

n. **375**
26 giugno 2017

Magazine **Italia** **acing.net**

GP AZERBAIJAN

Al culmine di una gara dove i colpi di scena si sono succeduti ad un ritmo infernale, e che ha premiato la regolarità di Ricciardo, è improvvisamente degenerata la rivalità tra Hamilton e Vettel, con il ferrarista punito per la ruotata rifilata al rivale della Mercedes

Formula autoscontro



Magazine

Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

Italiaracing.net

www.italiaracing.net



A cura di:
Massimo Costa
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Fotografie:
Photo4

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italiaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369



il graffio

di Baffi

**BANDIERA ROSSA
PER DETRITI IN PISTA.**

MA COME SAREBBE A DIRE
:" QUI A BAKU,
IL LAVAGGIO STRADE
INIZIA SOLO DOPO
MEZZANOTTE ?!"

BAFF.1



Bulli o puppi?



Ci lamentavamo di una F.1 cloroformizzata, ora non meravigliamoci se con in ballo un Mondiale anche Vettel e Hamilton perdono le staffe. Nella storia delle corse non è certo la prima volta che capita

Stefano Semeraro

Benvenuti all'inferno, adesso però non dite che preferivate il limbo, o magari il paradiso (della noia). Dentro un GP folle, che ha tenuto tutto il mondo con le pupille incollate al teleschermo e offerto mille colpi di scena, è arrivata anche la rissa da strada fra Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Che fino a quando fra Mercedes e Ferrari non c'è stata storia andavano (fingevano di andare) d'amore e d'accordo, e che oggi si trattano e si insultano come al mercato dopo aver fatto a sportellate in pista. Ma non era quello che, sotto sotto, chiedevamo quando a correre immersi in GP alla camomilla erano (o ci sembravano) piloti freddi, mezzi automi, incapaci di reazioni ed emozioni? Benvenuto anche

a chi si fa sorprendere, a chi scopre oggi come funziona la mente ad alta velocità e altissima tensione dei piloti. Ieri dell'Ayrton Senna che buttava volontariamente fuori pista Alain Prost a Suzuka – vendetta, tremenda vendetta... -, o Michael Schumacher che per vincere un mondiale non esitava a fare il bullo con Damon Hill (tentando poi di fare lo stesso con Jacques Villeneuve). Oggi Hamilton e Vettel, due grandi piloti che inevitabilmente – essendo umani – possono anche avere reazioni da piccoli uomini. Capita anche nelle migliori famiglie, all'interno dei migliori cervelli, e quando capita è bene che la punizione arrivi, possibilmente equanime e veloce, anche perché in Formula, visto il rischio, ci vuole una frazione di secondo a passare dalla commedia alla tragedia.

GP AZERBAIJAN

Il fatto





Arrivabene: “Siamo forse al Colosseo?”

Dalla ruotata ai 30 all'ora alla tamponata a 300, dal pugno agitato per rabbia al raptus di follia. Hamilton non è uno stinco di santo, e non lo è nemmeno Vettel, che a Baku ha sbagliato sicuramente di più perché da che sport è sport il fallo di reazione è comunque punito, e più severamente, del fallo di gioco. La sua 'spallata' ad Hamilton non è stata bella da vedere, anche se nasceva dalla convinzione che l'avversario avesse esagerato facendo 'l'elastico' dietro alla Safety Car (pratica comunque consentita). Come non è stato il massimo della classe ascoltare Hamilton che via radio chiedeva a Bottas di 'sporcare' la scia di Vettel, o Seb lamentarsi dei dieci secondi di penalità come un bambino alle elementari («Perché io sì e lui no?»). I due adesso che in ballo c'è un Mondiale se la sono giurata. Magari si chiariranno («Voglio parlare con Lewis», «meglio che Seb mi stia lontano sennò mi può scappare la pazienza»), o magari no, mentre le due rispettive scuderie hanno già iniziato la consueta gara a chi urla di più al complotto o invoca comportamenti etici, con Maurizio Arrivabene che sibila («se siamo al Colosseo basta deciderlo. Nel

dubbio, non si dia ragione alla Ferrari») e Toto Wolff che suggerisce a Vettel di «dare il buon esempio».

Stop alle ipocrisie è questo che poi piace

L'unica cosa che chiediamo, anche noi stessi, è di evitare – please – l'ipocrisia. Le corse hanno da sempre un lato oscuro, inutile negarlo, anche se è necessario tenerlo sotto controllo, come del resto tutti gli sport. Prendete il tennis: quando McEnroe e Connors berciavano, insultavano avversari e si facevano squalificare, finivano bollati come antipatici e mocciosi; ma dopo 13 anni di assoluto fair-play fra due rivali immacolati come Federer e Nadal in molti sbuffano e rimpiangono l'epoca dei 'bad boys'. Ecco: se vogliamo più azione, più show, più adrenalina, più personalità – quello che chiede Liberty Group, e ora si tratta di vedere anche con quanta insistenza lo chiede... -, avremo anche più risse, più scorrettezze, più falli di reazione e di frustrazione, più polemiche al curaro. L'inferno – il piccolo infernuccio – della Formula 1 è questo. Un mondo adulto, un dancing del brivido dove l'importante, come direbbe Paolo Conte, è sbagliare da professionisti.

GP AZERBAIJAN

La rimonta



Bottas, da ultimo a secondo

Ancora una volta il finlandese della Mercedes ha urtato Raikkonen danneggiandogli la gara. Lui, invece, da ultimo è riuscito a compiere un vero capolavoro concludendo sul podio

**Il testa a testa
tra Bottas e Raikkonen
al primo giro di gara...**



Massimo Costa

Non erano trascorsi che pochi minuti di gara e lui era già doppiato e ultimo. Valtteri Bottas era finito all'inferno dopo neanche un giro. Poteva anche fermarsi ai box per ritirarsi... E invece, trascorse le due ore più pazze che la F.1 ricordi, il finlandese della Mercedes saliva sul podio per festeggiare il secondo posto. Come ci è arrivato? Con una rimonta impossibile e con una volata sul traguardo d'altri tempi, superando al fotofinish la grande sorpresa del GP, Lance Stroll. Non c'è che dire, il GP di Baku Bottas lo ricorderà a lungo. Anche Kimi Raikkonen, però. Ancora una volta c'è stato un confronto ravvicinato tra i due connazionali e nuovamente dannoso. dannoso. A Sochi 2015 (all'ultimo giro), fu Raikkonen ad esagerare con un tentativo tardivo di sorpasso. A Montmelò lo scorso maggio (alla prima curva dopo il via), è stato Bottas a spingere il ferrarista verso Max Verstappen e per il ferrarista è arrivato il ritiro, oltre che per l'olandese. A Baku, Raikkonen aveva compiuto un gran sorpasso all'esterno alla curva due subito dopo la partenza, era praticamente secondo, quando Valtteri, saltato su un cordolo interno e finito contro la Ferrari. Bottas ci ha rimesso la gomma anteriore sinistra e tra mille scintille è arrivato lentamente ai box per sostituirla. "Le due safety-car mi hanno aiutato. La prima, mi ha permesso di sdoppiarmi, la seconda di raggiungere il gruppo", ha poi detto felice anche per avere evitato una penalità che poteva starci tutta. Raikkonen ha perso terreno e ogni chance di giocarsela per la vittoria.

Calma e sangue freddo e Valtteri è arrivato secondo

A quel punto, Bottas ha iniziato a fare... una botta di conti e pur ultimo in classifica, ha capito che poteva tentare qualcosa che solo i grandi sono abituati a realizzare. Puntare al podio: "Il mio obiettivo era la vittoria prima del contatto con Kimi. Quando mi sono ritrovato ultimo, ho fatto un reset pensando soltanto a come affrontare al massimo ogni singola curva del tracciato giro dopo giro. E alla fine è arrivato un meraviglioso secondo posto", ha spiegato Valtteri ancora incredulo per l'impresa compiuta. Non era facile avventurarsi tra monoposto più lente, piloti in battaglia per le posizioni di centro classifica. Occorreva una grande concentrazione, nonché una buona dose di calma per aspettare il momento giusto in cui attaccare, superare. Quando la corsa è stata interrotta con la bandiera rossa, lui era dodicesimo. Alla ripartenza, si è dato da fare e al giro 25 era già decimo, poi settimo al 30° passaggio, sesto al 37esimo. Con cattiveria ha avuto ragione di Fernando Alonso, Kevin Magnussen, Esteban Ocon. Zona podio raggiunta. Là davanti, c'era Stroll, lanciaatissimo. Bottas ci ha provato, mai dire mai. Ha aggredito ogni curva in piena trance agonistica finché all'ultimo giro, imboccato l'eterno rettilineo finale, ha preso la scia del 18enne canadese cui avrebbe dovuto far da balia in Williams se Nico Rosberg non si fosse ritirato. Lo ha affiancato e mentre sventolava la bandiera a scacchi, per qualche centimetro di vantaggio si è assicurato il secondo posto. Applausi.



...che si è concluso
con ferrarista
"accompagnato"
contro il muro



Per la terza volta consecutiva, l'australiano della Red Bull è salito sul terzo gradino del podio sfruttando al meglio i guai dei top team Ferrari e Mercedes. A Montreal, ha però dovuto soffrire parecchio per gli attacchi della Force India. Ancora una volta ritirato Verstappen

Jacopo Rubino

2014, Montreal, battuta d'arresto delle dominanti Mercedes, liberi tutti ed ecco a sorpresa la prima vittoria. Poi, Budapest, il capolavoro grazie alla pioggia, e Spa, sfruttando le scintille fra Nico Rosberg e Lewis Hamilton. E ancora, Sepang 2016: Hamilton rompe il motore, Sebastian Vettel era ko già al via, Rosberg deve rimontare dal fondo. L'occasione d'oro per vincere di nuovo, tenendo a bada il minaccioso compagno Max Verstappen. Quella che era una sensazione, adesso comincia ad essere quasi una certezza: Daniel Ricciardo è lo specialista delle domeniche di follia in Formula 1. A Baku, l'australiano ha collezionato il quinto jackpot personale, scenario difficilmente immaginabile dopo sabato pomeriggio. «Le mie vittorie non sono mai state noiose», sottolinea. Una popolare agenzia di scommesse, ad esempio, domenica mattina quotava il suo successo a 67,00: un bel colpo per chi ci ha creduto. E per la prima volta nel 2017, il duopolio Ferrari-Mercedes viene spezzato da una Red Bull che celebra invece il successo numero 53 della propria storia.

L'opportunità



Minista

GP AZERBAIJAN

Il vincitore





A muro in Q3 sembrava tutto perduto

Ricciardo partiva soltanto decimo, pagando caro un errore in Q3: contro le barriere, picchiando con la ruota posteriore sinistra. Il secondo scivolone in qualifica dell'anno, dopo quello di fronte al pubblico di casa a Melbourne. «A volte ci vogliono, per trovare quel piccolo progresso in più», commentava filosofico. Per Daniel la speranza era quella di recuperare «stando fuori da guai», ma la sua strategia è stata presto compromessa per un inconveniente: il pit-stop è stato anticipato così al sesto giro, passando alla gomma soft che gli avrebbe consentito di proseguire fino al traguardo senza altre fermate. Sbagliare non era più permesso, bisognava farsi largo nelle retrovie. Poco dopo ecco la serie di incredibili eventi che lo ha lanciato verso un memorabile trionfo.

Bravo fra le safety-car fortunato a passare in testa

Districandosi tra le fasi di safety-car, Ricciardo aveva già recuperato fino alla quinta casella, poi alla ripartenza dopo la bandiera rossa ha tirato fuori dal cilindro un micidiale doppio sorpasso alle Williams in fondo al rettilineo principale, spuntandola anche sulla Renault di Nico Hulkenberg in un'esaltante sfida a quattro sul filo dei 350 all'ora. Daniel la definisce «la mossa vincente», e in effetti sarà la svolta: le vicissitudini di Hamilton e Vettel (protezione della testa da fissare per il britannico, stop and go da scontare per il tedesco) hanno infatti lanciato il ragazzone di Perth al comando del Gran Premio. Siamo al 33esimo giro, ne mancano 18 per arrivare al traguardo, Daniel non sbaglia più nulla mentre alle sue spalle continua ad accadere di tutto. È vittoria, la quinta di una carriera che si profila sempre più da vero top driver.

«Gara pazza» e quel problema all'inizio

«Una gara pazza», commenterà poi Ricciardo a caldo, senza farsi mancare il solito shoe in cui coinvolge pure la new-entry Lance Stroll. Spiegando il retroscena: «Il pit-stop non era previsto in quel momento, ma ci siamo dovuti fermare perché alcuni detriti ostruivano i freni. Credo di essermi ritrovato 17esimo, non potevo aspettarmi di vincere. Penso di essere stato abbastanza fortunato, tutte le mie vittorie sono arrivate in circostanze particolari. Qui non avevamo la macchina più veloce, ma abbiamo capitalizzato ogni situazione e sapevamo che tenendo un certo ritmo ce l'avremmo fatta. È una bella sensazione». Ci si chiede fino a dove possa arrivare Ricciardo così lucido quanto simpatico senza casco, se guidasse una monoposto costantemente in grado di vincere. Del resto il suo talento non è mai stato in dubbio, nemmeno al cospetto di un team mate pericoloso come Verstappen, con cui il confronto si consuma ad ogni occasione. Non manca anzi una parola di conforto per l'olandese, stoppato dall'ennesimo problema di affidabilità: «Mi dispiace per lui, speriamo presto di salire insieme sul podio». Magari in attesa della prossima gara fuori da ogni schema.



Stroll nella storia

Il canadese ha disputato la gara della vita centrando il terzo posto e divenendo il più giovane pilota della F.1 a salire sul podio. Una vera impresa quella del pilota della Williams che già a Montreal aveva ottenuto i primi punti



Jacopo Rubino

«La Formula 1 è come una scatola di cioccolatini, non sai mai quello che ti capita». Parafrendando la celebre battuta pronunciata da Tom Hanks impersonando al cinema Forrest Gump, possiamo dire che Lance Stroll abbia dovuto mandar giù tanti bocconi amari in questi primi mesi da pilota nella categoria regina. Le difficoltà nei test invernali, ritiri ed errori nei primi Gran Premi, il confronto interno al box con Felipe Massa spesso imbarazzante. Tutto materiale prelibato per gli scettici, convinti che il suo debutto sia stato troppo frettoloso, che a contare (più di un curriculum rispettabile) fossero stati soprattutto i dollari di papà Lawrence, pronto persino a rilevare una quota della Williams pur di aprire al figlio le porte del Circus. E non sembrava nemmeno che fossero servite granché le migliaia di chilometri macinate lo scorso anno con la vettura 2014, in uno scientifico programma di allenamento imbastito dal team su varie piste del Mondiale, con Gary Paffett come tutor, che per qualsiasi altro rookie costituisce un lusso irraggiungibile. Perché le novità regolamentari 2017, con gomme maggiorate e più carico aerodinamico, hanno reso le auto più impegnative che mai. Ma nel suo Canada, il campione in carica della F3 europea aveva finalmente potuto assaporare un po' di dolcezza: nono al traguardo, e primi punti iridati.

A Montreal il cambio di passo a Baku condotta perfetta

Qualcosa, da quel momento, dev'essere cambiato. E sempre secondo papà Lawrence, non c'entra il test segreto organizzato a Austin dopo la tappa di Montreal, sempre con la vecchia FW36. «Era pianificato da nove mesi» ha assicurato. Il terzo posto conquistato Baku appare un miracolo, forse è stata la gara della vita: strano a dirsi per un 18enne all'ottava presenza iridata, ma vien facile immaginare che questo exploit possa cambiare la sua vita futura in Formula 1, la sua percezione agli occhi del pubblico. Lance Stroll si è guadagnato il rispetto, ha dimostrato di meritare questa opportunità, e lo ha fatto in una domenica folle dove è accaduto di tutto, dove hanno sbagliato anche i grandi, dove i maligni si aspettavano che fosse lui il primo a cadere in fallo. Niente di tutto questo. Se vogliamo fargli un appunto, è mancata un po' di astuzia nel fotofinish: portandosi leggermente a destra, Stroll avrebbe forse costretto Valtteri Bottas a percorrere qualche metro di più, abbastanza per non perdere la seconda piazza per un decimo. Ma di fatto, non cambia nulla. Il cioccolatino resta dolcissimo.

Un miracolo nato da una buona base

Dietro al miracolo, comunque, c'è di più. Perché Stroll in Azerbaijan è stato in palla per tutto il weekend: sesto nelle prove libere del venerdì, senza sbagliare nemmeno una frenata, entrato in Q3 al sabato, viaggiando alla pari del compagno-mentore Felipe Massa su un circuito per lui tutto nuovo. Lance ha affrontato il GP con le carte in regola per far bene anche in condizioni normali, poi ha semplicemente colto la clamorosa opportunità che si è presentata. Comportandosi da veterano. «Sono senza parole, devo ancora rendermi conto di cosa è successo. È stata una gara caotica, noi siamo rimasti fuori dai guai. Ho cercato di restare tranquillo e arrivare alla fine. Non avrei mai creduto di arrivare qui e salire sul podio, incredibile». E pure all'ingombrante padre, un omeone dall'aspetto sempre arrabbiato, una lacrima sembra essere scappata.

Lance si gode il momento senza polemiche

È il momento di zittire le critiche ricevute, di togliersi più di un sassolino dalla scarpa? No, con maturità sorprendente Lance preferisce solo pensare alle cose belle. «Non ascolto quelle cose, è soltanto rumore, gente che parla. Sono felice per me,

per il team, i miei amici e la mia famiglia. Per tutti coloro che mi stanno vicino, ed è l'unica cosa che conta». L'ambientamento nel Circus sta ora portando i suoi frutti: «Credo ci voglia solo tempo, e comunque ci saranno altri weekend difficili. Nessuno, credo, si rende conto di quanto sia grande il salto dalla Formula 3, ci ho messo un po' a capire come gestire la macchina. Qui abbiamo preso una direzione molto diversa col setup, tornando sulla strada che avevamo lasciato dopo il Bahrain, e adesso sono molto più a mio agio. Ma ho adeguato anche il mio stile di guida. Posso crescere ancora molto».

Per gli appassionati è stato pilota del giorno

Gli appassionati hanno capito, e apprezzato: così è arrivato anche l'elezione a "Driver of the Day" nel sondaggio online della Formula 1, battendo in questa classifica persino il vincitore Daniel Ricciardo. Con cui ha chiacchierato ha scambiato una battuta caldo: «Dicevamo che il motorsport è fatto di amore e odio» ha raccontato. «Le ultime due gare sono state fantastiche e ora sono al settimo cielo. È stata una giornata da ricordare». Condita da un altro sapore inconfondibile, mescolato al gusto di champagne: proprio quello della scarpa dell'australiano, spauracchio per chiunque si trovi sul podio. Un pegno pagato in ogni caso volentieri.





GP AZERBAIJAN

La polemica



Rosa e fiori? Non più...

L'incredibile contatto tra Ocon e Perez ha sicuramente tolto alla Force India la possibilità di ottenere un grande risultato, forse anche la vittoria





Jacopo Rubino

A Montreal in fondo ci avevano fatto divertire, Sergio Perez ed Esteban Ocon. Da un lato il francesino scalpitante, che sognava di andare a caccia del primo podio in Formula 1, dall'altro il messicano, tipo tosto, che proprio non ci ha pensato a dargli strada in nome della causa Force India, rispedendo al mittente le richieste via radio. Le tensioni accumulate sembravano comunque già messe in archivio, complice una telefonata di Ocon al compagno di squadra: «L'ho chiamato durante la settimana, quando eravamo più rilassati. Ci siamo confrontati ed è tutto risolto», aveva assicurato giovedì alla vigilia del Gran Premio d'Azerbaijan. Poi le cose sono andate diversamente.

Un contatto fratricida il podio era possibile

Le rosa Force India sono state decisamente competitive anche a Baku (dove Perez, lo ricordiamo, aveva chiuso terzo nel 2016), e in una gara fra le più pazze che si ricordino poteva essere in gioco un risultato notevole. Di quelli da ricordare: quel podio

fonte di discordia in Canada, magari anche qualcosa di più considerata la serie di incredibili eventi. Alla seconda ripresa dalla safety-car, Perez è quarto davanti a Ocon: il transalpino nella piega a 90 gradi di curva 2 si butta all'interno, ma porta «Checo» verso il muro. Inevitabile la frittata. Ad avere la peggio è Perez, che alla fine ha dovuto alzare bandiera bianca nonostante i tentativi di riparazione sfruttando la successiva bandiera rossa.

Per la squadra episodio inaccettabile

Esteban, pur rimediando una foratura, danni a un condotto dei freni, alla T-Wing e al fondo, ha potuto proseguire dopo aver effettuato il cambio gomme, chiudendo poi in sesta piazza. Sono maturati quindi altri punti utili per il Mondiale Costruttori, in cui la compagine di Silverstone resta saldamente quarta a 79 punti. Ma non può esserci soddisfazione, di fronte a un duello interno divenuto ormai infuocato: «Rivedremo tutto in modo attento, parleremo ai piloti e diremo che in così non è accettabile», ha tuonato il responsabile operativo Otmar Szaf-



nauer. «Non si può andare addosso uno all'altro. Lo hanno capito, sono ragazzi intelligenti». Szafnauer, almeno in pubblico, non ha preso le parti di nessuno: «La colpa è più o meno a metà. Checo non è ripartito benissimo, Esteban però non gli però concesso sufficiente spazio».

Accuse reciproche fra i due piloti

«Inaccettabile» è la parola usata anche da Pérez per definire l'accaduto. Con l'ex team mate Nico Hulkenberg, ora in Renault, certi screzi non si erano mai visti a dispetto di un confronto dal livello altissimo. "In tutta la mia carriera ho avuto compagni duri, ma che hanno sempre dato spazio. Esteban non ha corso nel modo giusto, non c'era logica. Abbiamo tolto alla squadra una grande occasione", ha ammonito Pérez. Ocon si è difeso: "È stato lui a toccarmi per primo dopo curva 1, io ero all'interno della curva 2 e ci siamo urtati ancora. Purtroppo sono le corse». Ma sarà necessario evitare che possa ripetersi un pasticcio del genere, rendendo altrimenti insostenibile la convivenza nel box.



Magnussen fa faville





Fly Emirates

a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Daniel Ricciardo 9

Meriterebbe un 10 per come sa sfruttare le occasioni che portando dritto verso il podio, ma gli diamo 9 per l'imperdonabile errore nel Q3. Rimane il fatto che da 17esimo che era dopo il pit-stop, ha vinto il Gran Premio riportando al successo la Red Bull. Per lui, quattro podi consecutivi (tre terzi e un primo posto).

Lewis Hamilton 9

Si lamenta che la SC procede lentamente, poi fa il giochetto dell'elastico provocando Vettel. Un meccanico non gli fissa il poggiatesta nel periodo della bandiera rossa ed è costretto a una sosta inattesa. Perde una vittoria certa considerando il gran passo che aveva. Voto alto per lui per la strepitosa pole del sabato e per come ha ribaltato un weekend iniziato male nelle prove libere del venerdì.

Kimi Raikkonen 9

E' un nove di incoraggiamento, perché la sfiga si è concentrata su di lui. Era partito alla grande, era praticamente secondo con un gran sorpasso all'esterno di Bottas, ma questi lo ha colpito buttandolo a muro. Kimi ha perso posizioni, si è poi ritrovato dietro alle due Force India e che succede? Che Ocon ha la gran pensata di sbattersi contro Perez; pezzi di carbonio ovunque e ovviamente Raikkonen ne centra uno forando. Senza parole.

Sebastian Vettel 8

Nonostante la penalità di 10", nonostante un musetto danneggiato, Vettel ha tenuto dietro Hamilton che era più veloce di lui, recuperando posizioni e assicurandosi i punti del quarto classificato. Della serie, anche quando tutto gli gira contro, riesce a tenere la vetta del mondiale e a guadagnare punti sull'inglese.

Valtteri Bottas 8

Da ultimo a secondo con sorpasso a Stroll sotto la bandiera a scacchi. Una impresa da grande pilota quella di Bottas. Peccato, però, che dopo due curve per un errore ha distrutto la corsa di Raikkonen.

Lance Stroll 8

E così è diventato il debuttante più giovane ad essere mai salito sul podio nella storia della F1. Non male per Stroll, che a Montreal aveva preso i primi punti concludendo nono e che solo un mese fa incontrava parecchie difficoltà. Una svolta repentina e positiva. Ora dovrà continuare su questa strada.

Felipe Massa 8

Una corsa tagliarda la sua, purtroppo fermata da un problema alla sospensione. Poteva esserci lui sul podio al posto di Stroll.





Massa e Vettel
a contatto

GP AZERBAIJAN

Il pagellone





Fernando
Alonso

Sergio Perez **8**

Una gran partenza, Perez era in piena zona podio e (forse) avrebbe anche potuto vincere il Gran Premio. Ma Ocon, suo compagno di squadra, con una manovra assurda lo ha eliminato.

Kevin Magnussen **7**

Un settimo posto che vale oro per il danese e per la Haas. Magnussen ha corso molto bene e a un certo punto era pure in zona podio, ma ben poco poteva fare contro chi aveva alle spalle. Una gara che ha rivalutato in pieno Kevin e la scelta compiuta dalla Haas lo scorso fine stagione. Con questi punti, Haas ha passato Renault nella classifica costruttori.

Carlos Sainz **7**

Subito in testacoda alla prima curva per evitare Kvyat (giravolta strana a dir la verità), Sainz ha poi disputato una delle sue gare di qualità portando la Toro Rosso in zona punti, in ottava posizione, per la sesta volta su otto corse.

Fernando Alonso **7**

Primi punti stagionali per Alonso e per la McLaren. Partito dalla ultima fila per il cambio della power unit, lo spagnolo ha sfruttato al meglio le occasioni che si sono presentate. Ha poi detto che si poteva vincere... vabbè, Alonso tende sempre a parlare troppo...

Pascal Wehrlein **7**

Si è preso una ruotata dal compagno di squadra Ericsson, e subito il pensiero è andato alle parole della Kaltenborn, dimessasi alla vigilia di Baku in quanto la nuova proprietà esigeva un trattamento di favore nei confronti dello svedese. Cosa che poi Longbow Finance ha smentito (ovviamente...). Fatto sta che Ericsson si è preso una certa libertà ma non è bastato a fermare Wehrlein che gli è finito davanti e in zona punti cogliendo il decimo posto. Proprio davanti ad Ericsson.

Max Verstappen **6,5**

Buona qualifica, primo degli altri con il quinto posto, ma nessun miracolo. La sua corsa, ancora tutta da disegnare, finisce presto per problemi tecnici mentre era quarto, dietro a Perez che lo aveva passato al via e che non riusciva a passare nonostante diversi tentativi.

Marcus Ericsson **6**

Gara positiva, peccato per quella ruotata inutile a Wehrlein.

Stoffel Vandoorne **5**

Anche con una gara del genere, che offriva la possibilità di prendere punti, lui non ce l'ha fatta concludendo pure alle spalle delle due Sauber. Colpa della power unit o no, occasione mancata.

Daniil Kvyat **5**

Aveva minato il clima idilliaco della Toro Rosso alla vigilia di Baku. Alla prima curva dopo il via è andato largo ed ha pensato bene di rientrare in linea senza guardare che stava arrivando proprio Sainz. Il quale per evitarlo si è girato. Poi, è stato fermato nei primi giri da un problema elettrico

Nico Hulkenberg **4**

Aveva nelle mani il gran risultato, ma con le sue mani è andato contro un muro anticipando una curva e distruggendo la sospensione anteriore destra. Poteva essere l'occasione di salire per la prima volta sul podio, ma il buon tedesco queste occasioni le ha sempre sprecate in carriera.

Esteban Ocon **3**

Questa volta l'ha fatta grossa. Una manovra incomprensibile ai danni del compagno Perez, ha eliminato il messicano e costretto se stesso ai box. Il sesto posto è un brodino considerando che il podio poteva essere alla portata di tutte e due le Force India. Meno male che Ocon aveva rassicurato il team e Perez che avrebbe lavorato per la squadra dopo i fatti di Montreal.

Romain Grosjean **2**

Un fine settimana folle, incomprensibile, sempre a lamentarsi dei freni. Ma lo stanno ancora ad ascoltare in Haas? Che succede a Grosjean?

Jolyon Palmer **ng**

Come giudicare l'inglese della Renault che in qualifica non ha girato per la rottura della power unit nel terzo turno libero e in gara si è fermato dopo 8 giri ancora per un problema tecnico.





Nico
Hulkenberg

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 GIUGNO 2017

- 1 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 51 giri 2h03'55"573
- 2 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 3"904
- 3 - Lance Stroll (Williams-Mercedes) - 4"009
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 5"976
- 5 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 6"188
- 6 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 30"298
- 7 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 41"753
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 49"400
- 9 - Fernando Alonso (McLaren-Honda) - 59"551
- 10 - Pascal Wehrlein (Sauber-Ferrari) - 1'29"093
- 11 - Marcus Ericsson (Sauber-Ferrari) - 1'31"794
- 12 - Stoffel Vandoorne (McLaren-Honda) - 1'32"160
- 13 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'43"441

Ritirati

- 47° giro - Kimi Räikkönen
- 40° giro - Sergio Perez
- 26° giro - Felipe Massa
- 25° giro - Nico Hulkenberg
- 13° giro - Max Verstappen
- 10° giro - Daniil Kvyat
- 8° giro - Jolyon Palmer

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2017

Australia	26/03/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24'11"672
Cina	09/04/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri in 1.37'36"160
Bahrain	16/04/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.33'53"374
Russia	30/04/2017	Valtteri Bottas (Mercedes) - 52 giri in 1.28'08"743
Spagna	14/05/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 66 giri in 1.35'56"497
Monaco	28/05/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 78 giri in 1.44'44"340
Canada	11/06/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 70 giri in 1.33'05"154
Azerbaijan	25/06/2017	Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 51 giri 2h03'55"573
Austria	09/07/2017	
Gran Bretagna	16/07/2017	
Ungheria	30/07/2017	
Belgio	27/08/2017	
Italia	03/09/2017	
Singapore	17/09/2017	
Malesia	01/10/2017	
Giappone	08/10/2017	
USA	22/10/2017	
Messico	29/10/2017	
Brasile	12/11/2017	
Abu Dhabi	26/11/2017	



CLASSIFICA PILOTI

1	Sebastian Vettel	Ferrari	153
2	Lewis Hamilton	Mercedes	139
3	Valtteri Bottas	Mercedes	111
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	92
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	73
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	45
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	44
8	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	35
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	29
10	Felipe Massa	Williams-Mercedes	20
11	Nico Hulkenberg	Renault	18
12	Lance Stroll	Williams-Mercedes	17
13	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	11
14	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	10
15	Pascal Wehrlein	Sauber-Ferrari	5
16	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	4
17	Fernando Alonso	McLaren-Honda	2
18	Jolyon Palmer	Renault	0
19	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
20	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
21	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	0
22	Jenson Button	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	250
2	Ferrari	226
3	Red Bull Racing	137
4	Force India	79
5	Williams	37
6	Scuderia Toro Rosso	33
7	Haas	21
8	Renault	18
9	Sauber	5
10	McLaren	2

La vita è uno stunt

Jackie Chan ha conquistato con il suo team uno spettacolare doppio podio assoluto a Le Mans. Scopriamo di più l'avventura nel mondo dell'endurance e dell'attore, stuntman e regista di Hong Kong



Jackie Chan con Jean Todt a Le Mans







Marco Cortesi

Le star del cinema amano Le Mans. Forse anche per via di una storia che ha visto protagonisti nomi del calibro di Paul Newman e Steve McQueen, la maratona della Sarthe ha da sempre affascinato i grandi artisti dello schermo che trovano nella più grande corsa endurance al mondo quell'aspetto eroico, epico, che fa facilmente breccia. E' la voglia, che hanno tutti in comune, di vivere le grandi sfide un po' come fossero un film, oltre alla pura passione per il motorsport e la velocità. Per Jackie Chan, si tratta di un connubio dei vari aspetti. L'attore di Hong Kong, re del cinema d'azione non solo in termini di combattimento, ma anche di stunt realizzati quanto più possibile di persona a corpo libero, in auto e moto, è sceso in pista con il proprio nome dopo una vita passata nella venerazione delle grandi storie del mondo delle corse. La sua passione si è incrociata con quella di David Cheng, ventisettenne di Pechino con doppia nazionalità cinese e americana. Messosi a correre di nascosto solo nel 2011 dopo aver imparato in kart contro la volontà della famiglia, Cheng ha incontrato Chan nel 2015, scoprendolo grande fan di McQueen e proponendogli una partnership.

L'inizio con OAK e con la Signatech

Conscio delle limitazioni fisiche e... di anagrafe, il sessantatreenne Chan ha scelto di non prendere il volante di persona, anche per le numerosissime lesioni riportate qua e là nella sua carriera che gli avrebbero impedito di ottenere livelli di performance accettabili, ma di affiancare Cheng con la propria immagine, affidandosi a realtà consolidate nel mondo del motorsport. Una strategia che già aveva portato buoni risultati all'esordio del DC Racing, con l'impiego di personale e risorse dell'OAK Racing ed un accordo con

l'Eurasia Motorsport. Convinto il nuovo patron (che in realtà pare fosse piuttosto convinto di suo) Cheng si è associato al team Signatech, schierando sotto le proprie insegne, ma con la gestione tecnica dell'Alpine, una vettura nel WEC 2015, la prima a Le Mans sotto le insegne della Cina continentale. Parallelamente, è continuato l'impegno asiatico con un beffardo secondo posto nell'Asian Le Mans Series, col titolo perso all'ultima gara.

Con il team ex Jota il trionfo a Le Mans

Per il 2017, è arrivato un ulteriore step verso l'individualità. Il Jackie Chan DC Racing si è unito al team Jota, rimasto orfano del gentleman Simon Dolan che ne era di fatto stato il cuore pulsante. L'influsso della componente asiatica, così come il coinvolgimento di Chan, si è andato rafforzando, ed il risultato è stato straordinario. Quasi come in un'acrobazia del patron, il Jackie Chan DC Racing è arrivato al limite dell'impossibile. Come in un salto, un testacoda millimetrico o di una sparatoria in corsa, il primo posto assoluto conquistato a pochissime ore dall'arrivo, ha lasciato di stucco tutto il mondo delle corse. E per lunghi minuti, un trionfo è sembrato possibile. Anche se la rimontante Porsche non ha lasciato scampo alla "piccola" Oreca, Ho Pin Tung, Thomas Laurent e Oliver Jarvis sono stati i primi rappresentanti di una squadra cinese (e della LMP2) a condurre Le Mans. Peccato che, impegnato nelle riprese di una delle sue innumerevoli pellicole, Chan non sia stato della partita, paragonando però l'emozione del successo di classe e del podio assoluto a quella di un Oscar. Poco dopo la corsa, la penalità imposta al team Rebellion ha completato i festeggiamenti, dando il terzo posto all'altra vettura per Cheng-Gommendy-Brundle. Un risultato memorabile che... non sembra aver soddisfatto il vulcanico patron. Per cui spingersi verso nuovi limiti e record è il pane quotidiano. Quali saranno?



Presente e futuro

Una riflessione sul mondo delle categorie addestrative al primo approccio in un mondo spesso troppo chiuso per gli "estranei" e in cerca di più personalità per vivere in modo più sostenibile



Marco Cortesi

Per uno che arriva da fuori, il mondo del FIA Formula 3 European Championship sembra un po' un'astronave, lontana dai gusti dell'appassionato medio. Un campionato di alto livello, indiscutibilmente, ma con poco appeal per chi non è un super-esperto o un addetto ai lavori. Insomma, una serie improntata solo ed esclusivamente a produrre piloti per le categorie superiori e senza particolare personalità. Un po' come in una catena di montaggio. E' sicuramente vero che la componente puramente tecnica ha il sopravvento, e che la ricerca della performance ha un po' eroso il lato di divertimento puro. Certo, non è che la compartimentalizzazione aiuti molto. Quando, per l'esordio di Silverstone insieme al Mondiale Endurance, il paddock è differente da quello della serie mondiale, lontano anni luce dalla scena, non si possono pretendere grandi numeri in termini di visitatori. E vista la pressione che c'è nella ricerca della prestazione, probabilmente alle squadre più concentrazione non ha dato nemmeno fastidio. Come conciliare le varie necessità?



Tante realtà un unico obiettivo

Potendo vivere da dentro la realtà della Formula 3, si scopre che gli spunti interessanti sono molti. E anche se la riservatezza, in una serie dove tutte le vetture sono simili e ogni piccolo elemento può portare vantaggio, la fa da padrona, c'è tutto un mondo che merita attenzione. A partire dai piloti. Non smette mai di impressionare come ragazzi della stessa età a spesso da background simili, di buona famiglia, possano avere caratteri così diversi. Da chi sembra "piccolo", ma ha la testa di un consumato veterano, a chi vive come il nuovo James Hunt, magari un filo meno estremo. Con un team Prema pluricampione nelle stagioni precedenti, si vive la sfida di vere e proprie corazzate costruite con l'obiettivo di far venire meno la supremazia tricolore. Dal team Carlin alla riscossa grazie anche a Lando Norris, sul quale si è investito tantissimo (e lo stesso inglese ha investito nella squadra), al Van Amersfoort Racing che vede la partecipazione del canadese Guy Laliberté (l'uomo del Cirque du Soleil), il cui figlio Kami corre in Formula 4. Fino al team Motopark, con Joel Eriksson che si è messo in mostra come il pilota forse più completo di tutta la categoria, al secondo anno della serie. O la Hitech che ha in Mazepin il massimo sostenitore dallo scorso anno.

Parola chiave lavoro lavoro lavoro

Tutta la preparazione tecnica delle squadre ruota attorno alla "legality" ovvero ai piani di riferimento che la FIA mette a disposizione e che vengono utilizzati per le verifiche. Ogni modifica all'assetto, ogni idea di set-up va verificata per assicurarsi di mantenersi all'interno dei parametri regolamentari, ed evitare sgradevoli sorprese. Dalle 8 alle 22, il lavoro è continuo per le squadre di meccanici, anche per via di un programma di gara che spesso e volentieri spezzetta molto l'attività. Per converso, la vita del pilota è fatta di briefing e di sessioni con gli ingegneri nel tentativo di trovare quel briciolo di differenza che può voler dire vincere o restare perfino fuori dal podio. Dati e onboard camera, è tutto buono, con l'aiuto dei coach driver che tentano, per quanto possibile, di osservare e far trovare ai loro "assistiti" qualche nuova idea o far loro limare millesimi preziosi. Briefing e riunioni, roba all'apparenza noiosa ma che, vista con gli occhi di un fan, potrebbe offrire un potenziale straordinario.

Ambiente bello ma "filtrato"

Certo, c'è anche il momento del divertimento. Contrariamente a quanto si possa pensare, quasi tutti i piloti sono dei veri appassionati. Non solo dei droni focalizzati sul proprio campionato e sulla propria performance in quel momento, ma anche persone alla mano per di più competenti in fatto di auto "vere". Purtroppo, tutto ciò sparisce nel mondo del cliché dell'iper-professionismo di oggi, in cui non si può dire una parola di troppo, né fare nulla di controverso. Un atteggiamento forse comprensibile in Formula 1, ma oppressivo quando al centro ci sono dei teenager che non possono, non gliene viene data



Se i piloti fanno tardi all'appello possono essere obbligati ad aiutare i commissari la mattina dopo. Lando Norris, Jehan Daruvala, Nikita Mazepin e Ferdinand Habsburg hanno dovuto posizionare a Budapest gli estintori a bordo pista. Anche per il ritardo alla sessione autografi si rischia di essere "pizzicati"





Il giro in pista a piedi è uno dei momenti più interessanti del weekend, in cui escono lo spirito di gruppo e anche un po' di ironia



proprio la possibilità, appellarsi ai propri coetanei che guardano da fuori. Certo c'è chi esce dal coro. Lo fa bene proprio la Prema, con i video che mettono i piloti alle prese con le sfide più improbabili e che li ritraggono, senza filtri, nella quotidianità. Ma la voglia della serie di aprirsi al mondo è tanta anche all'interno della serie. Tutti sanno, chi più chi meno, che se si vuole sopravvivere oggi non si può pensare di andare avanti sempre balzando da un padre miliardario all'altro, lo Stroll, il Norris, il Mazepin o il Laliberté della situazione. E' una coperta corta.

Qual è la rotta per il futuro?

Dove si va? Lasciando perdere il tema della futura fusione con la GP3 Series, che vive ancora di alti e bassi in una non chiara modalità di attuazione, la strada tracciata a livello di immagine sembra buona e valida. Capire cosa può far rinascere la passione nei più giovani. Dar loro informazioni belle, interessanti. Promuovere i piloti per come sono, non per come si pensa che debbano essere. Il nemico è la lotta di potere al vertice, cosa che in una categoria di passaggio ha il sapore di una caricatura della Formula 1, ma anche la voglia di scimmiettare a tutti i costi la massima serie negli aspetti negativi, censurando e "velando" tutto. Da qui, dal trovare una sostenibilità che coinvolga anche un pubblico "vero", passa il futuro delle corse anche nelle categorie minori. Non è possibile che un ambiente che "da dentro" è così interessante tecnicamente e umanamente non riesca ad esprimersi.



Si apre l'era del MOTORE GLOBALE



Un solo propulsore capace di adattarsi alle esigenze di tanti campionati, anche di vertice, garantendo costi contenuti e prestazioni di grande livello. Non è un'utopia, ma una realtà che sta nascendo in Italia. A raccontarci come è Giovanni Delfino, titolare dell'Autotecnica Motori di Casalmaggiore

di Stefano Semeraro

Il 'global engine', rivisitazione del motore globale sviluppato partendo da un'unica base e adattabile a tante categorie che può garantire prestazioni di livello a costi ragionevoli, ormai esiste. Lo sta mettendo a punto in Val Padana, dalle parti di Casalmaggiore, fra Parma e Cremona, la Autotecnica Motori di Giovanni Delfino e Renzo Federici, una delle realtà motoristiche più interessanti a livello non solo italiano, ma mondiale. Ed è proprio Giovanni Delfino a raccontarci come è nata questa sfida. «In realtà è nata per caso. Premetto che il mio passato è segnato dall'Alfa Romeo, a quel marchio sono sempre stato legato visto che sono nato ad Arese con l'insegna del biscione davanti agli occhi. Mi sono laureato in Alfa Romeo produzione, poi sono passato alla N-Technology, il mio cuore insomma è rimasto legato lì. La contingenza nasce perché Andrea Bacci due anni fa ci chiese di immaginare e sviluppare un motore Alfa per il TCR. L'Alfa un motore adatto (2litri turbo) non lo aveva, così ci propose di sviluppare il 1750 4 cilindri turbo della 4C. Un motore che già di serie garantiva prestazioni interessanti, attorno ai 230 cavalli. Intervenedo solo sull'elettronica, sul turbocompressore, e parzialmente sulla lubrificazione - con un accorgimento per garantire l'ottimale pescaggio dell'olio -, ma lasciando intatto il manovellismo e la distribuzione, in sala prova si arrivava ai 330 cavalli. Un'ottima base, anche calcolando di non sfruttare proprio tutta la potenza disponibile per assicurare l'affidabilità».

Con un occhio al progetto FIA Formula 3 Regional

Poi c'è la seconda puntata...

«Sì, e qui entra in gioco Tedak, preparatore e costruttore di Scandiano, in provincia di Reggio Emilia. Il suo sogno era di far correre una vettura nella categoria European Rally Cross e in prospettiva per il World Rally Cross. Il regolamento dell'europeo prevede un motore 1.6 aspirato, che lui voleva montare su una MiTo. Un motore così però nel mondo Fiat non esisteva; o meglio, esisteva in Brasile, l'erede del vecchio motore Torque, ma Tedak voleva utilizzare un prodotto italiano sotto tutti i profili. Abbiamo pensato quindi che al 1750 turbo si poteva ridurre la cilindrata e togliere il turbo, riprogettando dunque completamente il motore, sconvolgendolo se si vuole rispetto a quello di serie, ma ottenendo comunque prestazioni interessanti. E qui passiamo alla terza puntata...

Dove entrano in scena le Formula.

«Esatto. Nel frattempo la Fia ha iniziato a parlare di Formula 3 Regional, un'idea che oggi è in uno stadio, diciamo così, embrionale ma avanzato. Il motore a cui si pensa ha prestazioni che si aggirano sui 230-240 cavalli, quindi il 1750 di partenza sarebbe già pronto: unica variabile fondamentale è che in questo caso servirebbe non più una lubrificazione a carter umido, ma a carter secco, per montarlo su vetture Formula. E si può fare».

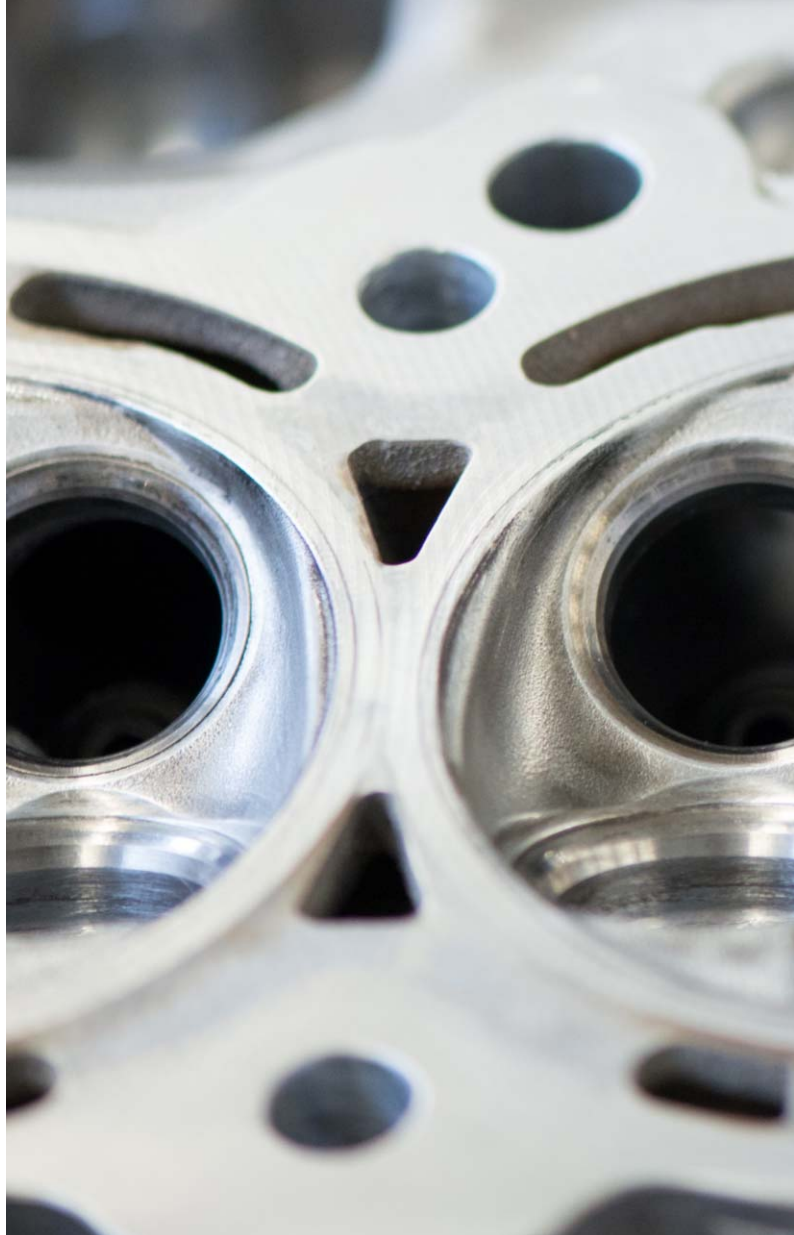
Un motore per vetture turismo, rally, formula e prototipi

Arriviamo dunque alla quarta e ultima puntata. L'ultimo tassello: almeno per ora...

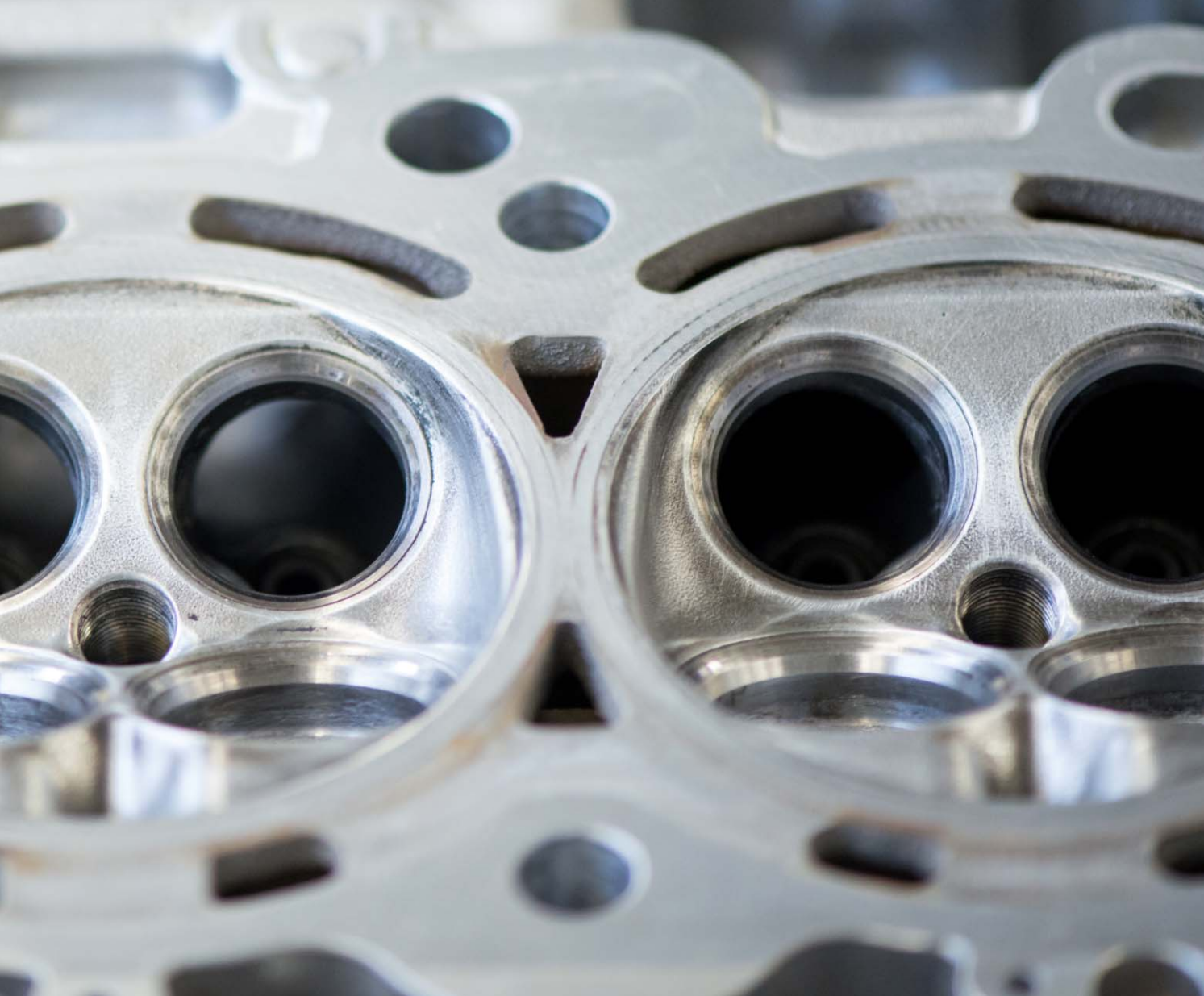
«Proprio così. Ci viene chiesto di sviluppare un 1.6 turbo proprio sulla base di cui abbiamo parlato, per una possibile omologazione R3 e successivamente R5. E a questo punto ci rendiamo conto definitivamente che sullo stesso motore di partenza possiamo in realtà intervenire, seguendo diverse strade, per adattarlo ad un numero davvero ampio di categorie, almeno in Europa. Lasciando invariata la base e la meccanica, ma andando poi a prendere dalle varie categorie la componentistica che ci serve, e cercando di arrivare ad un prodotto che sia 'centrale' rispetto alle esigenze di tutti: ad esempio utilizzando una biella più robusta di quella che servirebbe su un motore aspirato, e più spinta che sul turbo. Da un 1750 possiamo insomma arrivare ad un 1.6 turbo o aspirato, con carter secco o carter umido, quindi sfruttabile da vetture turismo, rally, formula e prototipi; oppure ad un 1.8 o 2.0, aspirato o turbo. Del resto un po' tutti i campionati stanno indirizzandosi verso una riduzione della cilindrata e puntano in generale a ridurre i costi. Noi su questa base possiamo realizzare un autentico global engine, da non intendersi come quello del WTCC, che alla fine viene utilizzato solo lì e nel WRC. Ma sicuramente più "global"».

Teoricamente qual è lo spettro di categorie che potrebbero servirsi di questo global engine?

«E' un motore leggero e compatto, compatibile con il montaggio su vetture formula, rally, prototipi e turismo. Nel rally parliamo soprattutto di omologazioni R3, R5. Volendo anche con



Giovanni Delfino



prestazioni compatibili a WTCC e WRC - che però al momento non utilizzano un motore strettamente derivato dalla serie, e quindi servirebbero modifiche al regolamento - con un'opzione WRX, ovvero in gare cortissime ma spettacolari. Per quanto riguarda i prototipi trascurando le CN, che sono in forte calo perché le vetture sono datate e i motori non garantiscono prestazioni adeguate, può essere la base per l'LMP3 o per campionati monomarca e trofei che ricerchino buone prestazioni e bassi costi. Passando alle ruote scoperte, potenzialmente può servire tutte le categorie propedeutiche prima di F.3, F.2 e F.1, compresa la F.3 regional o light che dir si voglia».

Un'operazione interessante anche per il marketing di un marchio globale

È possibile immaginare in futuro un global engine così versatile da essere utilizzato sia in F.1 sia nel WRC sia a Le Mans? «Si dovrebbe cambiare progetto a monte, perché servono prestazioni decisamente più elevate, quindi caratteristiche meccaniche e strutturali ben differenti. Se al 1750 turbo che stiamo utilizzando si cambia elettronica e turbina, e lo si spinge oltre in termini di prestazioni, naturalmente si hanno problemi con tutta la componentistica non progettata per reggere tali po-

tenze. Per le potenze che servono in Formula 1 o nella LMP1, occorre rivedere la componentistica, usare ad esempio pistoni stampati invece che fusi, bielle in titanio invece che in acciaio. Ma sarebbe un'operazione di marketing interessante, perché si potrebbe dire che la Giulietta stradale monta, come base, lo stesso motore che fa vincere una LMP1 a Le Mans».

Propulsori elettrici ancora lontani da un utilizzo intensivo

Il futuro saranno i motori elettrici? E fra quanto?

«Non è un traguardo vicinissimo. Io mi aspetto di andare in pensione con i motori a combustione ancora percentualmente dominanti nel mondo delle corse. Per quanto riguarda i motori elettrici ci sono problemi da risolvere: la durata della batterie, ad esempio, ma anche in prospettiva quello dello smaltimento delle batterie stesse. Perché è vero che il petrolio inquina, ma anche le batterie sono potenzialmente inquinanti. Poi il rumore, il rombo del motore è parte dell'idea stessa delle corse. Quando in Autotecnica testiamo in sala prova un 12 cilindri, accorrono le persone dai capannoni vicini per sentirlo "cantare"... È un fascino ancora vivo. Lo dico un po' da da titolare d'impresa ma soprattutto da appassionato».

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

Innovazione costante. Eccellenza tecnica. Focus sul cliente.
Abbiamo solo un vizio: la passione per i motori.

www.autotecnicamotori.it

