force india s.t. (*)	8	Grosjean Haas 1'39"830
8 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'40"742	12	Nasr Sauber 1'42"430
9 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'38"673	21	Gutierrez Haas 1'38"770
10 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'39"528	88	Haryanto Manor 1'40"264
11 ^a FILA	94	Wehrlein Manor s.t.	44	Hamilton Mercedes s.t.(C)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	1.38"53"891	185,078	1'40"418	38
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 37"776	183,908	1'40"610	37
3°	15	D.Kvyat (Rus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 45"936	183,657	1'41"546	38
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 52"688	183,449	1'41"015	55
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 1'05"872	183,046	1'40"593	40
6°	8	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'15"511	182,753	1'41"815	34
7°	6	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'18"230	182,670	1'40"662	32
8°	4	M.Verstappen (Ola)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'19"268	182,639	1'40"399	41
9°	2	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'24"127	182,491	1'41"485	35
10°	1	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'26"192	182,428	1'41"558	23
11°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'34"283	182,184	1'41"846	30
12°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'37"253	182,094	1'42"226	36
13°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'41"990	181,951	1'40"298	46
14°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	181,629	1'40"368	45
15°		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	181,588	1'39"824	48
16°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	181,266	1'43"269	41
17°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro	180,970	1'42"311	22
18°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	180,824	1'41"489	48
19°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	180,775	1'39"923	47
20°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	180,079	1'40"582	42
21°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	179,912	1'42"009	42
22°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro	179,847	1'42"232	26

3^a GARA del mondiale F.1 | 17 aprile 2016 | Shanghai International Circuit (5,451 km) | Distanza: 305,066 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (*) Penalizzazione di 3 posizioni per essere rientrato in pista in modo non sicuro. • GIRI IN TESTA: Ricciardo 1°-2°; Rosberg 3°-56°.

Al traguardo

**KAMIKAZE
KVYAT**

Le voci di una sua "retrocessione" alla Toro Rosso mandano in confusione Kvyat, che nel Gp di casa non trova meglio che tamponare con la sua (ancora per poco...) Red Bull il povero Vettel. Per il quale è già sindrome da prima curva. Intanto Rosberg fa poker e dopo 4 Gp ha 100 punti in graduatoria, 43 in più di Hamilton...

**Al traguardo**

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	1.32'41"997	200,482	1'39"094	52
2°	18	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 25"022	199,584	1'40"266	36
3°	15	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 31"998	199,335	1'40"101	47
4°	12	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 50"217	198,688	1'41"159	37
5°	10	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'14"427	197,834	1'39"743	52
6°	8	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	196,587	1'40"347	52
7°	6	K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	196,282	1'41"832	50
8°	4	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	196,213	1'42"026	51
9°	2	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1 giro	196,160	1'41"897	47
10°	1	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	196,021	1'41"720	50
11°		D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	52	a 1 giro	195,752	1'41"179	46
12°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	195,429	1'42"205	41
13°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	195,428	1'42"660	37
14°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	195,359	1'42"050	45
15°		D.Kvyat (Rus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	52	a 1 giro	194,815	1'42"344	44
16°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	194,586	1'42"253	50
17°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	194,340	1'42"378	52
18°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 2 giri	191,625	1'41"907	43
RITIRATI								
		M.Verstappen (Ola)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	33	Power Unit	192,791	1'42"029	32
		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente			
		S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	0	Incidente			
		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente			

4° GARA del mondiale F1 | 1° maggio 2016 | Sochi Autodrom (5,848 km) | Distanza: 309,745 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: velato in prova e sole in gara • **NOTE:** (C) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio. (*) Penalità di 10" per aver costretto un rivale fuori pista. (***) Penalità di 5" per non aver rispettato le istruzioni dei commissari alla seconda curva. • **GIRI IN TESTA:** Rosberg 1°-53°.

1° FILA	6	Rosberg Mercedes 1'35"417	77	Bottas Williams 1'36"536
2° FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'36"663	19	Massa Williams 1'37"016
3° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'37"125	11	Perez Force India 1'37"212
4° FILA	5	Vettel Ferrari 1'36"123(C)	26	Kvyat Red Bull 1'37"459
5° FILA	33	Verstappen Toro Rosso 1'37"583	44	Hamilton Mercedes s.t.
6° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'37"652	22	Button McLaren 1'37"701
7° FILA	27	Hulkenberg Force india 1'37"771	14	Alonso McLaren 1'37"807
8° FILA	8	Grosjean Haas 1'38"055	21	Gutiérrez Haas 1'38"115
9° FILA	20	Magnussen Renault 1'38"914	30	Palmer Renault 1'39"009
10° FILA	12	Nasr Sauber 1'39"018	94	Wehrlein Manor 1'39"399
11° FILA	88	Haryanto Manor 1'39"463	9	Ericsson Sauber 1'39"519

Così al via



GP SPAGNA
15 MAGGIO



CON MAX È BABY BOOM

I due della Mercedes fanno la... frittata, autoeliminandosi subito dopo il via, e l'incredibile avviene: Max Verstappen, che ha preso il posto di Kvyat alla Red Bull (non senza polemiche), vince dopo aver resistito da veterano al... veterano Raikkonen. A 18 anni 7 mesi e 15 giorni, è il più giovane vincitore della storia

Così al via

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'22"000	6	Rosberg Williams 1'22"280
2 ^a FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'22"680	33	Verstappen Red Bull 1'23"087
3 ^a FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'23"113	5	Vettel Ferrari 1'23"334
4 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'23"522	55	Sainz Toro Rosso 1'23"643
5 ^a FILA	11	Perez Force India 1'23"782	14	Alonso McLaren 1'23"981
6 ^a FILA	27	Hülkenberg Force India 1'24"203	22	Button McLaren 1'24"348
7 ^a FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'24"445	8	Grosjean Haas 1'24"480
8 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'24"625	21	Gutiérrez Haas 1'24"778
9 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'24"903	19	Massa Williams 1'24"941
10 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'25"202	12	Nasr Sauber 1'25"579
11 ^a FILA	94	Wehrlein Manor 1'25"745	88	Haryanto Manor 1'25"939

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	66	1.41'40"017	181,241	1'28"816	36
2°	18	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	66	a 0"616	181,222	1'28"538	38
3°	15	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	66	a 5"581	181,075	1'27"974	39
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	66	a 43"950	179,944	1'28"209	46
5°	10	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 45"271	179,906	1'29"081	60
6°	8	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	66	a 1'01"395	179,435	1'29"663	42
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1'19"538	178,908	1'29"801	37
8°	4	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1'20"707	178,874	1'29"238	43
9°	2	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	65	a 1 giro	178,422	1'30"260	39
10°	1	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	65	a 1 giro	178,326	1'26"948	53
11°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro	178,103	1'30"139	34
12°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro	177,295	1'29"715	42
13°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	65	a 1 giro	177,134	1'29"779	35
14°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro	177,038	1'29"905	38
15°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	65	a 1 giro (*)	176,766	1'28"716	57
16°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 1 giro	176,328	1'31"182	37
17°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 1 giro	175,908	1'29"402	52
RITIRATI								
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	56	Freni	175,824	1'28"974	41
		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	45	Power Unit	175,822	1'29"750	41
		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	20	Perdita d'olio	169,806	1'31"810	8
		L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-
		N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-

5^a GARA del mondiale F1 | 15 maggio 2016 | Catalunya (4,655 km) | Distanza: 307,104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (*) penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Ricciardo 1°-10°; Verstappen 11°; Vettel 12°-15°; Ricciardo 16°-27°; Verstappen 28°-33°; Raikkonen 24°-35°; Ricciardo 26°-43°; Verstappen 44°-66°.

Al traguardo



RED BULL CHE PASTICCIO

Dopo aver vinto in Spagna con Verstappen, la Red Bull ha l'occasione d'oro per fare il bis nel Principato con Ricciardo. Ma una svista incredibile del team, con le gomme non pronte quando Daniel arriva ai box per cambiarle, favorisce il primo successo stagionale di Lewis Hamilton dopo sette mesi di astinenza



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	78	1.59"29"133	130,703	1'17"939	71
2°	18	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	78	a 7"252	130,571	1'18"294	67
3°	15	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	78	a 13"825	130,451	1'18"446	64
4°	12	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	78	a 15"846	130,415	1'18"005	62
5°	10	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	78	a 1'25"076	129,170	1'19"170	72
6°	8	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	78	a 1'32"999	129,029	1'19"232	74
7°	6	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	78	a 1'33"290	129,024	1'18"763	74
8°	4	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	77	a 1 giro	128,997	1'18"519	70
9°	2	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	77	a 1 giro	128,685	1'19"670	66
10°	1	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	77	a 1 giro	128,620	1'19"213	69
11°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	77	a 1 giro	127,649	1'19"131	69
12°		V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	77	a 1 giro (**)	127,490	1'19"223	66
13°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	76	a 2 giri	125,982	1'20"219	65
14°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	76	a 2 giri (*)	125,674	1'20"372	60
15°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	74	a 4 giri	123,782	1'19"868	70
RITIRATI								
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	51	Incidente	117,795	1'21"342	51
		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	48	Incidente	116,484	1'21"889	46
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	34	Testacoda	114,006	1'26"563	34
		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	32	Testacoda	108,034	1'29"802	27
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	18	Incidente	98,639	1'37"895	14
		K.Raikonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	10	Testacoda	94,414	1'47"149	10
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	7	Testacoda	89,627	1'58"474	2

6° GARA del mondiale F1 | 29 maggio 2016 | Montecarlo (3,337 km) | Distanza: 260,286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e variabili con pioggia in gara. • NOTE: (*) penalizzazione di 10" per non aver rispettato il tempo minimo dietro SC; penalizzazione di 10" per aver ignorato le bandiere blu. (**) penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. (C) penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. Verstappen e Nasr: partenza imposta dalla pit-lane per sostituzione componenti in parco chiuso. • GIRI IN TESTA: Ricciardo 1°-22°; Hamilton 23°-30°; Ricciardo 31°-32°; Hamilton 33°-78°.

1° FILA	6	Rosberg Mercedes 1'13"791	3	Ricciardo Red Bull 1'13"622
2° FILA	5	Vettel Ferrari 1'14"552	44	Hamilton Mercedes 1'13"942
3° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'14"749	27	Hulkenberg Force india 1'14"726
4° FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'15"273	11	Perez Force India 1'14"902
5° FILA	77	Bottas Williams 1'15"273	14	Alonso McLaren 1'15"363
6° FILA	21	Gutierrez Haas 1'15"293	7	Raikonen Ferrari 1'14"732(C)
7° FILA	19	Massa Williams 1'15"385	22	Button McLaren 1'15"352
8° FILA	20	Magnussen Renault 1'16"058	8	Grosjean Haas 1'15"571
9° FILA	30	Palmer Renault 1'16"586	9	Ericsson Sauber 1'16"299
10° FILA	94	Wehrlein Manor 1'17"452	88	Haryanto Manor 1'17"295

33 Verstappen Red Bull 1'22"467

12 Nasr Sauber s.t.

Così al via

PIT LANE



GP CANADA
12 GIUGNO



BOTTAS TERZO DI NOBILTÀ

Hamilton spedisce Rosberg nel prato alla prima curva, mentre Vettel va in testa e fa sognare i ferraristi ma è un'illusione. Comunque, Seb è secondo dopo una bella gara, anche se Hamilton si prende tutto e recupera punti su un Rosberg solo quinto. Va meglio a Bottas, che conquista il terzo gradino del podio con la Williams finalmente in alto

Così al via

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'12"812	6	Rosberg Mercedes 1'12"874
2 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'12"990	3	Ricciardo Red Bull 1'13"166
3 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'13"414	7	Raikkonen Ferrari 1'13"579
4 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'13"670	19	Massa Williams 1'13"769
5 ^a FILA	27	Hulkenberg Force India 1'13"952	14	Alonso McLaren 1'14"338
6 ^a FILA	11	Perez Force India 1'14"317	22	Button McLaren 1'14"437
7 ^a FILA	21	Gutierrez Haas 1'14"571	8	Grosjean Haas 1'14"803
8 ^a FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'14"457(*)	30	Palmer Renault 1'15"459
9 ^a FILA	94	Wehrlein Manor 1'15"599	12	Nasr Sauber 1'16"663
10 ^a FILA	88	Haryanto Manor 1'17"052	55	Sainz Toro Rosso 1'21"956(C)
11 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'15"635	20	Magnussen Renault s.t.(C)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	70	1.31'05"296	201,081	1'15"981	68
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	70	a 5"011	200,897	1'16"297	70
3°	15	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 46"422	199,388	1'16"938	68
4°	12	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	70	a 53"020	199,149	1'16"319	49
5°	10	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1'02"093	198,822	1'15"599	60
6°	8	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	70	a 1'03"017	198,789	1'16"919	44
7°	6	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	70	a 1'03"634	198,767	1'16"506	51
8°	4	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	197,710	1'16"604	68
9°	2	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	69	a 1 giro	197,504	1'16"578	54
10°	1	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	197,411	1'16"559	54
11°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	69	a 1 giro	196,426	1'17"307	67
12°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	69	a 1 giro	196,217	1'16"942	50
13°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	195,319	1'17"728	48
14°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	195,298	1'17"281	50
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	195,013	1'18"100	63
16°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	68	a 2 giri	194,528	1'18"224	42
17°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	194,253	1'18"282	48
18°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	193,819	1'17"883	66
19°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	192,707	1'18"658	57
RITIRATI								
		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	35	Surrisc.	195,638	1'17"424	32
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	16	Press.acqua	189,533	1'19"879	6
		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	9	Motore	192,777	1'19"456	5

7^a GARA del mondiale F.1 | 12 giugno 2016 | Gilles Villeneuve (4,361 km) | Distanza: 305,270 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e in gara. • NOTE: (*) penalizzazione di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente nel precedente GP di Monaco. (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-10°; Hamilton 11°-23°; Vettel 24°-36°; Hamilton 37°-70°.

Al traguardo

**NICO STOPPA
HAMILTON**

Casomai si fosse montato la testa, Rosberg torna a vincere nel primo Gp dell'Azerbaijan e blocca le velleità di un Hamilton particolarmente fallosa e solo quinto alla fine.

Vettel invece ci ha preso gusto e subito dopo il Canada sale nuovamente sul secondo gradino del podio. Un risultato che fa ben sperare i ferraristi

**Al traguardo**

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	51	1.32"52"366	197,721	1'46"485	48
2°	18	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	51	a 16"696	197,130	1'47"028	49
3°	15	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 25"241	196,829	1'46"990	45
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	51	a 33"102(**)	196,553	1'47"181	41
5°	10	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 56"335	195,742	1'46"822	42
6°	8	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 1'00"886	195,584	1'47"604	50
7°	6	D.Ricciardo (Aud)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	51	a 1'09"229	195,295	1'47"736	51
8°	4	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	51	a 1'10"696	195,244	1'46"973	50
9°	2	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 1'17"708	195,002	1'48"012	37
10°	1	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 1'25"375	194,737	1'47"761	35
11°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	51	a 1'44"817	194,070	1'47"622	50
12°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	50	a 1 giro	193,663	1'47"708	48
13°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	50	a 1 giro	193,579	1'47"943	48
14°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	50	a 1 giro	193,171	1'49"282	41
15°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	50	a 1 giro	192,744	1'47"583	48
16°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	50	a 1 giro	192,579	1'47"563	50
17°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	50	a 1 giro	192,107	1'48"898	48
18°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	49	a 2 giri	189,523	1'51"365	27
RITIRATI								
		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	42	Cambio	191,456	1'49"101	27
		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	39	Freni	190,341	1'50"571	33
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	31	Sospensione	191,154	1'48"804	31
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	6	Sospensione	175,441	1'53"167	2

8° GARA del mondiale F1 | 19 giugno 2016 | Baku street circuit (6,003 km) | Distanza: 306,049 km | Giri: 51 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (*) vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane. (**) penalità di 5" per aver attraversato la linea bianca in entrata box. (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Rosberg 1°-51°.

1° FILA	3	Ricciardo Red Bull	1'43"966	6	Rosberg Mercedes	1'42"758
2° FILA	7	Raikkonen Ferrari	1'44"269	5	Vettel Ferrari	1'43"966
3° FILA	26	Kvyat Toro Rosso	1'44"717	19	Massa Williams	1'44"483
4° FILA	77	Bottas Williams	1'45"246	11	Perez Force India	1'43"515 (C)
5° FILA	44	Hamilton Mercedes	2'01"954	33	Verstappen Red Bull	1'45"570
6° FILA	27	Hulkenberg Force India	1'44"824	8	Grosjean Haas	1'44"755
7° FILA	21	Gutierrez Haas	1'45"349	14	Alonso McLaren	1'45"270
8° FILA	88	Haryanto Manor	1'45"665	12	Nasr Sauber	1'46"048
9° FILA	55	Sainz Toro Rosso	1'45"000 (C)	94	Wehrlein Manor	1'45"750
10° FILA	9	Ericsson Sauber	1'46"231	22	Button McLaren	1'45"804
PIT LANE	20	Magnussen Renault	1'46"348(C*)	30	Palmer Renault	1'46"394

Così al via



STRATEGIA DA TENSIONE

Un cambio gomme tirato per le lunghe e la posteriore destra cede, facendo rimbalzare Vettel tra i rail come se fosse una palla da biliardo. Intanto, i due della Mercedes fanno ancora a cazzotti e ci rimette Rosberg, quarto e penalizzato mentre Hamilton va a vincere la terza stagionale, portandosi a 11 punti da Nico

Così al via

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'07"922	27	Hulkenberg Force India 1'09"285
2 ^a FILA	22	Button McLaren 1'09"900	7	Raikkonen Ferrari 1'09"901
3 ^a FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'09"980	6	Rosberg Mercedes 1'08"465(C)
4 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'10"440	33	Verstappen Red Bull 1'11"153
5 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'09"781		
6 ^a FILA	21	Gutierrez Haas 1'07"578	94	Wehrlein Manor 1'07"700
7 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'07"850	14	Alonso McLaren 1'08"154
8 ^a FILA	55	Sainz Toro Rosso s.t.	11	Perez Force India s.t.
9 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'07"941	9	Ericsson Sauber 1'08"418
10 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'07"965 (*)	88	Haryanto Renault 1'08"026 (*)
11 ^a FILA	12	Nasr Sauber 1'08"446 (*)		
PIT LANE	19	Massa Williams 1'11"977 (a)	26	Kvyat Toro Rosso 1'08"409 (b)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E/DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	1.27'38"107	210,203	1'08"411	67
2°	18	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 5"719	209,975	1'09"618	69
3°	15	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 6"024	209,962	1'08"876	66
4°	12	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 26"710 (e)	209,141	1'08"491	66
5°	10	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 30"981	208,972	1'08"770	66
6°	8	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	71	a 37"706	208,706	1'10"001	70
7°	6	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	71	a 44"668 (d)	208,432	1'09"925	67
8°	4	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	71	a 47"400	208,325	1'10"138	68
9°	2	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1 giro	207,168	1'10"210	55
10°	1	P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1 giro	207,126	1'10"859	67
11°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	207,101	1'09"694	55
12°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	206,513	1'10"228	53
13°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	206,440	1'10"415	46
14°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	206,323	1'10"450	56
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	206,172	1'10"704	58
16°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1 giro	206,115	1'10"342	66
17°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	Freni	208,094	1'10"120	66
18°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	64	Power Unit	205,573	1'11"020	44
19°		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	64	Freni	204,801	1'10"309	53
20°		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	63	Freni	205,594	1'09"899	59
RITIRATI								
		S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	26	Pneumatico	215,581	1'11"441	10
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	2	Prob.mecc.	186,436	1'18"302	2

9^a GARA del mondiale F.1 | 3 luglio 2016 | Red Bull Ring (4,326 km) | Distanza: 307,020 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: miste in qualifica e coperto in gara. • NOTE: (*) Pen. di 3 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiera gialla. (a) Sost. ala anteriore: partenza imposta dalla pit-lane. (b) Sost. cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane. (d) 5" di pen. per velocità eccessiva in pit-lane. (e) Pen. di 10" per aver causato un incidente. (C) Pen. di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-21°; Raikkonen 22°; Vettel 23°-26°; Rosberg 27°-55°; Verstappen 56°-60°; Rosberg 61°-70°; Hamilton 71°.

Al traguardo

PIOGGIA ACIDA NON PER LEWIS

A Silverstone è ancora partenza sotto safety-car per la pioggia e la F.1 comincia davvero a... fare acqua. Non per Lewis Hamilton, che nel tempio della velocità britannico vince la quarta gara stagionale e si porta ad 1 solo punto da Rosberg, terzo e penalizzato per una comunicazione vietata con il suo box...



GP GRAN BRETAGNA
10 LUGLIO 

Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	52	1.34"55"831	193,529	1'35"771	45
2°	18	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	52	a 8"250	193,249	1'36"407	41
3°	15	N.Rosberg (Ger) (b)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 16"911	192,956	1'35"548	44
4°	12	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	52	a 26"211	192,643	1'36"013	52
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	52	a 1'09"743	191,188	1'36"994	39
6°	8	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1'16"941	190,950	1'37"900	35
7°	6	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1'17"712	190,924	1'37"618	51
8°	4	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1'25"858	190,655	1'37"401	43
9°	2	S.Vettel (Ger) (a)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	52	a 1'31"654	190,464	1'36"933	44
10°	1	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1'32"600	190,433	1'37"667	35
11°		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 1 giro	189,776	1'36"141	40
12°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	51	a 1 giro	189,637	1'37"907	36
13°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	51	a 1 giro	189,176	1'35"669	43
14°		V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 1 giro	188,625	1'37"383	45
15°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	51	a 1 giro	188,338	1'38"710	43
16°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	51	a 1 giro	187,995	1'37"713	44
17°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	49	Cambio	186,210	1'37"619	43
RITIRATI								
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	37	Cambio	175,392	1'39"755	36
		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	24	Testacoda	164,054	1'41"380	23
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	17	Trasmissione	154,373	1'55"507	14
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	11	Elettrico	132,003	2'00"286	9
		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	6	Testacoda	124,709	2'48"804	4

10° GARA del mondiale F.1 | 10 luglio 2016 | Silverstone (5,891 km) | Distanza: 306,198 km | Giri: 52 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara (pista bagnata nei primi giri). • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 5" per aver costretto un rivale fuori pista. (b) Penalizzazione di 10" per aver ricevuto aiuti via radio. (d) Sostituzione cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-17°; Verstappen 18°; Hamilton 19°-52°.

1° FILA	44	Hamilton Mercedes 1'29"287	6	Rosberg Mercedes 1'29"606
2° FILA	33	Verstappen Red Bull 1'30"313	3	Ricciardo Red Bull 1'30"618
3° FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'30"881	77	Bottas Ferrari 1'31"557
4° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'31"989	27	Hulkenberg Force India 1'32"172
5° FILA	14	Alonso McLaren 1'32"343	11	Perez Force India 1'31"875
6° FILA	5	Vettel Ferrari 1'31"490(C)	19	Massa Williams 1'32"002
7° FILA	8	Grosjean Haas 1'32"050	21	Gutiérrez Haas 1'32"241
8° FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'32"306	20	Magnussen Renault 1'37"060
9° FILA	22	Button McLaren 1'32"788	30	Palmer Renault 1'32"905
10° FILA	88	Haryanto Manor 1'33"098	94	Wehrlein Manor 1'33"151
11° FILA	21	Nasr Sauber 1'33"544	9	Ericsson Sauber s.t. (d)

Così al via

PIT-LANE



SORPASSO IN VETTA

Ricciardo spinge forte, mette le ruote della sua Red Bull davanti alle Mercedes per qualche metro, ma deve comunque inchinarsi allo strapotere delle Frecce d'argento. Con Hamilton che vince il suo quinto Gp stagionale davanti a Rosberg e lo scavalca in vetta alla classifica: ora il leader è lui!

Così al via

FILA	POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA
1 ^a FILA	6	Rosberg Mercedes 1'19"965	44 Hamilton Mercedes 1'20"108
2 ^a FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'20"280	33 Verstappen Red Bull 1'20"557
3 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'20"874	55 Sainz Toro Rosso 1'21"131
4 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'21"211	22 Button McLaren 1'21"597
5 ^a FILA	27	Hulkenberg Force India 1'21"823	77 Bottas Williams 1'22"182
6 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'24"941	26 Kvyat Toro Rosso 1'25"301
7 ^a FILA	11	Perez Force India 1'25"416	7 Raikkonen Ferrari 1'25"435
8 ^a FILA	21	Gutierrez Haas 1'26"189	12 Nasr Sauber 1'27"063
9 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'43"965	19 Massa Williams 1'43"999
10 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'44"543	94 Wehrlein Manor 1'47"343
11 ^a FILA	88	Haryanto Wehrlein 1'50"189 (C)	9 Ericsson Sauber 1'46"984 (b)

PIT LANE

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	70	1.40'30"115	183,059	1'23"849	69
2°	18	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1"977	182,999	1'23"670	60
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	70	a 27"539	182,226	1'24"608	60
4°	12	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	70	a 28"213	182,206	1'24"383	59
5°	10	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	70	a 48"659	181,593	1'24"687	40
6°	8	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	70	a 49"044	181,582	1'23"086	52
7°	6	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	69	a 1 giro	180,271	1'24"958	62
8°	4	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	69	a 1 giro	180,167	1'25"103	67
9°	2	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	179,951	1'25"273	59
10°	1	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	179,740	1'25"392	69
11°		S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	179,301	1'25"021	65
12°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	69	a 1 giro	179,087	1'25"743	41
13°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro (a)	178,971	1'25"955	39
14°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro	178,781	1'25"958	56
15°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	69	a 1 giro	178,743	1'26"230	39
16°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	69	a 1 giro	178,722	1'24"669	48
17°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro	178,679	1'25"676	66
18°		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	177,113	1'25"296	68
19°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	176,580	1'26"524	47
20°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	176,469	1'25"475	47
21°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	175,656	1'27"791	64
RITIRATI								
		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	60	Perdita olio	176,895	1'26"744	9

11^a GARA del mondiale F1 | 24 luglio 2016 | Silverstone (5,891 km) | Hungaroring (4,381 km) | Distanza: 302,249 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: variabili in prova e sole in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 5" per non aver rispettato le bandiere blu. (b) Sostituzione cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-15°; Rosberg 16°-17°; Hamilton 18°-40°; Rosberg 41°-42°; Hamilton 43°-70°.

Al traguardo



**VE LA FACCI
VEDERE IO!**

L'inglese non si ferma più!
In Germania Lewis Hamilton conquista la sua sesta vittoria 2016 e allunga ancora su Rosberg che pasticcia al via e poi viene penalizzato per il corpo a corpo con Verstappen. E Ricciardo sale di nuovo sul podio, questa volta è secondo



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	67	1.30"44"200	202,646	1'18"746	52
2°	18	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	67	a 6"996	202,386	1'18"442	48
3°	15	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	67	a 13"413	202,148	1'18"910	47
4°	12	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	67	a 15"845	202,058	1'19"122	51
5°	10	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	67	a 32"570	201,441	1'18"710	48
6°	8	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	67	a 37"023	201,277	1'19"572	36
7°	6	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	67	a 1'10"049	200,072	1'20"056	46
8°	4	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	66	a 1 giro	199,330	1'19"781	48
9°	2	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1 giro	199,156	1'20"442	36
10°	1	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1 giro	199,099	1'19"606	46
11°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	66	a 1 giro	198,855	1'19"883	56
12°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	66	a 1 giro	198,694	1'20"132	50
13°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	66	a 1 giro	198,570	1'20"250	58
14°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	66	a 1 giro	198,467	1'19"957	54
15°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	66	a 1 giro	198,377	1'19"585	51
16°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	66	a 1 giro	197,790	1'21"649	42
17°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 2 giri	196,425	1'20"710	49
18°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	65	a 2 giri	196,106	1'21"212	35
19°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	65	a 2 giri	195,665	1'21"127	55
20°		R.Haryanto (Ind)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 2 giri	194,689	1'21"845	56
RITIRATI								
		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	57	Power Unit	194,934	1'21"420	45
		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	36	Cons. incid.	194,568	1'21"476	31

12° GARA del mondiale F1 | 31 luglio 2016 | Hockenheimring (4,574 km) | Distanza: 306,458 km | Giri: 67 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e nuvoloso in gara. • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un avversario in qualifica. (b) Penalizzazione di 1 posizione per aver utilizzato pneumatici non marcati in qualifica. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-67°.

Così al via

1° FILA	6	Rosberg Mercedes 1'14"363	44	Hamilton Mercedes 1'14"470
2° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'14"726	33	Verstappen Red Bull 1'14"834
3° FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'15"142	5	Vettel Ferrari 1'15"315
4° FILA	77	Bottas Williams 1'15"530	27	Hülkenberg Force India 1'15"510 (b)
5° FILA	11	Perez Force India 1'15"537	19	Massa Williams 1'15"615
6° FILA	21	Gutierrez Haas 1'15"883	22	Button McLaren 1'15"909
7° FILA	14	Alonso McLaren 1'16"041	30	Pamer Renault 1'16"665
8° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'15"989 (a)	20	Magnussen Renault 1'16"716
9° FILA	94	Wehrlein Manor 1'16"717	26	Kvyat Toro Rosso 1'16"876
10° FILA	88	Haryanto Manor 1'16"977	8	Grosjean Haas 1'16"086 (c)
11° FILA	12	Nasr Sauber 1'17"123	9	Ericsson Sauber 1'17"238



GP BELGIO
28 AGOSTO



MA IN TRE NON SI PASSA...

Spa, prima curva, Verstappen, Raikkonen e Vettel sono quasi appaiati: nessuno alza il piede e la frittata è fatta. Soprattutto per la Ferrari, che perde ogni possibilità di ben figurare. Rosberg intanto torna al successo e a sorridere perché Ricciardo, ancora a podio, è secondo davanti ad Hamilton partito in fondo

Così al via

1 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'46"893	6	Rosberg Mercedes 1'46"744
2 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'47"108	7	Raikkonen Ferrari 1'46"910
3 ^a FILA	11	Perez Force India 1'47"407	3	Ricciardo Red Bull 1'47"216
4 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'47"612	27	Hulkenberg Force India 1'47"543
5 ^a FILA	19	Massa Williams 1'48"263	22	Button McLaren 1'48"114
6 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'48"485	8	Grosjean Haas 1'48"316
7 ^a FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'49"038	30	Palmer Renault 1'48"888
8 ^a FILA	12	Nasr Sauber 1'48"949	94	Wehrlein Manor 1'49"320
9 ^a FILA	21	Gutierrez Haas 1'48"598 (a)	31	Ocon Manor 1'49"050
10 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'49"071 (P)	26	Kvyat Toro Rosso 1'49"058
11 ^a FILA	14	Alonso McLaren s.t. (c)	44	Hamilton Mercedes 1'50"033 (b)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	44	1.44"51"058	176,279	1'51"746	11
2°	18	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	44	a 14"113	175,885	1'52"461	11
3°	15	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	44	a 27"634	175,508	1'51"583	40
4°	12	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	44	a 35"907	175,279	1'53"530	41
5°	10	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	44	a 40"660	175,147	1'53"414	34
6°	8	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	44	a 45"394	175,017	1'52"728	35
7°	6	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	44	a 59"445	174,629	1'54"484	43
8°	4	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	44	a 1'00"151	174,610	1'54"120	31
9°	2	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	44	a 1'01"109	174,584	1'53"498	27
10°	1	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	44	a 1'05"873	174,453	1'54"342	25
11°		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	44	a 1'11"138	174,308	1'53"281	32
12°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	44	a 1'13"877	174,233	1'54"335	26
13°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	44	a 1'16"474	174,162	1'53"803	25
14°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	44	a 1'27"097	173,872	1'52"081	37
15°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	44	a 1'33"165	173,707	1'53"251	41
16°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	43	a 1 giro	171,962	1'55"734	26
17°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	43	a 1 giro	171,930	1'56"152	31
RITIRATI								
		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	5	Testacoda	206,132	1'56"588	4
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	3	Cambio	178,040	2'15"255	2
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	1	Foratura	198,029	-	-
		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	1	Incidente	174,595	-	-
		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-

13^a GARA del mondiale F1 | 28 agosto 2016 | Circuit National de Francorchamps (7,004 km) | Distanza: 308,052 km | Giri: 44 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 5 posizioni per aver ostacolato un avversario in qualifica. (b) Penalizzazione di 60 posizioni per sostituzione di componenti della Power Unit e del cambio. (c) Penalizzazione di 60 posizioni per la sostituzione di componenti della Power Unit. (P) Partenza dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Rosberg 1°-44°.



**VETTEL PODIO
A MONZA**
Hamilton sbaglia la partenza e Vettel si mette in coda a Rosberg ma l'illusione della Ferrari dura solo una quindicina di giri. Poi Hamilton si prende la seconda posizione e mantiene la testa della classifica iridata, anche se ormai con soli 2 punti di vantaggio su Rosberg. Che conduce sicuro e vince con 15" di vantaggio



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	1.17"28"089	237,558	1'26"599	26
2°	18	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 15"070	236,790	1'26"303	27
3°	15	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 20"990	236,490	1'26"310	48
4°	12	K.Raikonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 27"561	236,157	1'26"016	50
5°	10	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 45"295	235,265	1'25"919	52
6°	8	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 51"015	234,979	1'26"708	46
7°	6	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 54"236	234,818	1'26"405	50
8°	4	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'04"954	234,284	1'26"920	40
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'05"617	234,251	1'26"400	50
10°	1	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'18"656	233,605	1'26"954	40
11°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	232,891	1'27"227	50
12°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	232,864	1'26"354	40
13°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	231,857	1'27"106	42
14°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	231,544	1'25"340	51
15°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	231,411	1'26"751	41
16°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	230,400	1'28"552	37
17°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	228,808	1'27"618	52
18°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	51	a 2 giri	227,785	1'28"534	51
RITIRATI								
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	36	Batteria	226,846	1'28"037	35
		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	26	Press.olio	229,086	1'28"723	18
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	7	Incidente	205,910	1'31"361	4
		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	6	Incidente	81,025	-	-

14° GARA del mondiale F1 | 4 settembre 2016 | Autodromo Nazionale di Monza (5,793 km) | Distanza: 306,720 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Rosberg 1°-24°; Hamilton 25°; Rosberg 26°-53°.

1° FILA

44 Hamilton Mercedes 1'21"135

6 Rosberg Mercedes 1'21"613

2° FILA

5 Vettel Ferrari 1'21"972

7 Raikkonen Ferrari 1'22"065

3° FILA

77 Bottas Williams 1'22"388

3 Ricciardo Red Bull 1'22"389

4° FILA

33 Verstappen Red Bull 1'22"411

11 Perez Force India 1'22"814

5° FILA

27 Hulkenberg Force India 1'22"836

21 Gutierrez Haas 1'23"184

6° FILA

19 Massa Williams 1'22"967

14 Alonso McLaren 1'23"273

7° FILA

94 Wehrlein Manor 1'23"315

22 Button McLaren 1'23"399

8° FILA

55 Sainz Toro Rosso 1'23"496

26 Kvyat Toro Rosso 1'23"825

9° FILA

8 Grosjean Haas 1'23"092 (C)

12 Nasr Sauber 1'23"956

10° FILA

9 Ericsson Sauber 1'24"087

30 Palmer Renault 1'24"230

11° FILA

20 Magnussen Renault 1'24"436

31 Ocon Manor s.t. (C)

Così al via



GP SINGAPORE
18 SETTEMBRE

HULK GETTA LO SCOMPIGLIO
Al pronti-via Hulkenberg si trova preso a panino fra le Toro Rosso e semina il panico in pista. Ma nulla cambia davanti, con Rosberg che controlla (anche a fatica) uno scatenato Ricciardo e va a vincere, tornando in testa alla classifica. Anche grazie all'opaca prova di Hamilton, che comunque sale sul podio

Così al via

1 ^a FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'43"115	6	Rosberg Mercedes 1'42"584
2 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'43"328	44	Hamilton Mercedes 1'43"288
3 ^a FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'44"197	7	Raikkonen Ferrari 1'43"540
4 ^a FILA	27	Hulkenberg Force India 1'44"479	26	Kvyat Toro Rosso 1'44"469
5 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'44"740	14	Alonso McLaren 1'44"553
6 ^a FILA	22	Button McLaren 1'45"144	19	Massa Williams 1'44"991
7 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'47"827	21	Gutierrez Haas 1'45"593
8 ^a FILA	12	Nasr Sauber 1'46"860	20	Magnussen Renault 1'46"825
9 ^a FILA	30	Palmer Renault 1'46"960	11	Perez Force India 1'44"582 (a)
10 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'45"723 (C)	94	Wehrlein Manor 1'47"667
11 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'49"116 (b)	3	Ocon Manor 1'48"296

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	61	1.55'48"950	159,992	1'50"296	38
2°	18	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	61	a 0"488	159,981	1'47"187	49
3°	15	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	61	a 8"038	159,807	1'47"752	52
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	61	a 10"219	159,757	1'48"204	51
5°	10	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	61	a 27"694	159,357	1'47"345	45
6°	8	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	61	a 1'11"197	158,370	1'49"050	46
7°	6	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	61	a 1'29"198	157,964	1'51"249	49
8°	4	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	61	a 1'51"062	157,475	1'51"517	34
9°	2	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	61	a 1'51"557	157,464	1'50"944	39
10°	1	K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	61	a 1'59"952	157,277	1'50"858	44
11°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	60	a 1 giro	156,988	1'51"075	39
12°		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	60	a 1 giro	156,955	1'51"455	53
13°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	60	a 1 giro	156,528	1'51"683	41
14°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	60	a 1 giro	156,387	1'50"532	56
15°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	60	a 1 giro	155,919	1'51"777	36
16°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	60	a 1 giro	155,591	1'52"021	40
17°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	60	a 1 giro	155,581	1'50"963	27
18°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	59	a 2 giri	152,664	1'51"748	47
RITIRATI								
		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	43	Cons.inc.	153,257	1'51"631	18
		V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	35	Cons.inc.	150,959	1'51"368	17
		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	0	Freni	-	-	-

Al traguardo

15° GARA del mondiale F.1 | 18 settembre 2016 | Marina Bay Street Circuit (5,065 km) | Distanza: 308,828 km | Giri: 61 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 5 posizioni per non aver rispettato le bandiere gialle e di 3 per sorpasso con bandiere gialle. (b) Penalizzazione di 25 posizioni in griglia per sostituzione della PU e del cambio. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. Il pilota non è presente in griglia di partenza. • **GIRI IN TESTA:** Rosberg 1°-16°; Raikkonen 17°; Rosberg 18°-33°; Hamilton 34°; Rosberg 35°-61°.

LA MODA TRASH DI RICCIARDO

Dai e dai,
l'obiettivo
di conquistare
un Gp - inseguito
da inizio stagione -
viene centrato
da Ricciardo. Che
vince davanti
a Verstappen,
tenuto a bada
dal team per
"risarcire"
l'australiano della
gaffe compiuta
a Montecarlo.
Poi, Ricciardo
si lascia andare
all'inquietante rito
del brindisi dalla
scarpetta usata
per il piede destro



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	1.37"12"776	191,584	1'37"449	44
2°	18	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 2"443	191,504	1'37"376	44
3°	15	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 25"516 (a)	190,749	1'36"424	44
4°	12	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 28"785	190,643	1'37"466	47
5°	10	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'01"582	189,582	1'39"199	53
6°	8	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'03"794	189,511	1'39"328	51
7°	6	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'05"205	189,466	1'38"291	44
8°	4	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'14"062	189,182	1'37"793	43
9°	2	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'21"816	188,934	1'38"740	51
10°	1	J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	56	a 1'35"466	188,499	1'39"350	53
11°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'38"878	188,390	1'39"243	44
12°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	187,847	1'39"781	55
13°		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	187,152	1'39"920	53
14°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	55	a 1 giro	186,774	1'39"798	43
15°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	185,978	1'39"653	55
16°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro (b)	185,155	1'41"467	45
RITIRATI								
		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	46	Freni	184,772	1'40"490	43
		L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	40	Motore	193,146	1'38"595	31
		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	39	Ruota	185,379	1'41"775	37
		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	17	Freni	176,498	1'43"379	3
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	7	Freni	179,098	1'42"142	7
		S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	0	Incidente	-	-	-

16° GARA del mondiale F1 | 2 ottobre 2016 | Sepang International Circuit (5,543 km) | Distanza: 310,408 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. (b) Penalizzazione di 5" per velocità eccessiva nella pit-lane. (d) Penalizzazione di 45 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntive della Power Unit. (p) Massa prende il via dalla pit-lane. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-20°; Ricciardo 21°; Verstappen 22°-27°; Hamilton 28°-40°; Ricciardo 41°-56°.

1° FILA	6	Rosberg Mercedes 1'33"264	44	Hamilton Mercedes 1'32"850
2° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'33"467	33	Verstappen Red Bull 1'33"420
3° FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'33"632	5	Vettel Ferrari 1'33"584
4° FILA	27	Hulkenberg Force India 1'34"489	11	Perez Force India 1'34"319
5° FILA	19	Massa Williams 1'34"671(p)	22	Button McLaren 1'34"518
6° FILA	8	Grosjean Haas 1'35"001	77	Bottas Williams 1'34"577
7° FILA	20	Magnussen Renault 1'35"277	21	Gutiérrez Haas 1'35"097
8° FILA	55	Sainz Toro Rosso 1'35"374	26	Kvyat Toro Rosso 1'35"369
9° FILA	12	Nasr Sauber 1'35"949	9	Ericsson Sauber 1'35"816
10° FILA	31	Ocon Manor 1'36"451	30	Palmer Renault 1'35"999
11° FILA	14	Alonso McLaren 1'37"155 (d)	94	Wehrlein Manor 1'36"587

Così al via



GP GIAPPONE
9 OTTOBRE



S'ACCENDE LA TERZA STELLA

Hamilton parte male un'altra volta e Rosberg fila via, andando a centrare una vittoria, la nona, che assicura il terzo titolo iridato alla Mercedes con quattro gare d'anticipo. Baby Verstappen tira fuori ancora una volta gli artigli e respinge il tentativo di strappargli un sacrosanto secondo posto

Così al via

1 ^a FILA	6	Rosberg Mercedes 1'30"647	44	Hamilton Mercedes 1'30"660
2 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'31"178	3	Ricciardo Red Bull 1'31"240
3 ^a FILA	11	Perez Force India 1'31"961	6	Vettel Ferrari 1'31"028 (b)
4 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'31"961	7	Raikkonen Ferrari 1'30"949 (C)
5 ^a FILA	27	Hülkenberg Force India 1'32"142	21	Gutierrez Haas 1'32"547
6 ^a FILA	77	Bottas Williams 1'32"315	19	Massa Williams 1'32"380
7 ^a FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'32"623	55	Sainz Toro Rosso 1'32"685
8 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'32"689	30	Palmer Renault 1'32"807
9 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'33"023	9	Ericsson Sauber 1'33"222
10 ^a FILA	12	Nasr Sauber 1'33"332	31	Ocon Manor 1'33"353
11 ^a FILA	94	Wehrlein Manor 1'33"561 (C)	22	Button McLaren 1'32"851 (a)

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	1.26'43"333	212,728	1'36"049	31
2°	18	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 4"978	212,524	1'36"386	43
3°	15	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 5"776	212,492	1'35"152	36
4°	12	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 20"269	211,902	1'35"118	36
5°	10	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 28"370	211,574	1'35"990	33
6°	8	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 33"941	211,349	1'35"511	36
7°	6	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 57"495	210,403	1'36"756	31
8°	4	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 59"177	210,336	1'37"351	39
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'37"763	208,805	1'37"785	35
10°	1	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'38"323	208,782	1'37"844	33
11°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	53	a 1'39"254	208,746	1'37"020	32
12°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	208,051	1'37"978	43
13°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	207,811	1'37"597	25
14°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	207,427	1'38"036	27
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	207,397	1'38"496	28
16°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	207,312	1'38"208	29
17°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	207,277	1'37"723	41
18°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	207,140	1'37"177	39
19°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	206,792	1'38"544	28
20°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	206,672	1'37"775	30
21°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1 giro	206,588	1'38"380	33
22°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1 giro	205,810	1'38"000	39

17^a GARA del mondiale F1 | 9 ottobre 2016 | Suzuka International Racing Course (5,807 km) | Distanza: 307,741 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e poco nuvoloso in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 35 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntive della Power Unit. (b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver causato un incidente nello scorso GP. (C) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Rosberg 1°-29°; Vettel 30°-34°; Rosberg 35°-53°.

Al traguardo

LA RETRO DI RAIKKONEN

Al ferrarista non avvitano bene la posteriore destra e lui deve malinconicamente fermarsi sulla salita che porta alla prima curva, per poi tornare verso il box all'indietro, in folle. Una Ferrari che fa il gambero è l'emblema di una stagione difficile. Mentre Hamilton torna al successo con la Mercedes e conquista la vittoria numero 50



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	1.38"12"618	188,415	1'42"386	45
2°	18	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 4"520	188,270	1'41"897	34
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 19"692	187,787	1'42"555	51
4°	12	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 43"134	187,045	1'39"877	55
5°	10	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'33"953	185,458	1'43"502	36
6°	8	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'36"124	185,390	1'42"832	33
7°	6	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	184,844	1'43"414	33
8°	4	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	184,388	1'43"925	33
9°	2	J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	55	a 1 giro	184,327	1'44"468	37
10°	1	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	184,081	1'44"335	35
11°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	55	a 1 giro	183,341	1'44"730	48
12°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro*	183,474	1'42"475	45
13°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro	183,146	1'44"724	18
14°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	182,998	1'45"140	19
15°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	182,484	1'44"117	55
16°		V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	182,170	1'44"977	34
17°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	182,135	1'45"451	36
18°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	54	a 2 giri	180,945	1'43"585	46
RITIRATI								
		K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	38	Ruota	185,803	1'41"841	26
		M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	28	Cambio	186,834	1'42"424	28
		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	16	Freni	178,855	1'45"364	15
		N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	1	Incidente	130,491	-	-

18° GARA gara del mondiale F1 | 23 ottobre 2016 | Circuit of the Americas (5,513 km) | Distanza: 308,405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • **NOTE:** * 5 secondi di penalità per aver lasciato la pista ottenendo vantaggio. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-11°; Vettel 12°-14°; Hamilton 15°-56°.

1° FILA	6	Rosberg Mercedes Mercedes 1'35"215	44	Hamilton Mercedes Mercedes 1'34"999
2° FILA	33	Verstappen Red Bull Red Bull 1'35"747	3	Ricciardo Red Bull Red Bull 1'35"509
3° FILA	5	Vettel Ferrari Ferrari 1'36"358	7	Raikkonen Ferrari Ferrari 1'36"131
4° FILA	77	Bottas Williams Williams 1'37"116	27	Hülkenberg Force India Force India 1'36"628
5° FILA	55	Sainz Toro Rosso Toro Rosso 1'37"326	19	Massa Williams Williams 1'37"269
6° FILA	14	Alonso McLaren McLaren 1'37"417	11	Perez Force India Force India 1'37"353
7° FILA	21	Gutiérrez Haas Haas 1'37"773	26	Kvyat Toro Rosso Toro Rosso 1'37"480
8° FILA	9	Ericsson Sauber Sauber 1'39"356	30	Palmer Renault Renault 1'37"935
9° FILA	20	Magnussen Renault Renault 1'38"317	8	Grosjean Haas Haas 1'38"308
10° FILA	94	Wehrlein Manor Manor 1'38"548	22	Button McLaren McLaren 1'38"327
11° FILA	31	Ocon Manor Manor 1'38"806	12	Nasr Sauber Sauber 1'38"583

Così al via



GP MESSICO
30 OTTOBRE



VETTEL CHE RABBIA

Terzo posto difeso con rabbia da Seb Vettel nei confronti di Ricciardo, dopo che Verstappen si rifiuta di cedere la posizione - come da ordini via radio - per favorire il compagno di squadra. Poi, nel dopo corsa, Vettel viene penalizzato e scende in quinta posizione. E la F.1 continua a perdere la sua credibilità

Così al via

1 ^a FILA	44	Hamilton Mercedes 1'18"704	6	Rosberg Mercedes 1'18"958
2 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'19"054	3	Ricciardo Red Bull 1'19"133
3 ^a FILA	27	Hulkenberg Force India 1'19"330	7	Raikkonen Ferrari 1'19"376
4 ^a FILA	5	Vettel Ferrari 1'19"381	77	Bottas Williams 1'19"551
5 ^a FILA	19	Massa Williams 1'20"032	55	Sainz Toro Rosso 1'20"378
6 ^a FILA	14	Alonso McLaren 1'20"282	11	Perez Force India 1'20"287
7 ^a FILA	22	Button McLaren 1'20"673	20	Magnussen Renault 1'21"131
8 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'21"536	94	Wehrlein Manor 1'21"785
9 ^a FILA	21	Nasr Sauber 1'21"692	26	Kvyat Toro Rosso 1'21"454
10 ^a FILA	12	Nasr Sauber 1'33"332	31	Ocon Manor 1'21"881
11 ^a FILA	30	Palmer Renault s.t.	8	Grosjean Haas 1'21"916 (a)

PIT LANE

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	1.40'31"402	182,258	1'22"596	66
2°	18	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 8"354	182,006	1'22"792	43
3°	15	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 20"858	181,630	1'21"134	53
4°	12	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 21"323 (b)	181,616	1'22"887	66
5°	10	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 27"313 (d)	181,436	1'22"497	61
6°	8	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 49"376	180,778	1'22"512	47
7°	6	N.Hulkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 58"891	180,496	1'23"288	50
8°	4	V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'05"612	180,297	1'23"540	65
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'16"206	179,984	1'23"576	64
10°	1	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'16"798	179,966	1'23"607	62
11°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	178,659	1'24"340	65
12°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	70	a 1 giro	178,459	1'23"777	70
13°		F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	70	a 1 giro	178,212	1'23"668	69
14°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	178,030	1'24"574	64
15°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	177,801	1'23"657	58
16°		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	70	a 1 giro (e)	177,748	1'24"467	52
17°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	177,631	1'23"146	53
18°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	70	a 1 giro (b)	177,631	1'23"618	59
19°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	177,612	1'23"456	63
20°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	177,350	1'23"278	53
21°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 2 giri	176,252	1'24"964	43
RITIRATI								
		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-

Al traguardo

19° GARA gara del mondiale F1 | 30 ottobre 2016 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Modifica della vettura in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane. (b) Penalizzazione di 5" per aver tratto vantaggio uscendo di pista. (d) Penalizzazione di 10" per cambio di direzione anomalo e pericoloso. (e) Penalizzazione di 5" per aver costretto un rivale fuori pista. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-17°; Rosberg 18°-20°; Vettel 21°-32°; Hamilton 33°-71°.



FARSA PIOGGIA E FELIPE SALUTA

Ormai la pioggia è diventata uno spauracchio per il mondo dei Gp ed in una gara comunque difficile, il talento ed il coraggio di Verstappen conquistano tutti. Intanto Felipe Massa, giunto all'ultimo Gp di Interlagos della sua carriera, si ritira ma saluta il pubblico fra lacrime di commozione, quasi fosse un reality show



Al traguardo

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	3.01'01"335	101,393	1'25"639	44
2°	18	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 11"455	101,287	1'26"222	47
3°	15	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 21"481	101,193	1'25"305	67
4°	12	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 25"346	101,157	1'27"093	41
5°	10	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 26"334	101,148	1'26"195	70
6°	8	C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	71	a 29"160	101,122	1'27"153	38
7°	6	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 29"827	101,116	1'26"728	69
8°	4	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 30"486	101,110	1'25"532	42
9°	2	F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	71	a 42"620	100,997	1'27"547	70
10°	1	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	71	a 44"432	100,980	1'27"104	70
11°		V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 45"292	100,972	1'26"062	70
12°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 45"809	100,967	1'27"796	47
13°		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	71	a 51"192	100,918	1'27"476	42
14°		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	71	a 51"555	100,914	1'26"524	69
15°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'00"498	100,832	1'27"919	69
16°		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	71	a 1'21"994	100,634	1'26"983	38
RITIRATI								
		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	60	Elettrico	93,371	1'27"805	43
		F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	46	Testacoda	84,389	1'26"767	39
		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	20	Incidente	134,521	1'34"334	11
		K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	19	Testacoda	137,252	1'28"847	12
		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	11	Testacoda	134,220	1'31"265	11
		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	N.P.	Testacoda	-	-	-

20° GARA gara del mondiale F1 | 13 novembre 2016 | Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km) | Distanza: 305,909 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e pioggia in gara. • **NOTE:** (a) Non presente in griglia di partenza a causa di un incidente nel giro di schieramento. (b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-71°.

Così al via

1° FILA	6	Rosberg Mercedes 1'10"838	44	Hamilton Mercedes 1'10"736
2° FILA	33	Verstappen Red Bull 1'11"485	7	Raikkonen Ferrari 1'11"404
3° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'11"540	5	Vettel Ferrari 1'11"495
4° FILA	27	Hulkenberg Force India 1'12"104	8	Grosjean Haas 1'11"937 (a)
5° FILA	14	Alonso McLaren 1'12"266	11	Perez Force India 1'12"165
6° FILA	21	Gutierrez Haas 1'12"431	77	Bottas Williams 1'12"420
7° FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'12"726	19	Massa Williams 1'12"521
8° FILA	30	Palmer Renault 1'13"258	55	Sainz Toro Rosso 1'12"920
9° FILA	20	Magnussen Renault 1'13"410	22	Button McLaren 1'13"276
10° FILA	9	Ericsson Sauber 1'13"623	94	Wehrlein Manor 1'13"427
11° FILA	31	Ocon Manor 1'13"432 (b)	12	Nasr Sauber 1'13"681



GP ADU DHABI
27 NOVEMBRE



CHI FA DA SEB FA PER TRE

Vettel lotta da par suo, rintuzza gli attacchi di Verstappen e conquista un bel terzo posto dietro ad Hamilton e Rosberg. Insomma: il ferrarista conclude il 2016 come l'aveva iniziato: sul terzo gradino del podio dietro alle imprendibili Mercedes. Adesso i motori si spengono, è già ora di pensare alla F.1 del 2017

Così al via

1 ^a FILA	6	Rosberg Mercedes 1'39"058	44	Hamilton Mercedes 1'38"755
2 ^a FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'39"604	3	Ricciardo Red Bull 1'39"589
3 ^a FILA	33	Verstappen Red Bull 1'39"818	5	Vettel Ferrari 1'39"661
4 ^a FILA	11	Perez Force India 1'40"519	27	Hulkenberg Force India 1'40"501
5 ^a FILA	19	Massa Williams 1'41"213	14	Alonso McLaren 1'41"106
6 ^a FILA	22	Button McLaren 1'41"272	77	Bottas Williams 1'41"084
7 ^a FILA	8	Grosjean Haas 1'41"564	21	Gutierrez Haas 1'41"480
8 ^a FILA	94	Wehrlein Manor 1'41"995	30	Palmer Renault 1'41"820
9 ^a FILA	20	Magnussen Renault 1'42"142	26	Kvyat Toro Rosso 1'42"003
10 ^a FILA	31	Ocon Manor 1'42"286	12	Nasr Sauber 1'42"247
11 ^a FILA	9	Ericsson Sauber 1'42"637	55	Sainz Toro Rosso 1'42"393

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	55	1.38'04"013	186,824	1'45"137	37
2°	18	N.Rosberg (Ger)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 0"439	186,810	1'45"261	33
3°	15	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	55	a 0"843	186,797	1'43"729	43
4°	12	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	55	a 1"685	186,771	1'45"187	36
5°	10	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	55	a 5"315	186,655	1'44"889	29
6°	8	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	55	a 18"816	186,228	1'45"163	35
7°	6	N.Hülkenberg (Ger)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 50"114	185,246	1'45"949	31
8°	4	S.Pérez (Mex)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 58"776	184,976	1'45"249	30
9°	2	F.Massa (Bra)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 59"436	184,956	1'45"675	33
10°	1	F.Alonso (Spa)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	55	a 59"896	184,941	1'44"495	50
11°		R.Grosjean (Fra)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1'16"777	184,418	1'44"970	45
12°		E.Gutiérrez (Mex)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1'35"113	183,852	1'45"928	45
13°		E.Ocon (Fra)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	54	a 1 giro	182,481	1'46"189	46
14°		P.Wehrlein (Ger)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	54	a 1 giro	182,287	1'46"145	26
15°		M.Ericsson (Sve)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	182,259	1'46"216	40
16°		F.Nasr (Bra)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	54	a 1 giro	182,094	1'46"287	44
17°		J.Palmer (Gb)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	54	a 1 giro (*)	181,844	1'45"715	46
RITIRATI								
		C.Sainz (Spa)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	41	Incidente	181,188	1'46"591	30
		D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	14	Cambio	178,837	1'48"752	13
		J.Button (Gb)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	12	Sospensione	175,749	1'48"753	4
		V.Bottas (Fin)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	6	Sospensione	180,301	1'47"837	4
		K.Magnussen (Dan)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	5	Incidente	169,515	1'48"601	4

21^a GARA del mondiale F.1 | 27 novembre 2016 | Yas Marina (5,554 km) | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (*) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-6; Rosberg 7°-8; Ricciardo 9°; Hamilton 10°-28°; Rosberg 29°; Vettel 30°-37°; Hamilton 38°-55°.

Al traguardo

Visitate il nostro sito web con oltre 500 orologi d'occasione

www.eora.it
orologeria

Acquistiamo orologi di grandi marche



€ 1.800

Rolex Precision



€ 2.400

Rolex Datejust anni '70



€ 2.800

Rolex Datejust anni '80



€ 3.300

Rolex Explorer I



€ 4.650

Rolex Submariner



€ 3.650

Rolex Explorer II



€ 5.750

Rolex Milgauss Verde



€ 8.500

Rolex Milgauss Verde



€ 1.600

Omega Reduced

Orologi finanziabili da 12 a 48 mesi in sede o a distanza

Orologeria Stroppiana



Via Marconi 17 Chieri (TO) - Tel. 011.9472707 - 011.9411114 - Fax 011.9415894
www.eora.it - info@eora.it

CLASSIFICHE FINALI

SUPPORTING ROAD SAFETY



Mondiale Piloti

	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G.BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° N.Rosberg	385	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	25	25	25	15	25	18	18	18	18
2° L.Hamilton	380	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	15	18	15	(m.)	15	25	25	25	25
3° D.Ricciardo	256	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	18	25	8	15	15	4	10
4° S.Vettel	212	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	8	15	10	(i.)	12	12	10	10	15
5° M.Verstappen	204	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	(11°)	6	8	18	18	(m.)	12	15	12
6° K.Raikonen	186	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	2	12	12	12	10	(m.)	8	(i.)	8
7° S.Pérez	101	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	10	4	4	8	6	4	1	12	4
8° V.Bottas	85	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	4	8	(m.)	10	1	(16°)	4	(11°)	(m.)
9° N.Hülkenberg	72	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	12	1	(i.)	4	4	(i.)	6	6	6
10° F.Alonso	54	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	6	(14°)	6	6	(16°)	10	(13°)	1	1
11° F.Massa	53	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(i.)	1	2	(12°)	(13°)	2	6	2	(i.)	2
12° C.Sainz	46	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	(14°)	(m.)	(15°)	(14°)	(11°)	(17°)	8	(16°)	8	(i.)
13° R.Grosjean	29	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	(11°)	(m.)	(m.)	(11°)	1	(20°)	(i.)	(11°)
14° D.Kvyat	25	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	(14°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	(11°)	(18°)	(13°)	(m.)
15° J.Button	21	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	(i.)	(12°)	(m.)	2	(18°)	2	(12°)	(16°)	(m.)
16° K.Magnussen	7	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	(i.)	(17°)	1	(m.)	(14°)	(12°)	(17°)	(14°)	(i.)
17° F.Nasr	2	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	(17°)	(i.)	(13°)	(m.)	(19°)	(15°)	(15°)	2	(16°)
18° J.Palmer	1	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	(15°)	(i.)	(15°)	1	(12°)	(13°)	(14°)	(i.)	(17°)
19° P.Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	(i.)	(m.)	(16°)	(15°)	(22°)	(17°)	(i.)	(15°)	(14°)
20° S.Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° E.Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)	(13°)	(11°)	(m.)	(20°)	(m.)	(19°)	(m.)	(12°)
22° M.Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)	(16°)	(17°)	(12°)	(15°)	(14°)	(11°)	(i.)	(15°)
23° E.Ocon	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(16°)	(18°)	(18°)	(16°)	(21°)	(18°)	(21°)	(13°)
24° R.Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1° = 25 punto; 2° = 18; 3° = 15; 4° = 12; 5° = 10; 6° = 8; 7° = 6; 8° = 4; 9° = 2; 10° = 1

Mondiale Costruttori

	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G.BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° Mercedes	765	25/18/25/15	25/6	25/18	25/18	-	6/25	10/25	25/10/12/25	15/25	18/25	12/25	25/15/25/18/25	15/10	15/10	25/15	18/25	18/25	18/25	18/25	18/25	18/25
2° Red Bull	468	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	18/0	10/6	18/8	25/18	8/18	15/0	15/12	4/15	10/12
3° Ferrari	398	15/0	0/18	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	8/2	15/12	10/12	0/12	12/10	12/0	10/8	10/0	15/8
4° Force India	173	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	10/12	4/1	4/0	8/4	6/4	4/0	1/6	12/6	4/6
5° Williams	138	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	1/4	2/8	-	0/10	2/1	6/0	2/4	-	2/0
6° McLaren	76	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	6/0	-	6/0	6/2	-	10/2	-	1/0	1/0
7° Toro Rosso	63	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	2/0	-	-	0/8	-	0/8	-
8° Haas	29	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-
9° Renault	8	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	0/1	-	-	-	-	-
10° Sauber	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/2
11° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ALBO D'ORO PILOTI

ANNO	VINCITORE	VEETTURA
1950	Farina (Ita)	Alfa Romeo
1951	Fangio (Arg)	Alfa Romeo
1952	Ascari (Ita)	Ferrari
1953	Ascari (Ita)	Ferrari
1954	Fangio (Arg)	Maserati/Mercedes
1955	Fangio (Arg)	Mercedes
1956	Fangio (Arg)	Ferrari
1957	Fangio (Arg)	Maserati
1958	Hawthorn (Gb)	Ferrari
1959	Brabham (Aus)	Cooper-Climax
1960	Brabham (Aus)	Cooper-Climax
1961	P. Hill (Usa)	Ferrari
1962	G. Hill (Gb)	BRM
1963	Clark (Gb)	Lotus-Climax
1964	Surtees (Gb)	Ferrari
1965	Clark (Gb)	Lotus-Climax
1966	Brabham (Aus)	Brabham-Reppo
1967	Hulme (NZ)	Brabham-Reppo
1968	G. Hill (Gb)	Lotus-Ford
1969	Stewart (Gb)	Matra-Ford
1970	Rindt (Aut)	Lotus-Ford
1971	Stewart (Gb)	Tyrrell-Ford
1972	Fittipaldi (Bra)	Lotus-Ford
1973	Stewart (Gb)	Tyrrell-Ford
1974	Fittipaldi (Bra)	McLaren-Ford
1975	Lauda (Aut)	Ferrari
1976	Hunt (Gb)	McLaren-Ford
1977	Lauda (Aut)	Ferrari
1978	Andretti (Usa)	Lotus-Ford
1979	Schekter (Saf)	Ferrari
1980	Jones (Aus)	Williams-Ford
1981	Piquet (Bra)	Brabham
1982	Rosberg (Fin)	Williams-Ford
1983	Piquet (Bra)	Brabham-BMW
1984	Lauda (Aut)	McLaren-TAG Porsche
1985	Prost (Fra)	McLaren-TAG Porsche
1986	Prost (Fra)	McLaren-TAG Porsche
1987	Piquet (Bra)	Williams-Honda
1988	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1989	Prost (Fra)	McLaren-Honda
1990	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1991	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1992	Mansell (Gb)	Williams-Renault
1993	Prost (Fra)	Williams-Renault
1994	M. Schumacher (Ger)	Benetton-Ford
1995	M. Schumacher (Ger)	Benetton-Renault
1996	D. Hill (Gb)	Williams-Renault
1997	J. Villeneuve (Can)	Williams-Renault
1998	Hakkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
1999	Hakkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
2000	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2001	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2002	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2003	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2004	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2005	Alonso (Spa)	Renault
2006	Alonso (Spa)	Renault
2007	Raikkonen (Fin)	Ferrari
2008	Hamilton (Gb)	McLaren-Mercedes
2009	Button (Gb)	Brawn GP-Mercedes
2010	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2011	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2012	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2013	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2014	Hamilton (Gb)	Mercedes
2015	Hamilton (Gb)	Mercedes
2016	Rosberg (Ger)	Mercedes

ALBO D'ORO COSTRUTTORI

ANNO	CAMPIONE	ANNO	CAMPIONE
1958	Vanwall	1988	McLaren-Honda
1959	Cooper-Climax	1989	McLaren-Honda
1960	Cooper-Climax	1990	McLaren-Honda
1961	Ferrari	1991	McLaren-Honda
1962	BRM	1992	Williams-Renault
1963	Lotus-Climax	1993	Williams-Renault
1964	Ferrari	1994	Williams-Renault
1965	Lotus-Climax	1995	Benetton-Renault
1966	Brabham-Reppo	1996	Williams-Renault
1967	Brabham-Reppo	1997	Williams-Renault
1968	Lotus-Ford	1998	McLaren-Mercedes
1969	Matra-Ford	1999	Ferrari
1970	Lotus-Ford	2000	Ferrari
1971	Tyrrell-Ford	2001	Ferrari
1972	Lotus-Ford	2002	Ferrari
1973	Lotus-Ford	2003	Ferrari
1974	McLaren-Ford	2004	Ferrari
1975	Ferrari	2005	Renault
1976	Ferrari	2006	Renault
1977	Ferrari	2007	Ferrari
1978	Lotus-Ford	2008	Ferrari
1979	Ferrari	2009	BrawnGP-Mercedes
1980	Williams-Ford	2010	Red Bull-Renault
1981	Williams-Ford	2011	Red Bull-Renault
1982	Ferrari	2012	Red Bull-Renault
1983	Ferrari	2013	Red Bull-Renault
1984	McLaren-TAG Porsche	2014	Mercedes
1985	McLaren-TAG Porsche	2015	Mercedes
1986	Williams-Honda	2016	Mercedes
1987	Williams-Honda		

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa

CONTI EDITORE

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
 Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - Via Clelia 27 - 00181 Roma - e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13-14-16 - Fax: 06.93.38.79.68. Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatived.it - Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00. Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00. Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRRXXX). Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione. Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001. Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it - Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano -

An event by

 **Bologna
Fiere**



YouTube

WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



SPORT



autopromotec



GAMMA TRANSIT

DA OLTRE 50 ANNI SOLUZIONI PER IL TUO BUSINESS

