

Domenica, come da tradizione, sul circuito australiano di Melbourne scatta un Mondiale che presenta alcune modifiche sostanziali. Mentre il Circus è letteralmente spaccato in due, alla vigilia dell'anno più lungo per una F1 che conterà ben ventun Gran Premi. Ed è un record.

# Vecchie storie, nuove speranze

di Paolo Spalluto/red

Domenica ricomincia il Mondiale, come da tradizione. Con Lewis Hamilton che dovrà difendere il titolo conquistato l'anno scorso con la plurivittoriosa Mercedes-Benz. Gli sfidanti come nella stagione passata sono il compagno di team Nico Rosberg e Sebastian Vettel, con una Ferrari totalmente nuova, ripensata da James Allison. Ci apprestiamo a vivere il Campionato del mondo più lungo della storia con ben 21 Gran Premi, di cui l'ultimo è in agenda a fine novembre, come sempre ad Abu Dhabi. Con la novità di Baku e il rientro della Germania, dopo lo smacco del 2015. L'Azerbaijan è stato fortemente voluto da Ecclestone, in aperta lotta con Jean Todt: in questo senso va letta la decisione di porlo nella medesima data della 24 ore di Le Mans, ciò che la Fia non ha gradito per nulla. La Germania torna in gioco con Hockenheim dopo la querelle del Nürburgring, che è di fatto fallito ma che resta oggetto di un discusso rilancio, per una nazione che aveva costretto Bernie Ecclestone a sborsare 100 milioni di dollari per archiviare un processo per corruzione. Mentre la Formula Uno - sia pure con molta fatica - ha deciso di puntare a ottenere dei cambiamenti in vista della stagione entrante. Ma la divisione in seno ai team è molto grande: da un lato ci sono i grandi costruttori (Mercedes-Benz, Ferrari, Renault e Honda) dall'altra team minori, o comunque indipendenti. Le visioni del futuro di questo sport tanto amato, ma anche bisognoso di innovazione, restano divergenti al suo interno. E certamente saranno in molti a cercare di capire cosa intenda, all'età di 85 anni, colui che il Circus lo ha dapprima inventato e poi gestito.

## Le principali novità

**Una gomma in più** - Pirelli porta in pista una gommatura in più, la Ultrasoft. E una prima differenza è che ogni team avrà a disposizione tre mescole per ciascun weekend di gara, con l'obbligo però di doverne usare almeno due. Questo dovrebbe permettere di tornare ad avere alcune strategie di corsa, legate alla ricerca di giri veloci che portano a maggiori usure, oppure alla visione conservativa volta a evitare di dover ricorrere al pitstop.

**Le qualifiche** - Molto controverso, prevedono un nuovo sistema a eliminazione ogni 90 secondi, per obbligare i team a spendersi maggiormente per la gioia del pubblico. Da seguire assolutamente, perché saranno una roulette. Specie nelle prime gare.

**I messaggi radio** - Il pilota non potrà più essere informato su setting e map-pature, ma potrà parlare primariamente

Tutte le gare di una lunghissima stagione

di situazioni di pericolo. Nemmeno il momento per eseguire un pitstop potrà essere ordinato.

**Il rumore degli scarichi** - Come ventilatato, il suono dei propulsori emesso dagli scarichi sarà più grintoso. I piloti, e Vettel per primo, si lamentano che però tale miglioramento avrebbe dovuto essere più coraggioso.

**I gettoni per lo sviluppo** - La scelta di dotarsi di 32 gettoni per lo sviluppo del propulsore permetterà ai team di poter innovare maggiormente dopo le restrizioni del 2015, allo scopo di recuperare gap di prestazione nei confronti di chi sta davanti. È vero che pure i migliori avranno questa chance, ma è indubbio che i numerosi "token" permettano di

sperare in una bagarre maggiore sul piano tecnico. Mentre diventano cinque le Power Unit a disposizione di ciascun pilota durante la stagione, contro le quattro dell'anno prima.

**La F1 sul web** - Questo resta un tema che divide, e almeno per ora sembra che non esista una soluzione. Da una parte la Fia vorrebbe che la Formula 1 arrivasse anche su internet (ovvero YouTube e i supporti digitali), specialmente per agganciare un pubblico più giovane. Dall'altra invece ci sono Ecclestone e uno stuolo di avvocati che perseguono senza pietà qualsiasi visualizzazione di un'immagine video su internet che non sia stata pagata a livello di diritti. Una querelle irrisolta, purtroppo.

Magnussen e Palmer, mentre Maldonado è rimasto appiedato, vittima della crisi dei prezzi del petrolio e di uno scandalo in Venezuela del suo sponsor storico.

**La F1 sul web** - Questo resta un tema che divide, e almeno per ora sembra che non esista una soluzione. Da una parte la Fia vorrebbe che la Formula 1 arrivasse anche su internet (ovvero YouTube e i supporti digitali), specialmente per agganciare un pubblico più giovane. Dall'altra invece ci sono Ecclestone e uno stuolo di avvocati che perseguono senza pietà qualsiasi visualizzazione di un'immagine video su internet che non sia stata pagata a livello di diritti. Una querelle irrisolta, purtroppo.



E che battaglia sia KEYSTONE



Monisha Kaltenborn KEYSTONE

## SAUBER

### Una stagione subito in salita

Prima i problemi di soldi, con il mancato pagamento degli stipendi del mese di febbraio (e che nel frattempo sono stati regolarmente versati). Poi l'improvvisa partenza di Mark Smith, il direttore tecnico - nonché padre della C35 - che era arrivato solo a luglio e che la scuderia svizzera ha licenziato (o meglio, l'ha lasciato andare per "ragioni familiari") a pochi giorni dal debutto stagionale. Così, in Australia, Sauber parte con un dichiarato ritardo di preparazione. Mentre Monisha Kaltenborn, il team principal di Hinwil, è sempre alla ricer-

ca di uno sponsor principale. A tal proposito, delle trattative sarebbero in corso con alcuni interessati, ma il passato insegna che parlando di certe cose è sempre meglio andarci cauti. Con i confermati Felipe Nasr (23 anni) e Marcus Ericsson (25), le due Sauber puntano a raggiungere prestazioni migliori, e soprattutto più costanti, rispetto a quelle della passata stagione. Nei test di Barcellona, almeno sul piano dell'affidabilità la nuova C35 non sembra essere nata male. Ma i test sono una cosa, le gare un'altra.



Attenzione, però, anche a Vettel. Tutto, in ogni caso, dipenderà dalla Rossa KEYSTONE

## LA CORSA AL TITOLO

### Rosberg contro Hamilton, ma il primo è favorito

I test premondiali in terra spagnola non sono mai semplici da leggere e interpretare. Mercedes-Benz ha puntato sulla durata, scegliendo spesso strategie conservative e nascondendosi ai cronometri della concorrenza. Ha comunque in tutti dato la percezione di essere ancora al top e piena leadership.

La Ferrari - specialmente grazie a un motivato Vettel, che ha staccato ottimi tempi - è veloce e, soprattutto, radicalmente nuova, visto che è stata voluta da Allison senza i retaggi del passato, a cominciare dal sistema di sospensioni pull-rod. Marchionne ha ordinato ai piloti di vincere il Mondiale e il suo uomo di fiducia ha gestito la cosa, dicendo

di voler insidiare la Mercedes-Benz. Intanto Force India, che ha confermato i suoi ottimi due piloti, attraverso un momento difficile in termini monetari, a causa del mandato di cattura del suo patron Vijay Mallya per questioni finanziarie del suo oramai ex impero economico. Dunque si fatica a comprendere quanto (e se) potrà davvero restare competitiva. Intanto ha chiesto un acconto a Ecclestone, prontamente concesso.

McLaren Honda, invece, deve fare risultato a tutti i costi: dopo il siluramento del capoprogetto Arai deciso dai nipponici, a parte le cortesie e speranze paurose di Alonso, si ha la sensazione che il progetto questa volta sia nato certa-

mente meglio, ma che resti un gap importante da colmare. Anche Toro Rosso, con motore Ferrari (ma 2015), può essere una sorpresa, mentre Red Bull deve gestire la delusione per non avere trovato alcun accordo con motoristi, dovendo così tornare sui suoi passi, ovvero Chez Renault. Prima scrivendo una lettera di scuse, poi dando al suo propulsore il nome di un noto marchio che produce orologi. Chi sarà campione del mondo, allora? Il favorito è Rosberg, all'ultima chiamata con la Stella, seguito da Hamilton che è a caccia della riconferma. Infine c'è Vettel, pur se molto dipende da quale Ferrari si troverà davanti. Lo scopriremo già domenica.

## I CIRCUITI

### Riecco Hockenheim, dopo lo smacco del 2015

Ventuno sono tanti. Anzi, per essere precisi, sono proprio un record. E, oltretutto, è una cifra che stride con le parole pronunciate un tempo da Bernie Ecclestone, il padre padrone del Circus della velocità, che indicò quota diciotto Gran Premi quale tetto massimo per il Mondiale di Formula 1. Da allora, però, qualcosa è cambiato. Per colpa (o per merito, ognuno tragga le conclusioni che meglio crede) del dio denaro: l'apertura di nuovi mercati, a Oriente, con la prospettiva di ulteriori entrate, ha fatto sì che l'inglese derogasse dai suoi principi. Così, rispetto all'anno scorso, la stagione si allunga di due date in più. Quella del Gran Premio di Germania - finalmente reintrodotta in calendario, dopo

i guai finanziari che avevano costretto gli organizzatori a stralciare Hockenheim dall'agenda nel 2015 -, che è in cartellone domenica 31 luglio. La vera novità del 2016, però, è l'entrata in scena del circuito di Baku, in Azerbaijan. Che, il 19 giugno, sarà teatro del Gran Premio d'Europa, su un tracciato di sei chilometri, a ridosso del mare, progettato dal solito Hermann Tilke, il sessantunenne tedesco dalla cui penna sono nati numerosi circuiti del Campionato del mondo.

## Spunta l'indonesiano

A proposito di nuovi mercati, e nuove opportunità, quest'anno tra i debuttanti

in Formula 1 c'è anche un indonesiano - tale Rio Haryanto -, il primo pilota del suo Paese a poter dire di aver messo piede in un Gran Premio di Formula 1 (e che quest'anno è anche l'unico asiatico del lotto). Portato di peso dalla Pertamina, la compagnia statale indonesiana che produce carburanti e lubrificanti, Haryanto è in arrivo dalla Gp2, categoria in cui corre anche Raffaele Marciello. Il ventitreenne nato a Surakarta (sull'isola di Giava) sarà al volante di una delle due vetture schierate in pista dalla britannica Manor Racing, a fianco di un altro esordiente, il tedesco Pascal Wehrlein. Il terzo pilota che celebra il suo battesimo in F1 è invece Jolyon Palmer, con la Renault.

**Mercedes**

44 Lewis Hamilton  
6 Nico Rosberg

**Ferrari**

5 Sebastian Vettel  
7 Kimi Raikkonen

**Williams-Mercedes**

19 Felipe Massa  
77 Valtteri Bottas

**Red Bull-Renault**

3 Daniel Ricciardo  
26 Daniil Kvyat

**Toro Rosso-Ferrari**

33 Max Verstappen  
55 Carlos Sainz Jun.

**Force India-Mercedes**

11 Sergio Pérez  
27 Nico Hülkenberg

**McLaren-Honda**

14 Fernando Alonso  
22 Jensen Button

**Renault**

30 Jolyon Palmer  
20 Kevin Magnussen

**Sauber-Ferrari**

9 Marcus Ericsson  
12 Felipe Nasr

**Manor-Mercedes**

94 Pascal Wehrlein  
88 Rio Haryanto

**Haas-Ferrari**

8 Romain Grosjean  
21 Esteban Gutierrez

INFOGRAFIE LAREGIONE