

UN NUOVO AS COLLECTION DI PURA PASSIONE IN EDICOLA DAL 6 MARZO

AUT 7206 - BE 7106
AUT 6200 - BE 6200
MAGAZINE 6200 - FR 6200
CHEN 6300 CHF - CH 6880 CHF - USA 10.000

AUTO SPRI NT

n. 9

Anno LVII Settimanale 27 febbraio-5 marzo 2018

3,50 Euro (Italy only)



ISSN 1120-3320 (on-line) L. 4620/1 art. 1, c.1 D38 Bologna
g. n. 770005 il 174006



POSTER IN REGALO



ROSSA SHOCKING

La **Ferrari SF71H** è la F.1 più estrema che **Maranello** abbia mai costruito negli ultimi **dieci anni**. **Aggressiva** e a caccia della **perfezione** in ogni dettaglio per dare l'assalto al **Mondiale 2018**



Con Tiscali l'UltraFibra è più libera.

SENZA VINCOLI,
PENALI, LEGAMI

F

LA FIBRA PER TUTTI

19^{,95} €

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

MESE!
VERO!

ULTRAFIBRA GIGA

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

MODEM CON
SUPERWI-FI GRATIS

INCLUSI
12 MESI DI **infinity**

ATTIVAZIONE 5€/MESE
PER 48 MESI

ANCHE PER PARTITA IVA

OFFERTA SOGGETTA A VERIFICA DELLA COPERTURA.

FINO A
1 GIGA
AL SECONDO

tiscali.it

130 NEGOZI TISCALI

powered by
open fiber

T TISCALI



Rossa aggressiva contro la Regina

Stanno già imbrattando l'asfalto di Montmeló, le monoposto 2018. Finalmente. Urlando nel cielo della Catalunya i motori V6 e coprono il lungo silenzio di un inverno al cloroformio. Quando questo numero di Autosprint arriva in edicola poco oltre Barcellona la Formula Uno s'è rimessa in moto con la prima sessione di test invernali che proietta già verso il via del Mondiale tra meno di un mese. Nell'aria c'è già forte l'odore della sfida, ora che sono caduti i veli mostrando tutte le protagoniste e ci sono i primi responsi del cronometro, quelli che daranno le indicazioni sulle quali si dipanerà un Mondiale tutto ancora da leggere e decifrare.

Da una parte la regina Mercedes che si presenta piena di gloria e titoli mondiali ma con una fame di vittoria infinita. Dall'altra c'è la Ferrari che con la SF71H prova a completare l'opera rimasta incompiuta nella passata stagione, ma dopo mesi di lunga illusione in rosso. È una vettura davvero estrema, quella uscita fuori dal reparto corse di Maranello, la F.1 più estrema degli ultimi dieci anni, «un'eccellenza italiana» ha detto Maurizio Arrivabene, figlia del contributo di tutti in quella organizzazione orizzontale dove si lavora a testa bassa e piedi per terra. Si marciano stretto già dal giorno della presentazione Ferrari e Mercedes, da una parte c'è una Rossa aggressiva,

dall'altra una regina elegante che vuol continuare ad atteggiarsi da diva. Cresce subito la voglia di assistere a una nuova serie di Guerre Stellari, con la certezza che anche Red Bull potrà diventare sempre più ago della bilancia e andare a rompere molti equilibri.

Intanto mentre la Formula Uno è all'alba di una nuova stagione, noi di As proviamo a tenere calda l'atmosfera con un nuovo numero di **Autosprint Collection** che uscirà in edicola il prossimo 6 marzo dedicato alle Grandi Corse mai dimenticate. A guidarci attraverso 132 pagine davvero inedite la tastiera raffinata e concreta di Mario Donnini e i ricordi di Arturo Merzario che tutte quelle gare che accendevano il cuore ha corso e in diversi casi anche vinto. Dalla Formula Uno al Mondiale Marche; dalle grandi classiche su strada alle salite: tante corse, immagini e ricordi che riacendono la passione. Non mancano neanche i rally. Con Miki Biasion che racconta la magia del Safari e la febbre che contagiava mezzo Stivale quando il Sanremo era valido per il campionato del mondo.

Un altro volume intriso di storia e storie, un nuovo speciale, il secondo in un 2018 che sotto questo profilo sarà davvero pieno di sorprese... ●



DOMENICA SERRA

la **ROSSA**
tutta Rossa



GIOVEDÌ 22/2/18

VERNISSAGE

FORMULA UNO

- 14 LA NUOVA F.1 FERRARI SF71H
- 26 LA NUOVA F.1 MERCEDES W09
- 32 LA NUOVA F.1 TECNICA
- 36 LA NUOVA F.1 RED BULL RB14
- 40 LA NUOVA F.1 ALFA-Sauber C37
- 45 LA NUOVA F.1 SAUBER SOFISTICATA
- 46 LA NUOVA F.1 MCLAREN MCL33
- 52 LA NUOVA F.1 RENAULT RS18
- 56 LA NUOVA F.1 MAPPE DEL TESORO ALATO
- 57 LA NUOVA F.1 TORO GIÀ IN PISTA

VELOCITÀ

- 64 PRIMO PIANO ANTONELLI INTRIGA WOLFF
- 66 PRIMO PIANO 6 LAMBO FACTORY DRIVER

RALLY

- 68 MONDIALE DISORDINI DI PARTENZA
- 72 MONDIALE LOEB IL RITORNO DEL CANNIBALE
- 74 L'INTERVISTA ABARTH PARLA NAPOLITANO
- 76 IL PERSONAGGIO "LUCKY" CON PASSIONE

RUBRICHE

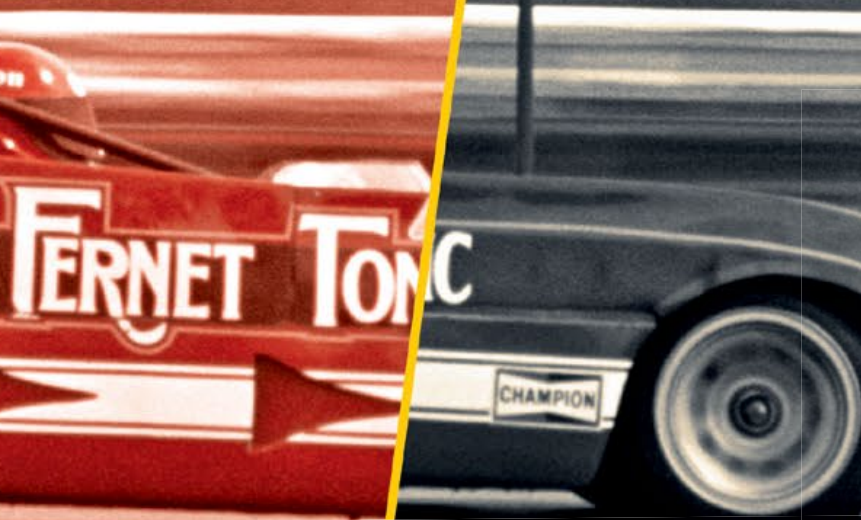
- 6 UN FILO DI GAS
- 8 LE TELEVISIONI
- 10 BASTIAN CONTRARIO
- 12 IN BOCCA AL LEO...
- 60 CUORE DA CORSA
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

CERTE GARE RIMANGONO MEMORABILI.

Non perdere lo speciale di Autosprint.



“Le grandi corse mai dimenticate” è un Autosprint Collection che punta dritto al cuore della passione. Si rivive epopea e atmosfera delle gare che hanno lasciato un segno indelebile nella storia della Formula Uno, del Mondiale Marche e del Mondiale Rally. Il tutto raccontato da un mito di quelle stagioni: Arturo Merzario. Appuntamento in edicola dal 6 marzo.





COLOMBO

Nove sassi nello stagno

Qualcosa si è mosso finalmente; quasi tutto si sta muovendo in zona Montmelò. Abbastanza per cominciare a fare una prima collezione di indizi sul Mondiale che sarà, mentre già è, seppure in rodaggio. Dunque comincio a mettere giù impressioni e considerazioni ad uso chiacchiera pre-campionato.

Primo indizio: gli sponsor. Che sono i grandi assenti, gli invisibili latitanti di questa epoca, di questa stagione in particolare, basta dare una occhiata alle carrozzerie delle monoposto, belle in quanto sgombre e quindi preoccupanti pensando alla borsa dei team. Marchi: pochi e non certo enormi per macchine costosissime, costruite da squadre corposissime. Va bene, sono in campo i grandi gruppi industriali, però siamo un po' sotto media, pur considerando i soldi provenienti dai diritti tv, intascati soprattutto dalle squadre di vertice, quelle che, peraltro, possono contare sul maggior numero di sostenitori. Basti pensare a Ferrari e Mercedes, le più fornite, basti pensare a Philip Morris (confermatissimo e forte al punto da minimizzare l'addio di Santander) e Petronas, senza contare la particolare situazione che riguarda Red Bull e, di conseguenza, Toro Rosso. La McLaren, ad esempio, nel suo vasto e lucido arancione, pare una landa desolata, il che fa una certa impressione, considerando gli anni magnissimi recenti ma anche il passato che è illustre; l'organico e la struttura, che sono pesanti.

Secondo indizio: le parole. Qualcuna più esplicita

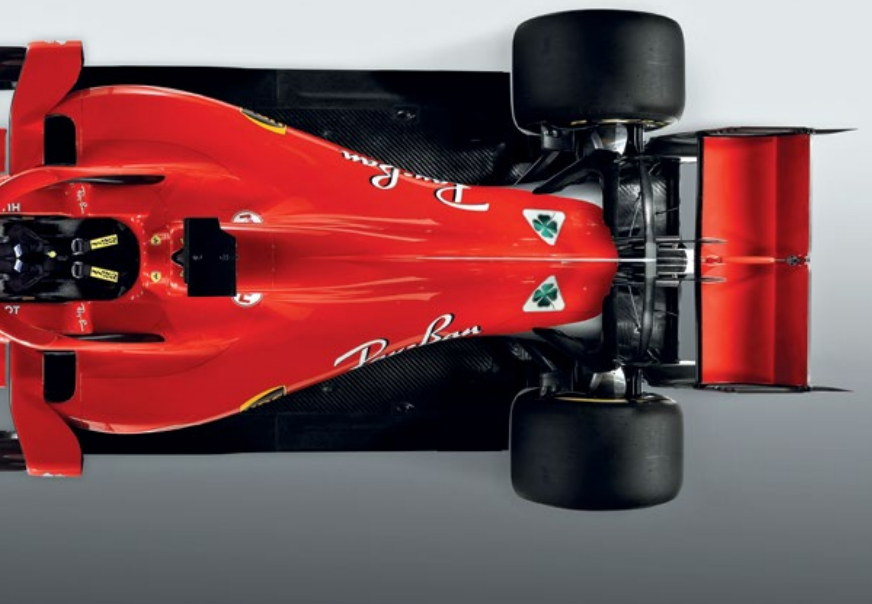
**INDIZI,
ARGOMENTI,
DOMANDE
INQUIETE...
ECCO TUTTO CIÒ
CHE HANNO
SUSCITATO LE
PRESENTAZIONI
DEI NUOVI
BOLIDI F.1**



-finalmente - più chiara ed utile di altre. Pronunciate in particolare da Lewis Hamilton e da Mattia Binotto, lo stesso giorno, a distanza di poche ore. Ginetto ha detto chiaro e tondo che questa macchina - la sigla W09 - è un portento, che su questa macchina fa un gran conto, che questa macchina ha subito miglioramenti profondi, certi, pezzo per pezzo, grazie ad un lavoro descritto quasi al dettaglio. Mica male, in clima di presentazioni, quando domina l'aria fritta. Trascurata, vivaddio, dal responsabile tecnico della Ferrari che ha descritto il lavoro fatto a Maranello con parole chiare, semplici e, una volta tanto, concrete. Passo allungato, riduzione degli ingombri, evoluzione delle fiancate, miglioramento del rapporto-potenza-affidabilità. Scopii: maggiore aggressività in qualifica, miglior rendimento sulle piste veloci, eccetera eccetera. Abbastanza per dare a tutti noi un'idea dell'indirizzo, al cospetto di una macchina certamente rossa come non si vedeva dalla fine degli Anni Sessanta, certamente misteriosa come capita sempre di pensare al cospetto di una Formula Uno nuova di pacca.

Terzo indizio: le maschere. Quelle che hanno nascosto una quantità di particolari tecnici di alcune vetture presentate volutamente con zone nere o colori farlocchi in modo da proteggere non si sa che. Caso eclatante: Renault. Ma anche Red Bull per qualche verso. Motivo dei depistaggi? Oscuro ai più. Tutta gente che sbuffa e volta pagina di fronte a certi atteggiamenti ancora radicatissimi nel mondo della F.1, votati a considerare chiunque osservi una sospensione alla stregua di un tecnico pluri-laureato. Il quale, in un paio d'ore, nella sua cameretta, copierà e realizzerà pezzi analoghi. Oh mamma! Questa mania della segretezza ha scassato i santissimi anche a Giobbe, figuriamoci ad un appassionato-medio. Il quale, come tradizione forsennata, avrà a che fare in questi giorni, sino alla fine dei test, con atteggiamenti analoghi, tipo pannelli protettivi davanti ai box e via discorrendo. Liberty

LA McLAREN DI ALONSO E VANDORNE, NEL SUO VASTO E LUCIDO ARANCIONE, PARE UNA LANDA DESOLATA, IL CHE FA IMPRESSIONE, VISTO IL PASSATO ILLUSTRE...



Media, visto l'andazzo, potrebbe proibire ogni forma proibitiva, giusto per dare segni distensivi ad un mondo di ipertesi. La vogliamo finire? Tanto i fotografi copioni, ingaggiati dalla concorrenza, fotografano comunque. Tanto ormai quel che è fatto è fatto e il resto chisseneffrega. Qualche anno fa - per dire - fui costretto a rendere giuramento nell'ufficio supremo di un big team dove si erano convinti, in base a cosa non si sa, che lavorassimo - il grande cameraman Renzo Casalino ed io - per chissà quale team e non per Mediaset. Il tutto dopo aver rischiato di buscarle fisicamente da alcuni meccanici senza nemmeno renderci conto della ragione. Nel bel mezzo della stagione, mica ai test. Senza, ovviamente, entrare in zone proibite. With compliments, come si dice.

Quarto indizio: strumentalizzazione Alfa. Ragazzi, l'abbiamo capito, è tornata l'Alfa Romeo. Però, piano con le esagerazioni, con la panna montata. Perché è vero che l'operazione marketing è felice ma è anche vero che di marketing si tratta. Ora, abbiamo scritto a suo tempo che la faccenda ripristina ricordi eccellenti, una tradizione italyca importante, eccetera, eccetera. Però possiamo fermarci qui, visto che l'Alfa Romeo onestamente, non c'è ancora, non può essere tornata davvero in Formula 1. C'è una macchina svizzera, la Sauber, che monta motori Ferrari. Ecco. Con la scritta Alfa Romeo, come appunto da pregevole mossa tattica. Meglio un colpo di freno, adesso. Perché poi, 'sta Sauber, parte dal fondo e tocca attendere per capire se dal fondo risalirà. Il che suggerisce una prudenza altrettanto tattica. Non vorrei sentir parlare solo di Sauber se le cose andassero maluccio oppure solo, di nuovo, di Alfa Romeo se le cose dovessero prendere una bella piega. Abbiamo festeggiato? Bene, bravi. Ora possiamo trattare la realtà per quella che è.

Quinto indizio: Vettel. Più che un indizio, trattasi di prova provata. Il ragazzo è stato clamorosamente rintracciato ed è riapparso in occasione della presentazione della SF71H. Bello paciarotto, s'intende, dopo mesi di letargo totale. Bravo.

Sesto indizio: casco. Quello di Alonso, ridisegnato per l'occasione imminente ha segnalato una volta di più l'attitudine di Fernando a corrispondere gli

appassionati e i tifosi. Non sto qui a discutere la livrea. Intanto Nando si fa vivo ogni tre per due, giusto per compensare qualche amarezza e una voglia irrefrenabile. Fossero tutti così...In aggiunta, pensando alla grafica, il vecchio scorditore delle Asturie, ha pensato ai suoi colori preferiti, tipo l'azzurro Asturie, sbattendosene altamente della colorazione McLaren. Il che aumenta i punti qualità. Abbiamo già discusso dell'argomento-caschi in passato. Ecco: trovare qualcuno che tiene alta la miglior tradizione è un piccolo ma prezioso conforto.

Settimo indizio: denaro. Beh, detta così fa ridere. Il denaro, si sa, sta al centro di questa scena da una vita. Però il denaro che ha direzionato la Williams verso la composizione della squadra 2018 fa piangere. Due bimbi per una macchina da svezzare. Un pilota recuperato, esperto, lucidissimo e utilissimo come Kubica, nel ruolo di terzo comodissimo per la coppia titolare. Dentro questa scelta c'è una occasione perduta, una scelleratezza e un filo di tristezza. Ma questi sono discorsi da romanticoni che non si svegliano mai.

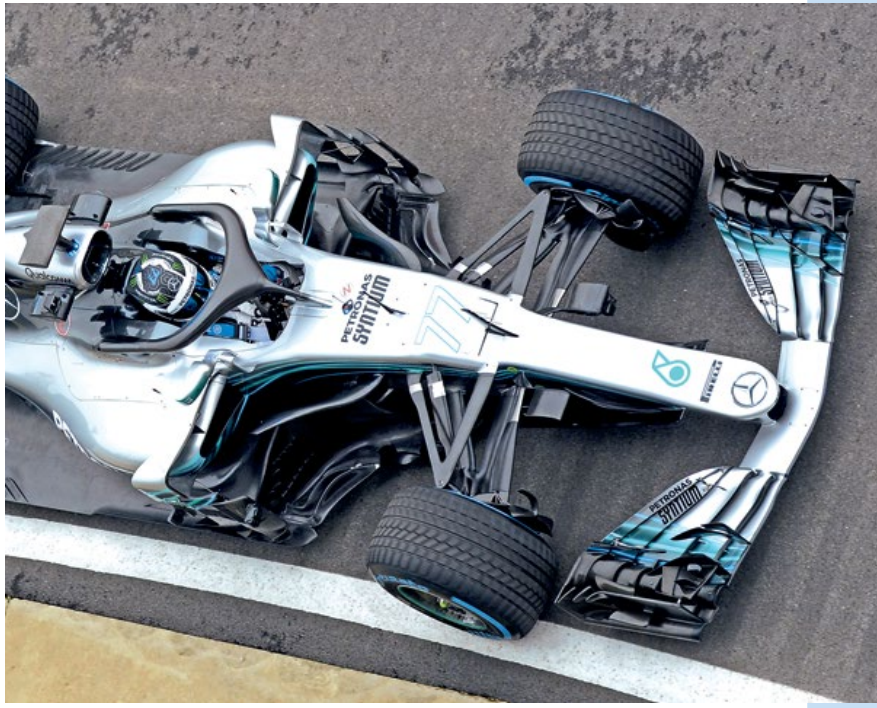
Ottavo indizio: scommesse. Molte, sulla punta della lingua, a bocce quasi ferme. La prima che mi viene in mente: metti che la Honda riesca a fare le cose per bene proprio adesso. Due euro li piazzerei, con l'idea di un possibile godimento meritato (ma breve) della Toro Rosso.

Nono indizio: mistero Kvyat. Il suo ingaggio in Ferrari è passato un po' sottotraccia. Così come il suo allontanamento dalla famiglia Red Bull, le cui vere ragioni restano oscure. Un pilota recuperato? Bene. Ma a quale scopo esattamente? Test al simulatore, soprattutto. Solo che ci sarebbe Giovinazzi, più altri piloti in orbita Ferrari. Certo, è russo anche un importante sponsor del Cavallino. Ma il presente e il futuro del giovanotto cresciuto a Roma restano sospesi nel firmamento vastissimo della mia ignoranza. ●

E ADESSO TUTTI A BARCELLONA!

Mercedes W09, sotto,
e Ferrari SF71H, sopra,
hanno presentato i nuovi
bolidi. Ora è tempo di dare
la parola al cronometro,
con le monoposto tutte
in pista a Barcellona -
nell'altra pagina, in alto -,
pista e banco di prova
per eccellenza
in preparazione del via vero
e proprio del mondiale
in Australia, a Melbourne,
domenica 25 marzo

SUTTON-IMAGES.COM





Gli affamati duellanti cannibali

11 titoli mondiali, 166 vittorie e 167 pole position, 11 piloti, su 20 in griglia, hanno almeno una volta assaggiato il sapore dello champagne sul podio. Sono questi i numeri complessivi dei protagonisti della Formula 1 2018, adesso impegnata a Barcellona, dove i primi riscontri ci stanno regalando le iniziali indicazioni, ancora tutte da verificare nella seconda sessione e ancor di più poi il 24 marzo a Melbourne, giorno della prima vera sfida, con la prima qualifica. Snocciolati così questi numeri fanno impressione, ancor di più se andiamo a vedere quelli dei due attesi duellanti, Hamilton e Vettel. Di queste statistiche ne sono i cannibali, con circa il 70% del bottino ossia 109 vittorie, 122 pole e soprattutto gli 8 campionati vinti, equamente divisi. Dall'alto della loro posizione, freddamente statistica, non guardano verso il basso agli altri, ma hanno l'attenzione rivolta verso l'alto, verso l'ennesima stagione trionfale, Hamilton, o verso la caccia aperta a un trionfo che gli manca ormai da 5 anni, Vettel. Per un motivo o per l'altro sono affamati e non potrebbe essere altrimenti.

Si sa, l'appagamento, si dice, potrebbe demotivare. Lewis ne è stato un esempio a inizio 2016, quando Rosberg ne approfittò per infilare le prime 5 vittorie e mettere le basi del suo titolo. Un Hamilton così inizialmente "estraneo" alla lotta, come allora, ovviamente per motivi anche tecnici, difficilmente lo rivedremo; è vero, il mondiale per tutti lo ha perso per il motore arrosto in Malesia, ma senza un inizio così abulico, avrebbe potuto permettersi anche quel ritiro. Dopo il Gp d'Ungheria della passata stagione è entrato, come non mai nella sua carriera, in modalità Hammer Time, il tempo del martello e, se non a campionato vinto, non ha concesso più nulla alla distrazione e agli avversari. Dalle prime dichiarazioni abbiamo capito che vuole fin da subito martellare, ha quella fame lì di chi pensava di ricevere la chiamata da Maranello, ma in Ferrari hanno scelto la stabilità, di chi ha a tiro il quinto titolo di Fangio e ha nel mirino, seppur distante, il record di vittorie di Schumacher.

91 per il Kaiser, 62 per lui, è a -29. Oggi potremmo pensare e soprattutto lo sperano gli avversari che sarà impossibile vederlo, un giorno, a quota Schumacher, ma se andiamo a vedere le statistiche, la missione non è così improbabile.

Schumi ha ottenuto la novantunesima nell'anno dei

**DA SOLI VETTEL
E HAMILTON
VANTANO UNA
SALA TROFEI
CHE RISPETTO
AI RIVALI QUASI
MONOPOLIZZA
L'ERA RECENTE.
EPPURE HANNO
ANCORA PIU'
FAME DI TUTTI!**



37, ciò vuol dire, dovesse Hamilton gareggiare fino ai 37, cioè per altre 5 stagioni, questa compresa, che avrebbe a disposizione almeno altri 100 Gran Premi per cercare di raggiungerlo, più o meno 1 vittoria ogni 4 gare e sarebbe fatta.

Certo la F.1 insegna che il dominio è fatto di ere e quindi ecco che la fame di Vettel e della Ferrari, a secco dal 2008, ultimo titolo Costruttori, dovrebbe rendergli la vita più difficile. È un po' la legge dei grandi numeri.

Seb e la Rossa partono con la convinzione e la necessità di poter e dover vincere questo campionato, a suon di pole e successi. Se così sarà, per la legge del grande sviluppo, ecco che Hamilton l'avrebbe un po' più dura, anzi dovrebbe guardarsi le spalle per proteggere i propri records. Non dimentichiamo poi che del banchetto, seppur adesso posiziona-

” OCCHIO ANCHE ALLA COPPIA DEI PILOTI RED BULL! E, IN OGNI CASO, ANCHE SE È A BOCCA ASCIUTTA DAL 2013, BISOGNA ATTENDERSI UN COLPO DI CODA DA ALONSO...

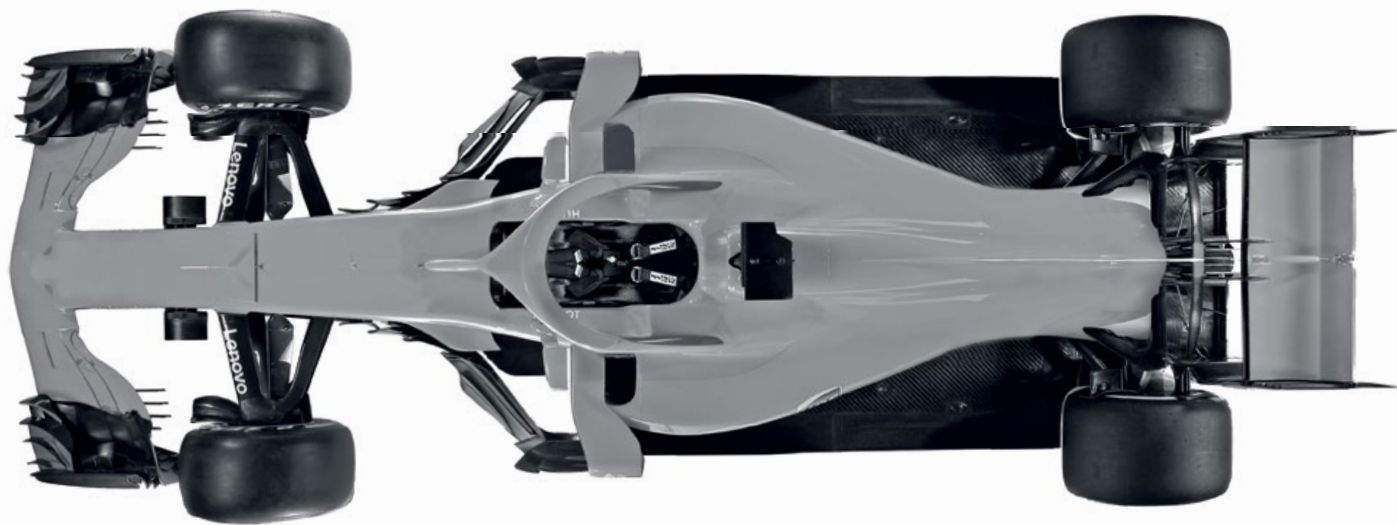


ti ai lati del tavolo, spesso a dondolare su una sedia traballante, vorrebbero essere protagonisti anche Bottas e Raikkonen. Affamati entrambi, l'uno per far vedere di non essere solo un "Barrichello" per la Mercedes e per strappare un rinnovo che con lui va di anno in anno con l'ombra di Wehrlein terzo pilota e l'altro per ricordare e ricordarsi che di fatto è l'ultimo CAMPIONE DEL MONDO piloti della Ferrari. Raikkonen ultimamente non si capisce mai cosa voglia ordinare, se un primo o prendere invece solo secondi, ma hai visto mai che di colpo, grazie alla lucidità data da una grandissima serenità familiare non si ritrovi a mangiare il giusto? Alla tavola di inizio stagione, destinata poi, per i risultati, a svuotarsi finché ne resterà uno solo a capo, ci sono anche Verstappen con forchetta e coltello, ma con tovagliolo ancora pieno di macchie da bambino che si sporca a volte per troppo ingordigia, o a stomaco vuoto perché il coltello non è ancora così affilato come vorrebbe e il suo compagno di merende, Ricciardo, che a furia di ridere rischia di ritrovarsi a essere ben voluto dagli altri, "tanto non fa male". C'è

**SI GUARDANO FISSI
COME NELLA BOXE!**

Ovviamente l'accostamento è scherzoso e a soli fini didascalici, tuttavia Hamilton, sopra e Vettel, a sinistra, partono come grandi favoriti e sfidanti supremi di questo mondiale 2018 che promette scie di abbacinanti scintille

anche chi prova, a questa tavola immaginaria, a fare il gioco di magia, prendere la tovaglia e sfilarla a tutti senza far cadere nulla e senza che nessuno se ne accorga. Il mago in questione è Alonso, peraltro appassionato di "stregoneria". Nei numeri sopraccitati lui è terzo, sia per pole che per vittorie, ma non aggiorna le sue statistiche dal 12 maggio del 2013, data del suo ultimo di 32 successi, una vita fa. Ecco lui è quello che, come si dice, sbranerebbe anche le gambe del tavolo, tanto che per placare il suo appetito va a farsi degli spuntini qua e là, tra Indianapolis e Wec. Ultimamente gli hanno servito solo un brodino riscaldato, adesso si aspetta una farfona e, se la McLaren - Renault gliela servirà, se la mangerà in un solo boccone. Comunque, pensando al brodino, diciamo che basterebbe piazzare anche una o due pizze. Adesso bisogna solo fare i conti con l'oste: 21 Gran premi e sole 3 power unit a disposizione, come a dire che la fame dovrà essere controllata per evitare di far cadere il piatto dal tavolo e ritrovarsi a pagare i danni, poi vedremo chi alla fine si alzerà bello satollo, sazio e appagato! ●



Quell'attributino simbolo della F.1

DOPO TRE MESI DI SILENZIO PER MOTORI E CRISTIANI, NEI VERNISSAGE ROBOANTI IL CIRCUS PRODUCE MONOPOSTO SEMPRE UGUALI A SE STESSE, STORIE TRITE E TECNOLOGIE FOTOCOPIANTI

Mesi e mesi d'attesa, silenzio assordante, buio in sala, rullo di tamburi e infine si tolgono i veli e da sotto compare quello che un po' tutti sospettavano: niente.

Le presentazioni della monoposto di Formula Uno sembrano una gag del comico Renato Pozzetto negli Anni '80, quando faceva l'imitazione dell'aspirante attore. Serissimo, ieratico, davanti al provino-sfida della vita, si poneva di fronte a un esaminatore che lo istruiva sul daffarsi, in tono grave e con ordini imperiosi.

Mi faccia la faccia da cattivo. E Renato mimava alla sperandino un'espressione volenterosa ma un po' acqua.

Adesso mi faccia la faccia da deluso. E lui si sforzava come un matto, ma di faccia faceva sempre la stessa. Infine, mi faccia la faccia da zia. E ecco che il viso nell'istantaneità preparatoria prometteva metamorfosi kafkiane e stanislavskijane, ma un attimo dopo, implacabilmente, rimaneva tale e quale a un pesce lesso.

Le sviluppate e evolute monoposto della Formula Uno 2018 appaiono mediamente l'una uguale all'altra e, tragicamente, non bastasse questo, ciascuna tendenzialmente somiglia sputata alla progenitrice. Come un comico che imita un attore il quale vorrebbe scimmiettare un mestiere serio, ma alla fine, per contrasto iperbolico, fa solo un po' ridere. L'altra tragedia è che questi qua sono tutti serissimi, solenni, con musicine alate, toilette ariose e un po' se la tirano anche. Oh yes, se la tirano come frecce in balestra, questi. Si prendono sul serio a bestia, senza mai prenderci sul serio. Oddio, la Ferrari resta la grande speranza, per tutti, perfino per gli antiferrariisti. È la sola che può (far) cambiare qualcosa. Già, ma come?

Marchionne s'arrabbia con Brawn minacciando dignitoso e piccato abbandono del Cavallino se la Formula Uno diventerà tipo Nascar, ma a conti fatti, lo è già. Da mo'. Con la differenza che negli Usa c'è effervescenza nel mercato piloti, che rappresenta

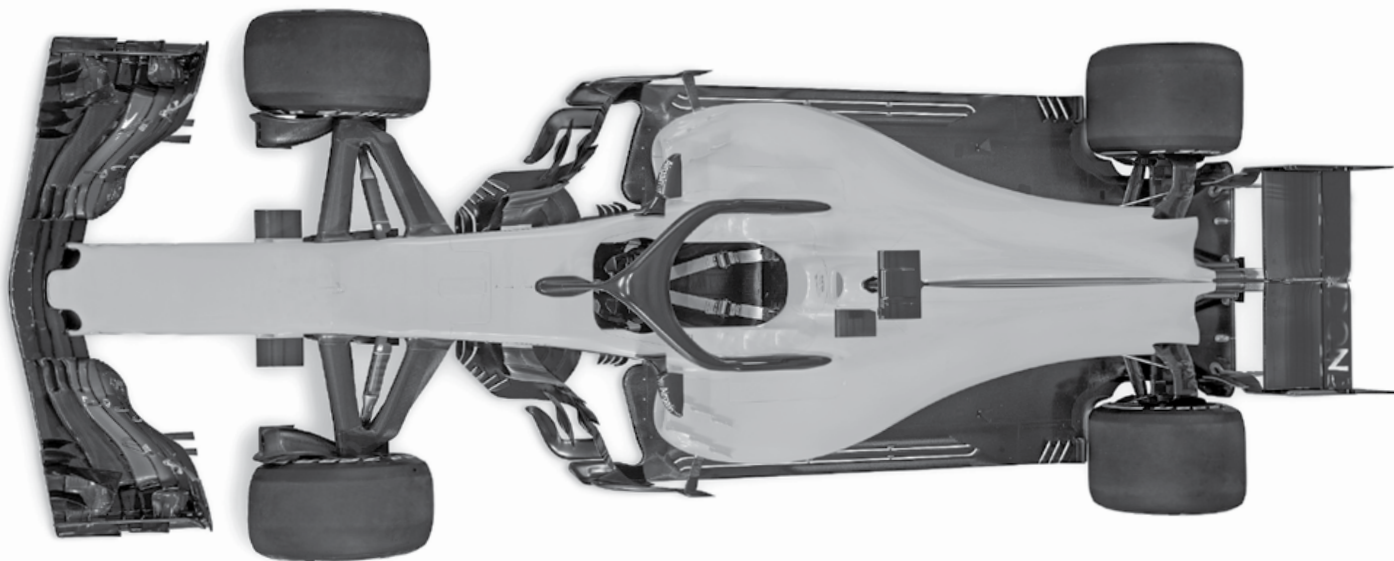
da sempre il cuore pulsante della faccenda, mentre in F.1 diciotto driver su venti occupano lo stesso identico abitacolo in cui correvano a Abu Dhabi 2017.

Con un coefficiente di mutevolezza umano e tecnologico prossimo a quello dell'ufficio tecnico-catastale del comune di Roccaseca nei film di Totò.

Di più. Hanno chiesto a Mario Isola della Pirelli quanto più veloci andranno le F.1 quest'anno e lui, persona simpatica, preparatissima e intellettualmente onesta, ha risposto sincero: «*Il guadagno legato al puro sviluppo delle monoposto a regolamento costante è poco sotto al secondo, mentre quello legato alle gomme andrà dal mezzo secondo ai sette decimi*».

Il che tradotto in termini secchi significa una cosina semplice ma interessante assai: ormai c'è più progresso in un'alzata di sopracciglio di Mario Isola, che su istanza dei committenti crea la gommina più morbida, leggi Hypersoft, che nell'universo sapere, nella scienza magna e nel-

LA F.1 È NOTA QUALE DISCIPLINA DI SFIDA CONDOTTA AL LIMITE. MA ORA COME ORA AL MASSIMO DEL LIMITE SEMBRA PORTATA LA PAZIENZA DEGLI APPASSIONATI



lo sapienziale genio della somma di tutti i cervelli sopraffini dei maghi della F.1. Il che, attenzione, non vuol dire certo che c'è bisogno di ulteriori prestazioni dopo il salto dell'anno scorso, o che gli ingegneri non siano bravi davvero o, peggio ancora, che appaiano svogliati.

Tutto il contrario: il punto è che la filosofia, le tematiche e la civiltà intera della Formula Uno producono ormai un regolamento tecnico capace solo di prescrivere strutture monotematiche, aerodinamiche apparentemente fiorenti ma di fatto criminalmente standard, propulsori obbligati con lo stampino accompagnati a meccanismi paraibridi astrusi, cervellotici, costosissimi e di fatto inapplicabili alla produzione di serie. All'interno di dinamiche appiattenti che obbligano tutti a costruire la stessa, identica monoposto. Al punto che, sverniciandole tutte, ciascun padre tecnologico farebbe atavica e deprimente fatica a riconoscere la di lui figlia di primo letto. Come in un brefotrofio matto in cui ai neonati avessero mischiato i braccialetti. Certo, meno male che c'è l'Halo: così, rispetto allo scorso anno, grazie alla gabbiotta per canarini, una differenza almeno orrendamente spicca.

Però c'è pure l'altro però. L'Indycar con una manciata di giri di Scott Dixon ha testato l'airscreen, tipo il canopy che fu della Red Bull, che in confronto all'Halo sembra grandiosamente ingegnoso e esteticamente premiante tipo la diga di Assuan a paragone con la bacinella in cui si lava i piedi la sera mio zio Raniero. Quindi, anche sul quel versante, ciao mare.

Anyway niente fretta, staremo a vedere. Fatto sta che, al di là dell'insopportabile retorica di ciascuna dichiarazione ai vernissage, oltre il birignao dei propositi e

delle frasi fatte in bocca a ogni membro togato e parlante d'ogni squadra, resta appiccicata addosso la sensazione diffusa di finto e di nulla, che potrà essere - auspicabilmente - fugata solo dalla prima vera accensione di motori a giri cronometrabili che non da un semplice filming day.

E comunque resta sta cosa dei tre mesi invernali di silenzio dei motori (e dei cristiani), la quale è sempre più insopportabile. Dobbiamo risparmiare, dicono. Che neanche stessero al convento sotto il cordone del padre guardiano francescano.

Predicano il risparmio, sì, però suona sempre più difficile conciliare la povertà di questi frati con la ricchezza dei loro conventi.

Fateci caso, ormai la fitta mitragliata di sponsor d'un tempo è solo pallido ricordo. La maggioranza dei cofani motore è illibata e vergine di sticker, perché le entrate di dollari a pioggia son garantite dalle quote Fom, per cui non ha più neanche tanto senso sbattersi per farsi sponsorizzare dalla Polleria Osvaldo di turno, tanto paga Pantalone, anzi, no: Formulaone.

Poi, questi, aridaje, poverini, dicono di stringere la cinghia, predicano pauperismo, francescanesimo technoagonistico, i tre motori all'anno e test zero, poi però ai tifosi chiedono il sacrificio monetario massimo per vedere 21 Gp in diretta, sennò fuori dalle scatole. Aria. Smammare, gioie. In poche parole i padroni del vapore F.1 sono tirchi con le tasche loro e scialacquoni col borsellino degli altri. Di noialtri. Di chi mette un decoder o ha la (dis)grazia di voler comprare un paio di biglietti tribuna, in qualsiasi tracciato del creato.

Cristo, quanto dà gusto scrivere ste due cose populiste sulla F.1. Eppoi, meglio populisti che quattrinari, no?

Per intanto, di certo, è che non ci saranno più le grid girl, perché le grandi riforme stordenti cominciano sempre da un provvedimento serio, neh: devastante, esemplare e decisivo.

Lo dico? A confronto, quest'anno le vere grandi storie rischiano di scriverle altri e altrove.

Preferibilmente a ruote coperte, pur in una stagione di transizione ma mica scappa. Per esempio Alonso, che tenta la doppia sfida iridata F.1-Wec alla Michel Vaillant in carne ed ossa. O la stessa Toyota, che ha fatto copia incolla col suo prototipo rilanciando la sfida maledetta di Le Mans. Che poi, anche se la 24 Ore della Sarthe la vincessero la Ginetta, la Villorba o Jackie Chan, giuro, per festeggiare, nel 2019 ci tornerai a piedi.

Perché c'è più epica struggente e ciccia narrativa in un tescacoda di costoro, che in tutti i vernissage della F.1 messi insieme.

E sai che c'è? Bisogna sperare e pregare sgranando un rosario dietro l'altro che la Ferrari si dimostri subito all'altezza della Mercedes e con essa un pochino anche Red Bull e McLaren.

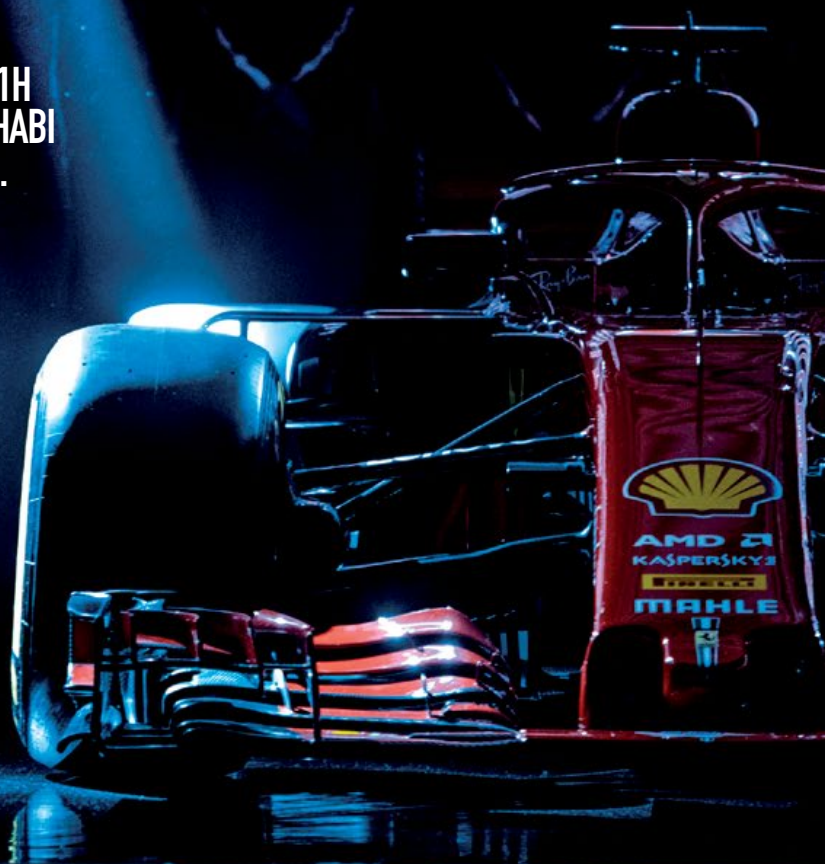
Perché ove disgraziatamente le Freccie d'Argento facessero subito il vuoto, dopo tre-quattro Gp la Formula Uno avrà lo stesso appeal di un allenamento della selezione scapoli in una sera di pioggia, a docce fredde e con le luci fulminate.

Intanto, il simbolo tecnico-filosofico della F.1 2018 sta tutto in quel pirulino pendulo che quasi tutti sfoggiano dal musetto, quasi a mimare un attributino in posizione di quiete divenuto tragica metafora d'una potenza meccanicamente impollinante e geneticamente creativa che ormai non c'è più. ●



Epilogo già scritto

VIAGGIO SOGNANTE IN UNA REALTÀ
ALTERNATIVA GIÀ ACCADUTA, IN CUI LA SF71H
SI STA PER GIOCARE IL MONDIALE A ABU DHABI
2018, IN UN FINALE CHE VEDRÀ PREMIATO...



” È INUTILE CHE INSISTETE PER CONOSCERE IL VINCITORE DEL MONDIALE 2018
CHE SARÀ INCORONATO IN VOLATA. NON VE LO SVELERÒ NEANCHE SOTTO TORTURA!



**ADESSO O MAI PIÙ:
È LA ROSSA DELLA VERITÀ**

Stavolta la Ferrari non può e non deve sbagliare. La SF71H è chiamata a giocare il mondiale con la Mercedes e le rivali e possibilmente a vincerlo...

Abu Dhabi, 24 novembre 2018.

Qui nel deserto sta per concludersi una delle più appassionanti stagioni nella storia della Formula Uno. Domani, domenica 25, finalmente conosceremo il nome del nuovo campione del mondo. Enorme è l'attesa tra le dune. Persino i beduini hanno perso la testa per lo sprint iridato. I più scatenati sfidano la calura indossando allegramente dei pullover di cachemire: è il loro modo di rendere omaggio al presidente della Ferrari. Secondo una indagine condotta dai segugi della Cia, il noto Sergio Marchionne non indossa una cravatta dal 1979. Quell'anno venne al mondo tra i ghiacci della Finlandia un certo Kimi Raikkonen.

Per la felicità, il compassato successore di Luca Cordero di Montezemolo rinunciò per sempre al nodo scorsoio intorno al collo. Del resto, che questo fosse un anno speciale per la Rossa di Maranello lo si era intuito il giorno stesso della presentazione della SF71H. Il Dio dell'automobilismo si commosse così tanto che, su sollecitazione paradisiaca del Drake, fece scendere sulla capitale mondiale dei motori la candida neve. Gli aruspici colsero immediatamente l'implicito messaggio: la neve come la manna delle vittorie, venuta a spezzare un digiuno ormai troppo lungo.

Quel giorno indimenticabile, alle atmosfere quasi natalizie si adeguarono tutti. Maurizio Arrivabene si era vestito come un pinguino, era quasi strangolato dall'abito di ordinanza. A Mattia Binotto mancava solo la bacchetta magica e poi sarebbe la copia sputata di un Harry Potter vagamente invecchiato. E finalmente Marc Genè, mirabile conduttore dell'evento, aveva svelato la vera ragione della sua eterna presenza in Ferrari: ma quale collaboratore, ma quale consulente. In realtà, il bravo Marc si era preparato per raccogliere l'eredità di Pippo Baudo, noto driver siciliano spesso protagonista alla Targa Florio. Così, quel 22 febbraio anche Seb Vettel comprese cosa diavolo stesse ad indicare quella "H" apposta in coda alla sigla della monoposto. Basta con questa menata secondo la quale si trattava di un riferimento all'ibrido, in lingua inglese.

Nossignore. "H" stava per Habemus Papam, cioè stavolta o mai più, stavolta la feroce dittatura della Morte Nera, pardon, della Freccia Argentata sarebbe stata travolta da una spettacolare insurrezione nazionalpopolare.

Oggi, nove mesi dopo, tra le palme orgogliosamente coltivate dagli sceicchi con i loro petrodollari, ecco, oggi siamo finalmente in grado di annunciare cosa stava passando per la mente di Sergio Marchionne mentre, silente in platea, assisteva al battesimo della Sf71H(abemus papam).

Il presidente fissava i suoi ingegneri e si chiedeva: ma possibile che tra un anno un altro di questi qui, visti i precedenti di James Allison e Lorenzo Sassi, sia sul libro paga di Toto Wolff?!? Com'è che io li caccio e lui li assume?!?

La risposta al curioso interrogativo sarà nota a tutti domenica, domenica 25 novembre, qui nel deserto.

P.s. Il nome del campione del mondo 2018 non sono disposto a rivelarlo nemmeno sotto tortura. ●

Ferrari SF71H

Rossa shocki

AGGRESSIVA, ESTREMA
E PROIETTATA AL GIOCO
D'ATTACCO, IN GARA
MA ANCHE IN QUALIFICA
ECCO PERCHÉ LA NUOVA
ROSSA HA I NUMERI
PER FARE CENTRO

di Alberto Sabbatini



Volevamo una monoposto aggressiva per mettere al muro la Mercedes? Adesso ce l'abbiamo davvero. La SF71H è la F1 più estrema che Maranello abbia mai costruito negli ultimi dieci anni. E non per il colore uniforme rosso brillante senza sbavature bianche, non per il ridimensionamento degli sponsor che prima ne "sporcavano" la livrea. E nemmeno perché incarna simbolicamente le speranze e le attese

che ci hanno riversato sopra tutti gli uomini del reparto corse, dal presidente Marchionne all'ultimo dei meccanici della squadra. No, la nuova Ferrari SF71H è aggressiva semplicemente perché è nata sotto la spinta di un progetto estremo. Un progetto teso a cercare in ogni dettaglio la perfezione. Niente è stato lasciato al caso, tutto è stato estremizzato: dallo specchietto retrovisore con funzione aerodinamica che incorpora un

**CAREZZATA
DA TANTI SGUARDI**

Frutto di una squadra unita, forte, compatta e tesa a spezzare il digiuno iridato che dura dal 2007: la Ferrari SF71H ha davvero il phisique du role!

ng

SF71H



minuscolo flap, alla ridottissima presa d'aria dei radiatori sulle pance, fino all'aletta ricurva a forma di banana collocata là sotto il supporto dell'alettone posteriore; un dettaglio che è sfuggito a tanti al primo sguardo perché semi-nascosto. Ma che esiste ed è efficace. Un progetto dove tutte le centinaia di tecnici del reparto corse hanno dato il proprio apporto vincente perché questa SF71H è anche l'estremizzazione del nuovo modo di lavo-

rare introdotto due anni fa dal direttore tecnico, Mattia Binotto: il sistema trasversale. Dove c'è un contributo creativo più diretto da parte dei singoli uomini e le gerarchie si appiattiscono perché non si segue più un ordine progettuale rigoroso imposto dall'alto "a caduta". Che significa? Questo cambiamento stravolge il metodo di lavoro tradizionale di una squadra F.1. Nello schema classico di un team il direttore tecnico, per esempio, ordi-

na ai collaboratori di progettare i vari componenti assegnando le specifiche esatte di come dovranno essere fatti; poco viene lasciato all'iniziativa personale o alla creatività del singolo ingegnere. Nello "schema trasversale" voluto da Binotto invece il capo-progetto non detta specifiche, forme e dimensioni dettagliate dei componenti, ma semplicemente il target, l'obiettivo funzionale da raggiungere e di come deve integrarsi col resto della vettura. Sta poi al singolo ingegnere sbizzarrirsi per capire come meglio può essere fatto quel particolare componente. Questo significa che tecnici e disegnatori, ai livelli inferiori, non sono più meri esecutori di un progetto ma danno un contributo creativo più funzionale. Al singolo tecnico è concessa la possibilità di mettere tutta la propria competenza e creatività al servizio di una piccola parte dell'auto da costruire. Una rivoluzione che somiglia, nella filosofia di base, a quella introdotta anni fa nell'industria automobilistica quando si passò dalle catene di montaggio alle "isole produttive".

Un concetto che sembra completare la teoria di Ross Brawn, il direttore tecnico dell'era vincente di Schumacher. Brawn quando era a Maranello diceva che non esiste una singola soluzione tecnica che da un anno all'altro può garantire un miglioramento di un secondo al giro. Ma che un team affiatato e teso alla ricerca della perfezione può invece escogitare cento minuscole trovate, meccaniche o aerodinamiche, che possono valere ciascuna un centesimo di secondo ma che insieme possono garantire quel miglioramento di un secondo. Una teoria che sembra disegnata apposta per adattarsi alla strategia trasversale della Ferrari frutto del lavoro creativo di tutti. La scommessa del Cavallino è che la SF71H estrema si riveli almeno un secondo più veloce della vecchia, al netto delle variabili regolamentari che influenzeranno la performance (gomme di mescola più morbida, peso aumentato per via dell'Halo, e così via). Perché quest'anno non ci sono scuse: si punta decisi al mondiale. Lo dice il team principal Arrivabene, lo ammette il direttore tecnico Binotto, lo pretende il presidente Marchionne. Per capire quale lavoro è stato fatto sulla SF71H e per quale motivo, analizziamo punto per punto le innovazioni della nuova monoposto cercando di rispondere proprio al quesito più banale: perché?

Perché definirla un'evoluzione?

Perché nonostante il suo design estremo, la SF71H non è una rivoluzione. Piuttosto una forte evoluzione. D'altronde è così anche la Mercedes W09. Sia a Maranello che a Brackley hanno deciso di non sconvolgere i progetti dello scorso anno ma di evolvere il precedente schema progettuale. Migliorandolo nelle aree più deboli, ed estremizzandolo invece negli aspetti che funzionavano. La SF70H aveva vinto 5 Gran Premi l'anno scorso, quindi possedeva già un enorme potenziale al proprio attivo. La Mercedes era davanti di un soffio. I punti forti del-

AL VERNISSAGE IN EVIDENZA ANCHE KVIAT!

Insieme a Vettel e Raikkonen e al terzo pilota Giovinazzi, alla presentazione della SF71H è stato mostrato con una certa enfasi anche Daniil Kvyat, neo-development driver della Rossa dopo che è finito il suo rapporto con la Toro Rosso, a fine 2017, senza neanche ultimare la partecipazione al mondiale ancora in corso



la Rossa erano: maneggevolezza, grande carico aerodinamico nelle piste lente, buona motricità, ottima frenata. Le debolezze rispetto alla Mercedes riguardano la scarsa velocità in rettilineo, una minor efficienza aerodinamica; la difficoltà a tenere le gomme nella finestra di temperature ideale. Bisognava migliorare questi aspetti. Ma il divario dalla Mercedes era ridotto: secondo Gary Anderson, ex progettista della Jordan F1 negli Anni Novanta e oggi opinionista, a fine 2017 la performance della Ferrari era percentualmente ad appena 0,17% da quella della Mercedes, mentre nel 2016 tale divario era cinque volte più elevato (0,86%).

Perché la Ferrari ha allungato il passo?

Non è un mistero che la Ferrari abbia allungato il passo della monoposto. Lo ha ammesso pubblicamente anche il direttore tecnico, Binotto. L'ha fatto per avvicinarsi alle caratteristiche della Mercedes. Nel 2017 abbiamo visto a confronto due scuole di



pensiero progettuale ben differenti: Ferrari a passo corto, Mercedes a passo lungo. Il passo, o interasse, è la distanza fra i due assi ruota, anteriore e posteriore. Il passo influisce sul carico aerodinamico della monoposto e sulla maneggevolezza nei cambi di direzione. Semplificando all'estremo il concetto, un'auto a passo lungo offre minor resistenza aerodinamica ed è più stabile sulle piste con curve veloci; nello stesso tempo però appare più in difficoltà sui circuiti tortuosi oppure con chicane e cambi di direzione frequenti e secchi. Un'auto a passo corto, invece, genera più carico aerodinamico quindi è avvantaggiata sulle piste lente (Monaco, Hungaroring) ma è penalizzata nei lunghi rettilinei perché oppone più resistenza all'avanzamento.

La scelta del passo dipende dall'impostazione progettuale ed è sempre una specie di compromesso frutto di calcoli, analisi e simulazioni. Se esaminiamo la stagione passata, vediamo che la Ferrari a passo corto aveva nettamente dominato sui tracciati più lenti: Monaco, Hungaroring, Singapore (crash a parte...). Ed è andata forte anche su circuiti misto-veloci come Melbourne, Sakhir, Baku, Spielberg, Austin. In queste gare la Rossa ha vinto o ha perso, ma se l'è giocata quasi alla pari. Viceversa la Ferrari aveva pagato un ampio gap contro la Mercedes a passo lungo nei tracciati con medie eleva- ➔



SF71H



te, curve ad alta velocità o rapide "esse" in appoggio: Shanghai, Montmelò, Silverstone, Spa, Monza, Malesia, Suzuka, Mexico City, Abu Dhabi.

La Ferrari, analizzando la stagione 2017 e i riscontri raccolti, deve aver concluso che gli svantaggi del passo corto, sull'arco dell'intero campionato composto da 21 circuiti, sarebbero stati superiori ai vantaggi. Ci sono più piste veloci con curvoni rapidi nella stagione piuttosto che circuiti tortuosi. Per cui ha deciso di allungare un po' la propria monoposto. Ragionamento opposto a quello fatto dalla Mercedes che, conscia del grande handicap su pochi ma decisivi circuiti lenti, ha leggermente accorciato la W09. Di quanti centimetri parliamo? La Mercedes W08 del 2017 si dice avesse un passo di oltre 3700 mm, attorno ai 15 cm superiore a quello della Ferrari. Nessun team vi confesserà mai i numeri precisi perché il valore del passo di una F1 è forse il segreto meglio custodito dopo quello di Fatima. Ma da calcoli e indiscrezioni si può dire che la SF71H dovrebbe essersi allungata di 5-6 cm, senza però raggiungere i valori estremi della Mercedes, mentre la W09 si sarebbe accorciata a sua volta di qualche cm. La SF71H mantiene però un passo inferiore a quello della W09. Storicamente in F1 si assiste da anni a un costante incremento del passo per

sfruttare meglio l'aerodinamica. Da valori sotto i 3 metri delle F1 di vent'anni fa ormai si è arrivati attorno ai 3700 mm. Fu proprio Aldo Costa, quando era direttore tecnico Ferrari, che cominciò a allungare il passo delle Rosse che nascono sotto il suo progetto. Non è un caso quindi che in Mercedes Costa continui a sposare la filosofia del passo lungo.



Perché il passo lungo è efficace?

Un'auto a passo lungo ha più spazio fra le ruote anteriori e le pance; quella è la zona più critica perché vi arriva aria turbolenta, disturbata dalle ruote anteriori che girano. Quel flusso d'aria va incanalato, ripulito dai vortici e diretto in parte verso i radiatori per raffreddare il motore, in parte attorno alle pance per ridurre la resistenza all'avanzamento della monoposto in velocità (drag) e migliorarne l'efficienza. Non a caso quella zona ai lati dell'abitacolo, fra ruota anteriore e pance è densa di alette, turning vanes e ogni forma di deflettore strano e ricurvo che serve proprio allo scopo di indirizzare



i flussi d'aria. Più è lunga quella zona, più alette si possono introdurre per gestire meglio i flussi d'aria. Inoltre una monoposto a passo lungo, essendo ci più distanza fra asse ruota anteriore e posteriore, possiede di conseguenza un fondo di maggior superficie che quindi può generare più downforce tramite l'aria che passa sotto la macchina e che viene "risucchiata" dall'estrattore.



? Perché le prese d'aria delle pance sono più piccole?

È forse la caratteristica più importante della Ferrari SF71H. Binotto stesso ha ammesso che le "bocche" a ogiva della monoposto 2017 sono state copiate quest'anno da molte squadre (fra cui Renault e Alfa-Sauber) perché molto funzionali; perciò la Ferrari ha provato a estremizzare il concetto facendo un ulteriore passo in avanti per accumulare vantaggio sui concorrenti. Le prese d'aria dei radiatori della SF71H sono sdoppiate e più piccole. Il concetto principale è raggiungere la riduzione degli in-

UNA ROSSA CHE NASCE IN UN CLIMA POSITIVO

Oltre al team principal Arrivabene e al direttore tecnico Binotto, alla presentazione della SF71H ha fatto bella mostra anche il bravo presentatore Marc Gené, che ha introdotto la monoposto e i piloti Vettel e Raikkonen, tutti tesi a riportare il mondiale finalmente a Maranello

gombri attraverso la riduzione del raffreddamento. Tutto parte da un concetto che sta alla base dell'aerodinamica di tutte le automobili: l'ideale per migliorare la penetrazione aerodinamica di un'auto sarebbe non avere nessuno foro di entrata nelle fiancate (o sul frontale). L'aria scorrendo sulla carrozzeria non diventerebbe un "freno aerodinamico" come succede invece quando entra dentro la vettura. Ovviamente non è possibile chiudere completamente le pance, perché il motore va raffreddato tramite i radiatori che devono essere investiti dal flusso d'aria. Per cui la sfida dei progettisti è realizzare un radiatore più compatto per aprire una "bocca" più piccola nelle pance. La soluzione Ferrari prevede sulle pance un'apertura sdoppiata per dirigere aria verso i radiatori. Ma di dimensione estremamente ridotta.

La dimensione della presa d'aria è sempre frutto di simulazioni accurate perché rappresenta un compromesso. Se è troppo grande penalizza la macchina in velocità; se è troppo piccola surriscalda il motore e riduce la potenza. Un vantaggio annulla l'altro. La Ferrari dello scorso anno, a passo corto, soffriva di una evidente carenza di velocità in rettilineo dovuta proprio al concetto del passo corto (che genera più resistenza all'avanzamento). Rimpiccio- ➔

lendo le prese d'aria, a Maranello si pensa di aver trovato la soluzione per penalizzare meno la monoposto in velocità senza penalizzare il raffreddamento perché il motore 062H Evo è stato progettato per funzionare a temperature più elevate, quindi richiedere minor raffreddamento.

Quella delle prese d'aria piccole è però una scelta a rischio come poche altre, perché se mal calcolata potrebbe pregiudicare l'affidabilità di motori che quest'anno devono garantire una durata maggiore. Con soli 3 motori per tutta la stagione (contro i 4 del 2017 e 21 gare in calendario, un propulsore dovrà sopportare ben 7 Gran Premi: cioè durare, fra prove e gara, per qualcosa come 4200 km contro i 3000 km dello scorso anno. Se la Ferrari si è presa questo rischio, vuol dire che ha svolto test di affidabilità al banco di ogni genere ed è abbastanza tranquilla sul fronte resistenza alle rotture. Ecco perché le dimensioni così ridotte delle prese d'aria dei radiatori si prestano bene a definire la SF71H come un'auto "aggressiva", come dice Binotto. È una monoposto in cui i progettisti si sono scientemente presi dei rischi per massimizzare la prestazione. Ci auguriamo siano stati calcolati bene.

Perché la SF17H è più stretta?

La risposta, anche in questo caso, è: per motivi aerodinamici. Più è stretta, meno una vettura offre resistenza all'avanzamento. L'estremizzazione del progetto SF71H ha portato ad ottenere una monoposto dagli ingombri ridotti. Nella vista dall'alto si vede bene come le pance anche nel punto più largo, non raggiungano la dimensione massima ammessa dal regolamento, a differenza del fondo piatto sottostante è al limite massimo della misura prevista. La rastremazione della monoposto si vede bene nel retrotreno, in particolare sul cofano motore, ancor più stretto e aderente alla meccanica sottostante, anche se non riesce a risultare sottile quanto quello della Mercedes W09 che è il più stretto in assoluto. Nella parte inferiore (dove c'è il Quadrifoglio Alfa Romeo), il cofano della SF71H poi si abbassa talmente da diventare praticamente orizzontale per canalizzare meglio l'aria verso il retrotreno.

Perché l'Halo è bicolore?

È la prova di come la Ferrari non abbia lasciato nulla al caso. La parte superiore della gabbia è stata verniciata di rosso come la monoposto, quella inferiore dell'Halo invece è nera. Perché? Per non creare riflessi anomali che possano abbagliare il pilota. La Ferrari ha rispolverato un trucco che usava l'aviazione giapponese nella II° guerra mondiale: sui caccia nipponici la parte inferiore della fusoliera era verniciata di nero per non abbagliare i piloti che vo-

HALO ESTETICAMENTE BEN INTEGRATO

Al di là dell'anteriore più affilato e dell'ampia cura posta come sempre nella vera e propria fioritura di appendici sull'ala, sulla SF71H spicca ovviamente la presenza dell'Halo, il dispositivo di protezione reso obbligatorio a partire da quest'anno, che sulla Ferrari appare ben integrato al corpo vettura anche esteticamente



lavano in formazione uno sopra l'altro. Nel caso della SF71H, il pilota dall'abitacolo ha davanti a sé per tutto il tempo il profilo inferiore dell'Halo. Se anche quella zona fosse dipinta nel rosso brillante della carrozzeria Ferrari come quella superiore, ogni raggio di sole, riflettendosi sul metallo verniciato, potrebbe abbagliare gli occhi di Vettel o Raikkonen. Colorando di nero la parte inferiore dell'Halo si è eliminato il rischio. Tra tutte le squadre che hanno presentato un Halo verniciato nella tinta della carrozzeria (Williams e Alfa-Sauber), Ferrari è l'unica che ha avuto questo scrupolo.



? Perché sopra l'Halo c'è un bordo?

È un profilo aerodinamico. Il regolamento F.1 permette una minima carenatura.

La Ferrari è l'unica che per adesso ha utilizzato una soluzione per ridurre i vortici che l'Halo genera. In quella posizione l'arco di protezione influ-

isce fortemente sul flusso d'aria che passa sopra la monoposto: disturba l'aria che arriva all'airscope e all'alettone e crea turbolenze attorno al casco dei piloti.

Quel piccolo profilo dovrebbe ridurre i fastidi. Anche in questo caso la Ferrari è stata la prima (per adesso l'unica) a studiare il problema in galleria del vento incorporando l'Halo nell'analisi dei flussi d'aria che colpiscono la vettura, invece di fissarlo sulla scocca e basta. Gli altri probabilmente ci arriveranno presto, ma Maranello anche in questo caso è in vantaggio.

Perché c'è una piccola ala a banana sotto l'alettone?

È un altro esempio della ricerca estrema compiuta dai progettisti del Cavallino investigando ogni area attorno alla macchina. Nel regolamento 2018 sono state abolite le pinne posteriori (e quindi anche la T-wing nella estremità) e il piccolo ma influente "monkey seat", ovvero quel famoso alettoncino collocato in basso sotto al pilone che sostiene l'alettone. La Fia temeva potesse essere sfruttato per far soffiare su quel profilo alare lo scarico del motore e generare una downforce illegale. Però la Ferrari ha trovato un "buco" regolamentare, cioè una zona non proibita dove collocare un elemento aerodinamico: esattamente sotto l'alettone principale. E ha realizzato così un alettoncino supplementare, una specie di T-wing, che indirizza meglio il flusso d'aria posteriore.

Perché il colore è tutto rosso?

In parte perché è sparito lo sponsor Santander, i cui colori erano il rosso e il bianco, che aveva indotto ad accentuare la tinta bicolore nelle precedenti monoposto colorando di bianco anche ali e paratie. Ma c'è anche un altro motivo: il finanziatore principale della Scuderia oggi è soltanto la Philip Morris, la multinazionale svizzera che produce le sigarette Marlboro, che ha rinnovato proprio a febbraio la sponsorizzazione con la Ferrari. La Philip Morris ha sempre preteso una presenza discreta e quasi invisibile sulle monoposto del Cavallino per ri-



Perché gli specchietti sono forati?

Per ottimizzare l'aerodinamica. I retrovisori sono aperti: c'è un taglio all'interno che fa passare un flusso d'aria. È la dimostrazione che tutto il design esteriore della SF71H è stato minuziosamente studiato in funzione dei flussi d'aria, intervenendo anche su aree minuscole, un tempo non considerate, come la piccola superficie di uno specchietto retrovisore che può provocare comunque una resistenza all'avanzamento. Minima ma percettibile.

UNA MONOPOSTO CHE PRIVILEGIA SEMPRE PIÙ IL ROSSO

Non c'è più lo sponsor Santander e comunque di bianco ne è previsto di meno. Così sulla Ferrari SF71H spicca molto la quasi esclusiva presenza del colore rosso. La striscia bianca a fregi tricolori adorna invece la parte di superficie superstita dopo l'abolizione della pinna posteriore

spettare le leggi anti-tabacco. L'unico riferimento indiretto era il gigantesco logo rettangolare bicolore bianco/rosso della Scuderia che occupava tutto il cupolone e doveva richiamare simbolicamente e in modo subliminale il marchio biancorosso Marlboro. Quest'anno per evitare ogni genere di ulteriore rischio legato alle leggi anti-tabacco, è stato completamente abolito anche il logo biancorosso che identificava la Scuderia. Per cui il cupolone, senza quel vistoso logo, è diventato interamente rosso e contribuisce fortemente a quell'uniformità di colore della monoposto. Ora il simbolo della squadra è tornato ad essere, come un tempo, solo lo scudetto giallo con il cavallino rampante nero. Nel cofano posteriore invece è rimasto il quadrifoglio Alfa Romeo (che compare anche sulla Alfa Sauber) che rappresenta la sponsorizzazione di Alfa sulla Ferrari.

Perché non ha cambiato nome?

Il nome della nuova Ferrari di F.1 è (quasi) uguale a quello precedente: nella sigla SF71H, il 71 fa riferimento al 71° anno di vita della Ferrari. In realtà il codice interno della monoposto 2018 è 669, una sequenza progressiva. Ma questa terminologia non è stata mai adoperata per il nome ufficiale della F.1, salvo nel triennio 1989-90-91 quando le F.1 di quell'epoca furono ufficialmente battezzate coi numeri progressivo 640, 641/2 e 643. Mentre a Maranello le auto stradali vengono spesso per tradizione battezzate con la cilindrata unitaria del motore (365, 456, 488), la Scuderia ha sempre preferito indicare i nomi delle proprie F.1 con sigle che identificavano l'anno di costruzione (F2004, F10, F2012, SF15, ecc) o al massimo mischiavano l'anno e certe caratteristiche tecniche (138=2013 8 cilindri). Solo in caso di ricorrenze importanti, la Ferrari le ha battezzate con un numero che faceva riferimento alla ricorrenza stessa: fu così con la F60 del 2009 in onore dei 60 anni dalla nascita della Ferrari o con la 150° Italia del 2011 (ispirata all'anniversario della nostra repubblica). L'anno scorso, visto che si festeggiava una ricorrenza ben precisa del Cavallino - il 70° anno dalla fondazione - aveva avuto un senso preciso abbandonare l'anno di costruzione nella sigla e chiamare la F.1 come Sf70. Così si è anche evitata la spiacevole concomitanza con l'anno il cui numero porta male in Italia (pensate gli scongiuri con un'auto chiamata Sf17). Quest'anno però si sarebbe potuto tornare a una definizione legata all'anno di costruzione, tipo Sf18H. Perché no, allora? In Ferrari dicono che si è preferito tenere la continuità con la denominazione dell'anno scorso. E forse si voleva anche sottolineare meglio l'evoluzione del progetto. Ulteriore tocco di finezza: la H nel nome che indica il motore ibrido, è diventata di colore azzurro, uno dei colori che nell'industria automobilistica simboleggia il concetto di ecologia e viene impiegato per identificare le auto ibride. ●



LE VOCI FERRARISTE



MATTIA BINOTTO

«Le sfide da affrontare in questa macchina sono state diverse, sicuramente la prima riguarda l'affidabilità della power unit per via delle difficoltà che avevamo incontrato lo scorso anno e un po' perché nel 2018 i motori dovranno percorrere più strada. In generale abbiamo lavorato su ogni cosa senza tralasciare nulla. Il progetto di un anno fa era una base, siamo ripartiti da lì cercando di migliorare. Abbiamo anche lavorato sul retrotreno e il disegno delle sospensioni per adattarle meglio alle nuove gomme. Sull'aerodinamica avevamo introdotto un concetto tutto nostro di pance laterali, si è trattato di provare a fare un ulteriore passo avanti e oggi presentiamo il risultato dello sviluppo. Se facciamo il punto su quello che abbiamo fatto l'anno scorso, nelle piste a bassa velocità abbiamo sempre fatto bene mentre nei circuiti dove la velocità era più alta soffrivamo un po' di più. In questo senso è stato ricercato lo sviluppo aerodinamico e l'auto è stata concepita in questo modo per avere prestazioni omogenee e uniformi per tutta la stagione. Quando si tratta di prestazioni, questi sono tutti contributi che mirano a migliorare l'aerodinamica della vettura, cercando di migliorare il livello di resistenza in generale migliorando nel contempo l'efficienza complessiva della vettura. Aumentare l'interasse migliora gli elementi aerodinamici e consente loro di essere più liberi quando si tratta di tutti gli elementi che si trovano nel mezzo della vettura. Il lavoro sul retro dell'auto, che richiede un grande sforzo, significa un miglioramento nel flusso d'aria sul retro dell'auto. Abbiamo cercato di mantenere il nostro concetto di prese per i radiatori, e tutti lo stanno copiando, ma abbiamo cercato di fare un ulteriore passo in avanti. Quello che abbiamo mostrato oggi non è lo stesso elemento



dell'anno scorso è qualcosa di più sviluppato. I punti di forza sono lì e volevamo migliorare noi stessi».

MAURIZIO ARRIVABENE

«Questa macchina è stata fatta qui, in Italia, la cosa più importante è questa. Tutti qui si sono alzati in piedi per dimostrare rispetto e consapevolezza dei propri mezzi. Abbiamo tutti lavorato sapendo che stavamo costruendo una Ferrari. Ne siamo orgogliosi, lavoriamo per un grande esempio di eccellenza italiana. Quando si vede una nuova Ferrari è sempre un giorno speciale per





La presentazione della nuova Ferrari SF71H ha ispirato anche Lapo Elkann che ha scritto una lettera d'amore alla Rossa

l'automotive: è un'emozione speciale perché rappresentiamo l'Italia e questo è lo sforzo di tante persone che hanno lavorato a fondo. Voglio elogiare ognuno dei ragazzi che ha lavorato sulla macchina costruendola pezzo su pezzo. Dal design all'efficienza fino all'aerodinamica, dietro c'è un lavoro intellettuale e manuale che rende la Ferrari diversa da tutti gli altri».

ovviamente è quella di chiudere la stagione con un bel 1-2 ma per gli spettatori sarebbe meglio augurarsi un campionato con più contendenti, anche oltre Ferrari e Mercedes. Vedremo, al momento non vedo l'ora di scendere in pista».

SEBASTIAN VETTEL

«Abbiamo sempre delle aspettative positive. Sappiamo bene quanto lavoro è converso nella nuova monoposto, e non solo in questi ultimi mesi, ma da quando ha preso il via progetto. Quello che vediamo qui oggi è il risultato di tanti sforzi, ed è un momento molto emozionante. Se parliamo di aspettative è ovviamente molto difficile sbilanciarsi oggi, ma siamo certi di aver lavorato molto e penso che quanto fatto sia stato nella giusta direzione. Ora serve la conferma in pista, e sappiamo che le prossime settimane saranno molto importanti per capire se tutto funziona al meglio. Sarà bello scendere in pista, non vedo l'ora. Degli altri non ho visto praticamente nulla. Ho trascorso molto tempo con la squadra, e ci siamo concentrati su noi stessi. Quando si vedono nuove monoposto si chiede un'opinione ai propri ingegneri, che hanno una visione molto più tecnica, ma non l'ho ancora fatto. Nelle prossime settimane ci scambieremo pareri anche su questo aspetto. È presto per dire dell'impatto che ha l'Halo.

Lo scorso anno abbiamo avuto la possibilità di fare qualche giro di pista, e non sono emersi grandi problemi, così come quando ho provato il sedile della nuova monoposto. Mi sembra meno invadente di quanto pensassi inizialmente, e credo che ci abitueremo velocemente alla sua presenza. Per quanto riguarda le gomme, abbiamo lavorato molto per ottimizzare i nostri pit-stop, cercando di perfezionare velocità ed affidabilità, anche perché più soste saranno fatte e più diventeranno importanti. Sull'impatto delle gomme credo che per avere un'idea dovremo aspettare Australia e Bahrain, ovvero contesti con alte temperature. I test invernali, e si chiamano invernali per quello, non credo che ci daranno l'opportunità di capire molto a causa delle basse temperature. Nel 2017 non siamo andati proprio vicini al titolo, mancava ancora un po'. Dodici mesi fa la situazione era un po' diversa, nessuno aveva un'idea di massima sulla propria competitività a causa dei nuovi regolamenti, ma quest'anno è diverso. Sappiamo da dove arriviamo e speriamo ovviamente di fare il salto in avanti che ci siamo prefissati. La SF71H sembra molto... ordinata, è un aspetto che si nota subito, tutto sembra avere un senso. Ma dobbiamo andare in pista per avere la conferma della validità delle nostre impressioni. La fiducia non ci manca, ma adesso dobbiamo dare la parola alla pista».

KIMI RAIKKONEN

«È una macchina molto bella, è rossa. Non abbiamo bisogno di guardare altrove, credo che la monoposto sia molto buona. La vigilia di un campionato è sempre caratterizzata da speculazioni, ma ormai ci siamo, e la prossima settimana avremo le prime indicazioni. Al momento possiamo solo immaginare come saranno i primi giri, vedremo, per giudicarla devo prima guidarla. Poi alla fine a contare saranno i verdetti di Melbourne. È ben definita nei dettagli, anche se con l'Halo cambia molto l'aspetto. Però, a differenza dello scorso anno, questa volta la monoposto è nata con il concetto dell'Halo già presente, e questo aiuta un po', devo ammettere che è meglio di quanto credessi. Non c'è una parte della monoposto che preferisco, è l'insieme che colpisce per la cura che c'è anche nei più piccoli dettagli. La speranza

CARA SCUDERIA FERRARI

“Solo qualche giorno fa, Enzo Ferrari, avrebbe compiuto 120 anni e oggi, con la nuova SF71H, cara Scuderia Ferrari, gli hai fatto certamente uno dei regali più belli che lui potesse aspettarsi.

Con questa Rossa F1 hai fatto un grande regalo anche a tutti gli amanti del Cavallino, a Maranello, a Modena, all'Italia intera e alla sua gente. Ma non solo, perché Ferrari emoziona e appassiona i popoli di tutto il Mondo, una forza che pochi hanno.

Rosso è il colore della passione, del sangue, del nostro vino migliore. Rosso, per tutti, è il colore della Ferrari. Prima di tutto, davanti a tutto. Con questa nuova auto si guarda al passato, si torna ai momenti gloriosi che hanno scritto la storia dell'automobilismo, si torna al rosso puro.

F1 per me vuole dire massima espressione della tecnologia. Ma anche grande amore. Mai grande però, come quello che nutro, fin dal primo giorno, per la Scuderia Ferrari.

Per quest'anno ho un grande sogno. Vorrei infatti rivedere le Rosse dominare il Campionato. Vorrei vedere i suoi piloti, Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen, sui gradini più alti del podio. Questo, infatti, è quello che vi meritate.

Dicono che i sogni sono desideri, ebbene sì, questo è il mio e dei team delle mie aziende, Garage Italia e Italia Independent. Durante ogni prova, ogni qualifica, ogni pit stop e ogni gara, noi vi sosterrremo e vi spingeremo con anima e cuore. Dietro al podio, vogliamo vedere sventolare la bandiera Italiana, la nostra bandiera, quella della nostra Scuderia.

In bocca al lupo ragazzi e sempre, FORZA FERRARI!”
Lapo Elkann



Milano, 22 febbraio 2018

CARA SCUDERIA FERRARI

Solo qualche giorno fa, Enzo Ferrari, avrebbe compiuto 120 anni e oggi, con la nuova SF71H, cara Scuderia Ferrari, gli hai fatto certamente uno dei regali più belli che lui potesse aspettarsi.

Con questa Rossa F1 hai fatto un grande regalo anche a tutti gli amanti del Cavallino, a Maranello, a Modena, all'Italia intera e alla sua gente. Ma non solo, perché Ferrari emoziona e appassiona i popoli di tutto il Mondo, una forza che pochi hanno.

Rosso è il colore della passione, del sangue, del nostro vino migliore. Rosso, per tutti, è il colore della Ferrari. Prima di tutto, davanti a tutto. Con questa nuova auto si guarda al passato, si torna ai momenti gloriosi che hanno scritto la storia dell'automobilismo, si torna al rosso puro.

F1 per me vuole dire massima espressione della tecnologia. Ma anche grande amore. Mai grande però, come quello che nutro, fin dal primo giorno, per la Scuderia Ferrari.

Per quest'anno ho un grande sogno. Vorrei infatti rivedere le Rosse dominare il Campionato. Vorrei vedere i suoi piloti, Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen, sui gradini più alti del podio. Questo, infatti, è quello che vi meritate.

Dicono che i sogni sono desideri, ebbene sì, questo è il mio e dei team delle mie aziende, Garage Italia e Italia Independent. Durante ogni prova, ogni qualifica, ogni pit stop e ogni gara, noi vi sosterrremo e vi spingeremo con anima e cuore. Dietro al podio, vogliamo vedere sventolare la bandiera Italiana, la nostra bandiera, quella della nostra Scuderia.

In bocca al lupo ragazzi e sempre, FORZA FERRARI!”

Lapo Elkann

Mercedes elegante regina

IL DIRETTORE TECNICO JAMES ALLISON SPIEGA: «CON LA W09 ABBIAMO LAVORATO SUI DETTAGLI»
TOTO WOLFF AVVERTE: «SI RIAZZERA TUTTO E SARÀ DIFFICILE RIMANERE AL TOP PER 21 GP».

di Alessandro Gargantini



Quando cadono i veli da una Regina, soprattutto se sovrana incontrastata da quattro stagioni, l'attenzione non può essere che totale. E così è stato nella giornata di giovedì 22 febbraio, allorché nella gelida cornice del circuito di Silverstone, in una maratona durata un'intera giornata, è stata presentata la nuova Mercedes-AMG F1 W09 EQ Power+. Dietro un nome oltremodo articolato e, di fatto, interminabile, si cela l'arma che la Casa di Stoccarda ha progettato per

W09 PER RESTARE AL VERTICE

Ha linee davvero sinuose ed eleganti la Mercedes W09 che ha il compito di proseguire il ciclo vincente della Casa di Stoccarda da quando in F1 c'è l'ibrido

difendere lo scettro iridato dagli attacchi di Ferrari e Red Bull nella graduatoria riservata ai costruttori e ai piloti.

Sotto numerosi aspetti, la nuova monoposto incarna perfettamente il ruolo di erede della W08, ribattezzata affettuosamente "diva" da Toto Wolff a causa del suo comportamento spesso bizzoso e imprevedibile, ma in ogni caso insuperabile per la concorrenza nella stagione dei poker per la Casa di Stoccarda. Quattro, come i mondiali ar-

F1 W09

EQ POWER+



tagliati da Lewis Hamilton, ma anche come gli alori consecutivi colti dalla casa tedesca nella classifica costruttori. Lo staff tecnico diretto da Toto Wolff per la sesta stagione consecutiva ha lavorato con il chiaro obiettivo di preservare le virtù ed il DNA del precedente modello, rendendolo allo stesso tempo più raffinato, sincero nelle reazioni e semplice da addomesticare per i piloti. Sotto una corazza che trasmette un'evidente continuità di forme, molteplici elementi sono stati ogget-

to di rifinitura e innovazione. Non bisogna infatti dimenticare che ogni nuova vettura è frutto di un lavoro che ha inizio almeno dodici mesi prima e che, fisiologicamente, accoglie buona parte degli sviluppi introdotti nel corso della stagione precedente. E nel corso dello scorso campionato alla Mercedes hanno dovuto accelerare il lavoro di sviluppo per tener testa agli attacchi della Ferrari, capace di spaventare l'armata tedesca almeno fino alla pausa d'agosto.

«Sì, l'anno scorso per il titolo iridato è stata lotta vera, e a lungo abbiamo temuto che il mondiale sarebbe stato deciso solo all'ultima corsa - ha rivelato il Direttore Tecnico della Mercedes James Allison, che ci ha ragguagliato sulle linee guida che sono state seguite nella progettazione della W09 - Traendo esperienza dalla passata stagione, abbiamo rifinito ogni dettaglio della monoposto, rendendola anche più elegante da vedere. Nel 2017 dovevamo recepire una serie di cambiamenti regolamentari, e la gestione di tutte le novità ha avuto la precedenza. Abbiamo comunque lasciato spazio alla possibilità di intervenire su alcuni comportamenti della macchina, visto che tutto era nuovo e non avevamo una specifica esperienza. Quest'anno abbiamo invece meno incognite e questo aspetto ci ha concesso di lavorare maggiormente su specifici dettagli. Abbiamo quindi potuto rifinire e portare all'estremo alcuni concetti, e da questo approccio ne è anche scaturita una maggior eleganza nel complesso della W09».

Soprattutto nella prima parte del 2017, in casa Mercedes sono emerse chiare difficoltà nella definizione dell'assetto. Spesso, per arrivare a un set-up soddisfacente, è stato necessario lavorare per tutto il week-end di gara. E questi ritardi hanno finito per incidere sulla qualità della performance. Individuata questa debolezza, in Mercedes hanno dunque lavorato per rendere la macchina più sincera nelle reazioni, in grado di "parlare" più chiaramente agli ingegneri e ai piloti. Il passo della macchina, che in base alle analisi svolte ha generato diversi vantaggi nella scorsa stagione, non è stato modificato. Sulla W09 risulta invece evidente un lavoro di sviluppo congiunto sulle sospensioni e sull'aerodinamica in modo da gestire al meglio la deportanza anteriore e posteriore a vantaggio della guidabilità della macchina sui vari tipi di curva ed a diverse velocità. L'introduzione dell'halo, secondo Allison, ha un'importanza secondaria se contestualizzato all'intero lavoro di sviluppo.

In aggiunta agli sviluppi legati al telaio e all'aerodinamica, è stata completamente rivista la power unit per incrementare la durata e far fronte alla necessità di utilizzare tre sole unità per pilota nel corso della stagione e due sistemi di recupero energia. Ai motori sarà richiesto di incrementare del 40 per cento la tenuta rispetto al 2017, e l'obiettivo è stato quello di mantenere il medesimo livello di performance su un ciclo di vita più esteso. Andy Cowell, a capo dell'High Performance Powertrains, ha anche lavorato nella direzione di una miglior integrazione della power unit nella scocca oltre che sulla combustione e attriti degli oli in partnership con la Petronas.

LA MONOPOSTO 2018 SPIEGATA DA TOTO WOLFF

La Diva ha ispirato anche la nuova W09

«Quando inizia una nuova stagione, tutte le classifiche si azzerano. Dobbiamo partire da questo concetto senza pensare a quanto si è visto l'anno scorso ed alla superiorità che abbiamo espresso,



SUTTON-IMAGES.COM

GETTY IMAGES

SI RIPARTE DA ZERO
SENZA PENSARE
AL 2017 E ALLA
SUPERIORITÀ CHE
ABBIAMO ESPRESSO
NEL COSTRUTTORI

TOTO WOLFF

”





GETTY IMAGES

**SOTTO UNA
CORAZZA
ALL'APPARENZA
SIMILE TUTTO
È STATO RIFINITO
SULLA W09**

LEWIS HAMILTON



Quindi siamo stati molto attenti a preservare i tratti principali della nostra precedente monoposto. Sarà anche difficile rimanere al top per 21 gare, visto che il campionato si allunga e sarà più stressante. Già l'anno scorso con una corsa in meno abbiamo corso al limite e non sarà facile avere il massimo focus così a lungo!».

DALLA W08 ALLA W09 PARLA LEWIS HAMILTON

«Migliorato il nostro Dna vincente»

Lewis Hamilton si attende molto dalla nuova Mercedes-AMG F1 W09 EQ Power +, evoluzione della vettura che ha consentito alla casa di Stoccarda di conquistare 12 corse e siglare 15 pole position nel 2017. «L'anno scorso ho guidato una vettura fantastica, ma c'erano davvero molte aree di miglioramento - ha spiegato il trentatreenne di Stevenage - Abbiamo quindi mantenuto il DNA della W08 e lavorato per migliorarne ogni aspetto. Sotto una corazza all'apparenza simile, tutto è stato rifinito». Nella mente di Lewis Hamilton la nuova creatura dovrà essere l'arma per conquistare il quinto mondiale eguagliando il primato di Juan Manuel Fangio e liberandosi dalla compagnia dei quattro volte iridati Alain Prost e Sebastian Vettel, a secco dal 2013.

Il pilota inglese ha già inserito la spina ed è già come se fosse in simbiosi con la sua nuova monoposto. «Sì, è stato in lungo inverno e non vedo l'ora di tornare al volante. Mi dà delle splendide sensazioni tornare a Brackley per la prima volta quest'anno e ritrovarmi in una struttura incredibile per organizzazione e struttura. E, chiaramente, sono molto coinvolto per questa giornata che di fatto coincide con l'apertura del nuovo mondiale. Da questo momento, tutto ha inizio. So che molte persone hanno dato tutto, e per un lungo periodo di tempo, per progettare e assemblare questa nuova monoposto e non vedo l'ora di impossessarmene e portarla al limite. E mi sento molto orgoglioso di essere una delle due persone che potranno guidarla. L'anno

soprattutto se si guarda la graduatoria costruttori». Come sa abitudine, è estremamente chiaro nel dare la direzione alla sua truppa Toto Wolff che si appresta ad iniziare la sua quinta stagione al vertice della Mercedes Motorsport. Un'esperienza che non poteva essere più vincente, dal momento che per ben quattro volte la Casa di Stoccarda si è fregiata di entrambi i titoli a disposizione. Ma quando parte una nuova avventura, è inutile guardarsi in dietro e pensare a cosa si è fatto. Anche perché sortirebbe soprattutto l'effetto di distogliere il focus dalle sfide che attendono i campioni iridati. «È sempre molto eccitante quando il lavoro dietro alla scrivania, di progettazione e organizzazione, si concretizza in una nuova vettura che scende in pista. È questa una delle più belle sensazioni che mi regala il mio lavoro. E non è semplice lavorare quando si cercano sempre nuovi limiti, vi assicuro che ci sono migliaia di ore di lavoro dietro alla F1 W09 che è scesa in pista oggi per la prima volta». E anche l'espressione con la quale ha soprannominato il modello precedente, diva, è stato un tema ricorrente alla presentazione di Silverstone. Ed il manager austriaco ha spiegato come vede il novo modello paragonandolo al precedente. «Della diva della passata stagione ci sono piaciuti molto i tratti caratterizzanti. La W08 è stata la vettura più veloce nel precedente campionato, la più performante in griglia e quella con il maggior numero di vittorie.

PRESSIONE E CONCENTRAZIONE

Subito concentrati sull'obiettivo vittoria alla Mercedes con Toto Wolff che non si culla di certo sui trionfi passati. In alto, il quattro volte campione del mondo Lewis Hamilton già pronto a mettersi sotto pressione per rendere da subito la vita impossibile ai rivali

scorso, siamo stati un po' altalenanti nelle prestazioni. Su tracciati come Silverstone eravamo assolutamente inavvicinabili, mentre su altre piste siamo andati in crisi. La nuova monoposto è migliore della precedente in ogni aspetto e mi attendo che ci consentirà di avere delle performance sempre consistenti».

E il pilota inglese ama giocare con le sensazioni e la pressione legata al debutto della vettura che sarà per tutti il punto di riferimento. «Sinceramente, io cerco sempre di mettermi il massimo della pressione addosso ogni volta che scendo in pista. Soprattutto in occasione dei primi test, c'è sempre il terrore di rovinarla e deludere tutte le persone coinvolte nella sua realizzazione. Ma poi penso che loro vogliono solo che io dia il massimo ed è quello che si aspettano da me e che sprema il suo massimo potenziale. Con la Casa di Stoccarda ho vinto tre mondiali nei miei primi cinque anni e questo tempo è trascorso fin troppo velocemente. E' stato un onore correre per la miglior scuderia del mondiale e vincere per la Casa che mi ha messo sotto contratto quando avevo tredici anni. E negli ultimi anni la visione di Toto Wolff e la sua guida ha dato ancora maggiore energia ed ha positivamente coinvolto tutto l'ambiente, che nonostante le dimensioni lavora come una vera squadra corse sotto la sua ispirazione. Siamo la miglior squadra ed abbiamo solide fondamenta, ora è importante mettere ogni piccolo mattone al suo posto, senza fare stravolgimenti».

Il campione del mondo britannico si aspetta comunque una competizione molto serrata. «Difficile dire adesso se sarà più temibile la concorrenza della Red Bull o della Ferrari. Entrambe nella passata stagione sono state molto competitive, soprattutto nel finale. Ma mi attendo che ci possa essere anche una quarta squadra con la quale dovremo fare i conti». Anche perché la diminuzione del numero della power unit a disposizione, l'introduzione dell'halo e i nuovi compounds della Pirelli potrebbero rimescolare un po' i valori. «Le continue novità rendono il lavoro della squadra a Brixworth e Brackley sempre più complesso, aggiungendo nuove variabili. Certamente la riduzione del numero dei motori avrà un impatto su noi piloti, che dovremo stare molto attenti col propulsore, massimizzando la sua efficienza sotto ogni aspetto. Dovremo anche avere il massimo rispetto nell'utilizzo della potenza, anche perché l'affidabilità continuerà ad essere una priorità. Per quel che concerne l'utilizzo dell'halo, ad esempio, la sua installazione ha comportato un aumento del peso della macchina di 5kg a 733kg, confermando il trend degli ultimi anni che vede le nostre monoposto sempre più pesanti. Mi sembrerà all'inizio di avere un alieno a bordo, ma alla fine tutti ce ne abitueremo. Per quel che concerne l'aumento di peso, alla fine non incide sulle prestazioni sul giro perché viene sembra ampiamente contro-bilanciato da uno sviluppo della macchina».

Hamilton si è anche soffermato sulle novità in calendario, con il ritorno di Hockenheim e la novità Le Castellet in Francia. «Sulla pista tedesca ho dei bellissimi ricordi anche dal punto di vista personale. La prima volta che ci sono andato ero con Nico



GETTY IMAGES

**DIFFICILE DIRE
ADESSO SE SARÀ
PIÙ TEMIBILE
LA CONCORRENZA
DELLA FERRARI
O DI RED BULL**

LEWIS HAMILTON

”

Rosberg e Ron Dennis, e si parlava del fatto che noi due potessimo correre nella stessa squadra. Eravamo ancora sul vecchio circuito, quello che si addentrava nel bosco e che aveva lunghissimi rettilinei. Era una delle mie piste preferite, e sarà ballo tornare a correre in Germania davanti al pubblico di casa. Non conosco bene il Paul Ricard, ma reputo molto importante espanderci su nuovi Paesi o territori, in modo da poter essere vicini ai nostri fan ed incoraggiare il pubblico a venire in pista a sostenerci. In generale, in vista della nuova stagione, non ne posso più di rimettermi al volante. È da tanto che corro, ma è la più bella sensazione che si possa provare. Sento ancora i brividi e sono eccitato. Correte ogni giorno!».

VALTERI BOTTAS AL SECONDO ANNO CON MERCEDES

**«Voglio far fruttare
l'esperienza»**

Tre vittorie nella prima stagione in Mercedes sono sicuramente un ottimo viatico per Valtteri Bottas, che nonostante una lieve discontinuità di risultati nella fase centrale della scorsa annata è riuscito a sfiorare la seconda posizione nella graduatoria di campionato. La chiamata di Toto Wolff nel 2017 arrivò a ridosso dell'apertura del campionato. Il ventottenne pilota finlandese, che al fotofinish è



LEWIS E VALTERI FRECCHE D'ARGENTO

Ha già nel mirino un altro titolo iridato Hamilton che parte al via del Mondiale 2018 con tutti i favori del pronostico. Sotto Valtteri Bottas al secondo anno con Mercedes

stato preferito a Pascal Wehrlein, fu costretto a tuffarsi in tutta fretta nella nuova realtà. Nella passata stagione Bottas si è rivelato molto utile alla causa Mercedes, facendo qualche volta anche il lavoro sporco, come in Spagna, per sostenere la squadra nelle fasi in cui appariva più vulnerabile agli attacchi della Ferrari e consentire a Hamilton di mettere fieno in cascina in ottica campionato. Poi, nel corso della stagione, il campione del mondo si è platealmente sdebitato, ma resta di fatto che tra i due si sia cementata una proficua intesa, che ha spinto il boss della Mercedes Motorsport a prolungare di una stagione il suo contratto. Certo, sulla testa

GETTY IMAGES

L'HALO? CI FAI
L'ABITUDINE,
BASTA UNA GARA
E DIVENTA
UNA PRESENZA
NORMALE

VALTERI BOTTAS

”



del finlandese pende una spada di Damocle che si chiama Esteban Ocon, ma la permanenza del nordico nel team campione del mondo è soprattutto nelle sue mani. «Quest'anno ho trascorso un inverno certamente più tranquillo, mi sono maggiormente concentrato sul relax e la preparazione fisica. E la giornata della presentazione la vivo un po' come il primo giorno di scuola, si rientra alla base e si conosce la nuova monoposto. Avevo comunque già avuto diversi incontri con i nostri ingegneri e svolto del lavoro al simulatore».

Ed è toccato proprio al pilota nordico compiere i primi giri di familiarizzazione con la nuova Mercedes-AMG F1 W09. «Ho provato delle sensazioni davvero uniche quando sono uscito dal garage. Anche pensando su quante ore di lavoro, dedizione e progettazione ci sono alle spalle della nuova monoposto. Noi piloti siamo davvero privilegiati sotto questo punto di vista. Ora la sfida è quella di conoscerne i limiti e ci auguriamo che vada maledettamente veloce! Quest'anno ci saranno diverse novità. Cominciando da quella più visibile, l'halo, ho già percorso più della distanza di un Gran Premio al simulatore e ci ho subito fatto l'abitudine. Basta una gara, e diventa una presenza normale. All'inizio la vista del pistoncino centrale disorienta un po', ma dopo pochi metri si è concentrati e non si avverte nessun disturbo. Sarà invece qualcosa di inedito per gli spettatori, visto che ha radicalmente cambiato il look delle macchine. Quando si prova qualcosa di nuovo, ci si sente strani. Ma poi ci si abitua e tutto risulta normale. E se l'halo consentirà ad un pilota di evitare anche la più piccola ferita, allora sarà certamente un cambiamento utile. Per quel che, invece, concerne la riduzione delle power units, mi auguro che potremo mantenere lo stesso livello di affidabilità del 2017, che è stato certamente un nostro punto di forza».

Prematuro, invece, trarre delle indicazioni sincere dal primo shake-down, date le temperature e la conformazione inusuale del tracciato inglese che è stata scelta per il primo collaudo. «È stato soltanto il primo passo in questa stagione, ma le sensazioni alla guida sono state più che positive. Certo, le condizioni del tracciato erano quelle che è lecito attendersi nel Northamptonshire in questo periodo dell'anno!». Dopo la terza posizione nel mondiale 2017, Bottas non può certo nascondere le sue ambizioni in merito alla stagione che sta per cominciare «Il mio primo obiettivo è quello di mettere a frutto tutta l'esperienza accumulata nel 2017. Dovrò ripagare la fiducia della squadra con risultati concreti. Sarà fondamentale avere continuità, anche perché l'anno scorso ho alternato buone corse ad altre dove il mio rendimento è calato. Sulla carta, dovremo soprattutto fare i conti con Ferrari e Red Bull, che sono state le nostre dirette rivali nella passata stagione. Ma sono certo che in questa nuova stagione ci saranno altri attori ad affacciarsi per la lotta per il vertice. Penso che McLaren e Renault possano rivelarsi una sorpresa e abbiano un buon potenziale. Ed è molto difficile prevedere cosa potrà fare la Williams, che spesso è imprevedibile. Credo davvero che non sarà una stagione semplice e che la lotta sarà molto aperta!». ●

Crescita

aggressiva

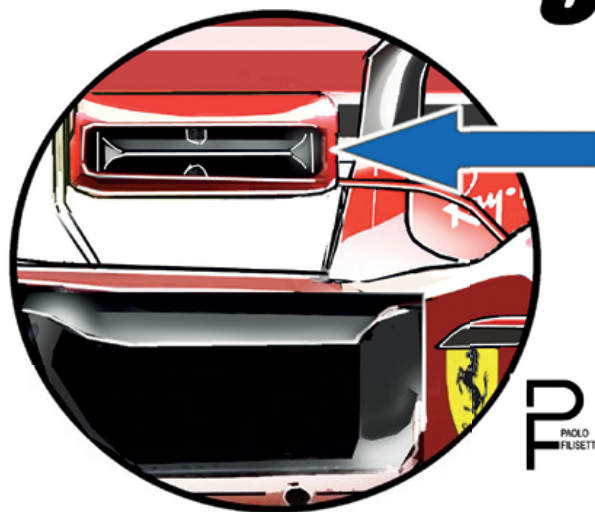
di Paolo Filisetti

Le due dive del mondiale 2018, si sono presentate alla platea dei media internazionali martedì scorso. La Ferrari con un abito rosso-passione, lievemente meno acceso che nel recente passato, l'altra con un mix di predominante in nero, elegante, più discreto dell'argento comunque presente. La Mercedes W09, è stata presentata la mattina a Silverstone, a pochi passi da Brackley, sede del team, e la Ferrari Sf71H nel pomeriggio, presso la "Nuova Logistica" della Scuderia, a Maranello. Due presentazioni vecchio stile, cioè live, dove era palpabile l'emozione nello svelare le forme, che celano i contenuti delle due vetture che sulla carta si contenderanno il titolo questa stagione. Certo, non potranno sottovalutare il pericolo rappresentato dall'"estrema" Red Bull Rb14, ma entrambe

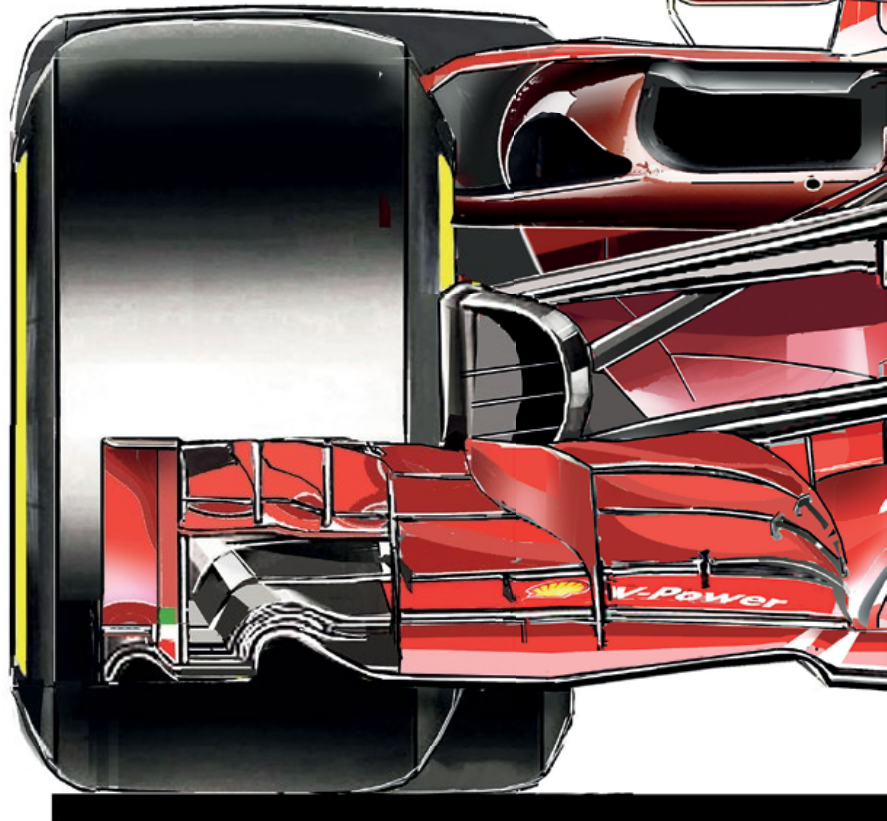
partono con un solo obiettivo, vincere. Si nota in modo decisamente palese la continuità con i rispettivi progetti precedenti. Non vi sono stati macroscopici stravolgimenti, eppure queste vetture non hanno una singola vite in comune con quelle da cui derivano. Le motivazioni

per questo approccio, sono molteplici a partire dal peso, che ha richiesto un'analisi accurata di ogni componente, una riprogettazione volta a ridurre spessori, materiale, senza per questo minare l'affidabilità garantita dalla robustezza delle singole parti. Questa rivoluzione invisibile, ci consente di dire che rappresentino ciò che, da sempre, è l'essenza tecnica della Formula 1, cioè sostanza più che apparenza. Non sono, infatti, necessari effetti speciali per mettere in risalto differenze, (lo abbiamo scritto proprio su As un paio di numeri fa) talvolta sostanziali col passato, anzi dissimularle con un aspetto che denota un "family feeling", pare essere stata la strada seguita da entrambi i team. Chiaro, non c'è nulla di finto (fake per i lettori 2.0), anzi, come detto sono due profonde e raffinate evoluzioni dei progetti 2017. La Ferrari, in alcune parti sembra abbia osato di più della rivale. All'avantreno il supporto dell'ala anteriore ha una maggiore estensione e complessità rispetto a quello prece-

SF71H



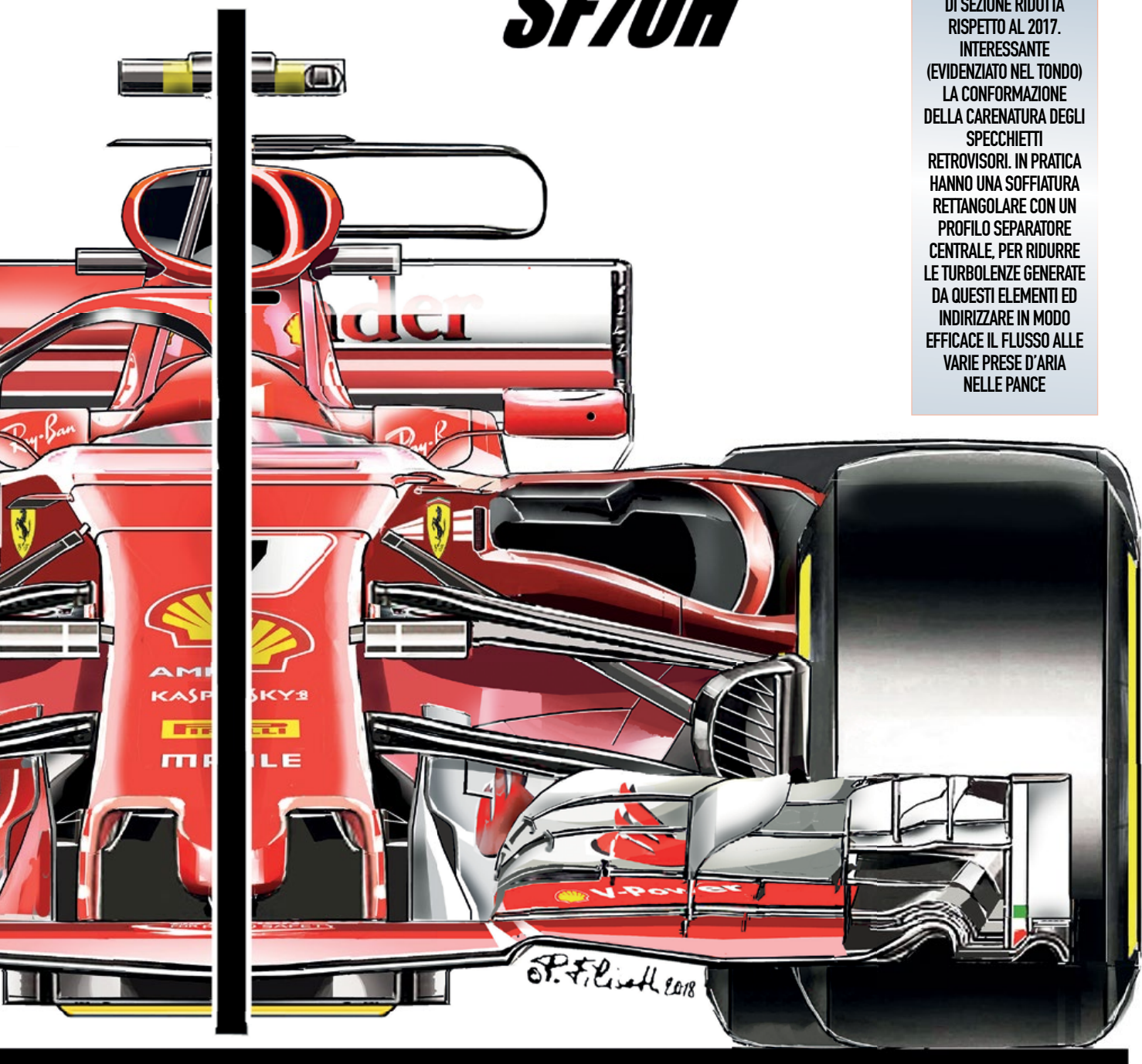
P
PAOLO
FILISSETTI



**FERRARI E
MERCEDES HANNO
SCELTO ENTRAMBE
DELLE
PRESENTAZIONI
VECCHIO STILE,
QUINDI "LIVE"**

FERRARI SF71H E MERCEDES W09, DUE DIVE MA FEDELI AI PROPRI PRINCIPI ALL'INTERNO DI UNA EVOLUZIONE GRADUALE RISPETTO AI MODELLI 2017. CON LA ROSSA CHE PERÒ HA SPINTO E OSATO DI PIÙ

SF70H



SPECCHIETTI CARENATI

SI NOTA LA FORTE "PARENTELA", CIÒ NONOSTANTE, OLTRE ALLA PALESE PRESENZA DELL'HALO, CARENATO E DIPINTO IN ROSSO, È VISIBILE LA DIFFERENZA NELL'IMBOCCATURA DELLE FIANCATE, SEPARATE IN MODO PIÙ EVIDENTE, E CON SINGOLE ENTRATE DI SEZIONE RIDOTTA RISPETTO AL 2017.

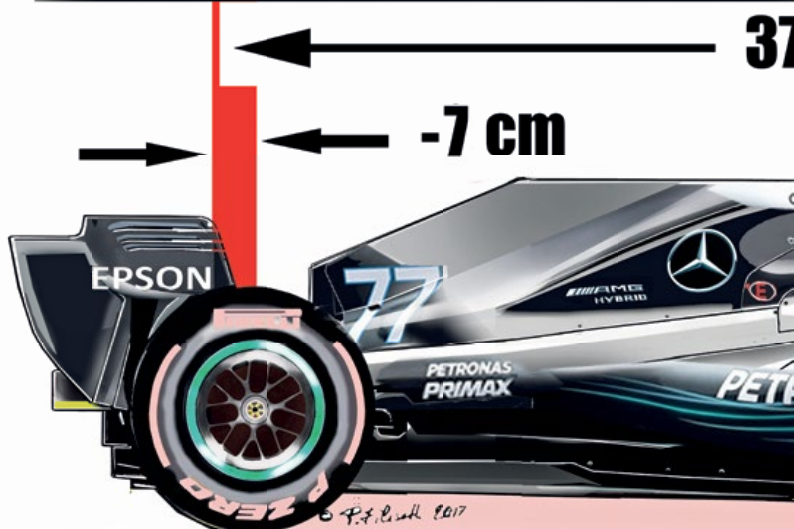
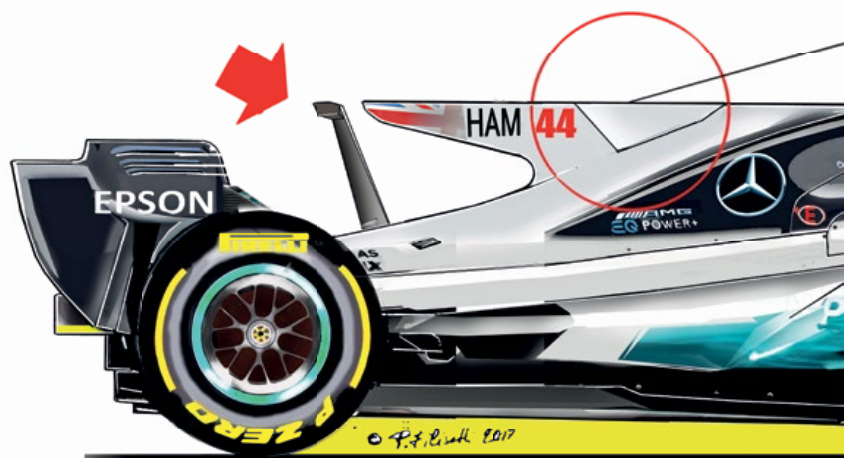
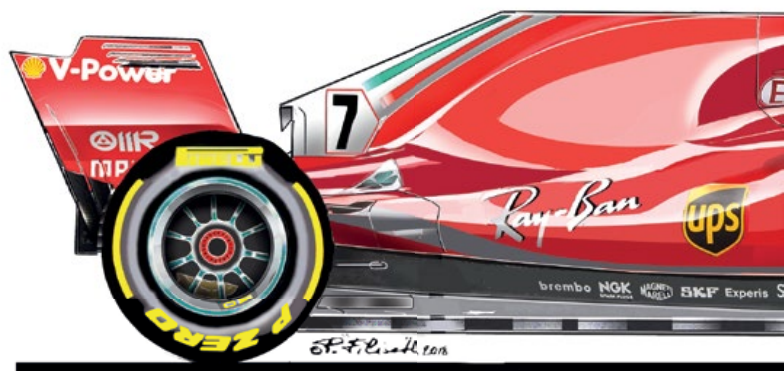
INTERESSANTE (EVIDENZIATO NEL TONDO) LA CONFORMAZIONE DELLA CARENATURA DEGLI SPECCHIETTI

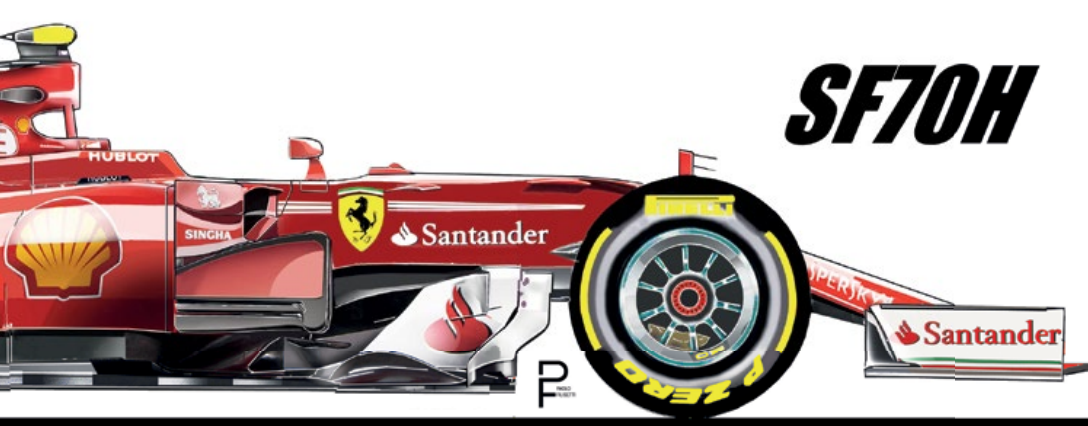
RETROVISORI. IN PRATICA HANNO UNA SOFFIATURA RETTANGOLARE CON UN PROFILO SEPARATORE CENTRALE, PER RIDURRE LE TURBOLENZE GENERATE DA QUESTI ELEMENTI ED INDIRIZZARE IN MODO EFFICACE IL FLUSSO ALLE VARIE PRESE D'ARIA NELLE PANCE

dente, con molteplici soffiature e una sorta di divergente verso l'esterno, per una migliore gestione dei flussi che interagiranno sia con i deflettori sotto il musetto, praticamente identici a quelli della Haas VF18. Molto interessante il profilo d'ingresso della presa d'aria della S-duct, costituito da un taglio a V coricata che dovrebbe incrementarne la portata rispetto alla versione 2017. Sulla W09, invece, il muso è rimasto molto stretto caratterizzato dal diffusore inferiore introdotto in Spagna nel 2017, e l'ala per ora sembra identica all'ultima evoluzione della passata stagione. Le due monoposto lasciano solo intravedere l'evoluzione della sospensione anteriore, elemento di vitale importanza, su cui la Fia nell'inverno a imposto una stretta regolamentare in merito alle variazioni di altezza da terra, al variare dell'angolo dello sterzo. La nuova geometria, peraltro apparentemente comune anche alla Red Bull, (come descritto in altra parte della rivista), dovrebbe comunque aver gestito "legalmente" la questione, rispettando alla lettera la direttiva Fia,

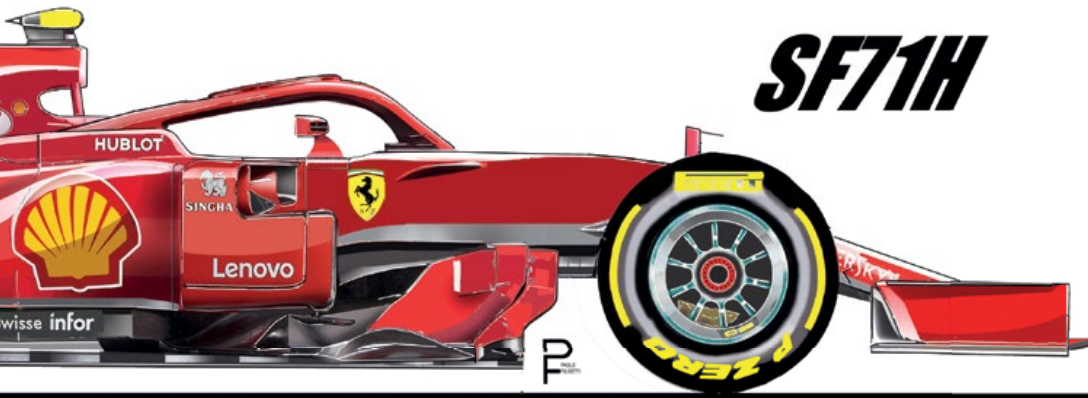
SULLA SF71H I TRIANGOLI DELLA SOSPENSIONE SONO ANCORATI IN AVANTI, AUMENTANDO DI 6 CM L'INTERASSE

ma producendo un comportamento dinamico secondo le aspettative dei progettisti. Sulla W09 il triangolo superiore è ancorato molto in alto, sulla SF71H i triangoli sono inclinati in avanti, aumentando di circa 6cm l'interasse. In questo modo non solo è aumentata la superficie del fondo, che genera carico, ma sono state allontanate le imboccature delle fiancate dalle turbolenze generate dalla rotazione delle ruote anteriori. Le fiancate di entrambe le monoposto sono quasi identiche al recente passato, ma la Ferrari mostra una netta separazione delle imboccature multiple, che appaiono di sezione inferiore rispetto alla SF70H, abbinata ad una maggiore linearità dei convogliatori e deviatori di flusso verticali rispetto al 2017. Le fiancate della SF71H e della W09 sono molto rastremate ma sulla Mercedes terminano in un retrotreno strettissimo, in pratica "size zero". La SF71H solo all'apparenza sembra osare meno in questa zona, con una sezione comunque ben più stretta rispetto alla sua progenitrice. Evidenzia quindi sia fiducia per l'affidabilità della PU, sia uno studio della fluidodinamica interna di altissimo livello, che avrebbe garantito un efficace scambio termico grazie ad una velocizzazione del flusso diretto a radiatori e scambiatori. Se rispetto al 2017 la geometria sospensiva delle due vetture è stata modificata, nel caso della Mercedes, fa percepire la riduzione dell'interasse di 6-7cm circa. Ciò dovrebbe essere stato ottenuto riducendo la lunghezza del distanziale (spacer) tra propulsore e cambio, ottenendo peraltro una utilissima riduzione di peso resasi necessaria a causa dell'adozione dell'Halo, che tra peso e rinforzi necessari nei punti di attacco sulla scocca, ne ha costituito un'aggiunta di oltre 12Kg. La differenza di interasse tra Mercedes e Ferrari, se le misure fossero confermate dovrebbe attestarsi circa 1/3 rispetto ai 17/18 cm del 2017. ●





SF70H

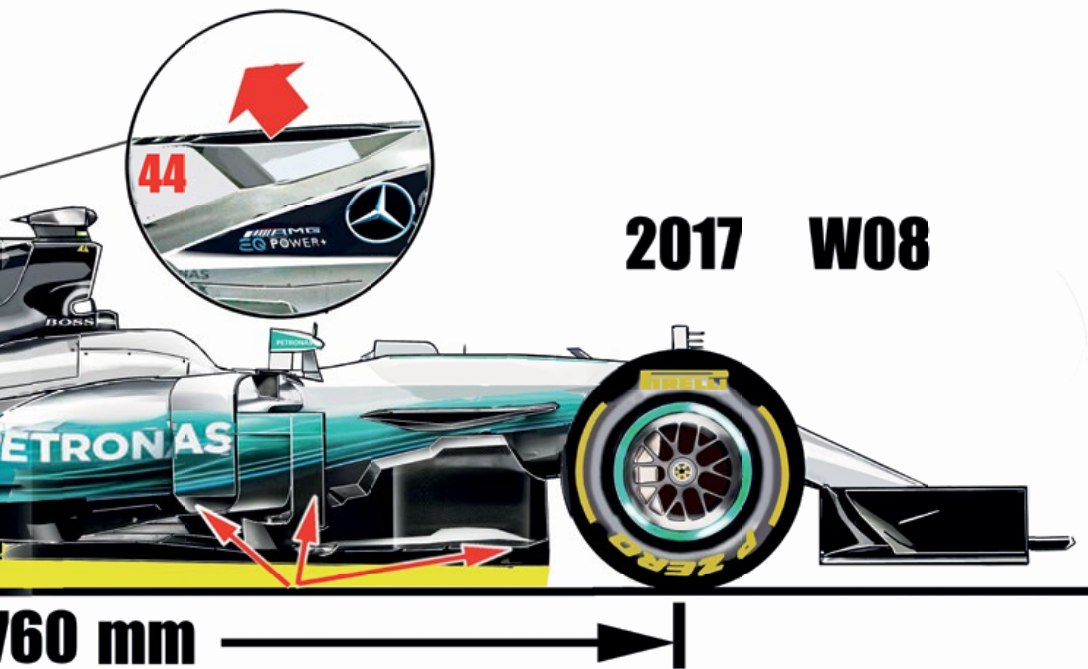


SF71H

**FIANCATE
DIFFERENTI**

NEL CONFRONTO SPICCANO LE DIFFERENZE DI PROFILO DELLE FIANCATE, MOLTO SCIANCRATE E SUBITO BASSE, E DEL COFANO MOTORE (A LIVELLO DI PINNA) SI NOTANO I NUOVI DEVIATORI DI FLUSSO PIÙ LINEARI A LATO DELLE FIANCATE. DI POCO, SI NOTA ANCHE IL LIEVE INCREMENTO DEL PASSO

TRA LE DUE, È STATA LA MERCEDES A SPOSARE DI PIÙ IL CONCETTO DI EVOLUZIONE NELLA CONTINUITÀ DEL PROGETTO



2017 W08



2018 W09

**MERCEDES NON
RIVOLUZIONA!**

NEL CONFRONTO DIRETTO SI NOTA LA STRETTISSIMA DERIVAZIONE DELLA NUOVA MONOPOSTO RISPETTO ALLA PROGENITRICE. SI NOTA IL NUOVO COFANO MOTORE, E COME IL PROFILO DELLE FIANCATE SIA IN PARTE MASCHERATO DALLA NUOVA COLORAZIONE A FONDO NERO. MANTENUTI, PER ORA I COMPLESSI DEVIATORI DI FLUSSO, CHE DOVREBBERO SUBIRE PARECCHI SVILUPPI NEL CORSO DELL'ANNO. L'INTERASSE, GRAZIE ALL'ACCORCIAMENTO DEL DISTANZIALE, SEPPURE SMENTITO DA ALLISON, DOVREBBE ORA MISURARE 3690MM CONTRO I 3760 DELLA W08

Red Bull

RB14 per la svolta

A MILTON KEYNES CI CREDONO: IL 2018 SARÀ L'ANNO DEL RITORNO IN GRANDE STILE AL VERTICE. L'OSSERVATA SPECIALE È LA POWER UNIT DELLA RENAULT. NEL FRATTEMPO DANIEL RICCIARDO E MAX VERSTAPPEN SCALPITANO

di Massimo Costa

A Milton Keynes ci credono. Il 2018 sarà l'anno della svolta, del ritorno in grande stile al vertice. Quattro stagioni senza lottare per il campionato del mondo bastano e avanzano. Per chi si era abituato a mangiare caviale dal 2010 al 2013, quei bolliti poco saporiti e mai digeriti dell'era power unit devono essere stati difficili da digerire: quasi un incubo senza fine.

La Red Bull RB14 è stata presentata con un certo anticipo rispetto ai precedenti modelli, ma si è ben guardata di mostrare per intero le proprie grazie. Sono stati adottati colori insoliti, nero e blu scuro che sono riusciti a camuffare alcune delle novità tecniche ed aerodinamiche volute dal progettista Adrian Newey. Colori del resto decisamente accattivanti, che hanno fatto dire a molti: ma perché non li utilizzate anche nei Gran Premi? Invece no, questa livrea la si potrà ammirare soltanto nei test collettivi pre stagione, poi si tornerà al tradizionale blu Red Bull. Quasi un peccato.

La RB14 della riscossa presenta un sacco di appendici aerodinamiche che sono il frutto di ore e ore di lavoro intenso trascorso dagli ingegneri in galleria del vento. Newey sembra essere tornato quello dei tempi belli, ogni minimo particolare porta il suo pensiero, la sua idea. Anche se, come aveva detto recentemente il team principal Christian Horner, per il 2018 non occorre esplorare sentieri impervi, non è necessario tentare esperimenti avveniristici che possono portare al rischio di perdere soltanto del tempo prezioso per sfidare al massimo della performance, Mercedes e Ferrari. La RB14 non passerà quindi alla storia come vettura rivoluzionaria, ma dovrà essere concreta, efficace, capace di farsi volere bene dai suoi piloti.

Al simulatore, lavoro eseguito in concerto con la galleria del vento, l'affinamento di volta in volta è stato sempre più utile e soddisfacente tanto da far ben sperare Daniel Ricciardo e Max Verstappen. Anche per loro il 2018 sarà un anno molto importante e i due redbullini scalpitano come mai prima. Le loro carriere sono al punto massimo e non possono permettersi intoppi.

Motore Renault, speranza e preoccupazione

L'osservato speciale in casa Red Bull non sarà Newey, non saranno i piloti. Ad essere guardato con un misto di preoccupazione e speranza è la power unit Renault che dal 2014 al 2017 ha regalato più problemi, dolori, rabbia, che gioie. Dai quattro mondiali consecutivi vinti con Sebastian Vettel nell'era dei propulsori aspirati, il difficile passaggio all'ibrido ha causato non pochi grattacapi. Certo, non a livello della Honda, ma la competitività dei precedenti quattro anni è svanita portando a tensioni innarrabili tra la dirigenza Red Bull e il presidente Renault Carlos Ghosn che era arrivato al punto di voler lasciare senza motori quegli irrisconosciuti di Milton Keynes.

La frattura pareva insanabile, è dovuto intervenire Bernie Ecclestone (quando ancora era al timone della F1), poi davanti alle scuse della banda del gran capo Dieter Mateschitz, tutto si è appianato. La Renault ha lavorato sodo per cercare di abbinare competitività ad affidabilità. Se in qualche circostanza l'unità francese ha mostrato nel 2017 di poter sfidare Mercedes e Ferrari, spesso però si sono verificate rotture inattese che hanno vanificato i risultati di Ricciardo e Verstappen.

Dal reparto corse di Renault, fanno sapere che l'affidabilità sarà la costante della stagione 2018, anno terribile per tutte le power unit in quanto chi disegna i regolamenti tecnici ha pensato bene di ridurre a tre per vettura l'impiego dei propulsori per un intero campionato, dunque uno in meno rispetto a 12 mesi fa.

Un rischio notevole che ha portato tutti i costruttori delle power unit a dover salvaguardare le prestazioni massime, ma allo stesso tempo renderle resistenti sul lungo termine. Non deve essere stato facile. In Red Bull incrociano le dita. Il telaio appare quanto mai convincente, spetta quindi a Renault dare al team l'arma con cui poter lottare per risultati assoluti.

Se ciò non dovesse avvenire, aspettiamoci conseguenze, farcite di polemiche dolorose che potrebbero portare a nuove fratture. ➔



**MONOPOSTO FIGLIA
DI ADRIAN NEWEY**

Ecco la nuova Red Bull RB14 con i colori camuffati per non mostrare fino in fondo le proprie grazie, figlie del genio Adrian Newey. La monoposto 2018 presenta un sacco di appendici aerodinamiche: vuole essere concreta e non rivoluzionaria



CAMOUFLAGE ANCHE NEI TEST

La nuova RB14 girerà con i colori camouflage anche nei test: qui ecco la vettura nei primi giri di filming day a Silverstone



Sulla RB14 Newey è tornato con pieni poteri

Newey è risalito sullo sgabello del comandante con pieni poteri. I trionfi del periodo Vettel, la pancia piena (di caviale), lo avevano portato a cercare nuove sfide pur rimanendo sempre legato alla Red Bull. Prima la Coppa America, dove non ha ricavato le soddisfazioni sperate, poi il progetto della bellissima Aston Martin Valkyrie, infine la carriera da pilota del figlio Harrison che lo ha portato sulle piste della F3 europea anche quando da qualche al-

tra parte si disputavano i Gran Premi di F1. L'erede Harrison pare allontanarsi dal mondo delle formule dopo due annate non troppo esaltanti nella serie cadetta.

Con Richelmi e Laurent ha vinto il titolo Asian Le Mans LmP2 e la sua carriera sembra avviarsi verso il mondo dell'endurance. Finito il sogno di poter raggiungere vette maggiori in monoposto, papà Adrian si è calmato ed ha potuto tornare a concentrarsi in pieno sulla RB14. Uno spauracchio da agi-



OCCHIO ALLE FIANCATE

Le fiancate presentano imboccature orizzontali, che apparentemente mutano quelle della Ferrari SF70H (1).

I deviatori di flusso verticali (2), sono connessi tra loro come sulla Mercedes W08 e sorretti dalla "scimitarra" (3) di chiara ispirazione Ferrari. Originale l'adozione di un ampio profilo (4) sopra l'imboccatura della fiancata per indirizzare il flusso verso il posteriore e a lato delle fiancate

Paolo Filisetti

C'è la mano di Newey

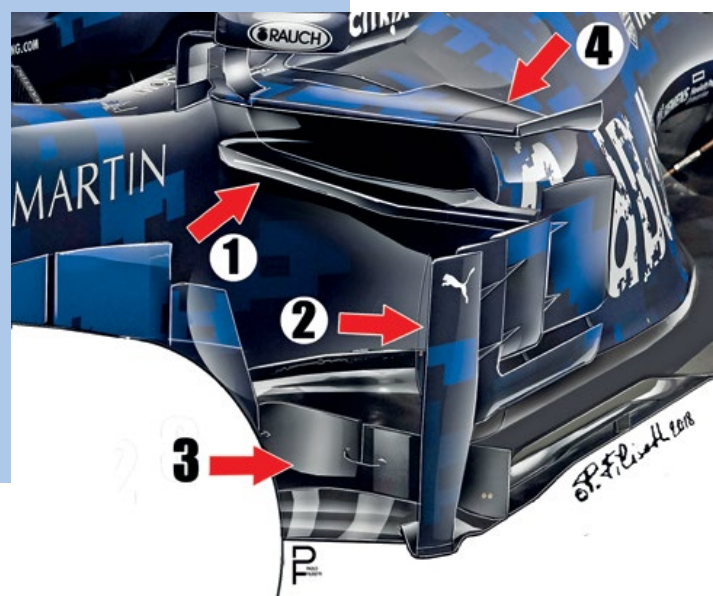
DA TUTTI QUEGLI ELEMENTI CHE LA RENDONO IN QUALCHE MODO UNICA RISPETTO AI RIVALI SULLA RB14 SI NOTA CHIARAMENTE L'INTERVENTO DEL PROGETTISTA INGLESE

Nella Red Bull RB14, si nota chiaramente come Adrian Newey a differenza dello scorso anno, si sia dedicato a fondo a questo progetto. La sua mano è presente in tutti gli elementi che lo rendono in qualche modo unico, rispetto alle monoposto della concorrenza. La RB14, ha integrato elementi che lo scorso anno erano caratteristici di Ferrari e Mercedes, ciononostante sarebbe un errore marciare definirla una "copia" in quanto gli stessi dettagli hanno mantenuto una forte connotazione personale differenziandosi dagli originali. Anteriormente sembra identica alla RB13, ma in realtà spicca la sospensione per la posizione del punto di attacco anteriore del triangolo superiore. Questo è montato molto in alto a livello dello spigolo del telaio, che nella parte centrale ha un vanity panel che cela gli elementi interni della sospensione (con terzo elemento idraulico?) e la S-duct, già presente sulla RB13.

I deviatori di flusso sono un'evoluzione della versione introdotta a Singapore in pratica una commistione tra la Ferrari SF70H e la Mercedes W08. Lungo il profilo superiore è presente serie di generatori di vortici per energizzare il flusso d'aria diretto al fondo. In basso, invece, fa bella mostra di sé, un'ampia "scimitarra" (sempre retaggio Ferrari) che funge anche da supporto dei deflettori verticali a lato delle fiancate.

È proprio in quest'area che il mix tra Mercedes e Ferrari è più evidente, con gli schermi interconnessi tra loro, di cui il secondo dotato di una soffiatura orizzontale come sulla SF70H. Le prese d'aria sottili ed orizzontali hanno al di sotto un convogliatore che funge da separatore di flusso tra quello diretto a lato delle fiancate, e quello ai radiatori. Sopra, una sorta di "ala centrale", di fatto è un lungo deflettore orizzontale separato da quelli verticali, dirige il flusso verso il retrotreno e

ne comprime una porzione tra i deflettori verticali. Posteriormente la carrozzeria si apre a megafono, sia per favorire l'estrazione del calore favorendo lo scambio termico per il raffreddamento della PU, e non differisce molto dalla RB 13. La livrea camouflage, cela sicuramente una vettura sofisticata. Ferrari e Mercedes sono avviate se sarà affidabile.





tare da parte della Red Bull e che di certo non avrà fatto stare troppo tranquilli i progettisti rivali di Mercedes e Ferrari. La forza di Newey non si limita al progetto finale in sé di una vettura, ma a tutta la serie di sviluppi che ne segue nel corso del campionato.

Idee spesso brillanti che hanno fatto una differenza enorme rispetto agli avversari. Altro aspetto, Newey ha una capacità particolare, quasi unica, nel leggere al meglio i regolamenti tecnici e trarne i buchi, le zone vuote, dove intervenire. Un vero numero uno, una testa pensante, un genio come spesso viene presentato, anche se non sono mancati i momenti bui nel periodo, tanti anni fa, in cui lavorava per la McLaren.

Daniel e Max accoppiata da sogno

Poi, ci sono loro, Ricciardo e Verstappen. Due piloti che tutti vorrebbero avere senza se e senza ma. Due ragazzi dal percorso agonistico molto differente, con l'australiano allevato dalla stessa Red Bull fin dalla F.Renault 2.0 e che ha dovuto meritarsi anno dopo anno la conferma a suon di risultati tra F.3 inglese, World Series Renault e, infine, F.1 con HRT, poi successivamente Toro Rosso. L'olandese, invece, dopo una sola stagione di monoposto nella F.3 europea nella quale era approdato direttamente dal karting, ha portato Helmut Marko a strapparla alla Mercedes (che gli aveva messo gli occhi addosso) per proporgli un contratto per salire direttamente in F.1 ancora

minorenne e con pochissima esperienza, che si è fatto nel Mondiale.

Caso quasi unico e che trova corrispondenze solo in Kimi Raikkonen, dalla F.Renault 2.0 alla F.1. Ricciardo è pilota di gran classe, dal carattere mite, buon politico all'interno del team, critico con se stesso fin dalle formule minori, consapevole che ogni volta che si sale in macchina c'è sempre qualcosa da apprendere. Si chiama maturità, figlia della gavetta che ha dovuto affrontare. Ricciardo rientra nel ristretto pacchetto dei piloti più forti che la F.1 presenta oggi, gran staccatore, gran ragionatore. E poco conta se nello shake down della RB14 tenuto a Silverstone con pista iper bagnata, sia finito contro le barriere.

Certo, fa sorridere, e lui è il primo a farlo, ma poco male, sono cose che possono capitare e che non scalfiscono tutto quanto costruito fino ad oggi. Verstappen invece, sembra essere agli antipodi dal carattere di Ricciardo. Impulsivo, arrogante, poco rispettoso, il buon Max in questi tre anni di F.1 ha mitigato alcuni aspetti negativi, ma ha aumentato in maniera esponenziale e prepotente il proprio talento.

Nonostante la giovane età, le capacità di guida, le intuizioni nel cogliere i punti dove superare gli avversari, la facilità con cui si districa in condizioni di bagnato, lo hanno portato a essere un pilota incredibile, di cui la F.1 non può più fare a meno e che ha colpito nella pancia un Paese intero, l'Olanda, con migliaia e migliaia di tifosi che lo seguono ovunque. Negli ultimi mesi il rapporto tra Ricciardo e Verstappen è migliorato. Aveva infatti conosciuto punte molto basse, soprattutto dopo l'incidente assurdo di Budapest provocato da Max. Lo stesso Daniel recentemente ha voluto sottolineare come il suo compagno di squadra abbia ora un approccio meno adolescenziale nei suoi confronti, quasi di stima. Non è poco. Bisognerà vedere in pista però, perché se la Red Bull e la Renault riusciranno a compiere quel salto di qualità atteso, ci sarà da divertirsi. ●



Alfa-Sauber

bella sorpresa



È stata una bella sorpresa quella dell'Alfa Romeo Sauber alla presentazione della C37. La vettura progettata a Hinwil è stata mostrata per la prima volta in streaming lo scorso martedì, e contestualmente il marchio Alfa ha pubblicato una serie di foto ufficiali che hanno scatenato gli appassionati di tecnica. Mentre molti si aspettavano una vettura non particolarmente rivoluzionaria, le novità notate sin dalle prime immagini hanno lasciato una piacevole impressione. L'opera dell'accoppiata Luca Furbatto-Eric Gendelin, nelle mani dei piloti Charles Leclerc e Marcus Ericsson, è scesa in pista il giorno successivo, mercoledì 20 febbraio, a Barcellona, per l'anticipato Filming Day che prelude al debutto nei test collettivi al Circuit de Catalunya. Dopo la deludente stagione 2017, dovuta sia all'utilizzo dei motori Ferrari vecchi di un anno, sia alle ristrettezze della precedente fase progettuale, si è scelto un approccio più aggressivo, che è andato a correggere le criticità emerse e nel contempo a cercare nuove risposte, adottando alcune delle soluzioni di successo in casa della concorrenza. Sembra inoltre sia stato fatto buon uso dell'aiuto in termini di engineering da parte di Maranello,

SOLUZIONI INNOVATIVE

L'Alfa Sauber C37 è figlia dell'accoppiata Luca Furbatto e d'Eric Gendelin che a Hinwil ha realizzato una monoposto con diverse soluzioni tecniche davvero innovative nel solco di una diversa filosofia progettuale

cercando di ottimizzare sulla falsariga di quanto fatto in casa Haas le possibili sinergie. La C37 avrà il compito di schiodare la Sauber da una scomodissimo ultimo posto in classifica, e andare a supportare sin da subito il grande lavoro di immagine e comunicazione fatto dall'Alfa Romeo in tutto il periodo di avvicinamento alla stagione che sia appresta a partire.

Importante lo sforzo progettuale e aerodinamico

Analizzando le forme della vettura è subito chiaro che, pur essendo presente un "carryover" dalla passata stagione, i cambiamenti sono stati notevoli, con un importante sforzo ingegneristico

er



**È PIENA DI NOVITÀ
LA C37. «ABBIAMO
CAMBIATO FILOSOFIA»,
SPIEGA JOERG ZANDER,
DIRETTORE TECNICO.
OBIETTIVO: RISALIRE
DAL FONDO DELLO
SCHIERAMENTO**

di Marco Cortesi

e soluzioni anche piuttosto elaborate. Partendo dall'avantreno, dando per scontato che il comparto relativo all'ala anteriore venga ampiamente rimaneggiato già da Barcellona e, sicuramente, prima della discesa in pista a Melbourne, il muso mette in mostra le prime novità. E' stato infatti inserito un profilo alare tra i piloni di sostegno dell'ala e la protuberanza del

muso, cosa che crea due canali per indirizzare il flusso d'aria nella parte bassa. Si tratta di una soluzione simile a quella adottata dalla Force India 2017, ma con una costruzione più massiccia, forse anche per agevolare la performance nei crash test frontali. Novità anche nella parte alta, dato che la vettura sembra presentare una doppia uscita dell'S-Duct: se la cosa venisse confermata ai test, sarebbe la prima volta per un sistema con due "bocche" una a monte

dell'altra. Da notare che la soluzione dell'S-Duct fa il suo ritorno in Sauber: la scuderia svizzera fu una delle prime a mostrarla con la C32.

Sospensioni all'ultimo grido

Sempre all'avantreno, grande lavoro sulle sospensioni. Anche in questo caso, si è andati ad integrare elementi già utilizzati dai rivali lo scorso anno. La prima riguarda l'attacco del triangolo superiore, che utilizza un pivot per il collegamento al mozzo come già visto in Mercedes e Toro Rosso. L'obiettivo è quello di lasciare più spazio "libero" per il flusso d'aria, rendendo il triangolo superiore più parallelo possibile a quello inferiore. Sembra essere poi particolarmente accentuata il "pushrod on upright" (push rod collegato non sul triangolo della sospensione ma sul montante). La soluzione garantisce un miglior trasferimento di peso verso l'avantreno quando aumenta l'angolo di sterzata, cosa che la FIA aveva cercato di limitare con una direttiva alla fine della scorsa stagione. Dal punto di vista dimensionale, si verifica un importante aumento del passo: la sospensione anteriore è stata spostata in avanti, per motivi di ottimizzazione aerodinamica, mentre quella posteriore, che come motore e cambio è fornita dalla Ferrari, è stata spostata indietro.

Prese d'aria in stile Benetton Anni '80

La parte centrale è quella che lascia più affascinati a colpo d'occhio, in particolare per la scelta di dividere le aperture delle pance laterali. Per migliorare il flusso verso la parte bassa, si è infatti deciso di ridurre l'estensione verso il basso delle due "bocche" e aprire due prese triangolari ai lati delle proiezioni dell'abitacolo. Un'idea che richiama quella utilizzata a fine Anni '80 dalla Benetton e che rendeva le vetture sponsorizzate dal marchio italiano particolarmente distinguibili.

Come da tendenze recenti, c'è stato molto lavoro sui deviatori laterali che però sono "scollegati": come visto ad esempio sulla nuova Red Bull, il deviatore orizzontale sopra le pance non è attaccato a quello verticali. Dal punto di vista dell'Halo, si notano le appendici per l'ottimizzazione del flusso verso l'ala posteriore, per evitare che l'aria "sporca" in arrivo dal device protettivo comprometta il carico, mentre pur mantenendo il concetto base "a lama" dello scorso anno, la presa d'aria dinamica è stata riconfigurata, anche per via delle differenti necessità di... respirazione del propulsore, degli scambiatori e dei componenti ibridi utilizzati per la Power Unit Ferrari 2018.

Le pance propongono una forma affusolata nella parte bassa, che segue il design delle bocche laterali, mentre per quanto riguarda la parte posteriore, tutto il "packaging" è stato ottimizzato ed è presente una grossa apertura per l'"estrazione" dell'aria calda. Sulla parte del fondo collocata davanti alla ruota posteriore poi sono presenti svariate aperture (undici) per generare vortici verso il diffusore, come sulla C36, diffusore che sembra stato ulteriormente ottimizzato (anche se potrebbero esserci delle evoluzioni già a Barcellona). Per quanto riguarda l'ala posteriore, è presente un doppio sup-



ERICSSON-LECLERC COPPIA ASSORTITA

Da una parte l'esperienza dello svedese Marcus Ericsson, dall'altra la voglia d'emergere di un rookie all'assalto del monegasco Charles Leclerc. Per risalire la china Sauber si affida a questi due piloti, con Antonio Giovinazzi che prenderà parte a sei sessioni di libere





porto a collo di cigno, come già visto sulla Haas VF-18 e sulla Ferrari SF70H. Si è anche cercato di ottimizzare, per quanto possibile, il flusso dello scarico nella zona del crash box.

Molta fiducia ma pochi proclami

Tanta è la carne al fuoco, così come tanto è stato il lavoro degli ingegneri Sauber durante l'inverno su una vettura che lancia un'importante scommessa. «La vettura 2018 è il risultato del duro lavoro che tutti in sede hanno fatto negli ultimi mesi - ha spiegato il Direttore Tecnico Joerg Zander - Parlando della C37, la filosofia è molto diversa da quella della C36. Il concetto aerodinamico è cambiato in modo significativo e la C37 ha diverse nuove funzionalità rispetto al modello che l'ha preceduta. Siamo con-

LE VOCI ALFISTE



FREDERIC VASSEUR, TEAM PRINCIPAL

«Sono orgoglioso di rappresentare l'Alfa Romeo che ha deciso di scegliere la Sauber per tornare di nuovo con il suo logo in F1 non vedo l'ora di constatare in pista le potenzialità della C37, vettura che dovremo essere bravi a sviluppare nel corso della stagione. La coppia di piloti formata da Marcus Ericsson e Charles Leclerc per me è perfetta, abbiamo un elemento di esperienza che ci può dare precise indicazioni tecniche e un debuttante dall'indiscusso talento».

JORG ZANDER, DIRETTORE TECNICO

«Siamo fiduciosi sul fatto che il nuovo concept adottato nella realizzazione della vettura 2018 ci aiuti ad essere più competitivi nella stagione ormai alle porte. Il motore Ferrari 2018 sarà sicuramente una garanzia in termini di prestazioni».

CHARLES LECLERC

«Sono molto eccitato all'idea di esordire in F1, che è l'obiettivo di ogni pilota, la Sauber mi ha accolto molto bene, non sarà facile domare la potenza di queste F1, ma non vedo l'ora di provarci. Bianco e rosso sono i miei colori preferiti, la sfumatura di rosso è quella dell'Alfa Romeo 8c, una delle auto che preferisco. Ho lavorato tanto per arrivare a questo punto della mia carriera e non vedo l'ora di scendere in pista».

MARCUS ERICSSON

«Sono al quarto anno in Sauber, ho visto il team crescere e diventare sempre più forte. Aspettavo da tempo un'opportunità come quella che sono sicuro che avremo nel 2018 in termini di competitività. La mia motivazione è altissima, anche perché ho sulla tuta il marchio Alfa Romeo e sono fiero di rappresentarlo. La livrea mi piace, bianco e rosso formano un bel contrasto».

L'OBIETTIVO
PER IL 2018 È
CHIARO: DOBBIAMO
RECUPERARE
TERRENO
SUL GRUPPO

FREDERIC VASSEUR



vinti che il nuovo concept ci potrà offrire, così come il motore Ferrari 2018, una spinta in termini di prestazioni». Comunque, in Sauber si continua a mantenere un approccio prudente, ben sapendo che ci si dovrà scontrare con degli avversari di alto profilo (come ad esempio quelli della Renault) che hanno a loro volta l'imperativo di scalare le classifiche. «Il nostro obiettivo per il 2018 è chiaro: dobbiamo recuperare terreno sul gruppo e continuare a migliorare le nostre prestazioni nel corso dell'anno - ha spiegato Frederic Vasseur - Abbiamo profuso molta energia e impegno nello sviluppo del C37. Il ritorno di Alfa Romeo in Formula Uno segna una pietra miliare nella storia della squadra, e sono orgoglioso che un marchio così storico ci abbia scelto fare ritorno in questo sport».

Il manager francese ripone anche molta fiducia nei piloti, con un Ericsson alla quarta stagione consecutiva in squadra ed un Charles Leclerc al debutto dopo l'annata da "cannibale" nella Formula 2 2017. «Sono convinto del fatto che rappresentino un mix perfetto, con un pilota d'esperienza e un rookie promettente che ha già dimostrato con il suo valore ed i risultati nelle categorie addestrative di meritare un posto in Formula Uno». ●



Furbatto estro tricolore

L'ITALIANO È IL CHIEF DESIGNER DELLA SAUBER E ASSIEME A ERIC GANDELIN HA PROGETTATO LA NUOVA MONOPOSTO

Quando hai cominciato a lavorare sulla monoposto 2018?

«Prima di tutto vorrei far presente che il responsabile del progetto 2018 è Eric Gandelin, che come me risponde al direttore tecnico Jörg Zander. Oggigiorno un progetto di Formula 1 è un esercizio che dura 18 mesi. Eric ha iniziato il progetto ad inizio 2017 ed io sono arrivato a luglio. Da quel momento ho messo la mia esperienza a disposizione della squadra».

Quali sono le aree che ti hanno coinvolto nella progettazione?

«Il ruolo del Chief Designer è quello di supervisionare l'intero progetto, dall'aerodinamica all'arrivo della vettura in pista. Quando si disegna una vettura da un foglio bianco, occorre sviluppare di continuo tutte le zone della vettura. Non ci si può focalizzare su una sola area in particolare».



Rispetto alla monoposto 2017 ci sono stati cambiamenti importanti?

«Il cambio più drastico è stato il propulsore. Nel 2017 abbiamo usato la power unit Ferrari del 2016, questa stagione disponiamo di una unità 2018. Il nuovo motore è abbastanza diverso rispetto al precedente così abbiamo dovuto adattare telaio e carrozzeria intorno ai suoi ingombri. Abbiamo anche un nuovo cambio e una nuova sospensione posteriore. L'introduzione dell'Halo ha forzato ulteriori modifiche alla scocca. Abbiamo inoltre sviluppato una nuova configurazione dei radiatori che ha effetti visivi immediati».

Poter contare su un motore dell'anno in corso cambia completamente gli orizzonti. Avrete sviluppi durante la stagione?

«Assolutamente, l'opportunità di usa-

re un propulsore corrente ci apre nuovi orizzonti rispetto al motore congelato del 2016. Gli sviluppi arriveranno quando nuove specifiche verranno deliberate. Ci saranno anche sviluppi riguardanti il telaio, ma mi aspetto miglioramenti anche dal motore ibrido».

Cosa ha significato per te ritrovarti con il nome Alfa Romeo "in casa"?

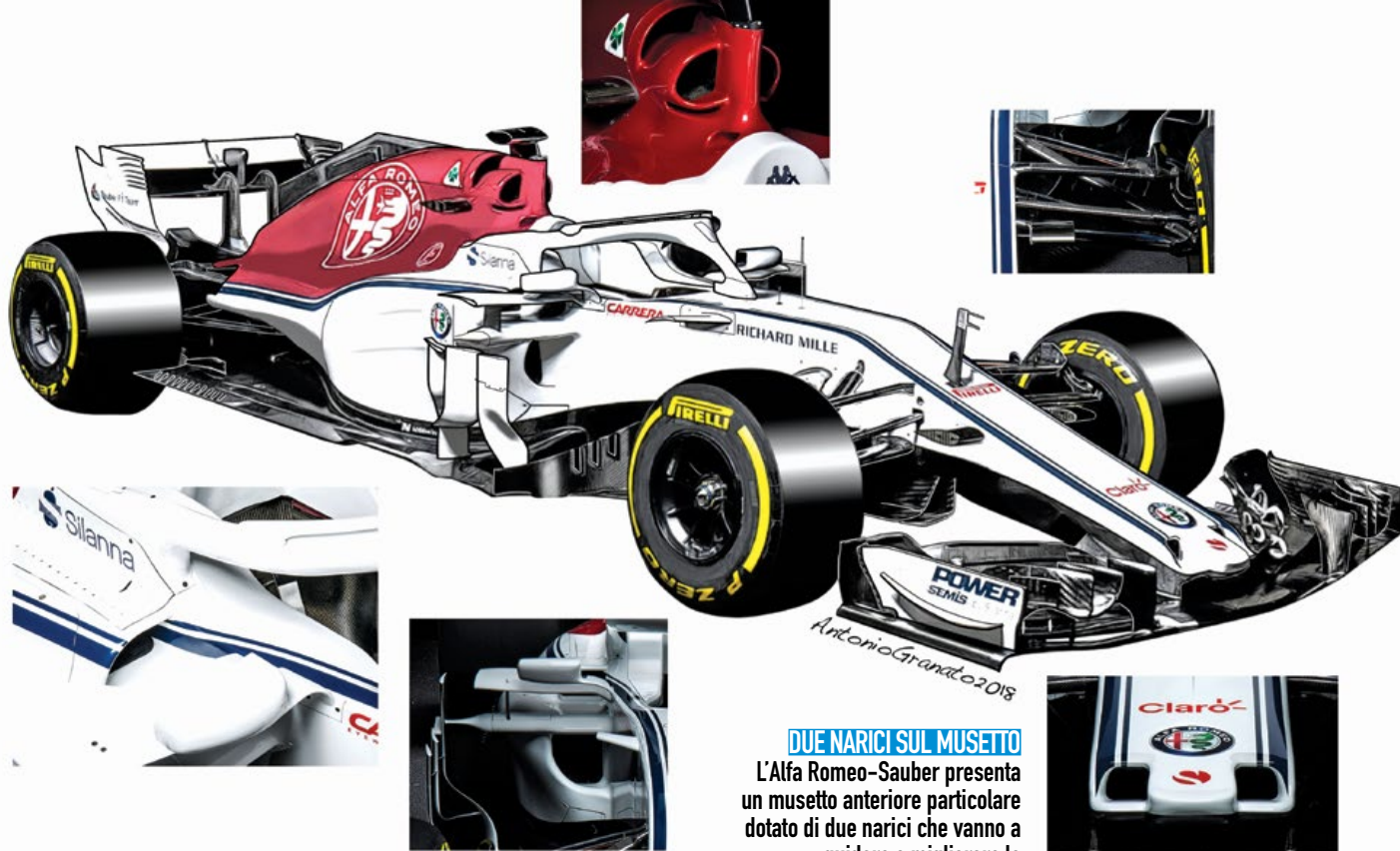
«Questa è una bella domanda! Alfa Romeo è il nostro principale sponsor da quest'anno e posso dire che mio padre ha sempre avuto delle Alfa Romeo in passato. Quando ero piccolo mi ricordo che avevamo una Giulia 1.3 Super, poi comprò un'Alfa Romeo 2000 color crema. E dopo, ancora un'Alfa 90 ed infine una 164 rossa. Per 20 anni della mia vita ho sempre viaggiato su un'Alfa made in Arese! Anche nei miei passati agonistici ho usato motori Alfa Romeo ed ho avuto la fortuna di lavorare sul progetto Alfa Romeo 155 DTM grazie al compianto Giorgio Pianta. Quindi l'associazione con il marchio Alfa Romeo significa molto per me. È un marchio che in tutta onestà deve far parte del motorsport e vedere il Biscione di nuovo in F1 è molto speciale, soprattutto con Alfa Romeo Sauber».

Dopo diversi anni trascorsi in team inglesi, sei approdato in una squadra svizzera. Hai trovato una metodologia di lavoro e di organizzazione diversa?

«Qui all'Alfa Romeo Sauber abbiamo personale da tutto il mondo, molti italiani. Il metodo è un po' diverso, ma a dire il vero anche l'approccio in Inghilterra tra un team e l'altro non è lo stesso. La cosa buona della Svizzera è che tutto funziona come un orologio...».

Massimo Costa





DUE NARICI SUL MUSETTO
L'Alfa Romeo-Sauber presenta un musetto anteriore particolare dotato di due narici che vanno a guidare e migliorare lo scorrimento del flusso nella zona inferiore della vettura

Sauber sofisticata

LA C37 PRESENTA DELLE LINEE AERODINAMICHE AGGRESSIVE, E PER CERTI ASPETTI ANCHE MOLTO ELABORATE. ECCO PERCHÉ

La nuovissima Alfa Romeo Sauber si presenta con delle linee aerodinamiche aggressive e per certi aspetti anche molto sofisticate ed elaborate. Ricordiamo che la C37 è stata progettata in una galleria del vento considerata da molti la migliore dell'intero Circus. La monoposto elvetica si presenta con un musetto anteriore particolare, dotato di due "narici" che vanno a guidare e migliorare lo scorrimento del flusso nella zona inferiore della vettura. Probabile che queste siano direttamente connesse all'S-duct o che possano indirizzare i flussi verso l'inlet del condotto ad "S". Sotto le due "narici", nella zona dell'ala neutra, trova spazio una sezione che aumenta la portata d'aria nella parte bassa della vettura. Modificate le sospensioni anteriori a cui è stato aggiunto il pivot per alzare il triangolo superiore in modo da non disturbare i flussi diretti verso le bocche delle pance che ospitano i radiatori motore. Soluzione, ispirata alla Mercedes W07 del 2017 e che sta facendo scuola tra i vari team. Come ha fatto scuola anche la soluzione dell'arretramento delle pance laterali, vi-

sta per la prima volta sulla Ferrari SF70-H e che ha trovato, appunto, applicazione anche sulla Alfa Romeo-Sauber. In questo modo il cono antintrusione viene utilizzato come se fosse un vero e proprio dispositivo aerodinamico e sorregge un altro profilo superiore allo scopo di migliorare lo scorrimento dell'aria sopra le fiancate della vettura. Modifica che permette di ottenere un ingombro complessivo minore della vettura e allontana l'ingresso delle pance dalle turbolenze negative generate dalle gomme anteriori.

Pance complesse, quelle della Sauber, che prevedono, oltre ad una forma delle bocche d'ingresso particolare, non molto ampie - sviluppate in verticale e non in orizzontale come fatto da molti - a cui però vanno sommate delle prese d'aria aggiuntive sopra i tradizionali inlet dei radiatori che aumentano la quantità d'aria in ingresso. Questo dovrebbe permettere alla monoposto di mantenere un'elevata efficienza aerodinamica e limitare quindi il drag. Ai lati delle pance, i deflettori laterali, divisi in tre elementi e leggermente svergolati che

si uniscono ai profili superiori e al cono antintrusione. L'Halo mostra già un profilo di correzione dei flussi, che in parte ricorda quelli visti negli ultimi test del 2017 sulla McLaren e che con ogni probabilità verrà sviluppato e modificato sin dai primi giorni di prove a Barcellona.

Sofisticato anche l'airbox ricco di prese d'aria su tre livelli, divisi dal grosso pilone centrale del rollbar. Sopra e sotto la presa d'aria principale dell'airscope per l'aspirazione del motore, si trovano altre prese d'aria per il raffreddamento degli accessori interni e dell'ERS. Osservando poi la dorsale del cofano motore, più indietro, si nota anche un'ulteriore piccola presa d'aria dedicata ad altri componenti interni. Il cofano motore invece appare con delle dimensioni non certamente contenute e, ad una vista laterale, poco sfinato.

L'ala posteriore riprende, invece, la soluzione a doppio pilone di sostegno flap, con archetti superiori - utilizzata dalla Ferrari nell'arco del 2017. Scelta che probabilmente, come nel caso della Rossa, potrà essere variata con la soluzione a mono-pilone e ancoraggio del flap inferiore, a seconda delle caratteristiche dei tracciati.

Osservando posteriormente la C37 si nota delle generose out-flow del cofano motore per l'evacuazione dell'aria calda dal motore, anche queste, soggette ad ampie variazioni nel corso della stagione per adeguarsi alle esigenze di raffreddamento a seconda delle situazioni climatiche e di velocità del tracciato.

Antonio Granato

McLaren resurrection

Colori forti per emozioni forti. Quelle che dovranno arrivare fin da Melbourne. La McLaren ha deciso di proseguire con l'arancione, voluto a gran voce dai fans del team di Woking e Zak Brown, che la scorsa stagione aveva riportato quel colore con la quale la McLaren debuttò in F1 nel lontano 1966, non ci ha pensato due volte a mantenerlo. Una questione di rispetto per un marchio glorioso e storico, secondo soltanto alla Ferrari in quanto a presenze nel Mondiale. La MCL33 spinta dalla power unit Renault per un binomio completamente inedito, sarà la monoposto della riscossa, la vettura che permetterà alla McLaren di uscire dal pantano in cui si era cacciata assieme alla Honda. Un precipitare senza fine che aveva portato Fernando Alonso sull'orlo di abbandonare la F1 per cercare emozioni altrove, che ha poi trovato nella

**LIVREA ACCESA
PER LA MCL33
QUASI A VOLER
TRASMETTERE
UNA VOGLIA
DI TORNARE
A SFOLGORARE
SULLE PISTE
DOPO ANNI
D'ANONIMATO**

di **Massimo Costa**

500 Miglia di Indianapolis. Il divorzio dalla Honda ha ridato fiducia a tutti gli uomini McLaren e consentito ad Alonso di proseguire il matrimonio con il team principal Brown, il quale non si nasconde e gonfia il petto: «Questo sarà l'anno in cui torneremo vicino alle posizioni di alta classifica», ha detto orgoglioso anche per l'accordo con lo sponsor Petrobras, una novità assoluta per la McLaren. Poi, ha proseguito: «Dobbiamo guadagnare il rispetto dentro e fuori le piste, come è sempre stato per il nostro team e far capire perché siamo un qualcosa di speciale. Possiamo ottenere molto in questo nuovo viaggio con Renault». Più tranquillo Eric Boullier, team manager, che deve aver fatto tesoro delle eccessive dichiarazioni roboanti lanciate nei primi due anni con la Honda, che hanno fornito parecchio materiale ironico alla stampa: «Non ci facciamo il-



lusioni, sarà difficile andare a spezzare l'egemonia dei soliti team che lottano per il titolo e sappiamo bene come la parte centrale dello schieramento sia ben agguerrita. Dobbiamo rimanere umili, lavorare sodo sul pacchetto tecnico che è solido e concentrarci sugli sviluppi nel corso del campionato. E abbiamo due piloti di alto livello che faranno la differenza».

La power unit Renault sarà in dotazione, oltre che allo stesso team francese, anche alla Red Bull, due termini di paragone importanti per la McLaren che come primo termine di confronto avrà sicuramente la squadra diretta da Cyril Abiteboul, in crescita esponenziale. I primi chilometri, dieci giri, percorsi dalla MCL33 sul circuito di Navarra, non lontano da Pamplona e a tre ore da Montmelò dove in questi giorni si svolge la prima tornata dei test collettivi, hanno fatto tornare il sorriso ad Alonso che ha subito capito che potrà tornare a divertirsi e a correre come meglio gli aggrada. La monoposto porta la firma di Tim Goss che ha spiegato: «La MCL33 è una evoluzione della macchina del 2017 che definirei più compatta, pulita e semplice. Il problema principale è stato adattare il motore Renault, diverso da quello Honda. Abbiamo due concezioni di power unit: Mercedes e Honda hanno il compressore davanti al motore, Renault e Ferrari ce l'hanno dietro. Nel telaio abbiamo così avanzato il propulsore, ma per piazzare il compressore si è dovuto riprogettare la zona posteriore del telaio, le sospensioni e cambiare i radiatori».

**QUESTA SARÀ
LA STAGIONE NELLA
QUALE TORNEREMO
AD AFFACCIARCI
NELLA PARTE ALTA
DELLA CLASSIFICA**

ZAK BROWN



**NUOVI ORIZZONTI
GRAZIE ALLA RENAULT**

Sulla carrozzeria gli sponsor sono pochini ma sotto è pronta a rombare la power unit Renault che dovrebbe segnare una svolta per la McLaren MCL33 dopo anni bui con la fornitura Honda

Fiduciosi sulla bontà della vettura già nel 2017 e consapevoli che i risultati non sono arrivati solo per colpa della power unit giapponese, Goss e compagnia hanno preferito non lanciarsi in un progetto particolarmente innovativo e rischioso, ma mantenere un profilo basso sfruttando al meglio quanto di buono aveva offerto la MCL32 e sviluppandone alcuni aspetti. Dopo di che, toccherà ai piloti sfruttare al meglio la potenzialità della MCL33 e della power unit Renault. Alonso non vede l'ora di andare a sfidare chi fino allo scorso anno lo umiliava doppiandolo. Sarà curioso vedere come lo spagnolo saprà "integrarsi" nel doppio impegno F.1 e Wec con la Toyota, scendere da una LmP1 e salire sulla McLaren, affrontare tantissimi viaggi impegnativi e stancanti. Il suo principale avversario intanto, lo troverà all'interno del proprio box.

Stoffel Vandoorne sarà sicuramente un compagno molto scomodo per Alonso. Nel suo primo anno in F.1, il belga ha sofferto nelle prime gare, e non poteva essere diversamente considerando le monoposto non certo facili come quelle pre anno 2017, ma piano piano ha trovato la giusta competitività e in più di una occasione in qualifica è stato più incisivo dell'asturiano ottenendo alla fine del campionato 13 punti contro i 17 di Alonso. Vandoorne è uno dei più grandi talenti espressi dalle formule propedeutiche avendo dominato la Gp2 del 2015 dovendo poi attendere un anno prima di divenire pilota ufficiale McLaren (di cui faceva parte del programma piloti Junior) e venendo parcheggiato in Giappone nella Super Formula. Alonso e Vandoorne rappresentano una coppia di piloti inedita per la F.1, entrambi fortissimi, ma con una forbice molto larga per quanto riguarda l'età: 36 anni Fernando, 25 anni Stoffel. Un mix di esperienza e aggressività che potrebbe risultare molto interessante e anche scomodo per molti rivali. ●

**LA MCL33, PIÙ
COMPATTA PULITA
E SEMPLICE
DELLA 32, È BEN
INTEGRATA AL
MOTORE RENAULT**

TIM GOSS



Alonso

torna a sorridere

ANNO CAMPALE PER FERNANDO, IMPEGNATO SU TRE TARGET: F1, WEC E LE MANS. MA LUI SPIEGA CHE PIÙ DURA È LA LOTTA E PIÙ BELLE SARANNO LE SFIDE

di Pasquale Di Santillo

Un sedile non vale l'altro, ma insieme sono una sfida clamorosa. Soprattutto se valgono altrettanti Mondiali e un sogno appartenuto, anche solo mentalmente, a pochi. Se poi chi si siede sopra questi sedili è Fernando Alonso, allora capisci che è tutto da prendere terribilmente sul serio. Dalla notte portoghese di Portimao dove Fernando ha provato per la prima volta in un lungo test anche in notturna di oltre 32 ore la Toyota TS050 Hybrid con la quale parteciperà alla Super Season del Mondiale Wec (8 gare da aprile 2018 a giugno 2019) con dentro due 24 Ore di Le Mans. Fino al sole spagnolo, sul circuito di Navarra con la nuova, affascinante McLaren MCL33 dove riparte l'assalto di Fernando al terzo titolo iridato in F1, con le nuove power unit di Renault al posto delle non proprio performanti Honda. Un assalto in parallelo a quello pianificato in ogni dettaglio alla Triple Crown, la tripla corona (500 Miglia di Indianapolis, Monaco di F1 e 24 Ore di Le Mans) che solo un certo Graham Hill ha finora completato nel 1972. E per riuscire nell'impresa che ha



VANDOORNE UN BUON PARTNER

Anche quest'anno alla McLaren Alonso avrà al suo fianco il giovane belga Vandoorne, capace di esprimersi su ottimi livelli velocistici



del "ciclopico", Alonso è pronto a 16 mesi da viaggiatore seriale, nonché pilota on the road: 29 gare ufficiali da marzo 2018 a giugno 2019, aggiungendo alle 8 già citate le 21 gare del Mondiale di F.1. Però lui non pare preoccupato, anzi, è quasi esaltato dall'obiettivo tipo Everest che si è posto.

Pianificazione

«Ho programmato tutto nei minimi particolari. So già adesso quali aerei prenderò, quanti saranno i viaggi, da una parte all'altra del mondo. Non mi spaventa, nemmeno quando in autunno avrò 7 week end di gara consecutivi. È sempre meglio correre in pista, stare in macchina invece che allenarsi a casa con gli elastici o i pesi per il collo. Riuscirò ad avere anche qualche momento libero per stare con la famiglia e con gli amici. La verità sapete qual è? Che il problema più grosso, non è quello delle corse. La cosa più difficile da gestire sono le interviste, gli eventi per gli sponsor, l'attenzione da dare ai tifosi. Sarà tutto questo

**CREDO D'ESSERE
L'UNICO CHE PUÒ
DISPUTARE DUE
CAMPIONATI TOP
LEVEL RIUSCENDO
A VINCERLI!**

FERNANDO ALONSO

”

che dovrò imparare a gestire meglio. È vero, ho 36 anni, ma mi sento giovane e in piena forma. Mi alleno molto e sono anche particolarmente motivato. Negli ultimi tempi non è andata benissimo. Ho ancora tanta fame. E non certo di soldi. Da questo punto di vista sto molto bene, non mi posso lamentare. Onestamente devo dire che mi piace correre, mi piacciono le sfide. Credo di essere l'unico, e lo dico senza modestia, che può disputare contemporaneamente due campionati ad alto livello e vincerli».

Emozioni

Da Portimao alla Navarra, dall'Endurance alla F.1 il filo conduttore è l'entusiasmo. Quello che lo spagnolo riesce a vivere in questo momento di grande fermento di una carriera già prestigiosa. «La parte più importante era quella emozionale - conferma Fernando, dopo i primi giri a bordo della MCL33 -. È stato grande, davvero, un momento speciale guidare una nuova monoposto per la prima volta. Ero





in apprensione perché so quanto è importante per il team. È andato tutto bene e ne sono felice. Ora non vedo l'ora di tornare al volante della MCL33 per poter fare altri giri potendo sfruttare il suo potenziale e spingere, ma per ora posso dire di essere contento anche se abbiamo fatto solo venti giri con la macchina piena di telecamere per filmare e registrare qualche immagine per i nostri sponsor. Per noi piloti, invece è stato importante sfruttare questa occasione per provare il sedile, regolare la pedaliera, tornare a prendere confidenza con i comandi. Siamo comunque molto contenti, perché la monoposto funziona. A tutti i tifosi voglio dire che stanno per arrivare tempi migliori dopo aver faticato a lungo. Ora il team è più forte e solido rispetto agli ultimi anni». È troppo onesto con se stesso e con gli altri Alonso per fare previsioni sulla stagione di F1. Non illude né deprime nessuno: dice quello che pensa come sempre. «Se saremo in grado di sviluppare i punti di forza del telaio dello scorso anno, spostandolo alla nuova power unit Renault, penso potremmo fare un passo in avanti. La macchina certamente sembra bella e ben fatta. E penso che il nuovo colore catturi gli sguardi. È difficile ora dire o sapere se sarà competitiva con Ferrari e Mercedes. È chiaro che lo spero».

Obiettivi

Al di là dello sdoppiamento che Fernando sembra vivere senza particolari patemi, la priorità è chiara. Il tris iridato in F1 anche se lo spagnolo non è intenzionato a lasciare nulla per strada. «La priorità era e resta il terzo titolo ma sia chiaro, punto a vincere anche la 24 Ore di Le Mans e il Mondiale Endurance. Il mio accordo per correre nel Mondiale Endurance e con la Toyota è stato possibile solo grazie al rapporto che ho con la McLaren. È una cosa importante e sono contento che Zack (Brown, il boss McLaren ndr) abbia capito la situazione. In nessun modo questa sfida toglierà attenzione dal mio obiettivo principale. Voglio essere competitivo nel Wec come in Formula Uno».

Differenze

Il talento non è materia che si trova al mercato; eppure passare da una monoposto di Formula Uno ad un prototipo di Endurance non deve essere facilissimo nemmeno per uno come Fernando Alonso. «Sono un apprendista, sto imparando. I cavalli della power unit ibrida della Toyota Ts050 sono tanti: fra motore termico turbo e quelli elettrici siamo a quota 1000... E in più abbiamo tanti aiuti elettronici come il controllo della trazione che è integrale, il bilanciamento della coppia fra una ruota e l'altra. Certo, bisogna lavorare molto, ma sono già a buon punto. In definitiva, è proprio tutta un'altra cosa rispetto alla F1, qui bisogna adattarsi. Fare i conti con la guida di notte e con



AI TIFOSI VOGLIO DIRE CHE STANNO PER ARRIVARE TEMPI MIGLIORI DOPO AVERE SOFFERTO A LUNGO

FERNANDO ALONSO





DIVISO TRA TOYOTA E TEAM... ORANGE!

I test con la Toyota LMP1, a lato, e sotto, al box della Casa nipponica mentre Nando sta salendo a bordo della Ts050, stanno andando benissimo. Anche se lui non perde certo di vista il target prioritario che è quello di sviluppare e riportare al top in F.1 la nuova McLaren MCL33, nell'altra pagina

la pioggia. Però si supera tutto, abbiamo i tergicristalli e le ruote posteriori sono coperte, quindi non spruzzano...». Già, il test notturno di Portimao ha catapultato Fernando in una realtà tutta nuova, per quanto entusiasmante «Non ho mai guidato a Le Mans e sono curioso, infatti non l'ho nemmeno provato al simulatore. Nelle gare che abbiamo fatto di notte in F.1, come Abu Dhabi o Singapore, il circuito è ben illuminato, come è capitato anche alla 24 Ore di Daytona. Invece, a Portimao, i test sono stati completamente al buio. Penso che Le Mans sia un compromesso, forse i rettilinei sono bui, ma nelle curve c'è qualche leggera illuminazione. Almeno spero... Comunque, questi prototipi ibridi hanno un'accelerazione paurosa, incredibile, qualcosa di molto speciale. L'abbinamento tra trazione integrale e sistema ibrido trasforma la vettura in una sorta di razzo spaziale. Quando esci dalle curve senti la compressione sul sedile, i tuoi occhi sono spalancati. Non vedo l'ora che arrivi la prima gara ma so che c'è ancora da lavorare e allenarsi tanto».



LA PRIORITÀ È IL TERZO TITOLO F.1 MA CERCHERÒ DI VINCERE IL WEC E A LE MANS CON LA TOYOTA

FERNANDO ALONSO



Atmosfera

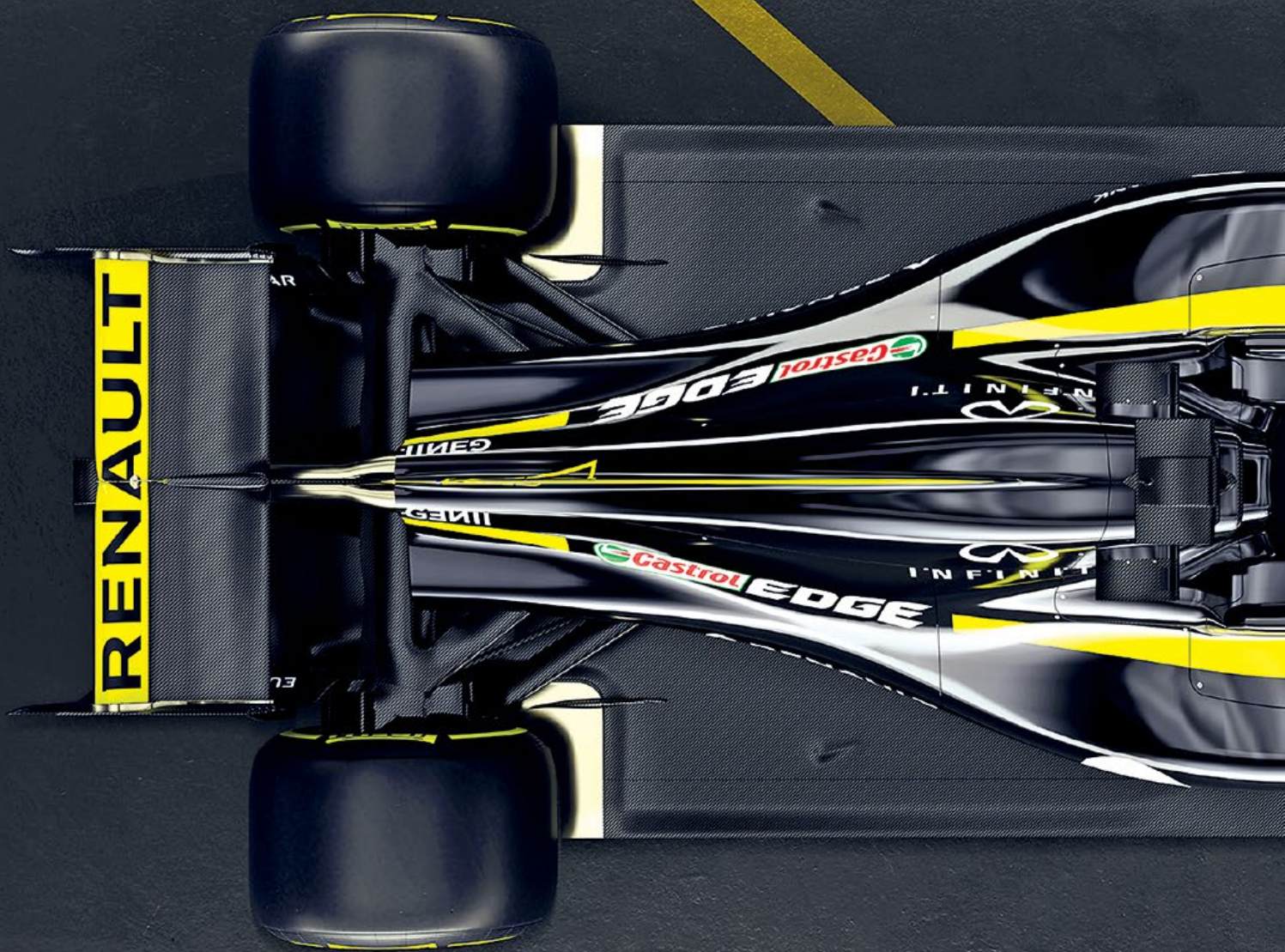
Il sogno Le Mans di Alonso viene da lontano, da quando nel 2014 venne invitato come "mossiere" in Francia: «Rimasi impressionato dalle macchine, dalla gente, dall'atmosfera. E decisi: un giorno correrò qui. Ci sarebbe stata la possibilità di farlo anche quando ero alla Ferrari. Ma non se ne fece nulla». Quell'anno Fernando aveva trovato anche l'intesa con la Porsche per un contratto biennale che saltò per l'opposizione di Ron Dennis, il vecchio boss McLaren e lo stesso Ecclestone. Venne sostituito da Hulkenberg che vinse sulla macchina che doveva guidare lui.

Il nuovo boss della McLaren (Zak Brown ndr) come i nuovi proprietari della F.1 hanno reso possibile l'assalto dello spagnolo, peccato solo arrivi nell'anno in cui la Toyota si trova praticamente da sola a lottare per il trionfo nel Wec e a Le Mans, dopo l'addio di Audi e della stessa Porsche.

L'occasione giusta per la Casa giapponese di riscattare le 19 partecipazioni senza vittorie a Le Mans (nonostante il trionfo al Mondiale Wec nel 2014). Una coincidenza di interessi e opportunità con Alonso, davvero notevole. Con lo spagnolo sempre più affascinato dal clima diverso che ha trovato nell'Endurance. «Quest'anno correrò insieme a Buemi e Nakajima e ne sono felice. Non temo che eventuali loro errori ostacolino il mio progetto. Ho passato gli ultimi tre anni in Formula Uno più ai box in attesa che mi riportassero la macchina ferma per qualche problema, che in pista. Ci ho fatto l'abitudine. In F.1 i piloti si frequentano durante i briefing, qualche volta nei vari eventi cui partecipiamo insieme, ma onestamente non siamo amici. Il compagno di squadra è di solito il primo rivale. Qui invece c'è il tempo per parlare, ci scambiamo opinioni e dati perché guidiamo la stessa macchina, è proprio l'ambiente ad essere differente. La competizione non è individuale ma con gli altri team. È un gioco di squadra. I ragazzi mi riempiono di consigli, abbiamo creato anche un gruppo su Whatsapp dove ci diciamo praticamente tutto. L'Endurance è proprio tutto un altro mondo». Buon viaggio Fernando, l'uomo dei due Mondi, pardon, sedili. ●



Tradizione **Ren**



La Renault R.S.18 è stata la quinta monoposto a svelare la propria livrea e le proprie forme nella giornata di martedì 20 febbraio. Dopo Haas, Williams, Red Bull e nello stesso giorno dell'Alfa Romeo-Sauber, la monoposto del team francese con sede operativa ad Enstone ha divulgato sul web, tramite i propri account Social ed il sito ufficiale, le prime immagini della vettura con la quale punta a risalire la classifica costruttori dopo il sesto posto ottenuto nella scorsa stagione.

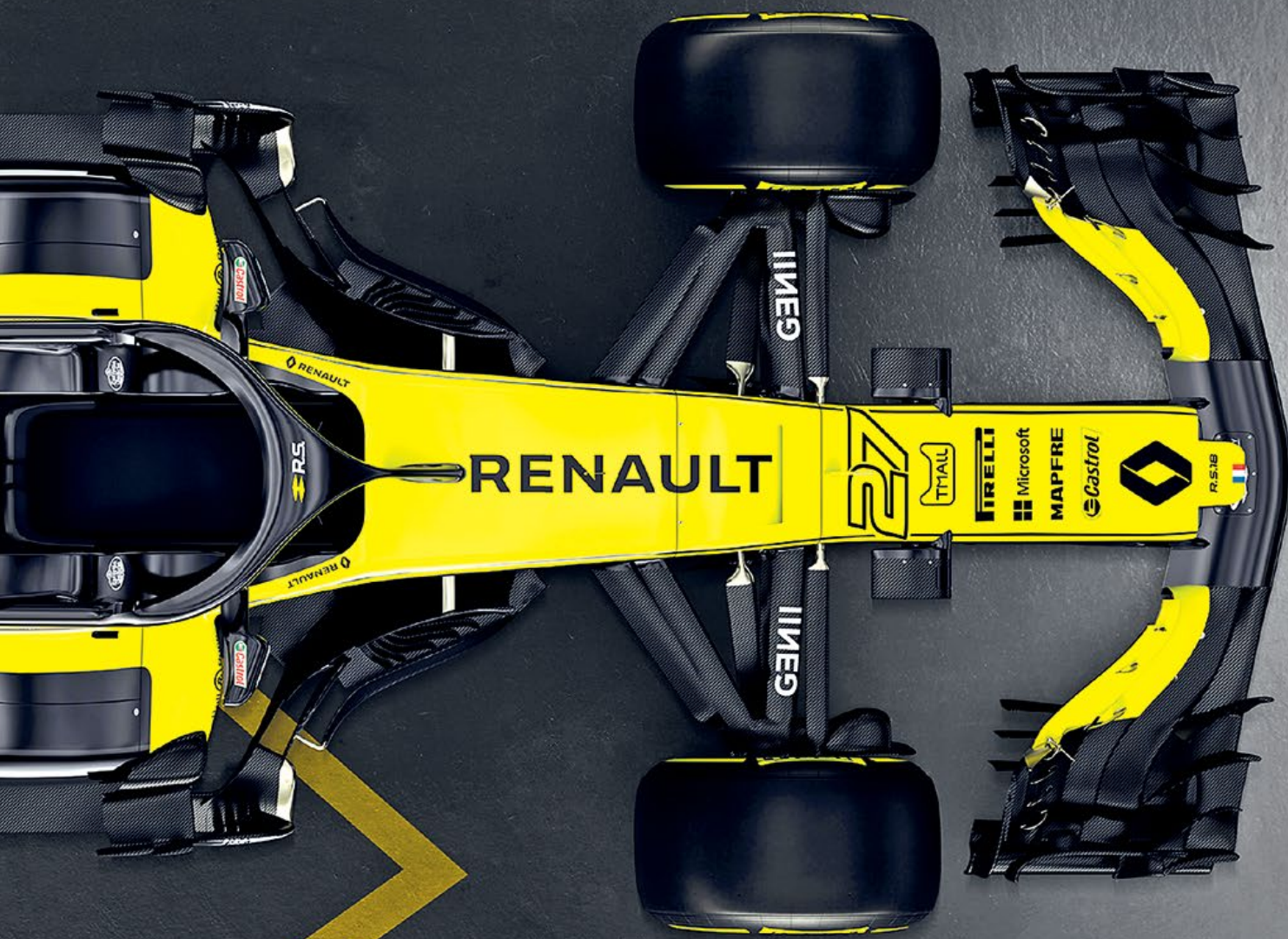
Passato recente

Il 2017 ha visto la Renault tornare a conquistare punti in modo decisamente più costante rispetto a quanto visto nel 2016, quando i transalpini sono tornati ufficialmente nel Circus rilevando ciò che rimaneva dell'ormai disastrosa Lotus, monoposto compresa. I miseri otto punti conquistati nella stagione di rientro sono da attribuire in gran parte all'utilizzo di una vettura datata, che già nel 2015 non spiccava certo per prestazioni. Tutto questo ha fatto comunque parte del piano di rien-

ault

NESSUNA RIVOLUZIONE SULLA RS18 CHE HA SVELATO LE SUE FORME. MA SARÀ LA STESSA CHE VEDREMO AL VIA DEL MONDIALE?

di Alessandro Secchi



tro dopo un'assenza dal Mondiale che perdurava dal 2010. Conclusa la prima stagione di riambientamento e sostituito Kevin Magnussen con Nico Hulkenberg al fianco di Jolyon Palmer, Renault si è presentata ai nastri di partenza della scorsa stagione con la sua prima "vera" monoposto, la R.S.17. I risultati, anche a fronte di una Power Unit che spesso è mancata di affidabilità e non solo per quanto riguarda il team ufficiale, hanno permesso al team francese di risalire la china dal nono posto del 2016 al sesto con 57 punti.

SOTTO IL VESTITO D'AVVERO TANTO

Nasconde un gran lavoro nella scatola del cambio e nella power unit, la Renault Rs18 che presenta una veste aerodinamica con soluzioni, per ora, molto tradizionali

R.S.18 nel segno della continuità

Le immagini della nuova monoposto mostrano una soluzione di continuità rispetto a quanto visto nella scorsa stagione. La nuova vettura è una delle poche a non riportare, fedelmente o meno, quanto visto sulla Ferrari SF70-H. Nessun convogliatore di fronte alle pance, le cui aperture risultano più larghe ma al tempo stesso più basse rispetto al modello precedente, in modo da poter scavare ulteriormente la zona inferiore per far scorrere meglio i flussi d'aria verso il retrotreno.

Si tratta sicuramente di una soluzione tradizionale in confronto a quanto hanno svelato altre vetture, Ferrari in primis con la nuova SF71-H. L'airscope si sviluppa ancora in orizzontale confermando il trend impartito l'anno scorso, con l'aggiunta di due prese d'aria appena più in basso per raffreddare altre componenti della PU. Ovviamente anche la monoposto francese si è allineata ai nuovi regolamenti con l'adozione dell'Halo e la rimozione della pinna sul cofano motore.

La novità più importante dal punto di vista tecnico, a parte il grande lavoro sulla PU in chiave affidabilità, è la scatola del cambio in carbonio che sostituisce quella in titanio, utilizzata fino alla scorsa stagione. Nonostante in apparenza la R.S.18 sembri in tutto e per tutto una semplice evoluzione del precedente modello, l'idea è che quanto visto nelle immagini sia ancora "provvisorio".

Non è una novità infatti che i team svelino il minor numero di aggiornamenti possibili in fase di presentazione, utilizzando alcune parti dell'anno precedente come le ali anteriori. Nel caso della Renault, per alcune immagini istituzionali (ad esempio quella con i piloti seduti sulle gomme anteriori) è stata addirittura utilizzata la R.S.17 aggiornata alla nuova colorazione. A tal proposito, la nuova monoposto è stata completamente rivista nella sua livrea. Il giallo, ben visibile osservando la vettura di fronte, è ora di tonalità fluo, quasi abbagliante, e si sviluppa su tutto il muso e sulla parte frontale delle pance. Il nero, invece, ora ricopre anche la parte laterale della scocca, rendendo la R.S.18 completamente scura se vista di lato.

Obiettivi 2018: alzare l'asticella

Osservando la classifica della scorsa stagione, il traguardo minimo per il nuovo campionato non può che essere quello di colmare i 26 punti che hanno separato la Renault dal quinto posto ottenuto dalla Williams in classifica costruttori. Più difficile, anche se si parla ancora a motori spenti, è pensare che si possa agilmente raggiungere la Force India, che si è confermata al quarto posto con 187 punti, ben 130 in più. Inoltre non va dimenticato che tra i clienti Renault nella nuova stagione ci sarà una certa McLaren, vogliosa di riscatto dopo tre anni a dir poco disastrosi.

Sicuramente l'importante è continuare nel processo di crescita incominciato nello scorso campionato, dimostrando di essere in grado di migliorare gradualmente prestazioni e risultati. Il direttore tecnico Bob Bell ha puntato il dito sull'affidabilità, che sarà il punto chiave del 2018 con le PU che dovranno resistere in media ben sette weekend. Il team si è concentrato al 100% su questo aspetto, che sarà ancora più fondamentale viste le restrizioni in termini di unità utilizzabili liberamente e visti i problemi riscontrati nel 2017.

Bell ha svelato che per la realizzazione della nuova monoposto si è investito in un nuovo modello di CFD e in un major update della galleria del vento, mentre è ancora in fase finale di realizzazione un nuovo banco prova del cambio. Infine, ha sottolineato l'importanza dei test invernali al fine di validare le novità introdotte per questa stagione sulla





R.S.18, che già da Barcellona potrebbe essere diversa da quanto visto in presentazione.

Hulk e Carlos, coppia di piloti completa

Pronti alla lotta sono i due piloti titolari per la stagione 2018, Nico Hulkenberg (30 anni) e Carlos Sainz Jr. (23). Il tedesco viene da una prima stagione positiva con il team francese dopo l'esperienza in Force India. Dei 57 punti totali in classifica costruttori ottenuti dalla Renault, ben 43 portano infatti il suo nome con otto arrivi a punti nelle tredici gare portate a termine.

Nico si appresta ad affrontare la sua ottava stagione in Formula 1: il passaggio ad un team ufficiale nel 2017 ha come obiettivo a medio termine quello di poter prima o poi lottare per traguardi importanti, che per ora ha raggiunto per assurdo solo nell'unica gara corsa fuori dal Circus, la 24 ore di Le Mans vinta nel 2015 con Porsche. Hulk ha espresso il suo ottimismo in vista della nuova stagione, dichiarando di aver seguito passo passo lo sviluppo della R.S.18 ed appoggiando l'obiettivo comune di migliorare i risultati dell'anno passato partendo dalla buona base a disposizione.

Obiettivo condiviso, ovviamente, anche da Carlos Sainz Jr, che quest'anno partirà alla pari con il suo compagno sin dall'inizio della stagione. Il chiacchierato passaggio dalla Toro Rosso a stagione in corso, con le ultime quattro prove corse al posto dell'appiedato Jolyon Palmer sulla R.S.17, ha permesso al pilota spagnolo figlio d'arte (e di che papà visto quando successo in Dakar!) di poter sfrut-

tare il finale di 2017 per ambientarsi all'interno del team, conoscere ingegneri e metodo di lavoro prima della pausa invernale. Senza dubbio un bel vantaggio in vista del 2018, nel quale Carlos potrà partire con alcuni punti di riferimento già fissati. Lo spagnolo, che ricordiamo resta formalmente pilota Red Bull, si è detto a sua volta impaziente di iniziare la nuova stagione sottolineando l'importanza di fare dei passi avanti, sebbene non sia facile prevederne la misura. Quella formata da Hulkenberg e Sainz è una coppia senza dubbio completa: l'arrivo dello spagnolo combinato ad una PU più affidabile può portare sicuramente benefici in termini di punti in classifica, al fine di colmare proprio quel gap da chi è ancora avanti. Sta quindi alla monoposto dimostrare di aver raggiunto la maturità adatta a supportare i suoi piloti.

Aitken 3° pilota, Markelov development driver

La line-up 2018 sarà completata da Jack Aitken: il pilota londinese di origini coreane è stato infatti annunciato nel ruolo di terzo pilota in sede di presentazione. Il 22enne, secondo in classifica GP3 2017 alle spalle di George Russell, è cresciuto nella Renault Sport Academy e la sua promozione è il riconoscimento per i risultati e le prestazioni mostrate in questi due anni, come confermato da Cyril Abiteboul. Aitken proseguirà nel frattempo la sua crescita in Formula 2, sempre nel team Art Grand Prix. Il ruolo di development driver, invece, è stato affidato ad un altro giovane che si è già fatto vedere in F2, ovvero Artem Markelov. ●

NICO E CARLOS: ADESSO A VOI DUE!

La Renault punta molto sulla coppia Nico Hulkenberg e Carlos Sainz per salire ancora nel Mondiale Costruttori dove lo scorso anno ha chiuso al sesto posto dietro a 26 lunghezze dalla Williams





Mappe del tesoro alato

SONO LE MAPPATURE DIRETTE A FAR SÌ CHE AERODINAMICAMENTE LE MONOPOSTO 2018 FUNZIONINO NEL POSTO GIUSTO AL MODO GIUSTO. VI SPIEGHIAMO CHI, COME E PERCHÉ

Finalmente le abbiamo viste, queste F.1 2018. Sì, d'accordo, sempre e solo via web o quasi. Quindi opportunamente "filtrate" dai diversi team che ci hanno consentito di vedere solo ciò che ci volevano mostrare. Perdipiù solo in superficie, per cui sotto il vestito chissà cosa si cela. E per il resto parole. Le solite, di circostanza. Le ovvie speranze e qualche proclama. Fortunatamente anche qualche silenzio prendendo forse atto che certe spavalderie non portano mai bene.

E poi tante altre parole spese da noi addetti ai lavori per descrivere le vetture nei dettagli, anche quelli che si immaginano. Spingendosi qualcuno anche ad una quantizzazione millesimale del contributo di ogni singola novità a beneficio del cronometro. Perché quella soffiatura migliorerebbe il bilancio aerodinamico o perché una certa geometria dei bracci della sospensione anteriore indirizzerebbe meglio il flusso che va a lambire il corpo vettura benedicendo il Cx... E via così.

Il problema, grosso, è che non è mica banale da valutare il "pacchetto aerodinamico" di una vettura, ovvero tutto questo insieme di ali, flap, bavette, paratie, soffiature, nolder, deviatori, bargeboard eccetera e ogni loro posizione di montaggio e angolarità rispetto al senso di marcia. Ci vuole capacità e metodo da parte di chi progetta. E assenza totale di superficialità tra gli analisti che non hanno accesso ai dati di progetto che hanno portato a certe soluzioni. Soprattutto serve una visione di sistema perché poi, alla fine, ogni insieme di questi pezzi e pezzettini montati su una vettura di F1 si traduce in un coefficiente di resistenza (Cx) e uno di deportanza (Cz), anteriore e posteriore. Alla fine, sono loro che contano per la prestazione e la guidabilità di una vettura.

Coefficienti che però non sono univoci per ogni configurazione aerodinamica, ma dipendono dall'altezza, anteriore e posteriore, della vettura rispetto al suolo. Il che vuol dire che per ogni coppia di



SUTTON-IMAGES.COM

altezze da terra (chiamiamolo "assetto") esiste un valore di questi coefficienti che caratterizza la configurazione aerodinamica che abbiamo montato in vettura. Ecco allora che ogni configurazione aerodinamica viene sintetizzata e valutata oggettivamente con delle mappe che mettono insieme i valori di questi coefficienti di resistenza e deportanza (anteriore e posteriore) in funzione dell'assetto della vettura. Ma poi bisogna tenere in conto che l'assetto della vettura non è fisso durante un giro di pista. Poteva esserlo ai tempi delle sospensioni attive, quando si poteva gestire elettronicamente l'altezza da terra della vettura in funzione delle variabili che i tecnici ritenevano più opportune. Ma



oggi no, l'altezza da terra varia in ogni punto del circuito, dipendendo da quelle che si chiamano "condizioni di esercizio" della vettura. Che poi non sono altro che la velocità e i transitori di accelerazione / frenata e curva, che, lo sappiamo bene, cambiano in ogni punto del tracciato. Quindi, per effetto delle diverse condizioni di esercizio che inducono diversi assetti della vettura rispetto al terreno, questi benedetti coefficienti di resistenza e deportanza cambiano in ogni punto del circuito. E alè... l'affare, come vedete, si complica.

Se infine teniamo presente che le altezze della vettura rispetto al terreno sono a loro volta definite dalle rigidità delle sue sospensioni e degli pneu-

POTENZIALE ANCORA IN PENOMBRA

Resta a tutt'oggi difficile stilare giudizi attendibili proprio perché sul piano aerodinamico le configurazioni sono restate in gran parte nascoste

matici e dall'entità dei carichi in gioco (per esempio anche quelli aerodinamici... e qui ci mordiamo la coda), ci possiamo rendere conto di quanto sia tutt'altro che banale per gli ingegneri "gestire" una configurazione aerodinamica. Il vero obiettivo diventa "attraversare le mappe aerodinamiche nel posto giusto al momento giusto", ovvero fare in modo che in ogni punto del circuito (principalmente le curve) la vettura abbia un "bilanciamento aerodinamico" ottimale e di conseguenza una guidabilità sincera in tutte le condizioni. Che è poi quello che noi sottolineiamo spesso quando sintetizziamo le prestazioni di ogni vettura su circuito con le nostre Mappature delle Efficienze.

Insomma, detto delle difficoltà oggettive degli ingegneri nello scegliere e mettere a punto una configurazione aerodinamica, pensate a quant'è azzardato comprendere da una semplice foto il valore di una certa scelta progettuale senza avere accesso ai processi di calcolo e progetto che l'hanno portata ad essere implementata sulla vettura integrandola col resto dei particolari...

Ecco perché preferiamo commentare le diverse vetture che si sfideranno quest'anno nel Mondiale di

**LE NUOVE F1
VANNO GIUDICATE
TENENDO CONTO
DEL DNA
DELLA MASSIMA
CATEGORIA
DEL MOTORSPORT**

F1 da un altro punto di vista. Che poi tiene conto del vero DNA di questa categoria come abbiamo avuto modo di scrivere qualche settimana fa su queste pagine a proposito del futuro della F1.

Quanto sono stati capaci di innovare quest'anno i tecnici dei vari team? Quanto si sono spinti ad estremizzare certe soluzioni o quanto piuttosto sono rimasti ancorati al mondo da loro conosciuto? E ancora, quanto hanno copiato?

Partiamo proprio da quest'ultimo punto. Nel Motorsport si copia, da sempre. Non c'è mica nulla di male. E si copia ovviamente da coloro che sono i più bravi, proprio come a scuola. L'anno scorso i più bravi sono stati oggettivamente Mercedes e Ferrari. E, oltre al responso del cronometro, se ne ha la conferma anche dal fatto che alcune loro filosofie di impostazione e, soprattutto, parecchi dettagli sono stati copiati pari pari e introdotti sulle vetture 2018. Per esempio il layout delle sospensioni e l'airscope della Mercedes W08, e soprattutto le pance arretrate ed il disegno delle bocche d'ingresso dei radiatori e dei deviatori della Ferrari SF70H. Concetti che oggi vediamo per esempio sulla nuova Williams Fw41 e sulla Haas Vf18. O il passo lungo della vettura campione del mondo, emulato più o meno da mezza concorrenza. E altro ancora.

Peccato che, lo dicevamo prima, per funzionare al meglio tutti i singoli dettagli si devono integrare tra di loro. E non è assolutamente detto che estrapolando un singolo concetto o un singolo particolare da un "sistema-vettura" per inserirlo in un altro, le cose funzionino allo stesso modo. Anzi, per esperienza personale, non capita praticamente mai...

Poi ci sono i contenuti nuovi che alcuni progettisti

hanno piazzato sulle loro nuove creature. Ma attenzione, l'innovazione non è mica tutta uguale. Può essere per esempio "incrementale" ovvero l'evoluzione di un'idea già presente nella vettura vecchia che viene riproposta con un layout più affinato. Di solito questa strada viene scelta da coloro che hanno sviluppato per primi in passato una qualche soluzione particolarmente prestazionale di cui vogliono ottimizzare ulteriormente i dettagli, limando le controindicazioni che magari quel concetto si era portato dietro. Consci del fatto che "quelli dietro" non ci sono ancora arrivati. È una strategia seguita di solito dai top in class che vogliono così mantenere un gap di vantaggio senza stravolgere.

E' chiaro che ci riferiamo alla Mercedes che ha vinto in lungo e in largo e ripropone il suo passo lungo, l'incidenza maggiorata nella sospensione anteriore e un retrotreno super-slim ai limiti del miracolo fisico. E chissà quante altre cose nascoste sotto il vestito. A volte sembrava un po' scorbatica la W08 e poco agile nei circuiti lenti... a Brackley avranno sicuramente lavorato per quello senza apparentemente rivoluzionare la vettura. Ma ci riferiamo anche alla Ferrari che sulla nuova Sf71H ha riproposto, estremizzandoli, alcuni concetti dell'anno scorso proprio nella parte centrale in cui ha fatto scuola. Le prese d'aria alte e strette sono la scommessa di chi è conscio di aver individuato una strada tanto efficace quanto irrinunciabile. E si accompagna all'allungamento del passo per aumentare il campo di azione degli aerodinamici in quella zona nevralgica e fondamentale per le prestazioni della vettura. Tutte evoluzioni "step by step".

Ma c'è anche l'innovazione "radicale" che rappresenta una rottura rispetto all'esistente proponendo soluzioni mai viste prima, frutto di intuizioni ingegneristiche che possono anche essere a loro modo rivoluzionarie. Dettagli che aprono a loro volta una linea concettuale di sviluppo e, se accompagnati dal responso benevolo del cronometro, danno poi adito a operazioni di emulazione. E' chiaro che con un'innovazione radicale che funziona si può tentare di recuperare posizioni nel ranking delle prestazioni. Con un'innovazione di tipo incrementale



NUOVE BELVE EVOLUTE IN CHIAVE 2018

Sopra, la nuova Mercedes e, in alto, la Red Bull dotata di livrea che consente un discreto camouflage della conformazione Rb14. In basso, la recente nata in casa Williams

invece si mantiene una velocità di sviluppo costante scommettendo di riuscire comunque a mantenere il gap di vantaggio sugli inseguitori. Azzardo e continuità. Rivoluzione o step-by-step.

Dobbiamo dire che in questa prima carrellata virtuale (e superficiale) di vetture non abbiamo visto molte innovazioni radicali, se non l'interpretazione di Adrian Newey del deviatore di flusso centrale della Ferrari 2017 rivisto sulla Red Bull Rb14 con l'introduzione di un profilo alare superiore

molto interessante. Ecco questa, se dovesse funzionare, potrebbe effettivamente essere classificata come un'innovazione piuttosto radicale e fare scuola nei prossimi mesi. E poi ci sono gli specchietti retrovisori con deflettore interno della Ferrari per minimizzare il blocco aerodinamico.

Per il resto, almeno per i contenuti superficiali che ci hanno consentito di vedere per giunta da lontano, non ci sembra di vedere strade particolarmente rivoluzionarie nelle F.1 2018. Il che vuol dire semplicemente un paio di cose. Che il labirinto regolamentare di questa F.1 è così angusto che gli spazi per le invenzioni sono praticamente inesistenti così che le vetture differiscono inevitabilmente solo per i dettagli. E che, ancor più di sempre, sarà l'armonizzazione di tutti i più piccoli dettagli della vettura a fare la differenza sul cronometro. Inizieremo a scoprirlo in questi giorni con i primi test di Barcellona. Però ricordiamoci sempre, prima di emettere sentenze, che 10 chili di benzina al Montmelò fanno più di tre decimi... ●





Toro già in pista!

LA PRESENTAZIONE HA COINCISO COL FILMING DAY SVOLTO A MISANO, CON LA STR13 CHE HA GIRATO SUL BAGNATO

Presentazione della vettura 2018 svolta anzitempo per Scuderia Toro Rosso in occasione del filming day tenuto il 21 febbraio sul tracciato di Misano intitolato alla memoria del compianto Marco Simoncelli. Il team faentino, alle prese con alcuni scatti rubati e diffusi rapidamente in rete nei giorni precedenti lo shakedown, ha pensato di svelare con diversi giorni d'anticipo rispetto la tabella di marcia la nuova creatura della STR, quest'anno per la prima volta dotata di power-unit ufficiale. Scuderia Toro Rosso è infatti passata ai motori Honda dopo diversi anni spesi come cliente Ferrari e Renault (fatto salvo il primo anno con

Cosworth), aprendo difatti un nuovo corso per il team con base a Faenza. "Perché accontentarsi di una foto rubata, quando se ne può avere una originale?". Così recita il tweet diffuso dalla Toro Rosso pochi minuti dopo lo 'shakedown' della STR13, andato oltre le più rosee aspettative nonostante condizioni climatiche avverse, con entrambi i piloti scesi in pista autori di prestazioni prive di sbavature.

I 100 km previsti dal filming day sono stati coperti fornendo dati molto utili al team, come affermato dal direttore tecnico della Toro Rosso James Key: «Abbiamo completato senza problemi il nostro filming day il

21 febbraio a Misano e, nonostante il freddo e la pista bagnata, la vettura si è comportata bene. Anche per Honda tutto è andato per il meglio. Vorrei ringraziare tutti i membri del team per il duro lavoro svolto che ci ha consentito di arrivare sino a questo punto, ovvero partendo dal concept iniziale della STR13 fino alla costruzione della vettura ed alla realizzazione di questo suo primo run». Il primo a calarsi nell'abitacolo della STR13 dotata del famigerato Halo è stato il giovane semi debuttante Pierre Gasly, il quale ha avuto l'onore e l'onere di 'battezzare' la tredicesima vettura del team satellite Red Bull. Nessun problema anche per il più esperto talento del Mondo Endurance Brandon Hartley, visto in azione negli ultimi quattro appuntamenti del campionato F1 2017 chiamato a sostituire Carlos Sainz Jr, approdato anzitempo in casa Renault F.1 in vista del campionato corrente che, ricordiamo, lo spagnolo disputerà in veste di driver ufficiale per la storica scuderia francese. La livrea della STR13, stando a quanto visto sin ora, appare come molto simile a quella del 2017, presentando tuttavia una banda rossa laterale più spessa e vistosa che arriva sino al retrotreno.

Alessandro Bucci

PRIMI GIRI DI CONTROLLO

La STR13 a Misano ha girato sul bagnato, (il primo a salire il macchinista è stato Gasly) giusto per verificare che tutto girasse a dovere. In alto, il disegno che mostra le forme armoniosamente affusolate della nuova Toro Rosso





Liberi & Forti!



COLOMBO



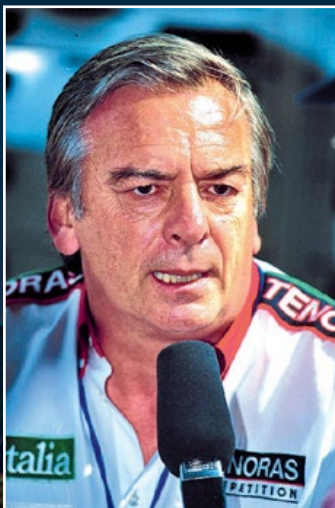
FINANZIATI DALLA FAMIGLIA DINIZ

Gp di Monaco 1995: ecco Pedro Paulo Diniz in azione con la Forti. Sarà il suo passaggio alla Ligier in chiave 1996 a gettare il team nella crisi finanziaria. In alto, il tecnico Giorgio Stirano e, nell'altra pagina, Guido Forti

È DAL 1995 - SENZA CONTARE TORO ROSSO, FILIAZIONE DELLA RED BULL - CHE UN NUOVO TEAM ITALIANO NON TENTA L'AVVENTURA IN F.1
L'ULTIMO A PROVARCÌ È STATO QUELLO PROMOSSO E FONDATAO DAL COMPIANTO GUIDO FORTI, PERALTRÒ CON RISULTATI DIGNITOSI
E MERITEVOLI DI UN EPILOGO BEN DIVERSO DA QUELLO CHE SANCI LA FINE DELLA PARTECIPAZIONE AI GRAN PREMI, A METÀ 1996

**IL TECNICO PIEMONTESE
GIORGIO STIRANO
RACCONTA NEL DETTAGLIO
TUTTE LE VICISSITUDINI
DEL TEAM ITALIANO
CHE DEBUTTÒ IN F.1
NEL 1995, GETTANDO
LE BASI PER UN'OTTIMA
CRESCITA, MA FINENDO
TRAVOLTO A METÀ 1996
DA PROBLEMI ECONOMICI.
ECCO COME E PERCHÉ...**

SUTTON-IMAGES.COM



di Mario Donnini

La Forti Corse è l'ultimo team italiano - senza contare Toro Rosso, chiara filiazione Red Bull - ad aver debuttato in F.1, ballando quasi per due stagioni, nel biennio 1995-1996. Con risultati assolutamente dignitosi, spesso stupendamente in top ten, ma purtroppo senza riuscire a raggiungere la zona sicurezza.

Tanto da dover abbandonare la scena - a metà 1996 -, per gravi problemi finanziari, quando le buone cose dimostrate in pista avrebbero meritato seguito, appoggi seri e ulteriori possibilità. Evidentemente il destino volle diversamente. E oggi, a oltre vent'anni dal tramonto di quel sogno e a un lustro dalla scomparsa del coraggioso Guido Forti, sono ancora tanti gli aspetti da chiarire e i quesiti in sospenso cui dare liberatorie risposte. Per riuscirci niente di meglio che far conto sull'ingegnere Giorgio Stirano, che nell'avventura Forti in Formula Uno rappresentò uno snodo fondamentale e un sicuro punto fermo.

Piemontese, 68enne proprio mentre si accinge a farsi intervistare - a proposito: auguroni! - Stirano si era già occupato di F.1 portando a termine il progetto dell'Osella Fa1 del 1980, iniziato da Nicola Materazzi e curando la nascita della successiva Fa1 B per il 1981. Nei Gp era tornato nel 1984, ai tempi dell'Alfa Romeo-Euroracing, come consulente del Biscione, collaborando con l'ingegnere Giovanni Tonti. Quindi darà vita all'Alba.

«Quando accetto di dare una mano a Guido Forti sono fuori dalla F.1 da dieci anni e trovo assai stimolante tornarci - ricorda Giorgio Stirano -. La squadra era, nelle sue basi, solida e ben collaudata, perché aveva militato con ottimi riscontri in F.3 e in F.3000, serie cadetta in cui Guido aveva fatto correre Pedro Paulo Diniz, il cui papà, Abilio, al tempo era facoltosissimo proprietario e presidente del Grupo Pão de Açúcar».

- In poche parole, i soldi all'inizio ci sono.

«La famiglia Diniz, avendo un'immensa catena di supermercati, riesce a coinvolgere la Parmalat, riportandola in F.1 con un'operazione intelligente, in pratica concedendo agevolazioni commerciali contraccambiate con l'appoggio al programma per i Gran Premi. Altri capitali sono portati dall'oriundo Carlo Gancia - cugino dei Gancia di Canelli -, in società con Diniz che si riserva la maggioranza e Guido, così il budget in pratica è bello completo. Sono disponibili 10-12 miliardi di lire per dare vita a un team che nella massima espansione arriverà a impiegare circa ottanta persone».

- Perfetto. Adesso bisogna fare la macchina.

«Carlo Gancia consiglia di prendere l'argentino Sergio Rinland, già papà della Brabham del 1987, che viene subito ingaggiato, anche se c'è un problema non da poco. Rinland è ancora sotto contratto per l'AAR Eagle di Dan Gurney, quindi bisogna creare un collegamento tra Los Angeles, dove lui lavora, e la sede del team, a Alessandria, e qui entro in ballo io».

- In pratica, con quale ruolo? ➔



«Be', diciamo che all'inizio sono direttore sportivo e project manager, comunque di fatto faccio avanti e indietro tra Los Angeles e Alessandria, raccogliendo tutto ciò che Rinland trasmette quando lavora alla nascita Fg01, che viene da lui progettata la sera, nei momenti liberi dall'impiego con Gurney».

- Lo stesso Rinland per il 1992 aveva progettato la Fondmetal Gr02, monoposto poco fortunata causa la fine del budget del team, ma molto interessante. Sulla Forti Fg01 a tutt'oggi esistono due correnti interpretative. Da una parte c'è chi dice che Rinland di fatto vi passò il progetto della vecchia Gr02 un po' evoluto ma niente più, dall'altra c'è chi sostiene che con voi realizzò ciò che in origine lui pensava avrebbe dovuto essere la mai nata Fondmetal Gr03. Sciogliamo il mistero?

«Posso dire che Rinland disponeva di un ottimo archivio e il progetto Fondmetal Gr02 per lui continuò a essere una bella ispirazione, ecco. Sono stato sufficientemente chiaro?».

- Direi di sì. Andiamo oltre. L'inizio concreto in F.1 è piuttosto tumultuoso, perché la Fg01 appare de-

cente ma non competitiva. Ha almeno 20 chili di ciccia in più rispetto alle avversarie ed è destinata a passare alla storia della F.1 quale ultima monoposto ancora dotata di cambio manuale. Punto tre, derivante dai primi due, Rinland viene licenziato da Forti e soci praticamente a inizio stagione. Tabula rasa.

«Tutto preciso. E ora devo spiegare qualcosa.

La macchina era grassottella, sì, di almeno venti chili se non più, perché ci avevo lavorato sodo al fine di irrobustirla e riuscire a superare i crash test, che da quella stagione in poi erano cominciati a diventare davvero severi, con la Fia impegnata in una gran campagna di sicurezza seguita alle morti di Senna e Ratzemberger. Non solo: a quel punto avevamo poco tempo e non tanti soldi, per cui decidemmo di realizzare un cambio semi-automatico in collaborazione con Minardi. In poche parole, partito come semplice "diesse" ormai a stagione iniziata per motivi contingenti mi ritrovo pienamente coinvolto e con grandi responsabilità anche tecniche nell'avventura Forti. Ed ecco che a inizio primavera 1995 viene ingaggiato il tecnico Chris Radage, ex Brabham, che collabora con me a mettere a punto una prima evoluzione della monoposto».

- Cura dimagrante, pance più piccole, nuova ala anteriore e muso più alto?

«Quella. La Forti evoluta viene portata al Gp di Francia 1995, settima gara del mondiale. Può essere definita in due modi, ossia come Fg01B o come Fg02, in ogni caso questa evoluzione viene utilizzata sempre più affinata, proporzionalmente ai nostri mezzi, per completare la stagione 1995 e iniziare il 1996, in attesa della Fg03, che dovrebbe segnare il vero salto di qualità per la nostra squadra».



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

TUTTA L'EVOLUZIONE DELLA FORTI IN F1

Sopra, la Forti evoluzione della prima monoposto, qui ritratta all'inizio della stagione 1996.

Al centro, Moreno al volante della primissima Fg01 (stile Fondmetal by Rinland), al Gp del Canada 1995.

In alto Badoer in azione con la nuova e apprezzata Fg03 a 1996 inoltrato, già nei colori bianco verdi della Shannon: sinonimo di prossima fine dell'avventura Forti in F.1

- Guardando i risultati, il migliore è il settimo posto del rookie Diniz in Australia. Pedro peraltro è una volta nono e decimo in due occasioni, la prima delle quali in Brasile, al debutto assoluto. Quanto al compagno di squadra Roberto "Pupo" Moreno, niente di meglio che un 14esimo posto in Belgio, ma va detto che nel Gp d'Australia, prima di commettere un incredibile errore in corsia di rientro, Moreno era stupefacente sesto...

«Eh, già, "Pupo" è una persona simpatica e carina, ma quel giorno era da strangolarlo sul posto... Lui stesso si sentiva costernato, povero. Un sesto posto ci avrebbe cambiato la vita! In ogni caso, il bilancio iniziale non può che essere positivo, anche grazie allo stupendo apporto di Paolo Guerri, l'uomo del quale Guido a ragione si fidava ciecamente, già mago degli assetti in F.3 e in grado di ottimizzare il comportamento di una monoposto financo solo

NEL 1995 C'ERANO I CAPITALI MA LA MACCHINA NON È PARTITA BENE. NEL 1996 È AVVENUTO IL CONTRARIO

GIORGIO STIRANO





SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



COLOMBO

agendo sulla pressione degli pneumatici».

- Andate verso il 1996 con tre belle notizie, perché l'anno nuovo vi porterà il progetto Fg03 da te stupendamente curato, un motore Ford evoluto e il grande Cesare Fiorio al muretto.

«Purtroppo c'è anche una brutta novità. Una sola ma grossa. Ecclestone è andato in Brasile dai Diniz e li ha consigliati di dirottare l'impegno di famiglia sulla Ligier. Morale della favola, i Diniz se ne vanno e la Forti vede demolire le sue fondamenta».

- Cioè?

«Guido Forti era una persona stupenda. Un uomo vecchio stile, un appassionato vero. Gli avevo detto più volte che c'era un punto debole nell'operazione F.1, perché coi Diniz non aveva mai messo nero su bianco. Ma Guido ripeteva che tra galantuomini basta e avanza una stretta di mano... Lui era uno che aveva fatto fortuna lavorando sodo, im-

portando pezzi tramite la Giesse fondata con Mauro Ghislieri e aveva una visione degli affari morale, romantica e ultracorretta. Fu quello il vero problema e l'inizio della fine. E non certo per colpa di Guido, onestissimo e vittima dell'evoluzione dei fatti».

- La Forti Fg03 desta sensazione. È piccola, elegante, cattiva, originale e va subito forte. Decima al debutto, a Imola, con Luca Badoer. Poi, però, finiscono i fondi. E dal Gp di Francia arriva la fantomatica Shannon irlandese a rilevare quote al 51%, promettendo soldi che non arriveranno mai. «È la parte conclusiva, malinconica e immeritata della vicenda. È già tutto finito. Guido Forti è rimasto solo - Bernie Ecclestone non farà nulla per aiutarlo - e ne uscirà molto amareggiato. In realtà io contribuisco a finire la 03 e poi me ne vado. E dico chiaro a Guido che così non ha senso continuare, anche se lui cerca d'essere positivo e ottimista fino all'ultimo, sperando che accada qualcosa in grado di rimettere la situazione su un binario di sostenibilità. Ma ahimé non si possono fare le nozze con i fichi secchi e tutto quello che c'è di bello in quest'avventura ormai in pieno 1996 non ha futuro. Un grandissimo peccato per due motivi: la Fg03 era un progetto sano a prescindere e se il team fosse riuscito a resistere, a partire dal 1997 erano previsti bonus Fom molto più sostanziosi e la sopravvivenza sarebbe stata praticamente assicurata. Ma ormai i soldi erano finiti davvero e non c'era più niente da fare».

Quante monoposto di F.1 sono state costruite dalla Forti Corse?

«Tre il primo anno e due il secondo, perché i candidati erano finiti. Quindi in tutto cinque monoposto».

- Qual è la tua sensazione complessiva, vista e vissuta da dentro, di questa avventura comunque interessante e molto dignitosa? In fondo nella F.1 d'oggi per una mitragliata di arrivi in top ten avrebbero costruito un monumento equestre a Guido esaltandolo, mentre al tempo il punteggio non premiava ancora i primi dieci e tutto passò ingiustamente quasi nell'anonimato...

«La mia sensazione è che la Forti alla fine è stata un'incompiuta che aveva il suo gran bel perché, a dimostrazione del fatto che noi italiani sappiamo fare buone, ottime cose anche partendo senza troppi aiuti e fondi. E nessuno sa cosa avrebbe ottenuto la Fg03 se sviluppata, ma posso confermare che le potenzialità c'erano davvero».

Già. Mancò la fortuna, non il valore. ●

LA FG03 ERA UNA F.1 CHE AVREBBE MERITATO UNA CHANCE DI DIMOSTRARE IL SUO POTENZIALE

GIORGIO STIRANO



UNA INTERESSANTE INCOMPIUTA

Sopra, Andrea Montermini al volante della Forti Fg03 nel 1996. Al centro, Badoer fortunatamente incolume dopo il ribaltamento della sua Forti nel Gp d'Argentina e, a lato, un sorridente Guido Forti, artefice della coraggiosa avventura del team italiano nei Gran Premi, dopo ottimi trascorsi in F.3 e in F.3000





Antonelli intriga V

«**Mi piace vedere** la stella sul suo casco». Il caso è quello di Andrea Kimi Antonelli e la stella è l'emblema della Mercedes. A pronunciare queste parole è stato Toto Wolff la scorsa settimana, in occasione della presentazione ufficiale della nuova monoposto W09 che verrà impiegata nel Mondiale F1. «*Tutta la storia è iniziata a Monza lo scorso anno, quando ho incontrato la famiglia Minardi, padre e figlio. Mi hanno segnalato che c'era un giovane kartista che andava molto bene. Gwen (Laguer), il nostro Junior consultant, è andato a vedere una gara di Andrea e ci ha detto che è un bambino che va forte e che possiede anche una personalità interessante, con un padre e una famiglia che danno valore ad alcuni aspetti molto importanti per noi. Se a scuola non va bene, niente gare. Così abbiamo voluto fare un esperimento*». Nella sua semplicità, il direttore di Mercedes Motorsport ha spiegato in questo modo la scelta di supportare il pilota bolognese, 12 anni ancora da compiere, che per dovere

«MI PIACE VEDERE LA STELLA SUL SUO CASCO» HA DETTO TOTO RIFERENDOSI A KIMI E HA POI AGGIUNTO: «MA SE A SCUOLA NON VA BENE, NIENTE GARE»

di **Dario Lucchese**

di cronaca a scuola ci va ben volentieri ed è anche un bravo studente. Quello che gli Antonelli stanno vivendo, anche loro con grande semplicità, è certamente un bel sogno che diventa realtà. Rimanendo sempre con i piedi per terra; perché di strada da fare, lo sanno bene, ce n'è ancora tanta. Eppure Andrea Kimi, che adesso corre nella categoria Mini con i colori della Energy Corse, sta dando ulteriormente prova di avere un ottimo talento innato. Dopo avere dominato nell'appuntamento di apertura di Adria della Wsk Champions Cup, si è imposto anche nella Winter Cup che si è disputata sulla pista di Lonato a metà febbraio ed ha visto al via 72 piloti nella sua sola classe. Lo ha fatto vincendo due delle manche eliminatorie, mettendo ancora tutti dietro nella "super heat" svoltasi con la pista bagnata e poi anche in finale. «*Mi piace guardare i risultati delle gare di kart - ha aggiunto Wolff - Il kart mi ricorda perché sono in F1 e Andrea ha iniziato la stagione molto bene*».



fotografie ENERGY CORSE

Per Andrea Kimi Antonelli la stagione è subito iniziata col piede giusto e adesso anche con le parole di apprezzamento da parte del boss della Mercedes che ha anche svelato alcuni curiosi retroscena sull'ingaggio



CUNA

SONO STATI I MINARDI A SEGNALAMI CHE C'ERA UN GIOVANE KARTISTA CHE ANDAVA BENE

TOTO WOLFF



Wolff

RETROSCENA DI UN INGAGGIO

Alla Mercedes su assist dei Minardi

Ci crede dunque Wolff e ci ha creduto prima di tutti Giovanni Minardi, artefice di un abbinamento importante. «Dopo avere visto girare Andrea Kimi per la prima volta nel 2014, mi sono reso conto che in lui c'era qualcosa di più del normale. Ricordo che eravamo a Sarno, per il Summer Camp. Ho subito voluto parlare con Marco, il suo papà, perché ero straconvinco che avesse delle potenzialità sopra la media. Quindi mi sono esposto con Wolff. Gli ho detto che, sebbene si trattasse di un ragazzino di 11 anni, mi avrebbe fatto piacere che lo avessero osservato in azione da vicino. All'ultima gara che si è disputata lo scorso anno è venuto in pista Lagrue, constatando che quanto gli avevo riferito rispondeva al vero». La collaborazione tra la famiglia

3 - Gara Internazionale OKJ - MINI ROK



IL KART MI RICORDA PERCHÉ SONO IN F.1: ANDREA HA INIZIATO LA STAGIONE MOLTO BENE

TOTO WOLFF



Antonelli ed il Minardi Management rappresenta dunque un passo cruciale nel contesto di un'operazione che oggi riaccende una speranza tricolore. Minardi, a partire dal 2003, ha gestito vari piloti; tra questi anche Davide Rigon, Daniel Zampieri, i fratelli Andrea e Giacomo Piccini.

I nomi più recenti sono quelli di Karol Basz, Antonio D'Amico, Gianni Vigorito e l'altro "baby driver" Thomas Baldassarri. Da quattro anni lavora con il suo socio Alberto Tonti, che gli ha ampliato la visuale anche sul mondo del karting. Sul giovane Andrea Kimi, il figlio di Giancarlo Minardi non ha dubbi.

«La facilità che ha nell'affrontare piste mai viste prima, la velocità nell'apprendere immediatamente le traiettorie, i punti di frenata, il fatto di sapere andare forte in modo del tutto naturale, a mio parere lo rendono differente da tanti altri. Fare dei paragoni quando si parla di un bambino di 11 anni è complicato. Ma a livello di sensazioni, mi ricorda un personaggio illustre che si chiama Fernando Alonso». Perché Mercedes? «Mi sembra che in questo momento sia un team molto ben strutturato, che fa le cose con grande serietà. Nella loro "academy" ci sono pochi piloti, ma sui quali lavorano e hanno lavorato anche in passato molto bene, portandoli quasi tutti in F.1». ●



6 Lambo factory driver

**NUOVO ASSALTO
IN BLANCPAIN**

Dopo i successi a raffica del 2017, Lamborghini Squadra Corse punta a riconfermarsi in Blancpain dove lo scorso anno ha fatto incetta di titoli

Ci sono i nomi e non era neppure difficile immaginare che Lamborghini Squadra Corse avrebbe riconfermato gli stessi "factory driver" della scorsa stagione. Sei personaggi in cerca di gloria, dopo che Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli e Christian Engelhart hanno portato nel 2017 per la prima volta a casa il titolo del Blancpain Gt (assoluto, Endurance e Team) e Giovanni Venturini si è laureato campione dell'International Gt Open. Assieme a loro ci sarà ancora Marco Mapelli, mentre è stato ufficialmente inserito nella rosa Raffaele Giannaria, che ricoprirà anche il doppio ruolo di tester e coordinatore del programma giovani. Tutto dunque definito per il 2018, incluso quello che sarà l'impegno dei piloti ufficiali della Casa di Sant'Agata Bolognese nelle varie serie. Cominciando dalla stessa Blancpain Gt, in cui l'obiettivo è di rinnovare mantenere lo scettro. Nella Sprint Cup si riproporrà il binomio Bortolotti-Engelhart, mentre Caldarelli farà nuovamente coppia con l'argentino Ezequiel Perez Compagnon. Il tutto con gli inediti colori dell'Orange

**LAMBORGHINI
SQUADRA CORSE
HA DEFINITO LA
LINE UP PER LA
STAGIONE 2018.
IL CAPO DEL
MOTORSPORT
DEL TORO SANNA:
«CON NOI
IL MEGLIO
DEL PANORAMA
NAZIONALE»**

di **Dario Lucchese**

1 Team Gt, il "sodalizio" frutto della recente partnership tra la squadra di Knittelfeld campione in carica e l'azienda italiana guidata da Armando Donazzan.

Riconfermato anche l'equipaggio formato da Engelhart, Bortolotti e Caldarelli nella serie Endurance. I due italiani saranno inoltre al via dell'Adac Gt Masters, questa volta alternandosi al volante di una stessa Huracán Gt3 del team di Gottfried Grasser. Il binomio tutto tricolore cercherà di aggiungere un sigillo mancante (quello appunto della serie tedesca) agli altri conquistati dalla Lamborghini nel corso dell'ultimo biennio con i suoi "customer team", inclusi i successi nel Campionato Italiano Gran Turismo, nella Gt3 Le Mans Cup e nel 2016 anche nella Gt Asia Series. Ad andare all'assalto dell'Adac Gt Masters ci sarà inoltre lo stesso Engelhart, che si alternerà alla guida con lo svizzero Rolf Ineichen. A Mapelli andrà invece il compito di rappresentare il marchio al di fuori dei confini europei. Il lecchese prenderà infatti parte alla Blancpain

Andrea **Caldarelli**



Christian **Engelhart**



Gianni **Venturini**



Marco **Mapelli**



Gt Asia Series, campionato lanciato lo scorso anno da Sro Motorsports e in cui avrà a disposizione una Huracán Gt3 della FFF Racing. Contemporaneamente sarà anche al via del Super Gt giapponese con il team JLoc nella classe Gt 300; del calendario della serie del Sol Levante fa anche parte la 10 Ore di Suzuka, alla quale parteciperà in coppia con Caldarelli. Nell'International Gt Open i riflettori saranno ancora puntati su Venturini, che assieme alla Imperiale Racing, alla quale rimane legato per il quarto anno di fila, cercherà di bissare (come leggete a parte) il successo ottenuto lo scorso anno nella classifica assoluta e Team. Nei programmi di Giammaria c'è ancora la Blancpain Gt Series Endurance con il team di Grasser e l'International Gt Open sempre con la Imperiale Racing.

Appoggio: Factory Driver Lamborghini

«Abbiamo riconfermato la formazione del 2017, perché crediamo che i nostri sei factory driver siano il meglio che il panorama internazionale delle competizioni Gt possa offrire - ha commentato Giorgio Sanna, responsabile del Motorsport di Automobili Lamborghini - I risultati sportivi parlano da soli. Nel 2017 Bortolotti, Caldarelli ed Engelhart hanno permesso al team Grasser Racing di vincere tre titoli nella prestigiosa Blancpain Gt Series; Giovanni Venturini ha conquistato il campionato International Gt Open con la Imperiale Racing. Mapelli, oltre agli ottimi risultati in pista, contribuisce allo sviluppo delle Lamborghini stradali e da competizione. Giammaria, con la sua comprovata esperienza, ci aiuterà nello sviluppo delle vetture racing per i clienti ed è la guida ideale per i nostri programmi di formazione rivolti ai giovani piloti». In definitiva, vale ancora il detto che squadra vincente non si cambia. In questo senso Bortolotti è praticamente un'istituzione. Il trentino, reduce anche dal successo di classe ottenuto nella più recente 24 Ore di Daytona sempre con la Lamborghini del Grasser Racing Team, è pilota ufficiale della Casa di Sant'Agata Bolognese dal 2015, mentre l'anno precedente aveva già fatto il proprio ingresso nello Young Drivers Program. Un percorso emblematico, quello di Bortolotti nell'ambito dei programmi Lamborghini. A tal proposito, va detto che a breve verranno annunciati anche i nomi dei nuovi piloti dello YDP, riservato ai giovani di massimo 26 anni impegnati nelle varie serie continentali del Lamborghini Super Trofeo, e di quelli che faranno parte dello Gt3 Junior Program, ovvero il penultimo gradino della "piramide" dedicato ai piloti impegnati nei campionati Gran Turismo con la Huracán Gt3. ●



Mirko Bortolotti



Raffaele Giammaria

Gt Open sfida Imperiale-Lazarus

È DERBY TRA I DUE TEAM ITALIANI CLIENTI DEL MARCHIO DI SANT'AGATA BOLOGNESE NELLA SERIE ORGANIZZATA DA PAREJA



Giovanni Venturini ed Imperiale Racing sono pronti a difendere i titoli Piloti e Team conquistati lo scorso anno nell'International Gt Open. Il vicentino, 26 anni, si alternerà con l'olandese Jeroen Mul al volante di una delle Lamborghini Huracán Gt3 schierate dalla squadra emiliana. Un programma ambizioso, quello del team diretto da Giorgio Ferro, che potrà contare su tre equipaggi di primissimo piano, confermando tra le sue fila anche l'altro factory driver Raffaele Giammaria. Quest'ultimo farà quest'anno coppia con una "new entry" assoluta, ovvero il giovane cinese Liang Jia Tong, campione in carica della classe Pro-Am del Lamborghini Super Trofeo Europa e già protagonista nel corso della passata stagione nel Campionato Italiano Gran Turismo che lo ha visto esordire mettendo a segno una vittoria nella Super Gt Cup.

Un'altra novità assoluta sarà rappresentata dal binomio formato da Riccardo Agostini e Rik Breukers, quattro titoli Lamborghini in due al loro attivo. Una coppia sulla carta (e non solo) vincente, visto che insieme hanno già monopolizzato quest'anno il primo appuntamento del Middle East che si è disputato ad Abu Dhabi. Il padovano, 23 anni, la scorsa stagione ha dominato la serie nordamericana e ha conquistato il successo nel-

la Finale Mondiale di Imola. Breukers, che ha solamente 19 anni e nel 2017 ha vinto proprio il campionato medio-orientale e quello asiatico nella classe Pro-Am, assieme a Bortolotti, Rolf Ineichen e Franck Perera ha portato al successo la Lamborghini nell'ultima edizione della 24 Ore di Daytona. Dei due, Agostini in particolare è alla caccia del suo quarto titolo, essendosi laureato nel 2015 campione della Carrera Cup Italia e avendo scritto tre anni prima il proprio nome nell'albo d'oro della F.3 tricolore.

Lazarus con Crestani e Ramos

Impegno nell'International Gt Open anche per il Team Lazarus, che dopo avere conquistato sempre con la Lamborghini il titolo nel 2016 con la coppia formata da Thomas Biagi e Fabrizio Crestani, ci riproverà quest'anno. La squadra di Tancredi Pagiaro sarà al via con due Huracán Gt3. Una di queste, con il supporto di Vodafone, verrà affidata allo stesso Crestani. Ad affiancare il pilota veneto ci sarà l'esperto portoghese Miguel Ramos, campione della categoria nel 2015 con la McLaren del Teo Martin Motorsport. Lo stesso binomio prenderà parte anche alla serie Endurance del Blancpain Gt assieme ad un terzo pilota ancora da ufficializzare. In entrambi i campionati il team Lazarus si presenterà al via con due vetture. ●

DisOrdini di partenza

LE ARGUZZIE TATTICHE DI OGIER PER PARTIRE IN POSIZIONE IDEALE NEL CORSO DELLA POWER STAGE DEL RALLY DI SVEZIA FANNO DISCUTERE. MA ORA È NECESSARIO RIMETTERE MANO ALLA REGOLE

BETTIOL

di [Marco Giordo](#)

Lo "Rally Sweden 2018" si è concluso con la prima vittoria della Hyundai nella classica nordica, con un nuovo successo di un pilota non scandinavo. È la quinta volta in assoluto che succede, Thierry Neuville è stato infatti l'unico finora insieme a Sébastien Loeb (vincitore nel 2004) e Sébastien Ogier (1° nel 2013, 2015 e 2016) ad essere riuscito nell'impresa di interrompere la supremazia di svedesi, norvegesi e finlandesi da sempre mattatori della prova nordica per eccellenza, essendosi aggiudicati ben 61 edizioni delle 66 sinora disputate. Ma al di là dei dati statistici, questa edizione della prova svedese passerà agli annali per le polemiche di fine gara, relative alle arguzie tattiche adottate nella power stage di 9,56 km di Torsby da Sébastien Ogier e dalla MSport.

Che qualcosa si stesse architettando lo si è capito quando a fine seconda tappa Wilson, Ogier e Ingrassia si sono chiusi con il resto del team a parlare fitto fitto. In pratica il pentacampione del mondo nell'ultimo crono di Torsby doveva essere il quarto

LO "SPAZZINO" IRIDATO

Condannato dalle regole introdotte all'epoca della Vw famelica vincitrice di titoli iridati a raffica, Ogier è divenuto una sorta di "spazzino" nelle prove del Mondiale. È lui infatti che parte prima di tutti gli altri visto che nella prima tappa si prende il via in base alla classifica del Mondiale. Sportivamente parlando però la cosa più giusta sarebbe il ritorno della qualifying stage

ni



al via, ma ha deciso per poter partire nella power stage in posizione ideale, di pagare di comune accordo con il team Ford M-Sport al controllo orario di entrata speciale, timbrando in ritardo di 25 minuti, accumulando così una penalità di 4'10". A priori avrebbe dovuto prendere il via dopo la Hyundai di Hayden Paddon in decima posizione, ma come ha poi confermato Julien Ingrassia invece di partire alle ore 12 e 58, i commissari hanno stoppato la Fiesta numero 1 a cui il via dalla direzione di gara è stato dato solo alle ore 13 e 14 dopo la terza vettura del Wrc 2, la Skoda Fabia R5 di Veiby. In questo modo Ogier ha potuto staccare un tempo di 6'02"5 a solo 1"3 dal vincitore Lappi, migliorandosi di ben 44"7 e portando così a casa 4 punti della power stage.

Il suo compagno di squadra Elfyn Evans ha poi pagato al c.o. 26 minuti accumulando una penalità di 4'20", permettendo dunque a Ogier di finire 10° nell'assoluta e raggranellare un altro punto iridato. Il campione francese ha così aggiunto in classifica 5 punti portandosi a quota 31, a 10 lunghezze dal nuovo leader Neuville. E se per noi latini, abituati in passato a questi artifizii sia dalla Lancia prima che dalla Peugeot poi, il fine giustifica i mezzi come sentenziò nel Principe il saggio Nicolò Macchiavelli, a molti altri la furbata di Ogier e della M-Sport non è affatto piaciuta.

Regolamento obsoleto

A riguardo se ne sono dette e sentite tante, leggerete qui sotto il parere di alcuni addetti ai lavori, fatto sta che il vero problema inequivocabilmente



BETTOL

REGOLAMENTI DA CAMBIARE: I PAR

CLAUDIO BORTOLETTO
EX DIRETTORE SPORTIVO
JOLLY CLUB
E MARTINI RACING

«La realtà è che con gli attuali regolamenti chi parte davanti nella prima tappa viene spesso penalizzato. Stavolta però la neve fresca e le temperature più alte del solito hanno ulteriormente penalizzato nei tempi i primi, che si sono trovati ad aprire la strada anche il secondo giorno.



In M-Sport sono delle vecchie volpi, e Wilson che sa come si fanno le cose rispettando il regolamento ne ha approfittato per aiutare Ogier. Adesso vedremo cosa succederà nella prossima gara in Messico, aspettiamoci qualche altra sorpresa visto anche che ora c'è molto più equilibrio al passato».

SEBASTIEN OGIER
PILOTA FORD
M-SPORT

«Da anni corriamo con regole che cambiano relativamente all'ordine di partenza. Siamo qui per partecipare al mondiale rally, ed ognuno di noi cerca con i regolamen-



ti in vigore di fare del suo meglio per conquistare più punti possibile in ogni gara. Noi avevamo la possibilità di marcare punti nella power stage, avremo preferito riuscirci battendoci per il podio o per la vittoria. Ma tutto ciò stavolta non c'è stato possibile farlo sin dall'inizio della gara».

MALCOM WILSON
TEAM PRINCIPAL FORD
M-SPORT

«Alla fine non avevamo niente da perdere e così abbiamo deciso di far partire Ogier più tardi nella power stage. Era un modo per potergli dare l'opportunità di riuscire a conquistare qualche punto nella speciale conclusiva. Alla fine ha staccato il secondo scratch ed ottenuto 4 punti addizionali per



la classifica del campionato, dimostrando dove saremmo potuti essere senza quell'inclemenza del tempo, che stavolta ci ha indubbiamente danneggiato».

VITTORIO CANEVA
EX PILOTA TITOLARE
DELLA CANEVA RALLY
SCHOOL

«Il regolamento dell'ordine di partenza ha fatto della Svezia un'incredibile roulette russa, dove chi partiva tra i primi oltre a non vedere niente, si trovava a lottare con una buona mole di neve fresca in mezzo alla strada. Molto difficile, anzi impossibile realizzare tempi de-



HYUNDAI PRIMA FIRMA SVEDESE

Sulla neve e il ghiaccio svedese, Neuville ha regalato il primo successo alla Hyundai nella classica nordica. Per il pilota belga è la vittoria numero 7 nel campionato del mondo

sta a monte nel regolamento dell'ordine di partenza, ormai obsoleto ma che difficilmente verrà cambiato subito dalla FIA, forse qualcosa cambierà solo l'anno prossimo. Oggi nella prima tappa si parte in base alla classifica del mondiale, sportivamente parlando però la cosa più giusta sarebbe il ritorno della "qualifying stage".

Così chi è il più veloce nello shakedown sceglierebbe dove partire nella tappa iniziale e le polemiche sarebbero finite.

Il modo giusto per premiare le qualità di vetture e piloti, senza costringere diversi top driver ad arrancare nella prima tappa e, come è accaduto in Svezia, anche nella seconda. Non si capisce infatti a che pro si continua ad insistere con questo regolamento obsoleto, creato ad arte all'epoca per penalizzare le VW Polo, ma che non ha più senso di esistere visto che ora le performance tra le varie Wrc Plus sono molto equilibrate. Fatto sta che con regole come queste ci siamo persi in Svezia una battaglia fantastica.

Magari alla fine avrebbe vinto sempre il bravo e talentuoso Neuville, ma ve l'immaginate che gara sarebbe stata se Ogier, Tanak e Latvala fossero stati della partita? E andando oltre, perché Neuville, obbligato a partire per primo in Messico deve a priori sapere sin d'ora che sicuramente non vincerà a Guanajuato? I rally sono nati con la caratteristica di essere competizione pura, sono già cambiati tanto diventando dei "rally sprint" rispetto a quanto avveniva in passato quando erano delle gare marathon, ma non snaturiamo ancora di più la loro essenza. Sarebbe un errore fatale. ●

GRANDI DIFFERENZE TRA DUE PASSAGGI

Ps Torsby caso emblematico

La speciale di Torsby (9,56 km) disputata nel primo passaggio il venerdì all'imbrunire a fine prima tappa come ps 9 e vinta da Hayden Paddon, è stata poi ripetuta la domenica come power stage e ps 19 con il successo di Lappi. Dal confronto dei tempi riportati a fianco è possibile vedere l'incredibile miglioramento dei tempi di Ogier e Tanak ed il buon miglioramento di Latvala, a reale dimostrazione di quanto i primi tre pulissero la strada durante la prima giornata.

I TEMPI DELLA POWER STAGE

	PS9	PS19	DIFFERENZA
Lappi	6'27"4	6'01"2	-25"2
Ogier	6'47"2	6'02"5	-44"7
Mikkelsen	6'26"8	6'03"1	-23"7
Neuville	6'26"7	6'04"4	-23"3
Tanak	6'41"1	6'06"4	-34"7
Paddon	6'23"8	6'12"7	-11"1
Latvala	6'33"0	6'07"5	-25"8

ERI NEL GIRO DEL MONDIALE RALLY



centi, così che i primi a passare pur mettendocela tutta sono finiti indietro con distacchi inusuali per le loro capacità agonistiche. Mi ha lasciato un po' perplessa la decisione di Ogier di pagare molti minuti prima della power stage per poi fare un gran tempo, non so se la FIA

digerirà bene questa strategia che alla fine ha portato via dei punti agli altri con una mossa alla Cesare Fiorio degli Anni '70 e '80. Ma mentre allora tutto era permesso, adesso la Federazione è molto più attenta e non mi stupirei se fosse preso qualche provvedimento che il francese non si merita davvero, dopo aver fatto da spazzaneve per tutta la gara».

TERENZIO TESTONI PIRELLI

«In ottica campionato Sébastien Ogier ha fatto bene, era infatti la scelta giusta per marcare più punti nella power stage. Se in-

vece l'ha fatto per sdrammatizzare e togliersi il peso di aver spazzato per due giorni le prove a mio avviso ha sbagliato, perché avrebbe dovuto almeno vincere la prova con un po' di margine. Secondo me bisognerebbe liberalizzare la scelta delle gomme sulla neve, perché con il chiodo lungo da 8 mm Ogier e gli altri avrebbero perso all'inizio decisamente di meno».



NICOLAS GILSOUL NAVIGATORE THIERRY NEUVILLE

«Come nella vita o nel business, ci sono regole che ciascuno di noi usa a modo suo incurante che ciò porti ad una situazione più o meno interessante. Che Sébastien abbia scelto di pagare 25', finendo quasi fuori tempo massimo per beneficiare di una migliore posizione di partenza è una cosa. È una scelta accettabile. Quello che invece non mi va è che gli organizzatori non l'abbiano fatto partire al suo posto. Tutto era già stato stabilito per la diretta tv e così lo hanno fatto aspettare e partire dopo di noi, quando avrebbe

dovuto partire 3/4 macchine prima della nostra. Oggi il Promoter ha potere assoluto, non è normale e questa scelta deve essere rivista altrimenti ci saranno ulteriori casini. Tutto è lasciato a libera interpretazione. Ora in Messico nella power stage potrebbero far partire davanti 2/3 piloti locali, ma non sarebbe normale. Siamo nel Mondiale: servono regole precise ed uguali per tutti e dappertutto».



MONDIALE



Il ritorno **Canni**

DALLE PARTI DI ALMERIA
SEBASTIEN LOEB RIPRENDE
CONFIDENZA SULLA CITROËN.
E VA ALL'ASSALTO IN MESSICO

di [Marco Giordo](#)



del bale

TEST AD ALTA QUOTA

A circa 1000 metri d'altitudine in vista della sfida ad alta quota in Messico, Loeb è tornato a stringere tra le mani il volante della C3 Wrc con la quale tornerà a correre nel Mondiale Rally proprio nel terzo round della serie in programma dall'8 all'11 marzo



Sébastien Loeb fa davvero sul serio in vista del suo ritorno in gara la settimana prossima in Messico. Dopo tre stagioni di assenza dal palcoscenico del Mondiale Rally, la sua ultima apparizione risale infatti al Montecarlo 2015, il "Cannibale" tornerà a correre sugli sterrati dopo quasi cinque anni, dato che l'ultima volta fu in Argentina nell'aprile 2013, quando ottenne la sua 78ª ed ultima vittoria iridata. 2013. E la Citroen, la marca con la quale si è aggiudicato ben 9 titoli mondiali piloti, non sta lasciando nulla al caso in vista di questo importante ritorno ed ha fatto effettuare venerdì e sabato scorsi, al volante della C3 Wrc, due giorni di test in Spagna al 44enne pilota alsaziano ed al fido navigatore Daniel Elena. Il primo giorno su un crono di 5 km a nord ovest di Almeria al 1.000 metri di altitudine, dove il pilota transalpino ha girato per circa 200 km. Il secondo giorno su un crono prospiciente l'innervata Sierra Nevada, ricavato sempre in altitudine al confine tra la provincia di Almeria e quella di Granada. Alla fine Loeb, lavorando soprattutto sul set up sul fondo sterrato degli ammortizzatori posteriori e del differenziale, è apparso soddisfatto soprattutto per i miglioramenti evidenziati dalla vettura sulla terra rispetto al settembre scorso, quando l'aveva provata in Catalogna. Segno evidente che il lavoro effettuato in questi mesi dal nuovo responsabile tecnico, l'ingegner Christophe Besse, sta dando i frutti sperati.

«Sembra che la nuova sospensione funzioni bene - ha commentato il driver di Hagenau -. Allora, l'altra volta che avevo guidato la C3, era tutto diverso perché se perdevi l'aderenza perdevi il controllo della vettura. In questo tipo di terreno adesso tutto è molto più sotto controllo, la speciale chiaramente era diversa ma la vettura si nota che è migliorata.

DALL'ULTIMA VOLTA
CHE L'HO GUIDATA
ORA SULLA C3
LA NUOVA
SOSPENSIONE
FUNZIONA BENE

SEBASTIEN LOEB

”

Mi sento più a mio agio, il posteriore è più stabile, adesso puoi controllare la vettura quando stai tirando. Ora come ora il feeling con la C3 è abbastanza buono. In pratica abbiamo pensato durante questi test ad effettuare dei piccoli miglioramenti sull'assetto, lavorando sul differenziale che ho regolato secondo il mio stile di guida, e poi abbiamo deliberato il set up in vista della traversata messicana».

Poi Sébastien Loeb si è soffermato a parlare sulla gara centro-americana in programma sugli

sterrati della provincia di León. «È dal 2012 - ha continuato - cioè sono sei anni in pratica che non corro da quelle parti, mentre tutti gli altri piloti lo hanno fatto in questi anni. Il loro livello immagino che sarà abbastanza alto, ma realmente non mi sono fatta nessuna idea precisa in merito. Non so come mi troverò in gara, il test è andato bene però sarà difficile giocarsela con chi corre a tempo pieno nel Mondiale Rally. Vedremo, non lo so davvero cosa riuscirò a fare». Infine l'Imperatore si è soffermato sul suo programma in questa stagione. «Sarò presente nel 2018 in tre prove del mondiale rally - ha dichiarato l'alsaziano - ma in questa stagione la mia priorità è il mondiale di Rallycross con la Peugeot. Queste tre gare del mondiale sono quelle si adattavano meglio alle mie esigenze, ci parteciperò con l'intenzione di divertirmi, di fare una cosa che mi fa davvero piacere fare, guidare una vettura da rally. Quanto alla Dakar non credo che parteciperò a quella del prossimo anno. Al momento non fa parte dei miei programmi futuri». ●



Abarth parla Napolitano

IL CAPO DELLE ATTIVITÀ DELLO SCORPIONE SVELA I PIANI FUTURI: «C'È LA POSSIBILITÀ DI ESPANDERE L'OFFERTA DEI PRODOTTI RACING CON UNA GT»

di [Roberto Valentini](#)



Luca Napolitano è da pochi mesi a capo delle attività Abarth. Entrato in quella che oggi si chiama FCA nel 2000, ha percorso una brillante carriera, nella quale ha ricoperto vari ruoli in Italia e all'estero, costruendo una solida esperienza in tutti i campi, da quello commerciale a quello tecnico. Dal 2015 è a capo del brand Fiat e, dalla fine del 2017, ha assunto anche la responsabilità del marchio Abarth. Una situazione che lo sta entusiasmando, vista l'importanza che lo Scorpione ha in campo internazionale, anche dal punto di vista sportivo.

- Qual è stata la sua prima impressione entrando in Abarth?

«La nostra sede Abarth è un posto che emana esperienza e magia. Questi due elementi sono la vera cultura del marchio tanto da ospitare le nuove strutture dell'Heritage di FCA; proprio dal restauro delle vetture dello Scorpione questa divisione ha mosso i suoi primi passi. Inoltre c'è l'ufficio di Karl Abarth, anche questo molto entusiasmante. La nostra sede è visitata da oltre 2500 appassionati che la dice lunga su quanto la gente ami questo Brand».

- Lo sport è un modo per promuovere il prodotto di serie?

«Sì assolutamente! Cerchiamo sinergie e scambi tra la gamma "stradale" e i prodotti racing».

- Qualche esempio?

«Con Abarth è facile: le serie speciali della 695 hanno molti contenuti tecnologici delle versioni da competizione, ma anche Abarth 124 rally è fonte di ispirazione per modelli futuri, vista la positiva esperienza maturata nel primo anno di corse».

- Ci può dire qualcosa di più?

«Riserviamo la sorpresa al Salone di Ginevra».

- Proprio a Ginevra nel 2016 era stata presentata a sorpresa la versione rally di Abarth 124. A distanza di due anni, siete soddisfatti delle performance della 124 rally?

«Stiamo crescendo e puntiamo in alto. A Montecarlo Nucita ha ottenuto nella prova speciale più difficile e decisiva (corsa con neve, ghiaccio che si alternavano a tratti umidi) il 4° tempo assoluto, tra le migliori vetture Wrc ufficiali. Un'impresa che gli è riuscita grazie alla sua bravura, ma anche perché Abarth 124 rally può essere gestita in corsa grazie a controlli elettronici che consentono di cambiare, azionando comandi sul volante, il grip e la risposta del motore».

LA NOSTRA
SEDE ABARTH
È UN POSTO CHE
DAVERO EMANA
ESPERIENZA
E MAGIA

LUCA NAPOLITANO

”

UN 2018

TRA RALLY E PISTA

Anche nel 2018 l'attività dello Scorpione si svilupperà sia nei rally con una 124 sempre più performante, sia in pista col Trofeo Abarth Selenia giunto quest'anno alla decima edizione

AL MOMENTO
NON PENSIAMO
A CREARE
UNA SQUADRA
UFFICIALE,
CI CONCENTRIAMO
SUI NOSTRI CLIENTI

LUCA NAPOLITANO

”

- Dal punto di vista dell'affidabilità?

«La vettura si sta comportando bene. Pensiamo alla stagione 2017 di Fabrizio Andolfi: 10 gare, 8 successi di categoria, 2 secondi posti e nessun ritiro, superando anche il duro percorso sterrato del Rally San Marino».

- Per il Trofeo Rally c'è un incremento del montepremi.

«Abbiamo deciso di aiutare i clienti sportivi impegnati nei campionati più prestigiosi. In ambito internazionale Abarth 124 rally ha un ottimo rapporto prestazioni-costi nella categoria R-GT e oggi si può considerare la vettura a 2 ruote motrici più competitiva. Un team ben organizzato con un buon pilota può recuperare quasi interamente il costo di partecipazione alle gare».

- Nelle gare del Campionato Europeo alcuni rally sono su sterrato. Avete previsto un assetto specifico?

«Come dimostrato al Rally San Marino 2017, l'Abarth 124 rally con pochi accorgimenti tecnici è in grado di affrontare anche lo sterrato».

- Per quanto riguarda la pista, le Abarth 500 e 695 sono alla loro decima stagione. Cosa vi aspettate?

«Come in passato offriamo ai partecipanti al Trofeo Abarth Selenia tutto il supporto necessario per vivere un'esperienza eccitante e divertente, grazie alla grande esperienza accumulata nelle prime 9 edizioni. Poi per il 2018 abbiamo previsto premi per i più giovani, sotto i 18 anni, per aprire loro una strada verso il professionismo che, nell'automobilismo non significa solo Formula Uno».

- Dopo il Trofeo con le Abarth 500 e 695 non ci sono possibilità di crescita successiva nell'ambito della pista. Pensate a un modello che possa correre in altre categorie: Turismo, GT?

«Stiamo valutando la possibilità di espandere l'offerta dei prodotti "Racing" di Abarth e tra le opzioni c'è anche una GT. Ma di questo parleremo presto!».

- Non pensate di creare una squadra ufficiale?

«Al momento no, perché vogliamo concentrare la nostra attenzione sui clienti, lavorando in stretta collaborazione con i team che scelgono e sceglieranno le nostre auto da corsa».

- Quali sono, dal punto di vista agonistico, i mercati più interessanti per Abarth?

«In Europa abbiamo diversi team che si impegnano nei campionati nazionali, come in Francia, Spagna, Repubblica Ceca, Belgio, Svizzera, ma vogliamo espanderci ancora di più. Per questo motivo nel 2018 abbiamo previsto importanti premi per chi si impegna nei campionati nazionali e internazionali».

- Non pensa che il Campionato Europeo sia un po' troppo impegnativo?

«Certo è molto impegnativo, ma ce la possiamo fare, considerate le soddisfazioni in termini di immagine e di prestigio, oltre che i premi consistenti che abbiamo previsto, vanno sicuramente valutate».

- Un'ultima cosa: la vedremo sui campi di gara?

«Francamente sì. Come ho detto amo lo sport le sue sfide e ritengo questi ambienti stimolanti per trovare sempre nuove idee e portare il nostro brand verso il futuro». ●



“Lucky” nel tunnel della passione

CAMPIONE ITALIANO ED EUROPEO STORICO 40 ANNI DOPO AVER RINUNCIATO AD UNA PROBABILE CARRIERA DI SUCCESSO. LUIGI BATTISTOLLI NON MOLLA: «AMO LE CORSE OGGI COME ALLORA»

di Sergio Remondino



Aver detto no alla Fiat, dando un calcio ad una sicura carriera da pilota professionista, ed esserne contenti ancora oggi. A 40 anni di distanza. Luigi Battistolli - campione Europeo ed italiano 2017 per i rally storici - si volta indietro e non recrimina. Anzi. Correvano i favolosi Anni 70 ed il giovane “Lucky” - un soprannome scelto come portafortuna e perché ricordava l’eroe dei fumetti che un po’ gli somigliava - faceva segnare tempi e raccoglieva risultati di vertice con le Opel Ascona 1.9; Commodore; Kadett Gt/E Gr.1 preparate da Conero. Stagioni culminate nella vittoria del Tricolore Gr.1 nel '77 e segnate da prestazioni tali da far posare su di lui gli occhi di molti team manager. Di uno soprattutto: Roberto Angiolini. Che, vedendolo passare in prova con la Commodore Gr.1 alla Liburna del '76, esclamò: «Questo si chiama gui-

**MI PRENDO ORA
SODDISFAZIONI
ALLE QUALI
IN GIOVENTÙ
HO DOVUTO
RINUNCIARE**

LUIGI BATTISTOLLI

”

dare un'auto da corsa!». Racconta “Lucky”: «Volevano farmi correre con la 131 Abarth. Cercavano un giovane da lanciare, da portare nel Mondiale, e si erano intestarditi su di me. Mi convocarono a Milano. Con mia sorpresa trovai ad attendermi non solo Angiolini ma addirittura Montezemolo. Mi offrirono un contratto da professionista ed un futuro nei rally ma si sarebbero presi la mia vita e dovetti dire di no».

- **Ci volevano coraggio e incoscienza per opporre un rifiuto ad un'occasione del genere: perché?** «Perché papà Silvio, dopo aver fatto la guerra e prestato servizio nei carabinieri per 38 anni, andò in pensione e nel 1959 diede vita ad una piccola azienda di trasporto valori. Era solo, non potevo piantarlo in asso per dedicarmi ai rally. Facevamo un servizio di trasporto valori, andavo e venivo a Milano

ne



**DISSI NO ALLA FIAT
E LO COMUNICAI
A MONTEZEMOLO.
FU FREDDISSIMO:
«LUCKY HO CAPITO.
GRAZIE E ADDIO!»**

LUIGI BATTISTOLLI

”

**DELTA FORCE
NEGLI STORICI**

Il 2017 è stata una stagione densa di soddisfazioni per Lucky che con la Delta e Fabrizia Pons alle note ha conquistato il titolo europeo e quello italiano negli Storici



fotografie BETTIOL

in treno, da Vicenza, tutte le mattine. Papà aveva "fatto le cambiali" per mettere su la ditta, dovevo fare anch'io la mia parte. In più c'era la famiglia. Ed i rally erano una passione, non un lavoro. Ero sempre, maledettamente, costretto a fare delle scelte. E scelsi l'azienda. Era un lavoro pericoloso, andava seguito, mio papà non era più giovane. Cosa avrei dovuto fare? Correre in macchina e poi lasciare in eredità ai miei figli delle coppe e qualche vecchia auto da rally? Oggi il Gruppo Battistolli opera in Italia con 23 società. Abbiamo 50 tra sedi e uffici; oltre 2200 tra dipendenti e collaboratori; mezzo miliardo di euro di fatturato».

- Vista così la scelta è stata quella giusta. Ma come presero, il "no grazie" al Jolly Club?

«Non si capacitavano. Angiolini s'incazzò come una iena. Mi costrinse a chiamare Montezemolo.

**PER SEGUIRE
L'AZIENDA
DI FAMIGLIA
HO RINUNCIATO PIÙ
VOLTE A DIVENTARE
PROFESSIONISTA**

LUIGI BATTISTOLLI

”

Dovevo un po' "giustificare" il mio no, il suo aver fallito. Chiamai il Presidente. Fu freddissimo. Mi rispose: "Lucky, ho capito. Grazie e addio". Fu una telefonata pesante. Con la quale mi sono giocato, come si dice, la carriera».

- E non fu neppure l'ultima volta che "Lucky" disse di no...

«Intanto, dissi un sì. Alla General Motors Italia, che già mi stava aiutando e che mi propose di continuare con le Opel di Conrero. Era una grande famiglia, mi lasciavano gli spazi per gestire l'attività di pilota e quella d'imprenditore. Non mi bastava. Feci una stagione a mezzo servizio, nel '78. E mi chiamò Carlo Micci, proponendomi un contratto di tre anni con la Ford Italia. Ma anche lì stessa storia: l'azienda prima di tutto».

- Poi però, in qualche modo, "Lucky" alla Fiat ci arrivò...

«Nel '79 Renzo Magnani riprese a farmi "la corte" per conto della Fiat e mi propose di correre con una Ritmo Gr.2 della 4 Rombi. Come al solito non volevo legarmi troppo, però accettai comunque di fare una gara, così, per vedere. Anche se non mi piaceva l'atteggiamento di Pio Cantoni, il boss modenese della squadra dei Concessionari Fiat del Triveneto. Magnani fece da mediatore e debuttai a San Marino, dove andai fortissimo per 2/3 prove prima che la macchina - letteralmente - si "aprì". Poi ci fu la Targa Florio, dove da due Ritmo ne tirarono fuori una e misero al mio fianco come navigatrice la pilotessa dell'altra vettura: Fabrizia Pons. Eravamo quarti assoluti prima che una foratura ci facesse perdere 5'. Io volevo ritirarmi, Fabrizia mi disse "Ma che fai? Butta via la gomma bucata e ripartiamo!". Non la fermavano neanche le cannonate! Poi andammo al Costa Smeralda, gara del debutto con la 131 Abarth preparata da Beppe Volta. Eravamo in testa alla grande quando perdemmo tempo a un'assistenza per riparare un guasto al motore e pagammo 1' al c.o. d'uscita. Finimmo secondi a 1' e 1" da Attilio Bettega. Che, da quel signore che era, rispondeva a tutti: "la gara l'ha vinta lui, non io"».

- Dopo due stagioni con la 131 divise fra Tricolore e Mitropa Cup - vinta nel '79 - il ritorno "all'ovile" Opel nel 1981...

«La Pons era stata ingaggiata dall'Audi per correre con la Mouton ed io me ne andai dalla 4 Rombi, per correre con la seconda Ascona 400 Conrero della Gm Italia; macchina lasciata libera da Cerrato, passato alla Fiat, e con Fabio Penariol al mio fianco

al posto della Pons. Non fu un'esperienza felice. Le prestazioni c'erano ma la mia macchina spesso si rompeva. Forse sono mancato nel seguire i miei interessi nel dopo gara. Gli altri andavano in officina, da Conrero, a Moncalieri, io in azienda a lavorare».

- Che tipo era il "Mago"?

«Un uomo particolare. Aveva un po' bisogno di frequentazione, di sentirsi contornato da piloti e navigatori. Io non avevo tempo, mi ripresentavo alla gara successiva. Questo alla lunga non mi ha favorito. E poi, come detto, c'erano i guasti tecnici; cui si è aggiunta qualche mia uscita. Come al Ciocco '82 quando, ampiamente in testa, andai a muro. O come a Piancavallo quando, non rassegnandomi a vedere che Biasion mi stava davanti e prima non succedeva, sbattei. Dopo l'uscita al Ciocco mi avevano dato la macchina di scorta di "Tony" e io mi ritrovai a cercare di far volare una macchina che non aveva le ali. Poi arrivò la Manta 400, una macchina nata vecchia: c'erano già le 037... Alla fine, in tre anni di Opel ho vinto solo il 100.000 Trabucchi nell'81 ed il 4 Regioni nell'82. Peccato».

- E decidesti ancora una volta di lasciar perdere con il professionismo...

«Mi consolavo sapendo che la mancanza di risultati non dipendeva da me e che non mi applicavo ai rally con la dedizione che ci sarebbe voluta per ottenere risultati importanti. Ero un po' un guascone che badava soprattutto a divertirsi ed a fare gruppo, a coltivare le amicizie dell'ambiente».

- Intanto, la storia con la Opel era alla fine...

«E arriva Fabio Penariol, che ha messo su la Pro. Motor.Sport e mi propone un programma per il 1984 con la Ferrari 308 Gr.B e Claudio Berro come navigatore. Siamo secondi alla Targa Florio, quarti in Costa Smeralda, poi ancora secondi all'Elba e a Biella. Siamo in corsa per il Tricolore, ma iniziano le rotture, i ricambi della Ferrari costano... Ci fermiamo a Piancavallo - e all'Asturias europeo che stavamo stravincendo - quindi c'è il gran finale a San Marino, dove siamo ancora in lizza per l'italiano: se vinciamo, siamo campioni. Ma si rompe la catena della distribuzione. Fine dei giochi, il titolo va a Vu-dafieri con la 037. L'anno dopo dovrei correre con la Ford Rs200 Gr.B della filiale italiana, macchina che non arriva. Così nell'85 non faccio proprio niente». E dall'86 inizia la seconda - o terza, o quarta... - carriera di "Lucky". Fatta di gare soprattutto nel Veneto, o comunque non troppo lontane da Vicenza, facendo i conti con il tempo concesso dalla ditta tiranna. Che nel frattempo è cresciuta molto. Sono gli anni dei Bassano vinti a raffica - ben cinque volte - dei Due Valli, degli Aviano terra, degli Schio. E poi riecco spuntare "Lucky" negli storici. «I rally storici hanno avuto un bello sviluppo e decido di far ricostruire da zero due Ferrari 308 - spiega - e mi presento al 4 Regioni storico 2012: sono 2°. Nel 2013 vinco Vallate Aretine e Tuscan sempre con la 308 e poi nel 2014 passo alla 037. Me la propone Volta per una serie di motivi non se ne fa nulla e mi accordo con la KSport. Corro nell'Europeo con la Lancia e vinco tre gare e nell'Italiano con la Ferrari ma non riesco ad andare oltre qualche piazzamento sul podio». E nel 2015 prende il via un'altra sfida: quella con la Lancia Delta 16V Gr.A che nel frat-



foto grafie BETTIOL



**CORRERÒ ANCORA
CON LA PONS?
E CHI LA FA
SCENDERE?
PROVATE VOI
A DIRLE DI STARE
A CASA**

LUIGI BATTISTOLL



tempo è stata ammessa ai rally storici. Con la quale dopo una gestazione difficile, nel 2017, il campione vicentino trionfa nell'Europeo e nel Tricolore storici. A 68 anni...

- Hai corso e vinto molto di più di quando eri giovane...

«Amo la competizione, oggi come allora. Mi sto prendendo adesso qualcuna delle soddisfazioni cui ho dovuto rinunciare in gioventù».

- Cosa bolle in pentola per il 2018?

«Di sicuro so solo che sarò al via del Vallate Aretine con la Delta, poi si vedrà. C'è l'idea di correre con una Ford Sierra Cosworth 4x4, anche se non so ancora né come, né quando. Vedremo. Poi voglio seguire mio figlio Alberto. Appena ventenne ha debuttato, andando bene, con una Fiat 131 Abarth che adesso sta ricevendo una bella cura... ringiovanente».

- "Lucky" correrà ancor con Fabrizia Pons?

«E chi la fa scendere? Provate a dirlo voi, a Fabrizia, di stare a casa...».

- E, come se non bastasse, nel 2017 è arrivata l'elezione a presidente dell'Ac Vicenza e con essa una nuova sfida...

«Questa è un'avventura importante, che mi sono trovato ad affrontare con il solito entusiasmo, per cercare di dare continuità alle mie esperienze di pilota e imprenditore. Ho raccolto il testimone da un amico, Valter Bizzotto, e voglio far crescere ancora un Automobile Club che ha 18mila soci».

Un'altra sfida, appunto... ●

La premiata ditta Lucky-Pons è un sodalizio consolidato. Corrono insieme dal 1979, sotto, giungendo 2° in Costa Smeralda. Sopra, eccoli in azione con la 037 nel 2014



TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO
NAVETTA**



**SERVIZIO
MENSA**



**220
POSTI
LETTO**



**6 ETTARI DI AREE
VERDI**



**PALESTRA
ATTREZZATA**



UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO

WWW.UNICUSANO.IT

NUMERO VERDE
800 98 73 73



Finalmente
IN EDICOLA

L'INGREDIENTE PRINCIPALE DI OGNI TUO PIATTO.

CON COTTO E MANGIATO MAGAZINE LA CUCINA È FACILE, VELOCE E DI QUALITÀ.
Scopri ogni mese un nuovo modo di cucinare che renderà il tempo passato ai fornelli
più piacevole e quello in tavola più gustoso.
Cotto e Mangiato magazine ti aspetta in edicola.

Cotto e mangiato
la cucina facile, veloce e di qualità



Mitjet i piani 2018

La stagione 2018 sarà differente: più bella e più spettacolare, con tante novità. La Mitjet Italian Series, infatti, partirà dal Paul Ricard a maggio per 5 emozionanti gare su circuiti da F.1. La Mitjet Italian Series si unirà in questi round con la Serie Francese garantendo gare ancora più emozionanti visto la nutrita griglia di partenza. «Siamo lieti di aver raggiunto un accordo con Mitjet Series Francia e siamo fiduciosi che la combinazione dei due campionati rafforzerà la posizione di Mitjet sia a livello nazionale che internazionale» dice Bruno Zanini, Mitjet Italian Series Promoter. La serie italiana seguirà il regolamento francese sia a livello sportivo che tecnico e sarà oggetto di una speciale classifica interna. La struttura di MQ corse è a disposizione dei Team italiani per dare un supporto logistico e organizzativo. Il premio finale sarà particolarmente prestigioso: il vincitore, infatti, effettuerà un test con la Ligier LMP3 della squadra ufficiale Onroak.

IL CALENDARIO 2018

4-6 maggio	Paul Richard
1-3 giugno	Monza
6-9 luglio	Magny Course
14-16 settembre	Hockenheim
20-11 novembre	Barcellona

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.



IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI
GAZEBO PERSONALIZZATI - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli, sedie ed espositori per il tuo gazebo. www.gazeboflash.it, tel. 0442-30222, mail: info@gazeboflash.it

GRAFICHE



RIZZIDESIGN. Inizio attività 1970. Il tempo sembra essersi fermato. Leonardo da Cuneo continua con rara pignoleria il suo lavoro con passione e caparbiata. Verniciature moto e grafiche che sposano l'idea del cliente. Personalizzazione caschi. Rizzi Vito Leonardo & Figli, tel. 0172-489980, 349-8343276, www.rizzidesign.it.

MOTO



VENDO A 3.700,00 EURO
KAWASAKI ZX-12R NINJA. Modello ZXT20A variante "A" versione "12A" (data di immatricolazione: 29/06/2000). Km. 40.000. E-

SPORT



I PROGRAMMI Sn2 ed Sn3, sono in pieno fervore e ci si appresta a vivere tre mesi davvero intensi per i piloti facenti parte di queste categorie. Per ciò che concerne la Sn2, è testa a testa tra Giuseppe Testai e Paolo Costante, tra i due c'è grande equilibrio, ed entrambi sono migliorati tantissimo rispetto alla scorsa stagione. I prossimi tre appuntamenti, saranno decisivi. Nella Sn2 Light, sono tre i nomi sotto le luci dei riflettori: Gabriele Bannò, Benedetto Romano e Marcello Cambria, faranno il tutto per tutto pur di emergere. Infine, grosse soddisfazioni arrivano anche dalla Sn3, per i continui progressi ottenuti da Enzo Orifici ed Andrea Castro, freschissimi debuttanti nella 60cc, e da parte di Simone Ragusa, di un anno più grande (7 anni), che ha fatto faville nella cat. Baby Kart, in occasione della prima prova Upn, facendo segnare la pole, e vincendo entrambe le gare con un buon margine. Per info: [facebook/selezioneazionalepilotti](https://www.facebook.com/selezioneazionalepilotti) o selezioneazionale@alice.it

semplare davvero ben conservato con varie parti speciali. Kit completo ARROW RACE-TECH composto da: silenziatore in titanio (codice n. 71017PO), collettori in acciaio inox (71221MI) e raccordo in acciaio inox (71222MI). Molle forcella sostituite il 10/07/2015 (Km. 37.300) con molle Öhlins (codice n. 08667-95). Monoammortizzatore sostituito il 10/07/2015 con mono originale (codice n. 450141727VM). Pompa radiale BREMBO con regolazione della distanza della leva dal manubrio. Pinze BREMBO SERIE ORO a quattro pistoncini. Doppio disco flottante BRAKING mod. "SK2" Ø320. Tubi freno anteriori in treccia metallica. Pneumatici 80%. La veste grafica riproduce fedelmente la HONDA RC211V numero "46" Campione del Mondo 2002 ed è stata realizzata da Vito Leonardo RIZZI di CHERASCO (CN). Unico proprietario. La moto si può visionare a ROMA, in una officina specializzata, su appuntamento. Se interessati contattare Francesco al numero (+39)349-7852147. Indirizzo di posta elettronica: frankiee@virgilio.it.

L'Outlet. Il modo migliore per comunicare.
tel. 051.6227.270 e-mail outlet@autosprint.it



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'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
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK **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.



PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



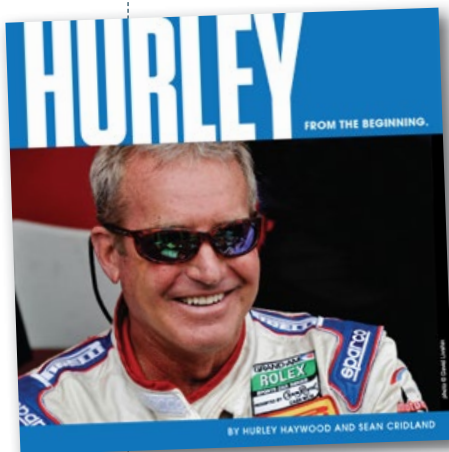
NELL'AUTOBIOGRAFIA DA TOP DRIVER DELL'ENDURANCE

Haywood parla chiaro

Leggo Autosprint dal 1971, ricordo il primo numero che ho comprato era sul Gran Premio di Francia, aveva esordito e vinto la Tyrrell di Stewart con il musetto integrale, altra era geologica... Sono passati molti anni dal bambino che ero allora sono diventato un anziano, da studente sono diventato un professionista, da "asessuato" (avevo 10 anni) ho scoperto ed accettato, non senza problemi superati a fatica, di essere gay. La passione per le corse c'è sempre stata e a questo punto sempre ci sarà indipendentemente dal mio orientamento sessuale e dalle scelte di vita che ho fatto. Nei passati numeri di Autosprint e sul vostro sito ha avuto una notevole rilevanza l'eliminazione

dalla starting grid della formula Uno delle "ombrelline". Ho trovato lo spazio occupato francamente un po' eccessivo visto che l'argomento principale del giornale sono le corse, ma ne ho preso atto, diciamo perché è un argomento che è glamour, altri giornali e le TV ne hanno parlato e quindi andava trattato. La settimana scorsa diverse testate e molti siti online, hanno riportato la notizia del coming out di Hurley Haywood, avvenuto nella sua autobiografia. Hurley Haywood, non un pilota qualsiasi di gare club, ma una leggenda del motorsport, plurivincitore di gare endurance importanti come Le Mans, Daytona e Sebring; ebbene da parte vostra un silenzio assordante sia sul giornale che sul web. È vero, forse questo non sarà un argomento che interessa la maggioranza dei lettori, ma non è gossip e nemmeno uno scoop visto che riguarda un coming out; per un adolescente che si trovi a affrontare un tema delicato e generalmente problematico come questo, leg-

gere una notizia sull'argomento non di cronaca nera sarebbe di molto aiuto. Essere gay non va sempre associato a argomenti complessi, a volte basta dare una visione completa della realtà: ci sono tanti appassionati di motorsport indipendentemente dalle scelte sessuali non "di massa", e molti adolescenti non lo sanno. Siamo nel 2018, il mondo non è più quello degli



anni '70, e dal mio mitico Autosprint mi aspetto un'aderenza alla realtà in tutte le sue espressioni.

Lettera firmata

Risposta semplicissima: il coming out di Hurley Haywood non l'abbiamo riportato con la stessa enfasi di altri, perché è notizia risaputissima e antica d'almeno vent'anni e più. Hurley non ha mai fatto mistero del suo orientamento sessuale e sono decenni che con serenità e orgoglio non ha nulla da nascondere, viene da aggiungere, più che giustamente. Piuttosto, la novità è quella dell'uscita della sua autobiografia "Hurley from the beginning", di cui doverosamente riportiamo la cover. Quanto allo spazio dato all'abolizione delle grid girl su As, converrà con noi che è stato proporzionale al fatto che si è trattato dell'unico evento effettivo che ha riguardato la F.1, nell'intera sosta dell'interstagione... Sarà stata poca cosa, oh yes, ma, oltre questo, il nulla.

LE DIFFERENZE SONO RICCHEZZA!

Pluralismo voluto da As

Premetto che con quest'anno sono ormai 51 anni che seguo e compro Autosprint; posso dire di averne lette di tutti i colori (con gusto e ammirazione per altro) pertanto non dovrei scandalizzarmi se sul numero 6 della rivista Carlo Vanzini nel suo pezzo a pagina 6, ritiene più che normale l'eliminazione delle Grid Girls (dovremo rivedere i nostri gusti anche un fatto di foto di moda...?) e addirittura benefico il cambio di orario dei Gp (dopo una attenta indagine di Liberty Media...) mentre sul numero 7, a penna di Mario Donnini (molto probabilmente più equilibrato nei suoi giudizi), leggo l'esatto contrario. Va bene la pluralità di opinioni ma sarei curioso di sapere cosa si dicono i due quando si incontreranno in Redazione!

Giuseppe Nigris, Tricesimo

La rassicuro: la linea attuale di Autosprint è quella di far convivere diversi orientamenti e dare spazio alla più ampia pluralità di opinioni. Quindi, tra giornalisti, quando e se ci si incontra, scatta un caro saluto e un sorriso sereno e reciproco. Quanto a lei, i nostri, questi sì, unanimi, complimenti per la sua stupenda fedeltà di lettore!

PASSIONE INFINITA

Modellini apprezzati

Ho appena letto il bellissimo articolo dedicato all'artigiano modellista Paolo Devodier e, da appassionato di modellismo quale sono, vi devo ringraziare con tutto il cuore. Infatti il mix tra l'intervista e le illustrazioni mi ha fatto ritornare in mente numerosi ricordi risalenti a un paio di anni fa, il periodo nel quale dedicavo molto del mio tempo libero a realizzare pilotini in scala 1/43, da calare in seguito negli abitacoli di mini-monoposto nella stessa scala. Ovviamente i miei "lavoretti" non sono neppure paragonabili ai modelli realizzati da Devodier, però c'è un aspetto che accomuna tutti i modellisti: l'immenso senso di orgoglio che si prova per le proprie creazioni.

Lorenzo Maiocchi, Farini (Pc)

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

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

Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol,**

Getty Images, Fuggiano

Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRI NT **IN MOTO**
AM **GUSTINI SPORTIVO** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

222 + 46

UN NUMERO IMPERDIBILE



IN EDICOLA*
DAL 27 FEBBRAIO

LO SPECIALE VALE&TONY

SOLO CON **MOTO
SPRINT**

NUOVO COYOTE NAV+

LASCIATI GUIDARE.

flexi

**SODDISFATTO
O TI RIMBORSIAMO
IL TUO COYOTE NAV+.**

PROVALO PER 1 MESE.



Coyote NAV+, il dispositivo legale che ti **guida facilmente** con le mappe in 3D, ti porta sempre sulla **strada giusta** grazie al sistema di avviso di cambio corsia e ti fa **risparmiare tempo** ricalcolando il tuo percorso. Coyote NAV+ ti avvisa **in tempo reale** su pericoli, traffico, limiti di velocità e autovelox. **Guidi sicuro ed eviti le multe.**



Navigazione 3D



Ricalcolo
del percorso



Autovelox



Limiti di velocità

mycoyote.net


COYOTE

L'offerta è valida in Italia **dal 15/02/2018 al 15/03/2018 incluso**, per ogni nuovo cliente, per l'acquisto di un Coyote NAV+ e un abbonamento mensile al servizio Coyote (sono esclusi i pacchetti Coyote con abbonamento di 12 o 24 mesi inclusi) in tutti i punti vendita aderenti all'iniziativa e su mycoyote.net. Richiesta di rimborso e spedizione del prodotto da effettuare entro 30 giorni dall'acquisto. Farà fede il timbro dell'Ufficio Postale. Offerta limitata a 5 dispositivi per nucleo familiare (stesso cognome, stesso indirizzo). Rimborso riconosciuto sul prezzo d'acquisto del dispositivo e restituito integro, completo di accessori e nella confezione originale **con esclusione di mesi offerti a titolo gratuito. Gli accessori mancanti saranno a carico del cliente.** Promozione non cumulabile con altre offerte in corso. Coyote System - RCS Nanterre (France) 518 905 476, 25 Quai Gallieni - 92150 Suresnes.

AUTO SPRI NT

DAI GP AGLI **EPRIX**
SONO GIÀ 20 I PILOTI
PASSATI DALLA F.1 ALLA F.E

FROM GP TO **EPRIX**,
20 DRIVERS HAVE ALREADY
GONE FROM F.1. TO F.E

Allegato ad Autosprint n° 9 del 27/3/2018 non vendibile separatamente



Hola Mexico

UN QUARTO ROUND DA BRIVIDO
SU UNA PISTA CHE RICHAMA
AL CONFRONTO COL CIRCUS

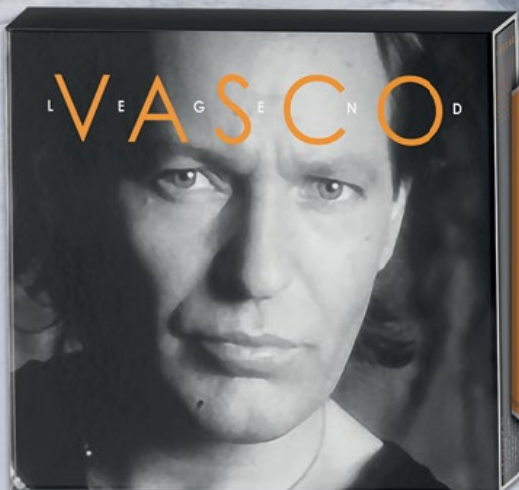
A THRILLING FOURTH ROUND
AT A TRACK THAT DRAWS
COMPARISON WITH THE F.1 CIRCUS

LA RACCOLTA **SPERICOLATA**

DEL GRANDE ROCKER ITALIANO.

UN NUOVO CD
OGNI **LUNEDÌ**

ON



*A € 10,90 più il costo del quotidiano.



Per celebrare 40 anni di carriera della più grande Rockstar Italiana,
Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport presentano Vasco Legend.
5 album leggendari e una compilation inedita per rivivere gli esordi e i successi che hanno reso
Vasco Rossi un mito della musica italiana.

Un nuovo CD* è in edicola ogni Lunedì insieme ai tuoi quotidiani sportivi preferiti.

STADIO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

CAROSELLO
carosellorecords.com

Radio Partner

RDS
100% GRANDI SUCCESSI

Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail vascolegend@corsport.it e vascolegend@tuttosport.com specificando a quale CD della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

Andrea Cordovani

Atmosfera elettrica

La curiosità aumenta ogni anno di più. Quando la Formula E sbarca a Mexico City c'è sempre voglia di vedere l'effetto che fanno le monoposto elettriche sul circuito intitolato ai fratelli Rodriguez. Questa è la terza volta nella quale la serie full electric utilizza una porzione della pista che ospita il Mondiale di F1 garantendosi il palcoscenico delle tribune disposte ad anfiteatro, le stesse dalle quali a fine ottobre 2017 gli appassionati spettatori messicani hanno ammirato Lewis Hamilton mentre, a suon di tonfi con la Mercedes, celebrava l'aritmetica certezza della conquista del 4 titolo iridato. Anche se in versione molto accorciata (abbandonando la pista tradizionale a metà rettilineo e ricollegandosi dopo le caratteristiche curve in sequenza che immettono sul rettilineo opposto) c'è un'attenzione che cresce ogni volta che le monoposto della Formula E lasciano lunghi sbaffi su un circuito che ha ospitato il Circus. Nella stagione in corso, quello del Messico, del resto è l'unico caso in cui si corre su una pista permanente abbandonando quei centri cittadini nei quali la categoria ha profilterato dal 2014 a questa parte. Una sfida anomala che si piazza nel bel mezzo del viaggio nel continente americano della Formula E. Dopo Santiago del Cile, la serie sbarca a Mexico City e poi prima di tornare in Europa si concederà un'altra passerella a Punta de l'Este ripescata nella serie in questa stagione dopo il forfait di San Paolo del Brasile. Quello in scena all'autodromo Hermanos Rodriguez è il quarto appuntamento di una stagione che ha avuto un sussulto nei piani alti della classifica. Dove adesso comanda Jean Eric Vergne vincitore in Cile davanti al suo compagno di team André Lotterer per una doppietta memorabile, la prima messa a segno nella storia della categoria. Una doppietta che ha lanciato Techeetah al comando tra i team (con 2 lunghezze di vantaggio su Mahindra e 20 su Virgin) e Vergne in vetta fra i piloti con 5 lunghezze di vantaggio su Rosenqvist. Ora per davvero l'atmosfera si fa elettrica.



An electric atmosphere

There is increasing curiosity each year. When Formula E arrives in Mexico City, it is always interesting to see what effect witnessing the electric single-seaters on the track named after the Rodriguez brothers will have. This is the third time that the full electric series is using a portion of the track that hosts F1, its stage made up of grandstands laid out like an amphitheatre, the same stands from which the passionate Mexican spectators admired Lewis Hamilton last October, as he celebrated the mathematical certainty of his fourth world title with some burn-outs in his Mercedes. Despite using a much shorter layout (leaving the traditional track mid-way along the straight to rejoin after the characteristic series of turns that lead into the opposite straight), there is always interest every time the Formula E single-seaters leave their tyre marks on a track that has also hosted the F1 circus. As for the current season, the Mexican race is also the only one that sees drivers race at a permanent track, moving away from the city centres where the category has been making its mark since 2014. An unusual challenge then, and the second of three stops as Formula E journeys through the American continent. After Santiago in Chile, the series arrives in Mexico City and then, before returning to Europe, it will put on a show in Punta del Este, which replaces São Paulo. The event at the Hermanos Rodriguez track is the fourth in a season that has already seen some shake-ups at the sharp end of the standings. Currently leading the way is Jean Eric Vergne, who won in Chile ahead of his team-mate André Lotterer for a memorable double, the first the category has ever seen in fact. A double that projects Techeetah into the lead among teams (2 points ahead of Mahindra and 20 ahead of Virgin) while Vergne tops the driver standings, with a 5-point advantage over Rosenqvist. The atmosphere is truly electric now.



Hola, Mexico!

LA SECONDA TAPPA AMERICANA DELLA STAGIONE
ACCOGLIE I NUOVI LEADER: JEAN-ÉRIC VERGNE E TECHEETAH

Fulvio Cavicchi





Arriva la terza edizione dell'ePrix di Città del Messico, e la Formula E si presenta nel paese americano con classifiche completamente stravolte rispetto ai tre precedenti appuntamenti. Fino ad ora pareva la stagione giusta per Felix Rosenqvist e la Mahindra, ma nella gara di Santiago del Cile è stato tutto stravolto. Ci sono volute 37 gare perché arrivasse la prima doppietta della storia del campionato, e questo risultato ha fatto svettare un team-clienti. La formazione cinese Techeetah è ora sulla bocca di tutti per questo risultato, perché ha dimostrato come la squadra sia cresciuta. Ed anche quanto sia ora in vantaggio sugli inseguitori, perché i suoi due piloti a Santiago hanno davvero dimostrato di avere un passo superiore a tutti. Infatti il veterano Jean-Éric Vergne ed il debuttante nella categoria ma comunque esperto Andre Lotterer si sono lanciati in gara in una battaglia spalla a spalla, ma soprattutto musetto contro alettone, e solo questo ha consentito agli inseguitori di concludere vicini. Se invece i due avessero guardato solo al risultato di squadra, è facile pensare che si sarebbero involati senza lasciare speranze al resto del gruppo.

Ma come è possibile che Techeetah possa avere avuto così tanto vantaggio rispetto alla

e.dams di Sébastien Buemi terza classificata, visto che montano lo stesso powertrain Renault? Evidentemente la differenza l'ha fatta qualcos'altro, ed ora nell'ambiente si parla di batteria conservata e quindi minore necessità di recuperarne in frenata. Infatti utilizzare il sistema per il recupero di energia in staccata è comunque meno efficace a livello di tempo sul giro rispetto ai tradizionali freni, quindi avere più carica a disposizione in batteria significa poter andare più forte.

A Santiago si sono avuti quattro passaggi dietro alla Safety Car, scesa in pista per permettere ai commissari di ripulirla dopo i vari contatti che si sono visti dopo la partenza. Quando la gara è ripartita, il leader della corsa Jean-Éric Vergne aveva ancora a disposizione il 92 per cento di energia utilizzabile. Mentre il compagno di squadra Andre Lotterer, in quel momento terzo classificato, ne aveva addirittura il 94.

In mezzo tra le due vetture Techeetah c'era la Jaguar I-Type di Nelson Piquet Jr., ed il brasiliano aveva l'indicatore al 91%, mentre il quarto in classifica Sébastien Buemi, disponendo dello stesso powertrain Renault Z.E 17 di Vergne e Lotterer, era già sceso all'89%.

Poco prima che la safety car rientrasse ai box per riprendere la corsa, l'ingegnere Jaguar Patrick Coorey ha comunicato via radio a "Nelsinho" che



MEXICO CITY 2017

aveva meno energia di Lotterer alle sue spalle. «È un po' strano che ci sia già una differenza del due per cento», ha commentato Piquet. E Coorey gli ha risposto «Sì, lo è».

Alcuni team sono rimasti sorpresi dalla quantità di energia risparmiata dai primi due classificati in Cile, e si sono subito messi al lavoro per capire come ottenere un simile risparmio nelle gare future. Ovviamente il primo pensiero di molti è stato che le grafiche Tv che riportano le situazioni delle batterie potessero essere imprecise, o che il sensore Ress utilizzato per la raccolta dei dati fosse difettoso o avesse qualche forma di tolleranza consentita. Ma il risultato della gara ha messo chiaramente in luce come invece fossero accurate e che Techeetah abbia trovato un modo particolare di limitare l'utilizzo di energia delle sue auto a bassa velocità.

Il team principal Mark Preston non ha voluto commentare a riguardo, quando gli è stato specificatamente chiesto il modo in cui la sua squadra sia riuscita a risparmiare energia. Tuttavia, ha fatto una breve allusione alla questione: «Diciamo solo che la Formula E è così competitiva, ora, che tutti spingono le cose al limite assoluto nelle aree più piccole».

Un modo che avrebbe permesso alla formazione



Hola, Mexico!

THE SECOND AMERICAN
EVENT OF THE SEASON
WELCOMES NEW LEADERS:
JEAN-ÉRIC VERGNE AND
TECHEETAH

The third edition of the Mexico City ePrix is upon us, and as Formula E arrives in the Central American country, the championship standings look very different to how they did at the previous three rounds. Up until now, it had looked like being Felix Rosenqvist and Mahindra's season, but this was turned on its head during the Santiago race. It took 37 races before we saw the first double in the championship's history, a result achieved by a privateer team. The Chinese Techeetah outfit is now on everyone's lips thanks to this result, a demonstration of just how much the team has grown. And, also, what an advantage it now has over the chasing pack, because its two drivers really showed off their superior pace in Santiago. Veteran Jean-Éric Vergne and series rookie Andre Lotterer (an experienced driver nevertheless) went shoulder to shoulder in the race, or rather nose to spoiler, and it was for this reason that their rivals were able to cross the line so close behind them. If, instead, the pair had focused solely on a team result, it's likely they would have disappeared off into the distance, leaving the rest of the group with no hope.

But how is it possible for Techeetah to have such an advantage over the e.dams of Sébastien Buemi, third in the standings, considering they all use the same Renault powertrain? Clearly something else is making the difference, and there is now talk of battery conservation and so less need to recover it in braking. Using the energy recovery system in braking is nevertheless less efficient in terms of lap time with respect to traditional brakes, so having a greater battery charge available means being able to go faster.

In Santiago, drivers completed four laps behind the Safety Car, which came out to allow marshals to clean up after the various contacts that occurred shortly after the race began. When the race re-started, leader Jean-Éric Vergne still had 92% of usable energy remaining. While his team-mate Andre Lotterer, third at that moment, actually had 94%. Between these two Techeetah cars was the Jaguar I-Type of Nelson Piquet Jr., whose indicator showed 91%, while the fourth-placed man, Sébastien Buemi, using the same Re-



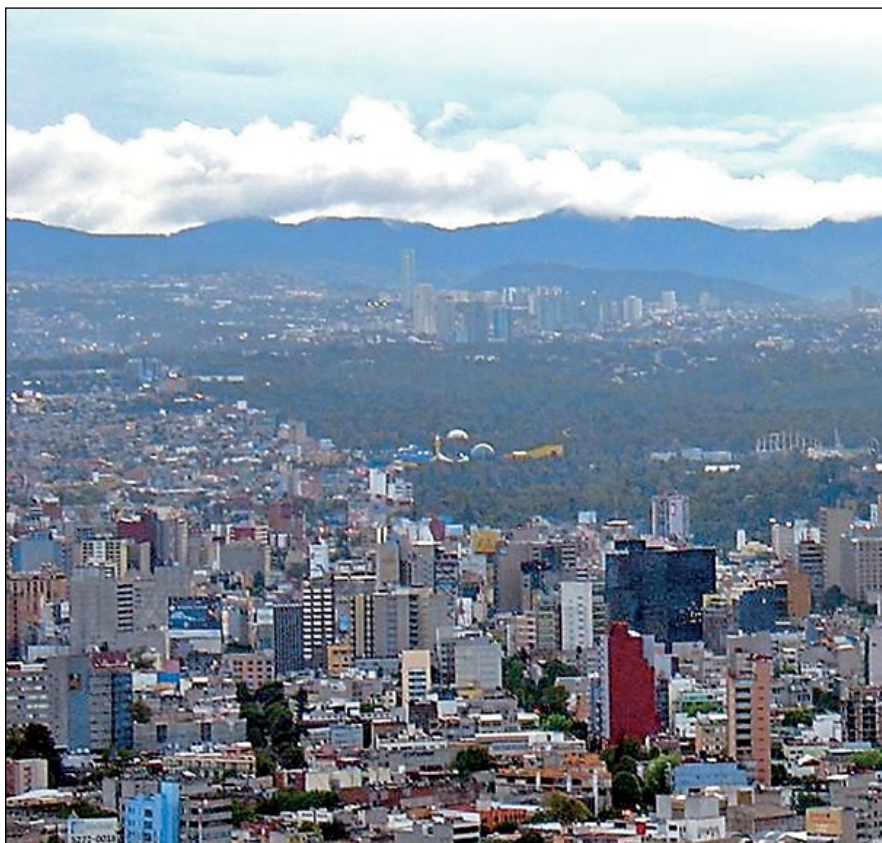
cinese di risparmiare un po' di energia rispetto ai suoi concorrenti potrebbe essere stato il passare istantaneamente alla modalità shakedown o ad un'impostazione equivalente. In questo modo la potenza utilizzata scende a soli 110 kW (contro i 180 usati in gara ed i 200 della qualifica), ed è la modalità utilizzata dai piloti nei tracciati dove viene eseguita una sessione supplementare di 30 minuti il venerdì pomeriggio ad aprire alcuni fine settimana di gara. I piloti possono gestire le modalità di uso della batteria da dentro l'abitacolo, come anche il limite di 50 km/h per la fase del Full Course Yellow in pista o il limite di velocità per la pit-lane.

Basta cliccare su di un semplice pulsante per attivare il limitatore, mentre la procedura per la fase di bandiera gialla fissa in tutto il tracciato viene attivata dopo un conto alla rovescia di cinque secondi via radio dalla Direzione Gara. Quando il conto alla rovescia è a zero, il tempo massimo per ridurre la velocità a 50 km/h è cinque secondi. Insomma, Techeetah potrebbe avere variato in maniera aggressiva il settaggio per lo shakedown e questo avrebbe permesso loro di salvare più energia degli altri durante quei pochi giri in Cile. Sarebbe questa la motivazione più probabile per il risparmio energetico dietro la safety car, mormora il paddock.

Ovviamente team e piloti sono cauti nel voler discutere questa possibilità di risparmio energia e di altri possibili metodi per riuscire a farlo. Ma è certo che alcuni hanno studiato accuratamente il team cinese per capire come avrebbe potuto sviluppare un nuovo sistema, al fine di raccogliere lo stesso vantaggio negli eventi futuri.

Chi invece deve trovare il modo di fare un salto in avanti dalla prossima gara è il nostro Luca Filippi, debuttante questa stagione nel campionato con la vettura dell'altra formazione cinese, la Nio. Il piemontese ha ammesso di aver bisogno di essere più aggressivo mentre continua il suo processo di apprendimento nella serie full-electric. In tre delle quattro gare disputate finora in questa stagione Luca è stato costretto al ritiro, o la sua gara è stata gravemente compromessa, da contatti o escursioni fuori pista, come nell'ultima in Cile. Quindi il rendiconto di questa prima parte di stagione dell'italiano parla di un solo punto conquistato, grazie al decimo posto nella prima gara dell'ePrix di Hong Kong, quella del debutto nella categoria.

«So che probabilmente dovrò essere più aggressivo, dato che in due occasioni sono uscito di corsa per contatti con altre persone, quindi devo riuscire ad evitarlo». Filippi ha dovuto faticare nell'ultima sfida, dato che è stato costretto a partire dalla pitlane. La causa di questo cambio di strategia è stato l'errore commesso durante la sessione di qualifica, che lo ha quindi costretto all'ultima fila della griglia. Ma la safety car al termine del primo giro gli ha permesso di riprendere subito il gruppo, ma ugualmente non è stato in grado di fare progressi significativi a causa della difficoltà di sorpasso della pista di Santiago: «È





CLASSIFICHE

La classifica Piloti dopo 4 gare:

1. Jean-Éric Vergne 71 punti; 2. Felix Rosenqvist 66; 3. Sam Bird 61; 4. Sébastien Buemi 37; 5. Nelson Piquet Jr. 33; 6. Edoardo Mortara 24; 7. Nick Heidfeld e Mitch Evans 21; 9. André Lotterer 18; 10. Daniel Abt 12; 11. António Félix Da Costa 10; 12. Oliver Turvey, José María López ed Alex Lynn 8; 15. Nicolas Prost 7; 16. Marco Engel 6; 17. Tom Blomqvist e Jérôme d'Ambrosio 4; 19. Luca Filippi 1.

La classifica Squadre dopo 4 gare:

1. Techeetah 89; 2. Mahindra Racing 87; 3. DS Virgin Racing 69; 4. Jaguar Racing 54; 5. Renault e.dams 44; 6. Venturi Formula E Team 30; 7. Andretti Formula E 14; 8. Audi Sport ABT Schaeffler e Dragon Racing 12; 10. NIO Formula E team 9.

nault Z.E 17 powertrain as Vergne and Lotterer, was already down to 89%.

Shortly before the Safety Car returned to pit-lane allowing the race to recommence, Jaguar engineer Patrick Coorey told "Nelsinho" over the radio that he had less energy than Lotterer, following behind him. «It's a little strange that there's already a 2% difference», commented Piquet. And Coorey replied «Yes, it is».

Some teams were surprised by the amount of energy saved by the first and second-placed drivers in Chile, and quickly got down to seeing how they could achieve a similar saving in future races. Many people's first thought was that perhaps the TV graphics displaying the battery levels were imprecise, or that the Ress sensor used to collate the data was defective or had some sort of permitted tolerance. But the race result clearly proved that the information was accurate and that Techeetah had found a particular way to limit its cars' energy usage at low speed.

Team principal Mark Preston did not want to comment when specifically asked how his team had managed to save energy. He nevertheless alluded to the matter: «Let's just say that Formula E is so competitive now that everyone pushes things to the absolute limit in even the smallest of areas».

In order to save a little energy with respect to its rivals, the Chinese team may have immediately gone into shakedown mode, or an equivalent setting. In this way, the power used drops to just 110 kW (compared to the 180 used in a race and the 200 used in qualifying). This is the mode drivers use at tracks where an additional 30-minute session on the Friday afternoon serves to open certain race weekends. Drivers can manage the battery usage mode from inside the cockpit, just as they do the 50 km/h limit for the Full Course Yellow phase or the pit-lane speed limit.

They need only press a simple button to activate the limiter, while the procedure for the fixed yellow flag phase is activated after a five-second countdown by Race Direction over the radio. When the countdown reaches zero, the maximum time in which to reduce speed to 50 km/h is five seconds.

Essentially, Techeetah may have aggressively modified the shakedown setting, allowing them to save more energy than others during those first few laps in Chile. This, murmurs the paddock, is the most likely explanation for their energy saving while behind the safety car. Of course, teams and drivers are cautious about discussing the possibility of energy saving or other methods. But it's clear that some of them are looking closely at the Chinese team as they try to understand how it has developed a new system, in order to achieve the same advantage in future events.



stato difficile. Il primo giro sono stato più veloce dei ragazzi davanti, ma non sono riuscito a sorpassare. Quando poi nel secondo stint ho provato ad attaccare Blomqvist ho bloccato la ruota anteriore e sono finito lungo, quindi mi sono dovuto girare perdendo un sacco di tempo».

Parte della sfortuna è dovuta anche alla mancanza di allenamento, dato che questo è il suo primo programma completo addirittura dal 2011!

«Devo dire che in due delle tre gare è successa la stessa cosa nella stessa parte della macchina. È avvenuto dopo contatti, ma è stato un evento abbastanza sfortunato perché il braccetto dello sterzo su queste macchine è piuttosto debole. Il contatto è stato piccolo in entrambe le occasioni, ma se si inclina leggermente peggiora e si rompe. Questo è successo a me due volte, ed anche a molti altri ragazzi».

Il responsabile del team Nio, Gerry Hughes, ritiene che i risultati dall'italiano arriveranno presto: «La Formula E si corre su strada nella sua forma più dura e pura ed in ogni caso, che tu sia un pilota che ha fatto ogni gara o un debuttante come Luca, hai bisogno di un giro di apertura pulito o di una prima fase di gara pulita. Le capacità di Luca sono ottime e gli permetteranno di raccogliere le opportunità ed i risultati, quindi non abbiamo dubbi che i suoi risultati arriveranno nelle prossime gare».

In Cile non è stata giornata nemmeno per Edoardo Mortara, che ha chiuso tredicesimo a causa di diversi piccoli errori che lo hanno rallentato. Decisamente tanta differenza rispetto alla gara di Hong-Kong dove ha brillato arrivando ad un soffio dalla vittoria, comunque ora occupa comunque la sesta piazza nella classifica piloti con 24 punti.

Fino ad ora il ginevrino è apparso come il debuttante che meglio si è adattato alla Formula E, grazie alla sua grande predisposizione ai tracciati cittadini ed alla velocità di adattamento che richiedono, visto che non ci si possono fare test preventivi per conoscere la pista. Nelle prove libere infatti è costantemente nella parte alta della classifica, ma poi nelle ultime due gare non ha raccolto quanto seminato. Di sicuro in Cina ed in Marocco è stato molto competitivo, a differenza di quello che avevano lasciato pensare i test di Valencia. L'ultimo appuntamento, invece, è stato deludente. In qualifica ha commesso un errore andando dritto alla penultima curva, mentre in gara la macchina non era a posto ed in più la scelta della strategia era sbagliata.

«Non siamo stati in grado di adattarci alle condizioni, rispetto agli appuntamenti precedenti, ed alle alte temperature; inoltre, al momento del cambio auto non sono andate bene alcune cose. Ad esempio, ho trovato un cavo che non avrebbe dovuto esserci e sono inciampato, perdendo qualche secondo».

Ovviamente lo svizzero non può fare particolari previsioni sulla prossima gara, non conoscendo il tracciato su cui la categoria scenderà in gara per la terza volta. La speranza è ovviamente di tornare al livello di Cina e Marocco, visto che di



MEXICO CITY 2017

solito in corsa il team Venturi è competitivo, ma sarà necessario un miglioramento in qualifica. Infatti Mortara addirittura è convinto che «abbiamo un potenziale da top 5 o comunque da top 10».

Ha poi concluso l'intervista parlando della gara di casa, quando il 10 giugno la Formula E farà storia riportando una corsa automobilistica nel paese elvetico dopo decenni di assenza. «È senz'altro una bella cosa e sarà un evento speciale, tuttavia non credo che modificherà la visione del Paese sulle gare con motori normali. Hanno accettato solo perché i propulsori sono elettrici e non inquinano» l'opinione di Edo.





Someone who really does need to find a way to take a step forward as of the next race is Italian driver Luca Filippi, a championship rookie this season, driving for another Chinese outfit, Nio. Filippi has admitted that he needs to be more aggressive as he continues his apprenticeship in the full-electric series.

In three of the four races held thus far, Luca has been forced to retire or his performance has been seriously compromised either by contact or after running off track, as he did in Chile. So, an overview of this first part of the season sees the Italian holding just one point, thanks to a tenth-place finish in the first ePrix race in Hong Kong, on his debut appearance.

«I know I probably need to be more aggressive, as on two occasions I've exited the race because of contact with other people, so I need to be able to avoid that». Filippi struggled during his last outing, after being forced to start the race from pitlane. This was due to a mistake made during the qualifying session, which saw him start from the back of the grid. The Safety Car at the end of lap one allowed him to catch up to the group, but he still wasn't able to make any significant progress due to the difficulty in passing at the Santiago track: «It was tough. During the first stint, I was faster than the guys up ahead, but I was unable to pass them. Then, on the second stint, when I tried to attack Blomqvist I locked the front wheel and overshot the corner, so then I had to reverse, losing a lot of time».

Some of this bad luck also comes down to him being out of practice, given that this is his first full season since 2011!

«I have to say that, in two of the three races, the same thing has happened, to the same part of the car. It happened after making contact but is quite an unlucky thing because the steering arm on these cars is quite weak. The contact was minor on both occasions but if it gets bent, it gets worse and breaks. This has happened to me twice, and to many other guys too».

Nio team manager Gerry Hughes is sure that the Italian's results will soon pick up: «Formula E is street racing at its rawest and whoever you are, whether you are a driver who has done every race or a rookie like Luca, you have to have a clean opening lap or opening segment of the race. Luca's racecraft is great and he will get himself in to good opportunities and positions, so we have no doubt that results will come from him in coming races».

It wasn't Edoardo Mortara's day in Chile either. He finished thirteenth after various little mistakes slowed him down. Very different to the Hong-Kong race where he shone, just missing out on the win. He now lies in sixth place in the driver standings with 24 points.

Up until now, the Genevan has proved to be the strongest Formula E rookie, thanks to his ability around the city tracks and the speed with which he adapts to them, considering that no prior te-

sting is allowed to help drivers get acquainted with the tracks. He continuously places close to the top of the timesheets during free practice, but in the last two races he hasn't reaped the rewards. He was very competitive in China and Morocco, contrary to what we had seen at the Valencia test, but the latest event proved disappointing. In qualifying he made a mistake, going straight at the penultimate corner, while in the race the car wasn't quite right, and neither was the strategy.

«We weren't able to adapt to the conditions, with respect to previous events, or to the high temperatures; in addition, a few things went wrong when we swapped cars, like I found a wire that shouldn't have been there and then I faltered, losing a few seconds».

The Swiss driver cannot make any particular predictions ahead of the coming race of course, with no knowledge of the track that the championship is set to visit for the third time. His hope is that he can return to the level of China and Morocco, seeing as the Venturi team is generally competitive on race day, but he will need to improve in qualifying. In fact, Mortara is convinced that «we have top 5 potential or at least top 10».

He concluded the interview by talking about his home race. Formula E is set to make history on 10 June when it takes car racing back to Switzerland after a decades-long absence. «It's a great thing and will be a special event, but I don't think it will change the country's view when it comes to racing with normal engines. They've only agreed because the engines are electric and non-polluting» comments Edo.

Last year's race was won by Lucas di Grassi, and the current champion could definitely do with a similar result to relaunch his season, one which, to date, has been something of a let-down. Crossing the line less than two seconds behind him last year was Jean-Éric Vergne, who also completed the second fastest lap of the race. If we look back at the records, we can see that the Frenchman was actually the most consistent of all during last year's event, the only driver to finish top five in every session.

Considering the current form of team Techeetah, they may well be in with a chance of repeating their recent performance, thus allowing the former F1 driver to move even further ahead in the standings. Also, because it's a very close-run thing right now, with the Frenchman leading by 5 points over former leader Felix Rosenqvist and by 10 points over Sam Bird. Behind them there is a bigger gap, with Sébastien Buemi lying fourth with 37 points, so trailing 34 points behind Vergne after the first four of twelve races making up the calendar. It's not impossible for the Season 2 champion to catch-up, but it's looking very difficult, especially if the top three maintain their current pace and avoid any DNFs.



Lo scorso anno la gara fu vinta da Lucas di Grasi, e decisamente il campione in carica avrebbe un grande bisogno di un risultato del genere per provare a rilanciare la sua stagione, che fino ad ora è stata piena di sole delusioni. Ma alle sue spalle concluse Jean-Éric Vergne, staccato di meno di due secondi ed autore del secondo giro più veloce di gara. Ma andando a guardare gli archivi si può notare come il francese fu il più efficace di tutti nella giornata di gara dell'anno passato, unico di tutti i piloti in Top-5 in ogni sessione. Decisamente si può pensare quindi che, visto lo stato di forma attuale del team Techeetah, si potrebbe ripetere questa prestazione, consentendo quindi all'ex pilota di Formula Uno di lanciarsi ancora di più in vetta al campionato. Anche perché al momento la classifica è comunque molto corta, con il francese che ha 5 punti di vantaggio sull'ex leader Felix Rosenqvist e dieci su Sam Bird. Poi dietro di loro c'è una differenza già importante, con Sébastien Buemi, quarto, che ha 37 punti totali e 34 di svantaggio da Vergne dopo quattro delle dodici gare che compongono il calendario del campionato. Insomma, la rimonta del campione di Stagione 2 non è impossibile, ma molto difficile se i primi tre mantengono questo passo e non compiono battute a vuoto.



MEXICO CITY 2017

JEAN ERIC VERGNE



SUTTON-IMAGES.COM

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRI
NT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**



Le insidie d

LUCA HA INDIVIDUATO IN CURVA 1 E CURVA 6 I PUNTI DOVE OSARE SORPASSI, EVIDENZIANDO LA BONTÀ DELL'ASFALTO MESSICANO. IN



TELEVISIONE

Mexico City 3 marzo

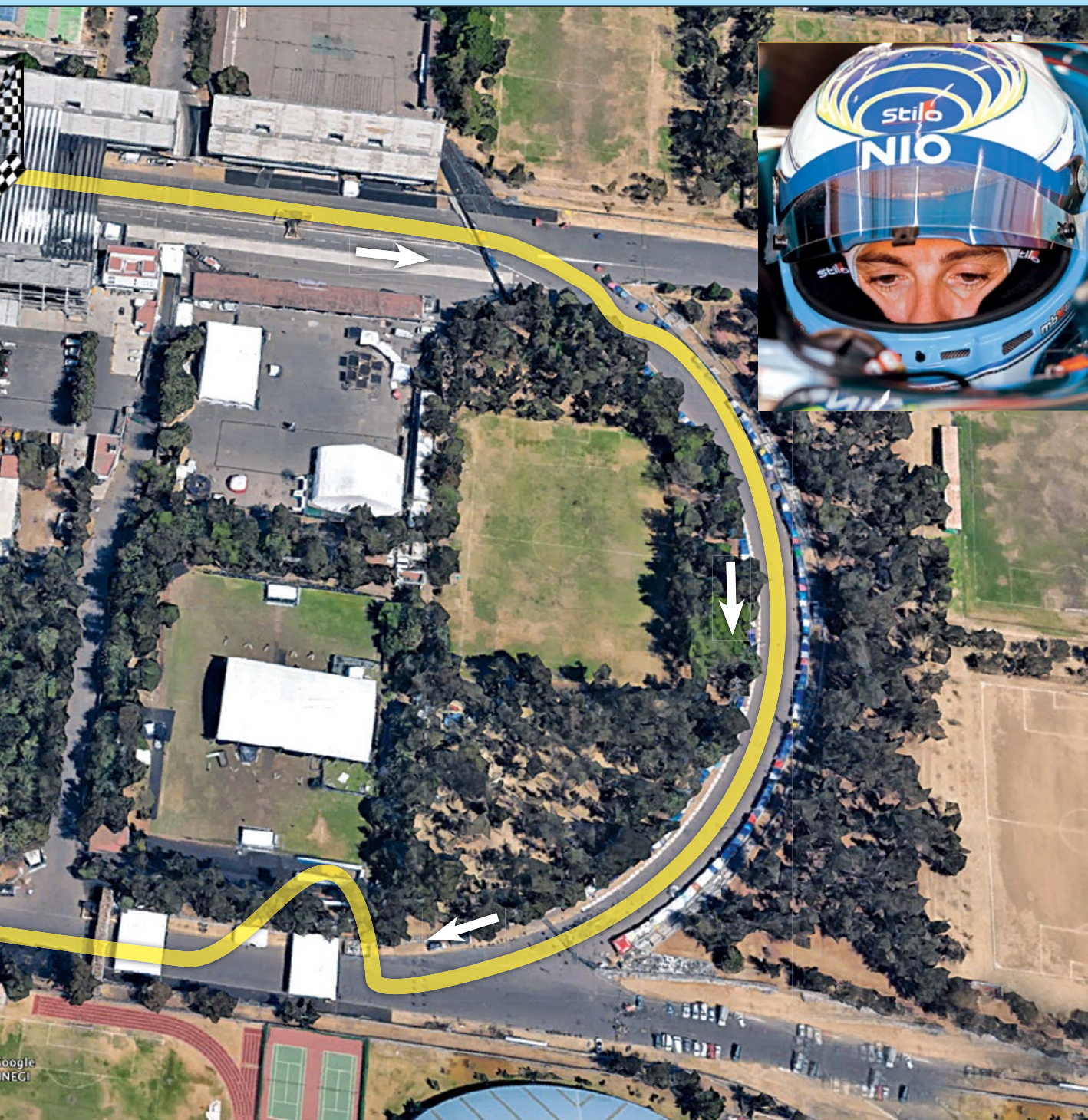
Ore 19.00	Qualifiche	ITALIA2
Ore 23.00	gara	ITALIA2

© 2017 C
© 2017

el Messico

Alessandro Bucci

QUALIFICA SARÀ FONDAMENTALE NON SBAGLIARE LA PRIMA STACCATA E I SUCCESSIVI TRATTI DI CURVA 3 E DELLA 'S' PRIMA DELLO 'STADIO'



Reduce da un avvio di stagione tutt'altro che facile con il team NIO, il pilota di Savigliano vede nel quinto round della stagione una ghiotta occasione per invertire la rotta, consapevole di poter ben figurare su un circuito che, almeno sulla carta, dovrebbe essere favorevole alla scuderia cinese. Il tracciato di città del Messico, intitolato ai fratelli Hermanos Rodriguez, è forse tra i meno "cittadini" del calendario di Formula E, ma nonostante sia ricavato all'interno di una pista permanente (impiegata in Formula Uno ndr), mantiene gli aspetti tipici di un tracciato della serie "full-electric". Filippi ha evidenziato inizialmente questo aspetto, ponendo l'attenzione sulle caratteristiche dell'asfalto, a suo dire tra i migliori in circolazione: «*Correremo su un circuito ricavato dal tracciato permanente di Città del Messico e naturalmente ci troveremo dinanzi ad una sua versione parziale. Gareggeremo su un asfalto molto liscio, soprattutto rispetto alle altre piste in calendario. Il setup della vettura sarà simile a quello impiegato nei tracciati tradizionali, penso ad esempio a Valencia, dove sono stati disputati i test a settembre nei quali andammo bene. Volendo fare un paragone da un estremo all'altro, sicuramente non impiegheremo un setup simile a quello che abbiamo intrapreso a Santiago, dove l'asfalto era difficile e sconnesso*». Ormai viste all'opera su tutte le varietà di circuiti cittadini, le monoposto "full-electric" reagiranno piuttosto bene alle caratteristiche del tracciato messicano, come confermatoci da Luca: «*L'altezza da terra della vettura, ovviamente, sarà differente rispetto ad una pista come quella cilena. Le Formula E girano su tutti i tipi di circuiti cittadini, ma a Città del Messico affronteremo un tracciato maggiormente tradizionale e per certi versi sarà più facile assemblare il setup*».

Il layout del tracciato messicano consta di 17 curve, offrendo un mix di alte e basse velocità. Lungo oltre due chilometri, la pista presenta dei punti chiave in cui sbagliare può costare carissimo nell'economia del weekend: «*Il rettilineo in cui è sito lo start è abbastanza lungo, poi troviamo curva 1 che è discretamente secca ed è uno dei pochi punti reali di sorpasso, dove è possibile tirare una gran bella staccata, perché il circuito messicano non offre molte occasioni dove poter sopravanzare un avversario o dove poter lasciar scorrere la vettura. Si va da punti ad alta velocità alternati ad altri piuttosto bassi. Dopodiché troviamo un bel curvone lungo verso destra che immette in una chicane stretta in uscita dove è importante aggredire i cordoli per tagliarla efficacemente. In frenata la vettura è in appoggio sulla sinistra, per cui la curva è quasi cieca, la vedi praticamente all'ultimo! Si arriva con la vettura un po' scomposta e quindi la frenata non è di facile gestione*».

Il settore dello Stadio rappresenta uno degli scorcii più interessanti nel panorama internazionale automobilistico, come sottolineato dal driver NIO: «*Il piccolo rettilineo definito come "punto 5" collega tutta la parte dello Stadio con la prima*





NEGATIVO XXXXXXX

The pitfalls in Mexico

LUCA IDENTIFIES TURNS 1 AND 6 AS THE BEST PLACES TO RISK A PASS, EMPHASISING THE QUALITY OF THE MEXICAN ASPHALT. IN QUALIFYING, THE KEY IS TO ACE THE FIRST BRAKING POINT AS WELL AS THE SECTIONS MAKING UP TURN 3 AND THE 'S' BEFORE THE 'STADIO'

Having had a less than simple start to the season with team NIO, the Italian driver sees round five as a good opportunity to turn things around, aware that he could do well at a track that, on paper at least, should prove favourable to the Chinese squad. The Mexico City track, named after the Rodriguez brothers, is perhaps one of the least 'city-like' to feature on the Formula E calendar, but despite being built inside a permanent circuit (used for F1), it retains the typical characteristics of tracks used for the "full-electric" series. Filippi is quick to highlight this aspect, focusing on the nature of the asphalt, which he deems some of the best there is: "We race at a track that is part of the permanent Mexico City structure, though we are only dealing with a partial version of it. We race on very smooth asphalt, particularly if we compare it to other tracks on the calendar. Car set-up will be similar to that used at the traditional tracks, like Valencia for example, where we carried out testing in September with positive results. To make a comparison between one extreme and the other, we definitely won't be going with a set-up like that used in Santiago, where the asphalt was difficult and bumpy". Having now seen them in action at all types of city circuit, the "full-electric" single-seaters should suit the characteristics of the Mexican track, as confirmed by Luca: "The car's ground clearance will be different compared to that at the Chilean track of course. The Formula Es race at all types of city track but in Mexico City we'll face a more traditional format, so in some ways set-up will be easier". The layout of the Mexican track included 17 turns, for a mix of high and low-speed corners. More than two kilometres in length, the track presents some key points where any mistake could prove costly in the economics of the weekend: "The start straight is quite long, then we have turn 1 which is pretty sharp, one of the few real points at which to pass and where you can do some really hard braking, considering that the Mexican track doesn't give you many chances to overtake a rival or let the car



curva a destra abbastanza simile a quella del layout della Formula Uno, solamente ridotta di larghezza e di sezione. La curva a 90° potrebbe offrire qualche possibilità di sorpasso. Riassumendo, curva 1 e curva 6 sono i punti più indicati per tentare un attacco. Il complesso dello Stadio presenta una carreggiata molto stretta ed è davvero difficile operare dei sorpassi in quel segmento di pista. La prima di queste curve, quella di ingresso nello Stadio è abbastanza veloce sulla sinistra, poi tende a stringere sino a curva 9 che è molto stretta. È una curva praticamente a gomito ed è la più lenta del circuito».

Usciti dal segmento dell'impianto sportivo troviamo la Peraltada, settore che evoca momenti epici del motorsport, sebbene in altra salsa: «Si esce puliti dallo Stadio affrontando i punti 10 e 11 lasciandosi alle spalle la famosa arcata entrando nella iconica Peraltada. A differenza della massima serie, in Formula E la percorriamo tutta. In Formula Uno passi dallo stadio tagliando entrando a metà della suddetta curva, quindi viene a mancare la parte più stretta. Con precisione chirurgica di guida ed una vettura ben assettata è possibile affrontare la 'S' con molto ritmo e 'addezzandola molto', dopo aver aggredito i cordoli. Questa 'S' è molto importante nell'economia del giro, ci tengo a sottolinearlo».

Quali sono i segreti per centrare un ottimo giro in qualifica? Ce lo ha spiegato Luca senza giri di parole: «Il tempo in qualifica, oltre che in questo segmento, lo si fa soprattutto nella staccata di curva 1 e in curva 3. Nel settore dello Stadio, trattandosi di un tratto lento, le prestazioni sono maggiormente livellate. In Formula E, ogni gara fa un po' storia a sé. Non sono molti i team che si confermano nelle prime posizioni ad ogni weekend, è più ricorrente vedere squadre che sono più a loro agio in determinate piste mentre in altre vanno più in difficoltà».

Città del Messico è una megalopoli, ma il circuito rimane comunque immerso nel centro urbano, avendo molte case intorno. L'ex pilota del team Dale Coyne ci ha raccontato l'atmosfera che si respira a Città del Messico e le caratteristiche della location: «Si tratta di un circuito permanente, ma in questo caso rimane il concetto del 'cittadino' tipico del "full electric", grazie al layout che è stato studiato appositamente. Città del Messico è davvero enorme, per fare un chilometro puoi impiegare anche un'ora incontrando un traffico incredibile. È una città molto caotica ma anche decisamente divertente, con interessi d'ogni sorta. Storia, civiltà e arte sono tre componenti che rendono la città statale messicana unica e assolutamente da godere. Il pubblico è caldissimo, i messicani sono appassionati come pochi di automobilismo, credo che per la Formula Uno abbiano fornito una risposta pazzesca, così come per l'Indycar. Sino ad ora, comunque, in Formula E il pubblico ha dato davvero una risposta incredibile. Ad Hong Kong c'era un sacco di gente, piene a Marrakesh, così come a Santiago».

Filippi, infine, s'è detto molto sorpreso dal grande interesse che sta suscitando l'"elettro show"



2017 MEXICO CITY

in giro per il mondo: «Gli Epx di Roma e Parigi sono già sold-out, per cui penso che la risposta del pubblico sia uno dei punti forti della categoria. Siamo ben al di sopra delle aspettative, non era scontato l'interesse che s'è registrato sino ad ora nei confronti dell'Epx di Roma. Ci credi se ti dico che al momento non saprei come fare a portare tutti i miei familiari e i miei amici per l'evento della Capitale? (ride ndr)». Stuzzicato sul Gp del Messico della Formula Uno che fu, il buon Filippi non si è tirato certo indietro: «Mi chiedi del circuito di fine anni '80-inizio anni '90? Era meraviglioso. Oggigiorno, purtroppo, sarebbe una pista non omologabile, per cui quel layout rimane nella leggenda e ovviamente non lo vedremo più. Così com'era, nel tratto della parabolica, non c'era nemmeno il posto necessario per una via di fuga adeguata. Per quanto riguarda la Formula E, è soprattutto una questione geografica, su quel tracciato non avrebbe mai potuto girare l'elettroshow. Certo va detto che, in Formula Uno, realizzando l'ingresso dentro allo stadio due anni fa ispirandosi alla Indycar, hanno creato una novità e uno spettacolo bellissimo, regalando ai fan una tribuna ed uno scorcio unici. Meglio questa soluzione piuttosto che l'inserimento di una chicane all'interno della Peraltada che avrebbe svilito tutto. È stato bellissimo vedere Lewis Hamilton giocare per la conquista del titolo Mercedes davanti a quel mare di folla festante, così come resta memorabile l'esultanza di Nico Rosberg nel Gp inaugurale del nuovo tracciato».



coast. There are high speed sections that alternate with other, more low speed sections. After this we have a nice long right-hander that leads into a chicane, tight on exit, where it's important to use the kerb to cut it effectively. In braking, the car is loaded on the left, so the turn is almost blind, you only really see it at the last minute! The car's a little untidy when you get there and so the braking isn't easy to manage". The 'Stadio' sector is one of the most interesting on the international automotive landscape, as the NIO driver points out: "The small straight known as "point 5" links the entire 'Stadio' section to the first right-hand turn, quite similar to that of the F1 layout, just reduced in width and section. There might be a chance to pass at the 90° bend. In short, turn 1 and turn 6 are the best places to attempt an attack. The 'Stadio' sector is very narrow and it's very difficult to make a pass through that section of track. The first of these turns, the one that takes you into the 'Stadio', is quite a fast left-hander then it gets tighter as far as turn 9, which is very narrow. It's a very sharp turn, the slowest of them all". Having exited the sports complex segment, we reach the Peralta, a sector that recalls some epic motorsport moments, albeit of another flavour: "You exit the 'Stadio' cleanly and head for points 10 and 11, leaving the famous arches behind you and entering the iconic Peralta. Unlike the top class, we complete the whole section in Formula E. In F1, you go from the Stadio and then enter that turn half way through, so you miss out the narrowest

part. With surgical driving precision and a well set-up car, it's possible to enter the 'S' at high speed before really straightening it up, having taken full advantage of the kerb. I should point out that this 'S' is very important in terms of the full lap".

And what are the secrets to completing a great qualifying lap? Luca cuts to the chase: "The qualifying time comes down to this segment, as well as the braking points at turns 1 and 3. In the 'Stadio' sector, a slow section, performance is more balanced. In Formula E, each race is a little different. There are not many teams that run up front every weekend, we're more likely to see teams doing well at certain tracks and then struggling more at others". Mexico City is a megalopolis, but the track is nevertheless set right in the urban centre, with many houses surrounding it. The former Dale Coyne team driver tells of the atmosphere in Mexico City and the characteristics of the location: "It's a permanent circuit but the 'city-track' concept, typical of the "full electric" series, is retained thanks to its specifically designed layout. Mexico City is enormous, it can take an hour to travel one kilometre, in incredible traffic. It's a very chaotic city but it's also fun, with all kinds of interesting things. History, culture and art are three components that make the Mexican city unique and extremely enjoyable. The public is very welcoming, Mexicans are more passionate about car racing than most and their response to F1, as well as Indycar, is crazy. Up until now, Formula E has seen an incredible reaction from the public. There were a lot of people in Hong Kong, throngs in Marakesh, and in Santiago too". Lastly, Filippi expresses surprise at the significant interest shown towards the "electro show" around the world: "The Rome and Paris Eprix are already sold-out, so I think the public response is one of the category's strengths. We are exceeding expectations and couldn't have predicted the interest that's been shown in the Rome Eprix up until now. Would you believe me if I say that, right now, I don't know how I'm going to bring my family and friends to the Rome event?" (he laughs). Tantalised by the F1 Mexico GP of days gone by, Filippi doesn't hold back: "You ask how the track was in the late 80s, early 90s? It was fantastic. Nowadays, the track wouldn't be homologated sadly, so that particular layout remains legendary, we won't see it again of course. As it was, through the parabola, there wasn't even space for an adequate run-off area. As for Formula E, it's more of a geographic issue, the "electro-show" could never have raced at that track. Of course, we should add that, when F1 took inspiration from Indycar and created the entrance inside the stadium two years ago, they really created something new, a fantastic show, giving fans a unique grandstand and view. That was a much better solution than inserting a chicane inside the Peralta, something that would have devalued it all. It was great to see Lewis Hamilton celebrate the Mercedes title in front of that sea of joyous fans, just as it was memorable to see Nico Rosberg celebrate at what was the inaugural GP at the new track".



GETTY IMAGES



A muro duro



ANCHE A SANTIAGO DEL CILE NON SONO MANCATI CONTATTI
IN GARA, MA FORSE ORMAI SI È CONCESSA TROPPIA AGGRESSIVITÀ

Fulvio Cavicchi

NICOLAS PROST-SANTIAGO DEL CILE

Il primo giro della gara di Santiago del Cile è stato pieno di azione e di sicuro non è mancato lo spettacolo. Ma diversi piloti hanno per questo dovuto terminare la loro gara ancora prima di passare almeno una volta sul rettilineo di partenza. Nick Heidfeld ha ammesso che la collisione con Daniel Abt nelle fasi iniziali del Santiago ePrix è avvenuta per colpa sua. Il contatto, avvenuto alla curva 2, ha costretto al ritiro entrambe le vetture, e l'ex pilota di Formula Uno è andato a chiedere scuse al compatriota dell'Audi Sport ABT Schaeffler. «*Mi prendo la colpa per questo incidente*», ha commentato il pilota Mahindra. «*La mia partenza non è stata fantastica, ma ho recuperato alcune posizioni alla terza curva, percorrendola all'esterno, e dopo sono riuscito a scavalcare ancora un'altra macchina. Poi si è aperto un varco per tentare l'attacco su Abt e in una frazione di secondo ho pensato "c'è spazio e ci provo". Il problema è che non sono riuscito a mettere la mia macchina accanto alla sua al punto di corda. Non mi ha visto ed ha fatto la sua curva, ha voltato ed io non ho potuto evitarlo*».

Heidfeld si sente doppiamente frustrato per l'incidente poiché convinto che avrebbe potuto recuperare posizioni come fatto dal suo compagno di squadra Felix Rosenqvist durante la gara. Alla fine lo svedese è arrivato quarto dopo essere scattato dal quattordicesimo posto in griglia.

«*È davvero difficile da accettare e davvero esasperante, perché quando sai di aver fatto qualcosa di sbagliato è dura da mandare giù* - ha raccontato il tedesco -. *A volte proprio le cose non vanno per il verso giusto e tu lo accetti, ma se sai che è stato a causa di un tuo errore, è davvero difficile*».

Ma nel primo giro di gara anche un terzo tedesco ha dovuto salutare la gara, quando Maro Engel stato coinvolto in un contatto con Oliver Turvey che lo ha davvero fatto infuriare. Il pilota della Venturi era già risalito dall'undicesimo al nono posto con la sua VM200-FE, ma la sua corsa si è conclusa presto tra le barriere dopo il contatto iniziale con la Nio di Turvey e poi la Mahindra di Felix Rosenqvist: «*Ero al fianco di Turvey arrivando alla curva 5; ha frenato molto tardi e mi sfilato, io sono a malapena riuscito a tirarmi via. Era molto aggressivo*» il commento dell'ex pilota Mercedes in Dtm. «*Poi ho potuto provare un contrattacco alla curva 8, dove ha coperto l'interno. Quindi mi sono spostato all'esterno e abbiamo fatto fianco a fianco il tornante*».

Il contatto si è avuto proprio tra l'uscita del tornante e la curva successiva. «*Semplicemente mi ha spinto verso il muro*» ha spiegato Engel. «*Per me è stato un gesto intenzionale e sono molto arrabbiato perché è stato una botta dura e davvero inutile. Se realmente stava cercando di lasciare spazio, gli è riuscito davvero male*».

La sospensione posteriore-sinistra sulla macchina di Engel si è rotta nell'incidente, e tentando di proseguire è stato attaccato anche da Rosenqvist. «*Ho provato a continuare e fare un altro giro, ma Felix mi ha attaccato alla curva 9 colpendomi all'uscita sulla mia gomma anteriore-sinistra e*



PROST CRASH IN CILE





HEIDFELD-TURVEY SANTIAGO DEL CILE





Hard knocks

THE SANTIAGO EVENT BROUGHT YET MORE CONTACT DURING THE RACE, PERHAPS THERE IS A LITTLE TOO MUCH AGGRESSION

The first lap of the race in Santiago, Chile was definitely action-packed with no shortage of entertainment. But this meant several drivers were forced to end their race before they'd even completed one full loop. Nick Heidfeld admitted that the collision with Daniel Abt in the opening stages of the Santiago ePrix was his fault. The contact, which occurred at turn 2, forced both cars to retire and the former F1 driver was seen apologising to his fellow countryman, driving for team Audi Sport ABT Schaeffler. «I take the blame for this incident», commented the Mahindra driver. «I didn't make a great start, but I made up a few positions at turn 3, going around the outside, before also passing another car. Then I saw a gap, a chance to attack Abt and in that fraction of a second, I thought "there's room, I'm going to try". The problem was that I couldn't get my car alongside his at the apex. He didn't see me and when he turned to enter the corner, I couldn't avoid him».

Heidfeld feels doubly frustrated about the accident because he's sure he could have gained ground, just as his team-mate Felix Rosenqvist did during the race. The Swede eventually finished fourth, having started from fourteenth on the grid.

«It's difficult to accept and really infuriating, because when you know you've done something wrong, it's hard to swallow», commented the German. «Sometimes things just don't go well, and you accept it, but if you know it was because of a mistake you made, it's really hard».

A third German also saw his race brought to a premature end during lap one. Maro Engel came into contact with Oliver Turvey, who really annoyed him. The Venturi driver had already moved up from eleventh to ninth place with his VM200-FE, but his race came to a swift end, against the barriers, after initial contact with Turvey's Nio and then with Felix Rosenqvist's Mahindra: «I was alongside Turvey as we headed to turn 5; he braked very late and got past me, I only just managed to avoid him. He was very aggressive» comments the former DTM Mercedes driver. «Then I tried to make a counter-attack



spingendomi quindi contro le barriere sulla destra. Credo comunque Rosenqvist mi avesse già passato e quindi potesse voler usare tutta la larghezza della pista, ma con Turvey è stato solo un pessimo esempio di come si corre. Sapeva di avere l'interno della curva ed ha scelto di fare quello che ha fatto, non c'è molto altro da dire». Insomma, anche in questa gara non sono mancati i contatti, a dimostrazione di quanto già detto dal nostro Luca Filippi dopo Marrakech: «Sono onorato di correre con dei professionisti di così alto livello, ma a volte mi sembra che l'aggressività vada troppo oltre. Vanno bene lo spettacolo e le sportellate, però sinceramente così è troppo. Alla fine le gare vengono falsate e non è giusto».

Le parole del piemontese sono piene di verità. Il livello dei piloti presenti nella categoria è effettivamente alto, con gente che ha corso in Formula Uno, nel Mondiale Endurance, nel Mondiale Turismo od anche in Indycar. Quindi di sicuro non manca l'esperienza per evitare così tanti contatti come si stanno vedendo questa stagione. Non che faccia male, perché aumenta la variabilità dei risultati e della classifica di campionato, però allo stesso tempo non permette di godersi all'opera piloti e macchine che potrebbero aggiungersi alla lotta per la vittoria. Sicuramente colpisce la differenza con l'attuale Formula Uno, dove i Commissari di Gara sono ormai protagonisti quanto i piloti.





at turn 8, where he was on the inside. I moved to the outside and we were side by side into the hairpin».

The contact came somewhere between exiting the hairpin and the next turn. «He simply pushed me towards the wall» explained Engel. «I believe it was intentional and I'm very angry because it was a hard knock and a totally useless one. If he was really trying to leave room, he failed miserably».

The left rear suspension of Engel's car was damaged in the accident and as he tried to continue he was also attacked by Rosenqvist. «I tried to carry on and make another lap, but Felix attacked me at turn 9, hitting my front-left tyre as I exited and pushing me into the barriers on the right. But I think Rosenqvist had already passed me and so I guess he wanted to use the whole width of the track, but with Turvey it was just a very bad example of racing. He knew he had the inside line through the turn and still chose to do what he did, there's not much else to say».

One more race that was not short on contact then, proving just what Italian driver Luca Filippi said after Marrakech: «I'm proud to race with such high-level professionals, but sometimes I think there is too much aggression. Putting on a show and jostling is all very well, but to be honest, this is too much. The races become distorted and it's not fair». There is truth in the Italian's words. The level of the drivers competing in the category is extremely high and includes names who have raced in F1, World Endurance, World Touring and even Indycar. You'd think these drivers would be experienced enough to know how to avoid all the contact we're seeing this season. It's not that it does any harm, as it increases variability in the results and championship classification, but it does prevent us from seeing certain drivers and cars put in the work as they battle to win. The contrast with current F1 is striking, as the Race Marshals there have essentially become as important as the drivers.



Ogni tappa ha la sua protagonista.

LE GRANDI DELLA F1 IN ANTEPRIMA SUI MAXI POSTER.

27 Febbraio
I° POSTER
FERRARI

6 Marzo
II° POSTER
MERCEDES



Ogni settimana **gratis** con Autosprint hai in regalo i maxi poster della **Ferrari**, della **Mercedes** e dell'**Alfa Romeo**. Troverai all'interno della rivista un soggetto dedicato alle regine della **Formula 1**. Il primo poster della **nuova Ferrari** ti aspetta in edicola dal **27 febbraio**.



13 Marzo
III° POSTER
ALFA ROMEO



**AUTO
SPRI
NT**

L'uomo *Michelin* in F.E

È DIVENTATO IL PUNTO DI RIFERIMENTO DELLA CASA DEL BIBENDUM NELLA SERIE ELETTRICA. MA TUTTO È INIZIATO PER LUI CON LA SCUOLA OPEL-AUTOSPRINT. ECCO LA BELLA STORIA DI MIRKO PIRRACCHIO

Diego Fundarò





Tutto è partito dalla partecipazione alla Scuola Rally Opel, corso di avvicinamento al mondo dei rally nato nel 1980 e promosso da Autosprint con il contributo di Tony Fassina e Rudy Dal Pozzo, storico equipaggio campione italiano ed europeo della specialità, che fin dalla sua prima edizione aprì a molti dei suoi partecipanti le porte del motorsport.

Non fa eccezione Mirko Pirracchio, catanese Classe '78 e milanese di adozione, attualmente uomo di riferimento Michelin sui campi di gara della Formula E, che ha mosso i primi passi verso il prestigioso traguardo partendo proprio dall'edizione 1998 del concorso e rendersi poi protagonista di una crescita costante che lo ha poi portato a tale ruolo: «Quei ricordi resteranno sempre ben vivi nella mia mente – inizia a raccontarci Mirko – Il mio percorso nel motorsport è partito dal concorso di Autosprint, dove mi trovai a leggere le note a piloti come Alex Fiorio e Andrea Aghini. Conservo ancora la copia del numero 42 di quell'anno, dove l'articolo portava la firma dell'attuale direttore Andrea Cordovani mentre le foto erano del mitico Angelo Orsi, i cui aneddoti su Ayrton Senna erano argomento fisso nei dopocena. Grazie al diploma da co pilota, l'anno successivo iniziai a frequentare la Varese Corse e grazie a loro divenni meccanico apprendista nella VW Lupo Cup gestita da Tarcisio Bernasconi ed Emilio Radaelli, dove Dindo Capello era Coach Driver. Tentai anche l'avventura da pilota frequentando la Scuola di Henry Morrogh. Due anni più tardi ebbi il primo ruolo da D.S. in F.Renault 2.0. e nel 2005 con il team Euronova di Vincenzo Sospiri fummo 4° nell'Italiano. Nel 2006 a 27 anni ero il più giovane team manager del paddock World Series, grazie al ruolo che ricoprivo nel TP Compétition che faceva correre le Megane Trophy. Il 2007 segnò il mio debutto alla 24 Ore di Le Mans come assistente team manager nel team di Orlando Redolfi e fummo 3° in GT2 con il compianto Allan Simonsen. Risultato che mi aprì le porte in Audi Team Joest, dove dal 2008 al 2013 da free lance assunsi il ruolo di assistente team manager e supporto all'attività marketing. In totale ho lavorato in 10 edizioni della 24 ore di Le Mans, di cui le ultime quattro come consulente tecnico Michelin per AF Corse nel 2014 e 2015, Porsche Dempsey Racing nel 2016 e by Kolles nel 2017. In quasi 20 anni di motorsport ho ricoperto diversi ruoli chiave tanto da averne acquisito una visione ampia, qualsiasi sia la prospettiva del box da cui lo si guardi; inclusa quella del pilota, visto che ultimamente ho anche perfezionato la guida in pista partecipando ai track day su vari circuiti, compresi quelli di Ladoux all'interno del nostro centro R&D dove si sviluppano le gomme Michelin del futuro e provare in prima persona l'interazione vettura-pneumatico-pista.

- Quale è esattamente il tuo ruolo in Michelin e come hai reagito quando ti è stato proposto?

«Nel Wec le squadre lavorano in sinergia con Michelin e per me che ero in Audi fu abbastanza facile essere avvicinato dal costruttore france-



PIRRACCHIO ON THE ROAD





The Michelin man in F.E

HE IS THE FRENCH MANUFACTURER'S REFERENCE POINT IN THE ELECTRIC SERIES. BUT IT ALL BEGAN FOR HIM AT THE OPEL-AUTOSPRINT SCHOOL

It all began with the Opel Rally School, a starter course into the world of rally car racing born in 1980 and promoted by Autosprint with the contribution of Tony Fassina and Rudy Dal Pozzo, the historic Italian and European champion team which from the very first edition opened the doors to motorsport to many of its participants. Mirko Pirracchio is no exception. Born in Catania, Sicily, in 1978 but Milanese by adoption, he is currently Michelin's point man in Formula E racing and took his first steps toward this prestigious target starting precisely from the 1998 edition of the contest, to then follow a path of constant growth that would later lead him where he is today: "Those memories will forever be alive in my mind," says Mirko. "My journey into motorsport began with the Autosprint contest, where I found myself reading notes by drivers like Alex Fiorio and Andrea Aghini. I still have issue no. 42 of that year, where the article was signed by the current Editor-in-Chief Andrea Cordovani, while the pictures were by the legendary Angelo Orsi, whose anecdotes about Ayrton Senna were always the topic after-dinner conversations. The year after I received my co-driver certificate, I started frequenting Varese Corse and, thanks to them, I became an apprentice mechanic in the VW Lupo Cup managed by Tarcisio Bernasconi and Emilio Radaelli, where Dindo Capello was Coach Driver. I also wanted to see what I could do as a driver at the Henry Morrogh Racing Driver School. Two years later came my first experience as Team Manager in F.Renault 2.0., and again in 2005 with Vincenzo Sospiri's Team Euronova, earning 4th place in the Italian championship. In 2006 - at the age of 27 - I was the youngest team manager in the World Series paddock, thanks to my position with TP Compétition, which raced in the Mégane Trophy. 2007 marked my debut in the 24 Hours of Le Mans as assistant team manager for the Orlando Redolfi team and placed 3rd in GT2 with the late Allan Simonsen. That result paved the way for me with Audi Team Joest, where from 2008 to 2013 as a freelance I was assistant team manager and support for marketing activities. In total I worked in 10 editions of the 24 Hours of Le Mans, of which the last four as a Miche-



se, anche perché parlo la loro lingua. In Michelin per ogni campionato c'è un consulente tecnico di riferimento e da quattro anni ne ricopro il ruolo nel campionato Formula E lavorando a stretto contatto con i colleghi della direzione tecnica. Sui circuiti raccolgo i feedback di piloti e ingegneri e consiglio la miglior utilizzazione possibile delle gomme. Compito fondamentale è il controllo delle pressioni, per accertare che si rispettino i limiti imposti dal regolamento che garantiscono sicurezza ed efficacia energetica. Nel corso delle riunioni periodiche organizzate dalla FIA sulla Formula E rappresento il costruttore di pneumatici. Sono inoltre responsabile della pianificazione della fabbricazione e seguo il trasporto dei pneumatici, i quali dispongono di un codice a barre registrato dalla FIA e richiedono di essere seguiti all'unità. Avere un pneumatico con battistrada scolpito efficace sia in condizioni di asciutto che di bagnato dimezza la quantità di pneumatici da produrre e trasportare, con una considerevole riduzione dell'impatto ambientale a favore del contenimento di materie prime, CO² emesse nel trasporto e riduzione dei costi. In Michelin collaboro anche ad altre attività, dai test interni e non, alla presenza sui campi di gara di altre categorie. È anche questa versatilità del ruolo che mi ha portato a lavorare in Michelin, dove ho seguito un percorso formativo con anche un periodo in catena di montaggio che ha allargato le mie competenze. Quando mi è stato

offerto di partecipare ad un campionato innovativo come la Formula E non ho esitato: una categoria che già al suo debutto ha visto impegnati nomi come Andretti, Penske, il gruppo VW, Renault, Virgin, PSA e piloti ex F1 come Heidfeld e Trulli non poteva certo lasciare spazio a incertezze».

- Michelin è fornitore esclusivo della Formula E fin dalla prima stagione. Come è evoluta la categoria in questi 4 anni e quale a tuo avviso è stato il progresso maggiore fatto?

«La Formula E ha fatto passi da gigante. All'inizio i team disponevano della stessa monoposto, poi la liberalizzazione del power train e del software di gestione ha permesso di introdurre nuove tecnologie e siamo passati da una situazione di omogeneità delle prestazioni, alla necessità di fornire pneumatici adatti a tutte le esigenze. Il successo degli MICHELIN Pilot Sport EV è stato tale che i team, d'accordo con la FIA, ci hanno chiesto di mantenerli invariati tra la prima e la seconda stagione. All'inizio del terzo anno, Michelin ha introdotto il nuovo Pilot Sport EV2 che, grazie al peso complessivo ridotto di 5 kg ed alla resistenza al rotolamento aumentata del 16%, ha incrementato l'autonomia delle vetture di 1 giro su un circuito di 2 km. Forniremo questa seconda versione fino alla fine della stagione 2017/2018».

- Avete creduto da subito a questa categoria, in che misura avete contribuito alla sua cre-



SUTTON-IMAGES.COM

**OPERATIVO
DAL 24 GIUGNO
2017***

**CHI INVESTE IN
PUBBLICITÀ SU STAMPA,
HA MOLTO PIÙ DI
UN RITORNO
D'IMMAGINE.**



**OGNI INVESTIMENTO PUBBLICITARIO IN PIÙ SU CARTA STAMPATA
TI DÀ DIRITTO A UN CREDITO D'IMPOSTA FINO AL 75% DEI COSTI SOSTENUTI.**

La pubblicità su stampa quotidiana e periodica non dà solo grande visibilità al tuo business, ma un vantaggio economico rilevante. Oggi, infatti, se investi almeno l'1% in più rispetto all'anno precedente, potrai godere di un credito d'imposta fino al 75% sul costo degli investimenti incrementali. Una percentuale che sale fino al 90% per PMI e Start-up, e che puoi utilizzare per saldare contributi erariali o Inps.

***ART. 4, COMMA 1, D.L. N. 148, 16 OTTOBRE 2017.**

PER MAGGIORI INFORMAZIONI: PRESIDENZA.GOVERNO.IT/DIE



**FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI**



L'ITALIANO DI MICHELIN CON PROST



PIRRACCHIO CON McNISH



PIRRACCHIO E PIRRO

lin technical consultant for AF Corse in 2014 and 2015, Porsche Dempsey Racing in 2016 and ByKolles in 2017. In almost 20 years of motorsport I've filled several different key roles to the point where I've acquired quite a broad approach, from whichever viewpoint of the pit garage you look at it; including that of driver, seeing that lately I've even perfected my track driving by participating in track days on various circuits, including Ladoux within our R&D center, where the Michelin tires of the future are developed and I can try car-tire-track interaction first-hand.

- What is exactly your role at Michelin and how did you react when they offered it to you?

In the WEC the teams work in synergy with Michelin and for me having been at Audi it was quite easy for them to approach me, also because I speak the language. At Michelin for every championship there is a main technical consultant and for the past four years I've also filled that role in the Formula E championship in close contact with my colleagues from the engineering staff. On the circuits I gather the feedback from the drivers and engineers and recommend the best possible use of the tires. An essential task is keeping the pressure in check, to make sure that the limits imposed by the regulations are complied with, making it possible to guarantee safety and energy efficiency.

During the regular meetings organized by the FIA concerning Formula E, I represent the tire manufacturer. I'm also in charge of manufacturing planning and transporting the tires, which come with a barcode registered with the FIA and must each be tracked individually. Having a tire with an effective sculpted tread both in wet and dry conditions cuts the number of tires to make and transport in half, with a considerable reduction in environmental impact in favor of raw material control, lower CO² emissions during transport and a reduction in costs.

At Michelin I also do other things, from in-house and on-site testing, to being present on the track in other categories. This is the versatility of the job that led me to work at Michelin, where my training even involved a stint on the assembly line, which broadened my skills. When I was asked to participate in an innovative championship like Formula E, I didn't hesitate for a moment: in a category that from its very debut included names like Andretti, Penske, the VW Group, Renault, Virgin, PSA and ex F1 drivers such as Heidfeld and Trulli there was no room for indecision.

- Michelin has been the exclusive supplier for Formula E since Season 1. How has the category evolved in these 4 years and what has been, in your opinion, the biggest progress made?

Formula E has come a long way. At the start, the teams all had the same single-seater. Then came the liberalization of the powertrains and



SUTTON-IMAGES.COM

scita?

«Michelin sostiene da sempre i progetti più innovativi, capaci di contribuire al progresso della mobilità. Quando Alejandro Agag ci ha proposto di partecipare alla Formula E, non c'è stata alcuna esitazione. Il progetto era ambizioso e Michelin aveva le conoscenze tecniche per sviluppare un pneumatico da competizione rivoluzionario, veloce ed allo stesso tempo efficiente. Per la prima volta nella storia dell'automobilismo mondiale delle monoposto sono state equipaggiate di pneumatici da 18 pollici con un battistrada scolpito sia per l'asciutto come per la pioggia e con una durata tale da permettere lo svolgimento di prove libere, qualifiche e gara. Caratteristiche che avvicinano questi pneumatici da corsa alle gomme di serie, a profitto di un trasferimento di tecnologie rapido».

- Fornite gomme adatte ad ogni tipo di condizione di asfalto e temperatura. Oggi rifareste la stessa scelta?

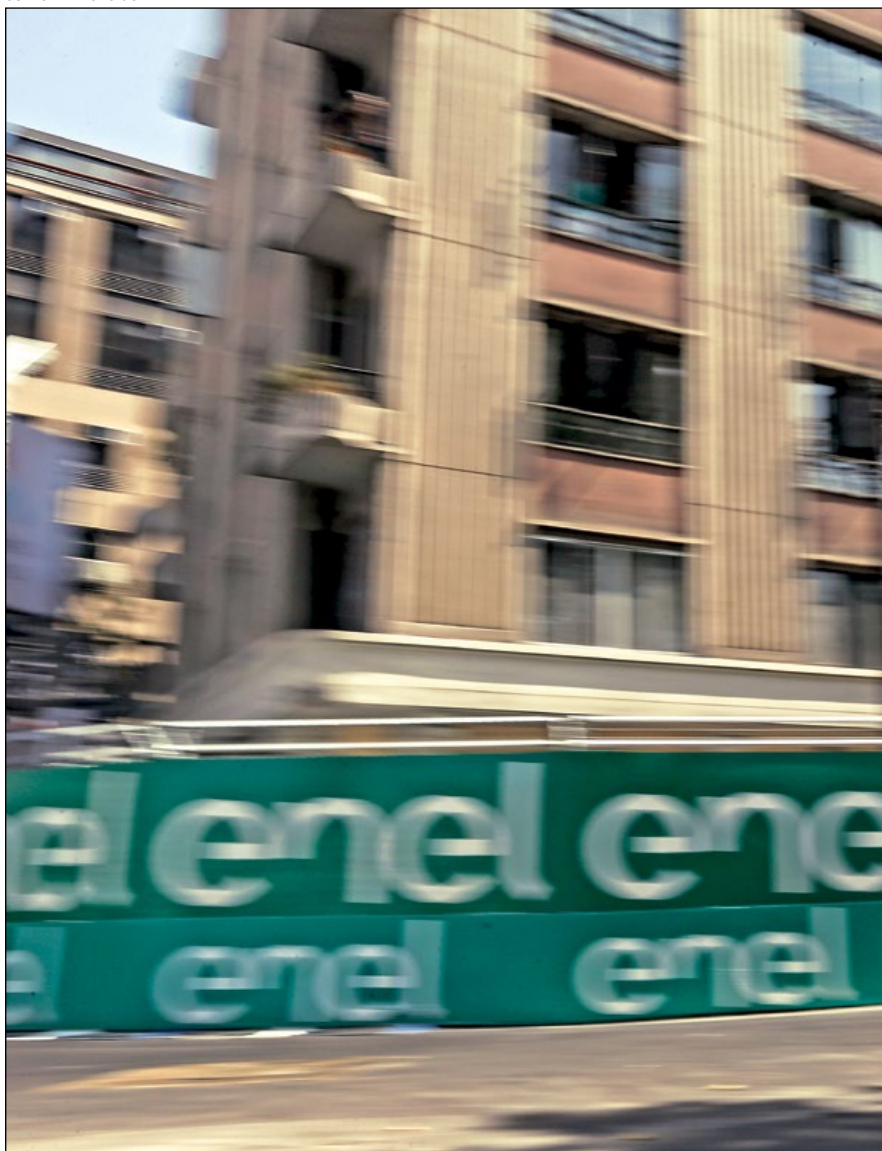
«Michelin è partner dei principali costruttori mondiali come, tra gli altri, Ferrari e Porsche. L'ibridazione e l'elettrificazione delle vetture sportive e super sportive fasi che ci vengano richiesti pneumatici ultra performanti e efficaci sul piano energetico. La Formula E è la piattaforma ideale per svilupparli; perché l'impegno sportivo sia significativo in termini di Ricerca e Sviluppo, la prossimità tra gli pneumatici da corsa e quelli di serie è una condizione necessaria. Ecco perché oggi Michelin è pienamente soddisfatta della scelta fatta».

- I piloti tendono spesso a lamentarsi delle gomme. Avete ricevuto molte critiche o si sono adattati a questa tipologia di pneumatico?

«Sin dall'inizio i piloti si sono stupiti della performance degli MICHELIN Pilot Sport EV prima, e degli EV2 poi, che pur essendo scolpiti, offrono dei tempi sul giro di alto livello. I piloti della Formula E hanno da subito capito che l'obiettivo è il miglioramento dell'efficacia energetica mantenendo inalterata l'aderenza. Un nostro punto forte sta nel soddisfare le varie esigenze di pilotaggio mettendo in risalto le doti del pilota».

- Resterete fornitore unico fino al 2021. Il prossimo anno cambieranno radicalmente le vetture ed anche le gomme saranno nuove. Verso quale direzione di sviluppo vi state muovendo e quali saranno le caratteristiche principali su cui state lavorando?

«Con l'arrivo dei più prestigiosi costruttori al mondo, la Formula E si è trasformata in un laboratorio di innovazione eccezionale. L'evoluzione è possibile solo grazie all'innovazione, che permette di rompere l'opposizione tra performance ed efficienza energetica. Il lavoro degli ingegneri Michelin va in questa direzione: materiali, scultura del battistrada, struttura e profilo sono i quattro elementi fondamentali dello pneumatico. Ci aspettiamo un aumento delle performance, che si combinerà con la capacità della batteria di durare tutta la corsa. Michelin equipaggerà queste vetture con un nuovo prodotto e lo spirito resta sempre





management software, which made it possible to introduce new technologies, and it went from a situation of uniformity of performance to the need to supply tires suitable for all the demands. The success of the MICHELIN Pilot Sport EV was so great that the teams, in agreement with the FIA, asked us to maintain them unchanged between the first and second season. At the start of the third year, Michelin introduced the new Pilot Sport EV2 which, thanks to its overall weight reduction by 5 kg and its 16% increase in resistance to rolling, it has extended the autonomy of the cars by 1 lap on a 2 km circuit. We will supply the second version up to the end of the 2017/2018 season.

- You as Michelin have believed in this category from the very first moment. How much have you contributed to its growth?

Michelin has always supported the most innovative projects that are able to contribute to the progress of mobility. When Alejandro Agag asked us to participate in Formula E, we didn't hesitate one second. The project was ambitious and Michelin had the technical know-how to develop a revolutionary racing tire that was fast but also efficient. For the first time in the history of world car racing, single-seaters have been fitted with 18" tires with a tread sculpted for both dry and rain conditions, and which last through free practice, qualifying and race. The characteristics of these race tires make them very similar to standard tires, to the benefit of a rapid transfer of technology.

- You supply tires suitable for any type of asphalt condition and temperature. Would you make the same choice today?

Michelin is a partner of the world's main constructors, including Ferrari and Porsche. The hybridization and the electrification of sports and super sports cars mean that there is the need for ultra-performing and energy-effective tires. Formula E is the ideal platform for developing them; in order for the commitment to the sport to be significant in terms of R&D, it is essential for the racing tires and standard tires to tie in. This is why today Michelin is fully satisfied with the choices made.

- Drivers often tend to complain about the tires. Have you received much criticism or have they adapted to this type of tire?

From the very beginning, the drivers have been amazed by the performance of the MICHELIN Pilot Sport EV first, and of the EV2 later which, despite being sculpted, provide high-level lap time. It was immediately clear to Formula E drivers that the goal was to improve energy efficiency while maintaining constant grip. One of our strong points lies in satisfying the many driving needs while emphasizing the driver's skills.

- Michelin will continue to be the exclusive supplier until 2021. Next year the cars will undergo radical change and the tires will be new, as well. In which direction will your development





GETTY IMAGES

lo stesso: aumentare l'efficacia energetica senza concedere nulla a grip e sicurezza. I nuovi pneumatici sono oggi in fase di sviluppo ed i test cominceranno a marzo».

- In che misura le conoscenze accumulate in Formula E detteranno le caratteristiche delle gomme che equipaggeranno le vetture in futuro. Le auto elettriche hanno esigenze particolari rispetto alle tradizionali?

«Tra le auto elettriche e quelle termiche il principio non cambia: gli pneumatici sono responsabili di una parte importante del consumo della vettura e l'aumento della loro efficienza è un imperativo. Per le vetture elettriche di serie ad uso quotidiano, Michelin propone già delle soluzioni capaci di

migliorare l'autonomia, come ad esempio per la Renault ZOE, che beneficia di un'aumento della sua autonomia del 6% grazie a Michelin. La Formula E permette di trattare tra l'alta performance e l'efficienza, due caratteristiche tendenzialmente opposte. Grazie all'innovazione, gli pneumatici di serie delle gamme Pilot Sport diventano sempre più efficienti, com'è il caso della versione 4S, lanciata recentemente sul mercato, che beneficia di una scultura del battistrada direttamente derivata dalla Formula E».

- Hai voglia di raccontare un aneddoto di queste prime stagioni?

«Quest'anno si correrà a Roma ed è una cosa che mi riempie di soddisfazione. Però' per certi versi



sono stato il primo ad aver portato la Formula E in Italia, niente meno che nella mia terra natia, la Sicilia. Circa due anni fa mi chiesero dove, oltre alla Spagna, si potessero effettuare test invernali in condizioni climatiche favorevoli. Mi ricordai di un piccolo circuito nel cuore della Sicilia, l'Autodromo Valle dei Templi in provincia di Agrigento, con un particolare asfalto pieno di asperità, simile a quello dei circuiti cittadini e quei 15°-20° che vi si possono trovare già a gennaio, per non parlare delle altissime temperature estive, con gli oltre 50° asfalto tipici dell'America Latina. Ne parlai con Spark che furono pionieri e seguirono le mie indicazioni, poi arrivarono altri... Al pensiero la cosa mi fa sorridere ancora oggi».



be moving and what are the main characteristics you are working on?

With the influx of the most prestigious constructors in the world, Formula E has become an exceptional workshop for innovation. Evolution is possible only thanks to innovation, which makes it possible to break the opposition between performance and energy efficiency. The work of Michelin engineers is headed in this direction: materials, tread sculpting, structure and profile are the four fundamental elements of a tire. We expect an increase in performance, which will combine with the battery's ability to last the full race. Michelin will fit these cars with a new product yet there will be no change in the spirit: to increase energy efficiency without conceding anything in terms of grip and safety. The new tires are now in the development stage and testing will start in March.

- To what extent will the know-how gained in Formula E dictate the specs of the tires that will be fitted on future cars? Do electric cars have special requirements compared to traditional ones?

The principle underlying electric cars and thermal cars is the same: tires are responsible for a large part of the vehicle's wear (consumption se si parla di consumi di carburante) and increasing their efficiency is key. For everyday electric cars, Michelin already offers solutions capable of improving their range. For example, if we look at the Renault ZOE, it benefits from a 6% increase in range thanks to Michelin. Formula E makes it possible to work between high performance and efficiency, two characteristics that tend to oppose each other. Thanks to innovation, the standard tires belonging to the Pilot Sport ranges are becoming increasingly more efficient, as is the case of the recently-launched 4S version, which benefits from tread sculpting that derives directly from Formula E.

- Do you feel like telling us an anecdote about these first seasons?

This year they will be racing in Rome and it's something that fills me with satisfaction. But, in a way, I was the first to bring Formula E to Italy, to my native land no less: Sicily. About two years ago I was asked where, besides Spain, we could carry out winter testing in favorable climate conditions. I remembered about a small circuit in the heart of the region - the Autodromo Valle dei Templi - in the Sicilian province of Agrigento, which featured a particular type of asphalt that was quite irregular, similar to street circuits, with temperatures around 15°-20° (the average in January) not to mention the extreme highs of summer, that go well beyond 50° on the ground, typical of South America. I mentioned it to the people at Spark, who were the pioneers and followed my suggestion, and then came the others... Just thinking about it still makes me smile.





Cbmm Rome ePrix

C'È UN NUOVO SPONSOR A GRIFFARE IL DEBUTTO
NELLA CAPITALE DELLA FORMULA E IL PROSSIMO 14 APRILE

È stato rivelato che sarà Cbmm lo sponsor che aggiungerà il proprio nome alle gare di Punta del Este in Uruguay e di Roma, previste per il 17 marzo ed il 14 aprile. La tappa laziale aprirà la fase europea del campionato e finalmente porterà la serie anche nel nostro paese. La prima edizione della sfida all'Eur sarà quindi ricordata come Cbmm Rome ePrix. Questa azienda di quasi duemila dipendenti e con clienti in oltre 50 paesi nel mondo è stata fondata nel 1955 ad Araxá, nello Stato del Minas Gerais in Brasile, e l'acronimo che la identifica significa Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração. È leader mondiale nella produzione di niobio, un metallo tenero e duttile che viene principalmente impiegato nella produzione di leghe metalliche speciali ed in saldature ad elevata resistenza. Le

Fulvio Cavicchi

tecnologie del niobio sono già ampiamente utilizzate nel settore automobilistico e le caratteristiche dell'elemento stanno aiutando l'industria a rispondere alle sfide sempre più complesse che deve affrontare. Viene sfruttato nella produzione di batterie, trasmissioni, chassis, ruote e componenti.

La decisione di sponsorizzare nella Formula E è derivata dall'opportunità per Cbmm di collaborare con i principali sviluppatori del settore dei veicoli elettrici e di promuovere ulteriormente il contributo che la tecnologia dei materiali del niobio sta apportando alla creazione di un mondo più sostenibile. «L'importanza di implementare tecnologie come il niobio è fondamentale per lo sviluppo continuo nel settore automobilistico e la spinta all'elettrificazione, soprattutto perché la



domanda di produzione di componenti per batterie e motori elettrici accelera ulteriormente», ha commentato il fondatore della Formula E Alejandro Agag, presentando la sponsorizzazione dei due eventi. «Pertanto, siamo lieti di dare nuovamente il benvenuto a Cbmm e contribuire ad espandere la consapevolezza delle tecnologie basate sul niobio nel mondo attraverso il suo coinvolgimento nel campionato».

L'Amministratore Delegato di Cbmm Eduardo Ribeiro ha aggiunto: «Siamo lieti di estendere la nostra partnership con la Formula E. Il campionato è stato per la nostra azienda una efficace piattaforma per incrementare la conoscenza della tecnologia del niobio e consentire la condivisione delle conoscenze sulle nuove applicazioni per affrontare sfide complesse».



Cbmm Rome ePrix

A NEW SPONSOR WILL MAKE ITS DEBUT IN THE FORMULA E CAPITAL ON APRIL 14

It has been announced that CBMM will be the title sponsor of the races in Punta del Este in Uruguay and Rome, set to take place on March 17 and April 14. The ePrix in Lazio will inaugurate the European part of the championship and finally bring the series to Italy as well. The first staging of the event at the EUR will therefore be remembered as the CBMM Rome ePrix.

This company boasts a workforce of nearly 2,000 and customers in over 50 countries worldwide. It was founded in 1955 in Araxá, in the Brazilian State of Minas Gerais, and the acronym it's known by stands for Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração. It's a world leader in the production of niobium, a soft, ductile metal used mainly to produce special metal alloys and in high strength welding. Niobium technologies are already widely used in the automotive sector and the characteristics of this element are helping the industry to meet the increasingly complex challenges it has to face. It is exploited in the production of batteries, transmissions, chassis, wheels and components.

CBMM decided to become a Formula E sponsor to take advantage of the opportunity to work with major developers in the electric vehicle sector and further promote the contribution that the technology of niobium materials is bringing to the creation of a more sustainable world.

"The importance of implementing technologies such as niobium is crucial to the continual development in the automotive sector and the push for electrification, especially as the demand for producing battery and electric motor components accelerates further", commented the founder of Formula E, Alejandro Agag, when presenting the sponsorship of the two events.

"Therefore, we're pleased to again welcome CBMM and help expand the awareness of niobium technologies to the world through its involvement in the ABB FIA Formula E Championship."

Eduardo Ribeiro, Chief Executive of CBMM, added: "We're delighted to extend our partnership with Formula E. The championship has been a successful platform for CBMM to improve awareness of niobium technology and enable knowledge sharing about new applications to address complex challenges".



Cerruti elettrici



SUTTON-IMAGES.COM

zzata



MICHELA VEDE NELLA GARA CAPITOLINA UN'OCCASIONE UNICA, PER IL NOSTRO PAESE DI RISOLLEVARSI DA UN PERIODO DECISAMENTE NEGATIVO. E NON HA FATTO MISTERI DEL SUO GRANDE INTERESSE PER LA FORMULA E, DICENDOSI CONVINTA CHE ESSA RAPPRESENTI IL FUTURO DELL'AUTOMOBILISMO

Alessandro Bucci

FORMULA E SANTIAGO DEL CILE



Attualmente impegnata nel management del team Romeo Ferraris, con il quale è cresciuta sin dagli albori della carriera ottenendo i primi meritate successi al volante nelle ruote coperte, la romana, figlia d'arte, è una delle poche fortunate ad aver vissuto gli albori della Formula E, avendo disputato le prime quattro corse della categoria in seno al team di Jarno Trulli nella stagione d'esordio 2014-2015. Da allora, l'"elettro-show", ha incontrato un'evoluzione ragguardevole, passando dall'essere una sorta di 'monomarca' ad un campionato nel quale sempre più case ufficiali stanno mettendo piede, profondamente attratte dalla possibilità di sviluppare un proprio motore elettrico e dalla sfida tecnologica che la serie offre ai costruttori. Vera e propria appassionata del 'full-electric', Michela ha fornito uno sguardo critico ed analitico sulla Formula E, senza peli sulla lingua e con la consueta simpatia che la contraddistingue.

- Michela, innanzitutto, cosa ne pensi della Formula E?

«È un campionato che ha tutte le ragioni di esistere, perché ci troviamo in un mondo nel quale, il futuro dell'automotive, sta sempre più prendendo

la direzione dell'elettrico. Portare questa componente nelle corse non è affatto facile, perché devi conquistare un pubblico abituato a cose diverse. Persone che amano macchine con determinate caratteristiche, con odori e rumori ben diversi da quelli della Formula E».

- Nella stagione d'esordio della categoria, disputasti quattro appuntamenti con il team di Jarno Trulli. Che ricordi hai di quell'esperienza e quanto è cambiato l'elettro-show da quei giorni?

«Ho avuto la fortuna di vivere dall'interno la Formula E quando era un ambiente sconosciuto ai più. Feci le prime quattro gare con il team di Jarno Trulli e poi dovette abbandonare per diverse ragioni. Ero abbastanza scettica inizialmente, come molti addetti ai lavori e il pubblico del resto. Il campionato fu organizzato molto rapidamente ed erano in diversi a dubitare del proseguimento della Formula Elettrica. Non è stata una delle esperienze migliori della mia carriera, ma d'altronde non è un segreto».

- A Santiago, in Cile, abbiamo assistito ad un duello rusticano tra Jean-Eric Vergne e André Lotterer. Ti sei divertita? Concordi con la liber-



CERRUTI IN F.E NEL 2014/2015

tà che il team Techeetah ha conferito ai suoi piloti?

«Sono sempre d'accordo quando una squadra permette ai propri piloti di giocarsela sino all'ultimo, perché sono le lotte più belle ed interessanti. In queste ultime ci sono molti aspetti legati alla psicologia e questo aspetto mi interessa molto (Michela si è laureata in Psicologia all'Università Cattolica del Sacro Cuore ndr). Non si tratta solo di lotte interne, nelle diatribe tra compagni di squadra ci sono sempre molti aspetti che vanno al di là del duello in pista. Quella tra Vergne e Lotterer è stata una bellissima lotta, comunque quando si rientra nei limiti della correttezza tutto è accettabile. Tuttavia, lo spirito di squadra, talvolta è fondamentale. Penso, ad esempio, quando mancano poche gare al termine di un campionato e magari i piloti dello stesso team si ostacolano tra loro».

- Il veterano tedesco, dopo una qualifica da dimenticare, ha dimostrato di saper imparare in fretta. Concordi?

«Certo. È anche vero che, nei tracciati cittadini, superare è molto difficile senza prendere rischi in»



An electrified Cerruti

MICHELA SEES THE RACE IN THE ITALIAN CAPITAL AS A UNIQUE OPPORTUNITY FOR OUR COUNTRY TO OVERCOME A DECIDEDLY NEGATIVE PERIOD. MICHI DID NOT HIDE THE FACT THAT SHE'S VERY INTERESTED IN FORMULA E AND SAYS SHE'S CONVINCED THAT IT REPRESENTS THE FUTURE OF MOTORSPORTS

Presently involved in managing the Romeo Ferraris team, which she's grown up with since the start of her career, achieving her first well-deserved successes driving closed-wheel cars, the Roman driver, who followed in her father's footsteps, is one of the lucky few to have experienced the birth of Formula E, having taken part in the first four races of the category with the Jarno Trulli team in the inaugural 2014-2015 season. Since then, the "electro show", has gone through a remarkable evolution, progressing from a sort of 'single-brand' event to a championship an increasing number of car-makers are getting involved in, greatly attracted by the possibility of developing their own electric motor and the technological challenge the series offers manufacturers. A true fan of 'full electric', Michela gave us a critical and analytical view of Formula E, in complete frankness and with her usual affability.

Michi, first of all, what do you think about Formula E?

"It's a championship that has every reason to exist, because we're living in a world where the future of the automotive sector is moving more and more towards electric. Bringing this component into racing is not at all easy, because you have to win over a public used to different things. People who love cars with certain features, with smells and noises that are very different from those of Formula E".

In the category's inaugural season, you competed in four events with the Jarno Trulli team. What do you remember about that experience and how much has Formula E changed since those days?

"I was lucky to experience Formula E from the inside when it was an environment unfamiliar to most. I did my first four races with the Jarno Trulli team and then had to give it up for a number of reasons. I was fairly sceptical at first, like many involved in motorsports and the public as well. The championship was organised very quickly and there were quite a few who



genti e, considerando gli spazi angusti, il 90% dei sorpassi si tramutano in contatti. Fortunatamente per Vergne e Lotterer tutto si è risolto per il meglio, anche se hanno rischiato grosso. Il francese ha inveito via radio nelle fasi concitate del duello, poi una volta tagliato il traguardo ha abbracciato il compagno facendo passare tutto in cavalleria. Voglio vedere, la prossima volta, se le cose andranno alla stessa maniera (ride ndr)».

- Sei ottimista per l'appuntamento di Roma? Quanti e quali vantaggi potrà portare l'Erix al nostro automobilismo ed al nostro Paese?

«Questo genere di cose fanno sempre bene all'Italia. In un certo senso siamo arrivati tardi, perché agli inizi, quando c'era un team italiano con due piloti tricolori (Michela si riferisce alla scuderia Jarno Trulli ndr), sembrava già un'ipotesi concreta la gara a Roma. Ero stata protagonista di qualche appuntamento in merito e me lo aspettavo che, prima o poi, l'Erix nella Capitale si sarebbe corso. Roma è una città meravigliosa e, essendoci nata, ho lasciato lì un pezzo di Cuore, ma purtroppo la Capitale deve fare tanti passi avanti, soprattutto dal punto di vista della gestione delle strade, della pulizia e dell'ordine. Non dimentichiamo che l'Italia è uno dei paesi protagonisti assoluti nel contesto europeo sotto diversi aspetti, ma purtroppo Roma è indietro rispetto a tante altre città importanti. È un dolore vedere certe realtà per chi ama la Capitale. L'Erix di Roma, comunque, è un salto nel futuro e la città sarà obbligata a rivedere la gestione delle strade, anche se va detto che l'EUR è uno dei quartieri meno problematici dal punto di vista della viabilità e delle proprie strutture. Roma non deve perdere questa occasione, perché entrerà a far parte di un gruppo di città top che hanno già aderito al calendario dell'"eletto-show". Mi fa molto piacere che l'Erix di Roma abbia già registrato il sold-out e non dimentichiamo che, quando noi italiani ci mettiamo in testa di far bene qualcosa, siamo i numeri uno!».

- Daniel Abt, recentemente, ha polemizzato molto sul FanBoost, asserendo che diversi piloti hanno trovato un modo per barare e ottenere vantaggi da votazioni fasulle. Che ne pensi riguardo a questa polemica?

«Come in tutte le cose, quando c'è da accaparrarsi un vantaggio, qualcuno finisce per farla fuori dal vaso. Inizialmente, il FanBoost, venne preso poco in considerazione, poi noi piloti iniziammo ad accorgerci che, quei tre secondi dati dal sistema di votazione e quei kw in più potevano fare come la differenza, soprattutto perché in Formula E si corre in tracciati cittadini e una manciata di secondi può permetterti di guadagnare tempo e posizioni preziose. Il concetto di base del FanBoost mi è sempre piaciuto, perché è un modo per scatenare il pubblico che può sostenere il proprio pilota preferito. Ovviamente, una volta che capisci l'importanza di un sistema del genere, ti impegni per sfruttarlo più che puoi. Riguardo alla polemica scatenata da Abt, posso crederci che qualcuno si sia organizzato per ottenere quanti





doubted Formula E would stay alive. It wasn't one of the best experiences of my life, but then again, that's no secret."

In Santiago, Chile, we witnessed an old-style duel between Jean-Eric Vergne and André Lotterer. Did you enjoy it? Do you agree with the freedom Techeetah team has given its drivers? "I always agree when a team lets its drivers fight it out to the very end, because those are the best and most interesting battles. In these battles there are a lot of aspects tied to psychology and I'm very interested in this aspect (Michela received a psychology degree from the Università Cattolica del Sacro Cuore, editor's note). It's not only a question of internal battles, in diatribes between teammates there are always many aspects that go beyond the duel on the track. The battle between Vergne and Lotterer was a really great one, as long as you remain within the limits of fair play everything is acceptable. However, team spirit is sometimes fundamental. I'm thinking, for example, when there are only a few races left until the end of a championship, and maybe drivers on the same team create obstacles to one another."

The German veteran, after a qualifying session he'd rather forget, demonstrated to be a fast learner. Do you agree?

"Definitely. It's also true that it's very hard to overtake on street circuits without taking huge risks, and considering the tight spaces, 90% of attempted passes end up in contact. Luckily for Vergne and Lotterer, it all ended well, though they risked a great deal. The Frenchman was cursing over the radio in the most suspenseful stages of the duel, then after crossing the finish line he embraced his teammate forgetting everything. I'd like to see if things will end up the same way next time (she laughs, editor's note)". Are you optimistic about the race in Rome? How many and what advantages can the Erix bring to our motorsports and our country?

"This kind of thing is always good for Italy. In a certain sense, we were late in getting there, because at the beginning, when there was an Italian team with two Italian drivers (Michela is referring to the Jarno Trulli team, editor's note), it seemed there was already a concrete possibility of a race in Rome. I was involved in some initiatives in this respect and expected that sooner or later an Erix would be run in the capital. Rome is a wonderful city, and since that's where I was born I have left a piece of my heart there. But unfortunately, the capital needs to make a lot of strides forwards, especially as far as managing streets, cleaning and orderliness are concerned. Let's not forget that Italy as a country is one of the absolute leaders in the European context, but Rome is unfortunately lagging behind many other major cities. For those who love our capital, it's painful to see certain situations. The Rome Erix, however, is a leap into the future and the city will be obliged to upgrade its road management, thou-



più voti possibile, ma va capito dove sta l'irregolarità. Non credo guasterebbe regolarizzare un po' il sistema FanBoost comunque».

- Viene da pensare al cestista Yao Ming, che quando giocava in NBA all'All Star Game ci 'andava' anche da infortunato, avendo alle spalle un Paese gigantesco come la Cina che si mobilitava per votarlo...

«Infatti! Quando con Jarno Trulli iniziammo in Formula E e avevamo un grosso sponsor cinese alle spalle, pensavamo di essere a cavallo prendendo sbordate di voti, ma purtroppo non fu così (ride ndr). Qualche giorno prima della gara di Miami ero in testa per il FanBoost, ma poi purtroppo non riuscii a recarmi alla gara».

- Dopo i primi quattro round del campionato, quali piloti e quali scuderie vedi favorite per la lotta al titolo 2017-2018?

«È un campionato equilibrato sino ad ora. La doppietta di Techeetah è stata una novità importante. Nelle altre stagioni, a parte i soliti top team e Virgin, in particolare con Sam Bird, gradualmente sono cresciuti altri avversari e quindi, mi aspetto che possano vincere anche altre case che non siano l'Audi o Renault».

- Pensi che il futuro dell'automobilismo sarà sempre più "green oriented"? Sembra profilarsi una spaccatura tra chi intende e segue il motorsport 'tradizionale' e quello del 'full-electric'.

«Non saprei se definirla una spaccatura o meno. Ad ogni modo, per gli appassionati 'veri' del motorsport, è un po' difficile accettare il campionato elettrico ed entrare nel suo 'mood'. Al contempo, l'"eletto-show" incuriosisce molto tante persone proprio in virtù anche delle sue 'mancanze' rispetto all'automobilismo tradizionale. Sono in molti a lamentare l'assenza di rumore, la mancanza di un'anima vera e l'assenza di duelli veri, cose, queste ultime, nemmeno tanto vere. D'altro canto, la Formula E ha richiamato un pubblico nuovo. Portando le gare in città sotto casa delle persone s'è generato un interesse inedito, con molta gente attirata dall'aspetto tecnologico della serie. Ti faccio un esempio: ho delle amiche, a Roma, che magari non hanno mai visto una mia gara ma che mi chiedono di portarle all'Eprix di Roma. Sono attratte dal poter vedere vicino le vetture e dalla gara cittadina».

- Diciamola tutta, la Formula E è anche una moda.

«Sì, anche perché Alejandro Agag e tutto l'entourage della serie hanno creato un ambiente molto trendy, esclusivo, con tanti VIP e puntando molto sull'immagine. Credo abbiano fatto bene».

- Le gare, del resto, sono piuttosto spettacolari, concordi?

«Decisamente! Pensare che con le vetture elettriche non si possa sviluppare una competizione avvincente, sarebbe errato del resto. La Formula E vanta una delle griglie più competitive nel mondo del motorsport, ci sono nomi pazzeschi coinvolti con sempre più case interessate ad entrare nel 'full-electric'. Come avviene in tutte le gare su





FORMULA E A ROMA



gh it should be pointed out that the EUR district is one of the least problematic from the standpoint of the street system and facilities. Rome must not miss this opportunity, because it will join a group of top cities that are already taking part in the “electro-show”. I’m really pleased that the Rome Eprix has already sold out and let’s not forget that when we Italians set our minds on doing something well, we’re number one!”

Recently, Daniel Abt has been very critical about FanBoost, claiming that various drivers have found a way to cheat and gain advantages from bogus voting. What do you think about this criticism?

“As in everything, when there’s an advantage to be gained, someone ends up going too far. At first FanBoost was not taken very seriously, then we drivers began to realise that the three extra seconds awarded by the voting system and the extra kW could really make a difference, especially because in Formula E we race on city streets and just a few seconds can enable you to gain time and valuable positions. I’ve always liked the basic concept of FanBoost, because it’s a way of stimulating spectators, who can support their favourite driver. Of course once you realise the importance of this kind of system, you try to exploit it as much as you can. As for the polemics triggered by Abt, I can believe that some have got organised so as to obtain as many votes as possible, but we have to figure out where the irregularities lie. I don’t think it would be a bad idea to regulate the FanBoost system to some degree in any case.”

The basketball player Yao Ming comes to mind. When he was playing in the NBA, he ‘made’ the All Star Game even while injured, because he had the support of a gigantic country like China that mobilised to vote for him ...

“Indeed! When we started in Formula E with Jarno Trulli and were backed by a big Chinese sponsor, we thought we had it made, and we were getting tons of votes, but that was unfortunately not the case (she laughs, editor’s note). A few days before the race in Miami I was in the lead thanks to the FanBoost, but was unfortunately not able to get to the race.”

After the first four rounds of the championship, which drivers and which teams do you think are the favourites to win the title in 2017-2018? “It’s been an evenly balanced championship up to now. The Techeetah pair was a major novelty. In the other seasons, besides the usual top teams and Virgin, in particular with Sam Bird, other adversaries have been gradually growing, so I expect that manufacturers other than Audi or Renault can win”.

Do you think the future of motorsports will be increasingly “green oriented”? There seems to be a divide forming between those who intend to and follow ‘traditional’ motorsports versus ‘full electric’.

“I don’t know whether or not I’d call it a divide. In any case, for ‘true’ motorsport fans, it’s a bit



cittadini, si possono avere corse entusiasmanti o anche trenini. È sempre stato così, in tutti i campionati del motorsport».

- Rispetto ai tempi in cui hai corso in Formula E nel 2014-2015, stagione d'esordio dell'eletto-show, quanto si è evoluta la serie?

«Tanto. Il format non è cambiato, anche se sono aumentate le città che ospitano Erix. Il cambio macchina è ancora presente, anche se a breve sparirà questo aspetto. Per quanto concerne la performance della macchina, a livello di tempo sul giro non è cambiata molto, anche se sicuramente s'è registrato un miglioramento. Inizialmente c'erano molte realtà private come il team di Jarno Trulli, mentre ora sono subentrate case ufficiali che supportano i team di riferimento e i loro piloti. Quando correvo in Formula E si trattava di una sorta di monomarca, mentre ora le case possono realizzare il proprio motore e impostare le marce a seconda delle rispettive esigenze. Lo sviluppo tecnologico e gli investimenti che vengono fatti al giorno d'oggi sono pazzeschi rispetto agli esordi. Ora le vetture sono più guidabili, nelle prime gare entravano in difficoltà soprattutto con i freni che, essendo in carbonio, faticavano a scaldarsi».

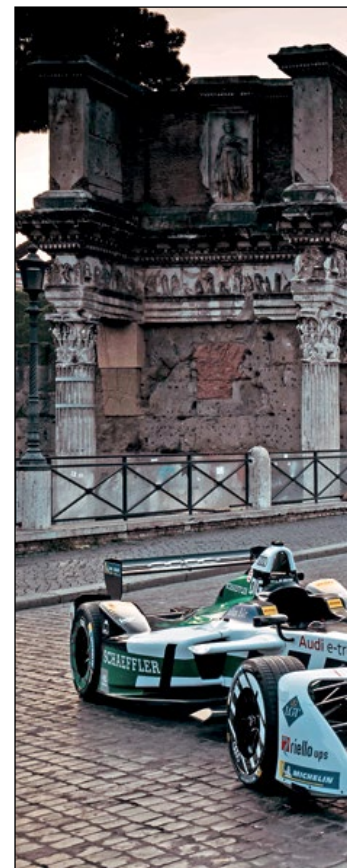
- Quali sono i piani di Michela Cerruti per il 2018?

«Sono molto concentrata sull'aspetto manageriale del team Romeo Ferraris, con il quale siamo impegnati nel TCR dove cercheremo di essere protagonisti. Se dovessi tornare a correre, molto probabilmente, lo farò nel suddetto contesto».

SPORT



MICHELA CERRUTI E JARNO TRULLI





hard to accept the electric championship and get into its mood. At the same time, Formula E is making a lot of people curious precisely because of what it 'lacks' compared to traditional motorsports. Many have complained about the absence of noise, the lack of a true spirit and the absence of real duels, the latter things not quite so true. On the other hand, Formula E has drawn a new audience. Taking races into the city, in front of people's homes, has generated a new interest, with many people attracted by the technological aspect of the series. I'll give you an example: I have some girlfriends in Rome who might have never seen a race of mine, but who are asking me to take them to the Rome Eprix. They're attracted by the opportunity to see the cars up close and by the street race." Let's say it like it is, Formula E is also a fashion. "Yes, also because Alejandro Agag and the whole entourage of the series have created a very trendy, exclusive atmosphere, with numerous VIPs and a lot of attention focused on image. I think they've done well."

The races, after all, are pretty spectacular, do you agree?

"Definitely! To think that it's not possible to develop an exciting competition with electric cars would be a mistake in any case. Formula E boasts one of the most competitive starting grids in the motorsport world, there are some amazing names involved with more and more car-makers interested in getting into 'full electric'. As in the case of all street competitions, you can have exciting races or choo-choo trains. It's always been that way, in all motorsport championships."

Compared to the times you raced in Formula E in 2014-2015, the inaugural season, how much has the series evolved?

"A lot. The format hasn't changed, though the number of cities hosting the Eprix has increased. There's still a car change, though this aspect will shortly disappear. As far as car performance is concerned, the lap time hasn't changed much, though we've certainly seen an improvement. Initially there were a lot of private players like the Jarno Trulli team, whereas now some official manufacturers have joined in and support their own teams and drivers. When I raced in Formula E, it was a sort of single-brand event, whereas now carmakers can produce their own motor and set the gears according to their respective needs. The technological development and investments that are made nowadays are crazy compared to the early days. Now the cars are more drivable, in the first races they got into difficulty above all with the brakes which, being carbon, had trouble warming up."

What are Michela Cerruti's plans for 2018?

"I'm very focused on the management aspect of the Romeo Ferraris team, which we're participating in TCR with and where we're trying to play a leading role. Should I go back to racing, I'd probably do it in that context."





Dai Gp agli eP

OCCUPANO UNA GRIGLIA INTERA: SONO **VENTI I PILOTI** CHE HANNO CORSO IN F.E DOPO L'ESPERIENZA IN F.1. TRA **SUCCESSI** E **FLOP** ANDIAMO A RISCOPRIRE LE LORO STORIE

Alessandro Secchi



rix

Una griglia intera: è questa la portata dei piloti di Formula Uno che, nel corso delle tre stagioni e mezza disputate fino ad ora in Formula E sono passati dalla categoria top del motorismo internazionale alla nuova serie elettrica. Sono infatti venti i driver che annoverano nella loro carriera sia Gp che ePrix con i più disparati risultati sia in una che nell'altra categoria; il tutto non senza fortune alterne e momenti, in alcuni casi, di riscatto professionale. Scopriamo chi sono.

LUCAS DI GRASSI

Il campione in carica della Formula E, alle prese con un inizio di stagione a dir poco sconcertante con nessun punto conquistato nelle prime quattro gare disputate, è uno di sei piloti che hanno corso fino ad ora tutti gli ePrix (37) dalla nascita della categoria con uno score in crescendo nelle prime tre stagioni: terzo in classifica in quella d'esordio, secondo nel 2015/16 e, infine, campione 2016/17. Nella nuova categoria ha già raccolto molto più di quanto visto in Formula Uno, nella quale ha corso la sua unica stagione nel 2010 con il team Virgin Racing. Un 14° posto come miglior risultato è il simbolo della pochezza della monoposto guidata, giunta ultima in classifica costruttori nel 2010 e 2011 prima di essere rinominata in Marussia. Dopo aver lasciato la F.1 per dedicarsi al WEC con Audi, con tre arrivi a podio a Le Mans, ecco l'opportunità della Formula E da titolare inamovibile ed il numero 1 che sfoggia in questa stagione.

SEBASTIEN BUEMI

Lo svizzero del team Renault e.Dams, dopo aver perso per un solo punto in favore di Piquet Jr. il campionato d'esordio, è stato il secondo campione Formula E nella stagione 2015/16, tra l'altro con un finale al cardiopalma a Londra giocato a suon di giri veloci (in FE assegnano punti) tra lui ed il brasiliano del team Audi per la vittoria finale. Buemi, 35 ePrix corsi su 37 totali, detiene il record di vittorie della serie: ha infatti conquistato un terzo degli appuntamenti disputati: 12. Oltre a questo lo svizzero è il miglior poleman della serie con nove partenze al palo. Così come Di Grassi, fedele ai colori Audi, Sebastien corre sin dall'esordio con il team Renault e.Dams. La sua carriera in Formula Uno è durata tre stagioni, tutte disputate con la Scuderia Toro Rosso tra il 2009 ed il 2011 alle quali ha affiancato anche il ruolo di terzo pilota Red Bull. I posti blindati nel team maggiore da Sebastian Vettel e Mark Webber l'hanno portato a lasciare la massima categoria per dedicarsi al WEC al volante della Toyota, con la quale ha ottenuto due podi alla 24 ore di Le Mans ed una vittoria iridata nel 2014, anno nel quale è iniziata anche l'avventura elettrica.

NELSON PIQUET JR.

Con tre stagioni disputate con l'attuale team Nextev prima di passare per questo campionato in Jaguar, il figlio del tre volte iridato brasiliano



VIRGIN F.1

LUCAS DI GRASSI

AUDI F.E





From GP to ePrix

THEY FILL AN ENTIRE GRID: TWENTY DRIVERS WHO HAVE RACED IN F.E AFTER THEIR EXPERIENCE IN F.1. FROM THE SUCCESSES TO THE FAILURES, WE TAKE A LOOK AT THEIR STORIES

A full starting grid: this is the number of Formula 1 drivers who, during the course of the three and a half seasons of Formula E so far, have crossed over from the top category of international motor racing to the new electric street racing series. Twenty drivers whose careers include both GP and ePrix, with the most disparate results in both categories; all with changing fortunes and, in some cases, moments of professional redemption. Let's see who they are.

LUCAS DI GRASSI

The defending champion of Formula E, grappling with a season start that is disconcerting, to say the least, and who has yet to score a point in the first four races, is one of the six drivers who, up to now, have competed in all 37 ePrix from the very birth of the category, with increasing scores in the first three seasons: third in the debut season, second in 2015/16 and, finally, champion in 2016/17. In the new division he has already reaped much more than in Formula 1, where he raced only one season in 2010 with Virgin Racing. A 14th place as his best result is the symbol of the inadequacy of the single-seater driven, which came in last in the manufacturers standings in 2010 and 2011, before being renamed Marussia. After leaving F1 to pursue the WEC with Audi, with three podiums at Le Mans, came the opportunity to fill the first driver's seat in Formula E, displaying the number 1 this season.

SEBASTIEN BUEMI

After having lost the debut championship by just one point in favor of Piquet Jr., the Swiss driver for Renault e.Dams became the second Formula E champion during the 2015/16 season in a nail-biting finish in London that saw a feverish alternating of fast laps (which mean points in FE) between him and team Audi's Nelsoninho for the final victory. Buemi, with 35 out of 37 total ePrix raced, holds the world record of series victories: he has, in fact, won one third of the races, a total of 12 overall. In addition to this, he is also the best poleman of the series with nine starting poles to his name. Like Di Grassi and his loyalty to the Audi colors, Sebastien has been with Renault e.Dams from the beginning. His career in Formula 1 lasted three



no è a sua volta uno tra i piloti presenti in tutti gli ePrix dalla nascita della categoria. Soprattutto, il suo nome resterà nella storia elettrica in quanto si tratta del primo campione nella stagione 2014/15, con un'ultima gara a Londra corsa partendo dalla sedicesima posizione che gli ha consegnato il titolo per un solo punto ai danni di Sebastien Buemi. La Formula E ha visto la carriera di Nelson riprendere vita dopo diverse stagioni di quiete in Nascar e, soprattutto, quanto successo in Formula Uno. Compagno di Fernando Alonso in Renault per tutto il 2008 e fino all'estate 2009, Piquet è famoso per il "Crashgate" del Gp di Singapore 2008, con il brasiliano a muro su istruzioni (questa fu l'accusa) di Briatore per avvantaggiare il compagno spagnolo poi vincitore ed un altro brasiliano, Felipe Massa, ritirato con il bocchettone della benzina incastrato sulla sua Ferrari. Le polemiche e le indagini su quanto successo allontanano Piquet dal Circus per portarlo negli States: Nelson resta nel nuovo continente fino all'avvento dell'elettrico, che lo riporta in monoposto ed in auge con il titolo vinto al primo anno. Le due successive stagioni deludono e da qui il passaggio al team Jaguar per questa stagione, con un inizio senza dubbio promettente.

NICK HEIDFELD

Dei piloti passati dalla Formula Uno alla serie elettrica, "Nick the quick" è uno dei più anziani in quanto a gare disputate. Il tedesco, infatti, ha partecipato nel Circus a 185 gare distribuite nell'arco di dodici stagioni, tra il 2000 ed il 2011, con un totale di tredici podi ma nessuna vittoria. Dopo l'esordio con la Prost e tre stagioni a bordo della Sauber, il tedesco ha girato per Jordan (2004) e Williams (2005) prima di tornare nella Sauber motorizzata e titolata BMW dove ha vissuto i momenti migliori della carriera, con quattro secondi posti ottenuti nel 2008 senza mai, però, la gioia di una vittoria. Fermo per gran parte del 2010 prima di sostituire De la Rosa ancora in Sauber, Heidfeld ha vissuto la sua ultima stagione in F.1 nel 2011 in Lotus, in sostituzione di Robert Kubica dopo il grave incidente nel Rally di Andora. Terminata l'esperienza nel Circus, Nick si è spostato nel WEC nel team Rebellion prima di rispondere alla chiamata del team Venturi per correre in Formula E. Il suo esordio, suo malgrado, è storico. Ad una curva del termine della prima gara della storia elettrica tenta l'attacco che vale la vittoria ma Nico Prost, per difendersi, lo colpisce. La Venturi spicca il volo su un cordolo distruggendosi contro le protezioni. Nessuna conseguenza per Nick ma vittoria sfumata e mai più arrivata. Il prosieguo della sua carriera in Formula E, infatti, rispecchia quanto visto in F.1: otto podi senza ancora la gioia di un successo.

JEAN-ERIC VERGNE

Il pilota francese giunge in Formula E direttamente dalla F.1, senza passaggi intermedi in altre categorie. La sua carriera nel Circus rispecchia un po' quella vissuta da Sebastien Buemi, del qua-



TORO ROSSO F.1
SEBASTIEN BUEMI
RENAULT F.E





seasons, all with Scuderia Toro Rosso between 2009 and 2011, where he was also reserve driver for Red Bull. The ironclad seats held on the senior team by Sebastian Vettel and Mark Webber led him to abandon F1 to go on to the WEC at the wheel of the Toyota, with which he recorded two podium finishes at the 24 Hours of Le Mans and a championship victory in 2014, year in which the electric adventure began.

NELSON PIQUET JR.

After three seasons with present-day team NextEV before switching to Jaguar for this championship, the son of the three-time Brazilian champion is another driver who has competed in all the ePrix since the category was established. Above all else, his name will forever remain in the history of Formula E as the very first champion in the 2014/15 season, won at the very last race in London where, despite his 16th-place starting position, he clinched the title beating Sebastien Buemi by just one point. Formula E was an injection of new energy in Nelson's career after a number of subdued NASCAR seasons and, especially, after what had happened in Formula 1. Teammate of Fernando Alonso in Renault for all of 2008 and up to the summer of 2009, Piquet is famous for the "Crashgate" incident of the 2008 Singapore GP, where he was ordered to deliberately crash into a wall (this was the accusation) by Briatore to gain an advantage for his Spanish teammate, who subsequently won the race, while his fellow countryman, Felipe Massa, was forced to retire after leaving the pit box with the fuel hose still attached to his Ferrari. The controversy and the investigations caused Piquet to take a step back from the Circus and opt for the United States, where he remained until the introduction of the electric street racing series, which led him back to the single-seater and ultimately shoot back into the spotlight by winning the very first title. The disappointments of the two seasons that followed were the cue for joining team Jaguar this season, where he has undoubtedly made a promising start.

NICK HEIDFELD

Of all the drivers that went from Formula 1 to the electric street racing series, "Nick the quick" is a senior as far as number of races goes. Heidfeld has in fact participated in 185 races spread out over twelve seasons, between 2000 and 2011, with a total of thirteen podiums but no victories. Following his debut with the Prost and three seasons on board a Sauber, the German driver raced with Jordan (2004) and Williams (2005) before going back to BMW Sauber, where he lived the best moments of his career, with four second places obtained in 2008 without, however, ever experiencing the joy of a victory. Idle for most of 2010 before replacing De la Rosa again with Sauber, Heidfeld had his last F1 season in 2011 with Lotus, replacing Robert Kubica following his serious rallying crash in Andorra. Once his experience in F1 was over, he then



le è successore in Toro Rosso. Entra a far parte del team di Faenza nel 2012 e nelle tre stagioni disputate arriva quattordici volte a punti. La chiamata per il team principale però non arriva. Anzi, il francese vede premiati prima Daniel Ricciardo, che nel 2014 diventa titolare Red Bull al posto di Webber, e poi Daniil Kvyat, che un anno dopo sostituisce Sebastian Vettel. Vedendo chiusa la via davanti a sé Jean-Eric, pur restando in ambito F.1 come development driver Ferrari, si butta nella Formula elettrica, della quale entra a far parte nella terza gara della stagione d'esordio con il Team Andretti andando subito in pole a Punta del Este. Due podi al primo anno, due nel secondo (questa volta con il team Virgin) fino al passaggio in Techeetah, nella quale i risultati migliorano. Arrivano quattro secondi posti ed una vittoria all'ultimo appuntamento della scorsa stagione, mentre l'attuale inizia ancora meglio con un secondo posto alla prima gara e la vittoria nella doppietta di squadra di Santiago del Cile con tanto di leadership in campionato.

JEROME D'AMBROSIO

Due vittorie ed altri due podi: è questo l'attuale bottino del belga, uno dei sei piloti della griglia della Formula E ad aver partecipato a tutti gli ePrix disputati fino ad ora con lo stesso team, Dragon Racing. I migliori risultati di D'Ambrosio vengono raggiunti nelle prime due stagioni, in cui si piazza rispettivamente quarto e quinto in campionato. La flessione arriva nella terza stagione, con soli quattro arrivi a punti e la tendenza che non pare essere migliorata nelle prime quat-



BMW-Sauber F.1 **NICK HEIDFELD** **MAHINDRA**



RENAULT F.1 NELSON PIQUET JR. JAGUAR F.E



moved on to the WEC with Rebellion Racing before accepting the call from team Venturi to race in Formula E. Unfortunately for him, his debut remains memorable: during a battle for first place in the final lap of the inaugural Formula E race, in an attempt to defend his position, Nico Prost turned sharply into Heidfeld crashing into him, causing the Venturi to hit a curb, and launch into the air, and ultimately smash against the barriers. Nick was unharmed but that victory vanished then and there, even afterwards. The continuation of his career in Formula E, in fact, seems to reflect what happened in F1: eight podiums but no wins to celebrate.

JEAN-ERIC VERGNE

France's Jean-Eric Vergne arrived in Formula E directly from F1, without any intermediate stops in other categories. His Formula 1 career almost mirrors that of Sebastien Buemi, whom he succeeded at Toro Rosso. He joins the Faenza-based team in 2012 and, in the three seasons he competes in, fourteen placings earn him points. However he never receives that fateful call to join the main team. In fact, he is upstaged first by Daniel Ricciardo, who in 2014 becomes Red Bull's first driver in place of Webber, and then by Daniil Kvyat, who one year later takes the place of Sebastian Vettel. Seeing no way forward, Jean-Eric, though remaining within the F1 circle as a Ferrari development driver, decides to take a chance with Formula E, which he becomes a part of in the third race of the inaugural season with Andretti immediately finding himself in pole position at Punta del Este. Two podiums in the first year, two in the second (this time with Virgin Racing) until he finally lands at Techeetah, where the results get better and better: four second places and a victory in the last race of the past season, while this season starts off better still, placing second in the first race and winning in the team's one-two sweep in Santiago de Chile.

JEROME D'AMBROSIO

Two wins and two podiums: these are the cur-



tro corse dell'attuale campionato, con un ottavo posto a Santiago a dare respiro dopo gli zeri dei primi tre appuntamenti.

Il belga sbarca in Formula E con all'attivo un'esperienza di una sola stagione in F.1 in qualità di pilota titolare, nel 2011 con la disastrosa Virgin, con il ruolo di test driver ricoperto nel 2010. Nel 2012, invece, Jerome è terzo pilota Lotus e corre la sua ultima gara in Formula Uno a Monza quando viene chiamato in causa in sostituzione di Romain Grosjean. Il francese viene infatti fermato dalla FIA per una gara dopo il disastro in partenza del precedente Gran Premio del Belgio, lasciando così a D'Ambrosio l'occasione di salire una tantum sulla monoposto del team inglese.

BRUNO SENNA

Il brasiliano ha corso da titolare al volante della Mahindra le due prime stagioni, con un secondo posto come miglior risultato nel suo ultimo weekend ed altri dieci arrivi a punti nelle 21 gare disputate. Il tutto in parallelo al WEC, nel quale Bruno è presente dal 2013 (dapprima in GTE Pro, poi in LMP2 della quale è campione in carica) dopo l'uscita dalla F.1. Nella massima serie il brasiliano disputa 48 gare tra 2010 e 2012. L'esordio con la HRT è disastroso soprattutto per i demeriti della monoposto. A partire dal Gran Premio del Belgio 2011 Senna è titolare in Lotus mentre nel 2012 la sua ultima stagione è al volante della Williams, con cui arriva a punti in dieci occasioni. Curiosità: nella prima stagione di Formula E ha condiviso il box Mahindra con Karun Chandhok, pilota indiano e già suo compagno per metà stagione in HRT, nel 2010.

ALTRI EX

Dopo aver rivissuto in breve la storia dei piloti con più esperienza in Formula E, vediamo quali so-



JARNO TRULLI





TORO ROSSO F.1
JEAN-ERIC VERGNE
TECHEETAH F.E



rent spoils taken home by Belgium's Jerome D'Ambrosio, another of the six Formula E grid drivers that has taken part in all the ePrix races to date with the same team, Dragon Racing. D'Ambrosio's best results are achieved in the first two seasons, where he places fourth and fifth in the championship. Things seem to change in Season 3, with only four points finishes, something that doesn't seem to have improved in the first four races of the current championship, with an eighth place in Santiago that has hopefully interrupted the negative streak of the first three rounds.

D'Ambrosio landed in Formula E with only one season of F1 under his belt, as first driver in 2011 with a disastrous Virgin Racing, and as a test driver in 2010. However, in 2012, Jerome becomes third driver for Lotus and takes part in his last Formula 1 at Monza, when he is called in to replace Romain Grosjean, who received a one-race ban from the FIA following a start crash at the Belgian Grand Prix, thus giving D'Ambrosio his one and only opportunity to drive the English team's single-seater.

BRUNO SENNA

Bruno Senna raced as first driver at the wheel of the Mahindra for the first two seasons, with a second place during last weekend and ten other points finishes in 21 races. All this in parallel with the WEC, which Bruno has been participating in since 2013 (first in the GTE Pro, then in the LMP2 of which he is reigning champion) after leaving F1, where he raced 48 times between 2010 and 2012. His debut with the HRT was a disaster, mainly due to the demerits of the car. Starting from the 2011 Belgian Grand Prix, Senna was first driver with Lotus, while in 2012 his last season was sat at the wheel for Williams, with which he finishes in the points zone on ten occasions. Fun fact: during the first Formula E season he shared the Mahindra pit garage with Karun Chandhok, the Indian driver who had been his teammate for half the season in 2010 with HRT.

OTHER EXS

After briefly revisiting the stories of the most experienced drivers in Formula E, let's see who the other former F1 drivers that have put themselves to the test in the electric street racing series are.

The first championship, held between 2014/15, was a merry-go-round of drivers in search of stability in this category. For team Andretti, Scott Speed, the American former Toro Rosso driver for 2007 and half of 2008 before being replaced by Sebastian Vettel, competed in four ePrix. Another well-known name from Faenza was Jaime Alguersuari. The Spaniard, who is now retired and focusing on his DJ career, competed in the first nine races at wheel for Virgin. With Toro Rosso Alguersuari raced between 2009 and 2011, with none points finishes out of 46 GPs. Stéphane Sarrazin participated in the first three seasons of Formula E with Venturi and



no gli altri ex F.1 che si sono cimentati nella serie elettrica.

Il primo campionato, corso a cavallo tra 2014/15, ha visto una girandola di piloti alla ricerca della stabilità nella serie. Per il team Andretti ha corso per quattro ePrix Scott Speed, americano ex Toro Rosso nel 2007 e per metà 2008 prima di essere sostituito da Sebastian Vettel. Altra conoscenza proveniente da Faenza è stata Jaime Alguersuari. Lo spagnolo, ora ritirato e concentrato sulla sua carriera da Dj, ha corso le prime nove gare della prima stagione al volante della Virgin. Con la Toro Rosso Alguersuari ha corso tra 2009 e 2011, con nove arrivi a punti su 46 GP disputati. Stéphane Sarrazin ha partecipato alle prime tre stagioni di Formula E con Venturi e Techeetah, ma ha avuto un trascorso anche in F1. Collaudatore per Prost (1999-2001) e Toyota (2002), il francese ha corso anche un GP per la Minardi. Si tratta del GP del Brasile 1999, al quale ha partecipato al posto di Luca Badoer. Anche André Lotterer può definirsi un ex F.1: il tre volte vincitore della 24 ore di Le Mans ha partecipato al GP del Belgio 2014 con la Caterham, senza però giungere la traguardo. Zero punti nei 21 GP disputati anche per Sakon Yamamoto, che tra 2006 e 2010 ha corso con Super Aguri, Spyker e HRT senza mai farsi notare. Il giapponese ha partecipato all'ultimo weekend della prima stagione di F.E, a Londra.

ANCHE UN PO' D'ITALIA

La stagione inaugurale di Formula E vede l'ingresso tra i primi team di una compagine italiana anche nel nome. Jarno Trulli, infatti, esordisce nel ruolo di proprietario/pilota con il suo Trulli Formula E Team. Jarno torna in monoposto a tre anni dal ritiro in F.1 dopo una lunghissima carriera, iniziata nel lontano 1997 con Minardi e conclusa nel 2011 con la Caterham dopo oltre 250 Gran Premi, una vittoria memorabile a Montecarlo (era il 2004), undici podi e quattro pole. Al suo fianco nell'avventura elettrica inizia Michela Cerruti, la quale lascia il posto dopo quattro gare ad un'altra nostra conoscenza, Tonio Liuzzi. Per lui 81 GP ed una carriera iniziata nella filiera Red Bull, con l'esordio nel 2005 con la prima monoposto del team austriaco ed il successivo passaggio in Toro Rosso per due stagioni. Infine un biennio in Force India e l'ultimo anno, il 2011, con la mesta HRT.

I risultati del team italiano, purtroppo, non soddisfano le aspettative. Dopo sole due gare della seconda stagione Trulli abbandona la serie.

ALTRI NOMI IMPORTANTI

Anche se solo di passaggio, ci sono altri nomi importanti che hanno incrociato la loro strada con la Formula E. Jacques Villeneuve, ad esempio, è l'unico campione del mondo di F1 (1997) che si è cimentato nella serie elettrica seppur per sole tre gare, quelle iniziali della seconda stagione con il team Venturi. Il canadese detiene anche il record di pilota più anziano ad aver corso nella serie, ad oltre 44 anni. C'è poi Takuma Sato: il vincitore della 500 miglia 2017, dopo una carriera in F.1



MARUSSIA F.1

JEROME D'AMBROSIO

DRAGON F.E





durata 90 GP tra 2002 e 2008 ed il passaggio in Indycar, ha partecipato alla primissima gara con il team Amlin Aguri. Da segnalare anche una partecipazione per il compianto Justin Wilson, in F.1 nel 2003 con Minardi e Jaguar, per il nono ePrix della prima stagione. Ricordiamo, infine, Esteban Gutiérrez e Pierre Gasly. Il messicano ha corso tre ePrix con Techeetah nella scorsa stagione dopo tre anni in F.1 (2013, 2014, 2016). Il francese, invece, costituisce un caso a parte rispetto a tutti gli altri piloti citati fino ad ora. La sua carriera in Toro Rosso, infatti, è iniziata dopo aver corso gli appuntamenti di New York della scorsa stagione in Formula E al volante del team Renault e.Dams. Un buon portafortuna, insomma.



WILLIAMS F.1
BRUNO SENNA
MAHINDRA F.E



Techeetah, but also has a past in F1. As a test driver for Prost (1999-2001) and Toyota (2002), Sarrazin also competed in one GP for Minardi. It was the Brazilian GP of 1999, where he stepped in for Luca Badoer. André Lotterer can also be considered an ex F1: the three-time winner of the 24 Hours of Le Mans competed in the 2014 Belgian Grand Prix with Caterham, but never made it to the finish line. Zero points in 21 GPs for Japan's Sakon Yamamoto as well, who between 2006 and 2010 raced for Super Aguri, Spyker and HRT without ever really standing out. He also participated in the last weekend of the first FE season, in London.

A LITTLE BIT OF ITALY, TOO

In the inaugural season of Formula E, the first teams to participate also included an Italian team, even in name. Jarno Trulli debuted as both owner and driver with his Trulli Formula E Team. Jarno returned to the single-seater three years after retiring from his very long career in F1, which began back in 1997 with Minardi and ended in 2011 with Caterham after more than 250 Grand Prix, a memorable victory at Monte Carlo (the year was 2004), eleven podiums and four poles. The electric adventure started with Michela Cerruti by his side, and who later left the job to someone else we know: Tonio Liuzzi. For him, 81 GPs and a career that started with Red Bull, debuting in 2005 with the first Austrian team's single-seater and then later with Toro Rosso for two seasons. And finally two years with Force India and the last year – 2011 – with a sad HRT. However, the results obtained by the Italian team unfortunately didn't satisfy expectations, and after only two races of Season 2 Trulli abandoned the series.

OTHER IMPORTANT NAMES

Even if just passing through, there are other names that have crossed the path of Formula E. Jacques Villeneuve, for example, is the only F1 world champion (1997) who measured himself against the electric street racing series, albeit for only the first three races of Season 2, with team Venturi. Canada's own also holds the record for the oldest driver to have raced in the series, at the age of 44. Then there's Takuma Sato: winner of the 2017 Indy 500, after a career in F1 lasting 90 GPs between 2002 and 2008 and the cross-over to IndyCar, he participated in the very first race with team Amlin Aguri. Another noteworthy presence was that of the late Justin Wilson, who raced in F1 in 2003 with Minardi and Jaguar and competed in the ninth ePrix of Season 1.

And finally, Esteban Gutiérrez and Pierre Gasly. The Mexican counted three ePrix with Techeetah in the last season after three years in F1 (2013, 2014, and 2016), while the story of the Frenchman is a totally different matter when compared to all the other drivers mentioned up to now. In fact, his career with Toro Rosso began after last season's Formula E races in New York at the wheel for Renault e.Dams. In other words, a lucky charm.



NON ACCONTENTARTI DI 4 RUOTE QUANDO PUOI AVERE L'INTERA

Tutto quello che
c'è da sapere
sull'Audi RS4.

Tutte le novità
futuristiche
viste al CES
a Las Vegas.



In esclusiva
la hypercar
dedicata
ad Ayrton.

Grande sfida
tra Abarth 124,
BMW M2 e
Subaru BRZ.

Auto ti aspetta in edicola con anteprime,
test accurati, prove su strada, confronti
e molto altro.

Vivi la tua passione ogni mese.



auto