

MONDIALE RALLY IN MESSICO MEEKE-CITROEN VITTORIA COL BRIVIDO FINALE



AUTO SPRI EXTRA NT

Foto: M. G. - Sport / AP, D. L. - D. L. / AP, M. G. - Sport / AP, M. G. - Sport / AP, M. G. - Sport / AP

N. 1 / Marzo 2017 - Allegato ad Autosprint n. 11 del 14 marzo 2017 - Non vendibile separatamente

SUTTON-IMAGES.COM

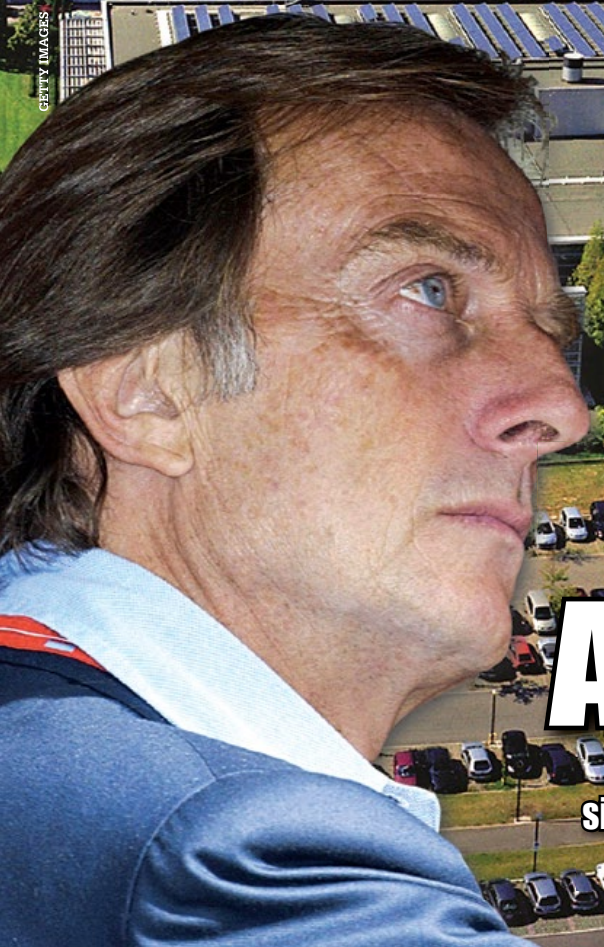


**ADDIO A SURTEES
EROE DEI DUE MONDI**

Campione con il Cavallino in F.1 nel 1964, **John** era stato iridato anche con le moto. **Indimenticabile**



GEMMY IMAGES



LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

IL CUORE A MARANELLO

Per i 70 anni della Scuderia l'ex presidente della Rossa si svela ad Autosprint: «Mi manca la gente della Ferrari!». E per la SF70H al top nei test vede uno squarcio di sole



Quando c'è più scelta è facile scegliere bene.

Con 20.000 nuovi annunci ogni giorno di privati e di concessionari certificati Subito IMPRESA+ su Subito.it è davvero semplice trovare l'auto che fa per te.

Cosa aspetti?

L'auto che desideri è più vicina di quello che pensi.

 **subito**

Il n.1 per vendere e comprare auto.

Villeneuve-Schumi e il Sorpasso

Discoteca Alcatraz, Milano, martedì scorso. Alla presentazione della programmazione di Sky per la Formula Uno 2017 Jacques Villeneuve è tornato a parlare del Sorpasso. Venti anni dopo l'infernale pomeriggio di Jerez, le ruotate, Michael Schumacher e il titolo mondiale arpionato nell'ottobre del 1997. Per mille motivi, certi ricordi fanno ancora venire la pelle d'oca. Anche al figlio di Gilles che ha raccontato: «Ricordo ancora la sfida di Jerez: ci giocavamo il titolo mondiale e per superare uno come Schumacher c'era solo una cosa da fare: sorprenderlo. Mi buttai dentro al suo interno alla staccata con la ruota destra sul cordolo interno, lui a un certo punto si accorse e chiuse ma era troppo tardi, cercò di buttarmi fuori e quella volta non gli andò bene». Alle spalle del canadese, che anche quest'anno seguirà i Gp per Sky, su un grande schermo, le immagini di un duello durissimo. «Un sorpasso come quello che feci io a Schumi nell'ultimo Gp del 1997 si inizia a preparare diversi giri prima, vedi dove puoi staccare più forte o

no, e lì sapevo di avere gomme nuove. Era tutto in quel giro o mai!...».

1997-2017 fatte le doverose differenze del caso, quali potranno essere gli Schumacher e i Villeneuve di questa stagione? «Hamilton e Vettel - replica subito Jacques - Penso che saranno loro quest'anno a giocarsi il titolo. Per me Lewis è già in pole; Vettel l'ho visto diverso, più calmo. Sicuramente quest'anno vuol sorprenderci in pista e non con le parole per poi deludere. La Mercedes dovrebbe essere ancora la squadra da battere, ma ho visto una Ferrari molto in palla: con le nuove regole riesci sempre a trovare qualcosa capace di riequilibrare un po' la situazione fra le forze in campo». Nella settimana che si è portata via John Surtees, campione del mondo con la Fer-

rari nel 1964, proprio mentre iniziavano a Maranello le celebrazioni per i 70 anni di storia del Cavallino, la Formula Uno ha chiuso i test invernali con lampi di rosso e le SF70H al top. Giovedì le monoposto partiranno per l'Australia portandosi dietro sorrisi, affidabilità e, per ora, anche il ruolo di sorpresa. Riusciranno le Rosse in un anno cruciale come questo 2017 a limare il gap dalle Mercedes? Riusciremo finalmente a rivivere quest'anno dei duelli come quelli di venti anni fa esatti fra Schumi e Jacques? Riusciremo a rivedere il Sorpasso?



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI TI ASPETTA IN EDICOLA

domenicaserre



FORMULA UNO

- 6 FERRARI SORRISI&TEMPONI
- 12 MONTEZEMOLO IL CUORE A MARANELLO
- 16 12 MARZO 70 ANNI DOPO
- 20 MERCEDES LAVORO SENZA SOSTA
- 22 RED BULL SEMPLICE MA VELOCE
- 24 MASSA RITROVATO
- 28 MCLAREN INCUBO TSUNAMI
- 30 TORO ROSSO DAI DUE VOLT
- 32 GIOVINAZZI PARLANO FIORIO E MINARDI
- 34 SURTEES ADDIO AL FIGLIO DEL VENTO
- 44 PATRESE RACCONTA LA SUA F1

VELOCITÀ

- 50 GP2 DIVENTA FORMULA 2
- 52 INDYCAR ST. PETERSBURG
- 72 CASTELLACCI PUNTA AL WEC

L'ALTRA STORIA

- 74 BENTORNATA ALPINE

RALLY

- 54 MONDIALE MESSICO
- 62 TRICOLORE AL VIA AL CIOCCO

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 26 UN FILO DI GAS
- 40 CUORE DA CORSA
- 70 RALLYSPRINT
- 71 PISTASPRINT
- 78 PRODUZIONESPRINT
- 80 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



60 anni fa l'Italia piangeva **Castellotti**

Sessant'anni fa moriva durante una sessione di prove private sull'aerodromo di Modena, Eugenio Castellotti che solo un anno prima aveva fatto saltare il banco alla Mille Miglia e alla 12 Ore di Sebring (in coppia con Juan Manuel Fangio) guidando la Ferrari. La sua luce si spense il 14 marzo del 1957, mentre tentava di strappare a Jean Behra il record del circuito guidando proprio una vettura del Cavallino, giusto dieci anni dopo, la prima uscita allo scoperto di Enzo Ferrari con la 125 S, la prima Rossa della storia. Le cronache dell'epoca raccontano che quel giorno era stato proprio il Drake a chiamare Castellotti a Modena per quel test. Il pilota lodigiano perse la vita mentre si apprestava ad affrontare una curva poco prima del rettilineo delle Tribunette. La vettura andò a schiantarsi a circa 200 kmh. Il pilota morì sul colpo, ma le cause dell'incidente non furono mai del tutto chiarite. Si parlò anche di una presunta stanchezza di Castellotti che viaggiava spesso tra Modena e Firenze, dove la fidanzata Delia Scala teneva uno spettacolo teatrale. Altri dissero che c'era stato un cedimento dell'albero della trasmissione della sua monoposto rossa. L'Italia pianse uno dei suoi corridori preferiti che in Formula Uno aveva corso oltre che con il Cavallino anche con la Lancia. Un 26enne di gran belle speranze. Eugenio Castellotti, riposa in pace nel cimitero maggiore di Lodi, la sua città che gli ha anche dedicato il palazzetto dello sport.



LA NUOVA

F1

Il cielo sopra la Catalunya, al tramonto, si colora di un rosso acceso quando il sole va a coricarsi dietro alle montagne. Lampi di rosso come quelli lasciati in pista dalla Ferrari nella lunga vigilia pre-Mondiale, prima che finalmente, tutto abbia inizio il prossimo 26 marzo a Melbourne, Gp d'Australia, primo round iridato. Dopo due settimane di test, lasciando impresso sui cronometri il miglior tempo e le solite poche parole sui taccuini dei cronisti, c'è un Cavallino che galoppa, coraggioso, concreto, silente. Una Ferrari col sorriso che prova a ritrovare se stessa e non guarda ai rivali. Non servono nozioni tecniche, stavolta. La questione è molto più umana. «In

Ferrari c'è adesso un'aria positiva che non c'era nel passato. E tutto questo alla fine porta a lavorare bene, porta ai punti e porta alle vittorie», commenta Jacques Villeneuve, ora volto Sky e giusto 20 anni fa campione del mondo dopo un duello finito a ruotate a Jerez contro Schumacher e la Rossa. Oltre le prestazioni cronometriche, oltre l'affidabilità e i tanti km percorsi senza guai, oltre un'uscita di pista di Raikkonen, c'è una Ferrari che così bella nei test non si vedeva da tempo. Così mentre tutti gli uomini voluti dal presidente lavorano alla Ferrari di tutti, con le SF70H che giovedì 16 marzo verranno spedite in Australia, sono gli avversari a fare rumore e a parlare.



Ferrari sorrisi&temponi

DOPO AVER CHIUSO DAVANTI A TUTTI NEI TEST DI BARCELONA, LE ROSSE INIZIANO AD AGITARE I RIVALI. LE VETTURE PARTONO PER MELBOURNE MA A MARANELLO SI RESTA COI PIEDI PER TERRA

di Andrea Cordovani - foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

Hamilton e i favori del pronostico

Se da una parte proseguono i silenzi ferraristi, dall'altra cominciano le prime schermaglie dialettiche, la pretattica. Si dice che in molti (Ferrari compresa) abbiano un po' giocato a nascondino in pista e che qualcuno non abbia ancora calato l'asso di briscola. Ma a poco più di dieci giorni al via del Mondiale 2017 le Rosse sono tornate a far agitare la concorrenza. Soprattutto Mercedes. È questo che si legge tra le righe delle dichiarazioni degli uomini d'argento vestiti. Prendiamo ad esempio Lewis Hamilton che per tutti è il grandissimo favorito, non fosse altro per cancellare quel 2016 dove ha creduto fino all'ultima curva di poter

ORIZZONTI DI GLORIA

Autentica sorpresa dei test invernali la SF70H ha lasciato una bella impressione di sé, alla vigilia del via del Mondiale 2017 che scatta domenica 26 marzo dall'Albert Park di Melbourne teatro del Gp d'Australia primo round della stagione iridata

battere Nico Rosberg. Una sconfitta dura da metabolizzare per uno come lui che, adesso, non può permettersi un altro passo falso. Eppure per tre giorni il tre volte campione del mondo non ha fatto altro che parlare di Ferrari. «Credo che quando siamo partiti da qui la settimana scorsa la Ferrari sembrava la nostra avversaria ed era molto vicina - spiegava all'inizio della seconda sessione di test - Poi, tutto d'un tratto, la Red Bull sembra abbastanza veloce. Penso che sarà davvero interessante vedere che cosa succederà nei prossimi giorni e poi quando arriveremo in Australia. Basandosi sui tempi, sembra che la Ferrari possa essere la più veloce, penso... E dietro forse noi siamo molto vicini con la Red Bull». E a chi domandava se non vedesse più la Mercedes come favorita, lui ha risposto: «No, penso che la Ferrari debba essere la favorita. Non possiamo staccare gli occhi da loro, perché hanno fatto un ottimo lavoro fino a questo momento. E anche la Red Bull sembra abbastanza buona. Vedremo come andranno le cose nei prossimi giorni, ma credo che saremo tutti vicini alla prima gara».

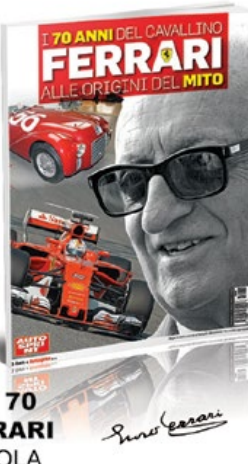


LA NUOVA F1 FERRARI, SORRISI&TEMPONI

Al termine della terza giornata della seconda sessione di test, davanti al tempo di Vettel col quale ha fatto crollare il record invernale di Montmelò poi migliorato il giorno seguente da Raikkonen, Lewis ha aggiunto: «Io credo che la Ferrari stia bluffando e che siano molto più veloci di quanto non abbiano fatto vedere sino a oggi. Loro sono molto vicini a noi. È molto difficile dire esattamente chi sia il team più veloce ora. Ma sono sicuramente molto vicini, se non più veloci di noi. In ogni caso non vedo l'ora di competere. Mancano appena due settimane all'inizio del Mondiale». Oltre a Lewis è poi uscito allo scoperto anche Lauda. Pure lo scorso anno proprio di questi tempi, Niki aveva pronosticato la Ferrari davanti o comunque vicinissima alla Mercedes. La scena si è ripetuta, nei giorni scorsi, alla fine della terza giornata della seconda sessione di test collettivi. «Ferrari prima, Mercedes a due decimi dietro e Red Bull poco distante. Ferrari ha svolto un lavoro perfetto inanellando tanti giri con velocità di punta ragguardevoli. È stato un test interessante perché tutti i piloti dicono che le monoposto sono molto più difficili da guidare e sono anche più veloci di 3/4 secondi rispetto all'anno scorso. Adesso a Melbourne vediamo: ma per me Ferrari-Mercedes-Red Bull sono vicinissime». Un concetto questo ribadito pure da Toto Wolff che ha chiosato: «A Melbourne saremo tutti vicini».

Papà Raikkonen va veloce

E in tutto questo vorticoso giro di voci, i ferraristi che cosa dicono? Ci vanno cauti. Riconoscono che l'evoluzione compiuta rispetto all'anno scorso è evidente. Ma da qui ad aprire la porta dei sogni il passo è lungo come quello che sfoggia la Mercedes senza mai essere coperta nella corsia box. Certo aver chiuso la sessione di Barcellona con due Ferrari davanti a tutti ha stupito molti, forse anche quelli che sposano le teorie dei nascondini e delle pretattiche. Oltre la scadenza del contratto e di un'uscita di pista, Kimi Raikkonen ha mostrato grande carattere e molta consistenza. La presenza del figlio ai box ha finito per metterlo a suo agio: lo vorrebbe con sé sempre. Il finlandese che dieci anni fa ha regalato l'ultimo titolo iridato piloti alla Ferrari ha chiuso i test col miglior tempo, ma nessuna illusione. «Volendo avremmo potuto spingere di più ma non era quello l'obiettivo. Ci sono parecchie cose che possiamo migliorare. Il feeling con la macchina c'è - ha spiegato Iceman - ed è la cosa più importante. Siamo stati quasi sempre affidabili in questi test e anche in questo è un segno del grande lavoro fatto dalla squadra durante l'inverno. Partiamo da una base più forte rispetto all'an-



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI TI ASPETTA IN EDICOLA



ICEMAN SI SCIOGLIE CON IL FIGLIO

Sopra, Kimi Raikkonen che ha chiuso con il miglior tempo i test invernali a Barcellona proprio davanti al compagno di squadra Sebastian Vettel, sotto. A lato, Iceman si scioglie con il figlio e la moglie nei box del circuito di Montmelò. A destra, nell'altra pagina, Maurizio Arrivabene scruta l'orizzonte e resta in silenzio





no scorso: ma quanto la macchina sia veloce delle altre, è veramente troppo presto per dirlo. Forse neanche Melbourne, tra l'altro pista molto diversa da Barcellona, darà un quadro preciso al 100 per cento della situazione, perché la prima gara è sempre un po' particolare. Forse bisognerà aspettare la Cina. In ogni caso ringrazio i ragazzi della squadra, perché sono sempre riusciti a intervenire per risolvere i piccoli problemi che proprio i test servono a risolvere». Comunque

sia, Raikkonen con la SF70H e le Pirelli Supersoft ha bloccato il cronometro sul tempo di 1'18"634 che è di 4"218 più veloce delle monoposto 2016. Anche lo scorso anno Kimi era stato il più veloce nei test invernali di Barcellona, ma stavolta l'atmosfera è diversa.

Vettel: «Mercedes ancora favorita»

Dopo aver macinato altri 1508 km di test nella seconda sessione di test a Barcellona Sebastian Vettel guarda al futuro con qualche sorriso ritrovato ed estrema cautela. «La cosa importante è che abbiamo percorso tanti giri e rispetto a un anno fa a quest'epoca, ci sentiamo meglio preparati proprio per questo. In questa fase i tempi sul giro non contano niente: abbiamo seguito il nostro programma e fatto progressi ma c'è ancora spazio per migliorare». A Barcellona al termine della terza giornata della seconda sessione, il tedesco 4 volte iridato con Red Bull davanti ai suoi tempi al top con la Rossa, raccontava: «Finora sono felice di come si guida la macchina». E a chi gli chiedeva se avesse rallentato nei suoi giri veloci, tesi sostenuta da Lewis Hamilton, Seb rispondeva: «Magari, ma non sempre di proposito. Ma basta osservare il passo della Mercedes, i km che ha percorso e quello che riesce sempre a portare per capire che sono ancora loro i favoriti. Il 2016 è stato importante: non per i risultati, ovviamente, ma per il lavoro che c'è stato dietro. Ci ha aiutato a fare un passo avanti. Speriamo di averlo fatto davvero. Stiamo crescendo assieme. La Mercedes non è una sorpresa, sono tre anni di fila che vincono il Mondiale: è ovvio che siano i favoriti. Le regole cambiano ma comunque loro sono ancora lì davanti, sono gli avversari da battere». Ma anche lui sa benissimo che nel mondo dello sport non c'è mai nulla di scontato soprattutto dopo un dei test più belli della storia recente della Scuderia.

Confermato: Marchionne in Rosso fino al 2021

Ha quattro telefonini a disposizione Sergio Marchionne e in quest'ultimo periodo ne ha tenuto uno costantemente monitorato. Si tratta di un iPhone con lo scudetto del Cavallino sul retro che il pre-
▶

SF70H partita in modo...bruciante

OTTIME LE IMPRESSIONI NON SOLO CRONOMETRICHE DELLA ROSSA NEI PRIMI TEST. MANCA ANCORA PARECCHIO AL "VERO LIMITE"

Ma la Ferrari 2017 va davvero così forte come sembrano mostrare i riscontri cronometrici? Il cronometro non mente mai... però c'è modo e modo di arrivare a certe prestazioni. Fermo restando che è ben difficile ottenere artificialmente una certa velocità sul giro se la macchina non è in grado di "arrivarci", bisogna peraltro restare consci di quanto siamo solo all'inizio di una fase di sviluppo di macchine completamente nuove, sviluppo che oltretutto verrà continuato fino all'ultimo Gp di stagione o poco meno. E già a Melbourne vi saranno novità e miglioramenti in grado di modificare i rapporti di forze in campo e di far recuperare altri "mezzi secondi" al giro rispetto ai test.

Non è ancora il momento di mettersi a litigare sul singolo decimo come se fossimo già in qualifica (e comunque i tempi di Vettel e Raikkonen sono stati condizionati da rallentamenti o errori) vi sono altri aspetti da considerare, nei quali comunque la SF70H ha giustificato l'ottimismo che la circonda. Tanto per cominciare, la base è apparsa subito buona non appena appoggiate le ruote in pista: non vuol dire granché, ma sempre meglio dell'opposto, no? Poi la monoposto ha reagito bene alle modifiche. Ogni volta che si provava una miscela nuova si andava benino e poi nello stint successivo, apportate le variazioni suggerite da quello precedente (e con i piloti che prendevano le misure), si migliorava subito di quei 3-4 decimi. Dunque la SF70H sembra sincera e i tecnici la sanno "leggere" bene. Sono state provate varie modifiche: dalle ali al fondo, dal S-duct al diffusore, con i conseguenti riscontri sia positivi che negativi, comunque utili. Le fiancate di nuova concezione (incluendo bargeboard e deviatori) hanno dimostrato di "funzionare" e non solo di attirare l'attenzione degli ingegneri concorrenti. Pure l'affidabilità è stata ottima: due sole power unit per 8 giorni di test, e un solo problema "vero" a Raikkonen nell'ultima giornata. Non sappiamo quanto la spiegazione "elettrica" data dal team sia attendibile - c'è stato un vero bloccaggio delle ruote posteriori - ma di fatto l'inconveniente è stato risolto in mezz'ora. Anche questo è un fattore più che incoraggiante. Così sono stati raggiunti 956 giri totali (4450 km): non molti meno di Mercedes (1096 giri e 5102 km) però con meno simulazioni di gara (che aiutano a incamerare giri consecutivi) e lo stop per l'incidente di Kimi. La base di partenza c'è. La situazione presenta certo un ampio margine di evoluzione, ma intanto la Ferrari ha un posto al sole che non è usurpato.

Maurizio Voltini



← sidente ha tenuto sempre a portata di mano per seguire l'andamento dei test a Barcellona. Già, è abbastanza indicativo che il Presidente parlasse al Salone dell'Auto di Ginevra con un occhio fisso al display del cellulare. «*Scusatemi se mi distraigo - ha detto a un certo punto in conferenza stampa - ma consulto i tempi delle prove, stiamo andando bene...*». Non fa proclami Marchionne ma ufficializza anche quello che era emerso dal piano rapporto annuale di Ferrari NV, datato Rotterdam 3 marzo 2017: «*Dalla Ferrari me ne andrò nel 2021, se voglio prendere l'ultima parte degli incentivi*». Marchionne guarda al presente e dosa le parole come fosse su un bilancino di precisione. «*Tengo un profilo talmente basso che non rispondo a domande su questo argomento. Ho imparato molto dalla scorsa stagione. Sono comunque soddisfatto dei piloti e dei risultati nei test: stiamo lavorando, la macchina è affidabile, credibile ed ha girato più delle altre in pista. Un passo avanti enorme. Le impressioni sulla nuova auto sono positive, è migliore di quella dell'anno scorso per come è stata disegnata, per come va e non solo per il cambio dei regolamenti con cui comunque sono d'accordo: era la cosa giusta da fare. Sono nove anni che non vinciamo. Finirà, ma non possiamo continuare a farci rompere il muso. Dobbiamo tornare a essere imbattibili come quando c'era Schumacher*». Ci vollero alcune stagioni di passione alla Ferrari prima di arrivare all'epoca dei trionfi del Kaiser Michael. Quasi dieci anni a inseguire un sogno. Stavolta la grande rivoluzione regolamentare potrebbe favorire il riavvicinamento dei



L'INSOSTENIBILE CONSAPEVOLEZZA

I vertici della Scuderia restano più o meno muti, ma nel frattempo fra gli uomini del reparto corse di Maranello inizia a spuntare qualche sorriso pur nella consapevolezza che la strada per risalire la china non è che all'inizio

valori in pista nella prima stagione della F1 senza più Bernie Ecclestone. «*Apprezzo il cambio regolamentare - sottolinea il presidente - E aggiungo che dobbiamo essere grati a Ecclestone per quanto ha fatto per il nostro sport, ma le persone che sono arrivate ora capisco che abbiano l'urgenza di individuare gli strumenti per aumentare l'interesse sul prodotto. Sono contento che ci sia tra loro Ross Brawn, è importante avere persone che intendono far diventare il nostro sport ancora più popolare*». Di più Marchionne non dice. Adesso attende il via della stagione. Con i piedi per terra e la voglia di poter urlare al mondo della F1 che alla Ferrari, dopo le parole del 2016, adesso si fanno anche i fatti. ●

DUE FERRARI DAVANTI A TUTTI CHIUDONO LA SECONDA SESSIONE DI TEST 2017 SULLA PISTA DI BARCELLONA

1.	Kimi Raikkonen	Ferrari SF70H (Ferrari 062)	-	1'20"406 (53)	-	1'18"634 (111)
2.	Sebastian Vettel	Ferrari SF70H (Ferrari 062)	1'19"906 (168)	-	1'19"024 (156)	-
3.	Valtteri Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+ (Mercedes M08 EQ)	1'20"924 (86)	1'19"310 (70)	1'21"819 (95)	1'19"845 (53)
4.	Lewis Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+ (Mercedes M08 EQ)	1'20"456 (49)	1'20"702 (79)	1'19"352 (52)	1'19"850 (54)
5.	Felipe Massa	Williams FW40 (Mercedes M08 EQ)	1'19"726 (168)	1'19"420 (63)	1'24"443 (80)	-
6.	Max Verstappen	Red Bull RB13 (TAG Heuer RB13)	-	1'20"432 (102)	-	1'19"438 (71)
7.	Carlos Sainz	Toro Rosso STR12 (Renault R.E.17)	-	1'21"872 (92)	-	1'19"837 (132)
8.	Nico Hülkenberg	Renault R.S.17 (Renault R.E.17)	1'21"589 (58)	1'21"213 (61)	-	1'19"885 (45)
9.	Daniel Ricciardo	Red Bull RB13 (TAG Heuer RB13)	1'19"900 (89)	-	1'20"824 (128)	-
10.	Sergio Pérez	Force India VJM10 (Mercedes M08 EQ)	-	1'21"297 (100)	-	1'20"116 (128)
11.	Esteban Ocon	Force India VJM10 (Mercedes M08 EQ)	1'21"347 (142)	-	1'20"161 (137)	-
12.	Jolyon Palmer	Renault R.S.17 (Renault R.E.17)	1'24"790 (15)	1'24"774 (29)	1'22"418 (53)	1'20"205 (43)
13.	Lance Stroll	Williams FW40 (Mercedes M08 EQ)	-	1'20"579 (59)	1'24"863 (85)	1'20"335 (132)
14.	Daniil Kvyat	Toro Rosso STR12 (Renault R.E.17)	1'21"743 (83)	-	1'20"416 (94)	-
15.	Kevin Magnussen	Haas VF-17 (Ferrari 062)	1'21"676 (81)	-	1'20"504 (119)	-
16.	Romain Grosjean	Haas VF-17 (Ferrari 062)	-	1'21"887 (96)	-	1'21"110 (76)
17.	Stoffel Vandoorne	McLaren MCL32 (Honda RA617H)	1'22"537 (80)	-	1'21"348 (48)	-
18.	Fernando Alonso	McLaren MCL32 (Honda RA617H)	-	1'23"041 (46)	-	1'21"389 (43)
19.	Marcus Ericsson	Sauber C36 (Ferrari 059/5)	1'23"630 (53)	1'23"384 (47)	1'23"330 (88)	1'21"670 (59)
20.	Pascal Wehrlein	Sauber C36 (Ferrari 059/5)	1'23"336 (47)	1'23"000 (59)	1'22"347 (44)	1'23"527 (42)

*"Date a un bambino un foglio di carta, dei colori
e chiedetegli di disegnare un'automobile,
sicuramente la farà rossa."*

Enzo Ferrari



* A € 5, - il costo della rivista.

SCOPRI LA STORIA DELLA FERRARI CON LO SPECIALE DA COLLEZIONE*
IN EDICOLA DAL 14 MARZO CON AUTOSPRINT.



Per celebrare i **70 anni** dalla nascita della prima **Ferrari**, Autosprint ha realizzato uno **speciale da collezione** con 132 pagine dedicate alla grande storia di Enzo Ferrari e alla leggenda su quattro ruote da lui creata. Racconti inediti, interviste, le più grandi firme del giornalismo e i preziosi articoli scritti dal **Grande Vecchio di Maranello**.

**AUTO
SPRI
NT**

**«CI HO SEMPRE
MESSO LA FACCIA!»**

«Nel bene o nel male da presidente della Ferrari ho sempre messo la faccia», ha raccontato ad Autosprint l'ex grande capo della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo che ha trascorso a Maranello quasi trent'anni di vita, prima come assistente e responsabile della squadra corse ai tempi di Enzo Ferrari negli Anni '70 e poi da presidente della Scuderia per 23 stagioni consecutive



«**S**ia nei momenti belli ed esaltanti, sia nelle situazioni più difficili, io ci ho sempre messo la faccia perché la Ferrari è qualcosa di straordinario». Per i 70 anni della Rossa, Luca Cordero di Montezemolo ha concesso in esclusiva ad Autosprint una lunga intervista (che trovate nel numero da collezione di 132 pagine in edicola da martedì 14 marzo). È stata anche l'occasione per una chiacchierata ad ampio raggio sulla storia del Cavallino dove lui è stato protagonista per quasi trent'anni. «Come stare in famiglia», ha spiegato l'ex presidente della Rossa, al quale abbiamo chiesto anche una sua previsione sulla F.1 2017 da tifoso ferrarista.

Prima cinque stagioni (dal 1973 al 1977) con ruoli diversi (assistente, osservatore, direttore sportivo, responsabile della squadra corse) ma sempre con un'ampia delega da parte del Commendatore che l'aveva voluto con sé a Maranello appena terminati gli studi negli Stati Uniti e che non seguiva più i Gp in pista. Poi il ritorno verso la fine 1991. Stavolta nel ruolo di presidente. Era venerdì 15 novembre e Luca Cordero di Montezemolo, a 44 anni, subentrava a Piero Fusaro che consegnava le dimissioni nel corso di un consiglio d'amministrazione straordinario alla presenza di Cesare Romiti. «Mi emoziono ancora se penso a quando arrivai a Maranello da presidente», ricorda. Enzo Ferrari non c'era più. Il 14 agosto del 1988 si era spenta la sua vita terrena, mentre il suo mito continuava a essere gigantesco. A Maranello, però, in quel periodo le cose non andavano bene. Si vendevano poche auto di serie, c'era la cassaintegrazione e anche piani bizzarri come la fornitura per le cabine dei trattori. In F.1 le cose non andavano meglio. «A Maranello, in ufficio, avevo una foto di Ferrari: ci parlavo spesso, chiedevo consigli», rivela. Per arrivare al primo titolo iridato dovette aspettare a lungo. Dal 1992 al 2000. A quel punto il cielo della F.1 si colorò di Rosso. I successi sportivi e il rilancio della produzione industriale. Cinque titoli consecutivi (sia fra i Piloti, che fra i Costruttori) trascinati da Michael Schumacher e da uno squadrone che il mondo faceva tremare, rievocato anche dall'at-

tuale presidente Sergio Marchionne al Salone di Ginevra.

«Assieme a Lauda, Schumacher è il pilota col quale ho legato di più. Sia dal punto di vista professionale che umano. Schumacher è stato con noi alla Ferrari per tanti anni. Siamo stati molto uniti. Ogni volta che parlo di lui mi prende un groppo in gola. Di Michael non ho notizie recenti. So che lo penso tanto, indosso quasi sempre un orologio che lui mi ha dato. Dietro, incisa, c'è una sua bella dedica per me. Io gli voglio bene e siccome conosco la sua forza, io sogno sempre che torni presto ad essere di nuovo tra noi». Finita l'era Schumi alla Ferrari arrivò Raikkonen. «Con Kimi vincemmo il titolo nel 2007 e l'anno dopo conquistammo il Mondiale Costruttori quando Massa fu campione del mondo virtuale e perse il titolo per circostanze che è inutile rivangare. Mi dispiacque molto. Rimpiango anche non aver vinto almeno uno dei due mondiali sfiorati da Alonso nel 2010 e nel 2012. Quando con Fernando le strade si divisero, prendemmo Sebastian Vettel ma nel frattempo lascio la Ferrari», aggiunge. Per 23 anni ininterrotti, Montezemolo è stato presidente della Rossa e a Maranello ha lasciato il cuore.

- Presidente ma una sbirciatina ai test collettivi della F.1 a Barcellona l'ha data?

«Sono sempre combattuto sui test invernali ma dico anche che il buongiorno si vede dal mattino e quindi è meglio fare dei buoni tempi. Chi ha esperienza, competenza, in F.1 sa che, in modo particolare con la F.1 moderna, in cui carichi di benzina, elementi aerodinamici che non vengono portati alle prime sessioni, strategie diverse, certe prestazioni sono spesso fuorvianti. Da un lato sono molto contento di vedere una Ferrari competitiva, dall'altro sono molto prudente. Mi fa piacere, a differenza dell'anno scorso, di vedere anche tanti sorrisi a Maranello...»

- E a lei quanto le manca Maranello? «La Ferrari compie 70 anni di questi io quasi trenta ne ho trascorsi a Maranello in ruoli importanti sia come capo delle corse (attenzione: all'epoca avevo una delega molto forte da parte di Enzo Ferrari, il quale anche per l'età non veniva ai Gp),

PER I 70 ANNI DEL CAVALLINO, LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO HA RACCONTATO AD AS LA SUA VITA IN ROSSO. «MI MANCA LA GENTE DELLA FERRARI». IL 2017? «C'È UNO SQUARCIO DI SOLE»

di Andrea Cordovani

Il cuore a Maranello



poi da amministratore delegato e presidente. Mi manca tanto Maranello. Ma mi manca in particolare la gente della Ferrari che è straordinaria. Quando noi vincemmo il premio di miglior posto dove lavorare in Europa (dopo un'inchiesta del Financial Times fatta tra i lavoratori) mi sentii veramente orgoglioso e vedere l'ultimo giorno - quando io salutai nell'autunno inoltrato del 2014 - tutti i dipendenti in tuta e in sottofondo le note della canzone di Gino Paoli una lunga storia d'amore e notare molte persone con le lacrime agli occhi... beh è un gran bell'effetto. Di solito quando un presidente va via si dice, "finalmente questo se ne va". Vedere il contrario per me è stata un'emozione ma anche una grande gratificazione. Quello che mi manca di più sono i natali con le famiglie e i loro bambini, andare in fabbrica e salutare molti dei collaboratori personalmente, vedere gratificati i dipendenti quando si raggiungevano dei risultati: fummo tra i primi a dare premi economici. Ho sempre pensato che la grande forza della Ferrari siano le donne e gli uomini che ci lavorano e sono i primi a dover essere premiati. A me piace Maranello, Modena, l'Emilia. E poi mi mancano gli incontri con i fornitori, con i clienti, e anche con voi giornalisti. Pensi che mi mancano anche le discussioni con voi dei media, le liti, l'adrenalina. Ma questo fa parte di un'azienda vera, vitale. E poi mi manca l'abbraccio dei tifosi quando arrivavo nei circuiti. Ho dei ricordi straordinari ma quello che mi manca di più è l'ambiente, le persone e la cultura di quella terra. Ho sempre cercato di avere una Ferrari molto aperta nel mondo, con le finestre aperte, però molto radicata nel suo territorio perché questa è la forza della Ferrari. La forza della Ferrari perché hai macchina uniche al mondo, che hanno prezzi unici al mondo, hai una squadra che ha ancora il colore rosso... Ricordo quando andai per la prima volta a Shanghai al Gp di Cina nel 2004 dove vincemmo con Barrichello. I meccanici mi mandarono a forza sul podio, perché io non sono mai voluto andare sul podio, "presidente deve andare", ero appena diventato anche presidente della Confindustria tra l'altro (pensi che grande responsabilità che avevo). Andai sul podio. Barrichello e io ci facemmo una doccia di champà-



MONTEZEMOLO UNA VITA COL CAVALLINO

ASSISTENTE E RESPONSABILE SQUADRA CORSE

ANNO	POS.	PILOTI	VITTORIE
1973	6°	Coppa Fia Costruttori (Ickx, Merzario)	-
1974	2°	Coppa Fia Costruttori (Lauda, Regazzoni)	3 (2 Lauda, 1 Regazzoni)
1975	1°	Coppa Fia Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Lauda, Regazzoni)	6 (5 Lauda, 1 Regazzoni)
1976	1°	Coppa Fia Costruttori, 2° Mondiale Piloti (Lauda, Regazzoni, Reutemann)	6 (5 Lauda, 1 Regazzoni)
1977	1°	Coppa Fia Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Lauda, Reutemann, Villeneuve)	4 (3 Lauda, 1 Reutemann)

PRESIDENTE IN F1

ANNO	POS.	PILOTI	VITTORIE
1992	4°	Mondiale Costruttori (Alesi, Capelli, Larini)	-
1993	4°	Mondiale Costruttori (Alesi, Berger)	-
1994	3°	Mondiale Costruttori (Alesi, Berger, Larini)	1 Berger
1995	3°	Mondiale Costruttori (Alesi, Berger)	1 Alesi
1996	2°	Mondiale Costruttori (Schumacher, Irvine)	3 (Schumacher)
1997	2°	Mondiale Costruttori (Schumacher, Irvine)	5 (Schumacher)
1998	2°	Mondiale Costruttori (Schumacher, Irvine)	6 (Schumacher)
1999	1°	Mondiale Costruttori (Schumacher, Irvine, Salo)	6 (4 Irvine, 2 Schumacher)
2000	1°	Mondiale Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Schumacher-Barrichello)	9 (8 Schumacher, 1 Barrichello)
2001	1°	Mondiale Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Schumacher-Barrichello)	9 (Schumacher)
2002	1°	Mondiale Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Schumacher-Barrichello)	15 (11 Schumacher, 4 Barrichello)
2003	1°	Mondiale Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Schumacher-Barrichello)	8 (6 Schumacher, 2 Barrichello)
2004	1°	Mondiale Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Schumacher-Barrichello)	15 (13 Schumacher, 2 arrichello)
2005	3°	Mondiale Costruttori (Schumacher-Barrichello)	1 (Schumacher)
2006	2°	Mondiale Costruttori (Schumacher-Massa)	9 (7 Schumacher, 2 Massa)
2007	1°	Mondiale Costruttori, 1° Mondiale Piloti (Raikkonen-Massa)	9 (3 Massa, 6 Raikkonen)
2008	1°	Mondiale Costruttori (Raikkonen-Massa)	8 (2 Raikkonen, 6 Massa)
2009	4°	Mondiale Costruttori (Raikkonen-Massa-Badoer-Fisichella)	1 (Raikkonen)
2010	3°	Mondiale Costruttori (Alonso-Massa)	5 (Alonso)
2011	3°	Mondiale Costruttori (Alonso-Massa)	1 (Alonso)
2012	2°	Mondiale Costruttori (Alonso-Massa)	3 (Alonso)
2013	3°	Mondiale Costruttori (Alonso-Massa)	2 (Alonso)
2014	4°	Mondiale Costruttori (Alonso-Raikkonen)	-

ghe e Rubens mi disse: "È la prima volta che faccio la doccia con un uomo" e io gli risposi immediatamente: "Guarda che anche per me è così!". Tutto intorno a me solo bandiere rosse della Ferrari. Al primo Gp in Cina vedere così tante bandiere rosse Ferrari è la dimostrazione di che cosa rappresenta. Vincemmo a Indianapolis e Michael Schumacher mi disse "Non avrei mai creduto di vedere in America sul rettilineo una tribuna così lunga e così piena di bandiere Ferrari". La Ferrari è cosa unica».

- Ma secondo lei presidente i ferraristi che cosa si devono aspettare dal 2017?

«Io penso che il 2017 per molti motivi è un anno davvero importante. Lo è perché dopo la stagione scorsa è assolutamente indispensabile fare dei risultati. Lo è perché con dei nuovi regolamenti, come sempre succede, ci possono essere degli spazi che puoi occupare rispetto invece a quando anno dopo anno devi recuperare i secondi che mancano. Insomma c'è una grande opportunità. Lo è perché la Ferrari ha due piloti in scadenza di cui uno, Kimi che è verso la fine della sua carriera e che alla Rossa ha regalato l'ultimo titolo iridato piloti nel 2007. Vettel no. Quindi la competitività della monoposto è la prima cosa e diventa importante ai fini della scelta dei piloti. Lo è infine perché dobbiamo anche capire quale sarà la portata di questo cambio dei regolamenti in chiave futura per avere anche un po' il quadro di dove si potrà essere anche l'anno prossimo, paradossalmente, perché prima o poi bisogna cominciare a vincere o a essere in condizioni di vincere. Quando ero presidente nel 2010 e 2012 il Mondiale l'abbiamo perso all'ultima gara ma comunque eravamo in grado di conquistare il titolo iridato, cosa che non è avvenuta né nel 2015 né nel 2016. Il livello di quest'anno sarà anche importante per la prossima stagione 2018».

- E allora cosa ci si deve aspettare?

«Credo che come sempre è meglio stare con i piedi per terra. Vedo che si sono evitati da un lato i proclami e dall'altro anche analisi un po' sommarie della situazione di Maranello. Noto con soddisfazione che sulla squadra è stata fatta una scelta rischiosa ma coraggiosa di puntare sugli italiani. Quella scelta che feci anche io in Ferrari in passato e pure in tempi recenti quando con Stefano Domenicali mettemmo Sassi a capo del progetto motore e da lì le cose migliorarono moltissimo dal punto di vista del propulsore e Mattia Binotto coordinatore dell'area motori. Oggi vedo che Sassi è lo stesso, vedo che Binotto ha addirittura un ruolo più importante, vedo che Resta, una persona in gamba, è chief designer. Ci sono tante incognite che però potrebbero anche essere positive. Come sempre dipende anche dagli altri. Io vedo una Mercedes molto forte (anche se dovremo prima o poi smettere di pensare che la Mercedes è sempre davanti). Bisogna, poi, vedere anche dove sono gli altri perché nel 2015 ci fu un fatto positivo per la Ferrari: cioè che tolta la Mercedes, le altre squadre non erano al livello della Rossa. Insomma: vediamo un po' che cosa succede quest'anno. Ci sono molte incognite ma se posso spiegare la cosa con un'immagine, vedo che tra le nuvole c'è uno squarcio di sole».



fotografie GETTY IMAGES



Sopra, Montezemolo, Domenicali e Todt: una triade che ha regalato tanti successi alla Ferrari in Formula Uno. In alto, l'ex presidente del Cavallino con Michael Schumacher.

In basso a sinistra, Montezemolo assieme a Niki Lauda che nel 1975 riportò il titolo iridato a Maranello dopo 11 anni di attesa

IN EDICOLA DA QUESTA SETTIMANA

Da martedì 14 marzo trovate in edicola questo Autosprint da collezione dedicato al 70° anno di vita della Ferrari. 132 pagine dedicate al Mito del Cavallino per una storia iniziata il 12 marzo del 1947. A settanta anni dal 12 cilindri acceso sulla 125 S, la prima Rossa che fece piangere Enzo Ferrari, quello che in seguito i garagisti inglesi avrebbero poi ribattezzato Drake, siamo andati a scavare anche negli angoli più nascosti del bellissimo racconto scritto tra Maranello e il mondo. Un volume che prende spunto dalla nascita della prima Ferrari e racconta la vita di uno dei personaggi più importanti della storia, non solo automobilistica. Grandi firme (Leo Turrini, Italo Cucci, Gianni Cancellieri) impreziosiscono il Grande speciale di As dove spicca l'intervista all'ex presidente Ferrari Luca Cordero di Montezemolo. La vera chicca sono poi i dieci articoli firmati da Enzo Ferrari proprio su Autosprint, nella famosa rubrica il Tunnel. Un numero che trasuda di passione e sa di leggenda.



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI TI ASPETTA IN EDICOLA



12 marzo 70 an

MARANELLO - Domenica 12 marzo 2017, Maranello, settant'anni dopo. Poco oltre il cancello leggendario di via Abetone Inferiore, il passato e il presente si prendono a braccetto. Parcheggiate una di fianco all'altra la 125 S e LaFerrari Aperta. A sinistra c'è la prima Ferrari della storia, a destra il presente fatto di eccellenza, performance, tecnologia, stile ed esclusività. Da un lato c'è il passato che ricorda da dove tutto è partito, dall'altro c'è il presente che vive nel futuro con l'esaltazione dei valori unici del brand del Cavallino, elevati all'ennesima potenza nella vettura che celebra i 70 anni della Casa di Maranello. Due icone a confronto, lo stesso tratto distintivo. Il meraviglioso sogno di un uomo entrato direttamente nel mito, una leggenda senza tempo che ci costringe a riflettere. Sono iniziate così le celebrazioni a Maranello per i settanta anni della nascita del Cavallino, mentre John Surtees, uno dei campioni del mondo in F.1 con la Ferrari, se ne andava a 83 anni velando l'atmosfera di tristezza e riportando tutti con la memoria al 1964 quando fu iridato con le monoposto del Cavallino. «L'ho incontrato un paio di volte, era un tipo con cui era facile andare d'accordo. E si capiva che aveva nel sangue la passione per le corse. Sono cose tristi, il mio pensiero va alla sua famiglia», ha detto Kimi Raikkonen dopo aver appreso la notizia della scomparsa di Surtees e chiuso i test a Barcellona stampando il miglior tempo.

12 marzo data fatidica

Così mentre la storia si mischia al presente e Maranello ritrova qualche sorriso si percepisce che questo non potrà essere un anno come tutti gli altri. Il 12 marzo di settanta anni dopo la Ferrari che guarda a risalire la china nel Mondiale di F.1 prova a trarre forza e ispirazione anche dal passato. La storia è nota. Era il 12 marzo del 1947 (un mercoledì, verso le quattro del pomeriggio) quando Enzo Ferrari mise in moto la 125 S, la prima vettura a porta-

SONO INIZIATE A MARANELLO LE CELEBRAZIONI PER IL 70ESIMO ANNIVERSARIO DELLA NASCITA DELLA PRIMA FERRARI. ECCO COME IL PASSATO S'INFILA DIRETTAMENTE NEL FUTURO

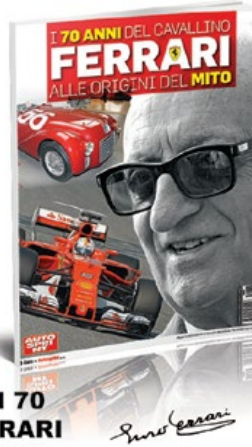
di **Andrea Cordovani**

re il suo nome. Con quel giro di prova sulla strada (all'epoca) bianca che da Maranello porta a Formigine iniziò la storia moderna Ferrari, in quel periodo una piccola fabbrica divenuta negli anni un emblema del made in Italy nel mondo. Per ricordare l'evento, domenica scorsa, è stato anche presentato un video rievocativo di quel giorno che vede la 125 S varcare di nuovo i cancelli di via Abetone Inferiore consegnando poi il testimone ideale a LaFerrari Aperta.

125 S la prima Ferrari

È stata la prima vettura che ha esibito sul cofano il marchio del Cavallino. Il suo motore 12 cilindri, indispensabile per ottenere grandi prestazioni, fu ideato da Gioacchino Colombo con il contributo di Giuseppe Busso e Luigi Bazzi. Il 12 marzo 1947 la 125 S, poco più che un prototipo ancora senza carrozzeria, venne messa in moto e l'avventura iniziò. Due mesi dopo, l'11 maggio l'auto debuttò in pista sul Circuito di Piacenza con Franco Cortese. «Un insuccesso promettente», ebbe a dire quel giorno quasi cinquantenne Enzo Ferrari dopo che il debut-

to era stato interrotto da un'avaria alla pompa di alimentazione mentre la 125 S era al comando. Un insuccesso che durò però lo spazio di nove giorni. Il 20 maggio 1947 Cortese mise tutti alle sue spalle nel Gran Premio di Roma, completando 40 giri per complessivi 137,6 chilometri alla media di 88,5 kmh. Sarà la prima delle sei vittorie ottenute nel 1947, tra cui spicca anche quella di Parma con



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI TI ASPETTA IN EDICOLA



LA PRIMA ROSSA DELLA STORIA

Ecco la prima Rossa della storia. Si tratta della 125 S con la quale proprio Enzo Ferrari uscì allo scoperto il 12 marzo del 1947 entrando subito nella leggenda

ni dopo

Tazio Nuvolari al volante. L'inizio di una vera leggenda...

LaFerrari aperta

È l'ultima supercar della Casa di Maranello che coniuga performance straordinarie al piacere unico della guida aperta: monta infatti la stessa power unit ibrida della versione coupé; un propulsore termico V12 di 6262 cm³ da 800 cv che accoppiato a un motore elettrico, sviluppa una potenza di 963cv. Si tratta di una nuova serie speciale limitata in versione en plein air dell'acclamata supercar LaFerrari.

Un lungo anniversario

Mentre nei cuori dei tifosi della Rossa si è riaccesa anche qualche piccola speranza, da domenica scorsa sono iniziati gli eventi celebrativi e a partire dal Gp d'Australia, in ciascuna tappa del Mondiale F1, sarà presente la vettura simbolo dei 70 anni, LaFerrari Aperta.

Nel corso del 2017 oltre 60 Paesi ospiteranno gli eventi che permetteranno ai clienti e agli appassionati del marchio di vivere esperienze uniche con il concetto del "Driven by Emotion", il credo che è da sempre uno dei pilastri su cui è fondata la storia della Ferrari e che vuole rappresentare un tributo all'importanza che in 70 anni il Cavallino Rampante ha dato delle emozioni. Le celebrazioni vivranno, poi, il loro culmine nel week end del 9 e 10 settembre, a Maranello, e saranno accompagnate da altre iniziative che omaggiano la storia del Cavallino. Tra queste, mostre dedicate e la prima "Cavalcade Classiche". ●



FERRARI ALCUNE DELLE DATE DELLA STORIA

1947	Nasce la Ferrari
1950	La Ferrari debutta in F1
1958	Mike Hawthorn vince il titolo iridato con una Ferrari 246 F1
1962	Viene presentata la 205 GTO, vincitrice del campionato internazionale Costruttori GT nel 1962, 1963 e 1964
1964	John Surtees diventa campione del mondo F1 con la 158 F1
1967	Tre Ferrari (due 330 P4 e una 412 P) concludono in parata ai primi tre posti la 24 Ore di Daytona
1968	Al Salone di Parigi viene presentata la 365 GTB4 (Daytona)
1969	La Fiat diventa azionista della Ferrari
1972	Viene inaugurata la pista di Fiorano
1975	Niki Lauda è campione del mondo con la 312 T
1981	Gilles Villeneuve porta al successo per la prima volta una F1 turbocompressa a Monaco: la 126 Ck
1984	La Ferrari Testarossa viene presentata al Salone di Parigi
1987	Al Salone di Francoforte si alzano i veli sulla F40
1988	14 agosto: all'età di 90 anni scompare Enzo Ferrari
1993	Nasce il Ferrari Challenge, primo campionato monomarca del Cavallino
1998	Nasce la nuova galleria del vento della Gestione Sportiva, progettata da Renzo Piano
2004	Ferrari ottiene il record in F1 di sei titoli mondiali costruttori e 5 titoli mondiali piloti consecutivi
2007	Raikkonen e la Scuderia sono campioni del mondo
2013	Inizia la produzione della LaFerrari, prima ibrida della storia del Cavallino
2015	La Ferrari viene quotata in Borsa a New York
2016	Al Salone di Parigi viene presentata LaFerrari Aperta, icona per i 70 anni della Casa
2017	A Ginevra debutta l'ultima nata in Casa Ferrari, la 812 Superfast

DUE ICONE IN VIA ABETONE INFERIORE

Sotto, la 125 S e LaFerrari aperta fuori dal leggendario cancello della Ferrari a Maranello in via Abetone inferiore



Please, più rispetto per **Arrivabene**

Lo scorso 7 marzo Maurizio Arrivabene ha compiuto 60 anni, cinque giorni prima che la Ferrari ne facesse 70 e, oltre agli auguri di rito, il bresciano merita d'essere indirizzato di qualche considerazione sul suo ruolo e su ciò di cui è stato oggetto in questi difficili 27 mesi, da lui trascorsi in veste di team principal della Scuderia. Ebbene, a conti fatti - comparando col passato settantennale della Scuderia questi due recenti anni dell'era ibrida che l'hanno visto impersonare lo skipper Rosso - mai nessuno era stato oggetto di attacchi così virulenti e al limite del personale, questuanti testa, resa e dimissioni dell'Arrivabene medesimo con tenacia inusitata, mordace e pseudoliberatoria. In genere più degna di platee calcisticamente emotive che non pensosamente e razionalmente rombanti.

Tutta colpa di Maurizio, insomma. Ma di cosa, in particolare?

Il primo anno, il 2015, di nulla.

I tre trionfi di Vettel, il primo addirittura alla seconda gara, in Malesia, e la dignitosa stagione Rossa rispetto alle Freccie d'Argento, ben pochi argomenti avevano lasciato ai cultori dell'abbruciamento espianate. Peraltro tornati gioiosamente alla carica dopo quattro Gp 2016, appena preso atto che per la Ferrari messa in campo contro l'AstroMercedes ci sarebbe stata ben poca trippa per gatti. E non ce ne fu, mentre l'Arrivabene trascorreva una stagione a tratti non meno frecciata del martirio di San Sebastiano.

Il tutto ignorando alcuni fatti globali piuttosto interessanti. Vediamo quali.

Certo, gli stroncatori - e le statistiche -, dicono che la Ferrari non vince il mondiale piloti da 10 anni.

Verissimo. Ma in quel tempo, diciamo a inizio 2007, la Rossa stessa poteva ancora contare su armi micidiali affilate e messe a punto nell'era Schumi-Montezemolo-Todt-Brawn-Byrne. Queste, in ordine sparso: una galleria del vento senza eguali, un reparto motori elastico, creativo e privo d'avversari, una capacità di sviluppo praticamente quotidiana, un test team dalla reattività inavvicinabile, due circuiti, Fiorano e il Mugello, di proprietà e a disposizione in qualsiasi momento per prove di riscontro. Infine, non ultimo, il rapporto privilegiato col fornitore degli pneumatici, asset fondamentale che la Rossa aveva mostrato di saper creare e capitalizzare meglio di qualsiasi altro team.

Ecco, nell'arco di pochi anni, dal punto di vista regolamentare queste colonne della supremazia Ferrari, che avrebbero potuto essere eterne, sono state demolite a una a una dalle autorità sportive.

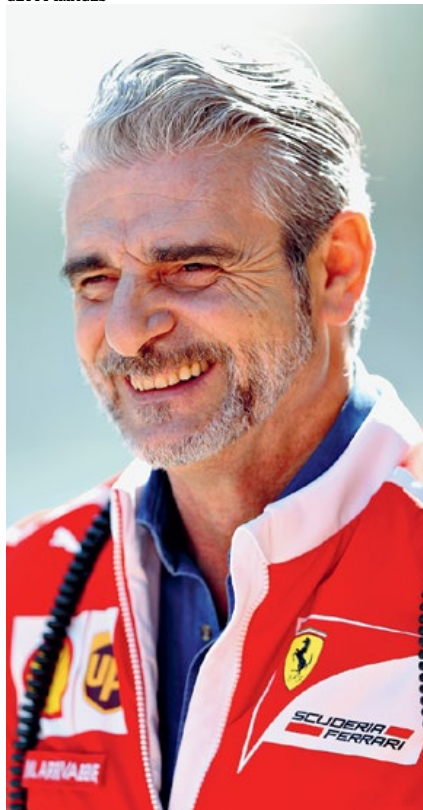
Proprio nel 2007 è iniziata la monogomia in F.1, anche se all'inizio è stata Bridgestone, con la quale la Rossa era già in rapporti.

Quindi, di seguito sono arrivate le altre micidiali mazze: test calmierati, diciamo poi quasi azzerati, quindi di fatto, circuiti di casa resi inutili e squadra prove vaporizzata. Di più. Freezing dei motori, da qui l'impossibilità di far valere la potenza di reazione della Rossa, poi addirittura soffocata dalla regola tossicchiante dei gettoni, mentre lo stesso uso della galleria del vento veniva fortemente limitato. In poche parole, già nel 2010, anno dell'arrivo di Fernando Alonso, di fatto la Ferrari aveva più ben poco di quella gioiosa macchina da guerra che era stata creata nell'era Schumi e ancora meno avrebbe avuto, da regolamento, per gli anni successivi.

E questo è niente.

Dando un'occhiata complessiva agli ultimi dieci anni di F.1, un altro fatto emerge ineludibile. L'ultimo ciclo del motore aspi-

GETTY IMAGES



rato, caratterizzato da test bloccati e motori congelati, dal 2010 al 2013, ha visto il quadriennio di supremazia della Red Bull, di fatto al top dalla seconda metà del 2009, mentre il primo triennio dell'era ibrida (2014-2016) è stato contraddistinto dal dominio assoluto e annichilente della Mercedes.

In poche parole, dati alla mano e a scanso opinioni, la verità incontrovertibile che tanti sembrano voler ignorare è la seguente: con la filosofia regolamentare imperante in F.1 - financo a prescindere da aspirato o turbo e da ibrido o meno -, il team che inizia il nuovo ciclo tecnico in supremazia poi ci resta puntualmente e implacabilmente per tutto il suo vigore.

Perché? Certo, perché chi vince è bravo. Eh sì. Ma non non troppo e non solo. Il punto è un altro. Se chi perde ha lo sviluppo bloccato, l'impossibilità di spararsi 30-40mila km di prove annuali in pista arando l'asfalto per recuperare e infuocando le gallerie del vento, non c'è niente da fare: chi domina proseguirà a stradominare, cosiccome chi perde, perde e zitto. In pratica, senza poter reagire.

Questo dicono gli ultimi dieci anni, del dopo Raikkonen iridato e della Ferrari puntualmente uscita sconfitta, dalla lotta al titolo.

Perché la Rossa è come un gigante costretto dalle regole a far a pugni bendato, ingobbato e fino a oggi senza reali possibilità in corso d'opera di studiare, sperimentare e giocarsi la rimonta.

Altro che Arrivabene attaccabile, sbagliato e da cacciare. Il problema è alla base, nella genetica regolamentare stessa della F.1 degli ultimi due lustri, che ha reso la bacheca Ferrari vuota e la panchina logicamente e, viene da aggiungere, ingiustamente, incandescente.

Lo stesso salto di qualità intravisto nei recenti test, alla luce di questo ragionamento trova spiegazione agevole. Difatti, riaperto finalmente almeno lo sviluppo dei motori, la Ferrari a Barcellona si è presentata bella pimpante. E improvvisamente su Arrivabene si sono abbassati i toni e è diminuito il fuoco di fila.

Era ora. In fondo in F.1 la fiducia di Marchionne non ce l'ha per caso. Perché Maurizio è uno dei più esperti, smalzitati, versati e capaci a fare il mestiere cui è chiamato.

Ha solo bisogno di riuscire a esprimerlo, così come la Ferrari chiede d'essere rimessa in condizione non solo di costruire, ma anche sviluppare, testare e far crescere motori e macchine da corsa, così come ha fatto, meglio di chiunque altro, da settant'anni esatti a questa parte.

Forza, dunque. E continua a crederci, Maurizio. ●

SALONE dell'AUTO TORINO

7-11 GIUGNO 2017



PARCO VALENTINO



Vieni a scoprire la passione per l'auto

Al Parco Valentino 5 giorni di esposizione a cielo aperto di anteprime, one-off e prototipi. Per le strade di Torino le sfilate di auto a guida autonoma, elettriche e plug-in, motorsport, prototipi, supercar e auto classiche.

Scarica il tuo biglietto elettronico gratuito su www.parcovaentino.com

INGRESSO GRATUITO - ORARIO PROLUNGATO 10-24



LA NUOVA

F1

Mercedes

lavoro senza sosta

LA CASA TEDESCA È STATA ANCHE QUEST'ANNO LEADER COME NUMERO DI GIRI PERCORSI, E RISPETTO AL 2016 HA GIRATO CON TUTTI I TIPI DI GOMMA POSSIBILI

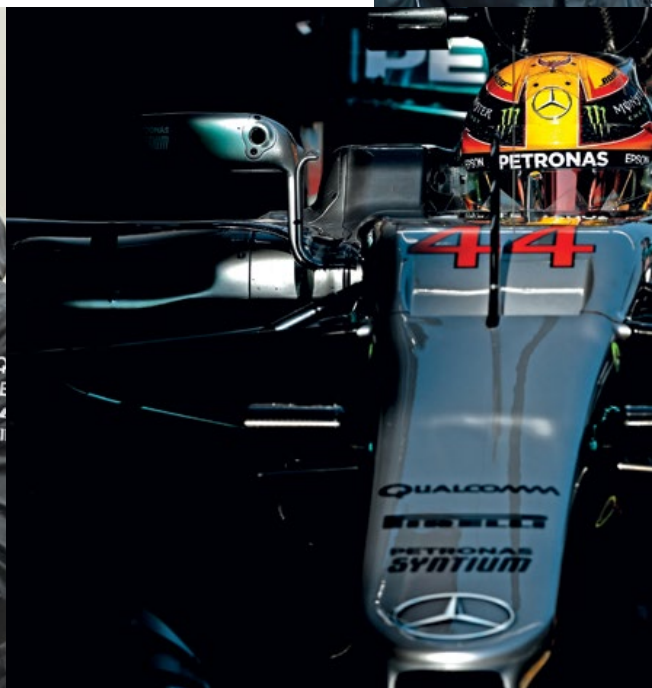
di **Alessandro Secchi**

foto **Colombo, Sutton-Images.com**

Costanza, ma meno spavalderia per i campioni in carica. Il team di Toto Wolff rimane in testa per chilometri effettuati durante i test (unico a superare quota 5.000), ma ha affrontato questa doppia sessione a Barcellona in modo diverso rispetto a quanto visto un anno fa, quando la certezza di essere il team da battere aveva già fatto intuire, dalla metodologia di lavoro, che sarebbe stata un'altra stagione difficile per gli altri. Ottimo il debutto di Bottas con la W08, Hamilton da valutare dopo la scottatura del 2016.

Meno chilometri

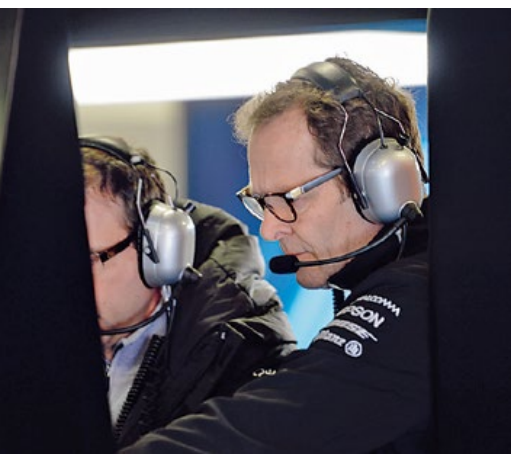
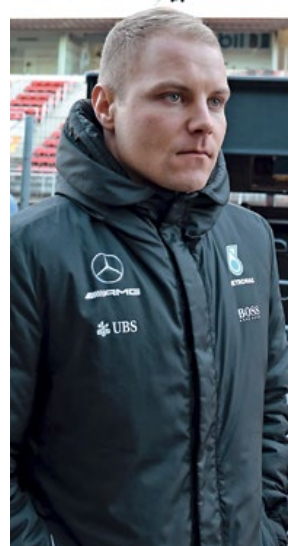
Il team campione in carica, anche in questa sessione invernale comanda la classifica dei chilometri effettuati, con 5.102 e 1.096 giri completati da Hamilton e Bottas, divisi in 468 per l'inglese (curiosità: Lewis ha percorso 234 giri sia nei primi quattro giorni che nella seconda sessione) e 628 per il suo nuovo compagno finlandese (324 + 304). Rispetto alla W07 dominatrice del 2016, la W08 ha percorso in totale oltre 900 km in meno: erano stati 6.023, infatti, quelli totalizzati un anno fa. Di questo deficit, 800 km sono solo di Hamilton, che ha girato per 2.178 km rispetto ai 2.970 di un anno fa, mentre Bottas ha sostanzialmente eguagliato quanto fatto da Nico Rosberg (2.923 contro 3.053). Per l'inglese, però, incide nel totale l'essere rimasto fermo al mattino della quarta giornata per un problema elettrico che non gli



ha permesso di girare. Senza questo intoppo, entrambi i piloti avrebbero marciato tempi in tutte le giornate di test. Mercedes, infatti, è l'unico team che ha ripartito equamente il lavoro tra i due piloti in ogni giornata. Manca, appunto, solo il dato di Hamilton del 2 marzo.

Lavoro diverso

Mercedes è il team che ha stravolto più di tutti il metodo di lavoro durante i test invernali 2017. Un anno fa, infatti, la supremazia della corazzata tedesca era sotto gli occhi di tutti soprattutto per un particolare, ovvero la gestione delle gomme. Hamilton e Rosberg, infatti, in tutti i test 2016 non avevano mai provato un tempo con le due mescole più morbide portate dalla Pirelli, la Supersoft (rossa) e la Ultra-soft (viola), limitandosi a lavorare prevalentemente con le Medium (bianche). Dei migliori tempi registrati un anno fa dall'inglese e dal tedesco solo due di questi, su un totale di quattordici, erano stati fatti segnare con le Soft (gialle), utilizzate da





NUOVA SQUADRA AL LAVORO

A sinistra, Lewis Hamilton, autore di 468 giri nelle due sessioni di test pre-stagione a Barcellona. Sopra, il nuovo acquisto Valtteri Bottas, autore del miglior tempo assoluto. In basso, prima uscita con i colori Mercedes per James Allison. Nell'altra pagina, il papà della nuova V8, l'italiano Aldo Costa

Rosberg nella prima giornata della seconda sessione e da Hamilton nella seconda. Musica completamente diversa nel 2017: evidentemente il cambio di regolamenti e una vettura completamente nuova hanno richiesto di ripartire da zero non potendo, ovviamente, sfruttare i riferimenti degli anni scorsi. Ecco allora un lavoro più normale, se così si può dire, da parte delle Freccie d'Argento. Addirittura, nessuno dei tempi registrati in otto giorni di test è stato ottenuto su gomme Medium, con l'inglese e il finlandese che hanno lavorato alternando gomme Soft, Supersoft e Ultrasoft.

Bene Bottas, lavoro ordinario per Lewis

Grande attenzione dei media era riservata all'esordio ufficiale di Valtteri Bottas a bordo della monoposto campione in carica. Il finlandese ha svolto un ottimo lavoro durante entrambe le tornate di test, risultando lo stakanovista tra i ventidue piloti che sono stati impegnati in pista con 2.923 chilometri totali: Renault, Toro Rosso e McLaren hanno girato meno sommando quelli di entrambi i piloti. Un solo errore evidente al secondo giorno, con un'uscita e una toccata sul muro senza danni, e tanta costanza per un debutto concreto, con un miglior tempo finale (per quanto possa valere), di 42 millesimi migliore rispetto al suo compagno di squadra.

Da parte sua, Lewis Hamilton era atteso soprattutto dal punto di vista umano dopo la grande delusione del 2016. L'inglese, dopo l'annus horribilis della vittoria di Rosberg (tra l'altro di passaggio a Barcellona per visitare il suo team), condito da una lotta estrema e non senza polemiche, si è calato nell'abitacolo della W08 pronto a ricominciare da zero, visto anche il nuovo compagno con il quale, per ora, pare filare tutto liscio.

Lewis ha girato meno rispetto all'anno

scorso, anche per il problema già citato, alternando gomme Soft a Supersoft nella prima quattro giorni per poi, nella seconda, montare le Ultrasoft e tentare un paio di affondi. Un lavoro forse meno completo rispetto a quello di Bottas, ma Lewis è un animale da gara. Lo si attende a Melbourne per capire come sta veramente, soprattutto mentalmente.

W08 pronta, Allison anche

Dal punto di vista dell'affidabilità la W08 si è mostrata concreta: un solo intoppo in otto giorni è ampiamente nella norma. È ancora da capire, dal punto di vista tecnico, se la pinna sul cofano motore verrà utilizzata o meno con costanza. Velocisticamente parlando rimane la migliore allo speed trap, segno che la Power-Unit Mercedes è ancora al top.

Sebbene nella classifica dei migliori tempi sia dietro alla Ferrari, la Freccia d'Argento sarà da valutare sul campo di gara per quanto riguarda il giro singolo, così come sarà da verificare il passo sui long run: in alcune occasioni Hamilton e Bottas non sono stati molto costanti. Dai camera car pubblicati in questi giorni, comunque, la monoposto appare ben incollata all'asfalto, frutto in generale delle nuove regole ma, in parte, anche del passo lunghissimo adottato.

Al suo arco, comunque, la Mercedes ha una nuova freccia a disposizione. James Allison, a Barcellona, ha fatto la sua prima apparizione pubblica di grigio vestito. Il successore di Paddy Lowe, in arrivo dopo l'interruzione del rapporto con la Ferrari, sarà sicuramente una pedina importante per il team di Toto Wolff, il quale affronterà il 2017 con un obiettivo difficile: continuare a vincere dopo un cambio radicale di regolamenti.

Dovesse riuscire nell'impresa, sarebbe davvero un anno da "hat off". ●

LA NUOVA
F1



Red Bull semplice ma veloce

LA TREDICESIMA VETTURA DELLA STORIA DEL TEAM APPARE MENO COMPLESSA DELLE AVVERSARIE, MA CON L'INCOGNITA POWER UNIT RENAULT

di Alessandro Secchi - foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

L'apparenza inganna, si dice. E la Rb13, così come si è presentata alla sua prima uscita, è apparsa come una monoposto semplice: al di là della curiosa feritoia sul muso poche ali, appendici e soluzioni mai viste come su altre monoposto, Ferrari in primis. Non bisogna dimenticare, però, che il papà di questa monoposto si chiama Adrian Newey, e che i regolamenti 2017 sembrano scritti appositamente per favorire il suo genio in ambito aerodinamico, come ai tempi degli scarichi soffianti. E così la Red Bull, per il 2017, si presenta con una velocità di punta di tutto rispetto, un passo sui long run costante e una sola, preoccupante, incognita: la Power Unit.

Lavoro equamente distribuito

Dal punto di vista chilometrico, la Red Bull paga circa 600 km rispetto ai test 2016. Sono 3.184 quelli percorsi in queste due sessioni rispetto ai 3.798 di dodici mesi fa. Daniel Ricciardo e Max Verstappen si sono ripartiti equamente giri e strada percorsa: la differenza tra i due è di una cinquantina di chilometri in favore dell'olandese, 1.615 contro 1.569. I due alfieri del team di Chris Horner si sono alternati precisamente nelle due sessioni da quattro giorni. L'australiano ha girato nel primo e nel terzo, l'olandese nel secondo e nel quarto.

Il team ha lavorato prevalentemente con gomme Soft, ottenendo quasi tutti i suoi migliori tempi con questa miscela. Ricciardo ha girato con Ultrasoft

**OTTIMA BASE
SU CUI LAVORARE**
La Rb13, nelle mani di Daniel Ricciardo, sotto, e Max Verstappen, ha fatto un buon debutto a Barcellona. E Adrian Newey, in basso nell'altra pagina, è al lavoro per farla ancora progredire. Sopra di lui il Team Principal Christian Horner



nella prima giornata della seconda sessione, mentre Verstappen ha tentato il tempo nell'ultimo giorno con le Supersoft.

La Rb13 c'è, l'incognita è la power unit

La più grande preoccupazione per l'inizio di stagione riguarda la Power Unit Renault (anche quest'anno rimarchiata Tag-Heuer). Ricciardo ha subito due stop: nella prima giornata, il 27 febbraio, per un problema ad un sensore, mentre l'1 marzo è stato uno scarico a rallentare i lavori dell'australiano. Nell'ultima giornata, invece, Verstappen è rimasto fermo a causa del turbo. I problemi rilevati anche sulla sorella minore Toro Rosso alzano la soglia d'allarme su un tallone d'Achille che potrebbe inficiare le performance di una monoposto altrimenti molto promettente. Come anticipato, la Rb13 è semplice solo all'apparenza.

Sono due i dati che fanno pensare ad un progetto potenzialmente molto positivo. L'8 marzo Verstappen ha fatto rilevare la terza velocità di punta allo speed trap con 331.2 km/h, dietro alle due Mercedes ufficiali (Hamilton 338.5, Bottas 332.3) e davanti alle due Williams (motorizzate Mercedes) entrambe con 329.2. Pur senza ali e deviatori particolari, la Red Bull si è mostrata quindi molto veloce. Il secondo dato è quello relativo ai long run: la Rb13 ha mostrato una costanza invidiabile. Ricciardo ha completato degli stint da 10/15 giri con scarti ridotti tra il giro più veloce e quello più lento. Sempre l'8





di marzo, per esempio, Daniel ha effettuato un run con gomme medie di sedici giri con tempi compresi tra l'1'26"0 e l'1'26"2, mostrando un'ottima costanza di rendimento e una Red Bull dolce nel consumare le coperture. Sul giro secco, invece, la monoposto è ancora da valutare. Verstappen risulta sesto dietro Massa nella classifica finale, mentre Ricciardo è nono, ultimo dei piloti a girare sotto il muro del minuto e venti.

Daniel e Max, avanti tutta

Sebbene il lavoro sia stato organizzato e distribuito equamente tra i due piloti, Ricciardo ha vissuto due sessioni opposte: la prima, condizionata dai problemi citati, gli ha permesso di compiere solo 120 giri in due giornate, mentre nella seconda l'australiano ha quasi raddoppiato il bottino con 217, recuperando così il tempo perso. Per il giovane olandese, invece, chilometri identici tra prima e seconda sessione, con 174 e 173 giri percorsi nonostante il problema dell'ultima giornata.

Gli equilibri tra i due saranno da valutare in una stagione nella quale entrambi partiranno affiancati dall'inizio. Max, infatti, nel 2016 è arrivato in Red Bull, dalla Toro Rosso, solo alla quinta gara (Barcellona, quella che poi avrebbe vinto), senza partecipare quindi ai test precampionato e senza fornire anche le sue prime indicazioni sulla vettura. Il 2017 vedrà, quindi, gli alfieri di Horner e Marko partire effettivamente alla pari. Nel 2014 l'inizio dell'era



ibrida aveva portato alla luce un Ricciardo più veloce nell'adattarsi alle nuove monoposto rispetto al quattro volte campione Sebastian Vettel. Ora, con un nuovo cambio di regolamento, sarà curioso scoprire quale dei due piloti saprà interpretare meglio questa nuova era della Formula Uno. Sarà l'ormai esperto australiano o il giovane rampante olandese a primeggiare?

Niente superstizioni

I problemi iniziali nei test hanno fatto sorridere alcuni addetti dopo la presentazione anticabala della Rb13. In Formula Uno, però, non c'è spazio per le superstizioni, ma solo per i risultati. La Red Bull si è sempre distinta, durante gli ultimi anni, per i suoi sviluppi e i miglioramenti introdotti durante l'arco della stagione, e nel caso di una nuova era è facile pensare che Newey darà libero sfogo alla sua fantasia.

A Barcellona, ad esempio, è stato montato un prototipo di ala posteriore del tutto particolare, con i flap dalla larghezza 2016 (quindi più stretti) ancorati alle paratie verticali in modo da lasciare un vuoto ai lati.

Che il carico generato della Rb13 sia talmente elevato da poter studiare soluzioni alternative? Scopriremo a breve questo, e se la Red Bull sarà pronta a lottare per i titoli. Ricciardo e Verstappen sono pronti a battersi con Mercedes e Ferrari. Renault... pardon, Tag-Heuer permettendo. ●

LA NUOVA

F1

Massa

ritrovato

DALL'ADDIO AL RITORNO STREPITOSO. FELIPE È TRA LE SORPRESE DEI PRIMI TEST, DIETRO I DUE TOP TEAM

di **Mario Donnini**

foto **Colombo, Sutton-Images.com**

Se Barcellona fosse un cantiere, l'umarell Felipe Massa avrebbe colpito duro, in questi otto giorni complessivi di test, divisi in due puntate.

L'uomo al quale il ritiro di Rosberg ha cambiato la vita manco fosse la riforma Fornero, ha dimostrato che è vivo e combatte insieme a noi.

Perché l'anziano non s'è limitato a guardare e consigliare restando al di là della rete, no, quella specie di nonno dei bei tempi andati ha indossato l'armamentario da antinfortunistica, ha accelerato e s'è messo a sudare insieme agli altri lavoratori.

Alla fine risultando capomastro di quelli buoni, altro che pensionato. Quinto tempo assoluto, un diciannove appena basso, il migliore tra quelli che non giravano su Ferrari o Mercedes. Staccando di quasi un secondo secco sul giro il giovane compagno di squadra Lance Stroll, alla prima, difficoltosa presa di contatto con la nuova Williams Fw40.

In poche parole, stando alle prime pennellate, l'operazione-ritorno, ufficializzata in gennaio, per Felipe Massa si concretizza con un clamoroso successo inaugurale. Tanto che il suo commento è stato di quelli laconici ma che lasciano il segno: «Già, nessuno se lo aspettava, è la prova che forse il mio tempo non è ancora finito. Dai, niente male per uno che se ne doveva restare a riposo. E comunque vorrei chiarire che per ora non c'è niente di deciso sul futuro remoto. Non è detto che correrò in F1 solo quest'anno. Il 2018 è ancora lontano e chissà, magari potrei continuare».

Il giorno di gloria è stato martedì 7 marzo, quando nella mattinata ha sparato un 1'19"726 che è restato il miglior tem-

NON È DETTO CHE IO SIA TORNATO SOLO PER UN ANNO. MAGARI POTREI CORRERE IN F1 ANCHE NEL 2018

FELIPE MASSA



po di giornata. E in serata Felipe si mostrava raggiante: «Oggi ho percorso una distanza di due Gran Premi e mezzo, mostrando gran passo e ottimo spunto sul giro secco. Not bad per uno di una certa età» - ha dichiarato ridendo. Poi s'è sottoposto ai

filmati di rito di una nota casa di videogiochi, per essere incluso nella prossima edizione della sfida da console. Comincia a sembrare meno un ex-bambino e molto più un uomo maturo, Felipe: «In pochi giorni, tante cose sono cambiate, per me, da quello strano giorno in cui Claire Williams mi ha chiamato al cellulare, chiedendomi se me la sentivo di annullare il mio addio e di ritornare in pista. Le ho risposto sì per due motivi: primo, ho capito che la squadra mi rivoleva davvero. Secondo, in F1 si sta creando un nuovo interessante scenario, nel quale sento d'aver qualcosa da dire».

Felipe ragiona, mostrandosi carino e magnanimo, addirittura da nuovo caposquadra Williams: «Lance Stroll sta muovendo i primi passi ufficiali in F1. Mi fa un certo effetto, perché lo conobbi quando ancora ero in Ferrari e lui si distingueva come il più giovane pilota seguito dalla Driver Academy. In pratica





l'ho conosciuto che era baby e mi ha fatto effetto ritrovarlo bello cresciuto e in piena maturazione. All'interno di un team valido come la Williams, darà il meglio e farà cose interessanti, ne sono certo». Di sicuro pronto a dare il meglio ora c'è lui, Felipe Massa, 36 anni il prossimo 25 aprile: «Lo scorso 3 marzo ho festeggiato i quindici anni dal mio debutto in F.1, avvenuto al Gp d'Australia 2002. Ecco, mi fa effetto pensare che quel giorno gli altri rookie in pista erano McNish, Sato e Webber. Ora tutti loro sono in altre faccende affaccendati, mentre io il 26 marzo sarò ancora al via del Gp...». Rimembranze a parte, è una bella sfida, per la quale il brasiliano ha lavorato molto duro col preparatore Alex Azevedo, presentandosi asciutto e guizzante come non mai. Incredibilmente, così facendo ora non v'è nulla di più abrogato di quelle intensissime immagini che in pieno Gp del Brasile 2016 avevano commosso il mondo. Con Massa al commiato a Rio, appena reduce da un incidente incruento, intento a dirigersi piangente in pit-lane, andando a ricevere l'abbraccio della squadra e della famiglia, cinto dalla bandiera brasiliana.

Scena ultracinematografica e strappacuore che otto anni dopo la fregatura all'ultimo tuffo del mondiale a lui ghermito da Hamilton - molti pensano ancora del tutto ingiustamente -, sembrava quasi chiudere il cerchio del destino. Impastando le lacrime di rabbia di allora con una pioggia in grado di lasciare spazio solo alla felicità d'esser tristi per un rito esistenziale utile a ricordare che nella vita tutto

**QUINDICI ANNI FA
DEBUTTAVO IN F.1
ADESSO SONO
ANCORA QUI, BEN
FELICE DI ESSERCI
E DI ANDARE FORTE**

FELIPE MASSA

”

**QUELL'ADDIO STUPENDO
ORA NON VALE PIÙ**

Sopra, a sinistra, Felipe saluta il suo pubblico a Rio 2016, apparentemente per sempre. Al centro eccolo in azione, velocissimo, nei recenti test di Barcellona. Nell'altra pagina, un gesto che vale mille parole...

passa e niente è per sempre. Così le telecamere s'erano scordate della corsa per andare a immortalare quel saluto, che improvvisamente aveva toccato tutti. Lasciando nel cuore degli amanti della F.1 lo struggente e inconscio appetito inesausto col quale si chiude una storia importante, segretamente rischiarato dalla voglia di ricominciarla.

E alla fine, incredibilmente, così è stato.

Poco dopo i donuts d'addio di Felipe nel dopo corsa di Yas Marina, nella notte di Abu Dhabi, non valgono più. Cancellati dai giri velocissimi inanellati a Barcellona 2017 e da quell'incredibile posizione finale in top five. Che sfrucuglia pezzi di cuori ferraristi ancora non vendicati da quello strano e bastardo 2008, che Felipe avrebbe fatto suo senza un motore rotto in Ungheria, senza il distributore portato via a Singapore e senza quell'ammosciata di Glock all'ultima curva del Gp del Brasile, maledizione.

Perché a Massa abbiamo voluto sempre tutti bene, ma da quel pomeriggio ancor di più. E vederlo in pista straveloce, orgoglioso, sorridente e inaffondabile - malgrado gli anni passati, la molla in volto, la sfortuna e l'addio in remissione -, adesso ha un che di poeticamente risarcitorio e neocommovente. È lo schiaffo in faccia al tempo che passa e perfino una carezza dolce a ciò che sarebbe potuto essere e mai fu, che lascia socchiusa una porticina verso cui camminare ancora un poco, per aprirla e scoprire ciò che sarà. Con una neocertezza: Massa è di nuovo in F.1 perché merita terribilmente di restarci. In bocca al lupo, Felipe. ●



Il peso del sogno



LANCE STROLL, ANNI 18 È COSTRETTO AD INDOSSARE LA DOPPIA VESTE DI BABY PROMESSA IN F.1 E DI FIGLIO DI PAPÀ OSSERVATO CON UN CERTO SOSPETTO

La sua storia, brevissima e chiacchieratissima, sembra un manifesto. Contiene una quantità di ingredienti emblematici, roba che fa parte del motorismo da sempre e, nel contempo, qualcosa che appartiene a questo momento specifico. L'era, l'epoca, già segnata da Max Verstappen, vale a dire da un giovanissimo capace di sradicare ogni preconcetto, ogni perplessità. Forte al punto da emanare una meraviglia, una libidine, addirittura una filosofia.

Stiamo parlando di Lance Stroll, al debutto nei Gran Premi sopra la Williams, con i suoi 18 anni compiuti da poco (Montreal, 29 ottobre 1998). Un altro ragazzino alle prese con un sogno precoce e alto. Simile a quello di Verstappen. Così come, simile a Verstappen, vuole essere una intera generazione di bambini di talento, letteralmente trasportata verso un percorso ad immagine e somiglianza di quello ostentato dal fenomeno Red Bull.

Stroll, in questo senso, ha già compiuto molta strada. Con onori e oneri specifici e anomali. A cominciare dal dover fare i conti, in ogni direzione possibile, con il denaro di papà. Abbastanza da costringerlo in un ambito controverso e, crediamo, non proprio comodo a tempo pieno. Da una parte abbiamo un ragazzo che ha ottenuto una serie di risultati sul campo. Bene in F.4, bene in F.3. Vittorie e titoli. Niente da dire. Invece, tutti a dire.



Anzi, tutti a conteggiare gli interventi economici di babbo Lawrence, mago della finanza, portatore di "dote" a tempo pieno. Soldi, tantissimi, per garantire al figlio mezzi competitivi, assistenze efficientissime, un tutor dell'esperienza di Luca Baldisserrì, un finanziamento colossale scopo rodaggio. Superiore - dicono quelli che sanno fare questi conti complicati - ai 15 milioni di dollari soltanto per portare avanti un denso programma di test sulle piste di mezzo mondo utilizzando macchine di F.1 datate. Per non parlare dei denari investiti nel Team Williams con l'intenzione di fortificare la squadra che deve fortificare il figlio. Dunque? Dunque Lance è costretto ad indossare una doppia veste. Da una parte quella della giovane promessa all'esordio in F.1; dall'altra quella del figlio di papà, osservata con un certo sospetto, un filo di malignità. Tanto è vero che i suoi errori durante i test - tipici e comprensibili pure quelli - sono serviti per appiccicargli qualche etichetta scomoda. Stroll the Wall: bollato subito, alla faccia dell'invidia.

I soldi non sono tutto nella vita, ma qualcosa fanno eccome. In questo caso creano le condizioni propizie per la fioritura di ogni qualità. Ma anche per relegare questo ragazzo in una posizione critica. Non gli verrà perdonato nulla, proprio perché il destino gli ha regalato moltissimo. Non abbastanza per diventare un campione assoluto.

SORVEGLIATO SPECIALE

La prima presa di contatto di Lance Stroll col mondo della Formula Uno non è stata delle migliori. Ma il giovane canadese ha proprio tutto per costruirsi una carriera che finora l'ha visto vincere in tutti i campionati ai quali ha partecipato

Tocca a lui, ora, compiere quei miracoli che nessun padre, nessuno sponsor possono generare. Ed è qui il paradosso più curioso del motorismo. Uno sport in cui il denaro c'entra e non c'entra nulla al tempo stesso. Schumacher come Hakkinen; Vettel come Alonso, come Kubica, come Raikkonen, come Hamilton, come Verstappen non provengono da famiglie milionarie. Hanno covato la propria voglia, il proprio sgruz in una condizione critica. La fame, come si dice, spesso viene da lì. La fame fa la differenza. Vedremo in che modo questo giovanissimo canadese ha preservato, allevato, alimentato la propria, dentro una condizione di benessere marcata. Vedremo se e in che misura il sogno del suo babbo prevarrà sul suo.

Vedremo, infine, se Lance riuscirà a liberarsi del peso prodotto dal privilegio. Perché da ora, sarà lui soltanto a dettare i capitoli del proprio destino, lottando addirittura contro i regali che il destino gli ha riservato sin qui. Dunque, possiamo permetterci di osservare senza giudicare ogni tre minuti. Al netto delle antipatie che circondano da sempre i figli di papà. Quest'altro bambino da F.1, per molti versi, fa persino tenerezza. La ragione è umana, è semplice, è intima. Nessun denaro cura le ferite di un sogno morto; nessun denaro dilata le gioie di un sogno realizzato. ●

LA NUOVA

F1

McLaren

incubo tsunami

LA TENSIONE TRA I VERTICI DEL TEAM INGLESE E IL FORNITORE NIPPONICO È AI MASSIMI STORICI. E BOULLIER AMMETTE: «HONDA È TRE ANNI INDIETRO RISPETTO ALLE ALTRE POWER UNIT»

di **Alessandro Bucci** - foto **Sutton-Images.com**

AFFONDA LA BARCA

Sotto, Stoffel Vandoorne scende dalla sua McLaren quasi alla ricerca di una scialuppa di salvataggio. A destra, il responsabile del programma Honda in F1 Yusuke Hasegawa



Se prendiamo in esame la nuova power-unit Honda, potremmo affermare che ce n'è per tutti i gusti in termini di problematiche tecniche: errata progettazione del serbatoio di recupero dell'olio, noie elettriche e una specifica sulla quale dovranno essere integrati correttivi necessari per raggiungere un livello minimo di affidabilità. Un inizio d'anno del genere, vero incubo nell'anno del dopo Ron Dennis, era davvero l'ultima cosa di cui tutte le parti coinvolte avevano bisogno, in seguito ad un biennio decisamente nero che ha visto uno dei team storici della F1 sprofondare negli abissi. Sembra passata una vita dall'ultimo successo McLaren nella massima serie (dobbiamo risalire al Gp del Brasile 2012) quando il solito Jenson Button ottenne una vittoria frutto anche della sua capacità di fare la differenza nelle condizioni più incerte e imprevedibili. Certo, la Mp4/27 ebbe chances di giocarsi il Mondiale, quindi non stiamo certo parlando di una carretta, anzi. Solo 425 i giri completati dal team di Woking nei test invernali 2017, sostituendo un quantitativo di power-unit ben oltre il numero consentito in stagione e non riuscendo, oltretutto, a progredire da una tornata di prove all'altra, a differenza di una squadra come Toro Rosso. Decisamente allarmante l'utilizzo di tre power-unit da parte del team di Woking per completare 968 km in quattro giorni con Alonso, ormai intrappolato in una sorta di tunnel senza fine, che ha dato i primi segnali di frustrazione del 2017. Il telaio sembra essere una delle componenti che non hanno dimostrato problemi. La nuova vettura britannica ha uno sgradito - almeno per ora - passeggero a bordo: il nuovo V6 turbo della Honda, denominato Ra617H, che consente sì alla vettura di avere un peso inferiore rispetto alla concorrenza, oltre a presentare un baricentro più basso e una maggiore po-

tenza, ma di fatto non sembra permettere alla McLaren di completare un Gp. Emblematiche le parole spese da Alonso il primo giorno di test, dopo essere stato costretto a tornare ai box con un solo giro all'attivo. «Nel 2016 se ti mancavano 20 cv perdevi due/tre decimi, quest'anno potresti perdere mezzo secondo. Credo che l'importanza di alcuni aspetti tecnici della macchina saranno ancora più grandi nel 2017, il pilota può compiere miracoli fino a un certo punto, non può fare di più». Alla McLaren ora serve ancor più di un miracolo, considerando che Alonso è alla 16esima stagione in F1 e che questo doveva essere l'anno buono, se non per



provare a conquistare quell'agognato terzo titolo sfuggitogli almeno in tre occasioni (due delle quali quando era alla Ferrari), almeno per risalire energicamente la china, cogliendo risultati importanti. Yusuke Hasegawa, responsabile del programma Honda in F1, chiamato poco più di un anno fa a sostituire Yasuhisa Arai, "fucilato in pubblica piazza" per i deludenti risultati rimediati dall'accoppiata

McLaren-Honda nel 2015, ha porto le pubbliche scuse nei confronti del team e dei piloti, assicurando una pronta risoluzione dei problemi tecnici che attanagliano la power-unit giapponese. Una presa di posizione che evidenzia il forte senso di imbarazzo che pervade gli uomini del Sol Levante dopo due anni di cocenti delusioni. Per stessa ammissione di Boullier: «Honda è tre anni indietro rispetto a Mercedes, Renault e Ferrari, che hanno iniziato nel 2010, partendo da un programma di F1 preesistente. Nel 2013 Honda ha deciso di tornare nella massima serie ed ha iniziato da capo. Hanno dovuto ricomprare tutto e trovare le persone giuste. Queste unità sono così complicate che devi procedere passo dopo passo. Purtroppo non ci sono scorciatoie». ●



GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

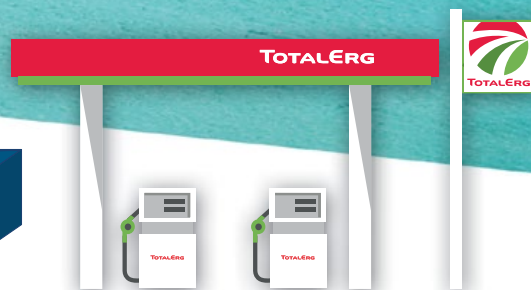


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIU' TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.



LA NUOVA

F1

Toro Rosso

dai due volti

IL TEAM DI FAENZA È ALLE PRESE CON LA POWER-UNIT RENAULT DA SVEZZARE, MA I SEGNALI SEMBRANO INCORAGGIANTI

di **Alessandro Bucci**

foto **Getty Images, Sutton-Images.com**

Dopo un 2016 difficile per l'impossibilità di aggiornare la power-unit Ferrari del 2015, Toro Rosso è ripartita affidandosi ai propulsori Renault. Trattandosi di una power-unit sostanzialmente nuova, i guai di gioventù si sono fatti sentire sin dal primo "vagito" della Str12. Il responso delle due tornate di test in terra spagnola potrebbe essere sintetizzato in "bella, abbastanza veloce, ma inaffidabile" in considerazione dei guai di natura tecnica incontrati sulla power-unit dalla casa madre e dalla più quotata Red Bull Racing a Montmeló. Toro Rosso nell'arco di un anno è passata dall'essere la squadra con la terza maggior percorrenza nei test (4882 i km totalizzati nel 2016) ad una delle ultime della classe in tal senso, evidenziando problemi di affidabilità. Complessivamente parlando, il team capitanato da Franz Tost nei test ha percorso 584 giri (l'equivalente di 2719 km), passando dalle 183 tornate della prima 4 giorni alle 401 della seconda serie di test, dimostrando un miglioramento significativo.

Tuttavia, se prendiamo in esame i risultati portati a casa da Mercedes e Ferrari, appare evidente come i chilometraggi co-

perti dai big team siano ancora una sorta di miraggio per la squadra con base a Faenza. I problemi legati alla power-unit francese si sono presentati sin da subito, con due sostituzioni nei primi due giorni di test, costringendo in seguito Kvyat ad effettuare appena un giro nella mattinata dedicata alle prove sul bagnato con pista allagata artificialmente. Gli inconvenienti tecnici riscontrati sul propulsore Renault hanno impedito al team faentino di completare il programma previsto nella prima parte di test, non consentendo inoltre alla squadra di raccogliere sufficienti



Danii Kvyat

dati sul rendimento e l'adattamento della vettura con gomme morbide, con entrambi i piloti impossibilitati a percorrere stint da almeno una dozzina di giri. Carlos Sainz, autore di appena 83 giri nel primo blocco di prove, non ha avuto peli sulla lingua nell'esprimere il disagio che ha albergato nel team: «Eravamo coscienti che saremmo andati incontro ad un pri-

mo test duro, specialmente perché la power-unit è totalmente nuova e quindi è come partire da zero. Ovviamente ci sarebbe piaciuto fare più giri, ma dobbiamo dare tempo alla Renault, perché hanno realizzato un propulsore innovativo sul quale prevedono un buon incremento di potenza».

Le parole del madrilenno hanno trovato conferma nei fatti, con una seconda parte di test nettamente più soddisfacente rispetto alla prima, portando il direttore tecnico James Key ad affermare che Toro Rosso «ha raccolto una notevole quantità di dati».

Incoraggiante, se non di più, il terzo tempo fatto segnare nell'ultima giornata di test da Sainz, sceso sotto al muro dell'1'20" bloccando il crono in 1'19"837, ad oltre un 1"2 da Raikkonen, ma è bene ricordare come i tempi fatti segnare durante la pre season siano da prendere molto con le molle. Insomma, gli ingredienti per ben figurare a centro gruppo,

e magari togliersi qualche soddisfazione nell'arco della stagione, in casa Toro Rosso sembrano esserci tutti, a patto di raggiungere una maggior affidabilità, lacuna che potrà essere colmata gradualmente.

La Str12, dodicesimo esemplare del team italiano, oltre a presentarsi molto bene grazie ad una livrea color blu metallizzata e ad un'estetica che ricorda il team campione del mondo in carica, ha attirato la curiosità di Adrian Newey, in virtù del sistema legato alle sospensioni di ispirazione Mercedes. E questo, qualcosa vorrà pur dire... ●



Franz Tost



Carlos Sainz



excellium
NEW GENERATION

**IL DIESEL CHE PULISCE IL TUO MOTORE
KM DOPO KM.**

FINO A
93%
DI DEPOSITI
IN MENO*

DIESEL



**IL TUO MOTORE È
+ PULITO
+ EFFICIENTE**



PERFORMANCE DEL MOTORE COSTANTI



RIDUCE I CONSUMI



RIDUCE LE EMISSIONI DI CO₂

* Rispetto ad un carburante non specificatamente additivato. Previene la formazione di depositi sino al 93%. Rimuove sino al 45% dei depositi esistenti già dal secondo rifornimento (test effettuati in laboratorio secondo il metodo standard CEC F-23-01 XUD; i risultati possono variare in funzione del tipo di veicolo). Per maggiori informazioni visita il sito www.totalerg.it

TOTALERG

LA NUOVA

F1

Giovinazzi è già pronto



COLOMBO

Un giorno senti bussare alla porta della Masseria Camarda, il bellissimo resort pugliese a metà strada fra Ostuni e Ceglie Messapica che Cesare Fiorio ha eletto a suo buen retiro. Erano i Giovinazzi, padre e figlio. Volevano da lui consigli su come impostare la carriera di Antonio, al tempo poco più che esordiente. Da allora di strada Giovinazzi ne ha fatta tanta, tantissima. Fino a salire sulla Ferrari F.1 2015 a Fiorano e quindi sulla Sauber 2017 nella settimana inaugurale dei test pre-stagione, a Barcellona. Test, questi ultimi, durante i quali Antonio ha fatto il suo primo, vero, "ingresso in società" nel difficile mondo della F.1.

- Come se l'è cavata secondo il suo mentore e "consigliere occulto" torinese?

«Benissimo, e non avrebbe potuto essere altrimenti!».

- Cesare Fiorio non ha dubbi. Se fosse per lui, Giovinazzi sarebbe in F.1 già da un po': perché tutta questa convinzione?

«Perché Antonio è uno di quelli diversi, è uno speciale, un fuoriclasse. È fortissimo - articola Fiorio - sia a livello di talento e doti naturali che, soprattutto, di testa. E solo chi ha la testa va avanti. Di talenti che si sono persi per strada è piena la storia delle corse. Lui no, è uno in gamba a tutti i livelli. Me ne resi conto da subito vedendo i risultati che aveva fatto in Asia, poi con la F.4 a fine 2012 e quindi in Formula 3. Dove all'inizio ebbe problemi. Non potevo credere d'essermi sbagliato, ero sicuro d'averlo fiutato giusto. Così convinsi quelli del suo team, allora era il Carlin, a cambiargli la scocca. E mi raccomandai con Dallara che gliene desse una di quelle giuste. La situazione cambiò dal giorno alla notte, Antonio fu quello che vinse più gare nella seconda parte della stagione, battendo signorini come Verstappen e Ocon. Per il titolo era tardi ma lui dimo-

NEI TEST SAUBER ANTONIO HA CONVINTO. DUE SUOI ESTIMATORI, CESARE FIORIO E GIANCARLO MINARDI, SPIEGANO PERCHÉ NON PUÒ DELUDERE

di Sergio Remondino



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

strò di saperci fare».

- E comunque arrivò l'ingaggio con l'Audi per il Dtm...

«Già. Avevamo qualche dubbio sul fatto di lasciare le monoposto, però un contratto con una Casa è un contratto con una Casa: non si può lasciar perdere».

- Poi scoppiò il dieselgate, iniziarono i tagli ai programmi sportivi e Antonio con l'Audi fece solo una gara...

«Già, eravamo di nuovo a piedi (Fiorio usa il plurale, n.d.r.). Cominciai a chiamare quelli che conosco per trovargli un sedile in Gp2 ma senza soldi non è facile. Per fortuna Luca Baldisserrì, che stimava Antonio anche se con la Fda non c'era stato niente, riuscì insieme al suo mentore Gelael e alla Prema a farlo correre in Gp2 nel 2016. Sappiamo tutti com'è andata».

- È arrivato l'ingaggio come terzo pilota Ferrari e il test a Fiorano. Il terzo pilota, in genere, è quello che non corre mai...

«Lo so. Però da anni la Ferrari non aveva ufficialmente un terzo pilota. E ha bruciato sul tempo la Mercedes: anche loro volevano Antonio. Il Cavallino, inoltre, ha cercato di farlo correre già quest'anno con la Sauber ma lì, evidentemente, la Mercedes ha "investito" di più ed il sedile è andato a Wehrlein».

ANTONIO È UNO DI QUELLI DIVERSI, UN FUORICLASSE, FORTE A TUTTI I LIVELLI: HA TALENTO MA È ANCHE FORTE DI TESTA

CESARE FIORIO



Tra i tanti angeli custodi che seguono la sua carriera da vicino ma stanno un passo indietro, più o meno nell'ombra, due persone hanno pieno titolo per giudicare il debutto in Formula Uno di Antonio Giovinazzi. E sono due grandi esperti, fini intenditori di piloti e di corse: Cesare Fiorio e Giancarlo Minardi. Tanto il manager torinese, che ha reso grande la Lancia nei rally, quanto l'ex-costruttore faentino che ha permesso generazioni di piloti di arrivare in F.1, non hanno dubbi: il ragazzo di Martina Franca è un talento vero, uno che "non può" non salire in alto. Li abbiamo sentiti e commentato con loro l'esordio ufficiale di Giovinazzi in F.1 nei test di Barcellona con la Sauber 2017. E son solo complimenti...



CON LA ROSSA NEL CUORE

Antonio Giovinazzi veste Ferrari e... guarda se stesso in azione con la Sauber nei test a Barcellona. Ora il pilota pugliese attende la grande chiamata

- Che però, quasi una nemesi, non ha potuto partecipare ai primi test a Barcellona perché infortunato, aprendo così la porta a Giovinazzi. E anche nei secondi test non è che il tedesco abbia guidato tantissimo: magari va a finire che Giovinazzi...

«Nel caso, bisognerebbe verificare cosa conviene fare. Dopo due Gp un pilota non è più considerato un rookie, quindi non può più girare il venerdì e perde alcune altre facilitazioni: non so se vale la pena per fare una o due gare. Se fosse per tutta la stagione sarebbe un conto, altrimenti sarebbe forse meglio aspettare l'occasione giusta».

- Che arriverà?

«So che in Ferrari credono molto in lui e del resto lo hanno già dimostrato prendendolo come terzo pilota e cercando di farlo correre con la Sauber. La Mercedes è stata anticipata. Anche la Force India lo voleva, era un'opzione concreta, c'era una trattativa: lui col cuore ha preferito aspettare la Ferrari. Spero che al momento buono a Maranello prenderanno la decisione giusta! Faccio notare che hanno due piloti in scadenza di contratto. Poi, cos'hanno in testa non lo so: speriamo bene!».

- Antonio è già pronto per il gran salto?

«Il ragazzo è stra-pronto. Se guardate a cosa ha fatto, a qual è stato il suo percorso, a chi ha battuto - fra gli altri, ripeto, Verstappen e Ocon - vedete che è un predestinato. Infatti entrambe le principali squadre della F.1 lo avevano nel mirino!»

- Come se l'è cavata nel test con la Sauber a Barcellona?

«Magnificamente. Non ha fatto errori, a parte un testacoda che non vuol dire niente. Ha convinto soprattutto sul bagnato, dove - al debutto in F.1 - girava con i tempi dei migliori. Io sono rimasto impressionato e, credo proprio, anche tutto l'ambiente della F.1 lo è. Sull'asciutto invece si fa più fatica

a dire quanto valgono i tempi messi in mostra perché non si sa con quanto carburante girano i vari piloti, con quale tipo d'assetto. Ma le squadre lo sanno... E comunque, il tempo che ha fatto segnare con le ultrasoft sull'asciutto, meglio di Perez per esempio, non mi sembra poi da buttare per un debuttante, no?». ●

GIANCARLO MINARDI HA UN SOGNO NEL CASSETTO

«Gli auguro la Ferrari»

«Io Antonio l'avrei messo in Formula Uno tre o quattro anni fa!». Come sempre, Giancarlo Minardi non è uno di mezze parole. E su Giovinazzi spezza più di una lancia: per lui, nei confronti del ragazzo di Martina Franca, sono tutte porte aperte...

«Presi a seguirlo in pratica quando ancora correva con i kart - ricorda Minardi - e mi sembrava ottimo da subito. Anche alla Ferrari lo stimavano, pur non avendolo mai portato avanti con la Fda. So che è andato bene nel primo test a Fiorano con la SF15-H, mi risulta che a Maranello sono soddisfatti di quel primissimo test. Ed è andato bene anche a Barcellona con la Sauber. Ha fatto tutto quello che gli hanno chiesto, non ha commesso errori, ed era al debutto vero su una Formula Uno, in un test ufficiale. Io non ho dubbi: Antonio ha doti naturali che gli permettono di essere in F.1 già oggi. Potrebbe correre tranquillamente in Australia senza problemi».

- Tra aspettare la Ferrari e correre quest'anno con la Sauber che cosa gli augura?

«Io gli auguro che sia Ferrari nel 2018, però devo dire che se potesse correre già quest'anno con la Sauber non sarebbe male. In fondo, quanta gente ha debuttato con me, nel piccolo Team Minardi, dimostrando di meritare di andare avanti? Vogliamo ricordarne qualcuno? Alonso, Webber, Fisichella, Trulli e, se volessimo continuare a ritroso, la lista è ancora lunga...».



Surtees

addio al Figlio del

SI È SPENTO IL VINCITORE DI SETTE TITOLI MONDIALI IN MOTO, UNICO PILOTA IRIDATO SU DUE RUOTE AD AVER TRIONFATO ANCHE IN F.1, IN UNA CARRIERA STRAORDINARIA. RIVIVIAMOLA A PIÙ VOCI

di Mario Donnini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

Se n'è andato non solo un grande, ma uno dei più grandi. Con la scomparsa di John Surtees, avvenuta venerdì 10 marzo per una crisi respiratoria, il Motorsport perde il campione che più di tutti simboleggiava una neorinascimentale, versatile e leonardesca genialità trionfante, con i sette titoli vinti nel motomondiale dal 1956 al 1960 su Mv Agusta - imbattuto in ogni Gp nel 1958 e nel 1959 in 350 e 500 cc -, sublimati dall'alloro iridato colto sulle quattro ruote, col mondiale piloti vinto al volante della Ferrari nel 1964.

Ebbene, in linea del tutto teorica, ciò che ha ottenuto resta teoricamente replicabile ma il come, quello

PREDILETTO DA ENZO FERRARI

John Surtees, sotto, con Enzo Ferrari e, nell'altra pagina, nell'abitacolo della 158 con la quale poi vincerà il titolo mondiale 1964. Dopo un finale nel quale il titolo cambiava di mano a ogni giro...

no. Mai più nessuno mai. Perché nel campionato iridato John Surtees vince in moto 38 Gp su 49 partecipazioni complessive, con una stratosferica media vittorie del 77,6%, alla quale tiene testa dignitosamente solo quella di Ago, al secolo Giacomo Agostini, con un ragguardevole 66,1%, mentre Valentino Rossi resta fermo a un - diciamo così ma non lo è affatto - modesto 32,8% e lo stesso Mike Hailwood non va oltre il 50% di Gp vinti rispetto a quelli corsi. In poche parole, in termini di peso specifico e efficacia del dominio, Surtees su due ruote potrebbe essere considerato il più grande di tutti i tempi. Poi John si ritira dalle moto a 26 anni, nel 1960, un anno in anticipo perfino rispetto al più clamoroso degli stufarecci, Casey Stoner. Ma John Surtees non ne ha mica abbastanza, di fare il Cavaliere del Rischio, no, no, come Cesare Ragazzi ha un'idea meravigliosa in testa: la F.1.

Debutta nel Brdc International Trophy 1960 - gara di F.1 non iridata - con una Lotus ufficiale, e occhio: è subito in terza fila, sesto su 25 partenti, nettamente davanti ai compagni di team Ireland, uno buono davvero, e Stacey, un altro niente male. Poi in corsa è fuori per una perdita d'olio, ma il 25enne baby che stupì in sella alle Norton Manx e alle Nsu prima d'essere ingaggiato e lanciato dal Conte Agusta ormai è lanciafiamma anche sulle quattro ruote. E al secondo Gp, in Gran Bretagna 1960, è subito secondo e al terzo, a Oporto, sul tracciato cittadino, diventa poleman. Semplicemente Sensazionale. Tal discorsetto a questo punto rende del tutto superfluo spiegare per quale motivo viene chiamato, nunc et semper, il "Figlio del Vento".

Cresciuto con Reg Parnell

Okay, l'esordio in auto è flamboyant, ma poi per crescere e sopravvivere in F.1 le cose vanno prese con metodo e i numi tutelari giusti. In quanto all'inizio puoi anche andare fortissimo, ma neanche tu sai perché. Così John si affida al veterano Reg Parnell e alla sua scuderia Yeoman Credit - prima con Cooper private, poi su Lola - che lo fortifica facendolo crescere, con due secondi posti - uno al Nurburgring, dove è specialista - e piazzamenti che gli



Vento



SURTEES ADDIO AL FIGLIO DEL VENTO

valgono uno stupefacente quarto posto finale nel mondiale. È fatta: per il 1963 arriva la chiamata dal team Ferrari. John a 29 anni torna in Italia, passando dalla Mv di Cascina Costa a Maranello.

Uno più che giusto per la filosofia Ferrari

Surtees è perfetto per la filosofia Ferrari. Come pilota d'auto è in fondo un ragazzo dal potenziale effettivo promettente ma sconosciuto e tutto da sgrossare. Quindi non costa follie. Allo stesso tempo, paradossalmente, vanta richiamo mediatico fortissimo, preparazione tecnica di prim'ordine, sangue freddo sperimentato e capacità di collaudo esaltata dagli anni da Caposquadra Mv. Ed è forte pure sulle Sport. Il resto lo racconta chi meglio di tutti può farlo, Mauro Forghieri di anni 82, al tempo 28enne responsabile della Ferrari F.1: «Descrizione precisa, quella di John - chiosa "Furia" -. E posso dire che con Surtees alla Ferrari abbiamo lavorato tanto bene. Era un gran bel pilota e sul piano della cultura tecnologica pure uno preparato davvero. Tanto che mi presentò dei suoi amici inglesi coi quali potei approfondire certe problematiche relative all'aerodinamica e all'uso di materiali per la carrozzeria, tutte robe sulle quali noi eravamo, per così dire, un po' indietro. Poi c'è un'altro aspetto, puramente umano: John piaceva a Enzo Ferrari, moltissimo. Lo rispettava perché mai aveva avuto alle sue dipendenze un sette volte iridato e allo stesso tempo era affascinato dall'idea di portarlo al successo in F.1».

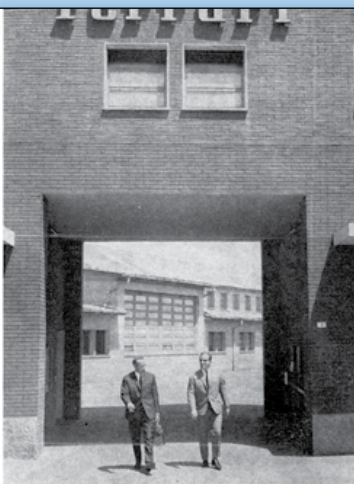
Maestro del Nurburgring

E il primo centro in F.1 avviene sulla Nordschleife. Così il 4° posto finale nel 1963 prelude all'attacco al mondiale dell'anno dopo: «John ha accettato il rischio di cimentarsi nella sfida con una macchina all'avanguardia, la otto cilindri a iniezione diretta che riusciva a sviluppare quasi 12.000 giri al minuto. E qui subentra un'altra delle sue immense qualità: quella di essere anche buon tecnico e ottimo link con validi fornitori. Dico di più: Surtees è stato da questo punto di vista l'uomo più importante e capace che la Ferrari abbia mai avuto, in coabitazione col grande Michael Schumacher. E guarda che l'albo d'oro è bugiardo. Se fosse rimasto di più alla Ferrari avrebbe vinto tanto. Per esempio quel mondiale 1966, il primo coi motori aspirati a 3000 cc, che è un mio rimpianto, perché se Surtees non avesse divorziato a metà stagione dalla Rossa, avremmo portato a casa anche quello, insieme».

Be' lei conosce il problema ma pure la spiegazione, quindi faccia pure... «Dai, il problema vero è che John non aveva mai troncato del tutto i rapporti stretti che aveva con la Lola».

Nel 1966 traumatico divorzio dalla Ferrari

Già, tra Surtees e la Lola via Ferrari si ipotizzò di qualche interscambio di informazioni non voluto, al tempo. «Stiamo sul sicuro e indichiamo il punto di rottura, la cosa che cambiò per sempre i rapporti tra Surtees e la Ferrari. Il 25 settembre 1965 a Mosport, mentre provava una Lola T70 - con la quale avrebbe vinto la Can-Am, l'anno dopo, ndr -, fu protagonista di un incidente terribile, nel quale accusò gravi ferite che di fatto ce lo sottrassero fino all'ini-



Il fatto non è di ieri. E ha origini ben più remote rispetto alla goldoniana baruffa dell'antevigilia di Le Mans. Risale addirittura all'edizione 1965 del gran premio di Montecarlo quando Surtees si permise di dissentire con talune tesi del direttore sportivo della Casa di Maranello, Eugenio Dragoni. Il motto staliniano dell'obbedienza «cieca, pronta e assoluta» era stato cancellato dal revisionismo di Krushev e non più rivitalizzato dai suoi epuratori. Nel mondo dei trecento all'ora le polemiche e i contrasti fra corridori e direttori sportivi sono stati sempre all'ordine del giorno: in tutti i tempi e in tutte le epoche. Troppa prima donna nelle «gondollette» di formula e molto spesso un semplice fiammifero è stato sufficiente a generare incidenti cinematografici. Non si può tollerare in nessuna fabbrica del mondo che un contrasto interno porti a degenerazioni; che il clima di operatività venga danneggiato da diatribe, che sia continuamente alimentato un certo frontismo. Perché altrimenti non si possono indirizzare gli sforzi verso i veri obiettivi. Bisogna eliminare ogni contrasto, ogni dispersione di forza. La Casa non può tollerare nel suo seno alcun contraltare.

Così Enzo Ferrari, seppure dolorosamente, ha dovuto prendere una decisione di estrema gravità: scindere il contratto che legava le rosse vetture di Maranello al pilota inglese John Surtees. Una rottura di rapporti avvenuta di comune accordo, in piena comprensione fra l'una e l'altra parte. Lo stesso Surtees aveva detto che due galli sotto uno stesso pollaio non potevano cantare. Ed ha accettato il compromesso dopo un lungo e cordiale colloquio con il costruttore italiano, l'unico grande costruttore della vecchia Europa che sia rimasto sulla breccia a difendere una bandiera che svetta da quarant'anni, quell'Enzo Ferrari sempre più solo, sempre più isolato, sempre più abbandonato da chi dovrebbe aiutarlo.

La rottura fra la Casa di Maranello e John Surtees mercoledì scorso era ormai giunta all'inevitabile. Troppo lungo era lo strascico che si portava dietro.

**DAL 1963 AL 1966
FU PRIMA GUIDA FERRARI**
Surtees, sotto e al centro, su Ferrari, che nel finale del 1964 corse con i colori della Nart. Nell'altra pagina eccolo col suo primo amore: le due ruote



TUTTA LA VERITA' SUL CASO CHE SCOTTA

Il colloquio Surtees-Ferrari è finito, il licenziamento definito. Dragoni ha avuto partita vinta. John (a sinistra), accompagnato dal suo segretario-consigliere mr. Yang, vacca per l'ultima volta i cancelli delle officine di Maranello. Mr. John torna a casa

Mr. John torna a casa

MARANELLO 22 giugno, mercoledì - Si sono incontrati oggi a Maranello il pilota John Surtees ed Enzo Ferrari. Costatata la situazione di disagio venutasi a creare nei rapporti di collaborazione tecnici e sportivi in corso, è stato concordato di rinunciare al proseguimento di ogni ulteriore rapporto.

I contrasti di Montecarlo '65 per la dodici cilindri che Surtees voleva provare e che Dragoni affidò ad un altro; i rinnovati contrasti di questo Montecarlo sempre con Surtees desideroso di correre sulla 2400 e non sulla 3000; le ripicche ai boxes; la frase storica di Dragoni «qui comanda uno solo»; l'ostentare di freddissimi rapporti fra il pilota caposquadra e il direttore sportivo; gli incontri gelidi di Monza sotto la pioggia; la corsa di Spa senza una congratulazione di chi era ai boxes e solo con l'effusione dei meccanici. Una serie di battute e di polemiche alimentata, a volte anche involontariamente, per tanti mesi.

Non si poteva andare avanti così. Questo era ovvio. E dopo la clamorosa decisione di appiedare Surtees a Le Mans presa da Dragoni; con la scusa piuttosto miserella di non considerarlo pienamente ritornato in possesso di tutte le sue forze per una gara del genere; (e si era già dimenticata l'impresa sotto il diluvio e senza tergicristallo della Mille chilometri monzese) una decisione doveva essere presa. C'era quel famoso diktat di Dragoni «qui comanda uno solo» e lui, John Surtees si è rimesso alle decisioni della Casa. Ha trovato un punto d'accordo, ha riconosciuto, come il comunicato ufficiale ha sottolineato, una divergenza di rapporti con i responsabili del settore sportivo (Dragoni) e tecnico (Forghieri). Ed ha preferito «lasciare» pur mantenendo immutata e totale la stima verso Enzo Ferrari.

Ferrari ha così preso l'unica decisione che si poteva prendere in quel mercoledì di sole nella verde campagna di Maranello. In quel momento non c'era altro da fare che ratificare una decisione presa sul campo a Le Mans.

Ma gli sportivi si chiedono perché mai si sia arrivati a tanto. Si chiedono se davvero una situazione di questo genere non poteva essere sanata, risolta per tempo. Non poteva avere una soluzione meno drammatica. E l'interrogativo degli appassionati non solo è legittimo ma è giusto. Enzo Ferrari, che aveva delegato i poteri di direzione sportiva ad Eugenio Dragoni, si è trovato praticamente in mano un «pasticciaccio»

zio della stagione successiva. Questo fece diventare una belva Enzo Ferrari, che da lì in poi cambiò il suo atteggiamento verso il "Figlio del Vento". I cui giorni a Maranello cominciavano a essere contati». E anche la voce che lo fece fuori il "diesse" Dragoni sembra esagerata, no? «Certo. Dragoni non avrebbe mai avuto potere per far fuori Surtees a metà 1966. Se lui acui il contrasto col pilota, di fatto creando le condizioni per quella rottura così trauma-



IL DIVORZIO NARRATO DALL'EDITORE LUCIANO CONTI

A inizio estate 1966 John Surtees - candidato probabilissimo alla vittoria nel mondiale di F.1 -, e la Ferrari si separano. È una rottura improvvisa, travagliata e gravida di conseguenze, oltre che di retroscena e momenti caldi quanto delicati. Eccezionalmente, a raccontare l'intensità di quei momenti sulle pagine di Autosprint è direttamente l'editore Luciano Conti, con un pezzo a sua firma. Una vera e propria rarità, che nel salutare il "Figlio del Vento" riproponiamo, qui, integralmente.



IL "CASO SURTEES"

brutto che Dragoni gli aveva combinato, segretamente alimentato, presentato poi come un fatto scoppiato indipendentemente dalla sua volontà ed un fatto che, alla fin fine danneggiava la Casa.

Dragoni ha sempre osteggiato Surtees, lo ha osteggiato sin dal suo arrivo a Maranello proprio perché lui non lo aveva scelto e indicato, lo ha considerato un inglese abituato a vivere sulle spalle e sul lavoro degli altri, un uomo che non piegava alle sue decisioni e ai suoi voleri, un uomo che amava discutere delle faccende di corsa, un pilota che veniva a Maranello, alle riunioni collegiali, e si permetteva di dissentire sui piani di corsa che il direttore sportivo aveva preparato. Era compito di Dragoni sanare il contrasto non già, e assurdamente, di alimentarlo, era compito di Dragoni evitare che in seno alla squadra si aprissero delle fratture, era compito di Dragoni risolvere il tutto in un clima di comprensione reciproca; comunque di non lasciare al fato che tutto continuasse a svolgersi all'insegna del «giorno per giorno», aspettando una soluzione di scoppio quale in realtà Dragoni stesso ha provocato dopo aver artatamente dichiarato a Spa le formazioni false di Le Mans ben sapendo che in cuor suo aveva spinto il bottone del siluro a Surtees.

I guai che Dragoni ha combinato alla Ferrari sono incalcolabili: sin dai tempi passati quando ha preferito attuare nei rapporti con la CSAI la tattica da lui stesso definita del «pesce in barile», sin dai tempi della omologazione della Le Mans quando puntava tutto sul compromesso; sin dai primi mesi di quest'anno quando ha incominciato a diffondere la voce che difficilmente Surtees era lo stesso di prima dell'incidente; sin da quando ha palesemente lamentato che Surtees si comportava da prima donna mentre la vera prima donna della Ferrari era lui e solo lui. Dragoni doveva reprimere subito gli innegabili e molteplici capricci di Surtees, ma prendere anche atto di certe esigenze del campione; non doveva invece alimentare la «guerra» dei nervi ignorandolo quasi. E non è tollerabile che un direttore sportivo non si complimenti con il suo campione che vince. Ma a Spa è avvenuto il contrario e Dragoni al solito non ha voluto neppure che i meccanici partecipassero alla cerimonia della premiazione. Questi uomini che piangono solo quando uno di casa vince, che lavorano e soffrono per ore e ore, sono stati respinti fuori dall'uscio ufficiale forse perché non avevano la cravatta da cerimonia. Fatti come questi non erano mai avvenuti nel clan della Ferrari in tanti anni, in un clan dove si era abituati a dividersi con il lavoro anche le gioie.

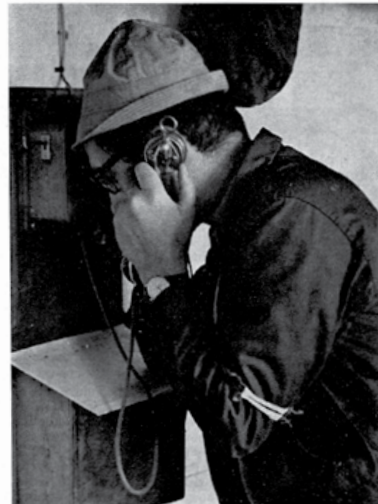
Dragoni ha clamorosamente sbagliato: diremo di più: non si è comportato, come avrebbe dovuto, da vero direttore sportivo cercando di mettere in atto, anche in questa sua veste, quell'arte del compromesso e del rigirare le carte in tavola di cui è davvero insuperabile. Solo all'egocentrismo di Dragoni dobbiamo se la Ferrari e l'Italia si vedono costrette a rinunciare ad un quasi certo titolo mondiale che con Surtees sarebbe stato quest'anno conquistato.

Il sacrificio di Enzo Ferrari è stato doloroso. E lo comprendiamo. Non poteva prendere altri provvedimenti per salvaguardare l'unità interna della sua fabbrica. Ma è un provvedimento di notevole gravità che avrebbe potuto essere evitato se Dragoni avesse fatto opera di convinzione di pacificatore. Tutto è invece precipitato ed ha finito per condizionare e travolgere anche quel Cavallino rampante di Maranello verso cui rimane però immutata la stima, la passione, l'ammirazione di tutti gli italiani. Un capitolo oscuro che si chiude e che non intacca la validità di un nome,

la figura gloriosa del suo capostipite, di quell'uomo solo che combatte contro tutti la più vera ed umana delle sue battaglie contro la strapotenza del dollaro americano.

Ciao John, diciamo a Surtees nel momento in cui sale la scaletta dell'aeroporto di Linate per far ritorno in Gran Bretagna; ma diciamo anche addio a Dragoni. Per noi, per tutti gli sportivi veri, dopo i nefasti che ha causato è come se anche lui se ne fosse andato. Per noi Dragoni non conta più e la Ferrari preferiamo immaginarla nella sua affascinante e roboante bellezza, senza direttore sportivo, senza più tanti complessi; più libera, più leggera per spiccare altri voli verso nuovi successi.

LUCIANO CONTI



L'ingegner Forghieri, direttore tecnico della Ferrari, al telefono a Le Mans. Sta parlando con Maranello, dopo la comunicazione già annunciata da Dragoni dell'appietimento di John Surtees

Entra in squadra PARKES con una monoposto "lunga"

In una conferenza stampa, seguita al clamoroso annuncio della conferma del licenziamento di Surtees, Enzo Ferrari ha lasciato capire che — scioperi sindacali permettendo — oltre a Lorenzo Bandini, avrà una monoposto Mike Parkes, l'ingegnere capocollaudatore. Il debutto a Reims, il 3 luglio, dello specialista dei prototipi, è però in dubbio perché la monoposto per lui è necessario costruirgliela su misura cinque centimetri più lunga. Non è escluso che, una volta rimesso dalla contusione di Le Mans al ginocchio, Scarfiotti abbia anche lui occasione di tornare al volante di una monoposto Ferrari in un Gran Premio. Intanto però, causa l'ingestatura, il marchigiano ha dovuto rinunciare anche alla seconda prova dell'Europeo della Montagna al Mont Ventoux.

tica, fu perché era Enzo Ferrari a dirigere i giochi e a volere quell'epilogo. Che si rivelò molto doloroso per le parti in causa e che di fatto ci costò il mondiale 1966, nel quale Jack Braham ebbe buon gioco».

Al top a Monza 1967 con la Honda

Surtees non s'arrese, tornando alla vittoria con la Cooper-Maserati in Messico 1966, per poi passare alla Honda per il 1967, con la quale avrebbe colto



SURTEES FU UNO SCHUMI ANTE LITTERAM QUALE CATALIZZATORE TECNICO DEL TEAM

MAURO FORGHIERI



un clamoroso trionfo nel Gp d'Italia. Il suo ultimo centro iridato, a 33 anni. «Sapeva far crescere una macchina da zero, grazie anche a una metodologia minuziosamente acquisita ai tempi delle moto. Era forte nella guida e nella meccanica, ma era restato un puro. Figlio di un dealer, alle prime gare lo portava la mamma che guidava il furgoncino, mentre lui dormiva nel cassone, al fianco delle moto. A suo modo, malgrado i tanti successi, era restato essenziale nei comportamenti e, per certi versi, un romantico nell'anima» - conclude Forghieri.

Il sogno di costruttore

La sfida successiva è quella di Costruttore. In F.1, ma anche in F.2 e in F.5000. Il gran debutto nel mondiale della Surtees è nel 1970. Con la sua creatura John correrà fino al 1972, ultima gara a Monza, e otterrà come migliori risultati due quinti posti, ai quali vanno aggiunti due successi non iridati, nella Gold Cup a Oulton Park, nel biennio 1970-1971. Proprio il 1972 è un anno fondamentale per la piccola Casa inglese. Curiosamente, il pilota che esalterà di più John costruttore sarà l'altro immenso cen-

SURTEES ADDIO AL FIGLIO DEL VENTO

tauro prestato alle quattro ruote, anche lui reduce da trionfi su Mv e Honda (ma in moto): Mike "The Bike" Hailwood. Su Surtees, Mike si lancerà vincendo l'Europeo di F2 1972 e nel mondiale di F1 coglierà un clamoroso 2° posto nel Gp d'Italia, con la Surtees Ts9B, dopo che l'anno prima aveva portato la Ts9 al 4° posto, nello spettacolare volatone affollato vinto da Gethin su Brm. Bello anche il 3° posto di Pace in Austria 1973 su Surtees Ts14A.

Censurato per colpa dei profilattici

Surtees resta un creativo e un anticonformista. Nel 1976 accetta di buon grado la sponsorizzazione della Durex profilattici e per ripicca la composta - e un po' parruccona -, BBC non trasmette la Corsa dei Campioni dove il pilota di John, il bravo Alan Jones, si piazza gran 2°.

La Casa di Edenbridge, nel Kent, corre fino al 1978, anno in cui negli ultimi due Gp ingaggia Beppe Gabbiani: «Surtees ci dette appuntamento a Goodwood per un test d'assaggio. Eravamo in cinque candidati. Lui si presentò in Mercedes cabrio con due bionde da capogiro, scese, spari e tornò in tuta ignifuga - racconta Beppe -. Salì sulla Ts20 lasciata libera da Keegan che aveva un polso rotto e da Brambilla, il quale a Monza aveva preso una ruota in testa e era grave all'ospedale. Percorse alcuni giri, scese e ci disse: "Okay, adesso salite voi. Se fate lo stesso tempo, buon segno, senno' bye bye". In pochi giri staccai subito un tempone, migliore del suo e fui ingaggiato per le gare in Usa e Canada, insieme a Arnoux».

Come si comportò John come team manager? «Con me si interessava, era a suo modo gentile e carino, magari un po' distaccato. Nel primo weekend andai male, anche per guai al cambio. Poi la squalifica di Patrese per il crash di Monza e certe prediche che mi fecero i boss al debutto mi misero nelle condizioni peggiori e non resi al meglio, tanto che non mi qualificai, ma John non mi disse niente di male. In Canada però sul bagnato andai fortissimo, conquistando la top five e allora lui si mostrò felice. Purtroppo nella sessione determinante con la pista che si asciugava finì in testacoda nel momento to-

pico, restando fuori dallo schiarimento di partenza. Peccato. Il giorno dopo preferii non partecipare al warm up al quale erano ammesse anche le due riserve e John si arrabbiò moltissimo, tanto che scrisse nel numero successivo di Autosport inglese che avevo buone doti velocistiche ma caratterialmente ero un pirla. Ecco, era uno molto diretto, capace e sempre pronto a dire ciò che pensava. Ma con me non litigò, tanto che ci sentimmo ancora per telefono ma poi mi comunicò che per motivi economici stava chiudendo il suo team. Peccato, perché la Ts20, la sua ultima F1, era una buona macchina».

La tragedia del figlio e il saluto di Ago

Dalla fine degli Anni '70 John Surtees torna alle moto, con le quali partecipa a innumerevoli parate e effettua restauri, alternandosi tra Mv e Norton. Infine, si riappassiona alle corse seguendo il giovane figlio Henry, avuto nel 1991, a 57 anni d'età.

Ma purtroppo in pieno 2009, nella gara di Brands Hatch di F2, seconda frazione, Henry Surtees viene colpito alla testa da una ruota persa da Clarke, che ha appena avuto un incidente. Il detrito colpisce violentemente il povero Henry, estratto e ricoverato al Royal London Hospital, dove spira in serata.

John dimostra immensa dignità, limitandosi a dire: «Henry era uomo buono e un amorevole figlio, che purtroppo ho perso», accettando la tragedia con rassegnazione eroica. Il grande Giacomo Agostini è tra coloro che lo accompagnano più spesso, in seguito, alle tante rievocazioni alle quali si esibisce, su tutte Goodwood, dove nel 2014 torna a guidare la Ferrari con cui fu iridato: «Surtees - ricorda Ago -, era diverso da tutti noi. Anche in questi ultimi anni, si mostrava meticolosissimo, era attento perfino alla messa a punto degli ammortizzatori della Mv. Poi, pronti-via e anche se era in parata correva per davvero, testa bassa, gas spalancato. Credo avesse un'immensa passione e un infinito rispetto per le corse. Tanto da accettare tutto il buono e il cattivo che gli avevano dato e a comportarsi fino all'ultimo giorno come il vero, unico e grande pilota che è sempre stato. Sì, sia a due che a quattro ruote».

Rest In Peace, John Surtees. ●



EROE DEI REVIVAL E ICONA DEL MOTORSPORT

Sotto, Surtees in gara con la Ferrari e, sopra, in veste di star del passato in un recente revival e in compagnia di Schumi. In alto, ecco la Surtees di Gabbiani in testacoda nella sessione finale del Gp del Canada 1978 e lo stesso John a metà Anni '60 a pranzo col Drake



Così **Surtees** narrava il mondiale F.1 vinto

NEL 2014 IL "FIGLIO DEL VENTO" COSÌ RACCONTÒ, NEL VOLUME DEDICATO ALLA STORIA DELLA MOMO, LA STAGIONE CHE LO PORTÒ A VINCERE IL MONDIALE DI F.1 1964, SU FERRARI

John Surtees accettò di buon grado di scrivere la prefazione del libro scritto dal nostro giornalista Mario Donnini, edito da Giorgio Nada nel 2014 e dedicato al mezzo secolo d'attività della Momo. Proprio nel 1964 il "Figlio del Vento" aveva corso utilizzando il volante del giovane Moretti. E va sottolineato che in prima stesura il suo racconto della stagione era molto più lungo, contenendo per ogni corsa perfino il tipo di rapporti del cambio usati...

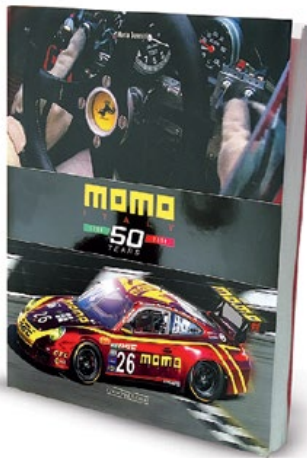
«Mentre scrivo queste righe, ci troviamo nell'anno, il 2014, che mi ha visto tornare ancora una volta nell'abitacolo della mia monoposto Ferrari 158 da Gran Premio con la quale, esattamente mezzo secolo fa, vinsi il Campionato del Mondo Costruttori di F.1.

Entrai a far parte della casa del Cavallino Rampante nel 1963, periodo nel quale la Rossa schierava anche un team ufficiale nelle gare internazionali per Sport Prototipi, tra cui, la 24 Ore di Le Mans, la 12 Ore di Sebring e la 1000 km del Nurburgring, sulla mitica pista Nordscheife.

A quei tempi, in Ferrari, il programma nel mondiale di F.1, almeno nella parte iniziale della stagione, passava in secondo piano, in modo che la struttura, relativamente piccola, potesse concentrarsi per prima cosa sulla preparazione delle vetture destinate alle gare di durata. Per quanto mi riguarda, iniziai la stagione 1963 vincendo subito a Sebring e al Nurburgring, alla guida di un prototipo Ferrari 250 P con motore 12 cilindri a V. Il trionfo a Le Mans, invece, mi sfuggì a causa di un incidente,

malgrado avessimo dominato nelle prime venti ore. La Ferrari in F.1, col Mondiale 1964 che iniziava a Monaco il 10 maggio, aveva frattanto ultimato lo sviluppo del motore V6 a 120°, introducendo nuovamente l'iniezione diretta, una soluzione tecnica simile a quella usata da Mercedes-Benz e Vanwall con le vetture Grand Prix da 2,5 litri di cilindrata, alla metà degli Anni Cinquanta. In questo cammino, iniziato l'anno prima, avevamo incontrato numerosi problemi di affidabilità che erano stati causa di diversi ritiri, anche se eravamo soddisfatti in termini di prestazioni. La monoposto, siglata 156, era da considerarsi vettura di riserva rispetto alla nuova 158 con motore 8 cilindri. Archiviata la trasferta a Le Mans del 20-21 giugno, si intensificò l'impegno relativo alla F.1 e fui molto felice di riuscire a vincere il Gp di Germania, sul prestigioso tracciato del Nurburgring dove, correndo per la Casa italiana l'anno prima, avevo colto anche il mio primo successo in una gara valida per il Mondiale.

A questo punto va ri-



cordato che alla fine del 1963 la Rossa aveva intrapreso una svolta tecnica, passando al motore a 8 cilindri, simile a quello di alcuni nostri rivali, ma appunto anche a iniezione diretta. Il telaio era completamente nuovo a quello della 6 cilindri fu sostituito da una struttura tubolare più leggera, in pannelli dall'alluminio rivettati. Tuttavia, in ragione delle sempre forti aspettative di ben figurare nella prima gara del Mondiale riservato ai prototipi, io all'inizio della stagione 1964 usavo in F.1 ancora la vettura a motore 6 cilindri. Venne quindi il momento di saggiare la nuova 8 cilindri, la 158, e di calarmi finalmente nell'abitacolo, prima ancora che iniziassero le prove, sul vicino tracciato

di Modena.

Il problema iniziale che incontrai fu che il nuovo cockpit, più stretto del precedente, mi risultava scomodo all'altezza del bacino. Quindi, con l'ausilio di un martello in gomma si è intervenuti battendo la lamiera in modo da allargare l'abitacolo e apportare tutte le modifiche necessarie che mi consentissero una posizione di guida sdraiata, comunque più inclinata rispetto a prima. E anche il volante era diverso dal precedente perché più piccolo, tanto da darmi qualche perplessità e non consentendomi la corretta lettura del contagiri.

Ma in quel momento fui molto fortunato ad avere in mio soccorso la bravura e la competenza dello specialista Momo, nella persona di Gianpiero Moretti! Parlammo della questione e arrivammo alla conclusione che i tempi in cui le mani del pilota scivolavano sul volante di una F.1 erano ormai finiti. Di fatto, ci si sedeva nell'abitacolo con le mani nella classica posizione d'orologio delle tre meno un quarto, coi pollici appoggiati sulle razze. In particolare, nei punti in cui si appoggiavano i pollici, c'era bisogno di un diametro maggiore in modo che l'impugnatura risultasse più como-

da. Il primo volante da Gran Premio con il diametro dell'impugnatura aumentato nei punti di appoggio ma ridotto nella parte superiore e in quella inferiore della corona fu quindi realizzato e la storia dimostra come abbia giocato un ruolo importante nello sviluppo del brand Momo che ancora oggi conosciamo.

Ormai potevo finalmente correre con la nuova macchina e, una volta terminato l'impegno della Casa per la 24 Ore di Le Mans, riuscii appunto a vincere in Germania. Sfortunatamente fui costretto a rinunciare a un prevedibile successo in Austria, anche se in quell'occasione fu il mio compagno di squadra Lorenzo Bandini ad andare a segno. Monza, luogo dal quale ora sono da poco tornato mentre sto scrivendo queste righe, fu in quell'infuocato 1964 teatro di un'altra pole e di un'altra vittoria. Poco dopo, i due secondi posti ottenuti negli Stati Uniti e in Messico, condussero me, la Ferrari e la Momo a conquistare il Campionato del Mondo Costruttori F.1. E quando guardo quel volante originale che ancora conservo appeso per ricordo alla parete del mio studio, penso alla mia squadra e al contributo verso quel successo che io e la Momo fummo in grado di dare. Per questo sono così felice di festeggiare questo stupendo anniversario assieme al marchio Momo, nel contempo congratulandomi con loro per la parte che hanno saputo giocare, scrivendo pagine tanto importanti nella storia delle competizioni automobilistiche».

John Surtees



RIAPPARSE NELLA F.1
MODERNA NEL 2008
E VIETATE A FINE 2010
LE "SHARK FIN" SONO
TORNATE! COSÌ ABBIAMO
STILATO UNA HIT PARADE
DI TUTTI I TEMPI
DELLE VETTURE PINNATE
SCOPRIAMOLA...

Al gusto di pinna

di Mario Donnini - foto Sutton-Images.com

Ebbene sì. Il 2017 è l'anno del grande ritorno delle pinne in F.1. Fu Adrian Newey a portarle alla ribalta nella F.1 moderna già sulla Red Bull Rb4 del 2008, ben presto imitata da quasi tutte le rivali sino alla fine del 2010, guarda caso proprio l'anno del primo mondiale targato Red Bull e Vettel. In particolare, all'interno del regolamento tecnico 2017, il fatidico articolo 3.9.1 - in pratica lo stesso che nella stagione 2011 aveva sancito l'addio alla cosiddetta pinna da squalo e il conseguente sviluppo chiamato F-Duct -, è stato cancellato. Contemporaneamente l'articolo 3.8.4 fornisce esplicite limitazioni, ma stavolta, attenzione, non preclude, l'adozione delle pinne alabardate: ecco perché ci risiamo. In poche parole, la shark fin, la pinna di squalo, non è stata espressamente reintrodotta in F.1, ma la sua proliferazione è dovuta al fatto che ora in pratica risulta implicitamente non vietata.

CARATTERISTICA TORNATA IN VOGA IN F.1

Sopra, la nuova Toro Rosso Str12, in questo caso con Kvyat al volante, nella prima sessione di test collettivi della F.1 a Barcellona, con la vistosa pinna posteriore

E se consideriamo che la pinnona è praticamente uno stabilizzatore da anni in voga nel Wec, si può sostenere a ragione che siamo in un'era pinnatissima come non mai, nelle categorie tecnologicamente più spinte dell'automobilismo.

Da qui l'idea di lavorarci un po' su, provando a compilare a mo' di gioco una pur soggettivissima hit parade in ordine d'importanza delle auto pinnate nella storia delle corse.

Fornendo una top ten, pur motivata, che rifugge dal dogma della completezza e dell'oggettività, ma che vuol essere spunto alla riflessione e al dialogo tra appassionati, senz'altro in grado di compiere ciascuno una sua personale classifica.

Magari con modelli o casi non inclusi nelle pagine seguenti. Comunque, ovvio, tutte appetibilissime perché al gusto di pinna montata.

Buon divertimento. ----->

DI VETTURE PINNATE NELLA STORIA DELLE CORSE SE NE CONOSCONO A BIZZEFFE. SIA NELLE GARE DA GRAN PREMIO, ENDURANCE, INDYCAR, CHE NEL SETTORE DEI TENTATIVI DI RECORD DI VELOCITÀ. TUTTAVIA A FARLE TORNARE D'ATTUALITÀ È IL RITORNO DELLE "SHARK FIN" NELLA F.1 2017, CHE CI SPINGE A STILARE UNA CLASSIFICA DELLE 10 VETTURE PINNATE PIÙ IMPORTANTI NEL MOTORSPORT



na montata



AMPIO CAMPO D'APPLICAZIONE

Sopra, la Fry F.2 del 1959, non qualificata con Parkes nel Gp di Gran Bretagna 1959, a lato, la DeltaWing nel 2012, al centro la Red Bull del 2008, a destra la concept Dallara per Indy e sotto le "fin" viste nel passato prossimo in Nascar





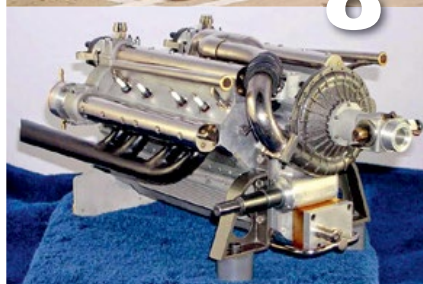
10. McLaren Mp4/10

È la monoposto McLaren che nel 1995 vede l'inizio della collaborazione con Mercedes. Pinnata e dotata di un alettone sopra lo stabilizzatore caudale. La monoposto segna la fine della carriera in F.1 di Nigel Mansell, 42enne, demotivato e perfino troppo grosso per infilarsi nelle sue misure "mini". Il "Leone" è sostituito all'inizio da Blundell che poi lo surroga dopo ancora appena due corse disputate da Nigel. La Mp4/10 è evoluta in tre versioni totali e nel finale con Hakkinen diviene efficace e competitiva (McLaren quarta tra i Costruttori). Con essa Mika ha il grave incidente in prova, in Australia, che lo manda addirittura in coma per due giorni.



9. Ferrari 312 B2

La Ferrari 312 B2 corre nel 1971-72 e vince due Gp iridati, Olanda 1971 e Germania del 1972, entrambi con il belga Jacky Ickx. La 312 B2 rappresenta uno step evolutivo della valida B portabandiera del motore 12 cilindri piatto, concepito da Forghieri. In questo caso l'aerodinamica viene sottoposta a un ulteriore passo in avanti, con l'alettone posteriore traslato dietro all'asse posteriore delle ruote. La pinna c'è e sembra ancor più una cresta, ma il successo è davvero limitato, anche se Ickx dominatore a Brands Hatch 1972 meritava la vittoria, prima d'aver guai tecnici...



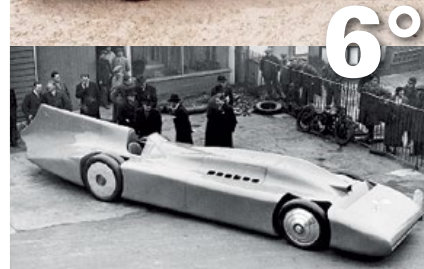
8. Novi

Tra le leggende della 500 Miglia di Indianapolis brilla romantica e drammatica quella delle monoposto dotate del mostruoso motore V8 nato Winfield nel 1941 e poi noto come Novi: subito dotato di 450 cavalli, fino ad arrivare nella versione finale Stp a 837 cavalli, all'inizio della seconda metà degli Anni '60. La Novi era la vettura più fragile e letale, ma pure la più rumorosa, veloce e inaffidabile. Passata dalla trazione anteriore Miller a quella posteriore del telaio Kurtis nel 1956, la Novi dette vita al roadster amabilmente pinnato più bello e rimpianto nella storia di Indy (fu testato pure da Fangio), ma puntualmente sfortunato.



7. Reynard 95I

La pinnetta c'è eccome, anche se non è certo spettacolare, eppure segna a suo modo un momento indimenticabile nella storia delle corse. Perché a trionfare alla Indy 500 e nel campionato Cart 1995 con quella Reynard-Ford Xb del Team Green è Jacques Villeneuve - figlio di Gilles -, che il sorteggio dei numeri aveva dotato del magico 27, vero patrimonio di famiglia. Il canadese farà leva su questa annata memorabile per entrare in F.1 dalla porta principale, in Williams, e aggiudicarsi il mondiale nel 1997, dopo un duello al calor bianco con la Ferrari di Schumi.



6. Bluebird

L'epopea dei britannicissimi Bluebird, con non meno di sei evoluzioni, le più recenti spettacolarmente pinnate, nasce con Malcolm Campbell da inizio Anni '20 fino al 1935. Gli succede il figlio Donald, il solo a battere nello stesso anno, il 1964, il record di velocità a terra e quello sull'acqua. Sulla strip del Lago Eyre in Australia il suo Bluebird-Proteus CN7 pinnato pure lui il 17 luglio 1964, sfreccia alla media di 648.73 km. Donald muore nel 1967, sempre sulle orme del padre, mentre cerca di migliorare il primato sull'acqua.



5. Dallara Ir8

La Dallara Ir8 del 1998 ha pure lei la sua bella pinnetta caudale, che la Irl in realtà prevede come portanumero e in questa configurazione si scava pure una nicchia nella storia delle corse. Perché è la prima monoposto italiana che vince a Indy nella storia moderna - la Maserati Boyle Special c'era riuscita nel 1939-1940 -, quando uno scatenato Eddie Cheever si aggiudica alla grande la 500 Miglia edizione 1998, dopo aver respinto i disperati attacchi di Buddy Lazier, peraltro pure lui su Dallara. Così il pilota sistema la sua carriera e la Casa italiana da allora sbanca la IndyCar.



4. Ferrari 333 Sp

Il prototipo Ferrari appena pinnato alla 24 Ore di Daytona 1998 ha un'importanza particolare non tanto nella storia delle shark fin, ma in quella della Rossa e dei romantici dell'endurance. In quell'anno "Momo" trionfa nella 24 Ore con Baldi, Luyendyk e Theys, facendo il bis alla 12 Ore di Sebring e quindi chiudendo alla grande con un trionfo alla 6 Ore del Watkins Glen, sempre con gli stessi compagni di squadra. Una piccola pinna in una classicissima vinta legandosi al mito.



2. Audi R18 e-tron quattro

L'Audi R18 e-tron quattro nasce come versione ibrida dell'R18 Tdi. La denominazione specifica di "e-tron quattro" deriva dal fatto che utilizza il sistema "e-tron hybrid technology" unito alla trazione integrale targata Audi. La spettacolarmente pinnata (per regolamento) Audi ibrida con questo modello ottiene tre vittorie consecutive nella 24 Ore di Le Mans, dal 2012 al 2014, portando a 13 le affermazioni complessive della Casa alla 24 Ore della Sarthe (facendo suoi anche due titoli Wec) prima di cedere il passo all'apertura di un nuovo ciclo Porsche, con la 919 Hybrid, ovvio, pur'essa pinnata.



3. Red Bull Rb6

È la vettura del primo, clamoroso mondiale di Vettel e della Red Bull, a spese del compagno di squadra Webber e soprattutto di Fernando Alonso e della Ferrari, nel consueto finale di Abu Dhabi 2010. La Rb6 di Newey vanta una pinna spettacolare che lega cofano motore e alettone, ma, pur inaugurando un ciclo vincente, sparirà subito dopo la festa, perché il regolamento 2011 non ne consente più l'uso.

1. Jaguar D-Type

La Jaguar D-Type ha il suo posto tra le immortali grazie soprattutto ai suoi trionfi alla 24 Ore di Le Mans, dove ha fatto sue tre edizioni consecutive - su quattro tentativi ufficiali - compresa quella tragica del 1955 (segnata dalla catastrofe seguita all'incidente di Levegh, dal ritiro Mercedes e dalla vittoria di Mike Hawthorn e Ivor Bueb) e fino al 1957. La Jaguar D-Type, prodotta dal 1954 al 1957 in 71 esemplari, è negli annali del motorsport, elegante e cattiva con la sua proverbiale shark fin.



Patrese

racconta la sua F.1

L'ITALIANO CHE HA CORSO PIÙ GP NELLA STORIA PARLA DEL CIRCUS DI IERI E DI OGGI.
«NESSUNO COME SENNA E SCHUMI. HUNT MI STAVA ANTIPATICO, A LAUDA LO ATTACCAI AL MURO!»

PADOVA - Riccardo Patrese è un pilota che stagioni in F.1 ne ha vissute tante: 17 per la precisione. In più epoche. Motori aspirati, turbo, sospensioni attive, monoposto ne ha guidate e provate di tutti i colori... regolamentari. Shadow, Arrows, Brabham, Alfa Romeo, Williams e Benetton, i capitoli di una lunga storia. Vittorie, sconfitte, accuse, ingiustizie e tante polemiche. Campione europeo ed italiano di F.3 nel 1976, entrò nel "Circus" l'anno dopo. A Maranello dominava Enzo Ferrari mentre alla Lotus c'era Colin Chapman, per fare la cornice ai tempi. In pista trovò subito gente come Peterson, Villeneuve, Lauda, Andretti, Fittipaldi, Hunt, Reutemann, Jones, Rosberg per proseguire con Senna, Prost, Piquet, Mansell, Alboreto e una miriade di altri piedi pesanti. Roba forte, da pelo sullo stomaco senza fine. Concluse il cammino a 300 all'ora quando apparve all'orizzonte la stella Michael Schumacher, suo compagno alla Benetton. Il pilota che iniziò a triturarlo e, in quel momento, Rik capì che era arrivato il momento di smettere. Anche se avrebbe potuto continuare. Dopo la morte di Senna, la Williams, il suo vecchio e amato team, gli offrì infatti di rientrare offrendogli il posto del campionissimo brasiliano. Era pronto un contratto molto appetibile per un altro anno di corse. Era il 1994. Bastava firmare. Qualche giorno di tormentata riflessione poi Patrese chiamò Sir Frank e gli disse: «No, thank you!». Alle spalle aveva 256 Gp disputati, 6 vittorie, 37 podi, 8 pole, 13 giri veloci, 2° nel Mondiale del 1992, dietro il compagno di squadra Mansell, 3° nel 1989 sempre con la squadra di Grove. Un curriculum da grande nell'epoca d'oro della F.1. Si era messo in gioco perfino con i prototipi Lancia, conquistando 8 vittorie

di **Beppe Donazzan**
foto Colombo,
Getty Images,
Sutton-Images.com

in Endurance. Quello che si dice un pilota completo. Si domandò: "Cosa posso ancora fare?". Le motivazioni non erano più le stesse, soprattutto la morte di Ayrton lo aveva scosso. Iniziò a riflettere, un segnale non certo performante per essere ancora un top driver in pista. Così chiuse, basta, finita. Arriva "All'Antico Brolo", il ristorante di Mario Di Natale, sede della Nazionale Piloti, con lo scooterone che usa quotidianamente sulle strade trafficate di Padova, la sua città. In testa il casco bianco con le righe blu, il suo marchio di fabbrica per tanto tempo. È in perfetto orario e in grande forma. Il 17 aprile di anni ne avrà 63, ma ne dimostra dieci in meno.

È in perfetto orario e in grande forma. Il 17 aprile di anni ne avrà 63, ma ne dimostra dieci in meno.

- Riccardo, Ecclestone è uscito di scena. Come sarà la F.1 in versione Usa?

«Speriamo mantengano il sentiero tracciato da Bernie perché è stato molto produttivo. Un esempio per andare avanti. Non conosco la società Liberty Media subentrata e non ho quindi la più pallida idea di come si evolveranno le cose. Ross Brawn è comunque una

garanzia, il filo di continuità con esperienza e passato. Ho sentito parlare di una maggiore multimedialità, social-network... Se Bernie non aveva curato questo particolare, credo che quel vuoto sia stato colmato, ampiamente, dalle squadre e dai piloti che danno particolari dalla mattina alla sera. Una grande marmellata. Non penso ci sia niente da scoprire da quel mondo mediatico».

- Si è parlato anche di Gp divisi in due...

«Negli anni tutti gli sport hanno subito evoluzioni. Non c'è disciplina oggi che sia uguale a trent'anni fa. Quindi anche la F.1 è destinata a modifiche. L'unica cosa che mi sento di dire è che in passato sono stati raggiunti risultati eccezionali dal punto di vi-



NEGLI ANNI TUTTI GLI SPORT HANNO SUBITO EVOLUZIONI QUINDI ANCHE LA F.1 È DESTINATA A MODIFICHE

RICCARDO PATRESE





NEL 1992 È STATO VICE-CAMPIONE DEL MONDO

Padovano classe 1954, Riccardo Patrese ha totalizzato ben 256 Gp, cogliendo 6 vittorie, 37 podi e 8 pole. Giunto 2° nel mondiale Piloti 1992 (alle spalle del compagno di squadra alla Williams, Nigel Mansell) l'italiano ha disputato ben 17 stagioni nel Cirus

sta tecnico-sportivo e di spettacolo. Speriamo non venga disperso questo patrimonio».

- I regolamenti sono stati modificati: aerodinamica, gomme più larghe...

«È sempre cambiato qualcosa: gomme strette e poi larghe, l'ala che si alza e si abbassa... Da un punto di vista estetico le macchine, con pneumatici di sezione maggiore, danno un maggiore senso di aggressività. Sono più belle da vedere. Ma sono dell'opinione che andare più forte non significa per questo avere uno spettacolo garantito. Non è la velocità a creare show. La cosa peggiore che abbiamo potuto fare è quella di aver tolto alle macchine il rumore. Per chi andava alle corse la botta di adrenalina veniva scatenata soprattutto dal rumore, dai decibel della batteria dei 10 o 12 cilindri. La musica più bella che l'orecchio potesse ascoltare. E poi, diciamo la verità: le monoposto oggi hanno impianti frenanti così evoluti e potenti che permettono staccate in spazi brevissimi, con il risultato di rendere i sorpassi praticamente impossibili. Una volta da 300 all'ora ti fermavi in 200 metri e in quello spazio il sorpasso ci stava. Adesso tutto è ridotto a qualche decina di metri e tentare di superare è vicino allo zero. Per lo spettatore il sorpasso è il gesto che vale il biglietto d'ingresso pagato. Fateci caso: negli ultimi tempi i sorpassi, la gran parte, sono avvenuti in rettilineo perché l'ala mobile dava il vantaggio, ed è successo anche che il pilota rimandasse il tentativo alla "finestra" che si apriva nei pit-stop. Per chi guarda questo non è un vero sorpasso. È solo un cambio di posizione».

- La Ferrari negli ultimi anni è andata male. Nei test di Barcellona si è notato un risveglio...

«I test invernali non danno certezze, non le hanno mai date. Ognuno fa le proprie prove e quasi sempre si nasconde. La Ferrari? Importante sia affidabile e veloce. Ma quanto sia competitiva, rispetto soprattutto alla Mercedes, lo scopriremo soltanto in Australia».

- Marchionne ha fatto la mossa giusta puntando su un team tecnico italiano?

«Non è che noi italiani non sappiamo trovare le chiavi giuste per fare una buona macchina. Di sicuro il gruppo di lavoro è il punto principale dal quale dipendono i risultati. Se a Maranello sono riusciti a mettere le pedine al posto giusto, allora la Ferrari potrà fare il salto di qualità per combattere con la squadra leader, penso la Mercedes. Il gap è sempre difficile da colmare perché l'assenza dei test è penalizzante. Una volta questa differenza poteva essere azzerata con prove e aggiornamenti testati di continuo. Oggi non è più possibile. Manca una libertà di realizzazione-esecuzione e il target raggiunto lo si tocca con mano soltanto in gara, quando non c'è più il tempo per rimediare».

- Una volta la F.1 era piena di personaggi, di questi tempi non se ne vedono molti...

«Ai miei tempi chiunque approdasse in F.1 non arrivava così, per grazia ricevuta. Il team di un certo livello, prendeva un pilota perché lo considerava un investimento. Sapeva che, per qualche anno, quel pilota avrebbe dovuto fare la gavetta, spaccare macchine e rompere motori. Però, una volta pronto, avrebbe potuto puntare a dei successi. Non



IMMAGINI DI UNA LUNGA CARRIERA

In alto Patrese con la Arrows nel 1979. Sopra, quando vinse a Montecarlo nel 1982 con la Brabham, davanti alla Ferrari di Didier Pironi. Sotto, sempre nel Principato, con l'Alfa Romeo 185T del 1985, davanti ad Elio De Angelis.

Nell'altra pagina sul gradino più alto del podio di Estoril nel 1991, davanti a Senna ed Alesi



c'era nessuno che al primo anno poteva vincere il campionato del mondo. Adesso un driver di 19-20 anni può farcela, Vettel lo ha dimostrato. Negli Anni '80-'90 i progettisti davano una direzione e tu la dovevi portare avanti con la tua sensibilità ed esperienza. Oggi la macchina te la propongono così com'è e tu devi soltanto correre. Ti dicono dove accelerare, frenare, cambiare... È per questo che ci sono tanti giovanissimi, perché tutto è già pianificato. I piloti diventavano personaggi dai 28 anni in su. Diverso il modo di ragionare e proporsi di un uomo di 30 anni da un 20enne. Per costruire il carisma ci vuole tempo. Esperienza e talento gli ingredienti fondamentali. È cambiato tutto, è la vita, ma in F.1 la differenza, tra passato e presente, è quella che ho descritto».

- Oggi il nuovo personaggio si chiama Max Verstappen...

«Sì, per avere 18 anni si muove bene, molto bene».

- È grintoso, ha carattere...
«Sì, ci mette tanta grinta. A qualcuno non piace e mi viene da ridere. È chiaro che è un ragazzo che ha talento, che è stato osannato subito, ed è quindi naturale che si faccia largo a gomitate. Verstappen ha dato una scossa di adrenalina alla F.1».

- Alla Ferrari, come terzo pilota, è arrivato un italiano, Antonio Giovinazzi...

«Essere il terzo pilota della Ferrari può essere una bellissima situazione ma, aggiungo, anche bruttissima. Perché se non gli danno la possibilità di correre resta sempre fermo ai box. Test non ne fa mai, resti tante ore dentro il simulatore, ma non è la stessa cosa che fare esperienza correndo».



- Hai gareggiato con tutti i grandi, quale il più?

«Due su tutti, senza alcun dubbio: Senna e Schumacher. Anche se tra gli altri c'erano campioni del mondo - vedi Prost, che considero un ottimo assemblatore di programmi, così come Lauda - ma anche questi due super piloti se avevano una macchina inferiore non facevano la differenza. Solo Ayrton e Michael ho visto vincere con macchine inferiori. Due caratteri diversi, con vite diverse, ma indipendentemente da quanto poteva accadere attorno a loro, erano sempre al 101 per cento della concentrazione. Dalla prima all'ultima gara. Io nel giorno giusto potevo anche battere Senna e Schumacher, ed è anche successo. Ma c'è una differenza fondamentale: loro due erano sempre nel giorno giusto. Li definirei fuoriclasse plus».

- A Monza nel 1978, dove perse la vita Ronnie Peterson, ti accusarono di aver innescato l'incidente. Un'accusa pesantissima, con tanto di processo, in seguito smontata dalle immagini che ti assolsero completamente. Quell'evento ha condizionato la tua carriera?

«Dal punto di vista caratteriale sicuramente. Ero come un cane arrabbiato. Chi mi si avvicinava lo guardavo sempre con molto sospetto. Dopo i fatti di Monza ero molto aggressivo e cercavo dei risultati che la macchina non mi poteva permettere. Guida sopra il limite e facevo qualche errore in più. Un periodo molto difficile».

- Chi ti stava sulle palle, per dirla volgarmente?

«Ho avuto un'antipatia bestiale per James Hunt - pace all'anima sua - innescata dalle polemiche dopo l'incidente di Monza. Anche quando si ritirò, do-



**ESSERE TERZO
PILOTA FERRARI
PUÒ ESSERE
BELLISSIMO, MA
ANCHE
BRUTTISSIMO**

RICCARDO PATRESE



po che io ero stato scagionato completamente e che erano emerse le vere responsabilità che toccavano lui, continuò a massacrarmi. Faceva il commentatore per la Bbc e mi tirava addosso palate di cacca senza ci fossero motivi. Due i piloti che ho mandato affianco: Hunt e Lauda. Con James è successo nel 1981 all'interno del motorhome di Ecclestone. Corro con l'Arrows, entrai perché avevo bisogno di parlare con Bernie. Hunt era là. Ecclestone prese la palla al balzo e disse: "Dopo tutte le polemiche che ci sono state, dà, datevi la mano. James potresti anche scusarti perché Riccardo a Monza non c'entrava niente". Lui rispose di brutto: "Non ho niente da dire a questo stronzo di italiano...". Gli risposi a muso duro andandogli incontro: "James, sai cosa ti dico? Fuck off", e sono andato via. La seconda persona che ho messo con le spalle al muro è stato Niki Lauda. La diatriba era sorta sull'incidente a Montecarlo nel 1985. Io mi agganciai con l'Alfa alla Brabham di Piquet, pim-pum-pam, fiamme, un bruttissimo incidente, usciamo dalle macchine, io e Nelson: "Come stai? Tutto ok?", ci diamo la mano e finisce là. Il giorno dopo su tutti i giornali la dichiarazione di Lauda: "L'ho sempre detto che Patrese è pericoloso...", il tono dell'intervista. In pratica ritirò fuori la storia di Monza. A Spa, qualche mese dopo, il Signore ha voluto che me lo ritrovassi davanti. Eravamo nella hall di un albergo di Liegi, il giovedì, tutti e due al bancone del check in. Gli dissi: "Ehi Niki, se devi parlare di qualcuno, devi parlare di tuo papà, tua sorella, ma non di me. Non ti permetto di dire qualcosa su di me". Glielo gridai, puntandogli il dito sulla fronte. Lui arretrò fi-



DOPO IL GP D'ITALIA 1978 ERO MOLTO AGGRESSIVO E CERCAVO RISULTATI CHE LA MACCHINA NON PERMETTEVA

RICCARDO PATRESE



no a trovarsi con le spalle al muro. "Mi hai distrutto la vita con le tue sparate dopo Monza e dopo sette anni - tu che non avresti neanche dovuto fiatare perché non c'entravi nulla - hai osato addossarmi le colpe di Montecarlo". Gli feci il segno del pugno. Abbassò gli occhi: "Okay, okay", rispose. Anche in quell'occasione conclusi con un vaffa. Passarono gli anni e nel 1991 a Silverstone - lui faceva il commentatore televisivo - lo vidi entrare nel mio garage. Pensai: "Cosa vuole questo qua?". "Ciao Riccardo - mi disse - stai andando forte...". La prese un po' alla lontana. "Mi devo scusare con te...", e mi porse la mano. Adesso siamo buoni amici».

- **La monoposto che ti è piaciuta di più da pilotare.**
«Ce ne sono due: la Brabham BT49, con motore Ford, quella con cui vinsi a Montecarlo nel 1982, e la Williams FW 14-Renault del 1991, quella "normale", intendo. Quando hanno introdotto le sospensioni attive e il traction-control diventò meno "umana", meno divertente da guidare per via dell'elettronica».

- **Il pilota più forte adesso?**
«Se devo decidere per un nome dico Hamilton. Lo trovo con dei picchi alla Senna. Vettel, un altro molto veloce, ha delle similitudini di guida con Schumi. Ma nell'uno e nell'altro sono Senna e Schumacher».

HO AVUTO UNA ANTIPATIA BESTIALE PER JAMES HUNT. L'ALTRO CHE HO MESSO AL MURO È STATO NIKY LAUDA

RICCARDO PATRESE



DI TUTTI I GRANDI, DUE SU TUTTI, SENZA ALCUN DUBBIO: SENNA E SCHUMACHER

RICCARDO PATRESE



- **Adesso Riccardo Patrese cosa fa?**

«Sono sempre impegnato. L'ultima novità è che mio figlio Lorenzo, 11 anni, corre con i kart. È questo il mio nuovo aggancio con le quattro ruote. Ha preso questa passione e va abbastanza bene per l'esperienza che ha. La prima gara l'ha fatta lo scorso anno a giugno. È un po' inesperto rispetto agli avversari che hanno iniziato a 5-6 anni. Lorenzo prima ha fatto un percorso nell'equitazione, la mia passione dopo aver chiuso con l'automobilismo. Lorenzo è tra i più bravi in campo nazionale e sta seguendo le orme delle sorelle Beatrice e Maddalena arrivate al top della specialità. Adesso vediamo come va con i Kart. Non è facile, la concorrenza è forte e numerosa. Ogni gara ci sono 200-240 pilotini che si mettono a combattere a ruotate. Qualche giretto lo faccio anch'io (Patrese è stato anche campione del mondo ed europeo di kart nel 1974, ndr) per non perdere il feeling. Intanto mi tengo anche informato sulle strade da imboccare nel futuro. Per Lorenzo intendo».

- **Guardi i Gp alla tv?**

«Poco. Soltanto quando non ho niente da fare mi metto davanti alla tv e mi dico: "Dai vediamo cosa fanno questi qua...". Ma non mi programmo certo i weekend in funzione della F.1. Nel momento in cui ho staccato la spina mi sono reso conto che la F.1 mi piaceva perché guidavo io. Guardare gli altri correre per me non è una priorità». ●





Economia circolare gli pneumatici corrono

La filiera rappresenta un esempio virtuoso nell'azzeramento dello spreco in ambito produttivo. L'interesse dei laboratori di ingegneria della Cusano

Nella loro attività di ricerca i laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano si occupano anche della rigenerazione e del riutilizzo dei materiali. Il settore degli pneumatici rappresenta in questo senso un esempio concreto di applicazione del modello di rigenerazione che pone come fondamento di tutto il concetto che il prodotto premium, dopo aver vissuto la sua prima vita come pneumatico nuovo, può essere ricostruito – con importanti vantaggi non solo in termini ambientali ma anche economici – e quindi recuperato e riciclato sotto forma di materia prima seconda in innumerevoli campi di applicazione. Si tratta quindi di una pratica fondamentale di riciclo e, al tempo stesso, un'opportunità strategica per gli operatori, in grado di offrire agli operatori soluzioni coniugando ecologia, sicurezza e risparmio. La filiera degli pneumatici rappresenta un caso virtuoso nell'ambito della cosiddetta economia circolare, vale a dire la logica di produzione votata al completo riuso di un prodotto e delle sue componenti, nonché all'azzeramento dei quantitativi di spreco e di



scarto. Al settore degli pneumatici, e al riutilizzo degli stessi, sarà dedicato ampio spazio durante Autopromotec, la più specializzata rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, che avrà luogo a Bologna dal 24 al 28 maggio prossimi. La manifestazione ospiterà in qualità di espositori tutte le più importanti case produttrici di pneumatici a livello mondiale, per un'offerta espositiva sempre più completa. Questa forte presenza, ol-

tre a confermare il ruolo di Autopromotec quale punto di riferimento internazionale per questo specifico comparto, si concretizza in uno spazio espositivo dedicato ancora più esteso e, in termini di informazione e formazione, in un calendario di interessanti appuntamenti riservati agli operatori, all'interno del programma convegnistico dedicato alla formazione e all'informazione AutopromotecEDU.

Gp2 diventa Formula 2

DOPO 32 ANNI, LA FIA HA DECISO DI RITORNARE AD USARE IL NOME STORICO PER LA CATEGORIA CADETTA CHE PRECEDE LA FORMULA UNO

di **Alessandro Gargantini**

Cala il sipario sulla Gp2 Series, che lascia la scena al Fia Formula 2 Championship. Quella che il nuovo Amministratore Delegato della Formula One Group Chase Carey ha definito come "un'evoluzione" non è soltanto un cambio di nome che rafforza dal punto di vista comunicativo lo status della categoria, ma è soprattutto la conferma del valido lavoro svolto negli ultimi dodici anni da Bruno Michel e dai suoi uomini, che hanno creato un indiscusso valore che la Fia ha voluto incorporare. Lo stesso Carey ha fatto notare il ruolo strategico che il nuovo campionato di Formula 2 rivestirà per la massima serie. Ci si attende, come conseguenza, una sempre maggiore sinergia tra le due categorie. Nel futuro, essendoci l'obiettivo di ricondurre anche la terza serie all'interno dei fine settimana riservati ai Gran Premi, si potrà probabilmente parlare di classi, un po' come avviene nei fine settimana della MotoGp.

La Fia ha approfittato dello scorso World Motor Sport Council del 9 marzo per annunciare la creazione del campionato di Formula 2, sorprendendo nelle tempistiche anche i diretti addetti ai lavori, che a stretto giro dopo l'annuncio sono stati contattati dallo stesso Bruno Michel, che rivestirà il ruolo di Amministratore Delegato del nuovo

torneo. Il manager francese ha indetto una riunione per il quattordicesimo di marzo a Barcellona, quando tutte le scuderie si ritroveranno in pista per la prima sessione di test collettivi del 2017. Già nella fase centrale della passata stagione si vociferavano novità in arrivo, soprattutto in merito alla nuova macchina

che esordirà nel 2018, ma questo "re-branding" e il sotteso impulso a una razionalizzazione della filie-



L'ULTIMA GARA DELLA GP2

Sopra, la partenza di Abu Dhabi che ha chiuso la stagione 2016 della Gp2 Series e di fatto anche la sua storia.

A sinistra, il boss della Trident Maurizio Salvadori. Nell'altra pagina René Rosin della Prema e Andrea Bergamini del team Rapax

INTERPRETO QUESTA SCELTA COME UNA PARTENZA. ORA UN COLLEGAMENTO PIÙ ATTIVO ALLA F1

MAURIZIO SALVADORI



ra che porta alla Formula Uno ha surriscaldato gli animi ancor prima dell'inizio della stagione. I team Trident, Prema e Rapax stanno vivendo in diretta questo cambiamento. Ecco la chiave di lettura dei rispettivi titolari.

Maurizio Salvadori Team Principal e Proprietario, Team Trident

«Si parlava da qualche tempo di un imminente processo di rinnovamento e sono lieto che l'inerzia sia stata rotta. Interpreto questa scelta della Federazione come un importante punto di partenza. Di fatto, la Gp2 era già una Formula 2. Ora mi attendo un collegamento ancora più attivo con la Formula Uno, in termini di opportunità concrete per i piloti più meritevoli. La direzione che auspico è quella di un maggior show business, con montepremi adeguati e la possibilità avere nei fine settimana di gara più ospiti e sponsor. Le scuderie devono essere in grado di sostenere un piano imprenditoriale stabile, grazie a misure efficaci che consentano di uscire da uno stato di difficoltà che è una costante da alcuni anni. Penso che tutto il sistema dei Gran Premi vada rinnovato da parte degli uomini della Liberty. La comunicazione attorno alla Formula Uno deve avere un nuovo impulso, bisogna riportare i tifosi in autodromo e prendere spunto dal quanto accade con la MotoGp. Venti macchine in Formula Uno sono poche, come sono pochi i pretendenti alla vit-





**QUESTO PASSAGGIO
VA VERSO UNA
RAZIONALIZZAZIONE
DELLA FILIERA
VERSO L'APICE
DEL MOTORSPORT**

ANDREA BERGAMINI



toria delle corse. Penso che Formula 3 e Gp3 in futuro siano destinate a fondersi. Certo, le gare dovrebbero essere almeno dieci e servirebbe fare più test. Ora la massima concentrazione va sui test di Barcellona e sulla nuova stagione. Saremo in Spagna con i piloti Nabil Jeffri e Sergio Canamasas. Sono molto fiducioso».

René Rosin
Team Principal, Team Prema

«Si parlava di novità già da diverso tempo e attendo con interesse la riunione che avverrà martedì prossimo, quando tutti i team manager saranno sul tracciato di Catalunya. Noi siamo arrivati alla fine del ciclo della Gp2 e saremo anche ricordati per essere la scuderia che ha vinto l'ultima edizione. Nei prossimi giorni in Spagna non dovremo però farci distrarre da elementi esterni e dovremo focalizzarci sul tanto lavoro che ci attende in pista. Charles Leclerc e Antonio Fuoco sono rookie e dovranno imparare tantissime cose nel più breve tempo possibile. È questo il nostro primo obiettivo. Sarà fondamentale resettare il cervello dai successi del 2016 e lavorare a testa bassa evento per evento. I nostri piloti hanno girato l'unica volta su queste macchine lo scorso novembre ad Abu Dhabi. Quest'anno la concorrenza sarà ancora più agguerrita e noi cercheremo di dare ai nostri piloti tutta la nostra professionalità per aiutarli a crescere in fretta».



**SIAMO ARRIVATI
ALLA FINE DELLA
GP2 E SAREMO LA
SCUDERIA CHE NE
HA VINTO L'ULTIMA
EDIZIONE**

RENÉ ROSIN



Andrea Bergamini
Managing Director,
Team Rapax

«Accogliamo molto positivamente la creazione del campionato Fia di Formula 2, che rafforza ulteriormente il legame con la Formula 1 e conferma quanto di positivo fatto in questi anni, con tanti ragazzi che, con cadenza regolare, sono passati dal nostro campionato alla massima serie. Questo importante passaggio va senza dubbio nella direzione di una razionalizzazione della filiera verso l'apice del Motorsport. Per quel che riguarda il primo gradino, tanto la Gp3 quanto la Formula 3 hanno prodotto ottimi prospetti e confermato il loro rispettivo valore. Soprattutto in tempi recenti. Hanno caratteristiche differenti e non so fino a che punto sarebbe opportuno sacrificarne una in questo momento. Credo molto nella coppia di piloti che avremo in questa stagione, visto che Johnny Cecotto e Nick de Vries sono due ragazzi d'indubbio valore. Johnny e Nick hanno immediatamente creato un'ottima chimica all'interno del team lo scorso novembre a Yas Marina, mettendo robuste basi sulle quali costruire la nuova annata». ●

Bourdais che rimonta!

DA ULTIMO IN PARTENZA FINO ALLA VITTORIA, IL FRANCESE HA INIZIATO AL MEGLIO LA SUA COLLABORAZIONE CON IL TEAM DALE COYNE RACING

di [Marco Cortesi](#)

Con un incredibile recupero dall'ultimo al primo posto, Sébastien Bourdais ha regalato al team Coyne un inizio da sogno nell'IndyCar Series 2017. Aiutata da una safety car che al giro 26 ha messo nel sacco tutti coloro che non si erano ancora fermati ai box per la prima sosta, la scuderia di Dale Coyne si è vista ripagare dal francese per tutti gli sforzi fatti nel corso dell'inverno. Dopo la ripartenza successiva, nel corso del trentaseiesimo giro, Bourdais ha passato Simon Pagenaud per il comando e non si è più fatto raggiungere, riuscendo sempre ad allungare nei confronti del connazionale, campione in carica della serie. Solo 24 ore prima, un errore in staccata nel suo primo giro di lancio in qualifica ed il conseguente contatto con le barriere l'aveva costretto a saltare tutta la sessione e ad accodarsi a fondo gruppo. Tuttavia, fin dal primo giro il potenziale era sembrato grande. Per tutta la scuderia, gli importanti investimenti effettuati sono andati a segno, e la scelta di affidare Bourdais a due degli ingegneri legati ai suoi successi precedenti (Olivier Boisson e Craig Hampson) si è rivelata in tutta la sua potenzialità. Perfetta la strategia, che ha permesso di spingere dall'inizio alla fine bilanciando la gestione del carburante. Senza dimenticare, ovviamente, lo stesso pluricampione ChampCar, prima corteggiato e poi convinto della validità di tutto il progetto, dalla firma di un contratto pluriennale fino a diventare il primo "match winner" dell'anno. Se è vero che molti si aspettavano un gran passo avanti, nessuno avrebbe potuto immaginare un successo così, pronti-via. Per un piccolo team che, con tanti sacrifici, ha stupito tutti, il team Penske è sembrato farsi cogliere un po' impreparato. Con Pagenaud, la gestione delle gomme nello stint finale non è stata ottimale, mentre con il poleman Will Power si è rasentato l'incredibile. Prima con una pistola non ritirata al pit-stop (con passaggio della vettura sul tubo e conseguente drive-through), poi con un problema che ha portato l'australiano a perdere terreno nel finale. Oltre al danno anche la beffa, dato che Power, costretto a rallentare fortemente per arrivare al traguardo, è stato perfino fermato per la troppa lentezza. Che oltraggio!

Indipendentemente dal pessimo tempismo delle



IL VIA IN FLORIDA

La prima pole position della stagione è andata a Scott Dixon, sopra al comando in partenza. Ma lungo le strade di St.Petersburg, a destra, è risalito dal fondo della griglia Sébastien Bourdais, in alto al termine della gara e sul podio

bandiere gialle, gli ingranaggi dell'armata del Capitano sono sembrati poco a punto, con anche un Josef Newgarden rimasto bloccato nel traffico e lontano dalle posizioni che contano. Certo che, a conti fatti, a far la differenza è stato lo step della Honda che, coinvolgendo tutte le squadre e non solo il team Ganassi, strappato ai rivali di Chevrolet, ha prodotto un miglioramento collettivo eccellente confermato anche dal quarto posto di Ryan Hunter-Reay, nelle prime fasi fermato ai box da noie elettroniche, e dal quinto di Takuma Sato nonostante un problema al cambio gomme. Il mix tra grandi individualità e visione d'insieme si sta al momento rivelando vincente. ●



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Bourdais; 2. Pagnaud; 3. Dixon; 4. Hunter-Ray; 5. Sato.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

GRAND PRIX OF

NUOVE PASTIGLIE E DISCHI NON A PUNTO

Problema freni da risolvere

Sono stati i freni il tema tecnico principale nell'appuntamento d'esordio dell'IndyCar in Florida. Alla prova del primo weekend 2017 della categoria, con i caliper Brembo già usati in precedenza accoppiati a pastiglie e dischi del nuovo fornitore Performance Friction, il pacchetto scelto dalla serie ha portato a dei grattacapi con alte temperature e fenomeni di fading accentuati. Molto probabilmente le problematiche sono state causate da un'incompatibilità tra i prodotti, non pensati per lavorare gli uni con gli altri: dopotutto, per anni le realizzazioni italiane si erano dimostrate pienamente all'altezza della situazione. Non ha poi aiutato il fatto che l'azienda bergamasca sia stata esclusa dalla possibilità di analizzare i dati emersi dai test, estraniandola in modo completo dallo sviluppo. Fortunatamente, le conseguenze sono state limitate in gara, mentre ha spaventato il "dritto" di Hunter-Ray nel warm-up, limitato dalle barriere di gomme. Già si pensa a qualche contromisura, a partire da prese d'aria più grandi, ma è emerso come, alla prova dei fatti, le scelte tecniche abbiano ancora un peso fondamentale nell'economia di un campionato, anche se fatte in regime di monogestione.





UN FOLLE SLALOM TRA LE MACCHINE PARCHEGGIATE

A poche centinaia di metri dalla fine della power stage, Kris Meeke è uscito di strada, finendo in un parcheggio e rientrando in strada dopo un folle slalom tra le macchine in sosta a pochi metri dalla speciale. In ogni caso, onore al merito a Meeke: il rosso nordirlandese ha dato alla Citroën la prima vittoria quando la crisi era nell'aria



NONOSTANTE UN BRIVIDO NELLA POWER STAGE FINALE, KRIS MEEKE DOMINA E REGALA ALLA C3 LA PRIMA VITTORIA, STRAPPANDO LA CITROËN DALLA CRISI. E OGGIER, SECONDO, TORNA LEADER IRIDATO

Il Rosso



AL TRAGUARDO

- 1 Meeke-Nagle**
Citroën C3 Wrc
3.22"04"6
- 2 Ogier-Ingrassia**
Ford Fiesta Wrc
a 13"8
- 3 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
59"7

La classifica completa è riportata alle pagine 80-81

di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

GUANAJUATO - La "Meekata" stava per arrivare all'ultimo chilometro dell'ultima speciale. Dopo quattro uscite di strada consecutive nelle ultime quattro gare, Kris Meeke stava per calare il pokerissimo proprio nel finale della power stage messicana. In una destra veloce, il nordirlandese è entrato troppo forte, la sua Citroën C3 Wrc è partita per la tangente ed è finita in un parcheggio gremito di auto! Per sua fortuna, Meeke le ha evitate tutte, facendo una gimcana, ed ha ritrovato la strada per rientrare in speciale, chiudendo con 23"4 di ritardo da Ogier e riuscendo comunque a vincere in questo modo incredibile - per soli 13"8 - il Rally del Messico! Al punto stop sia l'erede del grande Colin Mc Rae che il suo navigatore, Paul Nagle, erano pallidi, non riuscivano nemmeno a parlare. Avevano vinto, ma la tensione addosso era ancora troppa, l'adrenalina era altissima, non riuscivano neppure a sorridere. Poi Meeke è riuscito a dire due battute ai microfoni della tv. «Sono un ragazzo fortunato - ha confidato - . Ci sono molti modi di finire un rally, noi non avevamo certo bisogno di farlo così». Quel che è certo è che in 45 stagioni di Mondiale una cosa del genere non si era ancora vista. Una vittoria agrodolce, quindi, quella ottenuta dal pilota di Dungannon sugli sterrati nord americani, tornato ad essere il driver grintoso e determinato che aveva trionfato lo scorso anno in Portogallo e Finlandia, capace di guidare per il 99,9% della gara in modo deciso e sicuro senza nessuna sbavatura. E quando Meeke corre così non ce n'è proprio per nessuno. Nemmeno per sua maestà Ogier, che è stato l'unico a cercare di tenergli testa. Meeke e la Citroën sapevano di essere già all'ultima spiaggia dopo le due figuracce patite a Montecarlo ed in Svezia e non avevano alternative: dovevano vincere e basta. Che il driver di Dungannon si fosse concentrato al massimo per riuscirci lo si era capito da due cose. Il telefono perennemente staccato negli ultimi tempi, cosa inusuale per lui normalmente sempre molto disponibile, ed il profilo basso tenuto alla vigilia della "carrera mexicana". Kris sapeva di poter usufruire nella prima giornata di gara, quando partiva decimo, di un fondo più scorrevole rispetto ad alcuni avversari, e ne ha subito approfittato. Prima aggiudicandosi il crono da 54,90 km di El Chocolate, poi facendo segnare un ottimo crono a Las Minas.

In pratica, dopo le prime due speciali disputate nella Sierra de Guanajuato il nordirlandese era già saldamente in testa, con 15"7 su Ogier e una ventina di secondi sulle tre Hyundai. Un vantaggio che ha poi gestito ed incrementato nella seconda tappa sui veloci e rocciosi crono della Sierra de Lobos, portandolo a fine giornata a 30"9 su Ogier e 1'10"5 su Neuville. Insomma, Kris Meeke e la nuova Citroën C3 Wrc non

na più birra

sono più quegli oggetti misteriosi tanto criticati sino a pochi giorni fa soprattutto in Francia. Avevano bisogno entrambi come il pane di questa vittoria e l'hanno ottenuta, di forza, con una prestazione baciata incredibilmente dalla fortuna alla fine. Quello ottenuto da Meeke a Guanajuato è il suo 4° successo in carriera e sicuramente sarà ricordato come il più incredibile.

Campionato molto aperto

Gli sterrati messicani hanno evidenziato ancora una volta l'equilibrio tra i partecipanti al Mondiale 2017, con Meeke che ha dimostrato che se metterà la testa a posto sarà anche lui un sicuro protagonista. E questa è una bella notizia per un Mondiale Piloti che rischiava di diventare una sfida tra Latvala ed Ogier, con Neuville e Tanak in veste di terzo incomodo, dopo i successi ottenuti dal quattro volte campione del mondo francese a Montecarlo e dal campione finlandese in Svezia. La supremazia Hyundai vista nelle prime due gare della stagione stavolta non c'è stata, anche se Neuville è stato molto bravo a mettere tutti in riga nella combattutissima power stage finale. Piuttosto, ad impressionare - oltre alla vittoriosa Citroën - è stata ancora una volta la Ford. La Fiesta ha mostrato con Ogier d'essere veloce sullo sterrato e affidabile. Se non si fosse trovato a partire per secondo nella giornata inaugurale, il francese avrebbe potuto probabilmente contendere la vittoria a Meeke. Più difficile e complicata invece la gara della Toyota, sempre una spanna al di sotto delle altre. La Yaris ha patito problemi alle temperature del motore soprattutto agli oltre 2700 metri di quota della speciale El Chocolate, un classico in Messico. E stavolta non è stata capace di mettere in mostra, sugli sterrati della provincia di León, tutto il suo potenziale, come aveva fatto nelle prime due prove stagionali. Nel mondiale Piloti Ogier è di nuovo in testa, mentre M-Sport ha consolidato nelle sierras messicane il suo vantaggio sulla Toyota. ●



OGIER E LA M-SPORT SUL TETTO DEL MONDO

Con il secondo posto in Messico Ogier e la M-Sport sono in cima alle rispettive classifiche iridate. Neuville, sotto, ha chiuso terzo. Nell'altra pagina la Citroën C3 di Lefebvre fuori strada e poi 15esimo alla fine

CORRE PER IL SECONDO POSTO E HA RAGIONE

Ogier il tattico

Sébastien Ogier in Messico stavolta non ha vinto ma ha fatto... 113. La prova iridata nordamericana era infatti la 113esima gara della sua carriera e gli ha regalato di nuovo, grazie al secondo posto finale, la leadership del Mondiale Piloti. Ovviamente soddisfatto al termine della prova messicana, il quattro volte iridato francese. «*Ci ho provato a vincere - ha dichiarato Ogier alla fine - ed ho cercato di tener testa a Meeke nella seconda tappa. Ma lui stava andando davvero forte. E poi mi sono girato, a Lajas de Oro, perdendo 18"2. Così, da quel punto in poi ho pensato soprattutto a correre in ottica di campionato, anche se non ho mai mollato sino alla fine.*»

Ovviamente su di giri il team principal, Malcolm Wilson, che dopo tre corse è in testa sia al campionato Piloti che a quello Costruttori: «*La nostra Fiesta Wrc Plus ha mostrato di essere competitiva anche sullo sterrato - nota il boss di M-Sport - e non possiamo che essere soddisfatti dei risultati da noi ottenuti con Sébastien Ogier. E poi, siamo andati bene anche con la R5, Camilli è andato davvero forte dimostrando che la Fiesta R5 sta crescendo bene.*»





Citroën al top in due mosse

RISOLTI I PROBLEMI AI DIFFERENZIALI E AGLI AMMORTIZZATORI LA C3 È DIVENTATA GRANDE. «ASPETTAVO LA TERRA CON ANSIA» DICE MATTON

«**A**bbiamo svilupato la nostra C3 soprattutto sullo sterrato e sono certo che presto ci riscatteremo». Yves Matton è stato un buon profeta quando diceva queste cose dopo la Svezia, vista la prova maiuscola fornita da Kris Meeke sugli sterrati messicani. La nuova Citroën C3 è infatti come d'incanto resuscitata, gli scratch sono venuti ed alla fine è arrivata la prima tanto attesa vittoria della nuova Wrc della Casa di Satory. Molte erano state le polemiche stampa, soprattutto quella specializzata francese, dopo la Svezia. Ed una gola profonda, un tec-

nico del team, aveva ammesso che sulla C3 c'erano molti problemi a livello di differenziali ed ammortizzatori. I differenziali sono stati prodotti in tre tipi diversi ma troppo simili tra loro, cosa che non permetteva di scaricare al meglio la potenza del motore. Riguardo agli ammortizzatori, il problema invece è di qualità. Da notare che a Satory li producono in proprio, mentre gli altri team si rivolgono a fornitori esterni, in particolare Reiger per M-Sport, Extreme Racing per Hyundai e Bos per Toyota. Ora questi problemi sembrano d'incanto superati gra-

zie alle prestazioni messicane della C3, ed il sole è tornato a risplendere nel team transalpino... «Possiamo essere davvero soddisfatti di quanto abbiamo fatto vedere in Messico - commenta il team principal Yves Matton - . La C3 ha dimostrato di essere competitiva e affidabile e questo è un grande passo in avanti. Tra l'altro abbiamo fatto vedere di esserci nella speciale più lunga e difficile della gara, vale a dire sui 54,90 km di El Chocolate, dove Meeke ha fatto segnare il miglior tempo nonostante avessimo scelto un approccio prudente, visto che avevamo montato due gomme di scorta a bordo».

Tesi confermata da Meeke. «Avevamo una buona posizione di partenza a El Chocolate - commenta il rosso irlandese - ma non ho attaccato a fondo. Il nostro obiettivo alla vigilia era solo quello di ben figurare e cercare di riscattarci dopo due gare deludenti».

L'unico deluso in Messico è Stéphane Lefévre. «Peccato - dice il pilota transalpino - . A tre chilometri dalla fine della decima prova speciale, in una curva lunga a sinistra, mi è partito il posteriore e sono finito fuori. Non c'erano spettatori e così mi sono dovuto fermare lì, una disdetta perché ero settimo assoluto ed in recupero». ●



HOLMES



Zocalo degnata di 007

LA SUPERSPECIALE DISPUTATA DOVE È STATO GIRATO L'INIZIO DEL FILM SPECTRE, A CITTÀ DEL MESSICO, È PIACIUTA. PUBBLICO NUMEROSO

«**U**na bella superspeciale, tanta gente: sono contento della mia prestazione ma la vera gara inizia domani con la prima tappa». Così Juho Hanninen ha salutato il suo scratch al volante della Toyota Yaris Wrc nella riuscita super speciale di apertura lunga 3,14 km allestita a Zocalo, la Plaza de la Constitución, situata nel cuore di Città del Messico, dove era stato girato lo spettacolare inizio di Spectre, l'ultimo film di 007-James Bond. Una superspeciale in città che s'è rivelata per l'ennesima volta un successo di pubblico, un remake di quanto già visto di recente in Europa a Lisbona, Cagliari e Barcellona.

Sull'anello asfaltato di 1,57 km da percorrere due volte, allestito nella grande piazza con intorno le tribune dove erano assiepati migliaia di spettatori entusiasti, Hanninen ha firmato lo scratch facendo segnare un tempo di 3'37"2,

precedendo di 1"6 Tanak e Meeke e poi tutti gli altri, via via più staccati. L'esperimento superspeciale è dunque riuscito e come volevano gli organizzatori locali il grande pubblico messicano, da sempre appassionatissimo di motori, s'è avvicinato ai rally, anche se c'è da sottolineare che la sessione autografi delle ore 15 è stata incredibilmente annullata per... assenza di tifosi! Da rivedere, invece, le tempistiche. Se la superspeciale fosse stata anticipata dalle 18 locali a mezzogiorno, oppure nel primissimo pomeriggio, sicuramente non ci sarebbero stati gli inconvenienti (di cui leggete a parte) che hanno causato l'annullamento di due prove il venerdì. Il futuro di questo esperimento resta quindi in forse, a meno che i fratelli Suberville non riescano ad organizzare una tappa d'apertura che porti i piloti direttamente da Città del Messico a León, come vuole lo spirito dei rally. ●

TOYOTA IN DIFFICOLTÀ

Vincendo la superspeciale di Zocalo, Juho Hanninen (sopra) s'è fatto vedere al top ma la sua Toyota non gli ha permesso di andare oltre il settimo posto.

Subito dietro al compagno di squadra Latvala, sotto. A destra, uno spettacolare passaggio del nostro Bertelli nella incantevole cornice di Plaza de la Constitución a Città del Messico



Bertelli: «Ora l'Argentina»

L'ITALIANO HA DEBUTTATO SULLA FIESTA WRC "PLUS" FINENDO 16ESIMO E GUARDA GIÀ AL SUDAMERICA

Lunico pilota italiano al via in Messico era Lorenzo Bertelli, all'esordio al volante della Ford Fiesta Wrc Plus 2017 nella gara in cui si è sempre messo in evidenza, con un ottimo ottavo posto assoluto lo scorso anno. Bertelli, come d'abitudine, ha fatto segnare un ottimo scratch, piazzandosi quarto assoluto nella corta speciale di Guanajuato, ricavata nelle incantevoli stradine della cittadina messicana. Purtroppo poi, per il resto della gara ha avuto una gran quantità di problemi. Nella tappa iniziale il pilota del Team Fuckmaté ha perso subito 22' a El Chocolate per il surriscaldamento del motore. Poi si è fermato nel finale dell'ultima superspeciale. Nella seconda tappa invece è volato fuori. a Lajas de Oro, anche se ha subito ripreso la sua corsa.

«La parte stretta di quella prova s'è rivelata molto insidiosa – commenta Bertelli –. Non ho capito perché ma sono uscito, a bassa velocità, e ho danneggiato il tetto nella zona sopra al parabrezza. Si sono anche svirate le porte, che si aprivano in prova, facendo entrare molta polvere nell'abitacolo».

vano in prova, facendo entrare molta polvere nell'abitacolo».



Il driver aretino - milanese d'adozione - ha continuato poi la sua corsa migliorando la conoscenza della Fiesta Plus. «Sono soddisfatto di questa esperienza messicana – racconta – perché nonostante il piazzamento finale non sia quello che speravo ho finalmente fatto molti chilometri con la nuova vettura. Ora cercherò di imparare a conoscerla ancora di più in Argentina». ●

ORE DI RITARDO PER UN INCIDENTE, 2 PS ANNULLATE

Flop in autostrada

Gli organizzatori messicani avevano predisposto tutto alla perfezione, con un volo charter ad hoc per portare piloti e addetti ai lavori da León a Città del Messico e viceversa, mentre le vetture sono state trasportate all'andata e al ritorno per 383 km via autostrada. Ma, ironia della sorte, c'è stato un "déjà vu" di quanto accadde 10 anni fa al Rally d'Argentina, quando le vetture disputarono la superspeciale di Buenos Aires. Stavolta però, a differenza di allora, è stato uno sfortunato incidente a complicare le cose.

La partenza dei trailer per il ritorno a León è avvenuta in orario, alle ore 22, dalla capitale messicana ma gli organizzatori non avevano fatto i conti con... il fato.

Nel caso, un gravissimo incidente al km 59 dell'autostrada per León che ha causato il blocco dell'arteria per ben cinque ore. E così i trailer sono arrivati al Poliforum di León in grave ritardo, solo alle 9.52 di venerdì mattina. E la direzione gara s'è vista obbligata ad annullare i primi due passaggi sui 54,90 km di El Chocolate e sui 19,68 km di Las Minas, accorciando la prima tappa addirittura di 75 km. Una sforbiciata niente male, che ha vanificato l'effetto positivo della trasferta a Città del Messico, ha falcidiato il percorso ed ha ridotto il percorso della gara a sole 10 prove speciali vere e ben 7 prove spettacolo... Con la prima tappa ridotta a soli 83,41 km ed un chilometraggio totale per la "carrera mexicana" di 294,45 km cronometrati...

EL CHOCOLATE

Sulla mitica speciale messicana che arriva sino a 2737 metri di altitudine, lunga quest'anno 54,90 km, le prestazioni delle nuove Wrc Plus si sono eguagliate a quelle delle precedenti Wrc 2016. Nell'unico passaggio vinto da Meeke con il tempo di 39'15"6, il pilota della Citroën ha infatti segnato una media di 83,9 kmh, mentre nel primo passaggio dello scorso anno (il crono era più corto di 700 metri), Latvala sulla Polo aveva staccato un tempo di 38'48"1 alla media di 83,8 kmh.

HELLER IN WRC2

Pedro Heller (Ford Fiesta R5) ha iniziato in Messico la sua stagione nel Wrc2. Il driver cileno parteciperà, navigato da Pablo Olmos e sempre sulla Fiesta della M-Sport, ad altri quattro appuntamenti iridati, vale a dire Argentina, Portogallo, Polonia e Galles.

POCHI ISCRITTI

Solo 24 i partenti in Messico (gli iscritti erano 29), uguagliando così il record negativo della prova messicana, stabilito nel 2011, che rimane nella storia del Mondiale. Quello dei pochi piloti al via è diventato ormai un classico della trasferta messicana, che a causa dei suoi costi elevati è quella maggiormente disertata dai piloti privati e che vede, al contrario dell'Argentina, pochissimi driver locali al via. Da segnalare che nella prima edizione (2004) la "carrera mexicana" aveva visto 59 equipaggi iscritti, un record oggi molto difficilmente eguagliabile.

POLO R5 TEST

Dopo lo stop al programma Wrc, vanno avanti i programmi di sviluppo di Volkswagen Motorsport in vista della prossima stagione, nel corso della quale esordirà la nuova Polo in versione R5. Andreas Mikkelsen ha mantenuto il suo contratto di tester con la squadra tedesca ed entro l'estate dovrebbe essere proprio lui ad iniziare le prove della nuova Polo R5 che verrà realizzata da Xavier Demaison e soci sul telaio della nuova versione di serie in arrivo.





EMERGENTI IN CERCA DI UN POSTO AL SOLE

Pontus Tidemand ha portato la Skoda Fabia ufficiale, a destra, alla vittoria nel Wrc2 ed ora guida la classifica di campionato. Ancora una dignitosa prestazione per Evans con la Fiesta gommata DMack, a sinistra

Così al traguardo

Gara 3 del Mondiale Piloti e Costruttori Guanajuato (Mex), 9-12 marzo 2017

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Meeke-Nagle	Citroën C3 Wrc	GB-IRL	in 3.22'04"6
2°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 13"8
3°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 59"7
4°	Tanak-Jarveoja	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 2'18"3
5°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	a 3'32"9
6°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 4'40"3
7°	Hanninen-Lindstrom	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 5'06"2
8°	Sordo-Marti	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 5'22"7
9°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 8'41"8
10°	Tidemand-Andersson	Skoda Fabia R5	S-S	a 10'51"9

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

PROVE SPECIALI VINTE: Meeke (1 a pari merito) e Neuville (1 a pari merito) 4 su 17 (2 annullate), Evans 3, Sordo e Ogier 2, Tanak, Sordo e Hanninen 1.

RALLY LEADER: Hanninen ps 1, ps 2 e 3 annullate, Meeke da ps 4 a ps 19.

POWER STAGE: 1. Neuville in 12'13"9; 2. Ogier a 0"3; 3. Tanak a 3"8; 4. Latvala a 8"0; 5. Sordo a 9"8.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALLES 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1°	Ogier	25	15+4	18+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66
2°	Latvala	18	25+5	8+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58
3°	Tanak	15	18	12+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
4°	Sordo	12+1	12	4+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
5°	Neuville	5	3	15+5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
6°	Meeke	-	2	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
7°	Breen	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
	Evans	8+2	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
9°	Paddon	-	6+1	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
10°	Lefebvre	2+4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10

Mondiale Costruttori

1°	M-Sport	40	33	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103
2°	Toyota	24	29	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
3°	Hyundai	20	20	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65
4°	Citroën	10	16	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55

Sordo è rosso di rabbia

BANDIERA INSPIEGABILE ALLO SPAGNOLO. POI TUTTO RIENTRA MA LA GARA È FALSATA

Quando il Mondiale abbandona l'Europa, spesso la qualità dei commissari scende di livello e in Messico è successo un episodio davvero anomalo. La vittima è Dani Sordo, che si è visto infliggere venerdì notte dai commissari sportivi (che avevano esaminato anche il suo camera car), 5' di penalità per ognuna delle due superspeciali in programma per non aver concluso regolarmente i due passaggi previsti del crono ricavato nell'autodromo di León. Nel primo giro lo spagnolo della Hyundai ha patito problemi al motore della i20, che andava a sprazzi. E, inspiegabilmente, una commissaria (senza autorizzazione del direttore di corsa) gli ha sventolato la bandiera rossa nel rettilineo della superspeciale per fermarlo, ma lo spagnolo ha regolarmente proseguito. Finita la prova Sordo, che aveva perso due minuti e mezzo rispetto ai migliori, prendeva la strada dell'assistenza, salvo essere richiamato subito indietro via radio dal suo team per effettuare il secondo passaggio nell'autodromo di León, che il pilota di Santander ha disputato con il motore che faceva ancora le bizze. Sordo, che era terzo dopo la sesta speciale a 21"2 da Meeke e a 6"3 da Ogier, a causa dei 10' di penalità attribuitigli s'è visto retrocedere in 15esima posizione. Il team manager della Hyundai Alain Penasse però si è ribellato, ha interposto appello ed alla fine ha avuto ragione perché il collegio dei commissari sportivi (presieduto da Timo Rautiainen) ha cancellato la penalità - Sordo aveva effettivamente concluso le due superspeciali - attribuendo allo spagnolo i tempi fatti segnare in prova - 4'15" e 3'31"6 - che lo hanno fatto ritornare nella top ten. ●



Tidemand a tutto Wrc2

LO SVEDESE LOTTA CON CAMILLI POI NE PIEGA LA RESISTENZA E CONQUISTA LA SECONDA VITTORIA

GUANAJUATO - Per la prima volta la gara del Wrc2 è stata tirata sino alla fine e la battaglia vista in Messico tra la Skoda Fabia R5 del vincitore Pontus Tidemand e la Ford Fiesta R5 dello sconfitto Eric Camilli è diventata uno dei leit-motiv della corsa. Alla partenza della tappa finale lo svedese della Skoda, che nono-

stante fosse all'esordio sulle speciali messicane ha disputato una gara davvero maiuscola, aveva solo 2" di vantaggio sul francese della M-Sport. Poi, nel penultimo crono, quello di La Calera, Tidemand s'è scatenato ed è stato bravo ad allungare, rifilando ben 22"5 a Camilli, grazie anche al fatto che il transalpino non ave-

va fatto le ricognizioni prepara sulla speciale... E così lo svedese ha ottenuto una meritata vittoria, la seconda consecutiva dopo quella conquistata in Svezia. «Sono davvero contento - commentava sorridente all'arrivo - perché è stata una bella battaglia. Ho guidato forte nella tappa finale, così ho allungato ed ho vinto. È davvero un grande inizio di stagione per me, questi sono altri 25 punti importanti, che mi lanciano saldamente in testa al mondiale Wrc2». Alle spalle di Tidemand e Camilli ha chiuso staccato di sette minuti dopo una gara regolare, l'ex-campione del mondo Produzione, il beniamino locale Benito Guerra, in gara su una Ford Fiesta R5 gommata D Mack. Fra tre settimane la battaglia si sposta in Corsica, sugli asfalti dell'Ile de Beauté, dove ci sarà il ritorno di Andreas Mikkelsen al volante della Fabia R5, l'ex-pilota della Volkswagen che a Montecarlo ha stracciato tutti con la Skoda. ●



HOLMES

TANAK CRASH. MA QUANDO IMPARERÀ?

Brutta botta durante le ricognizioni per Ott Tanak, che è finito contro un albero danneggiando in malo modo l'anteriore sinistro della Volvo "recce car". L'estone non perde proprio il vizio...

EVANS PENALIZZATO

Il pilota gallese della M-Sport, che corre sulla Fiesta Wrc con i colori DMack, ha iniziato la sua gara messicana con 5 minuti di penalità per aver sostituito il motore prima della partenza.

NESSUN WRC3

Nessun pilota era al via nel Wrc3 in Messico. Intanto, il 25enne francese Raphael Astier, vincitore a Montecarlo, ha ufficializzato che sarà al via di altre cinque prove del campionato - vale a dire Corsica, Portogallo, Polonia, Germania e Galles - al volante di una Peugeot 208 R2 con Fred Vauclare.

85 IN CORSICA

Sono 85 gli equipaggi iscritti al 60° Tour de Corse in programma fra tre settimane, un ottimo numero tra l'altro in crescita, visto che lo scorso anno erano stati 77. Le iscrizioni sono scadute lunedì scorso ma l'elenco ufficiale sarà diffuso solo venerdì prossimo, quando la FFSA avrà ricevuto tutti i documenti relativi agli equipaggi partecipanti alla manche francese del Mondiale Rally.

3 C3 AL TOUR

Citroën Racing ha iscritto tre C3 al Tour de Corse. Per la prima volta nella stagione, dunque, tutti e tre i piloti ufficiali della squadra di Satory saranno al via di una prova iridata al volante della nuova Wrc transalpina. A fine aprile in Argentina, invece, saranno ancora soltanto due le C3 in gara, affidate a Meeke e Breen.

POLONIA PRONTA

Sono 23 le speciali del 74° Rally di Polonia in programma a fine giugno con base a Mikolajki, 230 km a nord di Varsavia. Si parte giovedì 29 con la super speciale di Mikolajki. Poi, venerdì 30, prima tappa nella regione dei laghi Masuri, mentre la seconda va a nord, lungo la frontiera russa, con la classica speciale di Goldap. La tappa finale è ancora nella regione dei laghi Masuri, con power stage sui 15,66 km del classico crono di Paprotki. In totale sono 338 i km cronometrati della gara.

WRC2

Gara: 1. Tidemand-Andersson (Skoda Fabia R5) in 3.32'56"5; 2. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 42"7; 3. Guerra-Rozada (Skoda Fabia R5) a 7'46"7; 4. Heller-Olmos (Ford Fiesta R5) a 1.01'17"1
Campionato: 1. Tidemand 50 punti; 2. Camilli 42; 3. Mikkelsen 25; 4. Kopecky e Suminen 18; 6. Bergkvist 16; 7. Guerra, Bouffier e Veiby 15; 10. Heller, Gilbert e Greensmith 10; 13. Crugnola e Arai.

Il cam



pionato più bello del **mondo**

UN PARCO PARTENTI DA FAVOLA SALUTA IL CIR CHE SCATTA AL CIOCCO. CON "NONNO" ANDREUCCI E BABY ROVANPERA INSIEME PER FAR TORNARE GRANDE LA PEUGEOT

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

«**R**icordatevelo, ogni tanto, che il campione in carica sono io». Giandomenico Basso la butta lì, mescolando amarezza e ironia, rabbia e leggerezza, disillusione e voglia matta alimentata dal Sacro Fuoco del traverso. Non ci sarà lui a difendere un titolo fortissimamente voluto e tenacemente artigliato lo scorso anno. Non per sua scelta ma perché "vuolsi così colà dove si puote": la Brc, dopo tre stagioni nell'Italiano, ha deciso di dirottare altrove il proprio impegno nei rally e Giando, da professionista qual è, non se l'è sentita di arrabattarsi per essere comunque della partita a tutti i costi. Niente Campionato Italiano dunque per il Campione Italiano in carica che al volante della Ford Fiesta R5 della squadra piemontese andrà a intraversare – senza inseguire alcun campionato – fuori dai patrii confini. Il Tricolore perde una pilota e una squadra che nelle ultime stagioni hanno dato davvero tanto all'Italia da rally. Un'avventura iniziata nel 2014 con l'esordio – subito vincente – della Ford Fiesta alimentata a Gpl che stupì il mondo sbancando al Ciocco e conclusasi lo scorso ottobre a Verona con la conquista dello scudetto dopo una stagione in cui il veneto si era alternato tra la versione a Gpl e quella a benzina della R5 inglese. Un cerchio che si è chiuso lasciando un vuoto importante, che però il Tricolore che scatterà il prossimo fine settimana al Rally del Ciocco promette di riempire con tanti motivi di interesse. Il primo, manco a dirlo, riguarda il solito Paolo Andreucci che nell'anno che lo porterà a compiere 52 primavere si ripresenta al via affamato come e più di prima, per cucirsi addosso il decimo scudetto. Ci proverà con una Peugeot 208 T16 profondamente rinnovata in quei componenti (servoguida e raffreddamento) che lo scorso anno ne avevano frenato la competitività. Abituato a vincere com'è, il garfagnino non ha ancora digerito l'esito del 2016 e cercherà in tutti i modi di andarsi a riprendere il ruolo che sente essere

CAMPEDELLI

ADESSO CI CREDE

Questa volta Simone Campedelli parte dalla prima gara ed ha tutto per puntare al titolo Tricolore con la Fiesta R5 della Orange1 Racing

IL CAMPIONATO PIÙ BELLO DEL MONDO

← suo. Per lui però sarà meno facile di quanto si può pensare, perché, anche senza Basso, la concorrenza non mancherà affatto, in un confronto che mai come quest'anno mescola auto e pneumatici diversi per offrire un ventaglio di favoriti assai eterogeneo di gara in gara. Ma al di là del trono lasciato vacante da Basso e del tutti contro Andreucci, il Tricolore 2017 promette di far notizia per almeno tre motivi fondamentali.

Il primo è l'arrivo sulle strade italiane di Kalle Rovanperä. Il "Verstappen dei rally" che da minorene già si permette il lusso di vincere tre gare di fila al volante di una R5 è un predestinato proprio come il collega pistaiolo. Figlio d'arte, messo in macchina a intraversare da papà Harri all'età in cui i bambini normali studiano le tabelline, Kalle viene in Italia per farsi le ossa sull'asfalto in un contesto di certo non facile ma promette di inserirsi subito in mezzo ai grandi.

E poi c'è quel nome che ritorna, dopo anni di oblio. Poco importa che la 124 Abarth di oggi non è una vettura da assoluto; poco conta che per ora le presenze nel Trofeo non sono di quelle da farsi largo a gomitate: basta lo Scorpione sugli asfalti nostrani a risvegliare attenzioni e passioni a lungo sopite. Quanto saprà andar forte questa vettura, concepita più per scaldare i cuori che per inseguire i numeri del mercato, lo diranno i fatti. Ma intanto prepariamoci a gustare questa sfida tutta a trazione posteriore che nella categoria R-GT metteranno in scena Abarth e Porsche. A proposito di Gran Turismo prestate ai rally: la serie riservata alle auto da sogno è solo una delle novità che si trovano scritte nel libro delle regole che nell'inverno ha subito più di qualche ritocco. La storia dirà se la direzione presa nella stanza dei bottoni è quella giusta: anche per questo il Cir nell'anno di grazia 2017 sarà tutto da gustare. ●





GUARDA QUANTO SKODANO...

Vera e propria invasione di Fabia R5 nel Cir 2017: oltre a quella ufficiale per Umberto Scandola (nella foto) vedremo in azione anche gli esemplari di Alex Perico, sotto, e Andrea Nucita, sotto a sinistra

Campedelli variabile obbligata

DOPO AVER SMOSSO EQUILIBRI CONSOLIDATI ED ESSERE RISULTATO DECISIVO NEL TITOLO VINTO DA BASSO, IL ROMAGNOLO PUNTA ALTO

Skoda o Fabia? Dopo settimane a sfogliare la margherita, Simone Campedelli e Armando Donazzan, patron di Orange 1, hanno sciolto ogni riserva, optando per la strada della continuità. Dunque anche quest'anno il romagnolo si troverà ai comandi della R5 made in Cockermouth gommata Michelin. Quella a benzina, non la Gpl...

«Inverno difficile? Niente affatto - risponde carico Simone - . Anzi, sapendo di avere alle spalle un progetto solido ero tranquillo. In un primo tempo si pensava di correre nel Wrc2, poi abbiamo deciso di ripresentarci nel Cir per confermare quanto di buono fatto lo scorso anno». Con un team tutto nuovo, visto che la Orange, da "semplice" sponsor diventa Orange 1 Racing, proseguendo nei rally l'esperienza già iniziata in pista: «Esatto - continua Campedelli - e per fare le cose nel modo migliore abbiamo deciso di affidarci ancora a Brc, che ci metterà a disposizione una Fiesta R5 a benzina e il suo service per logistica e gestione sui campi di gara. Lo scorso anno abbiamo iniziato una collaborazione che ha funzionato bene e ci è sembrato logico proseguirla in questo modo». Novità importante poi per quanto riguarda il navigatore: dopo quasi tutta una carriera con Danilo Fappani a fianco, Simone ricomincia da capo con Pietro Ometto: «Dopo tanti anni, all'inizio sentire una voce diversa in macchina sarà un po' strano, ma sono convinto della mia scelta. Pietro è giovane, pieno di entusiasmo e molto bravo. Il fatto che sia stato scelto lui, vincitore della selezione da noi fatta a fine dicembre, mi piace molto. Anche se, è ovvio, Danilo mi mancherà». Il livello del Cir quest'anno è altissimo. Con quali aspettative partite? «Di certo vorrei fare meglio rispetto al 2016, quando abbiamo disputato sette gare chiudendo quarti. Posso partecipare anche al Tra, dunque pure quello è un obiettivo. Poi dobbiamo fare il massimo ma anche essere realisti: siamo un team privato e abbiamo ottimo materiale per le gare ma non potremo praticamente fare test. E le evoluzioni previste per la Fiesta arriveranno soltanto a stagione in corso». ●

E I LEONI RUGGISCONO...

Ecco le due Peugeot 208 ufficiali al via del Tricolore: la 208 R2 per il giovane talento siciliano Pollara e la 208 T16 del veterano pluricampione italiano Paolo Andreucci

I PLURIVINCITORI DEL CIR

9 VOLTE

PAOLO ANDREUCCI

6 VOLTE

DARIO CERRATO

4 VOLTE

ARNALDO CAVALLARI

3 VOLTE

GIANFRANCO CUNICO,
ADARTICO VUDAFIERI
E TONY FASSINA

2 VOLTE

SANDRO MUNARI,
SERGIO BARBASIO,
FABRIZIO TABATON,
ANDREA AGHINI,
GIANDOMENICO BASSO
E PIERO LONGHI

Tutto il Cir gara per gara

CIOCCO 16-19 MARZO 2017

Coefficiente: 1
Superficie: asfalto
Validità: Assoluto, 2Rm, RGT, R1, TRA
Vincitore 2016: Andreucci-Andreussi
(Peugeot 208 T16)

SANREMO 29 MARZO-2 APRILE 2017

Coefficiente: 1
Superficie: asfalto
Validità: Assoluto, 2Rm, Junior, RGT, R1, TRA
Vincitore 2016: Andreucci-Andreussi
(Peugeot 208 T16)

TARGA FLORIO 20-23 APRILE 2017

Coefficiente: 1
Superficie: asfalto
Validità: Assoluto, 2Rm, Junior, RGT, R1, TRA
Vincitore 2016: Andreucci-Andreussi
(Peugeot 208 T16)

ADRIATICO 12-14 MAGGIO 2017

Coefficiente: 1
Superficie: terra
Validità: Assoluto, 2Rm, Junior, RGT, R1
Vincitore 2016: Scandola-D'Amore
(Skoda Fabia R5)

SALENTO 2-04 GIUGNO 2017

Coefficiente: 1,5
Superficie: asfalto
Validità: Assoluto, 2Rm, RGT, R1, TRA
Vincitore 2016: Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc) * Il Salento nel 2016 faceva parte del CiWrc

SAN MARINO 15-16 LUGLIO 2017

Coefficiente: 1
Superficie: terra
Validità: Assoluto, 2Rm, Junior, R1
Vincitore 2016: Basso-Granai (Ford Fiesta R5)

ROMA 16-17 SETTEMBRE 2017

Coefficiente: 1
Superficie: asfalto
Validità: Assoluto, 2Rm, Junior, RGT, R1, TRA
Vincitore 2016: Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5)

DUE VALLI 13-15 OTTOBRE 2017

Coefficiente: 1,5
Superficie: asfalto
Validità: Assoluto, 2Rm, Junior, RGT, R1, TRA
Vincitore 2017: Andreucci-Andreussi
(Peugeot 208 T16)



Nuove regole con poche novità

PUNTEGGI COME NEL 2016, ETÀ MASSIMA DEGLI JUNIOR INNALZATA A 26 ANNI, PERCORSI DAL CHILOMETRAGGIO LIEVEMENTE AUMENTATO

Evoluzione e non rivoluzione: questo in sintesi il quadro che si dipinge andando a leggere con attenzione le regole che caratterizzano il Campionato Italiano 2017. Il Tricolore mantiene il sistema di attribuzione dei punti che tanto ha fatto discutere lo scorso anno ma lo integra e lo

corregge, assegnando un bonus anche in base alla classifica assoluta del rally. Dunque viene mantenuta la formula 2016, con 7,5 punti assegnati al vincitore di Tappa 1 e Tappa 2 della gara, 6 al secondo, 5 al terzo, 4 al quarto, 3 al quinto, 2,5 al sesto, 2 al settimo, 1,5 all'ottavo, 1 al nono e 0,5 al decimo

ma verranno dati anche 3 punti al vincitore del rally, 2 al secondo e 1 al terzo. Un modo per ridare importanza pure alla classifica finale e per evitare distorsioni che il vecchio sistema di punteggi poteva produrre in casi particolari. Il bonus di punti relativo alla classifica finale non vale solo per il tito-

lo Piloti, come previsto in origine, ma per tutti i Campionati, i Trofei e le Coppe Aci del Tricolore. Ritocco in arrivo pure per l'età massima per competere nel Tricolore Junior, che passa da 25 a 26 anni. Si innalzano, di conseguenza, pure tutti i limiti collegati, come quello relativo all'età massima del pilota della seconda vettura che concorre ai punti della classifica Costruttori. Dopo anni di tagli, finalmente, tornano ad allungarsi anche se di poco i chilometraggi di speciale del Tricolore, visto che nei rally su asfalto la lunghezza minima di ciascuna tappa

dovrà essere compresa tra gli 85 e i 90 km, mentre su sterrato ogni giornata dovrà avere tra i 60 e i 70 km di prove speciali. Siamo ancora decisamente lontani rispetto ai chilometraggi di un tempo ma è comunque una piccola inversione di tendenza. Novità in vista anche riguardo alla norma che regola la velocità media delle prove speciali: sinora era prescritto che la velocità media ricavata dai primi cinque tempi assoluti non potesse superare i 100 kmh, ora si è deciso di calcolarla utilizzando i tempi dei vincitori di ciascun Gruppo: in questo

ARRIVA LA 124

Tra le tante novità del Tricolore 2017 c'è il monarca legato alla 124 Abarth (nella foto Noberasco a Montecarlo). In basso a destra papà Harri Rovanpera con il figlio 16enne Kalle



Rovanpera viva la gioventù

ECCO IL 16ENNE PRODIGIO FIGLIO D'ARTE. FARÀ LE RICOGNIZIONI A FIANCO DI PAPÀ HARRI SU UNA VETTURA CON GUIDA A DESTRA!

«**C'**è un aspetto cui tengo più di ogni altro: che la norma scritta ora per permettere di correre a Kalle Rovanperä possa rappresentare un'apertura anche per i minorenni italiani. Che anche loro, rispettando tutti i requisiti, possano correre sulle nostre speciali, se non già con una R5 come Kalle almeno con una R1 o una R2». Parola di Luca Pregliasco, che tra novembre e dicembre 2016, in tempi non sospetti, ha fatto da tramite tra Timo Jouhki e la Federazione italiana per adeguare il nostro impianto normativo alla possibilità di far correre anche i minorenni nei rally. Una regola che per ora apre agli stranieri ma che può concretamente rappresentare un primo passo anche per i nostri. Intanto però gli occhi di tutto il mondo ralistico sono già puntati sul Ciocco, dove il sedicenne Kalle farà il suo vero debutto su asfalto, visto che l'esperienza monzese è ben altra cosa rispetto alle tecniche e difficili strade toscane: «È la sua prima gara vera su asfalto e parte già con un grosso svantaggio – ancora Pre-

gliasco – perché nelle ricognizioni non può guidare, essendo un minorenni. Però, la vettura che utilizzano lui, papà Harri e il navigatore Risto Pietiläinen ha la guida a destra. In questo modo Kalle, pur sedendo a fianco di chi guida, ha la stessa visione della strada che avrebbe se fosse al volante». Dettagli che indicano l'estrema cura con cui Rovannerä Jr appropria le gare. Che risultato è lecito aspettarsi al Ciocco? «Correrà senza alcuna pressione – prosegue Pregliasco che con il Team Astra fece correre Gardemeister, Hirvonen e Latvala –. Deve fare il suo apprendistato su asfalto. Io credo che un risultato tra il sesto e il decimo posto possa essere considerato eccellente. Ricordiamoci che ci sono Andreucci, Scandola, Perico, Nucita e Campedelli che ragionevolmente occuperanno le prime cinque posizioni, più altri che conoscono benissimo le strade e vanno forte. Certo, se si iniziasse direttamente dalla terra dell'Adriatico, allora potrei sbilanciarmi e dire che Kalle potrebbe andare subito sul podio». ●

modo – anche se di poco – si potranno utilizzare speciali leggermente più veloci. Correttivo importante anche per quanto riguarda l'ordine di partenza della seconda tappa: se lo scorso anno l'ordine di partenza restava invariato per tutto il rally, seguendo la classifica di campionato (e di fatto creando grossi svantaggi nelle gare su terra per il leader della classifica) ora si torna all'antico, dunque con prima tappa in base alla classifica di campionato e seconda in base alla classifica provvisoria del rally. I ritirati del giorno uno potranno rientrare in

gara nella seconda tappa e la loro posizione di partenza verrà decisa dalla direzione gara. Capitolo pneumatici: restano in vigore le limitazioni esistenti, anche se viene introdotto qualche correttivo. Nelle gare su asfalto sono ammesse al massimo 16 gomme (quelle per l'eventuale prova spettacolo non contano) ma il secondo giorno non se ne potranno punzonare più di 8 (sarà però possibile riutilizzare quelle già punzonate per la prima tappa). Sullo sterzo il limite scende a 12, di cui 6 al massimo da punzonare nella seconda tappa. ●



**NELLE
RICOGNIZIONI
KALLE NON PUÒ
GUIDARE MA
STANDO A SINISTRA
VEDRÀ LA STRADA
COME IN GARA**

LUCA PREGLIASCO

IL CAMPIONATO PIÙ BELLO DEL MONDO

GLI ORARI DEL RALLY DEL CIOCCO

Venerdì 17 marzo 2017

PARTENZA	ORA
Forte dei Marmi	18.30
PS 1 Forte dei Marmi	18.34

Sabato 18 marzo 2017

Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	6.27
PS 2 Massa Sassorosso	7.33
PS 3 Renaio	8.21
PS 4 Il Ciocco	8.54
Riordino	
Castelnuovo Garfagnana	9.19
Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	9.34
PS 5 Massa Sassorosso	10.40
PS 6 Renaio	11.28
PS 7 Il Ciocco	12.01
Riordino	
Castelnuovo Garfagnana	12.26
Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	13.56
PS 8 Gragnanella	14.50
PS 9 San Rocco	15.39
PS 10 Noi TV	16.52
Riordino	
Castelnuovo Garfagnana	17.17
Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	17.32
PS 11 Gragnanella	18.26
PS 12 San Rocco	19.15
PS 13 Noi TV	20.28
Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	20.53
Fine Tappa 1	
Il Ciocco	22.00

Domenica 19 marzo 2017

Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	8.29
PS 14 Careggine	9.13
PS 15 Coreglia	10.12
Riordino	
Castelnuovo Garfagnana	11.22
Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	11.37
PS 16 Careggine	12.36
PS 17 Coreglia	13.35
Riordino	
Castelnuovo Garfagnana	14.45
Parco assistenza	
Castelnuovo Garfagnana	15.10
Arrivo	
Castelnuovo Garfagnana	15.30



CAMPIONATI PROMOZIONALI IN GRAN SPOLVERO

La Renault Clio R3T, sotto, e la Suzuki Swift R1, sopra, saranno ancora una volta tra le protagoniste del Tricolore, insieme alle Twingo R1 ed alla 124 Abarth R-6t



Ora i Trofei tornano a pensare in grande

L'ARRIVO DELL'ABARTH, IL RITORNO IN GRANDE STILE DELLA PEUGEOT, LE PRESENZE CONSOLIDATE DI SUZUKI E RENAULT. PER I CAMPIONATI MONOMARCA È BOOM

Dopo anni di vecchie magre, durante i quali a tenere alta l'attenzione sui Trofei di marca nel Cir erano rimaste fondamentalmente Renault e Suzuki, nella stagione che va a cominciare anche questo settore torna a mostrare segni di vitalità. Infatti oltre alle due case che nelle ultime stagioni hanno continuato a investire nel Tricolore, ritornano sulla scena pure Abarth e Peugeot. La prima lo fa con una vettura, la 124 preparata in RGT e una formula destinate a suscitare attenzione sin dall'uscita dei primi rumors relativi al progetto.

Il Trofeo Abarth 124 scatterà sin dal Ciocco e si articola su sette gare: le sei di asfalto

del Cir più il Rally del Friuli, valido quest'anno per il CiWrc. Premi di gara, premio finale, presenza della squadra Abarth per fornire ricambi e consulenza sono i punti di forza della serie la cui unica incognita è rappresentata dai numeri: quanti, oltre a Totò Riolo, accetteranno la sfida? Approccio completamente diverso quello di Peugeot, che ha saggiamente deciso di "capitalizzare" la presenza importante di 208 R2 nello Junior, di fatto diventato già un monomarca Peugeot nelle ultime stagioni. Da qui l'idea - strategica e vincente - del Competition Top riservato alle 208 R2 gommate Pirelli, che si disputerà seguendo fedelmente il calendario del Tricolore junior

Grand'Italia alla fiera delle **R5**

FORD, SKODA, PEUGEOT, HYUNDAI: LA RAPPRESENTANZA DELLE VETTURE CHE ANIMANO LE SERIE NAZIONALI È COMPLETISSIMA

TUTTI I TITOLI IN PALIO (E I VINCITORI DELLA PASSATA EDIZIONE)

CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO

2016 **Giandomenico Basso-Lorenzo Granai** Ford Fiesta Ldi/R5

CAMPIONATO ITALIANO 2 RUOTE MOTRICI

2016 **Ivan Ferrarotti-Massimo Bizzocchi** Renault Clio R3C

CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR

2016 **Giuseppe Testa-Daniele Mangiarotti** Peugeot 208 R2

CAMPIONATO ITALIANO R-GT

2016 **Nuova istituzione**

CAMPIONATO ITALIANO R1

2016 **Jacopo Lucarelli-Alessio Ferrari** Suzuki Swift

CAMPIONATO ITALIANO COSTRUTTORI

2016 **Ford**

CAMPIONATO ITALIANO COSTRUTTORI 2 RUOTE MOTRICI

2016 **Renault**

TROFEO RALLY ASFALTO

2016 **Alessandro Perico-Mauro Turati** Peugeot 208 T16

COPPE ACI SPORT (Gruppo N, R2B, R3, Femminile, Scuderie, Junior Due Ruote Motrici)

2016 **COPPE ACI SPORT TRA (Gruppo N, R2B, R3, Femminile, Scuderie, Junior 2Rm)**

Non c'è mai da lamentarsi per la troppa grazia, ma di certo l'elenco di protagonisti e comprimari del Tricolore che scatterà venerdì prossimo da Forte dei Marmi è di quelli da far lustrare gli occhi. Già, perché anche se al Ciocco non ci saranno i ragazzi dell'Italiano Junior, che vivrà il suo primo atto al Rally di Sanremo, la lista di quelli equipaggiati per l'Assoluta è bella ricca. Qualità e quantità, con un gran bel plotone di R5 che nemmeno la più ottimistica delle previsioni avrebbe immaginato soltanto qualche settimana fa. Di bei nomi e di macchine "giuste" al Ciocco se ne vedranno in abbondanza. Poi, come spesso accade, in diversi si perderanno per strada ma intanto fa bene al morale constatare che un campionato che in troppi già davano per moribondo gode nei fatti di salute più che discreta. Così, al di là di Paolo Andreucci e Anna Andreussi che vanno alla ricerca del decimo scudetto, sono tanti che per un motivo o per l'altro vogliono prendersi il loro spazio nell'Italiano. Dal baby fenomeno Kalle Rovannerä ci si aspetta moltissimo, anche se sull'asfalto non sarà facile nemmeno per lui contro i nostri senatori. Voglia di rivincita - tanta - per Umberto Scandola che dopo un inverno "difficile" si ripresenta al via con la Skoda ufficiale e la voglia di ricucirsi addosso lo scudetto vinto nel 2013. Skoda Fabia R5 pure per Alessandro Perico - osso duro per tutti sull'asfalto - e per Andrea Nucita che torna finalmente in pianta stabile nel giro che conta, dopo le apparizioni monstre dello scorso anno. Dopo mesi passati a sfogliare la margherita, Simone Campedelli resta invece fedele alla Fiesta: il romagnolo si presenta al via col coltello tra i denti sin dalla prima gara e pure lui è uno con cui fare i conti per i successi in gara e campionato. Come pure Elwis Chentre: assieme al valdostano, con la Hyundai i20 R5, torna nel giro del Tricolore anche un monumento come Mauro Nocentini. Troppa grazia mai, ma di certo, quest'anno, ci sarà da divertirsi! ●

(dunque niente Ciocco né Salento). Su sei gare in calendario, conteranno i migliori quattro risultati, tenendo conto della classifica del rally intero e non delle singole tappe. Inoltre almeno uno dei risultati utili dovrà essere stato ottenuto sulla terra. Il premio per il miglior Under 25 (nato cioè dopo il 31 dicembre 1991) è la partecipazione da ufficiale Peugeot allo Junior 2018. Per quanto riguarda invece Renault e Suzuki si conferma quanto di buono ottenuto con il lavoro degli scorsi anni: la casa francese ripropone sia la serie dedicata alla Clio R3T, vinta da Panzani lo scorso anno e che ha permesso al pilota toscano di essere al via del Montecarlo, articolata su sei gare, sia il trofeo per la Twingo R1 (opportunamente vitaminizzata), con cinque appuntamenti tutti su asfalto che lo scorso anno è stato vinto da Canzian, pronto a salire proprio sulla Clio R3T nel 2017. Conferme importanti anche in casa Suzuki: il Rally Trophy riservato alle Swift è da sempre l'ossatura portante del Campionato Italiano R1. In questo caso saranno sette le gare in calendario per trovare l'erede di Jacopo Lucarelli che ha vinto il titolo lo scorso anno. ●

I TOP AL VIA AL CIOCCO

PILOTA	NAVIGATORE	VETTURA	TEAM
Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 208 T16	Peugeot Italia
Kalle Rovannerä	Risto Pietiläinen	Peugeot 208 T16	Peugeot Italia
Umberto Scandola	Guido D'Amore	Skoda Fabia R5	Skoda Italia Motorsport
Alessandro Perico	Mauro Turati	Skoda Fabia R5	PA Racing
Andrea Nucita	Marco Vozzo	Skoda Fabia R5	DP Autosport
Simone Campedelli	Pietro Ometto	Ford Fiesta R5	Orange1 Racing
Elwis Chentre	Fulvio Florean	Hyundai i20 R5	Promo Racing by Nocentini
Gabriele Ciavarella	Giuliano Manfredi	Hyundai i20 R5	Bernini
Ivan Ferrarotti	Gaetano Caputo	Ford Fiesta R5	Gima Autosport
Antonio Rusce	Sauro Farnocchia	Ford Fiesta R5	GB Motors
Luca Panzani	Federico Grilli	Peugeot 207 S2000	Balbosca
Rudy Michelini	Michele Perna	Ford Fiesta R5	Erreffe
Riccardo Canzian	Matteo Nobili	Renault Clio R3T	Gima Autosport
Kevin Gilardoni	Corrado Bonato	Renault Clio R3T	Gima Autosport
Salvatore Riolo	Gianfranco Rappa	Abarth 124 Rally	Team Bernini
Alberto Sassi	-	Porsche 997 GT3	Trico Racing

CIUFFI FRANCESE

Impegno in Francia per Tommaso Ciuffi: il giovane figlio d'arte, che lo scorso anno ha primeggiato tra le R2 nel Trofeo Rally Terra, ha deciso infatti di partecipare alla Peugeot 208 Rally Cup transalpina. Per migliorare il suo feeling con l'asfalto, il toscano ha comunque messo in cantiere anche la partecipazione all'Irc Italiano. Confermata poi una puntatina nel Tricolore, molto probabilmente a San Marino.

WRX TRE PER DUE

Audi e Peugeot hanno deciso di schierare tre vetture ufficiali a testa nel World Rx, il Mondiale di Rallycross 2017. Alla Peugeot, il campione europeo in carica Kevin Hansen affiancherà Sebastien Loeb e Timmy Hansen; mentre Reimiss Nitiss, apparso un po' sottotono nelle ultime due stagioni, affiancherà all'Audi il campione del mondo in carica Mathias Ekstrom e Toopi Heikkinen.

MADRINA AL CIOCCO

Sarà Elisa Di Francisca, campionessa olimpica e mondiale di fioretto, la madrina d'eccezione del 40esimo rally Il Ciocco che nel week-end inaugura il Tricolore. Personaggio trasversale, impegnata anche nella moda, nello spettacolo e nel sociale, la grande atleta italiana seguirà le fasi principali della tre giorni rallistica.

DIRETTE RADIO

L'emittente radiotelevisiva Radio Radio, che trasmette sulle frequenze 104.500 in Fm e in video sui canali 826 di Sky e 218 del digitale terrestre, seguirà da vicino il Rally del Ciocco. Previste varie dirette da giovedì 16 a domenica 19 marzo, per una copertura totale dell'evento toscano.

TERRE CIOCIARE

Il primo Rally delle Terre Ciociare inizialmente messo a calendario dall'Ausonia Corse Promosport è stato rinviato a data da destinarsi a causa del ridotto numero d'iscritti che aveva raccolto. La gara sarà molto probabilmente recuperata nel mese di novembre.



BETTIOLO

DISPUTERÀ IL TOUR EUROPEAN RALLY INSIEME ALLA BRC

Basso sale sulla Hyundai!

Era nell'aria da tempo e finalmente la trattativa s'è concretizzata. La Brc ha acquistato una Hyundai i20 R5 e l'affiderà a Giandomenico Basso (sopra) per farla correre nel Tour European Rally (Ter), serie ricca di gare uscite dall'Europeo nella quale la Casa coreana era interessata ad essere presente. Come si ricorderà, la Brc e Basso (che potrebbe correre con Scattolin), avevano iniziato la stagione a Montecarlo, in funzione di un programma nel Wrc2 con la Fiesta R5 a benzina, che invece sarà utilizzata da Simone Campedelli nel Tricolore. Sei le gare in programma per Basso e Brc con Hyundai: Transilvania Rally (5-6 maggio); Ypres (23-24 giugno); Madeira (3-5 agosto); Barum (25-28 agosto, valido per l'Europeo); Liezen (29-30 settembre); Vallese (26-28 ottobre).

IL PILOTA E MANAGER POTREBBE CORRERE NELLA SERIE SU ASFALTO

Idea CiWrc per Alex Perico

Passato alla Skoda Fabia R5 per il Cir che inizia questa settimana al Ciocco (vedere presentazione alle pag. 62-69) Alex Perico sta facendo un pensierino anche al CiWrc. Il veloce pilota e team manager bergamasco potrebbe prendere

parte alla serie riservata alle World Rally Car con la Ford Fiesta della sua squadra, la PA Racing, dove sarebbe automaticamente il favorito nella corsa al titolo in un campionato sempre più ricco di ottimi piloti e belle vetture.

CONFERMATE 14 COPERTURE A GARA NEGLI STORICI PER ALCUNE CLASSI

Puntualizzazioni sulle gomme

La Giunta Sportiva dell'Acì ha approvato alcune variazioni relative al regolamento pneumatici per i rally storici. In particolare, s'è deciso che le vetture del 1. Raggruppamento e quelle che utilizzano cerchi da 13" iscritte al Trofeo Michelin possono continuare a usare 14 pneumatici a gara, senza distinzione tra asciutto e bagnato. Per gli altri raggruppamenti il limite è di 10 gomme, più un numero libero di pneumatici full wet.

TORNANO IN PROGRAMMA LE SPECIALI USATE NEL MONDIALE

Sanremo savonese

Il Rally di Sanremo, secondo atto del Tricolore in programma il 31 marzo e 1 aprile, torna a frequentare gli asfaldi del savonese, che mancavano dai tempi del Mondiale. Classico il formato di gara, con lo start venerdì 31 marzo a mezzogiorno, quattro prove al pomeriggio, la mini ronde notturna da oltre 33 km seguita da un passaggio sulla pieve di Bignone. Sabato 1 aprile seconda e ultima tappa, con partenza alle 7.00 e arrivo alle 16.00 dopo altre cinque speciali.

IL CAMPIONE JUNIOR PUNTA ALTO

Testa ora vuole far suo il CiWrc

Dopo Alex Perico (vedi altra notizia in questa pagina), anche Giuseppe Testa si candida fra gli aspiranti al CiWrc. Il giovane e veloce molisano, vincitore del Tricolore Junior 2016 con la Peugeot 208 R2 ufficiale, affronterà la serie riservata alle Wrc al volante di una Ford Fiesta e con al suo fianco l'esperto Massimo Bizzocchi.

C'È ANCHE VON THURN UND TAXIS

Pieno di Skoda nell'Europeo

Europeo sempre più terreno di caccia per la Skoda e le tante Fabia R5 attese ai nastri di partenza. Il team lettone Srt ha confermato il 22enne Ralf Sirmacis - vincitore lo scorso anno di Acropoli, Estonia e Liepāja - e gli affianca il 19enne russo Nikolay Gryazin, che prende parte alle sei gare dello Junior, più Raul Jeet. Ad essi si aggiunge poi il principe tedesco Albert Von Thurn Und Taxis, visto lo scorso anno a San Marino e Alpi Orientali, con una Fabia R5 della Wevers Sport.

TRE LE SOLUZIONI OFFERTE

Pass per tutti in Sardegna

L'accordo tra Acì Sport e la società Rts relativamente ai Gold Pass studiati nella passata stagione per il Rally d'Italia-Sardegna verrà ripetuto quest'anno e le soluzioni disponibili per gli appassionati sono nuovamente tre. Il Gold Pass Premium (185 euro) che offre la possibilità di seguire tutta la gara con parcheggi riservati, accesso agli stand dei team nel parco assistenza di Alghero e alla tribuna del podio per assistere alla cerimonia di partenza e alla premiazione. Il Gold Pass Standard (125 euro) che comprende per i quattro giorni di gara i parcheggi dedicati come il Premium ma non consente l'accesso agli stand del parco assistenza e alle tribune di partenza e arrivo della gara, ed infine il Gold Pass Daily (60 euro) che è la soluzione ideale per vedere il rally in prima fila per una giornata sola, da scegliere fra giovedì, venerdì, sabato e domenica.

GÜNTHER CON PREMA

Il team Prema ha completato l'organico di piloti per la stagione 2017 del Fia F3 European Championship, riconfermando Maximilian Günther. Il tedesco, lo scorso anno secondo con quattro vittorie al suo attivo, affiancherà nella squadra vicentina i già annunciati Callum Hott, Mick Schumacher e Guan Yu Zhou.

SAUTO IN LOTUS

Dopo avervi preso parte nel 2015, Vincenzo Sauto rientra quest'anno nella Lotus Cup Italia. Il pilota siciliano guiderà una delle vetture gestite dalla Lg Motorsport e, in vista dell'appuntamento inaugurale del Mugello in programma l'8 ed il 9 aprile, effettuerà una giornata di test sullo stesso circuito toscano o in alternativa a Franciacorta.

TCR ITALY

Nuova denominazione per il Campionato Italiano Turismo Tcr, che diventa Tcr Italy Touring Car Championship. La serie tricolore, che scatterà a inizio maggio da Adria, si propone così di acquisire una connotazione maggiormente internazionale.

ZIN SULLA SEAT

Tra le prime conferme per il Tcr tricolore, c'è quella del diciottenne Nicolò Zin. Il padovano, al suo debutto assoluto nelle auto, si è accordato con la Bf Motorsport di Imerio Brigliadori e disporrà di una Seat Leon dotata di cambio sequenziale.

GT TRICOLORE

Il Campionato Italiano Gran Turismo si arricchisce di una nuova titolazione. A partire da questa stagione ci sarà infatti anche una classifica Super Gt3 riservata esclusivamente agli equipaggi composti solo da piloti prioritari. Le altre titolazioni tricolori confermate sono quelle delle classi Super Gt3, Gt3, Super Gt Cup e Gt Cup, cui vanno aggiunti i quattro Trofei Nazionali Pirelli per i binomi non prioritari.



RICONFERMATI BORTOLOTTI E VENTURINI

5 piloti ufficiali Lambo

Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli, Christian Engelhart, Marco Mapelli e Giovanni Venturini sono i cinque piloti ufficiali di Lamborghini Squadra Corse per la stagione 2017. Quattro gli italiani, a riprova del fatto che la Casa di Sant'Agata Bolognese sta investendo molto anche sui giovani provenienti dal bacino tricolore. Tanto per Bortolotti che per Venturini si tratta in particolare di una riconferma, avendo già rivestito lo stesso ruolo nelle ultime due stagioni. Tutti loro saranno impegnati quest'anno in qualità di "factory driver" al volante delle Huracán Gt3 schierate dai team clienti nei maggiori campionati Gran Turismo a livello internazionale e saranno ambasciatori del marchio anche al di fuori delle piste, supportando allo stesso tempo il reparto tecnico nei test di sviluppo delle vetture.

ANTICIPATA LA GARA IN ARGENTINA

Niente Tcr e due arrivi in Wtcc

Annunciata la cancellazione della classe Wtcc-2 del Mondiale Turismo pensata a novembre. Quindi nessuna vettura Tcn2 (le Tcr secondo la Fia) al via, ma intanto è arrivata la conferma del veterano Tom Coronel con la Chevrolet Cruze della Roal Motorsport, e l'arrivo a sorpresa della francese Rc

Motorsport con le Lada Vesta. Primo pilota confermato Yann Ehrlacher, il 20enne nipote di Yvan Muller (diventando intanto tester di Volvo). Cambia anche il calendario, con la gara d'Argentina anticipata a metà luglio, e l'ufficializzazione che la tappa cinese si disputerà sul circuito di Ningbo.

L'INGLESE TRIONFA NEL TCR MIDDLE EAST

Files campione

Conquistando con la Honda Civic del team Lap57 la vittoria nelle due gare che si sono disputate in Bahrain lo scorso fine settimana, Josh Files si è laureato campione del Tcr Middle East. Per l'inglese si è trattato del quarto titolo in carriera, che segue quello nel Tcr tedesco, vinto nel 2016 con la Target Competition, e quelli nella Clio Eurocup e Uk del 2013, chiudendo terzo due anni dopo nel monomarca tricolore con la Rangoni Corse. Quarto e terzo nelle due gare il sedicenne veneto Giacomo Altoè, al via la Volkswagen Golf del team Engstler, cui è andato il titolo squadre ed il secondo posto nella classifica piloti con l'americano Brandon Gdovic.



SOSTITUISCE VAGLIETTI

Ferro direttore Imperiale

Giorgio Ferro è il nuovo Direttore Motorsport del team Imperiale Racing supported by Lamborghini. Sostituisce Roberto Vaglietti, che per motivi personali ha dovuto rinunciare all'incarico. Dopo una decennale e poliedrica esperienza nel mondo delle corse sviluppata su più fronti e con diversi incarichi, l'ingegnere torinese curerà la fattibilità dei programmi sportivi di Imperiale Racing in fase di definizione con la Casa di Sant'Agata Bolognese e coordinerà l'organizzazione generale del team durante la stagione che sta per partire.

MITJET ITALIAN SERIES

Costa Ovest a più punte

Dopo avere conquistato lo scorso anno ben cinque titoli nella Mitjet Italian Series (Generale, Team, Piloti A, B e Under 20), la Scuderia Costa Ovest si ripresenterà al via del campionato della MqCorse. A rappresentare la formazione di Ciccio Ragazzino ci sarà nuovamente Davide Di Benedetto, campione 2016 nella classe maggiore. Al suo fianco è confermato il giovane kartista Lorenzo Giannoni. Accordo già definito anche con Giuseppe Termine, mentre gli altri piloti verranno ufficializzati a breve, con tre vetture già sicure.

ESORDIO CON JARACH

Una Maserati Gt3 in salita

La Maserati Mc GranTurismo debutterà nelle cronoscalate in versione Gt3. La vettura, che verrà gestita dalla Ram e guidata dal pilota vicentino Bruno Jarach, è uno dei tre esemplari esistenti realizzati dallo Swiss Team, l'unico che però non ha mai corso e che in pratica era diventato introvabile. Per la rarità, l'iniziativa voluta da Jarach è stata molto impegnativa e l'auto è rinata, sempre con l'ausilio di Swiss Team, in configurazione da salita dopo complesse operazioni di rissemblaggio. La sua prima apparizione dovrebbe avvenire nella Salita del Costo, il 9 aprile.

Castellacci punta al Wec

IL ROMANO VUOLE IL TITOLO GTE-AM DEL MONDIALE
CON LA FERRARI 488 DELLA AF CORSE IN COPPIA CON FLOHR

di **Dario Lucchese**

Francesco Castellacci si sente "pronto": a 29 anni, dopo avere vinto nel 2011 il titolo europeo Fia Gt3, non nasconde le proprie ambizioni. Il suo programma principale per questa stagione sarà il Mondiale Endurance, nella classe Gte-Am al volante di una Ferrari 488 della Af Corse. Uno dei suoi compagni sarà lo svizzero Thomas Flohr e nei propri programmi c'è naturalmente anche la "maratona" de La Sarthe, che disputerà per la seconda volta. Romano, sposato da poco più di un anno con Sandra che è monegasca e adesso anche lui è residente nel Principato, Castellacci sta vivendo quasi un sogno, che vorrebbe coronare con un altro titolo. Nella sua carriera ne ha vinto uno solo: quello del Fia Gt3, conquistato con la Af Corse assieme a Federico Leo.

«Non sono stato in genere molto fortunato - spiega Castellacci - Nel 2014 avrei potuto laurearmi con la Villorba Corse campiona della Pro-Am nella Blancpain Endurance Series, se non fossi stato costretto a "scendere" dalla macchina proprio nell'ultima gara, dopo che il mio compagno Andrea Rizzoli, inizialmente classificato come pilota Bronze, è stato innalzato di categoria, andando poi a conquistare il titolo assieme a Stefano Gai. Due anni fa, sempre con la Af Corse, ho concluso secondo nella European Lms, ma solo perché non ho preso punti nella prima gara di Silverstone a causa di un problema alla frizione».

- Cosa significa ritornare nel Wec e disputare la tua seconda 24 Ore di Le Mans?

«Ho un bel ricordo dell'esperienza fatta nel 2015, che mi è servita tanto. La Af Corse per me è quasi una famiglia. Inoltre sono orgoglioso di avere portando nel Mondiale Endurance un gentleman come Flohr; quando l'ho conosciuto nel 2012 e ho iniziato a fargli da coach, il nostro obiettivo era di arrivare nel Wec in



cinque anni. A Le Mans cercherò di portare a termine la gara. Quando l'ho disputata con la Aston, ci siamo dovuti ritirare in seguito all'incidente avuto dal mio compagno Roald Göthe».

- Con quali prerogative scenderai in pista?

«Voglio dimostrare di essere un pilota veloce. Lavorando con degli "Am" non sono mai potuto emergere realmente; sai che a volte non puoi prendere dei rischi e ciò ti impedisce di andare al cento per cento. Quando ho vinto il campionato Fia Gt3 c'erano più di 30 vetture ed i migliori piloti del lotto, molti dei quali sono poi diventati dei "factory driver". Adesso la mia ambizione è quella di tornare presto a comporre un equipag-

gio "full" Pro. Ritengo di avere l'esperienza giusta per farlo».

- Per il 2017 c'è solo il Wec o pensi ad un programma parallelo?

«Credo che disputerò anche qualche gara di durata. Spero di essere nuovamente al via della 24 Ore di Spa. Quasi sicuramente rifarò con Flohr anche la 12 Ore di Abu Dhabi, visto che lo scorso anno abbiamo vinto la classe Pro-Am e siamo giunti quarti assoluti assieme a Rizzoli. Però il Wec costituirà l'impegno principale: ci aspettano nove weekend e abbiamo già previsto sette giornate di test. Nel 2015,

**VOGLIO
DIMOSTRARE DI
ESSERE VELOCE.
LAVORANDO CON
DEGLI "AM" NON
SONO MAI EMERSO**

FRANCESCO CASTELLACCI



DALLE FORMULE ALLE GT

Castellacci è passato presto alle gare Gt. Sotto la Ferrari 488 della Af Corse con cui erano al via lui ed il compagno Thomas Flohr all'Estoril nel Gt Open 2016. In basso l'Aston Martin con cui ha corso la 24 Ore di Le Mans 2015

IL SUO TEAM LO FECE CORRERE NEL F.3 TRICOLORE DEL 2008

Lucidi ne ricorda la professionalità

Ad avere un ottimo ricordo di Castellacci è ancora oggi Gabriele Lucidi. Il team manager marchigiano è stato il primo a farlo correre nella F.3 italiana nel 2008, dopo l'esperienza nella serie d'oltremarina. All'epoca il pilota romano aveva come compagno di squadra Mirko Bortolotti, che proprio in quell'anno si laureò campione. Castellacci concluse invece quarto, salendo sei volte sul podio. «I nostri rapporti sono sempre rimasti ottimi, - spiega Lucidi - anche se dopo un anno insieme decise di cambiare team per fare delle esperienze diverse. Nonostante ciò, ha sempre riconosciuto la professionalità del nostro team ed io, a mia volta, riconosco fin dall'epoca le sue grandi capacità nel sapere sviluppare la vettura. Una sua dote innata era la sensibilità di guida. Inoltre è sempre stato un ragazzo molto educato, sincero e capace di integrarsi perfettamente con la squadra, senza creare mai alcun problema. A tutto questo bisogna aggiungere che aveva molta grinta, una gran voglia di diventare in fretta un professionista. Assieme a Bortolotti formava una coppia fantastica».



rifaresti?

«Rifarei tutto, magari iniziando ancora prima con i kart visto che ho cominciato a correre a 14 anni. Nel 2007 ho poi esordito coraggiosamente nella F.3 inglese. In quell'anno ero l'unico italiano. Poi sono passato nella serie tricolore. Sono state delle stagioni importantissime, che mi hanno formato tanto. Ma credo che la migliore scelta fu quella di approdare presto nelle categorie Gt, senza continuare a inseguire il sogno F.1. L'obiettivo era diventare professionista e ci sono riuscito».

- Chi sono i personaggi che ti hanno maggiormente aiutato in questo cammino?

«Diciamo che nella prima parte della mia carriera è stato Gianpaolo Matteucci, che mi ha seguito fino al 2013. È stato lui a spingermi al passaggio alle Gt. Da un anno e mezzo il mio manager è Didier Coton. Ci siamo conosciuti a Monaco e sono davvero orgoglioso che abbia voluto credere in me, visto che lui è la stessa persona che segue, assieme ad altri, Valteri Bottas. Molto devo sicuramente anche ad Amato Ferrari, che nel 2011 mi ha accolto nella famiglia della Af Corse e mi ha dato fiducia nel gestire i suoi clienti gentleman».

«Mi sono trasferito nel Principato sei anni fa e sono molto contento di questa scelta. L'Automobile Club di Monaco è particolarmente sensibile nei confronti dei suoi piloti e in termini di immagine li aiuta tanto. Per il resto continuo ad allenarmi e ho in programma una nuova sfida: quella di partecipare a luglio all'Ironman France di Nizza. Credo che la combinazione tra nuoto, corsa e bici sia il training ideale».

quando l'ho disputato con la Aston Martin, tutte le piste per me erano nuove, ad eccezione di Spa, Silverstone e Nürburgring. Quest'anno sarò più preparato».

- Ritieni di essere abbastanza giovane per avere ancora ambizioni importanti?

«Alla mia età credo di essere in una situazione perfetta per la mia carriera. È vero che nelle Gt ci sono tanti piloti poco più che ventenni, ma non hanno la mia stessa esperienza. Ho disputato quattro volte la 24 Ore di Spa e la 12 Ore di Abu Dhabi, due volte la 24 Ore di Dubai. So cosa significa guidare di notte e in condizioni totalmente differenti».

- Pilota di professione che, come tanti altri, proviene dalle monoposto. Cosa non

ALLA MIA ETÀ
CREDO DI ESSERE
NELLA SITUAZIONE
PERFETTA
PER LA MIA
CARRIERA

FRANCESCO CASTELLACCI



Bentornata Alpine

RENAULT RIPORTA IN VITA LA MITICA A110 CHE HA SCRITTO PAGINE DI STORIA DELLE CORSE. TUTTI PRENOTATI I 60 ESEMPLARI DELLA PREMIERE EDITION

di Sergio Remondino



I maestri del design sostengono che quando ci si volta troppo spesso indietro, anziché guardare avanti, è perché non si hanno idee nuove. Un fondo di verità in questo assunto non manca, però se il risultato è quello che ha portato alla nascita della nuova Alpine A110, allora ben venga il ritorno al passato!

La berlinetta blu presentata la scorsa settimana a Ginevra - disponibile sui mercati entro fine anno - riporta magnificamente in vita un marchio e una vettura gloriosi, che hanno scritto pagine indimenticabili nello sport dell'automobile, con un mezzo nel quale ieri, oggi e domani sono fusi mirabilmente. L'eredità di Jean Rédélé, l'uomo che fondò l'Alpine nel 1955, non andrà perduta. La mitica coupé le cui linee si devono in gran parte all'estro ed al gusto del torinese Giovanni Michelotti, rivivrà. La A110 tornerà a ruggire e la

LA BERLINETTA BLEU

Fra la prima Alpine A110, a destra, e l'ultima ci sono 55 anni di differenza ma il family feeling è lo stesso. La nuova A110 sarà costruita a Dieppe, dove nacque l'Alpine, negli stabilimenti oggi occupati dalle attività di Renault Sport

sua storia ripartirà proprio da dove è cominciata, a Dieppe, cittadina della Normandia dove Jean Rédélé, ex-pilota e concessionario Renault, le diede vita e dove oggi Renault Sport costruisce auto da corsa e veicoli speciali. Con le stesse credenziali di allora: peso ridotto, un buon numero di cavalli, trazione posteriore. Tutto aggiornato con la tecnologia attuale. Un cocktail che può diventare esplosivo. Se la nuova A110 andrà forte quanto è bella, allora il successo le sorriderà senza ombra di dubbio.

Acquistata nel 1973

La Renault, che nel 1973 divenne proprietaria del marchio Alpine, istituzionalizzando così la collaborazione che durava sin dagli inizi dell'avventura di Rédélé, ha deciso di far rinascere la A110 dopo aver riportato il marchio nelle competizioni,



MOTORE

1.8

Turbo benzina

POTENZA

250

Cv

PESO

1030

Kg

VELOCITÀ MASSIMA

250

Kmh

0-100

4,5''

PREZZO

60.000

euro

BENTORNATA ALPINE

← utilizzando per la LmP2 che corre nell'Endurance. Un anno fa ecco arrivare la show car Vision, fedele anticipazione di quanto sarebbe seguito e che, come detto, ha visto il vernissage ufficiale la scorsa settimana a Ginevra.

Una vettura, la nuova A110, di grande qualità, almeno stando a quanto si è potuto vedere e sapere a tutt'oggi. La linea è davvero mozzafiato, riprende in pieno l'heritage Alpine, con pochi ma fondamentali segni che svelano inequivocabilmente la parentela con l'antesignana. A cominciare dai fari supplementari annegati nel muso, per continuare con la fiancata alleggerita da un incavo a pianta trapezoidale e passare quindi alla forma dei vetri. Tutto richiama inconfondibilmente la prima A110, con un family feeling che diventa persino sorprendente nella tipica colorazione blu Alpine.

Motore 1.8 turbo Renault-Nissan

Anche a livello di meccanica ci sono delle affinità tra passato e presente, a cominciare come dicevamo dalla leggerezza. Oggi come allora l'Alpine è una peso piuma, con appena 1103 Kg dichiarati alla bilancia dalla nuova A110. Un risultato che ha dell'incredibile se si considera la quantità di vincoli progettuali, protezioni, "accessori" obbligati presenti nelle vetture moderne. Un risultato che è stato possibile ottenere grazie a scocca e carrozzeria in alluminio, così come quella di ieri era tutta in resina. Analogo discorso per il motore, un 4 cilindri turbo Renault-Nissan di 1800 cc (proprio come l'unità più evoluta della A110 anni 70) in grado di erogare 250 cv.

Fascino vintage ma anche tecnologia moderna, con trasmissione a doppia frizione e cambio Dct-Getrag a 7 marce e paddles al volante. Tre le modalità di utilizzo della vettura: Normal, Sport e Track, che variano la configurazione d'utilizzo e i tempi di risposta di motore, trasmissione, sterzo, controllo elettronico della stabilità. Cambia pure il suono dello scarico perché - giustamente - anche l'orecchio vuole la sua parte...

LA SCHEDE TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea di 1.8 litri montato in posizione centrale; sovralimentato mediante turbocompressore. Potenza max.: 252 cv a 6000 giri; Coppia max.: 320 Nm
Trasmissione: trazione posteriore; cambio Dct/Getrag a 7 marce con paddles al volante; doppia frizione in bagno d'olio
Sospensioni: anteriori e posteriori a doppi triangoli sovrapposti; sistema Esc di controllo della stabilità
Freni: Brembo ant. e post. con dischi \varnothing 320 mm; pinze in alluminio, ant. a 4 pistoni
Ruote: 205/40-18" ant. e 235/40-18" post.
Dimensioni: lunghezza 4178 mm; larghezza 1798 mm; altezza 1252 mm; carreggiate ant. 1556 mm; post. 1553 mm; passo 2419 mm; peso 1103 Kg

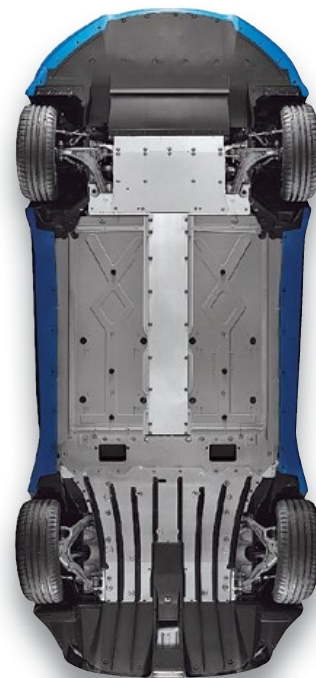
SCocca e CARROZZERIA SONO IN ALLUMINIO

Il peso di soli 1103 kg è stato raggiunto anche grazie all'uso dell'alluminio per scocca e carrozzeria, in basso a destra. Sotto, in senso orario, il sottoscocca interamente carenato e una serie di dettagli della nuova Alpine A110

Ordinabile entro l'anno

Come dicevamo, la nuova Alpine A110 sarà disponibile in Europa (tranne in Gran Bretagna, per via della guida a destra) entro la fine di quest'anno, anche se va detto che tutti i 1955 (come l'anno di fondazione del marchio...) esemplari della Première Edition sono già stati prenotati. Al prezzo di 60 mila euro l'uno.

Questa versione lancio è dotata di serie di cerchi Fuchs da 18" diamantati, sedili Sabelt (pesano solo 13,1 Kg l'uno) rivestiti in pelle, scarico sportivo leggero, finiture abitacolo in carbonio, pedaliera in al-





luminio spazzolato. Una dotazione che anticipa in gran parte quella che sarà lo standard per la nuova A110. Che sarà venduta in 60 show room dedicati, affidati a selezionati concessionari Renault ma con rete vendita separata perché il marchio Alpine è scorporato dagli altri del gruppo Renault (sulla falsariga di quanto ha fatto Psa con Ds). In Italia i punti vendita specifici Alpine saranno due. Tre, infine, i colori disponibili - Alpine Blue, Noir Profond e Blanc Solaire - ma noi abbiamo già scelto quello che vogliamo per la nostra A110. E non sono né il nero, né il bianco... ●



Andruet ricorda il piacere di guida

IL PILOTA CHE LA PORTÒ IN TRIONFO AL MONTECARLO DEL '73, PRIMA GARA DEL MONDIALE RALLY, SPIEGA IL FEELING CHE DAVA LA A110

Era uno dei moschettieri di Francia. Con l'Alpine A110 la sua carriera ha preso il volo. Stiamo parlando di "Cavallo pazzo" Jean-Claude Andruet, quasi 75 anni portati molto più che gagliardamente, vincitore con l'A110 della prima prova valida per il Campionato del Mondo: il Rally di Montecarlo del 1973. Quell'anno, le mitiche berlinette blu dominarono la scena, trionfando in 6 delle 13 gare valide - con triplete a Montecarlo ed in Corsica - e portando a Dieppe il primo Mondiale Costruttori del-

la storia dei rally. Cifre a parte, di quell'epoca rimane il grande fascino delle piccole, agili, scattanti coupé con carrozzeria in plastica e meccanica Renault presa in prestito in buona parte dalla R8 Gordini.



«L'A110 era il piacere della guida allo stato puro - esordisce Andruet - ed è proprio questo che ricordo con più piacere. La Stratos era un'astronave ma all'inizio non era per niente divertente da pilotare, anzi. L'Alpine invece era fantastica, regalava sensazioni inebrianti, magiche. Perché era leggera, agile, ben bilanciata. È incredibile quanto andasse forte dappertutto, in ogni condizione. Anche sulla neve, dove aveva una grande motricità. E sull'asfalto, con le gomme racing. Era un miracolo, l'A110. Il mio più bel ricordo è proprio aver vinto il Montecarlo nel 1973, il primo rally di campionato del mondo. Anche perché in precedenza la squadra me l'aveva fatto perdere, il "Monte", obbligandomi a scelte suicide in fatto di pneumatici. Non era normale che un direttore sportivo (Cheinisse n.d.r.) obbligasse un pilota a usare le gomme che decideva lui ma è proprio quello che accadde. Persi tanto di quel tempo a Moulinois e sul Burzet, che poi fu impossibile recuperare. Ma l'A110 mi è rimasta per sempre nel cuore.» ●



L'AVVENTURA INIZIATA DA JEAN RÉDÉLÉ

Pilota gentleman e concessionario Renault a Dieppe, in normandia, Jean Rédélé, sopra, diede vita al marchio Alpine nel 1955 e nel 1962 realizzò la prima A110. In alto Jean-Claude Andruet e una A110 S sulla neve a Montecarlo

È il momento di **Suv** e **Gt**

SPORT UTILITY, GRANTURISMO E UTILITARIE SPORTIVE. IL SALONE DI GINEVRA RISCOPRE LA PASSIONE PER L'AUTO TRADIZIONALE, NON ELETTRICA

di Alberto Sabbatini

Per una volta si è parlato meno di mobilità elettrica. Quest'anno al salone di Ginevra sono state protagoniste le automobili tradizionali. Sportive, Suv, utilitarie, compatte: l'importante che fossero vere e acquistabili già domani. La tendenza del futuro è chiara: gli automobilisti si stanno orientando verso i Suv, tanto che per la prima volta uno Sport Utility (la Peugeot 3008) ha vinto il premio internazionale Auto dell'Anno, il più autorevole per l'industria automobilistica. È la prova di come stanno evolvendo i gusti degli automobilisti. Ormai un'auto venduta ogni tre è un Suv, un genere di vettura che convince sempre più la gente per la sicurezza

che infonde (grazie alla posizione di guida rialzata che permette di dominare la strada) e per la versatilità di carico, quasi pari a quella di una station wagon. Un tempo i Suv, con il loro baricentro alto, difettavano in tenuta di strada mentre ora hanno un comportamento dinamico sempre più vicino a una berlina. Lo dimostra l'Alfa Romeo Stelvio, uno di quelli che ha incontrato più successo. Uno Sport utility che ha la stessa eccellente guidabilità della Giulia con cui spartisce la meccanica. Ma oltre ai Suv, di novità in prima mondiale a Ginevra ce n'erano ben 99: ecco una selezione delle più interessanti. ●



SEAT IBIZA

La piccola di

Sembra una Leon in miniatura. È la nuova Seat Ibiza, che nove anni dopo rimpiazza la precedente generazione. Riprende nello stile la sagoma della Leon, con un look ancor più scolpito. La nuova Ibiza è più



LAMBO HURACAN PERFORMANTE

La **Gt** da record al Nurburgring

È la prima Gt stradale a sfoggiare un sistema di aerodinamica attiva di derivazione F.1, il famoso F-Duct di alcuni anni fa. È la Lamborghini Huracán Performante, modello più potente e estremo della normale Huracán. La Performante è più leggera (40 kg in meno), più potente (40 cv in più) e soprattutto ha questo raffinato sistema aerodinamico (A.L.A. acronimo di Aerodinamica Lambo Attiva). L'A.L.A. permette di stallare l'ala posteriore soffiando aria nel bordo inferiore tramite un sistema di condotti aperti elettronicamente, proprio come l'F-Duct. In curva, invece, l'ala fortemente incidente, garantisce una elevata deportanza alla Performante: sette volte e mezzo quella di una Huracán normale. Queste caratteristiche hanno permesso alla Performante di ottenere con Marco Mapelli alla guida il record assoluto sul giro fra le auto stradali sul vecchio Nurburgring: 6'52"01, 5 secondi meno del primato.



ALFA ROMEO STELVIO

Il Suv sportivo

Lo Stelvio è una versione Sport Utility della Alfa Romeo Giulia. In questo caso non si tratta di una definizione riduttiva, ma al contrario di un grande complimento, perché della Giulia il nuovo Suv Alfa mantiene le stesse ottime doti di guida. Il nome è ispirato all'omonimo passo alpino e ai suoi 75 tornanti, e allude all'agilità di guida che questo Suv sa esprimere sui percorsi più impegnativi.

Lo Stelvio ha la stessa meccanica della berlina, fra cui l'albero di trasmissione in carbonio e i motori 4 cilindri più potenti della gamma: il 2 litri benzina (280 cv) e il 2.2. diesel (210 cv). Ma rispetto alla Giulia ha trazione integrale invece che posteriore e cambio automatico 8 marce ZF di serie. Essendo un Suv, è poco più lungo (468 cm) ma è più alto di circa 19 cm e anche il baricentro viene a trovarsi più in alto della Giulia. Eppure, nonostante questo, lo Stelvio mantiene la stessa eccellente dinamica di guida, uno sterzo sincero e diretto e una guidabilità sul misto veloce da fare invidia a un Gt sportiva. Prezzi a partire da 50.800 euro (2.2 diesel 180 cv).



PORSCHE 911 GT3 RS

La 911 più estrema

È sempre stata la Porsche più estrema. L'anello di congiunzione fra 911 stradale e 911 Cup da corsa. Quando tutta la gamma 911 aveva motore aspirato, la Gt3 RS era l'unica a carter secco perché il propulsore serviva come base per la 911 d corsa. Ora che l'intera gamma 911 ha motore sovralimentato, la nuova generazione di 911 Gt3 RS è rimasta l'unica con il classico "flat six" aspirato di grossa cilindrata (4 litri) ad alto regime di rotazione che in questa versione sfonda il muro dei 500 cavalli. È l'identico motore della Gt3 Cup da corsa. La Gt3 pesa 1430 kg. Tra le novità c'è l'asse posteriore sterzante come su altre 911, e il ritorno di un cambio manuale 6 marce (a richiesta) oltre al classico cambio Pdk 7 marce. La velocità massima dichiarata è di 318 km/h mal'accelerazione da fermo dichiarata (3"4 sullo 0-100 km/h) risulta più rapida con il Pdk che col manuale con il quale si perde mezzo secondo sullo scatto da fermo. In Italia costerà da 157mila euro in su.

grande classe

compatta della precedente (2 mm più corta) ma è quasi 9 cm più larga per garantire più spazio agli occupanti. Ha anche carreggiate più larghe e ne guadagne-

ranno stabilità e tenuta di strada. La nuova Ibiza si annuncia ricca di dotazioni tecnologiche derivate dai modelli Seat di categoria superiore, fra cui il cruise control con regolatore della distanza, fari a led e persino il caricabatteria wireless per il telefono. Motori da 1.0 tre cilindri benzina turbo da 95 cv fino ai diesel 1.6 Tdi da 115 cv.



FORD FIESTA ST

L'utilitaria racing da 200 cv

Non ha il motore della Fiesta Wrc di Loeb, ma il look aggressivo è lo stesso. La Fiesta St è la nuova versione sportiva della Fiesta e il "family feeling" tra auto da corsa e quella da strada è fortissimo. La St fa parte della nuova famiglia Fiesta declinata in cinque versioni ognuna con un look proprio: c'è quella elegante (Vignale), la sportiveggiante (St-Line), la crossover (Active) e quella raffinata (Titanium). Poi c'è la St vera e propria, che rispetto alle altre ha un motore più

potente, perché in questo caso il 1.5 litri Ecoboost è stato spremuto fino a 200 cavalli grazie a doppia iniezione (diretta e indiretta) e fasatura variabile. Accelerazione 0-100 in 6"7, cerchi

in lega da 18", tre mappe di guida (normale, sport e track) e una valvola sullo scarico per rendere più grintoso il sound, sono tra i pregi che caratterizzano la Fiesta St.



AUTO SPY

Leclasseifiche

INDYCAR

VELOCITÀ

ST. PETERSBURG (USA)

RALLY

GUANAJUATO (MEX)

MONDIALE

CIR STORICO

AREZZO

VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 52
St. Petersburg (Usa),
10-12 marzo 2017

Gara: 1. Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Honda) 110 giri in 2h04'32"4153, alla media di 153,16 km/h; 2. Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 10'3508; 3. Scott Dixon (Dallara DW12-Honda) a 27'4985; 4. Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 36'1147; 5. Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) a 36'1675; 6. Helio Castro-Neves (Dallara DW12-Chevy) a 42'0285; 7. Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) a 49'5217; 8. Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 50'0443; 9. James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 58'8628; 10. Ed Jones (Dallara DW12-Honda) a 1'01'8611; 11. Alexander Rossi (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 12. Tony Kanaan (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 13. JR Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 14. Mikhail Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 15. Conor Daly (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 16. Max Chilton (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 17. Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 18. Charlie Kimball (Dallara DW12-Honda) a 5 giri.

Giro più veloce: 1'82" di Dixon in 1'02'0786, alla media di 167,990 km/h.

Il campionario: 1. Bourdais 53 punti; 2. Pagenaud 41; 3. Dixon 35; 4. Hunter-Reay 32; 5. Sato 31.

RALLY

WRC

Rally Messico

Resoconto della gara a pag. 54
Guanajuato (Mex), 9-12 marzo 2017

Assoluta: 1. Meeke-Nagle (Citroën C3 WRC) in 3.22'04"6; 2. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 13"8; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 59"7; 4. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 2'18"3; 5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Coupe WRC) a 3'32"9; 6. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 4'40"3; 7. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 5'06"2; 8. Sordo-Marti (Hyundai i20 Coupe WRC) a 5'22"7; 9. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 8'41"8; 10. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 10'51"9; 11. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 11'34"6; 12. Guerra jr.-Rozada (Škoda Fabia R5) a 18'38"0; 13. Gorban-Larens (Mini John Cooper Works WRC) a 21'06"8; 14. Triviño-Hernández (Citroën DS3 R5) a 33'36"5; 15. Lefebvre-Moreau (Citroën C3 WRC) a 51'35"9; 16. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta WRC) a 1.05'20"4; 17. Name jr.-Zapata (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.10'11"9; 18. Heller-Olmos (Ford Fiesta R5) a 1.12'09"0; 19. Bailey-Peterson (Ford Fiesta R2) a 1.17'48"0; 20. Jaramillo-Abello (Subaru Impreza WRX STi) a 1.22'44"4; 21. Wallingford-Junnala

(Ford Fiesta R2T) a 1.41'33"3; 22. Díaz-Mendoza (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.45'52"5.

TAPPE

1. giornata: 1. Hanninen in 3'37"2; 2. Tanak e Meeke a 1"6; 4. Neuville a 2"6; 5. Paddon a 3"2; 6. Ogier a 4"; 7. Sordo a 6"; 8. Latvala a 6"2; 9. Tidemand a 6"7; 10. Bertelli a 10"3.

2. giornata: 1. Meeke in 1.01'33"8; 2. Ogier a 20"9; 3. Neuville a 56"7; 4. Hanninen a 1'27"3; 5. Tanak a 1'32"9; 6. Lefebvre a 1'52"8; 7. Paddon a 2'02"1; 8. Latvala a 2'30"8; 9. Tidemand a 3'24"3; 10. Camilli a 3'59"7.

3. giornata: 1. Meeke in 2.47'33"3; 2. Ogier a 30"9; 3. Neuville a 1'10"5; 4. Tanak a 2'12"6; 5. Paddon a 3'25"5; 6. Latvala a 4'23"6; 7. Hanninen a 4'32"9; 8. Sordo a 5'16"1; 9. Evans a 8'41"9; 10. Tidemand a 9'26"4.

LE PROVE SPECIALI

PS0 Street Stage Cdmx (1,57 km): 1. Hanninen in 1'51"1; 2. Meeke a 0"3; 3. Paddon a 1"6; 4. Tidemand a 2"4; 5. Tanak a 2"8; 6. Evans a 3"4; 7. Neuville a 3"6; 8. Latvala a 4"8; 9. Bertelli a 5"1; 10. Ogier a 5"3.

PS1 Street Stage Cdmx 2: 1. Ogier in 1'44"8; 2. Tanak a 0"1; 3. Neuville a 0"3; 4. Evans a 0"4; 5. Hanninen a 1"3; 6. Sordo a 1"5; 7. Meeke a 2"6; 8. Latvala a 2"7; 9. Paddon a 2"9; 10. Tidemand a 5"6.

PS2 El Chocolate (54,90): cancellata.

PS3 Las Minas (19,68): cancellata.
PS4 El Chocolate 2: 1. Meeke in 39'15"6; 2. Ogier a 7"3; 3. Paddon a 17"9; 4. Sordo a 20"1; 5. Neuville a 31"6; 6. Hanninen a 1'11"6; 7. Tanak a 1'18"8; 8. Lefebvre a 1'32"6; 9. Latvala a 1'32"6; 10. Evans a 1'36"0.

PS5 Las Minas 2: 1. Neuville in 14'12"6; 2. Evans a 5"7; 3. Sordo a 6"5; 4. Meeke a 8"2; 5. Paddon a 9"; 6. Ogier a 14"2; 7. Tanak a 18"8; 8. Lefebvre a 21"3; 9. Hanninen a 23"2; 10. Tidemand a 44"2.

PS6 Street Stage Guanajuato (1,09): 1. Neuville in 57"3; 2. Evans, Sordo a 1"4; 4. Tanak a 1"8; 5. Latvala, Bertelli a 2"; 7. Ogier 2"2; 8. Lefebvre a 2"8; 9. Meeke a 3"; 10. Tidemand a 3"5.

PS7 Autodromo de Leon (2,30): 1. Meeke in 1'40"0; 2. Evans a 0"2; 3. Hanninen a 0"5; 4. Lefebvre a 1"1; 5. Tanak a 1"5; 6. Ogier a 3"1; 7. Bertelli a 3"8; 8. Latvala a 7"2; 9. Tidemand a 7"3; 10. Gorban a 9"5.

PS8 Autodromo de Leon 2: 1. Evans in 1'38"0; 2. Meeke a 0"3; 3. Hanninen a 1"3; 4. Lefebvre a 1"4; 5. Ogier a 3"2; 6. Tanak a 3"5; 7. Bertelli a 6"3; 8. Latvala a 7"2; 9. Tidemand a 8"3; 10. Camilli a 9"3.

PS9 Media Luna (27,42): 1. Sordo in 17'01"4; 2. Ogier a 3"2; 3. Meeke a 4"1; 4. Neuville a 8"3; 5. Tanak a 13"6; 6. Paddon a 19"7; 7. Latvala a 22"5; 8. Hanninen a 28"9; 9. Evans a 31"6; 10. Lefebvre a 49"3.

PS10 Lajas de Oro (38,31): 1. Sordo in 28'17"5; 2. Meeke a 0"9; 3. Ogier a 3"6; 4. Neuville a 7"1; 5. Tanak a 15"3; 6. Evans a 24"9; 7. Paddon a 26"6; 8. Latvala a 35";

9. Hanninen a 49"9; 10. Camilli a 1'21"7.

PS11 El Brinco (10,09): 1. Neuville e Meeke in 5'27"1; 3. Ogier a 0"8; 4. Sordo a 0"9; 5. Tanak a 2"2; 6. Paddon a 4"8; 7. Latvala a 7"2; 8. Hanninen a 7"4; 9. Evans a 10"1; 10. Camilli a 19"3.

PS12 Media Luna 2: 1. Ogier in 16'44"0; 2. Meeke a 2"2; 3. Sordo a 2"6; 4. Tanak a 5"6; 5. Neuville a 8"9; 6. Paddon a 13"2; 7. Evans a 19"8; 8. Latvala a 29"9; 9. Hanninen a 38"5; 10. Camilli a 1'02"3.

PS13 Lajas de Oro 2: 1. Meeke in 28'10"6; 2. Neuville a 5"7; 3. Tanak a 12"6; 4. Ogier a 18"2; 5. Paddon a 26"5; 6. Sordo a 29"8; 7. Evans a 36"6; 8. Latvala a 43"6; 9. Hanninen a 1'01"4; 10. Tidemand a 1'17"3.

PS14 El Brinco 2: 1. Tanak in 5'22"2; 2. Ogier a 0"4; 3. Neuville a 1"2; 4. Meeke a 3"; 5. Latvala a 3"3; 6. Paddon a 4"2; 7. Sordo a 8"7; 8. Evans a 9"8; 9. Hanninen a 11"6; 10. Camilli a 21"1.

PS15 Autodromo de Leon 3: 1. Evans in 1'37"5; 2. Latvala a 1"; 3. Neuville a 4"2; 4. Sordo a 5"1; 5. Ogier a 5"4; 6. Bertelli a 5"7; 7. Meeke, Hanninen a 6"3; 9. Paddon a 6"8; 10. Tanak a 7".

PS16 Autodromo de Leon 4: 1. Evans in 1'38"1; 2. Latvala a 0"9; 3. Neuville a 2"5; 4. Ogier a 2"6; 5. Sordo a 3"3; 6. Hanninen a 3"6; 7.



"Lucky" e la Pons hanno dominato con la Lancia Delta 16V, sopra, il Rally Vallate Aretine che ha aperto il Cir storico. Secondo, ma staccato, Salvini con la Porsche 911 Rsr, sotto



foto: SBARAGLI

RALLY STORICI

VALLATE ARETINE

"Lucky" senza rivali

AREZZO - Vittoria in tutte e otto le prove speciali e quasi 2' di vantaggio sul secondo in classifica. Si riassume così la supremazia del sempreverde "Lucky", che continua a farsi beffe dell'anagrafe e che con Fabrizio Pons, sempre perfetta alle note nonostante un fastidioso stato influenzale, inizia alla grande il Cir Auto Storiche 2017 dominando il Vallate Aretine. «Tanto del merito va alla Lancia Delta Integrale - spiega il vicentino - che la K-Sport mi ha riconsegnato dopo la pausa invernale "dimagrita" e con un assetto fantastico. Ed i risultati si sono visti subito». Un ottimo viatico per "Lucky", primo ovviamente anche nel 4° Raggruppamento e al secondo centro al Vallate Aretine, in vista dell'impegno nell'Europeo al rally Costa Brava in programma tra due settimane. Dove troverà una concorrenza agguerrita. Quella che è un po' mancata ad Arezzo... «È vero - conferma l'inoscidabile vicentino - ed è stato un peccato per l'assenza di alcuni abituali protagonisti del Tricolore». Tra i "piedoni" delle storiche c'era invece il senese Alberto Salvini, con Tagliaferri e la Porsche 911 Rsr by Balletti, già vincitori qui due anni fa. Che ha capito subito che contro "Lucky" e la Delta ci sarebbe stato poco da fare. Non si è dato per vinto, Salvini, sfruttando anche gomme nuove all'inizio, ma poi, visto l'andazzo, ha preferito consolidare un secondo posto mai in discussione e soprattutto il bottino pieno nel 2° Raggruppamento. Grandi sorrisi a bordo della Lancia Delta di Maurizio Rossi, la stessa - anche con identica livrea e preparata ancora dalla Jolly Autosport - con la quale, 27 anni fa, aveva vinto il Trofeo Italia Nord. Il terzo posto ad Arezzo, con accanto Riccardo Imerito, premia la sua gara attenta e veloce.

L'affollato 3° Raggruppamento ha visto una sfida a tre che si è decisa in un rocambolesco finale. L'ha spuntata l'esperto comasco Luca Ambrosoli, con Viviani alle note, quarto assoluto con la Porsche 911 Sc della GB Motors. Riccardo De Bellis, con Alicervi a fianco, con la Porsche 911 Sc Balletti, pur partito debilitato da un problema fisico, ha lottato con Ambrosoli sul filo dei decimi, prima che un semiasse fuori uso lo fermasse nell'ultimo crono. Nella speciale precedente, invece, Enrico Volpato e il navigatore Sordelli, ancora in lizza, nonostante alcuni errori di scelta di gomme, con la Ford Escort Mk2 Rs, erano stati costretti a sostituire un pneumatico afflosciato, precipitando in classifica. Gara tutta di testa e vittoria in tutte le speciali, nel 1° Raggruppamento, per il siciliano Marco Savioli, con Failla e leggere le note, a bordo della loro Bmw 2002 TI. In gara al "Vallate Aretine" anche il Trofeo A112 Abarth, con ben diciotto vetture al via. Ha vinto il campione in carica Maurizio Cochis, con Laura Manganone a fianco, favorito dal ritiro, a due prove dalla fine, del leader Massimo Gallione, con alle note Cavagnetto, fermato da problemi al motore.

Leo Todisco Grande

Dovesicorre

VELOCITÀ

13-15 marzo

TEST GP2

1ª sessione invernale a Montmeló

www.gp2series.com

14-15 marzo

TEST F4

3ª sessione invernale a Imola

www.acisportitalia.it

14-17 marzo

TEST DTM

2ª sessione invernale a Vallelunga

www.dtm.com

15-16 marzo

TEST FORMULA V8 3.5

1ª sessione invernale ad Alcaniz

www.formulav8.com

19 marzo

12 ORE DI SEBRING

Imsa a Sebring

www.ima.com

NASCAR

Sprint Cup a Phoenix

www.nascar.com

VDEV

1ª prova a Montmeló

www.vdev.fr

RALLY

17-19 marzo

RALLY DEL CIOCCO

1ª prova Tricolore Rally a Il Ciocco

www.cioccorally.it

RALLY DEI COLLI SCALIGERI

RallyDay a Verona

www.rallydeicolli-scaligeri.it

Paddon a 3"9; 8. Bertelli a 5"1; 9. Tanak e Meeke a 5"2.

PS17 Street Stage FERIA DE LEON (1,33): 1. Ogier in 1'16"9; 2. Neuville a 0"1; 3. Sordo a 0"4; 4. Paddon a 1"9; 5. Hanninen a 2"2; 6. Tanak a 2"4; 7. Meeke a 2"5; 8. Latvala a 2"6; 9. Tidemand a 2"8; 10. Camilli a 4"2.

PS18 La Calera (32,96): 1. Meeke in 21'53"7; 2. Ogier a 6"3; 3. Lefebvre a 12"6; 4. Neuville a 12"9; 5. Sordo a 20"5; 6. Paddon a 20"6; 7. Latvala a 23"4; 8. Tanak a 25"6; 9. Hanninen a 29"9; 10. Evans a 33"5.

PS19 Derramadero (Power Stage - 21,94): 1. Neuville in 12'13"9; 2. Ogier a 0"3; 3. Tanak a 3"8; 4. Latvala a 8"; 5. Sordo a 9"8; 6. Evans a 9"9; 7. Paddon a 10"5; 8. Meeke a 23"7; 9. Hanninen a 27"1; 10. Lefebvre a 29"1.

RALLY STORICI

7° Historic Rally

Vallate Aretine

Arezzo, 10-11 marzo 2017

Assoluta: 1. "Lucky"-Pons (Lancia Delta 16V) in 1.18'40"2; 2. Salvini-Tagliaferri (Porsche 911 RSR) a 1'51"8; 3. Rossi-Imerito (Lancia Delta) a 2'25"5; 4. Ambrosoli-Viviani (Porsche 911 SC) a 2'47"; 5. Patuzzo-Martini (Toyota Celica St 165) a 4'49"8; 6. Marcori-Innocenti (Porsche 911 SC) a 4'56"0; 7. Bertelli-Neri (Opel Ascona 400) a 6'34"1; 8. Mano-Barbero (Toyota Celica St 165) a 6'43"8; 9. Costenaro-Marchi (Lancia Stratos HF) a 7'48"7; 10. Rimoldi-Galli (Porsche 911 SC) a 7'57"2

1° Raggruppamento: 1. Savio-Failla (BMW 2002 TI) in 1.30'15"9; 2. Dell'Acqua-Paganoni (Porsche 911 S) a 1'58"2; 3. Giuliani-Sora (Lancia Fulvia 1.3) a 4'5'35"8; 4. Capsoni-Zambiasi (Alpine Renault A110) a 4'44"5; 5. Pardi-Pieri (Lancia Fulvia 1.3) a 8'19"4.

2° Raggruppamento: 1. Salvini-Tagliaferri (Porsche 911 Rsr) in 1.20'32"0; 2. Costenaro-Marchi (Lancia Stratos) a 5'56"9; 3. Finati-Codotto (Fiat Abarth 124 Rally) a 6'26"2; 4. Righi-Iacolutti (Ford Escort Mk1Rs) a 7'43"3; 5. Pagella-Brea (Porsche 911 Sc) a

8'55"7; 6. Graglia-Barbero (Fiat Abarth 124 Rally) a 11'56"4; 7. Bertinotti-Rondi (Porsche 911 Rsr) a 13'27"7; 8. Bianco-Casazza (Fiat Abarth 124 Rally) a 20'30"8; 9. Falchetti-Mischi (Alpine Renault A110) a 25'54"4; 10. Arena-Gennaro (Fiat Abarth 124 Rally) a 25'58"8; 11. Basagni-Gostinelli (Fiat X 1/9) a 35'06"7.

3° Raggruppamento: 1. Ambrosoli-Viviani (Porsche 911 SC) in 1.21'27"2; 2. Marcori-Innocenti (Porsche 911 SC) a 2'09"0; 3. Bertelli-Neri (Opel Ascona 400 a 3'47"1; 4. Rimoldi-Galli (Porsche 911 SC) a 5'10"2; 5. Solfa-Salgaro (Alfa Romeo Gtv 6) a 7'27"4; 6. Volpato-Sordelli (Ford Escort Mk2 RS) a 7'30"3; 7. Barsanti-Ferrari (Ford Escort Mk2 RS) a 7'32"7; 8. Pettinato-Pettinato (Ford Escort Mk2 RS) a 8'01"0; 9. Pedretti-Cirillo (Fiat 131 Abarth) a 8'03"0; 10. Nuccio-Di Salvo (Bmw 320) a 9'07"2; 11. Lo Presti-Zanella (Porsche 911 SC) a 9'44"6; 12. Astesana-Tortone (Ford Escort Mk2 RS) a 10'38"8; 13. Delle Coste-Regis Milano (Fiat Ritmo 75) a 10'39"4; 14. Fantei-Nannetti (Alfa Romeo Alfa Sud Ti) a 11'02"8; 15. Lombardo-Merendino (Porsche 911 SC) a 12'25"0; 16. Giudicelli-Cabrerlon (Vw Golf Gti) a 12'36"2; 17. Aviano-Quaglia (Opel Kadet Gt/E) 12'45"9; 18. Regazzo-Annoni (Opel Kadet Gt/E) a 12'55"0; 19. Lorenzi-Pellegrini (Opel Manta Gte) a 13'51"4; 20. Halick-Pitz (Opel Kadet Gt/E) 15'01"0; 21. Piscaglia-Angelini (Vw Golf Gti) a 16'01"3; 22. Pellegrino-Peruzzi (Fiat 131 Abarth) a 16'16"8; 23. Gargani-Giannini (Opel Kadet Gt/E) a 17'04"4; 24. Porta-Matè (Ford Escort Mk2 RS) a 18'43"8; 25. Salomone Dongarrà-Marcucci (Vw Golf Gti) a 20'07"7; 26. Amanti-Masi (Triumph Tr7) a 27'53"1; 27. Cecconi-Parrini (Fiat 500) a 42'59".

4° Raggruppamento: 1. "Lucky"-Pons (Lancia Delta Int.) in 1h18'40"2; 2. Rossi-Imerito (Lancia Delta Int.) a 2'25"5; 3. Patuzzo-Martini (Toyota Celica St 165) a 4'49"8; 4. Mano-Barbero (Toyota Celica St 165) a 6'43"8.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

SN1: IN QUATTRO PER LA POLE

La Selezione Nazionale Piloti, è sbarcata, per la prima volta, sulla pista di Villa Rosa, con molti dei suoi piloti. Una giornata prettamente primaverile, ha fatto da cornice al debutto degli Snp drivers, su una pista decisamente mozzafiato, che esalta le doti di guida dei vari piloti. Nella cat. Sn1, hanno sveltato in quattro: Rizzo, Pignalosa, Calvagni e Venuto, uno di questi quattro piloti, si aggiudicherà la pole, in occasione delle qualifiche ufficiali, che si terranno la settimana prossima. In Sn2, il primato è andato al giovane Paolo Costante, autore, assieme a Giuseppe Testai, di un duello



all'ultima curva, che lo ha visto prevalere di misura. Buon terzo, Dino Mazzone. In Sn3, sono state svolte delle prove molto interessanti, dai pulcini di casa Snp, con Iarrera e Ragusa, che hanno fatto segnare tempi, molto promettenti in vista delle prossime prove. Per info: selezionenazionale@alice.it

ACCESSORI



REALIZZIAMO e nolegiamo simulatori dinamici professionali di guida di Formula 1. Adatti intrattenimento, allenamento piloti, privati. Richiedi preventivo. Barbutoshowcar, tel. 329 3478919, info@barbutoshowcar.it, www.barbutoshowcar.it.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT 1962-2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo 1974-2009, Rombo 1981-2001, Auto Italiana 1957-1969, Quattroruote 1956-2005, Ruoteclassiche 1987-2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue 1950-2012. Libri, riviste e annuari Ferrarri. Tel. 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:** 06.56.56.16.53 - **sito:** www.abbonativweb.it

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

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

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 - Tel. 051 6034001.

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

PIEGALA
SENZA PAURA.

MOTO SPRINT

DAL MARTEDÌ IN EDICOLA

CIRCA IL FORTE MALUMORE PER I TEST CALMIERATI

F.1, c'è chi spera su **Ross**



A Brawn piace l'idea di gare extra F.1 iridate per testare nuovi format sui Gp

COLOMBO

L'ODE DI UN TIFOSO: IL TALENTO DI NANDO NON È PER MCLAREN

Alonso che spreco!

Caro Fernando, sono un tuo tifoso. Tifo per te dalla strabiliante vittoria del 2007 sotto la pioggia al Nürburgring. L'irriducibilità, il talento, la capacità di adattarsi, la visione tattica... Il tutto racconto in una gara. L'anno non finì bene e nel 2008 tornasti alla Renault in una sorta di effetto-Amarcord. Due vittorie e quinto posto finale, non male tutto sommato. Il 2009 fu un Purgatorio in attesa del tanto agognato approdo in Ferrari. Venisti accolto come un Dio. E appena arrivato, bang, colpisti. Sappiamo tutti come finì quell'anno. Il peccato originale che ancora oggi noi tifosi ci portiamo dietro. Il 2011 fu sottotono (ma non il tuo talento), mentre nel 2012... Dannazione se meritavi quel mondiale. Due volte buttato fuori in partenza... E a Vettel andò così bene a Interlagos malgrado il botto... Nel 2013 i primi mal di pancia in Ferrari nonostante l'ottimo inizio... L'ultima vittoria che resta una delle più belle. Nel 2014 la delusione per un anno che poteva essere della svolta e invece non lo fu. Il divorzio da Maranello e la suggestiva sfida con la McLaren-Honda. 2015 disastroso e doloroso, forse accettabile considerando che si trattava del primo anno. 2016 in crescendo dove hai fatto vedere di averceli ancora, e di averceli quadrati. Questo 2017 poteva essere una riscossa che ti meriti. I primi test non sono incoraggianti. Non devi più niente a nessuno ormai, non hai niente da dimostrare e a questo punto, è rimasto poco da sperare. Da tuo tifoso ti chiedo di risparmiarti e risparmiarci un altro anno nelle retrovie perché non te lo meriti: la cosa più triste nella vita è il talento sprecato.

Giacomo Bongrazio Plovdiv (Bulgaria)

Leggendo qualche intervista a Ross Brawn sul futuro della F.1, mi sono soffermato sulle sue dichiarazioni riguardo all'introdurre dei Gp extra calendario, non validi per la classifica. Leggendo pure il vostro giornale da anni (sono abbonato) e vedendo le immagini, sull'ultimo numero, dei numerosi tifosi lungo la pista di Fiorano per il filming day Ferrari, chiedo: non basterebbe reintrodurre i test liberi come un tempo, prima che li abolissero per risparmiare? Molti sarebbero i vantaggi: il prezzo di accesso ad un tracciato per i test è ovviamente molto inferiore al prezzo di un Gp, perciò diventa più accessibile per tutti gli appassionati partecipare e vedere all'opera le vetture di F.1. Un test costa molto meno di un Gp da organizzare, anche fuori calendario ed infine è ora che in F.1 si smetta di parlare di risparmi, quando anche solo i motorhome delle scuderie sono più grandi e sfarzosi di una villa a Beverly Hills. Come diceva il caro Briatore: chi non ha i soldi è meglio che non entri in F.1 (come in quasi tutti gli sport al giorno d'oggi).

Manuel Maurizzi

Guardi, purtroppo al giorno d'oggi scherzare sulla mancanza di soldi non è più neanche tanto carino, quindi diciamo che il punto non è quello. Anche perché, oltre al suo giusto accenno sullo sfarzo dei motorhome al paddock, non è che gli usi di simulatori rappresentino un reale contenimento di budget, anzi, non è mica vero per niente.

Allora la domanda che sorge spontanea è: ha senso non girare quasi mai autocostingendosi a un complessissimo e oneroso sviluppo virtuale, sottraendo a piloti e tifosi il piacere della guida vera? Verrebbe tanto da rispondere no.

Sarebbe sensato provare un po' di più e simulare tanto di meno. Quanto all'idea di Ross Brawn su gare extra iridate, non è relativa tanto al discorso della mancanza di test reali, quanto alla possibilità di utilizzare queste corse per effettuare esperimenti relativi, per esempio, al format delle gare e a novità strutturali. Si tratta di un'ipotesi che al momento non ha trovato nette opposizioni e che ha il pregio di tentare d'uscire dall'immobilismo attuale.

AUTO SPRI NT

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

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
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, **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** **INMOTO**

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

*Libero di scegliere
solo quello che ti serve.*

A

L'ADSL SENZA
PROBLEMI

19^{,95}
€

AL MESE
PER SEMPRE

+ ATTIVAZIONE
GRATIS

ADSL OPEN

CHIAMATE E ADSL
SENZA LIMITI
FINO A 20 MEGA

ANCHE PER
PARTITA IVA

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

tiscali.it

☎ 130 | TISCALI STORE

T TISCALI



RENAULT
Passion for life

Gamma Renault GT e GT Line

Testata per emozionare.



Gamma Renault GT e GT Line

da **149 €*** al mese

TAN 5,99% - TAEG 8,37%

Scopri la nuova Gamma Renault GT e GT Line. Testala in concessionaria.

Gamma RENAULT GT e GT LINE. Emissioni di CO₂: da 90 a 134 g/km. Consumi (ciclo misto) da 3,5 a 6 l/100 km. Emissioni e consumi omologati. Foto non rappresentativa del prodotto.

* Rata riferita a TWINGO GT Energy TCe 110 a € 12.300, prezzo scontato chiavi in mano, IVA inclusa, IPT e contributo PFU esclusi, valido in caso di ritiro di un usato o vettura da rottamare e di proprietà del cliente da almeno 6 mesi. Anticipo € 3.630; importo totale del credito € 8.670; 36 rate da € 148,73 comprensive, in caso di adesione, di Finanziamento Protetto e Pack Service a € 899 comprendente: 3 anni di Furto e Incendio, 1 anno di Driver Insurance, Estensione di Garanzia fino 3 anni o 80.000 km e Manutenzione ordinaria 3 anni o 50.000 km. Interessi € 1.495, importo totale dovuto dal consumatore € 11.477; TAN 5,99% (tasso fisso); TAEG 8,37%; Valore Futuro Garantito € 6.125 (rata finale); spese istruttoria pratica € 300 + imposta di bollo in misura di legge, spese di incasso mensili € 3, invio comunicazioni periodiche per via telematica. Salvo approvazione FINRENAULT. Documentazione precontrattuale ed assicurativa disponibile presso i punti vendita della Rete Renault convenzionati FINRENAULT e sul sito www.finren.it. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Offerta della Rete Renault che aderisce all'iniziativa valida fino al 31/03/2017.

Renault raccomanda **elf**

reault.it

SUPERGUIDA F.1 2017

AUTO SPRI NT

n. 11



I TRE DA TENERE D'OCCHIO

Numero doppio

Anno LVI - Settimanale 14-20 marzo 2017

+ AS Extra 3,50 euro Italy only

PILOTI

TEAM

NUMERI DI GARA

CIRCUITI

NUOVE REGOLE

CALENDARIO GP

ORARI TV



GETTY IMAGES



CACCIA ROSSA

**IL MONDIALE 2017
AL VIA IN AUSTRALIA**

Il 26 marzo a Melbourne scatta la nuova F.1 votata all'extralarge nelle **dimensioni** e nelle **prestazioni**. Dove la **Ferrari** prova a risalire posizioni con la SF70H per riavvicinarsi alla regina **Mercedes**



PETRONAS

PETRONAS

**Più dura la gara,
più rovente il motore.**

**Vincere,
riducendo il calore.**

**PETRONAS
SYNTIUM**

**FIGHTS EXCESSIVE
ENGINE HEAT**



PETRONAS Syntium con tecnologia °CoolTech™
Per esaltare le prestazioni del motore anche in condizioni estreme.

Con oltre 20 anni di esperienza ai vertici delle competizioni sportive, i nostri esperti di laboratorio sanno perfettamente come sviluppare una formula vincente in grado di combattere il surriscaldamento del motore. La stessa esperienza acquisita anche nelle condizioni più estreme, quali quelle della F1, è stata impiegata per sviluppare un olio motore capace di proteggere il motore della vostra auto dalle stressanti condizioni di guida quotidiane. PETRONAS Syntium con tecnologia °CoolTech™ è stato formulato con oli a catene molecolari forti per assorbire e ridurre il surriscaldamento del motore garantendo prestazioni ottimali per una guida senza problemi: in pista come su strada.

Per saperne di più, visitate il sito www.pli-petronas.com/petronas-syntium

FLUID TECHNOLOGY SOLUTIONS
DEVELOPED FOR



AMG
PETRONAS
FORMULA ONE™ TEAM

DI **ANDREA CORDOVANI**

AL VIA IL MONDIALE F.1 CON I NUOVI MOSTRI

Stanno raggiungendo Melbourne i nuovi mostri della Formula Uno. Finalmente domenica 26 marzo si ricomincia. Speriamo sia un anno di grazia anche per lo show, sul quale (pare) ci si stia attrezzando. Se si guarda a che cosa è successo durante i test non ci sono dubbi che all'orizzonte si profila una stagione che non dovrebbe essere poi così scontata come le ultime tre dell'era Hybrid. L'unica cosa certa è che l'asfalto dell'Albert Park chiarirà (ma non definitivamente) alcune cose e soprattutto comincerà a far emergere i reali valori in campo. La rivoluzione regolamentare, le vetture extralarge ed extrastrong, le Pirelli muscolose e scolpite come un culturista, hanno almeno un po' rimescolato le carte e aperto qualche spiraglio di speranza a chi, nelle ultime stagioni, è stato costretto a guardare i trionfi altrui. Almeno così pare. Certo, la **Mercedes** anche nell'anno della rivoluzione continua a essere lo spauracchio di tutti. La regina che tutti attendono protagonista al gran ballo della F.1. Le parole di **Lewis Hamilton** che ha detto di vedere una Ferrari favorita sanno tanto di trappola pretattica, ma fanno comunque riflettere, mentre è chiaro che il gran favorito è lui che l'anno scorso ha perso un campionato che fino all'ultimo giro dell'ultimo Gp ha creduto di vincere. È ovvio che si getta in pista con la voglia di dimostrare al mondo che nessuno è come lui. Uscito di scena l'amico-team mate e rivale Nico Rosberg, Lewis è pronto a riconquistare il palcoscenico e a tornare a recitare il solito ruolo da attore protagonista. Stavolta con un compagno di squadra nuovo, **Valtteri Bottas** che in pochi mesi deve dimostrare al team che la grande possibilità che gli è stata offerta lui è pronto a prenderla al volo. In fatto di occasioni da prendere al volo, c'è poi la **Ferrari**, la vera sorpresa dei test collettivi a Barcellona. La Rossa SF70H almeno finora ha mostrato una consistenza maggiore rispetto alla monoposto che l'ha preceduta mai vincente nella passata stagione. Senza guardare ai tempi, senza andare sotto pressione, senza temere gli avversari, gli Uomini in Rosso sono andati

avanti per la loro strada. Sulla monoposto nata nel nuovo Reparto Corse rivoltato come un calzino dal presidente **Sergio Marchionne**, la struttura orizzontale e molto italiana diretta da **Mattia Binotto** ha operato scelte coraggiose senza lasciarsi andare ai proclami. Riuscirà la Rossa a confermarsi nei piani alti della classifica? Vedremo **Vettel** e **Raikkonen** lottare per l'attico della F.1? Saprà la nuova monoposto che porta nella sua sigla le celebrazioni per i 70 anni della nascita del Cavallino risollevarsi? Ci sperano in tanti. Dopo le delusioni del 2016, i piccoli lampi di rosso che hanno colorato il cielo della Nuova F.1, hanno avuto il potere di riaccendere qualche piccola speranza per un popolo che attende da dieci anni (Kimi Raikkonen stagione 2007) un ferrarista sul gradino più alto del campionato del mondo. Un futuro da campione del mondo lo segna, poi, **Max Verstappen**, la vera variabile impazzita del Mondiale come la vettura che guida, quella Red Bull mai troppo in vista nei test precampionato ma tremendamente forte quando poi si inizia a fare sul serio. L'olandese, che con la sua guida è capace di produrre show e sorpassi temerari, al pari del suo compagno di squadra Ricciardo può davvero ambire a qualcosa di importante. I due l'hanno dimostrato nel 2016 traendo il massimo dai passi falsi della corazzata Mercedes, spingendo la Red Bull alle spalle della Stella e davanti alla Rossa. Con un po' di fiatone nelle prove collettive ma con tanta voglia di provare a mettersi in evidenza c'è poi la **Toro Rosso**. Il team di Faenza, passato dal motore Ferrari a quello Renault, per alcuni potrebbe finire col regalare sorprese. Lo sperano soprattutto **Sainz** e **Kyvat** con lo spagnolo che quest'anno cerca di crescere ulteriormente per alzare ulteriormente l'asticella delle sue ambizioni. Vuole crescere anche **Antonio Giovinazzi** che si prepara a vivere una stagione da terzo pilota in casa Ferrari. Bon Giovi ha disputato la prima sessione di test con la Sauber e poi ha continuato a respirare l'aria della F.1 al box della Rossa. Sarà un anno molto particolare per il ragazzo di Martina Franca, un'altra piccola-grande speranza in rosso...

**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
 051.6227111

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

 Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
 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, **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 **SPORT** **MOTO**
AM **SPORT** **SPORT** **STYLE**
 MOTORI & STILI DI VITA

WWW.AUTOSPRINT.IT
 @autosprintLIVE

 testi: Alessandro Bucci, Mario Donnini, Alessandro Secchi, Sergio Remondino
 fotografie Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

grafica Alberto Rondelli, Roberto Rinaldi scelta fotografica Chicco Rimondi statistiche Michele Merlino

TESTI **MARIO DONNINI**
 FOTOGRAFIE **SUTTON-IMAGES.COM**

CERCATORI D'

SI RIAPRE LA CACCIA ALLA REGINA MERCE



Benvenuti nell'anno primo del dopo Ecclestone e nella quarta stagione dei cavalieri semi-elettrici. Venti gare per venti monoposto, con Liberty Media a detenerne i diritti, un presente tutto Hybrid per un futuro ancora da definire, ma senza fretta alcuna.

Siamo all'appuntamento con la rivoluzione annunciata: gommoni spettacolari, pancette fameliche, ali anteriori più generose, alettoni rivisti, pinne che a volte ritornano, estrattori più ghiotti e fondi senza fondo e carico aerodinamico a go go. Per monoposto vertiginosamente più performanti, faticose da portare al limite e attaccate in curva. Hai visto mai, powertrain stile treno giapponese su rotaia. Non tutto, ma tanto cambia. Suscitando una domanda che riassume il senso d'una stagione intera: okay, ma cambia abbastanza da veder mutare, come in ogni rivoluzione che si rispetti, gerarchie, equilibri e scale di merito? Forse sì, ma anche no.

Forse sì, perché dopo metamorfosi non lievi chi si ritrova in posizione di predominio acquisito ha sempre teoricamente tutto da perdere e niente da guadagnare.

Ma anche no, in quanto la Mercedes, indiscussa regina dell'era ibrida, con 51 vittorie e 56 pole position su 59 Gran Premi, vanta comunque tuttora punti di forza terrificanti. L'evo ibrido s'è rivelato essenzialmente triennio in cui il powertrain, in particolare il trimotore misto, è la vera chiave

di volta per volta per vincere. Chi dispone del massimo di cavalleria affidabile uccide tutti, punto.

E con equini-vapore Mercedes perfino Force India vola facendosi l'caro furbo.

Tanto che la Hybrid per definizione resta a tutt'oggi una formula di propulsore, con l'aerodinamica mezza degradata per una volta a ancilla, da sovrana che fu.

Non solo: con l'abolizione dei gettoni di sviluppo, la Mercedes torna ora a metter le mani in tutta e massima libertà sui suoi reattori belli ignoranti e cattivi. Ove fosse riuscita a spremere tanto e se è vero che nel passato prossimo aveva più nascosto che ostentato il reale potenziale - per non far indignare oltre che sudare gli avversari -, c'è la concreta possibilità che i suoi nuovi missili argentati possano diventare ancor più razzi amari per i rivali.

A questo aggiungi che nel team, da quando Rosberg ha ritirato il tfr, Hamilton è ormai punta di lancia indiscussa nonché rigalvanizzata. E ecco che diventa difficile ma tanto, tanto difficile, ipotizzare la Freccia d'Argento e Lewis in guai seri per colpa di chicchessia, visto anche che l'ingegner Costa è grande e la W08 è sua profeta, con Allison arrivato a infoltire il dream team.

La stessa neopresenza di Valtteri Bottas porta stuzzicanti motivi d'interesse. Il forte finlandese in certe giornate potrebbe far sua qualche battaglia, parte tuttavia con

ARGENTO

DES, CON FERRARI E RED BULL ALL'ATTACCO



chance zero di candidarsi credibilmente a vincere una presunta guerra interna col plurititolato caposquadra.

D'altra parte Mister 77 ringrazia tutti i giorni la Madonna di Pompei per il ritiro di Nico che gli ha spalancato le porte del regno, ma versa in posizione scomoda.

Perché tempo pochi mesi e il suo contratto da co-co-co più veloce del mondo scadrà, presumibilmente rigettandolo sul mercato.

Comunque felice, poiché, per star su metafora femmina, meglio un doppio semestre irripetibile abbracciato a Charlize Theron che mille anni sicuri sul giaciglio con Peppa Pig.

In ogni caso, se c'è una squadra che parte bella piatta col target preciso di rovinare le solite festicciole Mercedes, questa è la Red Bull. Alla quale non manca proprio niente per riuscirci almeno a tratti, se non di più.

In fondo con gli ipercontrattualizzati e superstabili Daniel Ricciardo e Max Verstappen in plancia, il team vanta la coppia di piloti che complessivamente è - rispetto a tutte le altre - la più giovane, spregiudicata, veloce sul giro secco e efficace in situazioni di corpo a corpo, sia nella protezione di posizioni che in fase d'attacco. Con Daniel più maturo ➤

LA SF70H PARTE AGGRESSIVA

Sopra, Bottas su Mercedes inseguito da Vettel su una Ferrari che scalpita per tornare presto alla vittoria. Seb, a lato, resta la punta di diamante della Casa di Maranello





**LEWIS HAMILTON
GRANDE FAVORITO**

Non c'è pilota più in predicato di Hamilton, sopra in azione con la Mercedes e, a destra, all'arrivo nel paddock, per la vittoria finale. Nell'altra pagina, il coriaceo rivale Verstappen, su Red Bull, qui in lotta con la Force India di Perez





sul versante gestionale della corsa e Max istintivamente mostruoso nell'aggressività che riesce a iniettare nel singolo episodio agonistico. Più una nuova creatura by Adrian Newey che nasce ambiziosa e versata alla pugna, inferocita da una power unit Renault cresciuta, anche se non del tutto esente da vulnerabilità, rispetto al 2016. Poi, seguendo l'ordine rigoroso cristallizzato lo scorso anno, oh yes, c'è la Ferrari.

La new version siglata SF70H, orizzontalmente e italianamente concepita. Belva muta, massiccia e incazzata tanto quanto Marchionne e Arrivabene, comunque neocompiaciuti nel vederla inanellare giri su giri a Barcellona, subito velocissima e ragionevolmente affidabile. Basterà per far qualcosa di buono? Certo che sì. Cosa? Questo è tutto da vedere.

Di certo Vettel e Raikkonen vantano età e storie diverse ma sono entrambi in scadenza di contratto, quindi era fondamentale dargli dai primi chilometri ghiacci una macchina interessante per tenere bella desta l'intensità emotiva e bollente il rispettivo testosterone audacemente guerresco.

Il primo traguardo è già stato centrato. Tutto ciò che seguirà resta da decifrare senza autoimporsi pressioni folli.

Diciamo che cominciare migliorando i precedenti mosci in qualifica, dando fastidio alla Red Bull senza escludere di provare a dare un pizzico alla Mercedes, là davanti, potrebbe essere uno scenario ragionevole e di lusso, per la Ferrari, almeno all'avvio del mondiale.

Qualcosa di meglio sarebbe accettato con entusiasmo bruciante e a qualcosa di peggio neanche ci vogliam pensare, toccando il ferro di 27 incudini, pesanti quanto

il digiuno di vittorie in atto proprio da 27 Gp, con l'ultimo centro by Vettel risalente a Singapore 2015. Per questo e tanto altro, in bocca al lupo, Red Boys, compreso Bon Giovi Giovanazzi, terz'uomo bello caldo e pronto in panca, dopo che il bell'Antonio ha saggiato pure la Sauber.

E siamo al Quarto Potere, che non è solo film sempreverde e bello assai, ma pure la posizione dalla quale Force India sorprendentemente guarda gli altri, da fine 2016. Il boss Mallya resta tra i desiderati dalle questure indiane, ma il suo team e il suo direttore tecnico Andrew Green continuano a sfornare monoposto interessanti, rese aguzze dalle power unit Mercedes, peraltro già da sole capaci di metter brio e ambizioni pure a un Apino Piaggio. E anche quanto a piloti i conti tornano, con Sergio "Checo" Perez, il maturo più giovane del lotto, affiancato da Esteban Ocon, pensa te, il giovane più maturo che c'è.

Subito dopo incalza di diritto la Williams - che ha appena accolto Paddy dalla Mercedes al grido di "All we need is Lowe" -, caratterizzata da Lance Stroll, ricco baby meritocraticamente approdato in F1 dopo aver sbancato la F3 Europea e dal quasi 36enne Felipe Massa, il quale dopo aver segnato la pole nel primo giorno della seconda sessione di test a Barcellona, è divenuto ufficialmente il pensionato pentito più veloce del mondo.

All'anziano Felipe toccherà prender per mano il neomaggiorenne Lance, per ora unico esordiente nei Gp 2017, evitando così d'ammirare gli agognati cantieri stradali, nella ricerca di trarre il massimo dalla conservativa Fw40 - così battezzata perché nel 1977 nasceva o, per meglio dire, rinasceva la Williams Grand Prix -. Anche in questo caso la power unit Mercedes è fiore all'occhiello, ➤



VETTEL E LA ROSSA APPARSI CONSISTENTI

I test di Barcellona hanno mostrato una Ferrari vivace, veloce e consistente, oltre a un Vettel molto motivato. Ora si tratta di concretizzare il potenziale mostrato...



con altri asset dati dall'esperienza frizzante di Massa nonché dal talento acerbo ma volitivo di Stroll.

Poi c'è il discorso della quinta forza. Perché tutti gli altri, a detta loro ai vernissage, ambirebbero a issarsi a metà del branco. Oddio, un discorso a parte lo merita la McLaren-Honda, che di aurea mediocritas proprio non ne ha bisogno e neanche di peggio. Almeno a giudicare dai gravi guai di nuovo incontrati nei test di Barcellona, dalle scuse di Hasegawa - responsabile del programma - al team, dal licenziamento quasi contemporaneo del consulente Simon e dalle sconsolte parole di Boullier della McLaren: «*Intanto per la prima gara di Melbourne prepariamo candele e preghiere*». Della serie, con buona pace del sempre più sbigottito Alonso e del giovane Vandoorne, cara nuova Mcl32 ora pro nobis.

Ecco, gli altri nella top five dei team vorrebbero approdarci

davvero. Toro Rosso perché no, ora che ha sostituito le power unit Ferrari vecchie di un anno con quelle fresche e evolute dalla Renault - benché nei primi test non siano apparse impeccabili -, contando su un pilota giovane, veloce e intelligente come Carlito Sainz, affiancato da un Daniil Kvyat motivatissimo a risalire, dopo l'anno orribile 2016 del downgrade by Red Bull.

La stessa dirigenza Renault con la sua Rs17 dice che non si può non giungere quinti, in classifica Costruttori. Così un manico tipo Nico Hulkenberg punta a questo e altro e al suo fianco Jolyon Palmer smania per confermare le belle cose mostrate nella seconda parte della stagione scorsa, quando si rivelò spesso più veloce dell'esperto Magnussen. Magnussen medesimo finito alla solida, promettente e molto italiana Haas per rinascere, affiancato al velocissimo quanto esperto Romain Grosjean. ➤

GRISPORT. PRONTE PER OGNI SFIDA.



Mod. 12545



A WORLD TO DISCOVER



COI GOMMONI MASSA SI TROVA PIÙ CHE BENE

Le gomme Pirelli XL, sopra e a destra, nelle varie mescole prodotte per il 2017, rappresentano una delle grandi novità della stagione. In alto, Massa, tornato alla Williams, a Barcellona era già in gran forma

Nel team statunitense i punti di forza sono diversi, considerando la power unit Ferrari, il telaio cotto da Dallara e la solidità di Gene Haas che delega gestionalmente il team al bravo e italianissimo Gunther Steiner, deciso a far meglio dell'anno scorso, quando al debutto flamboyant non seguì una crescita costante.

Infine, la Sauber, tradizionalmente e puntualmente motorizzata Ferrari. Michael Ericsson continua nella veste di pilota-boss, sempre vicinissimo alla nuova proprietà del team, mentre al suo fianco il sempre più recuperato Wehrlein punta a far meglio del suo primo anno con la Manor. Manor che, come noto, dalla fine della scorsa stagione non esiste più. Così, comunque vada, oltre che i titoli mondiali piloti e Costruttori, in questo 2017 ci sarà anche da assegnare l'ultima posizione a qualcun altro, creando un motivo di lotta in più. Quando, dopo l'ultimo Gp, la musica delle venti power unit si spegnerà, gli stessi cinque team che ora sognano di giungere quinti faranno bene a vedere di non finire decimi, restando con la scopa in mano. In bocca al lupo a tutti, magnifici venti.

LE NOVITÀ 2017 TECNICHE E NON

Le vetture tornano a una larghezza complessiva di 2,000 mm, prima la misura era 1,800. Più larga l'ala anteriore, passata a 1,800 mm.

Grandi novità e non solo estetiche per gli pneumatici **Pirelli**: quelli anteriori sono 6 cm più larghi e quelli posteriori aumentano di 8 cm, col diametro maggiorato di 1 cm. Il tutto con un indice di degrado meno accentuato.

Per i primi **5 Gp** le mescole vengono scelte dalla Pirelli stessa e dalla sesta gara (cioè a Monaco) si ritorna alla facoltà di scelta per le squadre su 10 dei 13 set dati a ciascun pilota.

Aumenta inoltre il **carico aerodinamico** grazie al fondo allargato e al diffusore posteriore maggiorato. L'alettone posteriore è stato ribassato e ampliato.

La pinna posteriore, abolita a inizio 2011, non è più espressamente vietata.

Le unità motrici utilizzabili sono ora 4, oltre scattano penalità.

Abolito il sistema dei **"gettoni"** relativo allo sviluppo dell'unità propulsiva, tornando così alle evo libere, seppur incentrate sul numero complessivo massimo di 4 unità disponibili.

Quanto al regolamento sportivo, è stato abolito il via dietro **Safety Car**. In caso di pioggia, la Safety Car stessa percorrerà una serie di tornate fino a che non si ristabiliranno le condizioni per effettuare il regolare via dalla griglia di partenza. Altrimenti scatterà la sospensione della procedura di partenza, fissando un nuovo orario di ripartenza.

MOTOR REVOLUTION 2017

Solo su Sky tutta la Formula 1®
e tutta la MotoGP™ in diretta.

Non perderti neanche una gara.

sky **SPORT** **F1** HD

DIRETTA ESCLUSIVA 26 Marzo
GP ROLEX D'AUSTRALIA

DIRETTA ESCLUSIVA 09 Aprile
GP HEINEKEN DELLA CINA

16 Aprile
GP GULF AIR DEL BAHRAIN

DIRETTA ESCLUSIVA 30 Aprile
GP DI RUSSIA

DIRETTA ESCLUSIVA 14 Maggio
GP DI SPAGNA

28 Maggio
GP DI MONACO

DIRETTA ESCLUSIVA 11 Giugno
GP DEL CANADA

DIRETTA ESCLUSIVA 25 Giugno
GP D'EUROPA

09 Luglio
GP D'AUSTRIA

DIRETTA ESCLUSIVA 16 Luglio
GP DI GRAN BRETAGNA

30 Luglio
GP D'UNGHERIA

DIRETTA ESCLUSIVA 27 Agosto
GP DEL BELGIO

03 Settembre
GP HEINEKEN D'ITALIA

17 Settembre
**GP SINGAPORE AIRLINES
DI SINGAPORE**

DIRETTA ESCLUSIVA 01 Ottobre
GP PETRONAS DI MALESIA

DIRETTA ESCLUSIVA 08 Ottobre
GP DEL GIAPPONE

22 Ottobre
GP DEGLI STATI UNITI

29 Ottobre
GP DEL MESSICO

DIRETTA ESCLUSIVA 12 Novembre
GP DEL BRASILE

26 Novembre
GP ETIHAD AIRWAYS DI ABU DHABI

sky **SPORT** **MotoGP** HD

26 Marzo **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP DEL QATAR

09 Aprile **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP MOTUL D'ARGENTINA

23 Aprile **DIRETTA ESCLUSIVA**
**GP RED BULL
DEGLI STATI UNITI**

07 Maggio **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP RED BULL DI SPAGNA

21 Maggio **DIRETTA ESCLUSIVA**
**GP HJC HELMETS
DI FRANCIA**

04 Giugno
GP OAKLEY D'ITALIA

11 Giugno
**GP MONSTER ENERGY
DI CATALUNYA**

25 Giugno
GP MOTUL D'OLANDA

02 Luglio **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP GoPro DI GERMANIA

06 Agosto
**GP MONSTER ENERGY
DELLA REPUBBLICA CECA**

13 Agosto
GP NEROGIARDINI D'AUSTRIA

27 Agosto **DIRETTA ESCLUSIVA**
**GP OCTO
DI GRAN BRETAGNA**

10 Settembre
**GP DI SAN MARINO
E DELLA RIVIERA DI RIMINI**

24 Settembre **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP MOVISTAR D'ARAGONA

15 Ottobre
GP MOTUL DEL GIAPPONE

22 Ottobre **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP D'AUSTRALIA

29 Ottobre **DIRETTA ESCLUSIVA**
GP SHELL DELLA MALESIA

12 Novembre
GP MOTUL DI VALENCIA

Solo su Sky vivi tutta la Formula 1® in diretta.

IN TV LO SHO



1 GP AUSTRALIA

26 MARZO

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT F1 HD

I PRIMATI

IN PROVA: S.VETTEL (RED BULL RB6/RENAULT, 2011) 1'23"529, MEDIA 228,552 KM/H
 IN GARA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'24"125, MEDIA 226,933 KM/H
 DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H24'15"757, MEDIA 219,011 KM/H


CIRCUITO ALBERT PARK, MELBOURNE 5303 M. 58 GIRI ORA (ITALIA) 7.00

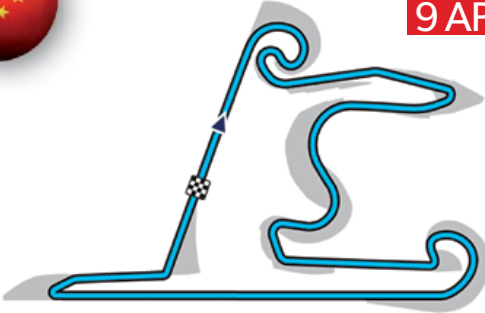
LA SQUADRA SKY

La padrona di casa della F1 su Sky è Federica Masolin, in conduzione dai circuiti di tutto il mondo con il suo "Paddock Live". Accanto a lei, per i commenti e le analisi nel weekend di gara, Jacques Villeneuve e Davide Valsecchi. Il racconto si avvale dell'esperienza del pilota Matteo Bobbi, in pista per spiegare traiettorie, caratteristiche ed evoluzioni delle vetture allo "Sky Sport Tech". Inviata ai box Mara Sangiorgio. Fabio Tavelli sarà alla guida di "Race Anatomy F1".

OW DELLA F.1



 **2 GP CINA** **9 APRILE**



DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky SPORT F HD

PRIMATI
IN PROVA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'33"185 MEDIA 210,587 KM/H
IN GARA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'32"238 MEDIA 212,749 KM/H
DISTANZA: R.BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1H29'12"420 MEDIA 205,185 KM/H

CIRCUITO SHANGHAI 5451 METRI 56 GIRI **ORA (ITALIA) 8.00**



11 Gran Premi sono in diretta esclusiva.



3 GP BAHRAIN

16 APRILE

DIRETTA SKY sky SPORT F1 HD

I PRIMATI

IN PROVA: L. HAMILTON (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'29"493 MEDIA 217,706 KM/H
IN GARA: P. DE LA ROSA (McLAREN MP4-20/MERCEDES, 2005) 1'31"447 MEDIA 213,054 KM/H
DISTANZA: F. ALONSO (RENAULT R25, 2005) 1H29'18"531 MEDIA 207,082 KM/H



CIRCUITO SAKHIR 5412 METRI 57 GIRI

ORA (ITALIA) 17.00



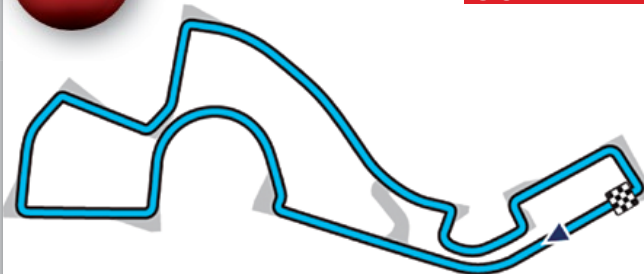
4 GP RUSSIA

30 APRILE

DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky SPORT F1 HD

I PRIMATI

IN PROVA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'35"337 MEDIA 220,825 KM/H
IN GARA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'39"094, MEDIA 212,452 KM/H
DISTANZA: L. HAMILTON (MERCEDES W05 H, 2014) 1H31'50"744 MEDIA 202,346 KM/H



CIRCUITO SOCHI 5848 METRI 53 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00



5 GP SPAGNA

14 MAGGIO

DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky SPORT F1 HD

I PRIMATI

IN PROVA: R. BARRICHELLO (BRAWN GP BGP001/MERCEDES, 2009) 1'19"954 MEDIA 209,595 KM/H
IN GARA: K. RAIKKONEN (FERRARI F2008, 2008) 1'21"670 MEDIA 205,191 KM/H
DISTANZA: F. MASSA (FERRARI F2007, 2007) 1H31'36"230 MEDIA 198,102 KM/H



CIRCUITO CATALUNYA, BARCELONA 4655 METRI 66 GIRI

ORA (ITA) 14.00



6 GP MONACO

28 MAGGIO

I PRIMATI

IN PROVA: D. RICCIARDO (RED BULL RB12/TAG HEUER, 2017) 1'13"622 MEDIA 163,174 KM/H
IN GARA: L. HAMILTON (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'17"939 MEDIA 154,135 KM/H
DISTANZA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2015) 1H49'18"420 MEDIA 142,874 KM/H



DIRETTA SKY sky SPORT F1 HD

CIRCUITO MONTECARLO 3337 METRI 78 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00



7 GP CANADA

11 GIUGNO

DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky SPORT F1 HD

I PRIMATI

IN PROVA: R. SCHUMACHER (WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1'12"275 MEDIA 217,220 KM/H
IN GARA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'13"622 MEDIA 213,246 KM/H
DISTANZA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H28'24"803 MEDIA 207,165 KM/H



CIRCUITO G. VILLENEUVE, MONTREAL 4361 METRI 70 GIRI

ORA (ITA) 20.00

LA CABINA DI COMM

Competenza, energia e vitalità: tornano le telecronache di Carlo Vanzini, voce della F1 e responsabile editoriale di Sky Sport F1 HD. Al suo fianco il collaudatore Ferrari Marc Gené, con gli interventi di Roberto Chinchero. Lucio Rizzica racconta insieme a Marcello Puglisi le gare di Gp2 e Gp3. Biagio Maglienti è affiancato da Michela Cerruti nella Porsche Super Cup.



8 GP AZERBAIJAN

25 GIUGNO



DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky **SPORT** **F1** HD

I PRIMATI

IN PROVA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'42"520 MEDIA 210,795 KM/H
IN GARA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'46"485 MEDIA 202,946 KM/H
DISTANZA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1H32'52"366 197,721 KM/H

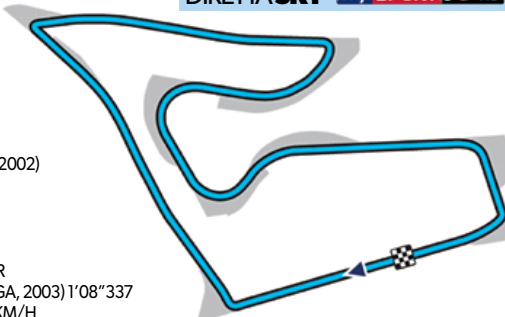
CIRCUITO BAKU 6003 METRI 51 GIRI

ORA (ITA) 15.00



9 GP AUSTRIA

9 LUGLIO



DIRETTA **SKY** sky **SPORT** **F1** HD

I PRIMATI

IN PROVA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2002, 2002) 1'08"082
 MEDIA 228,747 KM/H
IN GARA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2003 GA, 2003) 1'08"337
 MEDIA 227,894 KM/H
DISTANZA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2003 GA, 2003) 1H24'04"888 MEDIA 213,003 KM/H

CIRCUITO RED BULL RING 4326 METRI 71 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00



10 GP G. BRETAGNA

16 LUGLIO



DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky **SPORT** **F1** HD

I PRIMATI

IN PROVA: L. HAMILTON (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'29"243 MEDIA 237,638 KM/H
IN GARA: F. ALONSO (FERRARI F10, 2010) 1'30"874 MEDIA 233,373 KM/H
DISTANZA: M. WEBBER (RED BULL RB6 / RENAULT, 2010) 1H24'38"200 MEDIA 217,088 KM/H

CIRCUITO SILVERSTONE 5891 METRI 52 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00



11 GP UNGHERIA

30 LUGLIO



I PRIMATI

IN PROVA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'18"436
 MEDIA 201,076 KM/H
IN GARA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'19"071
 MEDIA 199,461 KM/H
DISTANZA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H35'26"131
 MEDIA 192,798 KM/H

DIRETTA **SKY** sky **SPORT** **F1** HD

CIRCUITO HUNGARORING, BUDAPEST 4381 M. 70 GIRI

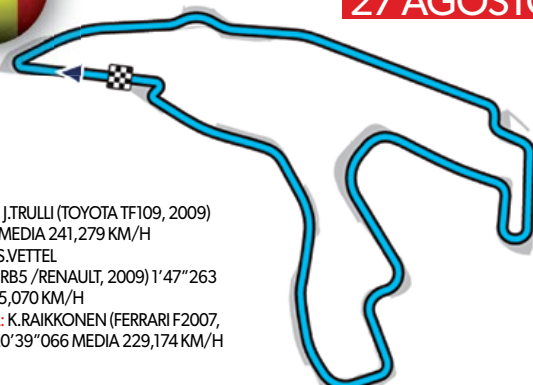
ORA (ITA) 14.00

CENTRO SKY



12 GP BELGIO

27 AGOSTO



I PRIMATI

IN PROVA: J. TRULLI (TOYOTA TF109, 2009) 1'44"503 MEDIA 241,279 KM/H
IN GARA: S. VETTEL (RED BULL RB5 / RENAULT, 2009) 1'47"263
 MEDIA 235,070 KM/H
DISTANZA: K. RAIKKONEN (FERRARI F2007, 2007) 1H20'39"066 MEDIA 229,174 KM/H

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky **SPORT** **F1** HD

CIRCUITO SPA-FRANCORCHAMPS 7004 METRI 44 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00

Non perderti neanche una gara.



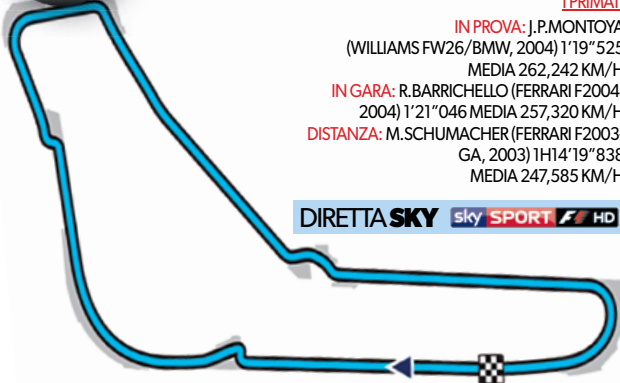
13 GP ITALIA

3 SETTEMBRE
I PRIMATI

IN PROVA: J.P.MONTOYA
(WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1'19"525
MEDIA 262,242 KM/H

IN GARA: R.BARRICHELLO (FERRARI F2004,
2004) 1'21"046 MEDIA 257,320 KM/H

DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2003-
GA, 2003) 1H14'19"838
MEDIA 247,585 KM/H

DIRETTA SKY sky SPORT F1 HD

CIRCUITO MONZA 5793 METRI 53 GIRI
ORA (ITALIA) 14.00


14 GP SINGAPORE

17 SETTEMBRE
DIRETTA SKY sky SPORT F1 HD

I PRIMATI

IN PROVA: N.ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'42"584 MEDIA 177,747 KM/H

IN GARA: D.RICCIARDO (RED BULL RB12/TAG HEUER, 2016) 1'47"187 MEDIA 170,113 KM/H

DISTANZA: N.ROSBERG (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1H55'48"950
MEDIA 159,992 KM/H

CIRCUITO MARINA BAY, SINGAPORE 5065 METRI 61 GIRI ORA (ITA) 14.00

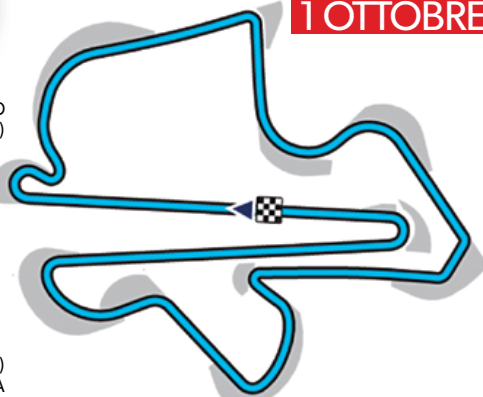

15 GP MALESIA

1 OTTOBRE
I PRIMATI

IN PROVA: F.ALONSO
(RENAULT R25, 2005)
1'32"582 MEDIA
215,536 KM/H

IN GARA:
J.P.MONTOYA
(WILLIAMS FW26/
BMW, 2004)
1'34"223 MEDIA
211,782 KM/H

DISTANZA:
G.FISICHELLA
(RENAULT R26, 2006)
1H30'40"529 MEDIA
205,397 KM/H


DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky SPORT F1 HD
CIRCUITO SEPANG KUALA LUMPUR 5543 METRI 56 GIRI
ORA (ITA) 9.00


TECNOLOGIA POTENZA

Nasce il "Virtual Garage": prima delle gare, Carlo Vanzini introdurrà il Gp riassumendo in stile "Minority Report" tutti i temi tecnici e statistici del weekend grazie alla virtual set technology, una delle avanguardie tecnologiche implementate da Fabiano Vandone. Veste grafica rinnovata per il mosaico interattivo in HD della F.1, sempre pratico e funzionale nel consentire di personalizzare la visione con i suoi 5 canali.



16 GP GIAPPONE

8 OTTOBRE



PRIMATI

IN PROVA: M.SCHUMACHER (FERRARI 248F1, 2006) 1'28"954 MEDIA 235,011 KM/H

IN GARA: K.RAIKKONEN (McLAREN MP4-20, 2005) 1'31"540 MEDIA 228,372 KM/H

DISTANZA: F.ALONSO (RENAULT R26, 2006) 1H23'53"413 MEDIA 219,982 KM/H

DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky **SPORT** F1 HD

CIRCUITO SUZUKA 5807 METRI 53 GIRI

ORA (ITALIA) **7.00**



17 GP STATI UNITI

22 OTTOBRE



DIRETTA SKY sky **SPORT** F1 HD

PRIMATI

IN PROVA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'34"999 MEDIA 208,915 KM/H

IN GARA: S.VETTEL (RED BULL RB8/RENAULT, 2012) 1'39"347 MEDIA 199,772 KM/H

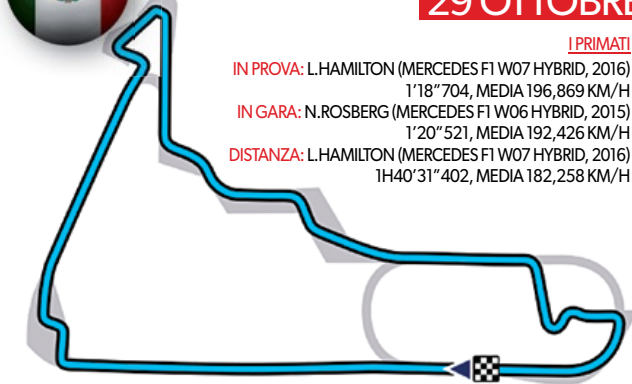
DISTANZA: L.HAMILTON (McLAREN MP4-27/MERCEDES, 2012) 1H35'55"269 MEDIA 192,911 KM/H

CIRCUITO OF THE AMERICAS, AUSTIN 5513 METRI 56 GIRI ORA (ITA) **21.00**



18 GP MESSICO

29 OTTOBRE



PRIMATI

IN PROVA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1'18"704, MEDIA 196,869 KM/H

IN GARA: N.ROSBERG (MERCEDES F1 W06 HYBRID, 2015) 1'20"521, MEDIA 192,426 KM/H

DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W07 HYBRID, 2016) 1H40'31"402, MEDIA 182,258 KM/H

DIRETTA SKY sky **SPORT** F1 HD

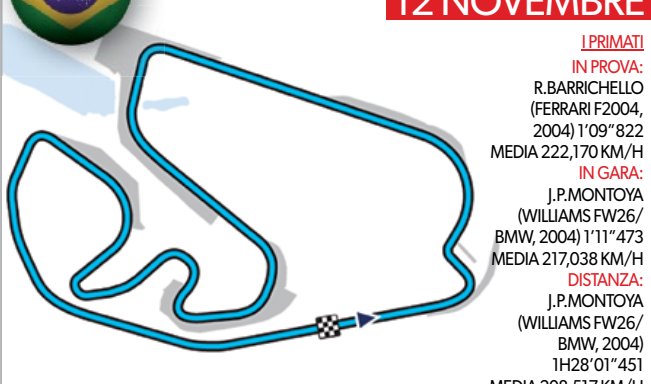
CIRCUITO FRATELLI RODRIGUEZ 4304 METRI 71 GIRI

ORA (ITA) **20.00**



19 GP BRASILE

12 NOVEMBRE



PRIMATI

IN PROVA: R.BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'09"822 MEDIA 222,170 KM/H

IN GARA: J.P.MONTOYA (WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1'11"473 MEDIA 217,038 KM/H

DISTANZA: J.P.MONTOYA (WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1H28'01"451 MEDIA 208,517 KM/H

DIRETTA ESCLUSIVA SKY sky **SPORT** F1 HD

CIRCUITO INTERLAGOS, SAO PAULO 4309 METRI 71 GIRI ORA (ITA) **17.00**

ZIATA

Mosaico Formula 1*

On board Sky

On board mix

Tempi

Race control

1996
Primo Gran Premio
Lunghezza gara
307.574 km
Numero di giri
58

5.303 km
Lunghezza circuito
1:24.125 - M. Schumacher (2004)
Record su giro

MOLINO ROSSI GRANDPRIX CIRCUIT

DATA

LEADER



20 GP ABU DHABI

26 NOVEMBRE



DIRETTA SKY sky **SPORT** F1 HD

PRIMATI

IN PROVA: L.HAMILTON (McLAREN MP4/26/MERCEDES, 2011) 1'38"434 MEDIA 203,124 KM/H

IN GARA: S.VETTEL (RED BULL RB5/RENAULT, 2009) 1'40"279 MEDIA 199,387 KM/H

DISTANZA: S.VETTEL (RED BULL RB5/RENAULT, 2009) 1H34'03"414 MEDIA 194,789 KM/H

CIRCUITO YAS MARINA 5554 METRI 55 GIRI

ORA (ITALIA) **14.00**

TESTI SQUADRE **ALESSANDRO BUCCI** PILOTI **ALESSANDRO SECCHI**
FOTOGRAFIE **COLOMBO, GETTY IMAGES, SUTTON-IMAGES.COM**

MERCEDES

BELLA E IMPOSSIBILE, PRONTA AD ESTENDE



WWW.MERCEDESAMGF1.COM

 @MercedesAMGF1

RE IL REGNO

Dopo tre anni consecutivi di dominio assoluto, il team Mercedes F.1 rimane favorito tra i "big three" anche in questa "rivoluzionaria" stagione. Regina dell'epoca Hybrid, la scuderia teutonica ha presentato una vettura esteticamente "bestiale" e dalle soluzioni tecniche particolari, soprattutto nel retrotreno, estremamente affinato e minimizzato. La F1W08 Hybrid vede inoltre l'inserimento di deviatori laterali ed orizzontali di diversa concezione rispetto al 2016 ed è stato confermato anche il concetto su cui si basa l'S-Duct Mercedes, portato già dallo scorso anno sino ai limiti estremi del regolamento. La coppia di piloti, formata dal pluricampione Lewis Hamilton e dalla new entry Valtteri Bottas, ha già rimediato qualche frizione nella pausa invernale, ma non sembrano esserci i reali presupposti per un duello rusticano tra i due. Senza dubbio, il finlandese ex Williams, cercherà di sfruttare al massimo l'opportunità presentatasi dopo l'abbandono di Nico Rosberg, mentre l'anglocaraibico è a caccia del quarto alloro iridato, sfumato lo scorso novembre ad Abu Dhabi. In Catalunya solo nelle prime prove pre stagione i piloti Mercedes hanno totalizzato più di 2280 km, l'equivalente di oltre sette Gp, mettendo in mostra l'incredibile affidabilità della F1W08. In seguito al recente rinnovo triennale da parte del team principal Toto Wolff e del presidente non esecutivo Niki Lauda, il team tedesco ha scelto la strada della continuità, potendo contare nel reparto tecnico su uomini del calibro di Aldo Costa e James Allison (attivo dal primo marzo, altro tecnico strappato alla Ferrari), ma anche su Andy Cowell, Mark Ellis, Rob Thomas e Geoffrey Willis.

NEL 2016
1°
765 PUNTI

44
HAMILTON

77
BOTTAS



**MERCEDES F1W08
HYBRID**

MOTORE

**MERCEDES-BENZ
HYBRID**

TEAM

**PRESIDENTE
(NON ESECUTIVO)
NIKI LAUDA**

AMMINISTRATORE DELEGATO

TOTO WOLFF

**DIRETTORE TECNICO
JAMES ALLISON**

**RESPONSABILE PROGETTO
E SVILUPPO
ALDO COSTA**

**RESPONS. POWER UNIT
ANDY COWELL**

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 3

GP DISPUTATI 148

VITTORIE 64

POLE POSITION 73

GIRI PIÙ VELOCI 47

PODI 81

PRIMA FILA 85

GIRI PERCORSI 17.030

KM PERCORSI 89.579

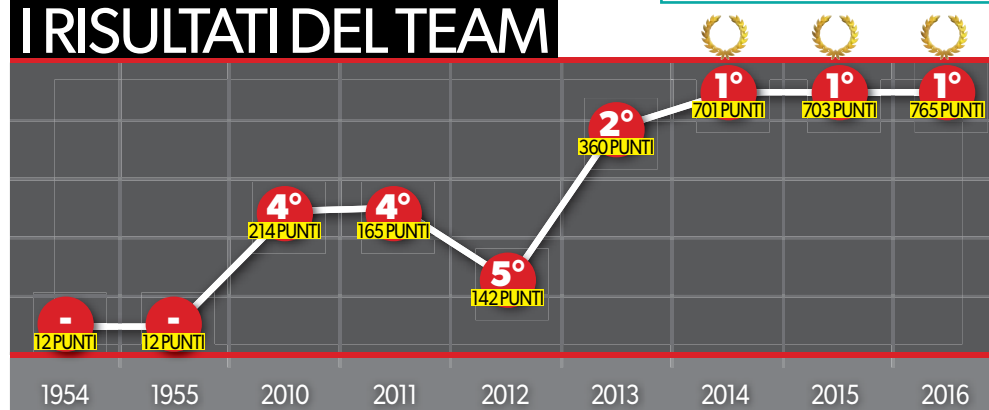
GP IN TESTA 80

GIRI IN TESTA 3.812

KM IN TESTA 20.161

PUNTI (COSTRUTTORI) 3.050

I RISULTATI DEL TEAM







MERCEDES 32 ANNI GRAN BRETAGNA 

WWW.LEWISHAMILTON.COM

 @LewisHamilton

44 Lewis HAMILTON



L'IDENTIKIT

NATO A TEWIN

DATA

7 GENNAIO 1985

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2007

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

CAMPIONE DEL MONDO
2008-2014-2015

GP DISPUTATI

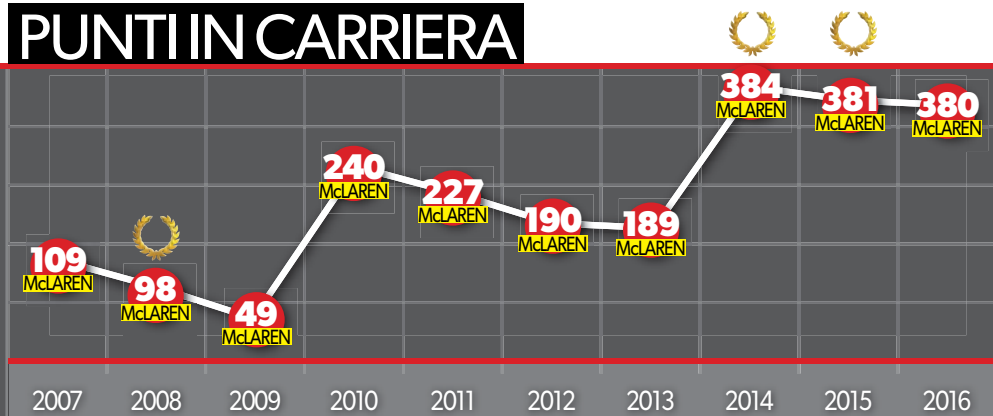
188

PRIMO PODIO

GP AUSTRALIA 2007

Che Lewis sia un personaggio estroverso nel suo modo di apparire in pubblico, quanto introverso in quello di elaborare le emozioni, lo sappiamo bene. Perdere un mondiale può capitare: perderlo all'ultima gara, contro un compagno di squadra che conosci da una vita ed è, per giunta, ritenuto globalmente inferiore a te dev'essere sportivamente straziante. Non poter rendere pan per focaccia, inoltre, deve invece essere lacerante, perché distrugge la sete di una vendetta che non potrà mai essere consumata. Inoltre, se ti chiami Lewis Hamilton, hai esordito al volante della McLaren Mercedes e, bene o male, hai sempre lottato al top senza gavetta, senza sgomitare a centro gruppo, senza essere mai doppiato, senza assaporare la sconfitta week-end dopo week-end, il tutto deve assumere i contorni dell'inimmaginabile. Essere Campione, con la C maiuscola, non significa però solo vincere: significa, forse soprattutto, saper imparare a rialzarsi dalle sconfitte più brucianti e tornare più forti di prima. Ecco perché il 2017 di Lewis sarà importantissimo indipendentemente dall'altro lato del box. Perché, prima che agli altri, dovrà dimostrare a se stesso di aver metabolizzato il 2016 trasformandolo in energia positiva, devastante: quella che, quando tutto fila per il verso giusto, fa rendere lui al 110% e divertire gli appassionati.

PUNTI IN CARRIERA



LE CIFRE

VITTORIE 53

PODI 104

POLE POSITION 61

GIRI PIÙ VELOCI 31

GIRI PERCORSI 10.504

KM PERCORSI 52.803

GP IN TESTA 99

KM IN TESTA 14.989

PUNTI 2.247





MERCEDES 27 ANNI FINLANDIA

WWW.VALTERIBOTTAS.COM

@ValtteriBottas

77 Valtteri BOTTAS



L'IDENTIKIT

NATO A NASTOLA

DATA 28 AGOSTO 1989

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2013

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

4° NEL 2014

GP DISPUTATI

77

PRIMO PODIO

GP AUSTRIA 2014

MIGLIOR RISULTATO

IN QUALIFICA

2° NEI GP AUSTRIA

E GERMANIA 2014 E RUSSIA

2016

Ci sono treni che passano una sola volta nella vita. Devi prenderli al volo e sperare che ti portino là dove hai sempre sognato. Quello sul quale è stato spinto Valtteri Bottas sarà in servizio per soli 12 mesi. Se vorrà continuare il viaggio, dovrà meritare di salire sul treno successivo. La convenienza, impersonificata da Toto Wolff, ha fatto sì che il finlandese sia ora al volante della monoposto più ambita del lotto: sui meriti o sull'opportunità della manovra ognuno può assegnare percentuali diverse. Tanti avrebbero voluto vedere Alonso, per logica ora quel volante dovrebbe essere di Wehrlein, ma in mezzo a tante voci quello che conta, ora, è che la seconda Mercedes porterà in pista il numero 77. E Valtteri, un'occasione così, non può lasciarsela scappare. Nelle ultime due stagioni, complice una Williams calante, si è plafonato senza offrire spunti clamorosi. Ma quando il richiamo del team da battere ti risuona in testa e, per la prima volta, sali in abitacolo di una monoposto potenzialmente mondiale beh, ciò può svegliare un ardore assopito. Ecco perché sarà questo l'anno in cui vedremo il vero Valtteri Bottas: saggeremo la sua fame, la sua voglia di vincere, il suo voler dimostrare di valere molto più di uno svilente contratto a termine. Partire sfavoriti non sempre significa perdere: chiedere, per conferma, al predecessore.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI 9

GIRI PIÙ VELOCI 1

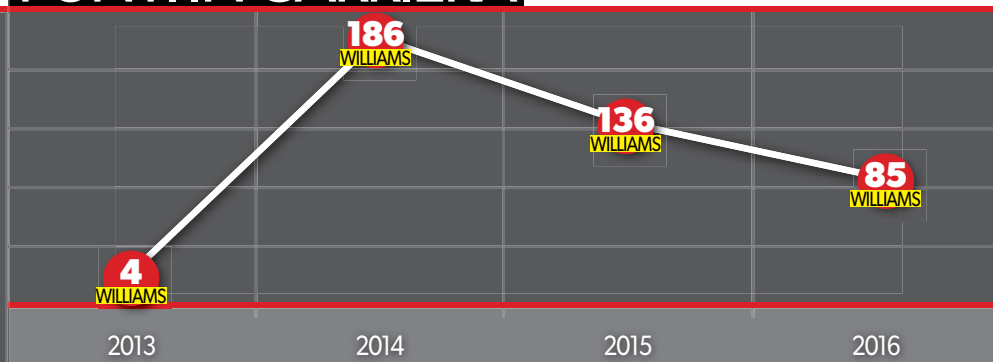
GIRI PERCORSI 4.403

KM PERCORSI 22.291

GP IN TESTA 3

KM IN TESTA 26

PUNTI 411



RED BULL

RB13, IN BARBA ALLA SUPERSTIZIONE



Reduce da una stagione positiva (secondo dietro all'inarrivabile Mercedes), il team austriaco vede riconfermata la partnership con Renault sotto la denominazione Tag Heuer. Da non trascurare le nuove partnership con Esso e Mobil 1, considerando l'importanza sempre crescente dei carburanti e dei lubrificanti nell'epoca ibrida. La nuova creatura di Adrian Newey, battezzata RB13, dotata di un passo più lungo rispetto allo scorso anno, mostra tra le novità un foro significativo sulla punta del muso (elemento che è valso alla RB13 il poco lusinghiero soprannome di "aspirapolvere") ed una zona piuttosto ribassata nel posteriore, oltre a presentare una dimensione ridotta delle fiancate, molto essenziali. Le novità più importanti della vettura riguardano le sospensioni anteriori, la cui architettura è stata bandita da Charlie Whiting poiché non conforme al regolamento, costringendo i tecnici Red Bull a rivedere l'intera soluzione in tempi record.

Conclusi i progetti inerenti l'Hypercar realizzata per Aston Martin e la barca a vela del consorzio inglese iscritto alla Coppa America, Adrian Newey è tornato a dedicarsi al 100% alla vettura Red Bull di Formula Uno, potendosi sbizzarrire in un anno investito da cambiamenti regolamentari "epocali".

L'esplosiva coppia di piloti formata dal costante e veloce Daniel Ricciardo e dal fenomeno del momento, Max Verstappen, promette di accendere gli animi dei tifosi e, perché no, di ambire al titolo iridato.

La scuderia austriaca ha disputato una prima sessione di test incoraggiante, dove la RB13 ha dimostrato performance ed affidabilità entro i piani stabiliti dal team. L'organigramma dei vice campioni in carica registra l'uscita di Pete Machin, accasatosi nella rivoluzionata Renault F.1.



RED BULL RB13

MOTORE

TAG HEUER RB13

TEAM

TEAM PRINCIPAL
CHRISTIAN HORNER

CAPO UFFICIO TECNICO
ADRIAN NEWEY

CONSIGLIERE
HELMUT MARKO

PROGETTISTA CAPO
ROB MARSHALL

CAPO AERODINAMICO
DAN FALLOWS

CAPO INGEGNERI DI GARA
GUILLAUME ROCQUELIN

CHIEF ENGINEER
PIERRE WACHE

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 4

GP DISPUTATI 224

VITTORIE 52

POLE POSITION 58

GIRI PIÙ VELOCI 52

PODI 99

PRIMA FILA 85

GIRI PERCORSI 23.938

KM PERCORSI 120.736

GP IN TESTA 89

GIRI IN TESTA 3.191

KM IN TESTA 16.340

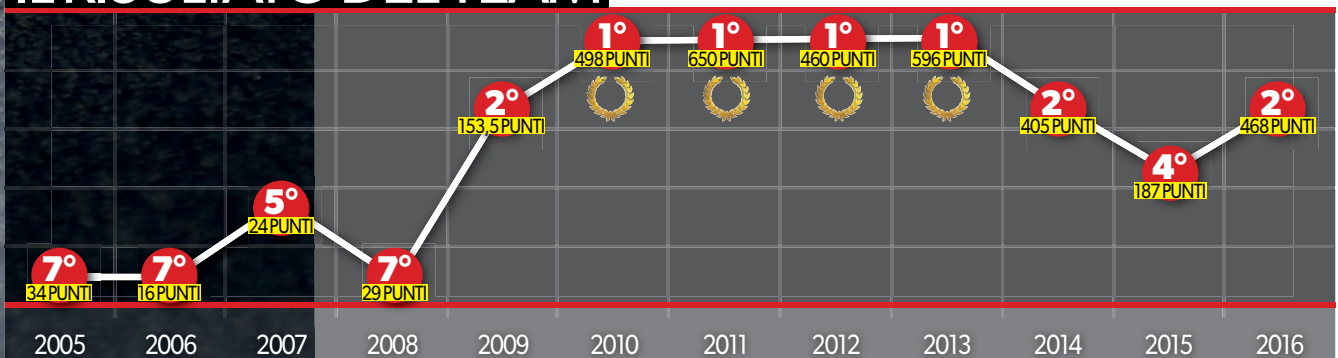
PUNTI (COSTRUTTORI) 3.520,5

NEL 2016
2°
468 PUNTI

3
RICCIARDO

33
VERSTAPPEN

IL RISULTATO DEL TEAM






SQUADRE & PILOTI



RED BULL 27 ANNI AUSTRALIA 

WWW.DANIELRICCIARDO.COM

 @danielricciardo

3 Daniel RICCIARDO



L'IDENTIKIT

NATO A PERTH

DATA 1° LUGLIO 1989

ESORDIO

GP GRAN BRETAGNA 2011

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMP. 3° NEL 2014 E 2016

GP DISPUTATI 109

PRIMO PODIO

GP SPAGNA 2014

Il limbo è quella situazione in cui vige l'incertezza, un senso di inquietudine. Quel periodo in cui cominci a porti domande sul presente e sul futuro senza riuscire a focalizzare correttamente le risposte, che spaziano da un verso all'altro. Se ti chiami Daniel Ricciardo, hai praticamente indicato la via al quattro volte campione Sebastian Vettel al tuo primo anno in Red Bull e, da un momento all'altro della stagione, fanno sparire Kvyat dalla vettura gemella in favore del baby prodigio Max Verstappen con questo che, alla prima gara, va anche a vincere, qualche domanda forse puoi iniziare a portela. Perché l'altro, oltre ad essere dannatamente forte, è anche il perfetto uomo immagine per il marchio. Predestinato, vincente da giovanissimo: una pubblicità vivente per vendere lattine. E allora potresti iniziare a chiederti qual è la tua prospettiva nel team che ti ha cresciuto, potresti iniziare a vedere delle piccole crepe sul muro delle tue certezze e mostrare un po' meno spesso quel tuo sorriso ormai diventato un marchio di fabbrica. Quello che non puoi controllare non dipende da te, e quindi l'unico modo che Daniel ha per mantenere stima ed autostima è soltanto uno: spingere come un dannato sul pedale dell'acceleratore e tenere dietro il terribile Max. Perché il cronometro, alla fine, è quello che conta.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 4

PODI 18

POLE POSITION 1

GIRI PIÙ VELOCI 8

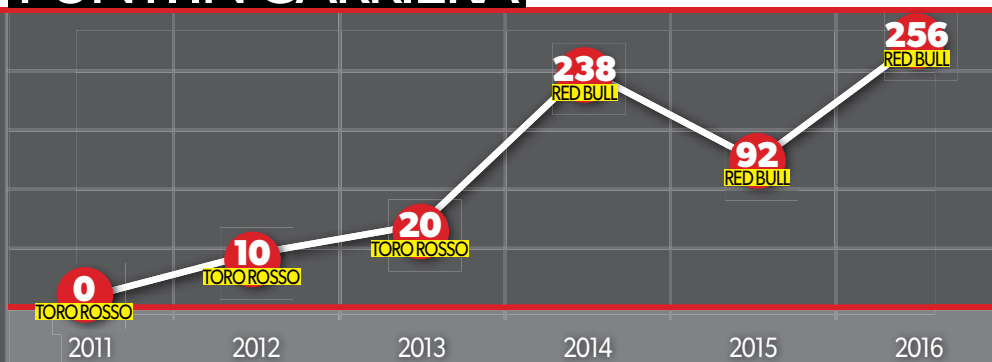
GIRI PERCORSI 6.217

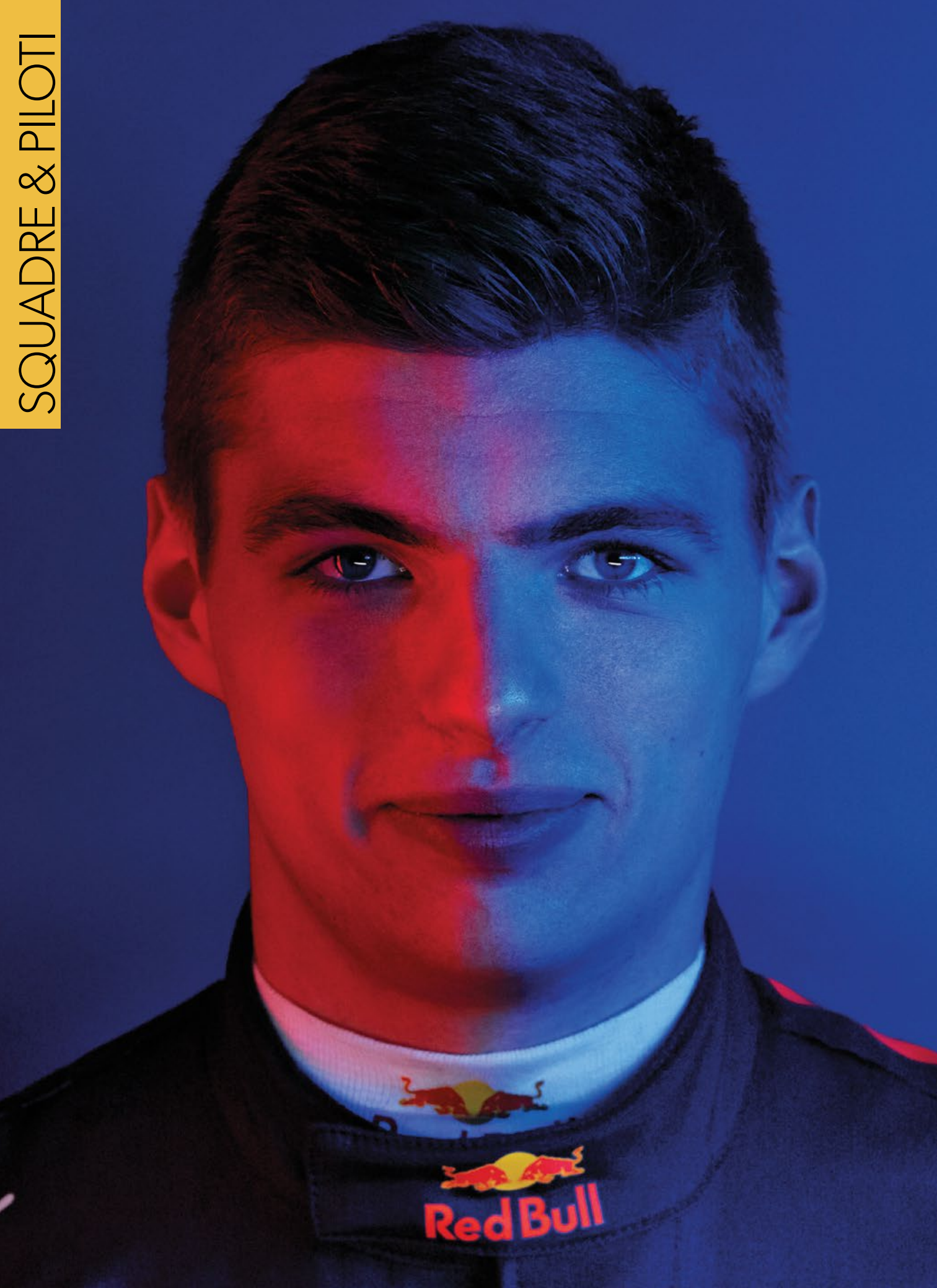
KM PERCORSI 31.592

GP IN TESTA 10

KM IN TESTA 779

PUNTI 616








33 Max VERSTAPPEN

RED BULL 19 ANNI OLANDA 

WWW.VERSTAPPEN.NL

 @Max33Verstappen



L'IDENTIKIT

NATO A HASSELT, BELGIO

DATA 30 SETTEMBRE 1997

ESORDIO IN F1

GP AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

5° NEL 2016

GP DISPUTATI 40

PRIMO PODIO

GP SPAGNA 2016

Quando sei un record di precocità vivente, da te non ci si aspetta altro che muri e primati infranti. Max Verstappen è "solo" il più giovane pilota ad aver vinto un Gran Premio di Formula Uno oltre che ad aver esordito in una sessione ufficiale, a 17 anni ancora da compiere: quando, cioè, la maggior parte dei suoi coetanei poteva solamente sognare un miglior tempo su consolle. Una carriera esagerata, da predestinato, spinta forse troppo dal papà/promoter Jos e con l'ombra della mamma ex campionessa di kart: colei dalla quale, molti ironizzano prendendo in giro il papà, Max avrebbe ereditato il talento cristallino, puro, da paragoni scomodissimi con nomi da pelle d'oca della storia della Formula Uno. Con il rischio concreto di montarsi facilmente la testa, specie se al primo Gran Premio della vita sulla Red Bull, in Spagna, dopo uno switch chiacchieratissimo in corso di stagione con Kvyat, vai a vincere davanti a Raikkonen, che quasi potrebbe essere tuo padre e che contro tuo padre ha iniziato a correre a sua volta. La prima stagione tra i big ha proiettato il nome di Verstappen in cima alla lista dei futuri campioni del mondo: sorpassi impossibili, staccate al limite, sfrontatezza innata. Doti da campione consumato nel corpo di un ragazzino. Ma per inciderlo, quel nome nell'albo d'oro, non basta una sola stagione da fenomeno: la strada è quella giusta ma non bisogna perdersi.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 1 - **PODI** 7

MIGLIOR POSIZIONE

IN QUALIFICA

2° NEL GP DEL BELGIO 2016

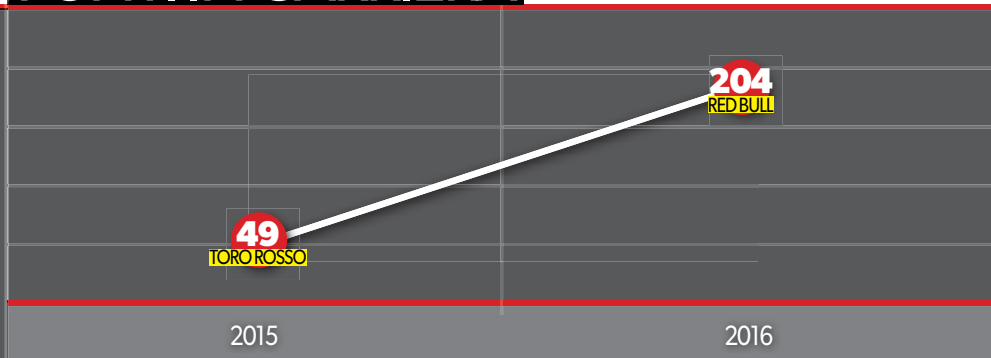
GIRI PIÙ VELOCI 1

GIRI PERCORSI 2.201

KM PERCORSI 11.102

GP IN TESTA 4

KM IN TESTA 200 - **PUNTI** 253






SQUADRE & PILOTI

FERRARI

GOMME PER TERRA E AVANTI TUTTA

WWW.FERRARI.COM

 @InsideFerrari
@ScuderiaFerrari



Cauto ottimismo e determinazione per raggiungere risultati importanti in pista. Con questo mantra il Cavallino Rampante affronta la settantesima stagione della sua gloriosa storia. Il Presidente Sergio Marchionne ha scelto proclami meno altisonanti rispetto alla passata stagione ma si è comunque detto incoraggiato dalla maggior potenza dimostrata dalla power-unit di Maranello nei test invernali. L'obiettivo del team è quello di diminuire il gap nei confronti delle rivali Mercedes e Red Bull, in questo rivoluzionario 2017. I dati raccolti nei test invernali sembrano incoraggianti, se non altro sul fronte affidabilità. Vettel ha coperto l'equivalente di due Gp nella prima giornata di test a Barcellona. Ottimi test anche per "Ice man", in testa (con influenza) nei giorni due e quattro. Nella seconda sessione dei test collettivi Kimi è stato anche protagonista di un crash. Entrambi i piloti si sono detti soddisfatti del lavoro svolto in Spagna e guardano con ottimismo al futuro. La deludente stagione 2016, priva di vittorie, è stata un duro passo falso dopo i tre incoraggianti successi del 2015 colti da Vettel, considerando il disastroso 2014. La SF70H presenta soluzioni tecniche non rivoluzionare ma sicuramente più coraggiose rispetto alla passata stagione. L'S-duct, di ispirazione Mercedes, rappresenta un'interessante novità così come le particolari forme delle prese d'aria dei radiatori. Il reparto tecnico vede l'arrivo del direttore Mattia Binotto in sostituzione di James Allison (accasatosi alla Mercedes), affiancato dal confermato chief designer Simone Resta.



FERRARI SF70-H

MOTORE

FERRARI 062

TEAM

PRESIDENTE
SERGIO MARCHIONNE

TEAM PRINCIPAL
MAURIZIO ARRIVABENE

DIRETTORE TECNICO
MATTIA BINOTTO

CAPO PROGETTISTA
SIMONE RESTA

DIRETTORE SPORTIVO
DIEGO IOVERNO

RESPONSABILI TECNICI
DI PISTA
JOCK CLEAR

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 16

GP DISPUTATI 929

VITTORIE 224

POLE POSITION 208

GIRI PIÙ VELOCI 237

PODI 531

PRIMA FILA 361

GIRI PERCORSI 105.587

KM PERCORSI 542.288

GP IN TESTA 426

GIRI IN TESTA 13.954

KM IN TESTA 72.569

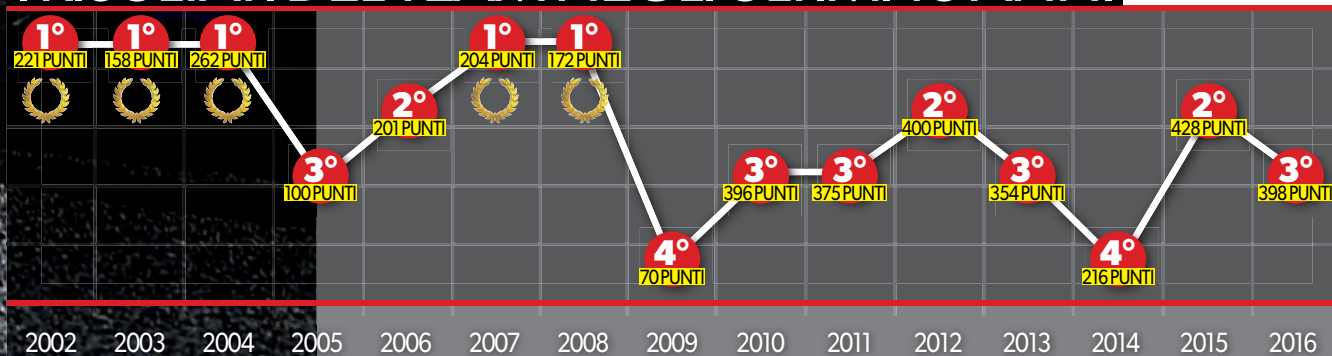
PUNTI (COSTRUTTORI) 6.660,5

NEL 2016
3°
398 PUNTI

5
VETTEL

7
RAIKKONEN

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI





SQUADRE & PILOTI

lab

KASPER



FERRARI 29 ANNI GERMANIA 

WWW.SEBASTIANVETTEL.DE

5 Sebastian VETTEL



L'IDENTIKIT

NATO A HEPPENHEIM

DATA 3 LUGLIO 1987

ESORDIO GP USA 2007

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

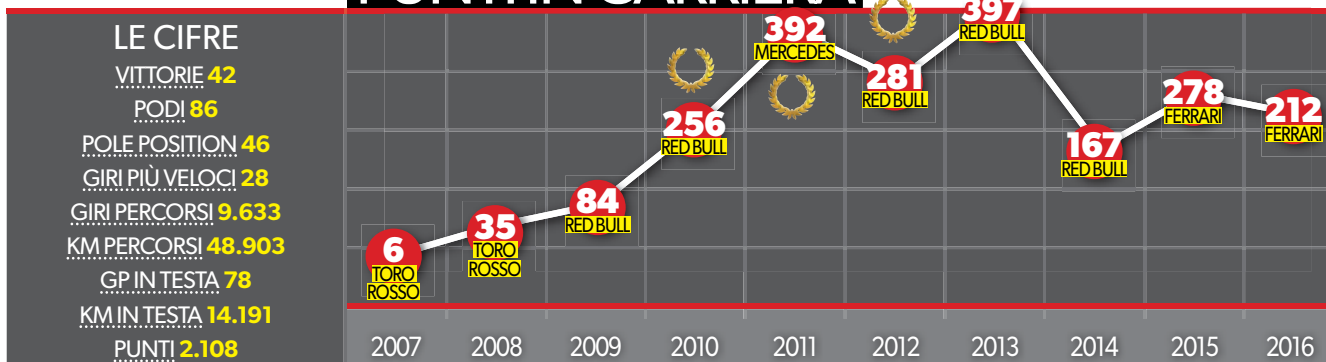
CAMPIONE DEL MONDO
2010-2011-2012-2013

GP DISPUTATI 178

PRIMO PODIO
GP ITALIA 2008

Dottor Jekyll o Mister Hide. Quale delle due personalità sarà interpretata dal Sebastian Vettel che vedremo nel 2017? Perché, se le doti di Seb restano indiscusse quando tutto va per il verso giusto, è altrettanto vero che quando la ruota non gira come dovrebbe il mood ne risente e, di conseguenza, anche le prestazioni. Basti considerare le ultime stagioni del tedesco per osservare un'altalena così difficile da decifrare da porre dei dubbi sull'intera carriera. Dall'anno dell'ultimo dominio in Red Bull, il 2013, Vettel ha corso all'ombra di se stesso nel 2014 per poi rifiorire, rinvigorito dal rosso Ferrari, nel 2015 con tre vittorie e 13 podi. L'esaltazione e le aspettative si sono sciolte come neve al sole nella passata stagione in cui Seb ha sofferto, oltre ad una vettura non all'altezza della Mercedes, il quasi pre-pensionato compagno Kimi Raikkonen; facendo annotare, inoltre, evidenti e continui segni di nervosismo. Siamo arrivati, quindi, all'anno decisivo per le sorti di Sebastian e del suo matrimonio con la Rossa, inaugurato tra squilli di trombe e speranze mondiali per virare progressivamente, ed inaspettatamente, verso una strada impervia e costellata da indicazioni "Brackley". Imperativi per questa stagione: riportare le gerarchie interne al loro posto, riprendersi la Ferrari ma, soprattutto, tornare ad essere "ditino" Vettel.

PUNTI IN CARRIERA



LE CIFRE

VITTORIE **42**

PODI **86**

POLE POSITION **46**

GIRI PIÙ VELOCI **28**

GIRI PERCORSI **9.633**

KM PERCORSI **48.903**

GP IN TESTA **78**

KM IN TESTA **14.191**

PUNTI **2.108**



SQUADRE & PILOTI



FERRARI 37 ANNI FINLANDIA 

WWW.KIMIRAIKKONEN.COM

7 Kimi RAIKKONEN



L'IDENTIKIT

NATO A ESPOO

DATA 17 OTTOBRE 1979

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2001

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

CAMPIONE DEL MONDO
NEL 2007

GP DISPUTATI 251

PRIMO PODIO

GP AUSTRALIA 2002

Dicono che il vino buono, invecchiando, migliora. Magari, per osmosi, il buon Kimi nella sua seconda avventura ferrarista, dopo aver colto il titolo Mondiale con la Rossa giusto 10 anni fa, sente di essere degno del miglior rosso dei colli bolognesi; ma bisogna ammettere che il secondo triennio del finlandese al Cavallino è stato un crescendo inaspettato, per età (37 anni compiuti) e vicinanza di box. Asfaltato dal partente Fernando Alonso nel 2014, si è ripreso l'anno successivo tornando a podio per togliersi nell'ultima stagione la soddisfazione, non rara, di tenere dietro il più quotato compagno di squadra Sebastian Vettel, nell'ideale collettivo la prima vera guida della Ferrari. Chissà se dieci anni fa, ovvero quando proprio Kimi andava a tagliare il traguardo di Interlagos da campione del mondo, avrebbe immaginato che il suo nome sarebbe stato così a lungo al termine della lista dei titolati di Maranello. Eppure, una decade, un ritiro, una moglie, un figlio - e un altro in arrivo - dopo, Kimi è ancora qui, pronto a calarsi nell'abitacolo della Rossa, e con un morale probabilmente altissimo. Diversi piloti si sono seduti virtualmente sulla sua numero 7: ma, ora più che mai da quando è tornato a Maranello, Kimi ha l'occasione di mostrarsi ancora in palla in quella che potrebbe essere davvero la sua ultima stagione in F.1. Ma se dovesse fare ancora bene, hai visto mai. E del resto, Massa insegna...

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 20

PODI 84

POLE POSITION 16

GIRI PIÙ VELOCI 43

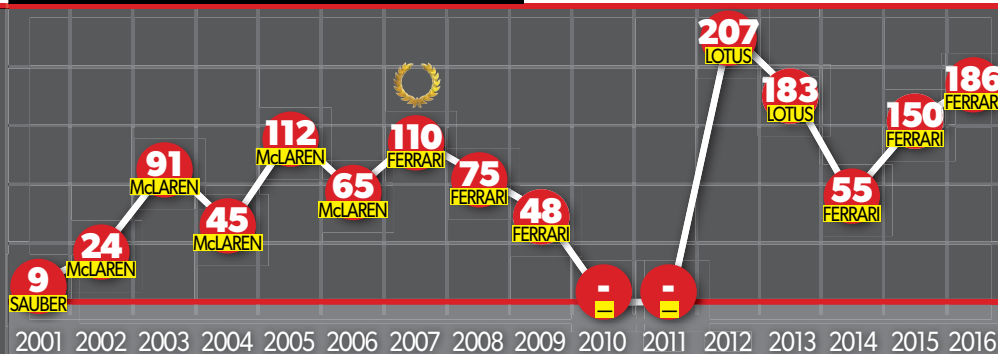
GIRI PERCORSI 13.200

KM PERCORSI 65.367

GP IN TESTA 70

KM IN TESTA 5.965

PUNTI 1.360



FORCE INDIA

OBIETTIVO CONFERMA, PUNTANDO SEMPRE



WWW.FORCEINDIAF1.COM

 @ForceIndiaF1

PIÙ IN ALTO

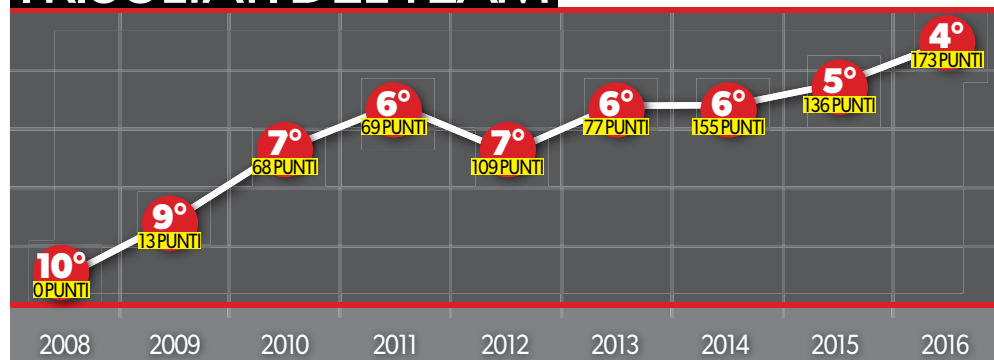
Force India, reduce da un crescendo importante in quanto a prestazioni nel corso dell'ultimo biennio, è una delle realtà più suggestive del Circus. Se da un lato i proprietari del team, Vijay Mallya e Subrata Roy Sahara, rimangono coinvolti in problemi legali e giudiziari, d'altro canto la squadra ha realizzato exploit memorabili, oltre a candidarsi come prima forza dopo i "big three", senza poter disporre di un budget faraonico. Forte della partnership con Mercedes per quanto concerne le power-unit, il team Sahara Force India, a detta del suo direttore operativo Otmar Szafnauer, ha presentato una monoposto, la VJM10, che ripercorre la filosofia progettuale dell'anno passato, ma sostanzialmente nuova (per il 95%, come affermato dal brillante ingegnere Andy Green), in particolare attraverso un muso che si potrebbe definire una fusione tra quello ad asole e quello a formichiere. Anche la pinna a squalo sul cofano motore si distingue dalle altre per la sua lunga ed ingombrante forma sagomata. L'arrivo del nuovo sponsor FXTM sembra confermare una crescente credibilità nei confronti della squadra indiana, progresso sottolineato anche dall'entusiasta Vijay Mallya, mai così galvanizzato durante il lancio di una sua creatura. Accanto all'ormai esperto Sergio Pérez, al quarto anno in Force India, debutterà il francese Esteban Ocon. Nei test invernali la scuderia indiana ha riscontrato qualche problema tecnico ma in generale tutto è andato secondo i piani. Al muretto troveremo il vice team principal Robert Fernley, affiancato dal direttore sportivo Andy Stevenson e da Tom McCullough.

NEL 2016
4°
173 PUNTI

11
PEREZ

31
OCON

I RISULTATI DEL TEAM



FORCE INDIA VJM10

MOTORE

MERCEDES-BENZ
HYBRID

TEAM

TEAM PRINCIPAL
VIJAY MALLYA

CO-PROPRIETARIO
E PRESIDENTE
SUBRATA ROY

DEPUTY TEAM PRINCIPAL
BOB FERNLEY

DIRETTORE OPERATIVO
OTMAR SZAFNAUER

DIRETTORE TECNICO
ANDREW GREEN

CAPO DEGLI INGEGNERI
TOM McCULLOUGH

DIRETTORE COMMERCIALE
STEVE CURNOW

DIRETTORE SPORTIVO
ANDY STEVENSON

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 171

VITTORIE 0

POLE POSITION 1

GIRI PIÙ VELOCI 4

PODI 5 PRIMA FILA 3

GIRI PERCORSI 17.503

KM PERCORSI 88.544

GP IN TESTA 7

GIRI IN TESTA 65

KM IN TESTA 306

PUNTI (COSTRUTTORI) 800



SQUADRE & PILOTI



11

FORCE INDIA 27 ANNI MESSICO

WWW.SERGIOPEREZ.MX

@SChecoPEREZ

Sergio PEREZ



L'IDENTIKIT

NATO A GUADALAJARA

DATA 26 GENNAIO 1990

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2011

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO
7° NEL 2016

GP DISPUTATI

114

PRIMO PODIO

GP MALESIA 2012

MIGLIOR RISULTATO

IN QUALIFICA

4° GP DEL BELGIO 2012,
BAHRAIN 2014, BELGIO
ED ABU DHABI 2015

Quando pensi alla carriera di Sergio Perez affiorano, inizialmente, occasioni sprecate. Nel 2012 in Sauber, contemporaneamente al periodo da tester Ferrari, strabiliò tutti. Tanto da pensare che, al termine del suo rapporto con la Rossa e del suo approdo in McLaren, sarebbe esploso definitivamente. Invece no: il 2013 verrà ricordato come un anno suicida, con le futili lotte in pista con il compagno Jenson Button che portarono alla scelta di fare a meno di lui dopo una sola stagione a Woking. Sembrava destinato ad una mesta fine quando VJ Mallya puntò su di lui per far crescere la sua Force India. Mai scelta fu più azzeccata: un messicano e un indiano, a volte, possono formare una splendida coppia. Quattro arrivi a podio in tre stagioni e un Perez che ormai ha trovato la sua dimensione in un team dal budget limitato ma dalle risorse umane di tutto rispetto. Sergio non si è mai tirato indietro, ha corso sempre a testa alta e ha retto benissimo il confronto con Nico Hulkenberg. All'inizio della sua quarta stagione consecutiva nel team, e dopo un 2016 da primo degli umani dietro i top team, possiamo dire che Perez ha in mano le chiavi di una Force India che anche lui contribuisce a far crescere ogni anno, col passare delle gare. L'arrivo di Ocon gli darà una spinta in più per tenere alto il rendimento e, se possibile, migliorarlo.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI 7

GIRI PIÙ VELOCI 3

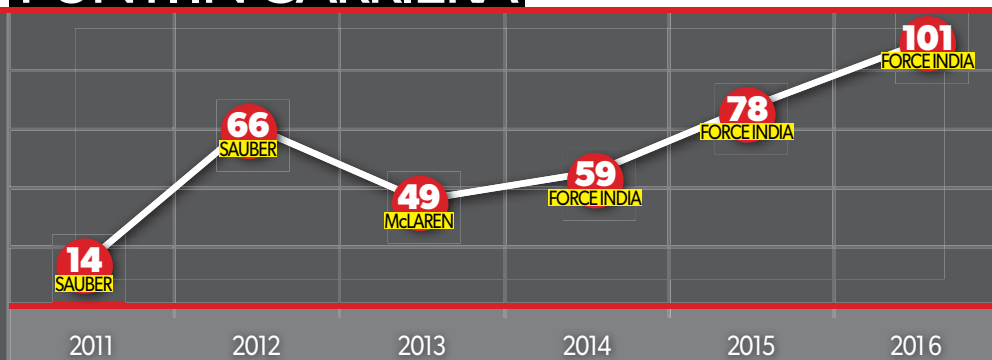
GIRI PERCORSI 6.223

KM PERCORSI 31.768

GP IN TESTA 4

KM IN TESTA 115

PUNTI 367





SQUADRE & PILOTI



FORCE INDIA 20 ANNI FRANCIA 

WWW.ESTEBAN-OCON.COM

 @OconEsteban

31

Esteban OCON



L'IDENTIKIT

NATO A ÉVREUX

DATA 17 SETTEMBRE 1996

ESORDIO
GP DEL BELGIO 2016

**MIGLIOR POSIZIONE IN
CAMPIONATO** 23° NEL 2016

GP DISPUTATI 9

MIGLIOR RISULTATO IN GARA
12° NEL GP DEL BRASILE 2016

**MIGLIOR RISULTATO
IN QUALIFICA**
17° NEL GP DEL BELGIO 2016

Quando in poco meno di un anno e mezzo passi dal vincere il campionato Gp3 al provare nei test la "tua" Force India, ci vuole una gran testa per restare con i piedi per terra e non sentirti già arrivato. A dispetto della giovane età (20 primavere) Esteban Ocon ha bruciato, come si suol dire, tutte le tappe senza apparentemente aver alzato la cresta: campione F.3 nel 2014 e Gp3 nel 2015, entra subito nel programma Junior Mercedes; corre metà 2016 nel Dtm per poi finire catapultato in Manor al posto di Haryanto. Due mesi e mezzo in F.1 e arriva l'annuncio dell'ingaggio da parte della Force India, non proprio l'ultima squadra del lotto, per il 2017.

Tantissimi piloti sognano una crescita del genere una notte sì e l'altra pure e per quanto riguarda il francese bisogna ammettere che, fino ad ora, il tutto è meritato. A questo punto, però, la posta si alza inevitabilmente. Il salto, d'altronde, sarà notevole: non si tratterà più di lottare per le ultime posizioni e di controllare negli specchietti i leader pronti a doppiarti: ora la corsa sarà per i punti, e più si sale di livello più gli avversari sono ostici. Inoltre, al suo fianco nel nuovo team, Esteban dovrà confrontarsi con un pilota ormai esperto (oltre che padrone di casa) come Perez e dimostrare da subito di poter ripagare con i risultati la fiducia riposta in lui.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI

508

KM PERCORSI

2.701


2016

WILLIAMS

TRA VECCHIO E NUOVO PER RISALIRE LA CH





WILLIAMS FW40

MOTORE

MERCEDES-BENZ
PU106C

TEAM

TEAM PRINCIPAL
FRANK WILLIAMS

DEPUTY TEAM PRINCIPAL
CLAIRE WILLIAMS

DIRETTORE TECNICO
PADDY LOWE

CAPO AERODINAMICA
DIRK DE BEER

CAPO DEGLI INGEGNERI
ROB SMEDLEY

PROGETTISTA CAPO
ED WOOD

SENIOR PERFORMANCE
ENGINEER

ANDREW MURDOCH

INGEGNERE DI GARA
DAVE ROBSON

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 9

GP DISPUTATI 670

VITTORIE 114

POLE POSITION 128

GIRI PIÙ VELOCI 133

PODI 242

PRIMA FILA 209

GIRI PERCORSI 68.060

KM PERCORSI 327.560

GP IN TESTA 225

GIRI IN TESTA 7.588

KM IN TESTA 35.253

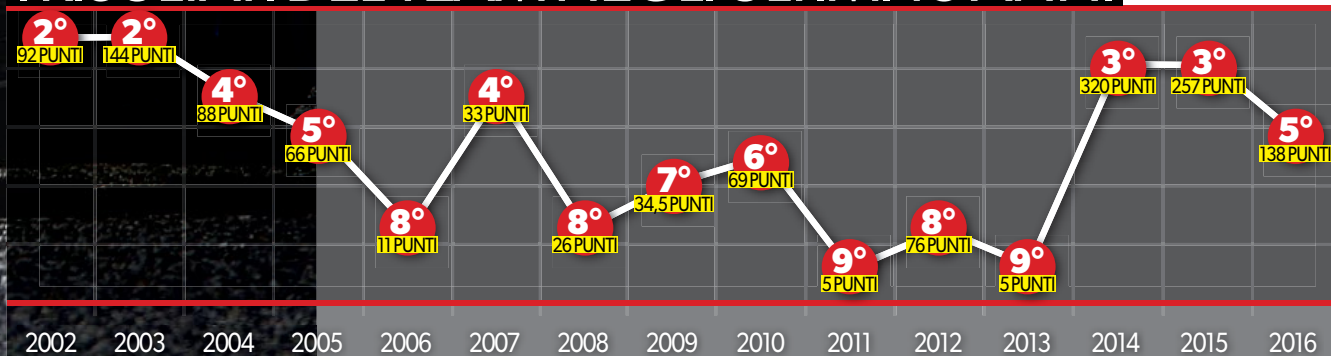
PUNTI (COSTRUTTORI) 3.470

NEL 2016
5°
138 PUNTI

18
STROLL

19
MASSA

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI





SQUADRE & PILOTI



19 Felipe MASSA

WILLIAMS 35 ANNI BRASILE 

WWW.FELIPEMASSA.COM

 @MassaFelipe19



NATO A
SAN PAOLO DEL BRASILE

DATA
25 APRILE 1981

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2002

MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO 2° NEL 2008

GP DISPUTATI
250

PRIMO PODIO
GP EUROPA 2006

Cosa elaborerà la mente quando pensi di aver terminato una lunga avventura con un finale commovente, ti liberi di tutti i pensieri pronto a voltare pagina per poi, inaspettatamente, ritrovarti nuovamente catapultato in quel mondo che non aveva più posto per te? Non è facile ipotizzarlo ma se c'è una persona capace di metabolizzare questo tipo di eventi il suo nome è proprio Felipe Massa. La sua carriera ha viaggiato, oltre che sulle piste, anche sulle montagne russe: momenti alti e cadute pesanti dalle quali il brasiliano si è sempre rialzato: Interlagos 2008, l'incidente di Budapest, la fine del suo lungo rapporto con la Ferrari e la rinascita con la Williams. Sembrava pronto per godersi Rafaela e Felipeinho e invece il domino scatenato da Rosberg lo ha riportato al suo posto, almeno per un'altra stagione. Per fare da chioccia al baby Stroll, si dice. Ma una volta che sei in monoposto sei tu contro il cronometro e, prima di tutti, contro il compagno di squadra. Per quanto abbiano perso senso ora, non sottovalutate quelle lacrime senza fine di Interlagos: segno di un uomo che si era visto costretto ad abbandonare un mondo ancora vivo dentro di sé. E che, ora che lo può ancora vivere da protagonista, non si lascerà scappare l'occasione di far bene se questa dovesse presentarsi.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **11**

PODI **41**

POLE **16**

GIRI PIÙ VELOCI **15**

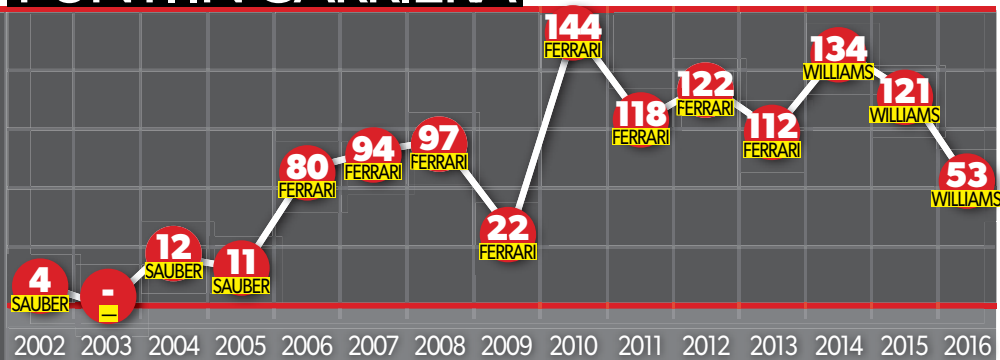
GIRI PERCORSI **13.833**

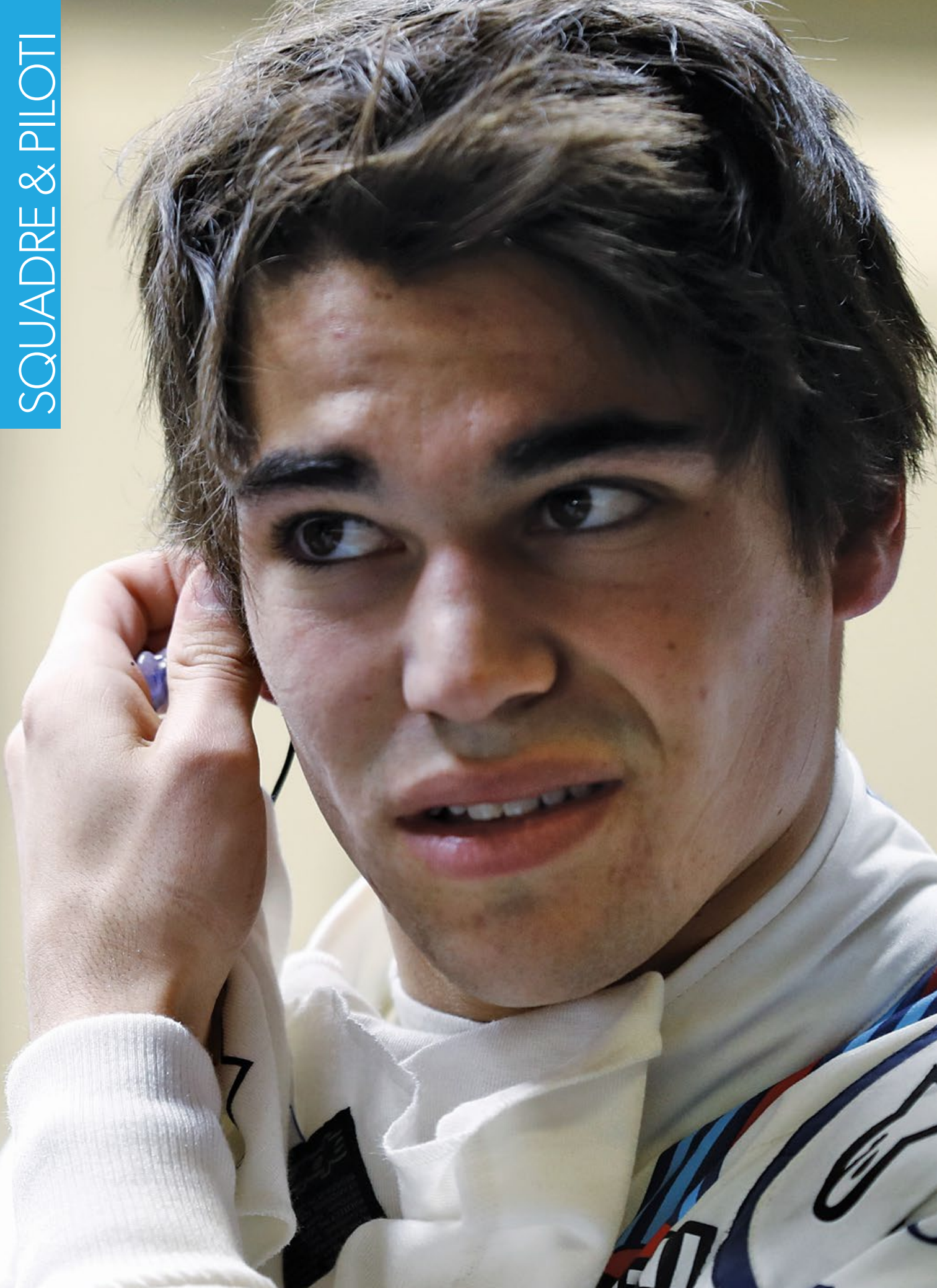
KM PERCORSI **69.071**

GP IN TESTA **42**

KM IN TESTA **4.534**

PUNTI **1.124**





SQUADRE & PILOTI



18 Lance STROLL

WILLIAMS 18 ANNI CANADA 🇨🇦

WWW.LANCESTROLL.COM

🐦 @lance_stroll



L'IDENTIKIT

NATO A
MONTREAL

DATA
29 OTTOBRE 1998

ESORDIO
ESORDIENTE IN F.1

Il suo debutto fa discutere da mesi: è infatti dai tempi di Lewis Hamilton che non si ricorda esordiente capace di girare così tanto nella stagione precedente all'ingresso in Formula Uno. Grazie alle notevoli potenzialità economiche di papà Lawrence, Lance Stroll ha potuto usufruire nel 2016 di un team dedicato che gli ha permesso, in diverse occasioni e su diversi tracciati (tra cui Monza, Barcellona ed Abu Dhabi), di percorrere migliaia di chilometri a bordo di una FW36 del 2014: vettura non adeguata ai regolamenti 2017 ma pur sempre appartenente all'era ibrida. La possibilità (tra l'altro legalissima) di girare così tanto mostra, però, il rovescio della medaglia per quanto riguarda le aspettative sul giovane canadese. Dopo una preparazione così organizzata, approfondita, prolungata, agli occhi degli addetti ai lavori e degli appassionati Lance avrà poco tempo per dimostrare le sue potenzialità. Non gli verrà perdonato nulla: per quella che è stata la sua crescita anche nelle categorie minori (ha vinto in F.4 e F.3 con il team Prema) e per quanto messo a disposizione dalla famiglia, le critiche potrebbero arrivare in fretta in caso di risultati deludenti. Felipe potrà dare una mano fino ad un certo punto: quando arrivi in Formula Uno, di insegnanti, ce ne sono ben pochi. Più che il piede dovrà dimostrare, in questo primo anno, di avere tanta testa.





SQUADRE & PILOTI

McLAREN

TENTA DI TORNARE TRA LE GRANDI

WWW.MCLAREN.COM

 @McLarenF1



I team di Woking si appresta a disputare una stagione che apre, di fatto, un nuovo corso. La partenza di un personaggio del calibro di Ron Dennis, sostituito da Zak Brown, è stata enfatizzata da una nuova sigla per identificare la vettura (da MP4 a MCL) e da un cambio di livrea tra origini (colore arancione) e presente (colore nero). Dopo quattro stagioni nettamente sotto le aspettative in termini di prestazioni e risultati, in particolare le ultime tre, McLaren è chiamata ad un riscatto importante, se non immediato, graduale. Tra le soluzioni tecniche più interessanti della nuova monoposto troviamo i piloni dell'ala anteriore, dotati di ben tre soffiaggi e la paratia dell'ala posteriore, sostanzialmente inedita. La coppia di piloti formata dal due volte campione del mondo Fernando Alonso e dal quasi debuttante Stoffel Vandoorne, autore di una bella gara in Bahrain lo scorso anno quando fu chiamato a sostituire proprio lo spagnolo, sembra molto determinata ed ha tanto da offrire sul piano tecnico, ma molto dipenderà, ovviamente, dalle prestazioni della MCL32. Sfortunatamente i test pre stagione in Spagna non sono iniziati nel migliore dei modi, con diversi inconvenienti tecnici incontrati dalla power-unit Honda. Addirittura, il team di Woking ha dovuto montare tre unità motore nell'arco della prima quattro giorni di test, quando in un'intera stagione di Formula Uno ne sono consentite solamente quattro. Un dato piuttosto allarmante. Oltre ai cambiamenti nel management (da segnalare l'abbandono lampo di Jost Capito in seguito all'uscita di scena di Ron Dennis), è opportuno ricordare che McLaren saluta l'ingresso del partner Castrol.

NEL 2016
6°
76 PUNTI

2
VANDOORNE

14
ALONSO



McLAREN MCL32

MOTORE

HONDA RA616H

TEAM

DIRETTORE ESECUTIVO
ZAK BROWN

DIRETTORE COMPETIZIONI
ERIC BOULLIER

DIRETTORE OPERAZIONI
SIMON ROBERTS

DIRETTORE COMMERCIALE
E FINANZIARIO
JOHN COOPER

DIRETTORE DELL'INGEGNERIA
MATT MORRIS

DIRETTORE TECNICO
TIM GOSS

CAPO PROGETTISTA
PÉTER PRODROMOU

TEAM MANAGER
DAVID REDDING

TEAM MANAGER
PAUL JAMES

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 8

GP DISPUTATI 801

VITTORIE 182

POLE POSITION 155

GIRI PIÙ VELOCI 153

PODI 391

PRIMA FILA 270

GIRI PERCORSI 84.597

KM PERCORSI 405.762

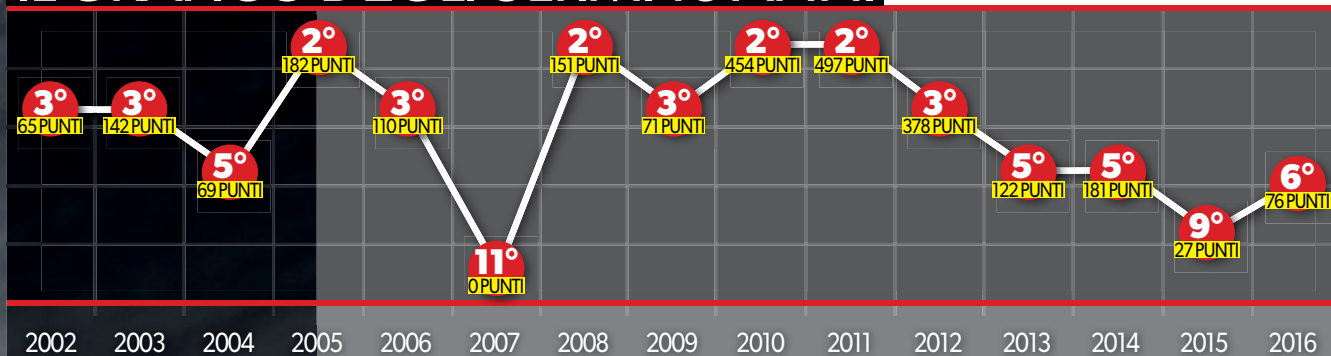
GP IN TESTA 322

GIRI IN TESTA 10.578

KM IN TESTA 50.358

PUNTI (COSTRUTTORI) 5.116,5

IL GRAFICO DEGLI ULTIMI 15 ANNI








14 Fernando ALONSO

McLAREN 35 ANNI SPAGNA 

WWW.FERNANDOALONSO.COM

 @alo_oficial



L'IDENTIKIT

NATO A OVIEDO

DATA 29 LUGLIO 1981

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2001

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO CAMPIONE DEL MONDO NEL 2005 E 2006

PRIMO PODIO

GP MALESIA 2003

GP DISPUTATI

272

È difficile fare i conti con una carriera che, progressivamente, si sta avvicinando ai titoli di coda. Lo è ancor di più quando è passato un intero decennio dal tuo ultimo titolo. Figuriamoci quando la consapevolezza di aver ottenuto meno di quanto avresti meritato in carriera ti attanaglia. Se, inoltre, le ultime stagioni ti hanno costretto a vedere il gruppo dei campioni, quello di cui dovresti far parte, solo alla partenza perché poi in pochi giri è scomparso all'orizzonte beh, ci vuole davvero tanta pazienza. Che Fernando stesso abbia contribuito, a causa della sua personalità molto forte, a favorire spostamenti controproducenti per la sua stessa carriera, è assodato. Tanto quanto il fatto che un pilota del suo calibro, fermo a due titoli mondiali, rinchiuso in una gabbia chiamata McLaren che non ha ancora intenzione di aprirsi fa male a lui e alla Formula Uno. Il progetto McLaren, fino ad ora, non ha rispettato promesse né aspettative: Fernando, in tutto questo, c'entra poco o nulla. Perché quando ha avuto la possibilità di far bene non ha mancato l'appuntamento. E, tra una folata di vento a Barcellona e un volo clamoroso a Melbourne, ha una discreta quota di credito da riscuotere prima di salutare tutti. Che la McLaren gli dia quanto merita: al resto, poco ma sicuro, ci penserà lui.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 32

PODI 97

POLE POSITION 22

GIRI PIÙ VELOCI 22

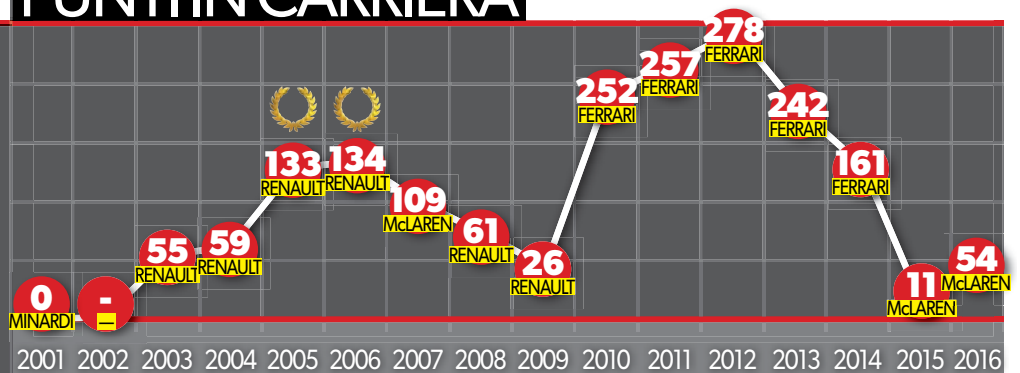
GIRI PERCORSI 14.963

KM PERCORSI 74.616

GP IN TESTA 84

KM IN TESTA 8.640

PUNTI 1.832








McLAREN 24 ANNI BELGIO 

STOFFELVANDOORNE.COM

 @svandoorne

2 Stoffel VANDOORNE



L'IDENTIKIT

NATO A KORTRIJK

DATA 26 MARZO 1992

ESORDIO GP BAHRAIN 2016

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO** 20° NEL 2016

MIGLIOR POSIZIONE IN GARA
10° NEL GP DEL BAHRAIN 2016

**MIGLIOR POSIZIONE
IN QUALIFICA**
12° NEL GP DEL BAHRAIN 2016

GP DISPUTATI 1

Le luci della ribalta sono in favore di Max Verstappen ma da quest'anno la Formula Uno vedrà in pista un altro potenziale fenomeno. In realtà il belga ha già saggiato la pista da titolare, in Bahrain nella seconda gara del 2016, in sostituzione proprio del suo attuale compagno di squadra. Ma ovunque ha corso, Vandoorne ha sempre fatto benissimo. Nel 2015 ha dominato la Gp2: nel 2016, Bahrain a parte, si è tenuto in allenamento nella Super Formula giapponese. Ora, finalmente, si sono spalancate le porte della Formula Uno, da pilota titolare di uno dei team più prestigiosi del Circus, risultati degli ultimi tempi a parte. Sarà un nuovo debutto, chiamiamolo così. Tanto, forse troppo, dipenderà da quello che McLaren potrà mettergli a disposizione ma il punto ottenuto alla sua prima esperienza nella scorsa stagione è indice di quanto questo ragazzo sia voglioso e determinato a far bene. Il confronto con Alonso, che di certo gli regalerà qualche consiglio ma che resta, di fatto, un rinomatissimo schiaccia compagni, sarà tosto soprattutto per un rookie (anche se ormai venticinquenne) come Stoffel. L'importante sarà restare calmo, lavorare bene senza farsi schiacciare dalla pressione. Il piede destro ce lo metterà lui, ed è bello pesante. Seguitelo, tenetelo d'occhio: potrebbe essere la sorpresa positiva dell'anno. MCL32 permettendo, ovviamente.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI 56

KM PERCORSI 303

PUNTI 1



2016

SQUADRE & PILOTI

TORO ROSSO

L'INIZIO DI UN NUOVO CORSO



WWW.SCUDERIATOROROSSO.COM



@ToroRossoSpy



I team faentino, reduce da una stagione complicata dovuta all'impossibilità di aggiornare una power-unit Ferrari 2015, riparte con la STR12 motorizzata Renault, sfoggiando un look che rompe con il passato. Esteticamente molto interessante, la vettura partorita sotto la direzione tecnica di James Key non presenta soluzioni tecniche eccessivamente vistose, fatta eccezione per l'avantreno, dove è possibile notare importanti aggiornamenti in filosofia Mercedes nelle sospensioni anteriori. I primi test invernali hanno fornito un quadro non proprio positivo, con il team che ha percorso 183 giri (oltre 850 km), andando incontro ad alcuni inconvenienti tecnici che hanno impedito lo svolgersi dell'intero programma. La coppia di piloti formata da Carlos Sainz Jr e Daniil Kvyat, quest'ultimo "sopravvissuto" ad un 2016 burrascoso che lo ha visto passare dalla Red Bull al suo ex-team, è chiamata ad un duro sforzo per permettere alla squadra di smarcarsi ulteriormente dalla nomea di "cugina" della Red Bull. I due team dividono la parte meccanica ma non quella legata al telaio e, come affermato dallo stesso Key, quest'ultimo è la vera e propria incognita del 2017 per Toro Rosso. Con la fabbrica allargata ed aggiornata in tempi recenti a Faenza e potendo contare sul reparto tecnologico sito in Inghilterra che si occupa di aerodinamica, il team ha ora potenziato il suo organico (composto da circa 400 elementi) arrivando ad una maggiore stabilità che consentirà alla scuderia di sviluppare con continuità la monoposto nel corso della stagione. Franz Tost, team principal, e Graham Watson, team manager, li ritroveremo al muretto determinati a costruire un nuovo corso per Scuderia Toro Rosso.



**TORO ROSSO
STR12**



RENAULT RE16



**TEAM PRINCIPAL
FRANZ TOST**

**DIRETTORE TECNICO
JAMES KEY**

**TEAM MANAGER
GRAHAM WATSON**



MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 206

VITTORIE 1

POLE POSITION 1

GIRI PIÙ VELOCI 1

PODI 1

PRIMA FILA 1

GIRI PERCORSI 20.636

KM PERCORSI 103.847

GP IN TESTA 4

GIRI IN TESTA 56

KM IN TESTA 315

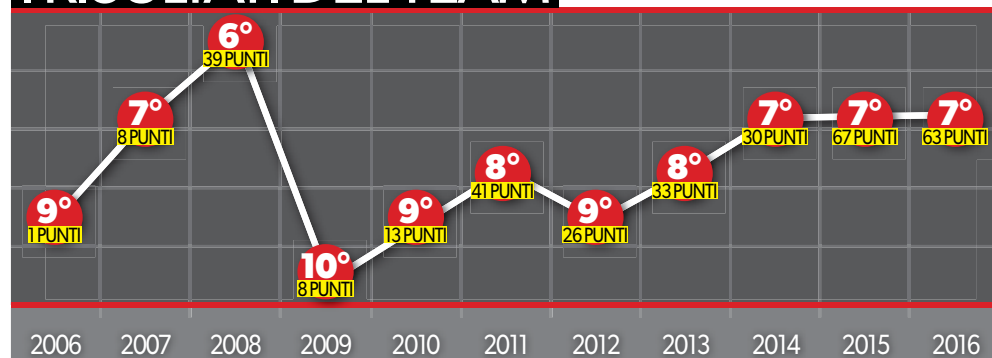
PUNTI (COSTRUTTORI) 329

NEL 2016
7°
63 PUNTI

26
KVYAT

55
SAINZ

I RISULTATI DEL TEAM








26 Daniil KVVYAT

RED BULL 22 ANNI RUSSIA 

WWW.DANIILKVYAT.COM

 @Dany_Kvyat



L'IDENTIKIT

NATO A UFA

DATA 26 APRILE 1994

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

7° NEL 2015

GP DISPUTATI

57

PRIMO PODIO

GP UNGHERIA 2015

Sarebbe curioso sapere in quanti, nel giorno dell'annuncio del chiacchieratissimo scambio tra Max Verstappen e Daniil Kvyat in corso d'opera nella passata stagione, avrebbero pensato al russo ancora fissato al sedile della Toro Rosso nel 2017. Pochi, pochissimi. Sì perché una decisione del genere, dopo aver battuto il tuo compagno Ricciardo in classifica l'anno precedente e aver ottenuto il primo podio per la Red Bull poche settimane prima, avrebbe stordito anche un toro, di quelli veri. Eppure il giovane russo, dopo un primo momento di comprensibilissimo smarrimento, non si è dato per vinto, ha metabolizzato il colpo basso ed è ripartito umilmente dalla sua Toro Rosso attendendo il giorno della rivincita. Che, puntualmente, è arrivato nella domenica di Singapore, quando il suo orgoglio ha avuto il sopravvento proprio su quel Verstappen reo di avergli portato via il sedile. È in quelle difese contro il più scaltro della griglia che Daniil, probabilmente, ha convinto Franz Tost e i vertici Toro Rosso a continuare con lui anche in questa stagione. Ora che la delusione è metabolizzata, è tempo di ripartire voltando pagina. Con un bel bagaglio di esperienza in più sulle giovani spalle, un compagno con il quale aiutare la Toro Rosso a crescere, e un futuro ancora da scrivere.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

MIGLIOR RISULTATO IN GARA
2° NEL GP UNGHERIA 2015

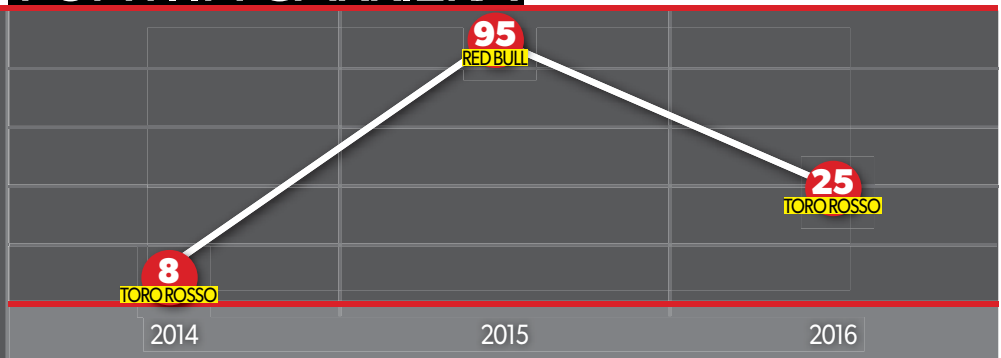
MIGLIOR RISULTATO IN QUALIFICA

4° NEL GP DI SINGAPORE, USA E MESSICO 2015

PODI 1 PUNTI 128

GIRI PERCORSI 2.920

KM PERCORSI 14.886





SQUADRE & PILOTI


Red Bull



TORO ROSSO 22 ANNI SPAGNA 

WWW.CARSLOSSAINZ.ES

 @carlosainz

55 Carlos SAINZ JR.



L'IDENTIKIT

NATO A MADRID

DATA 1° SETTEMBRE 1994

ESORDIO IN F.1

GP AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

12° NEL 2016

GP DISPUTATI

40

Ripercorrendo la storia della Toro Rosso si può leggere un dato interessante: nessun pilota passato per Faenza si è fermato oltre tre stagioni consecutive. Alguersuari, Buemi, Vergne, i più longevi sotto questo aspetto, dopo il terzo anno si sono (o sono stati) congedati. Certo, le eccezioni ci sono sempre nella vita, ma essendo la Toro Rosso vista come una rampa di lancio, un Carlos Sainz Jr. con i capelli bianchi nello Junior Team Red Bull sarebbe una piccola contraddizione. Ecco perché quest'anno sarà particolarmente importante per il suo futuro. Come sappiamo, nel main team i posti sono ben occupati: solo un Ricciardo partente potrebbe spianare allo spagnolo la strada di Milton Keynes. Carlos, dal punto di vista delle prestazioni, è una garanzia. Nel 2016 ha ottenuto tre sestimi posti e mostrato ottime potenzialità, ma se al piano più alto i sedili non dovessero liberarsi, dopo le voci dei mesi scorsi di un eventuale passaggio in Renault per questa stagione il mercato intorno a lui quest'anno diventerebbe molto... caliente. L'obiettivo, per il 2017, sarà quello di continuare a fare ciò che gli riesce meglio: spingere con l'acceleratore ed entusiasmare i suoi tifosi senza pensare al resto. Per decidere le mosse future c'è tempo, e non è detto che si debba per forza passare dalla Red Bull...

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **2.112**

KM PERCORSI **10.544**

PUNTI **64**

MIGLIOR POSIZIONE

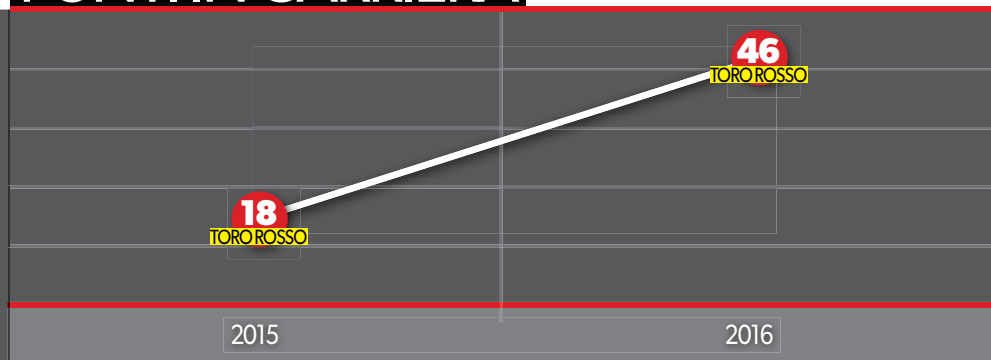
IN GARA

6° NEI GP DI SPAGNA, USA E BRASILE 2016

MIGLIOR POSIZIONE

IN QUALIFICA

5° NEL GP DI SPAGNA 2015





SQUADRE & PILOTI

HAAS

IL SOGNO AMERICANO MADE IN ITALY

WWW.HAASFITEAM.COM

 @HaasF1Team

La scuderia proveniente da Kannapolis, capitanata da Gene Haas, ha disputato una stagione d'esordio tra luci ed ombre. Partito in quarta con due piazzamenti a punti ad opera di Romain Grosjean nelle prime due gare, il team Haas F1 ha poi faticato non poco a raccogliere punti durante la stagione, dimostrando un rendimento piuttosto altalenante sino ad arrivare all'evitabile incidente del francese nell'out lap di Interlagos. La VF17, secondo esemplare dell'ancor brevissima storia della Haas in Formula Uno, si presenta come una vettura abbastanza conservativa, con pance corte e strette di derivazione Ferrari. L'intento della squadra, stando alle parole di Gunther Steiner, è quello di poter utilizzare una quantità maggiore di zavorra per poter distribuire meglio i pesi. Date anche le somiglianze con il muso della SF70H e la power-unit fornita dal Cavallino Rampante, il team di Gene Haas è stato ormai ribattezzato la "ferrarina". A sottolineare il patriottismo made in Usa, l'iconica bandierina americana, senza dimenticare che il team con sede a Banbury è nato con l'importante apporto della Dallara per quanto concerne i telai. La VF17 presenta una livrea più scura rispetto al 2016, con più nero ed una tonalità di grigio differente. La prima tornata di test invernali ha fornito indicazioni tutto sommato positive, con la monoposto che ha totalizzato 343 giri, avendo come tallone d'Achille l'impianto frenante, fonte di problemi già nel 2016. Accanto all'esperto Romain Grosjean troviamo Kevin Magnussen, proveniente dalla Renault. In veste di team principal confermato l'italiano Gunther Steiner, affiancato dal capo progettista Rob Taylor e dal capo aerodinamico Ben Agathangelou.

NEL 2016
8°
29 PUNTI

8
GROSJEAN

20
MAGNUSSEN



HAAS VF-17

MOTORE

FERRARI 062-H

TEAM

PRESIDENTE
GENE HAAS

TEAM PRINCIPAL
GUNTHER STEINER

DIRETTORE TECNICO
ROB TAYLOR

CAPO AERODINAMICO
BEN AGATHANGELOU

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 21

VITTORIE 0

POLE POSITION 0

GIRI PIÙ VELOCI 0

PODI 0

PRIMA FILA 0

GIRI PERCORSI 2.126

KM PERCORSI 10.684

GP IN TESTA 0

GIRI IN TESTA 0

KM IN TESTA 0

PUNTI (COSTRUTTORI) 29

I RISULTATI DEL TEAM

8°
29 PUNTI

2016



SQUADRE & PILOTI



HAAS 30 ANNI FRANCIA 

WWW.ROMAINGROSJEAN.COM

 @RGrosjean

8 Romain

GROSJEAN



L'IDENTIKIT

NATO A GINEVRA, SVIZZERA

DATA

17 APRILE 1986

ESORDIO

GP EUROPA 2009

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

7° NEL 2013

GP DISPUTATI

102

**MIGLIOR RISULTATO
IN QUALIFICA**

2° NEL GP UNGHERIA 2012

Si sente spesso dire che le persone non cambiano mai. Poi pensi a Romain Grosjean e ti rendi conto che le eccezioni esistono per tutto. Sembra passato tanto tempo da quando il francese era bersaglio dei media e soprattutto dei colleghi per la sua irruenza in pista, che spesso lo portava ad esagerare e gli ha creato anche qualche grattacapo, come la squalifica a Monza nel 2012. Romain, alla fine, il reset mentale lo ha fatto veramente. Ha cambiato approccio, è migliorato, è diventato meno incline all'errore e più all'efficienza. Il tutto non è passato inosservato nel quartier generale della Haas, nel momento in cui si doveva selezionare il pilota al quale affidare la prima monoposto del team statunitense. Se ci pensate, una bella responsabilità. Dopo le critiche e la rinascita, le spalle di Romain erano ormai belle larghe e il suo modo per ringraziare della fiducia riposta in lui è stato una stagione molto, molto positiva. Ventinove punti (conquistati tutti da lui) per un team esordiente non sono pochi. Giungere al traguardo sesto al primo Gp è un mezzo miracolo, migliorare con la quinta posizione in quello successivo è come camminare in paradiso, ed è giusto dare a Cesare quel che è di Cesare dopo un inizio di carriera molto criticato. Ora, però, viene il bello. Fare bene è un conto, confermarsi è sempre difficile. Il morale, però, è alto.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI 10

GIRI PIÙ VELOCI 1

GIRI PERCORSI 4.894

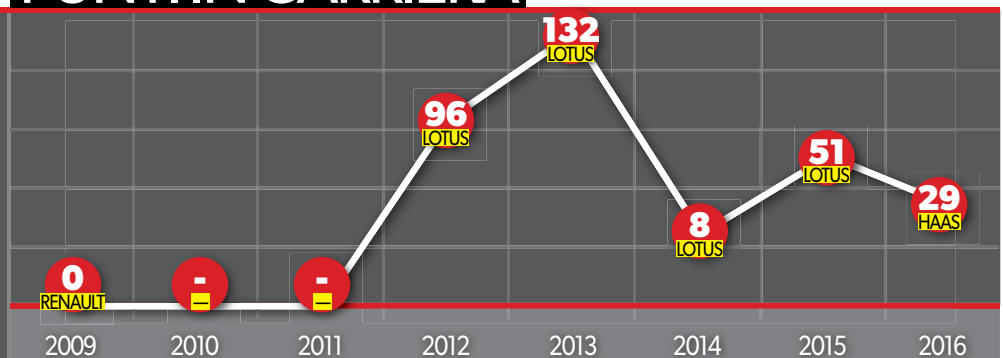
KM PERCORSI 24.911

GP IN TESTA 7

KM IN TESTA 219

**PRIMO PODIO
GP BAHRAIN 2012**

PUNTI 316






SQUADRE & PILOTI



20 *Kevin* MAGNUSSEN

HAAS 24 ANNI DANIMARCA 

WWW.KEVINMAGNUSSEN.COM

 @KevinMagnussen



L'IDENTIKIT

NATO A ROSKILDE

DATA 5 OTTOBRE 1992

ESORDIO GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 11° NEL 2014

GP DISPUTATI 40

PRIMO PODIO
GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR RISULTATO IN QUALIFICA 4° NEL GP DI AUSTRALIA E GERMANIA 2014

Evidentemente in Haas piace scommettere forte: dopo aver affidato l'esordio nel Circus a Romain Grosjean, il team statunitense ha deciso di puntare su un Kevin Magnussen, il danese proveniente da una stagione travagliata in Renault: esperienza terminata addirittura in polemica con Cyril Abiteboul che, senza mezzi termini, ha parlato per lui di "poca professionalità". Non certo un'ottima referenza da inserire a curriculum per un pilota ancora giovane. Nonostante questo, il team guidato da Gunther Steiner ha scelto Kevin per rimpiazzare il deludente Esteban Gutierrez. A questo punto, il futuro è nelle sue mani. La sua breve carriera in Formula Uno lo ha visto esordire con la McLaren nel 2014 per poi, dopo un 2015 da terzo pilota, essere di fatto scaricato dal team di Woking. Da qui l'opportunità in Renault, terminata come sappiamo dopo le aspettative iniziali. Quello in Haas è sì un nuovo inizio ma ha al tempo stesso il sapore di un'ultima chiamata per un treno che potrebbe non passare più. Kevin ha terribilmente bisogno, più che di prestazioni pure, di costanza, il che può significare anche restare per più di una stagione all'interno dello stesso team e non girare come un nomade del paddock. La struttura c'è, l'ambiente anche, il primo anno del team è stato positivo. Si può solo migliorare: it's up to you, Kevin... prendere o lasciare.

PUNTI IN CARRIERA

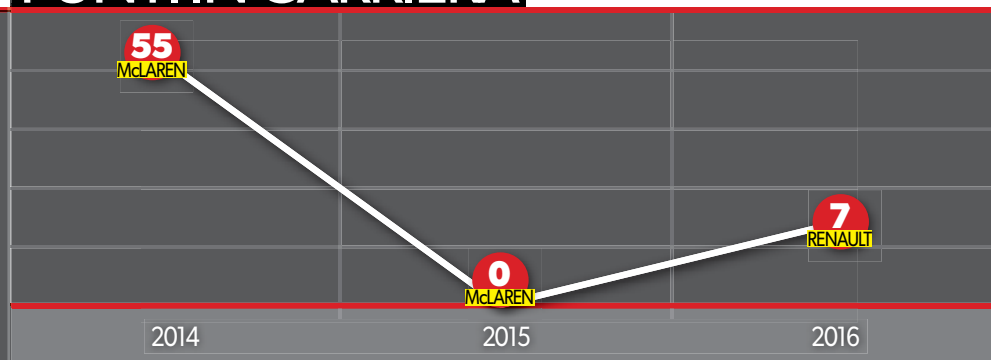
LE CIFRE

PODI **1**

GIRI PERCORSI
2.188

KM PERCORSI
10.984

PUNTI **62**




SQUADRE & PILOTI

RENAULT

TUTTO NUOVO PER CENTRARE LA TOP FIVE



WWW.RENAULTSPORT.COM

 @RenaultSportF1

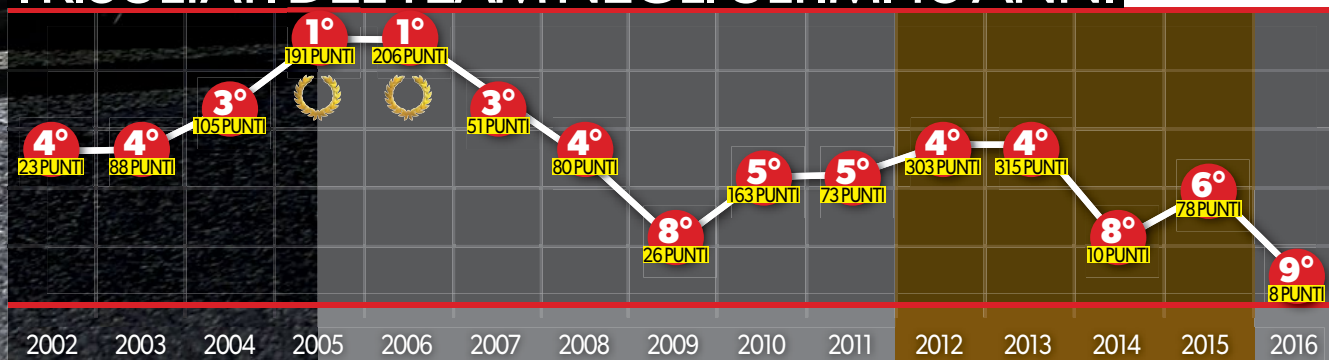

RENAULT RS17
MOTORE
RENAULT R.E.16
TEAM
PRESIDENTE
JÉRÔME STOLL
DIRETTORE
CYRIL ABITEBOUL
CHIEF TECHNICAL OFFICER
BOB BELL
CHASSIS TECHNICAL
DIRECTOR
NICK CHESTER
ENGINE TECHNICAL DIRECTOR
RÉMI TAFFIN
SENIOR ADVISOR
ALAIN PROST
CAPO SEZIONE
AERODINAMICA
PETE MACHIN
RECORD
MONDIALI COSTRUTTORI 2
GP INIZIATI 321
VITTORIE 35
POLE POSITION 51
GIRI PIÙ VELOCI 31
PODI 88
PRIMA FILA 69
GIRI PERCORSI 30.154
KM PERCORSI 146.157
GP IN TESTA 88
GIRI IN TESTA 2.515
KM IN TESTA 12.154
PUNTI (COSTRUTTORI) 1.326

Anno nuovo, vita nuova. Il team francese ha sposato in pieno questo motto per ripartire dal basso e tornare a competere con avversari di maggior caratura. L'obiettivo di concludere la stagione al quinto posto sembra essere ben più di un proposito. La partenza di Frederic Vasseur ha aperto maggior spazio al direttore Renault Cyril Abiteboul, forte di un reparto tecnico invidiabile, formato dal direttore tecnico Bob Bell, da Nick Chester e dal rinomato motorista Rémi Taffin. La RS17, monoposto che esordisce nel quarantennale dalla prima apparizione di Renault con il turbo in Formula Uno, è una vettura radicalmente diversa rispetto all'esemplare del 2016 e si presenta molto estrema. Stando alle parole dello stesso Chester, la power-unit Renault e la vettura sono state progettate per adattarsi l'una all'altra, rompendo così con il modus operandi dello scorso anno. Con Alain Prost in veste di Senior Advisor, la line-up formata da Nico Hulkenberg e dal riconfermato Jolyon Palmer dispone di un patrimonio non indifferente per affrontare la stagione. Il tedesco ex-Force India, sempre in cerca della "grande occasione", è molto determinato ad assumere la leadership della squadra, affiancato da un Jolyon Palmer smanioso di riscattare una stagione d'esordio un po' anonima.

Tra le novità mostrate dalla Renault già in fase di presentazione, non è passato inosservato l'attacco mono-pilone al Drs, successivamente bandito dalla Fia. In Spagna il team francese ha collezionato un numero significativo di giri completando i programmi stabiliti, ottenendo così un'iniezione di fiducia importante. Ricordiamo che il team francese vede quest'anno l'ingresso di Pete Machin, elemento proveniente dalla Red Bull Racing.

NEL 2016
9°
8 PUNTI
27
HULKENBERG
30
PALMER

NOTA: SONO RIPORTATI SOLO I DATI DEL TEAM RENAULT, SENZA CONSIDERARE IL PERIODO LOTUS.

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI


Dal 2012 al 2015 Lotus





27 *Nico* HULKENBERG

RENAULT 29 ANNI GERMANIA

WWW.NICOHULKENBERG.NET

@NicoHulkenberg



L'IDENTIKIT

NATO A EMMERICH
AM RHEIN

DATA 19 AGOSTO 1987

ESORDIO GP BAHRAIN 2010

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**
9° NEL 2014 E 2016

GP DISPUTATI 115

**MIGLIOR RISULTATO
IN GARA** 4° NEL GP BELGIO
2012, COREA 2013,
BELGIO 2016

Sarà la volta buona? È probabilmente questa la domanda più frequente nella mente dell'unico Nico rimasto in griglia per il 2017. Hulkenberg è l'eterna promessa che, per un motivo o per l'altro, non è ancora riuscita a concretizzarsi. Dopo anni trascorsi a sognare un sedile di livello top, Nico ha colto al volo l'occasione proposta da Renault per accasarsi finalmente in un team ufficiale, abbandonando la Force India. Squadra nuova, vettura nuova: probabilmente anche le motivazioni saranno alle stelle, nella speranza di poter diventare davvero protagonista nel Circus. In realtà era andato già vicino ad un contratto con un top team, precisamente con la Ferrari: il tutto poi saltò, lasciando Nico con il cerino in mano. E dire che, quando ne ha la possibilità, il tedesco è in grado di far vedere di che pasta è fatto. Basti pensare alla meravigliosa parentesi della vittoria all'esordio alla 24 Ore di Le Mans nel 2015 con Porsche, che ne ha rilanciato le quotazioni dopo un periodo in cui sembrava destinato all'anonimato. Non se lo meritava e, per sua fortuna, Renault ha pensato a lui per tornare al vertice. Ora tocca ai francesi, dopo un ritorno disastroso nel 2016, schierare una vettura capace di risalire le classifiche. Per la loro reputazione e perché Nico merita più di quanto (non) ha ottenuto fino ad ora.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

POLE POSITION 1

GIRI PIÙ VELOCI 2

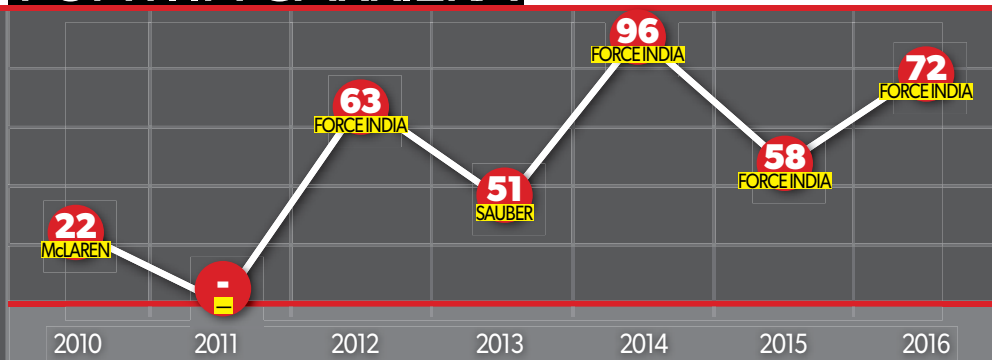
GIRI PERCORSI 6.016

KM PERCORSI 30.452

GP IN TESTA 3

KM IN TESTA 194

PUNTI 362








RENAULT 26 ANNI GRAN BRETAGNA 

WWW.JOLYONPALMER.COM

 @JolyonPalmer

30 Jolyon PALMER



L'IDENTIKIT

NATO A
HORSHAM

DATA
20 GENNAIO 1991

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2016

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**
18° NEL 2016

GP DISPUTATI 20

MIGLIOR RISULTATO IN GARA
10° NEL GP DELLA MALESIA
2016

Sovvertire i pronostici è sempre motivo di grande soddisfazione per chi parte svantaggiato nelle previsioni. Il 2016 di Jolyon Palmer può essere inquadrato proprio così: nella coppia formata da lui e Kevin Magnussen il pilota più talentuoso, quello che doveva aiutare la Renault nel suo primo anno di ritorno come team ufficiale, non era di certo lui. Eppure il britannico, al netto di una condizione tecnica disastrosa, frutto dell'eredità Lotus del 2015, ha lottato alla pari col più quotato compagno, arrivandogli anche davanti in diverse occasioni. Legittimando, in piccola parte, quel titolo di campione Gp2 conquistato nel 2014. Da qui, e dalla scelta Renault di scaricare un Magnussen ritenuto non professionale, ad avvantaggiarsi è stato proprio Jolyon, che senza proclami e con un low profile tutto sommato apprezzabile ha mantenuto il suo sedile e sarà al volante della Renault anche nel 2017, anno nel quale i francesi saranno obbligati a fare meglio con la loro prima vera monoposto dal rientro in Formula Uno. La sfida, per Jolyon, sarà più ostica già all'interno del box visto l'arrivo di Nico Hulkenberg, uno dal piede pesante che sicuramente lo stimolerà, se possibile, a maturare e migliorare ancora le sue prestazioni. Come sempre, poi, sarà la pista a parlare e decretare le varie sentenze, ma l'importante è partire sempre con ottimismo, anche se si è considerati più deboli.

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **961**

KM PERCORSI **4.976**

PUNTI **1**

1
RENAULT

2016

SAUBER

INSEGUENDO IL CENTRO DEL GRUPPO



WWW.SAUBERF1TEAM.COM

 @SauberF1Team

I team elvetico festeggia i 25 anni in Formula Uno con una livrea speciale, augurandosi di poter voltare pagina (almeno in parte) dopo la deprimente stagione 2016. Penultima nella classifica Costruttori lo scorso anno grazie al nono posto di Felipe Nasr ad Interlagos, la squadra svizzera non combatte a centro gruppo da ormai tre stagioni. L'arrivo di un nuovo proprietario, la finanziaria elvetica Longbow Finance, dovrebbe garantire una maggior sicurezza al team di Peter Sauber, con l'acqua alla gola in termini economici da diverso tempo. Il pacchetto tecnico made in Ferrari 2016 ha aiutato la scuderia nello sviluppo della Sauber C36, ma è indubbio che l'impiego della power-unit di Maranello dello scorso anno per questa stagione, non ispira un grande ottimismo in termini di risultati. La C36 tuttavia, risulta l'unica monoposto sulla quale è stata tolta la presa aerodinamica sulla testa del pilota, riportando in auge (almeno in fase di presentazione) la soluzione che introdusse la Mercedes nel 2010. Questo espediente, che dovrebbe aiutare molto ad eliminare i disturbi nella zona alta della vettura, potrebbe incidere molto positivamente sul carico aerodinamico puro della macchina. Di contro, il team Sauber è stato l'unico team a non presentare il sistema S-Duct sulla nuova vettura. In generale la C36 mostra diverse soluzioni originali e potrà contare su maggiori sviluppi nel corso della stagione, rispetto allo scorso anno. Al posto di Mark Smith troviamo ora il direttore tecnico Jorg Zander, proveniente dall'Audi Sport, mentre per quanto riguarda la line-up piloti, Pascal Wehrlein ha preso il posto del brasiliano Nasr, affiancando il confermato Marcus Ericsson. Nei test invernali, tuttavia, si è visto al volante il nostro Antonio Giovinazzi, in sostituzione dell'infornuto Wehrlein, reduce da un incidente alla Race of Champions.



SAUBER C36

MOTORE

FERRARI 061-H

TEAM

PRESIDENTE
PETER SAUBER

TEAM PRINCIPAL
MONISHA KALTENBORN

DIRETTORE TECNICO
JORG ZANDER

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 332

VITTORIE 0

POLE POSITION 0

GIRI PIÙ VELOCI 3

PODI 10

PRIMA FILA 3

GIRI PERCORSI 32.686

KM PERCORSI 159.792

GP IN TESTA 7

GIRI IN TESTA 25

KM IN TESTA 133

PUNTI (COSTRUTTORI) 460



I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI



Dal 2006 al 2010 **Bmw Sauber**



SQUADRE & PILOTI






9 Marcus

SAUBER 26 ANNI SVEZIA 

WWW.MARCUSERICSSON.COM

 @Ericsson_Marcus

ERICSSON



L'IDENTIKIT

NATO A KUMLA

DATA 2 SETTEMBRE 1990

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

18° NEL 2015

GP DISPUTATI

56

Con un team in meno in griglia e nessun nuovo innesto di rilievo, di tutti i piloti presenti al via della stagione 2017 Marcus Ericsson è quello dal curriculum sportivo meno importante e, al tempo stesso, quello dal bagaglio economico più massiccio. Ci sarebbe Stroll, vero, ma lui di campionati ne ha vinti. I piloti paganti ci sono sempre stati, ci sono e sempre ci saranno. Anche perché il motorsport si sta trasformando sempre più in un giochino riservato a pochi. Ma mai come in questa stagione il gruppo è formato da piloti che, bene o male, hanno fatto bene nelle categorie inferiori prima di approdare in Formula Uno. In quattro anni di Gp2 lo svedese ha colto solo tre vittorie totali prima di giungere, grazie agli sponsor, in Caterham nel 2014 prima di saltare sulla Sauber quando la verdona è fallita. Se negli ultimi due anni il confronto interno era con un pilota, Felipe Nasr, dal curriculum tutto sommato simile, ora per Marcus i tempi potrebbero essere durissimi. Perché al suo fianco non troverà più il brasiliano ma un ragazzo, Pascal Wehrlein, di un altro livello, un'altra pasta. E sarà questa la vera prova del nove per Ericsson. Il suo obiettivo, per questa stagione, sarà quello di dimostrare che la sua presenza nel Circus non è giustificata solo dal peso del denaro, ma anche da quello del piede. Ce la farà?

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **2.774**

KM PERCORSI **13.889**

PUNTI **9**

MIGLIOR POSIZIONE

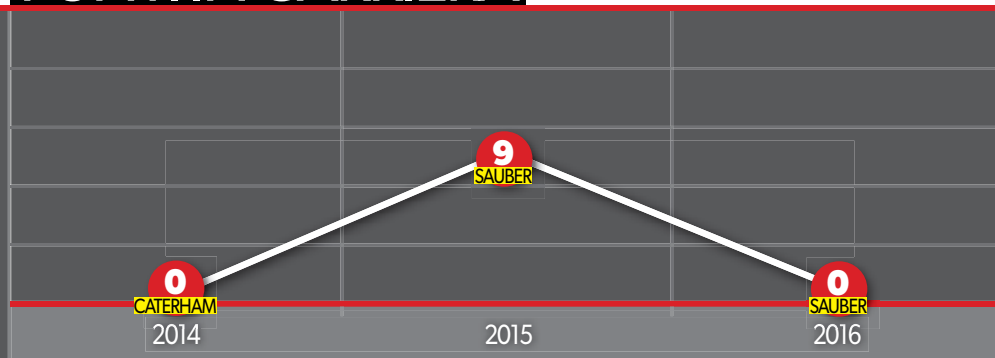
IN GARA

8° NEL GP D'AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE

IN QUALIFICA

9° NEL GP DI MALESIA 2015








94 *Pascal* WEHRLEIN

SAUBER 22 ANNI GERMANIA 

WWW.PASCAL-WEHRLEIN.DE

 @PWehrlein



C’è una regia terribilmente sadica, psicologicamente parlando, dietro agli ultimi mesi del giovane pilota tedesco. Corri metà stagione con Haryanto al tuo fianco e poi arriva Ocon, un francese tutto pepe che in poche gare convince la Force India a puntare su di lui, quando è dall’inizio dell’anno che cerchi di metterti in mostra. Lui viene premiato, tu sei inizialmente destinato a restare lì, in Manor. Successivamente, lo tsunami Rosberg ti spalanca un sogno. Sei tester Mercedes, un sedile si è liberato all’improvviso, non vuoi almeno sperarci? E invece, nonostante tu sia quello che più di tutti ha testato le gomme 2017, vieni scavalcato da Bottas. Il ripiego, mentre la Manor fallisce, si chiama Sauber. Ma il destino non ha finito di accanirsi su di te, perché mentre ti diverti alla Race of Champions rimani vittima di un incidente potenzialmente pericolosissimo. Ne esci con le tue gambe ma la schiena ne risente eccome e dopo un mese sei costretto a rinunciare addirittura ai primi test. Insomma, un inverno dalla stella (Mercedes) alle stanze dei dottori per curarti sì il fisico ma soprattutto lo spirito. Perché dopo un periodo così la domanda sorge spontanea: con quali motivazioni si torna in macchina dopo tale supplizio psicologico? Non lo sappiamo ma speriamo per Pascal che il suo piede sappia, alla fine, lenire le ferite del morale, più che quelle del fisico.

L’IDENTIKIT

NATO A

SIGMARINGEN

DATA

18 OTTOBRE 1994

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2016

MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO

19° NEL 2016

GP DISPUTATI

21

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **1.048**

KM PERCORSI **5.186**

PUNTI **1**

MIGLIOR POSIZIONE
IN GARA

10° NEL GP D’AUSTRIA 2016

MIGLIOR POSIZIONE
IN QUALIFICA

12° NEL GP D’AUSTRIA 2016

1
MANOR

2016

TESTI **SERGIO REMONDINO**
FOTOGRAFIE **SUTTON-IMAGES.COM**

SABELT

ORGOGGIO ITALIANO

Nell'Italia che corre e vince in Formula Uno c'è un'azienda alla quale tutti i piloti devono un grazie speciale: la Sabelt. L'azienda fondata nei primi Anni 70 a Torino dai fratelli Giorgio e Piero Marsiaj, infatti, produce - ed è ormai in regime di monopolio - le cinture di sicurezza, indispensabile accessorio che assicura il pilota alla scocca, permettendogli non solo di sentire tutte le reazioni della vettura in ogni situazione ma, anche, garantendone la protezione in caso d'incidente.

Un successo non da poco per il made in Italy, la conferma che non siamo secondi a nessuno al mondo per tecnologia, capacità intraprendenza, innovazione.

Un risultato molto importante per la Sabelt, azienda che ha vissuto varie alleanze e cambiamenti societari e che oggi è di nuovo totalmente nelle mani della famiglia Marsiaj dopo gli abbinamenti con la britannica Britax (che oggi è tedesca e produce passeggini e seggiolini per auto per bambini), con l'americana Trw e quindi, dal 2008 al 2015, con la Brembo.

Oggi, come detto, la Sabelt (acronimo che sta per safety belt, cinture di sicurezza...) è tornata tutta dei Marsiaj, ha 150 dipendenti e produce 25mila equipaggiamenti-cintura l'anno, cui si aggiungono 35mila sedili tra quelli di primo equipaggiamento e da corsa. Con un fatturato che s'attesta intorno ai 40 milioni di euro l'anno. Una bella realtà, votata alla sicurezza come abbiamo visto ma soprattutto alle competizioni. Dove, come detto, ha un regime di monopolio per la categoria al top: la F.1.

- Perché solo Sabelt è oggi fornitrice delle cinture alla F.1? Com'è stato possibile raggiungere un simile risultato?

«Per i meriti del nostro prodotto - spiega Massimiliano Marsiaj, 40enne figlio di Giorgio, che ricopre importanti incarichi in azienda - . Grazie a questo siamo passati dall'aver 6 team su 11 nel 2016 ai 10 su 10



di quest'anno. Il motivo è che la Fia ha reso più severe le norme d'omologazione delle cinture e questo ha messo molti in difficoltà: ora gli altri sono indietro rispetto a noi. Magari ci raggiungeranno, ma per adesso siamo i soli ad un certo livello. Per cominciare, con i suoi 470 grammi, la nostra cintura pesa meno delle altre. Finita, la 6 punti pesa 600 grammi, quella a 8 punti sale di altri 150 grammi. Risultati ottimi, che abbiamo raggiunto lavorando sui materiali: titanio per la fibbia, kevlar per il nastro. La F.1 è estrema e bisogna esserlo tutti se si vuol giocare su quel tavolo».

- Preferenze e manie di qualche big?

«Raikkonen vuole la cintura ad 8 punti; Vettel



ha voluto una fibbia sviluppata per lui, con il ramo addominale che entra direttamente nella fibbia: così si risparmia peso e spazio. Parlo di grammi e millimetri naturalmente...».

- Cosa insegnano le corse?

«Dalla F.1 s'impara ad essere estremi. Essere lì è un onore e le conoscenze, la tecnologia, che acquisisci serve per altri impieghi. Faccio un esempio. La Sabelt realizza le cinture che tengono uniti i pallet che vengono spediti alle stazioni orbitanti nello spazio e che contengono ricambi e materiale vario per gli astronauti in orbita. Sapete perché la Nasa ha scelto le nostre cinture? Perché pesano 50 Kg contro i 110 delle rivali!».



NORME E TEST PER L'OMOLOGAZIONE

Le cinture di sicurezza devono rispondere alle caratteristiche standard Fia 8853/2016, inasprite rispetto alle precedenti normative, sia a livello di costruzione che di test. Vediamo nel dettaglio quali sono i requisiti e le prove da superare.

CARATTERISTICHE DEL PRODOTTO

- Sono ammesse configurazioni di cinture con almeno 6 punti di ancoraggio (2 cosciali, 2 addominali e 2 bretelle) e fino a 9 (2 cosciali, 2 addominali, 2 bretelle body, 2 bretelle hans e 1 z strap)
- Ogni configurazione non può avere nastri con materiali diversi.
- La fibbia, per evitare che vi siano delle aperture accidentali, non deve aprirsi applicando una forza inferiore a 10 N e la leva non deve inoltre protrudere di oltre 10 mm rispetto al corpo. Deve inoltre aprirsi con valori di coppia compresi tra 2 e 4 Nm quando viene aperta con un precarico applicato alle lingue di 900 Nm.
- I nastri dei cosciali devono collegarsi alla fibbia ad una distanza minima tra loro di 20 mm

TEST D'OMOLOGAZIONE

- Per i nastri di materiale speciale, diverso cioè dal classico poliestere, è stato introdotto un ciclo di condizionamento, in sequenza, di abrasione, all'acqua, al caldo, al freddo e alla luce (oltre 700 ore): dopo questo invecchiamento il materiale deve mantenere un carico di rottura nella prova di trazione statica di almeno 20 kN. Inoltre, per le parti cucite non è ammessa nessuna perdita di resistenza nella prova rispetto ai valori richiesti a nuovo (15 kN).
- Durante la prova dinamica la velocità di impatto deve essere di almeno 67 kph, l'angolo di 30° rispetto all'ortogonalità e la decelerazione con un picco di almeno 60 G e un mantenimento di 55 G per almeno 20 ms.
- Tutti i nastri (compreso quello per i cosciali) devono resistere ad un carico di rottura nella prova di trazione statica di almeno 25 kN (per i nastri del loop dei cosciali il carico è ridotto a 18kN).
- Tutti i tipi di nastro devono potersi tagliare con una forbice adeguata in un tempo non superiore a 5 secondi, in modo da facilitare il recupero del pilota in caso di incidente.
- Tutti gli elementi di fissaggio devono resistere ad un carico di rottura nella prova di trazione statica di almeno 15 kN.
- La fibbia deve resistere ad almeno 15 kN nella prova di trazione statica assiale e ad almeno 30 kN nella prova di trazione statica obliqua.
- I regolatori devono resistere ad almeno 15 kN nella prova di trazione statica ed avere uno scorrimento massimo del nastro di 10 mm.

VITTORIE

1	MICHAEL SCHUMACHER	91
2	LEWIS HAMILTON	53
3	ALAIN PROST	51
4	SEBASTIAN VETTEL	42
5	AYRTON SENNA	41
6	FERNANDO ALONSO	32
7	NIGEL MANSELL	31
8	JACKIE STEWART	27
9	JIM CLARK	25
	NIKI LAUDA	25
11	JUAN MANUEL FANGIO	24
12	NELSON PIQUET	23
	NICO ROSBERG	23
14	DAMON HILL	22
15	MIKA HÄKKINEN	20
	KIMI RÄIKKÖNEN	20
17	STIRLING MOSS	16
18	JENSON BUTTON	15
19	GRAHAM HILL	14
	JACK BRABHAM	14
	EMERSON FITTIPALDI	14
22	ALBERTO ASCARI	13
	DAVID COULTHARD	13
24	MARIO ANDRETTI	12
	CARLOS REUTEMANN	12
	ALAN JONES	12
27	JACQUES VILLENEUVE	11
	FELIPE MASSA	11
	RUBENS BARRICHELLO	11
30	JAMES HUNT	10
	RONNIE PETERSON	10
	JODY SCHECKTER	10
	GERHARD BERGER	10
34	MARK WEBBER	9
35	JACKY ICKX	8
	DENNY HULME	8
37	RENÉ ARNOUX	7
	JUAN PABLO MONTOYA	7
39	TONY BROOKS	6
	JOHN SURTEES	6
	JOCHEN RINDT	6
	GILLES VILLENEUVE	6
	JACQUES LAFFITE	6
	RICCARDO PATRESE	6
	RALF SCHUMACHER	6
46	NINO FARINA	5
	CLAY REGAZZONI	5
	JOHN WATSON	5
	MICHELE ALBORETO	5
	KEKE ROSBERG	5
51	DAN GURNEY	4
	BRUCE McLAREN	4
	EDDIE IRVINE	4
	DANIEL RICCIARDO	4
55	MIKE HAWTHORN	3
	PETER COLLINS	3
	PHIL HILL	3
	DIDIER PIRONI	3
	THIERRY BOUTSEN	3
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	3
	JOHNNY HERBERT	3
	GIANCARLO FISICHELLA	3
63	BILL VUKOVICH	2
	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	2
	MAURICE TRINTIGNANT	2
	WOLFGANG VON TRIPS	2
	PEDRO RODRÍGUEZ	2
	JO SIFFERT	2
	PETER REVSON	2
	PATRICK DEPAILLER	2
	JEAN-PIERRE JABOUILLE	2
	PATRICK TAMBAY	2
	ELIO DE ANGELIS	2

GPV IN GARA

1	MICHAEL SCHUMACHER	77
2	KIMI RÄIKKÖNEN	43
3	ALAIN PROST	41
4	LEWIS HAMILTON	31
5	NIGEL MANSELL	30
6	JIM CLARK	28
	SEBASTIAN VETTEL	28
8	MIKA HÄKKINEN	25
9	NIKI LAUDA	24
10	JUAN MANUEL FANGIO	23
	NELSON PIQUET	23
12	FERNANDO ALONSO	22
13	GERHARD BERGER	21
14	NICO ROSBERG	20
15	STIRLING MOSS	19
	AYRTON SENNA	19
	DAMON HILL	19
	MARK WEBBER	19
19	DAVID COULTHARD	18
20	RUBENS BARRICHELLO	17
21	JACKIE STEWART	15
	CLAY REGAZZONI	15
	FELIPE MASSA	15
24	JACKY ICKX	13
	ALAN JONES	13
	RICCARDO PATRESE	13
27	ALBERTO ASCARI	12
	JACK BRABHAM	12
	RENÉ ARNOUX	12
	JUAN PABLO MONTOYA	12
31	GRAHAM HILL	10
	JOHN SURTEES	10
	MARIO ANDRETTI	10
34	DENNY HULME	9
	RONNIE PETERSON	9
	JACQUES VILLENEUVE	9
37	JAMES HUNT	8
	GILLES VILLENEUVE	8
	RALF SCHUMACHER	8
	JENSON BUTTON	8
	DANIEL RICCIARDO	8
42	JACQUES LAFFITE	7
43	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	6
	MIKE HAWTHORN	6
	PHIL HILL	6
	DAN GURNEY	6
	EMERSON FITTIPALDI	6
	CARLOS REUTEMANN	6
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	6
50	NINO FARINA	5
	CARLOS PACE	5
	JODY SCHECKTER	5
	DIDIER PIRONI	5
	JOHN WATSON	5
	MICHELE ALBORETO	5
56	JO SIFFERT	4
	JEAN-PIERRE BELTOISE	4
	PATRICK DEPAILLER	4
	JEAN ALES	4
60	BILL VUKOVICH	3
	TONY BROOKS	3
	BRUCE McLAREN	3
	RICHIE GINTHER	3
	JOCHEN RINDT	3
	CHRIS AMON	3
	JEAN-PIERRE JARIER	3
	KEKE ROSBERG	3
	SERGIO PÉREZ	3
69	JIM RATHMANN	2
	LORENZO BANDINI	2
	FRANÇOIS CEVERT	2
	JOCHEN MASS	2
	PATRICK TAMBAY	2
	DEREK WARWICK	2
	TEO FABI	2
	ALESSANDRO NANNINI	2
	GIANCARLO FISICHELLA	2
	HEIKKI KOVALAINEN	2
	NICK HEIDFELD	2
	NICO HÜLKENBERG	2

GP DISPUTATI

1	RUBENS BARRICHELLO	322
2	MICHAEL SCHUMACHER	306
3	JENSON BUTTON	305
4	FERNANDO ALONSO	272
5	RICCARDO PATRESE	256
6	JARNO TRULLI	252
7	KIMI RÄIKKÖNEN	251
8	FELIPE MASSA	250
9	DAVID COULTHARD	246
10	GIANCARLO FISICHELLA	229
11	MARK WEBBER	215
12	GERHARD BERGER	210
13	ANDREA DE CESARIS	208
14	NICO ROSBERG	206
15	NELSON PIQUET	204
16	JEAN ALES	201
17	ALAIN PROST	199
18	MICHELE ALBORETO	194
19	LEWIS HAMILTON	188
20	NIGEL MANSELL	187
21	NICK HEIDFELD	183
22	RALF SCHUMACHER	180
23	SEBASTIAN VETTEL	178
24	GRAHAM HILL	176
	JACQUES LAFFITE	176
26	NIKI LAUDA	171
27	THIERRY BOUTSEN	163
	JACQUES VILLENEUVE	163
29	AYRTON SENNA	161
	MIKA HÄKKINEN	161
31	JOHNNY HERBERT	160
32	MARTIN BRUNDLE	158
33	OLIVIER PANIS	157
34	H.H. FRENTZEN	156
35	JOHN WATSON	152
36	RENÉ ARNOUX	149
37	CARLOS REUTEMANN	146
	DEREK WARWICK	146
39	EDDIE IRVINE	145
40	EMERSON FITTIPALDI	144
41	JEAN-PIERRE JARIER	134
42	CLAY REGAZZONI	132
	EDDIE CHEEVER	132
44	MARIO ANDRETTI	128
	ADRIAN SUTIL	128
46	JACK BRABHAM	126
47	RONNIE PETERSON	123
48	PIERLUIGI MARTINI	118
49	ALAN JONES	116
50	DAMON HILL	115
	NICO HÜLKENBERG	115
	NICO HÜLKENBERG	115
53	JACKY ICKX	114
	KEKE ROSBERG	114
	PATRICK TAMBAY	114
	SERGIO PÉREZ	114
57	DENNY HULME	112
58	JOHN SURTEES	111
	JODY SCHECKTER	111
	HEIKKI KOVALAINEN	111
61	PHILIPPE ALLIOT	109
	MIKA SALO	109
	DANIEL RICCIARDO	109
64	ELIO DE ANGELIS	108
65	JOS VERSTAPPEN	106
66	JO BONNIER	104
	JOCHEN MASS	104
	PEDRO DE LA ROSA	104
69	ROMAIN GROSJEAN	102
70	BRUCE McLAREN	100
71	JACKIE STEWART	99
72	PEDRO DINIZ	98
73	JO SIFFERT	96
	CHRIS AMON	96
75	PATRICK DEPAILLER	95
	PASTOR MALDONADO	95
77	UKYO KATAYAMA	94
	JUAN PABLO MONTOYA	94
79	IVAN CAPELLI	93

POLE

1	MICHAEL SCHUMACHER	68
2	AYRTON SENNA	65
3	LEWIS HAMILTON	61
4	SEBASTIAN VETTEL	46
5	JIM CLARK	33
	ALAIN PROST	33
7	NIGEL MANSELL	32
8	NICO ROSBERG	30
9	JUAN MANUEL FANGIO	29
10	MIKA HÄKKINEN	26
11	NIKI LAUDA	24
	NELSON PIQUET	24
13	FERNANDO ALONSO	22
14	DAMON HILL	20
15	MARIO ANDRETTI	18
	RENÉ ARNOUX	18
17	JACKIE STEWART	17
18	STIRLING MOSS	16
	KIMI RÄIKKÖNEN	16
	FELIPE MASSA	16
21	ALBERTO ASCARI	14
	JAMES HUNT	14
	RONNIE PETERSON	14
	RUBENS BARRICHELLO	14
25	GRAHAM HILL	13
	JACK BRABHAM	13
	JACKY ICKX	13
	JACQUES VILLENEUVE	13
	JUAN PABLO MONTOYA	13
	MARK WEBBER	13
31	GERHARD BERGER	12
	DAVID COULTHARD	12
33	JOCHEN RINDT	10
34	JOHN SURTEES	8
	RICCARDO PATRESE	8
	JENSON BUTTON	8
37	JACQUES LAFFITE	7
38	PHIL HILL	6
	EMERSON FITTIPALDI	6
	JEAN-PIERRE JABOUILLE	6
	ALAN JONES	6
	CARLOS REUTEMANN	6
	RALF SCHUMACHER	6

PUNTI IRIDATI

1	LEWIS HAMILTON	2247
2	SEBASTIAN VETTEL	2108
3	FERNANDO ALONSO	1832
4	NICO ROSBERG	1594.5
5	M. SCHUMACHER	1566
6	KIMI RÄIKKÖNEN	1360
7	JENSON BUTTON	1235
8	FELIPE MASSA	1124
9	MARK WEBBER	1047.5
10	ALAIN PROST	798.5
11	R. BARRICHELLO	658
12	DANIEL RICCIARDO	616
13	AYRTON SENNA	614
14	DAVID COULTHARD	535
15	NELSON PIQUET	485.5
16	NIGEL MANSELL	482
17	NIKI LAUDA	420.5
18	MIKA HÄKKINEN	420
19	VALTTERI BOTTAS	411
20	GERHARD BERGER	385
21	SERGIO PÉREZ	367
22	NICO HÜLKENBERG	362
22	NICO HÜLKENBERG	362
23	JACKIE STEWART	360
	DAMON HILL	360
25	RALF SCHUMACHER	329
26	ROMAIN GROSJEAN	316
27	CARLOS REUTEMANN	310
28	J.P. MONTOYA	307
29	GRAHAM HILL	289
30	EMERSON FITTIPALDI	281
	RICCARDO PATRESE	281
32	J.M. FANGIO	277.64

Trofeo Mitjet
Italian Series
2017



Mitjet

*Il Futuro del Motorsport
riparte da qui.*



No ABS
No Launch Control
No Electronic
Device

Pensi di avere "piede" per guidarla? Corri con Noi!



**Mitjet
Italian
Series**



info@mqcorse.it

Ph. 348.01.93.121

www.mqcorse.it

Mitjet Italian Series



VITT. SCUDERIE

1	FERRARI	224
2	McLAREN	182
3	WILLIAMS	114
4	LOTUS	81
5	MERCEDES	64
6	RED BULL	52
7	BRABHAM	35
	RENAULT	35
9	BENETTON	27
10	TYRRELL	23
11	BRM	17
12	COOPER	16
13	ALFA ROMEO	10
14	MASERATI	9
	VANWALL	9
	MATRA	9
	LIGIER	9
18	BRAWN	8
19	KURTIS KRAFT	5
20	JORDAN	4
21	WATSON	3
	MARCH	3
	WOLF	3
	HONDA	3
25	SALIH	2

GP DISPUTATI SCUDERIE

1	FERRARI	929
2	McLAREN	801
3	WILLIAMS	670
4	LOTUS	606
5	TYRRELL	430
6	BRABHAM	394
7	MINARDI	340
8	SAUBER	332
9	LIGIER	326
10	RENAULT	321
11	ARROWS	291
12	BENETTON	260
13	JORDAN	250
14	RED BULL	224
15	TORO ROSSO	206
16	BRM	197
	MARCH	197
18	FORCE INDIA	171

PUNTI SCUDERIE

1	FERRARI	6660.5
2	McLAREN	5116.5
3	RED BULL	3520.5
4	WILLIAMS	3470
5	MERCEDES	3050
6	LOTUS	2074
7	RENAULT	1326
8	BRABHAM	864
9	BENETTON	851.5
10	FORCE INDIA	800
11	TYRRELL	621
12	SAUBER	460
13	BRM	433
14	LIGIER	388
15	BMW SAUBER	352

GPV SCUDERIE

1	FERRARI	237
2	McLAREN	153
3	WILLIAMS	133
4	LOTUS	76
5	RED BULL	52
6	MERCEDES	47
7	BRABHAM	41
8	BENETTON	36
9	RENAULT	31
10	TYRRELL	20
11	MASERATI	15
	BRM	15
13	COOPER	14
	ALFA ROMEO	14
15	MATRA	12

CAMPIONI DEL MONDO

1950	NINO FARINA
1951	JUAN MANUEL FANGIO
1952	ALBERTO ASCARI
1953	ALBERTO ASCARI
1954	JUAN MANUEL FANGIO
1955	JUAN MANUEL FANGIO
1956	JUAN MANUEL FANGIO
1957	JUAN MANUEL FANGIO
1958	MIKE HAWTHORN
1959	JACK BRABHAM
1960	JACK BRABHAM
1961	PHIL HILL
1962	GRAHAM HILL
1963	JIM CLARK
1964	JOHN SURTEES
1965	JIM CLARK
1966	JACK BRABHAM
1967	DENNY HULME
1968	GRAHAM HILL
1969	JACKIE STEWART
1970	JOCHEN RINDT
1971	JACKIE STEWART
1972	EMERSON FITTIPALDI
1973	JACKIE STEWART
1974	EMERSON FITTIPALDI
1975	NIKI LAUDA
1976	JAMES HUNT
1977	NIKI LAUDA
1978	MARIO ANDRETTI
1979	JODY SCHECKTER
1980	ALAN JONES
1981	NELSON PIQUET
1982	KEKE ROSBERG
1983	NELSON PIQUET
1984	NIKI LAUDA
1985	ALAIN PROST
1986	ALAIN PROST
1987	NELSON PIQUET
1988	AYRTON SENNA
1989	ALAIN PROST
1990	AYRTON SENNA
1991	AYRTON SENNA
1992	NIGEL MANSELL
1993	ALAIN PROST
1994	MICHAEL SCHUMACHER
1995	MICHAEL SCHUMACHER
1996	DAMON HILL
1997	JACQUES VILLENEUVE
1998	MIKA HAKKINEN
1999	MIKA HAKKINEN
2000	MICHAEL SCHUMACHER
2001	MICHAEL SCHUMACHER
2002	MICHAEL SCHUMACHER
2003	MICHAEL SCHUMACHER
2004	MICHAEL SCHUMACHER
2005	FERNANDO ALONSO
2006	FERNANDO ALONSO
2007	KIMI RAIKKONEN
2008	LEWIS HAMILTON
2009	JENSON BUTTON
2010	SEBASTIAN VETTEL
2011	SEBASTIAN VETTEL
2012	SEBASTIAN VETTEL
2013	SEBASTIAN VETTEL
2014	LEWIS HAMILTON
2015	LEWIS HAMILTON
2016	NICO ROSBERG

MONDIALE COSTRUTTORI

1958	VANWALL
1959	COOPER/CLIMAX
1960	COOPER/CLIMAX
1961	FERRARI
1962	BRM
1963	LOTUS/CLIMAX
1964	FERRARI
1965	LOTUS/CLIMAX
1966	BRABHAM/REPCO
1967	BRABHAM/REPCO
1968	LOTUS/FORD
1969	MATRA/FORD
1970	LOTUS/FORD
1971	TYRRELL/FORD
1972	LOTUS/FORD
1973	LOTUS/FORD
1974	McLAREN/FORD
1975	FERRARI
1976	FERRARI
1977	FERRARI
1978	LOTUS/FORD
1979	FERRARI
1980	WILLIAMS/FORD
1981	WILLIAMS/FORD
1982	FERRARI
1983	FERRARI
1984	McLAREN/TAG
1985	McLAREN/TAG
1986	WILLIAMS/HONDA
1987	WILLIAMS/HONDA
1988	McLAREN/HONDA
1989	McLAREN/HONDA
1990	McLAREN/HONDA
1991	McLAREN/HONDA
1992	WILLIAMS/RENAULT
1993	WILLIAMS/RENAULT
1994	WILLIAMS/RENAULT
1995	BENETTON/RENAULT
1996	WILLIAMS/RENAULT
1997	WILLIAMS/RENAULT
1998	McLAREN/MERCEDES
1999	FERRARI
2000	FERRARI
2001	FERRARI
2002	FERRARI
2003	FERRARI
2004	FERRARI
2005	RENAULT
2006	RENAULT
2007	FERRARI
2008	FERRARI
2009	BRAWN GP/MERCEDES
2010	RED BULL/RENAULT
2011	RED BULL/RENAULT
2012	RED BULL/RENAULT
2013	RED BULL/RENAULT
2014	MERCEDES
2015	MERCEDES
2016	MERCEDES

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
 Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00, Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribution Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

FIGE PERIODICO ASSOCIATO
 ALLA FIGE FEDERAZIONE
 ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
 Diffusione Stampa
 Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



HA VINTO ED HA LASCIATO

Nico Rosberg, Campione del mondo 2016, ha annunciato il ritiro dalla F.1 pochi giorni dopo aver conquistato il titolo

Visitate il nostro sito web con oltre 500 orologi d'occasione

www.eora.it
orologeria

Acquistiamo orologi di grandi marche



€ 1.800

Rolex Precision



€ 2.500

Rolex Datejust anni '70



€ 2.900

Rolex Datejust anni '80



€ 3.400

Rolex Explorer I



€ 5.200

Rolex Submariner
scatola/garanzia



€ 4.100

Rolex Explorer II
scatola/garanzia



€ 5.750

Rolex Milgauss Verde
scatola/garanzia



€ 8.500

Rolex Day Date Zaffiro



€ 1.500

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