REUTERS

stagione 2023

La Ferrari potrà lottare per il titolo? Sarà l'anno della riscossa per la Mercedes? La Red Bull resta inarrivabile per la concorrenza? Sono tanti i quesiti che ruotano attorno al Mondiale di Formula 1 che inizia in Bahrain, primo dei 23 GP iscritti in un calendario extralarge.

In attesa del semaforo verde, gli ultimi test che si sono svolti appunto sul tracciato di Sakhir, sede della gara inaugurale, hanno confermato che probabilmente si riprenderà da dove ci si era lasciati, ovvero con i "tori" che partono ancora una volta in pole position. Il team di Milton Keynes sembra non avere punti deboli e ha riconsegnato al bicampione del mondo Max Verstappen una macchina pronta a vincere da subito. Spetterà alla Frecce d'argento e al Cavallino rampante, che non conquista un titolo piloti dal lontano 2007 (Mika Hakkinen), sovvertire il pronostico, anche se l'impresa si presenta tutt'altro che facile. (als)

Formula 1™

del popolo la Voce: speciale

WWW.LAVOCE.HR • ANNO XIX N.I • SABATO, 4 MARZO 2023

RED BULL, È CACCIA AL TRIS

Il 2023 dei campioni del mondo della F1 è iniziato a New York, sede della presentazione della Red Bull RB19. Sarà una stagione di riconferma? O Ferrari e Mercedes saranno riusciti ad avvicinarsi? Le prime risposte si avranno con le gare iniziali del nuovo Mondiale. L'evento nella Grande Mela è stato ricco di implicazioni, dall'annuncio della partnership futura con la Ford nel 2026 al lancio di un concorso per il pubblico statunitense, che potrà creare le livree della RB19 per le tre gare statunitensi di questa stagione, Miami, Austin e Las Vegas. Tornando agli aspetti sportivi, la Red Bull fa paura. In questo momento è una squadra forte in tutte le sue componenti, dalla gestione di Christian Horner, passando per la direzione tecnica di Adrian Newey fino allo straripante talento al volante di Max Verstappen. Ma la forza non dipende soltanto dalla qualità dei singoli.

Il 2022 chiuso con la conquista dei titoli piloti e costruttori è stato emblematico di come tutta la struttura della Red Bull sia in questo momento quella più reattiva. Il 2021 concluso con il faticosissimo duello tra Verstappen e Hamilton che ha drenato energie e risorse, non ha tolto al team lucidità e capacità di tuffarsi nel 2022 del nuovo regolamento tecnico con una monoposto più che competitiva. La Mercedes non ci è riuscita, tanto per dire, la Red Bull si è così scontrata con la Ferrari e alla fine ha prevalso, malgrado un inizio zoppicante. Lo stesso Chris Horner lo aveva ammesso alla fine della scorsa stagione: "Credo che questa sia la Red Bull più forte di sempre, dal punto di vista tecnico, operativo, di tutto il business. Ci abbiamo messo tutti qualcosa in più, senza mai perdere di vista l'obiettivo anche dopo anni in cui non si vinceva". Horner si riferisce al periodo 2014-2020, dominato dalla Mercedes. La bravura è stata mantenere lo slancio per farsi trovare pronti a cogliere le opportunità quando si sarebbero ripresentate, come è accaduto nel 2021 e l'anno scorso.

Max Verstappen sarà dunque l'uomo da battere. Il campione del mondo olandese è ormai il riferimento della F1, l'uomo che fin dall'esordio a 17 anni ha mostrato un talento così speciale che la FIA ha dovuto cambiare le regole per impedire esordi così precoci nella massima serie. L'anno scorso ha conquistato il suo secondo Mondiale della carriera con 15 vittorie in una sola stagione, uno dei record che gli appartengono, oltre a quello di più giovane vincitore di un GP. Max ha sposato il progetto Red Bull, è il numero 1 indiscusso della squadra e non ha apparenti punti deboli. Se la Red Bull confermerà la sua competitività, è il logico favorito della nuova stagione. Al suo fianco confermato Sergio Perez. Il messicano ha cercato di ritagliarsi il suo spazio nel 2022, vincendo a Montecarlo, ma ottenendo soltanto una furiosa reazione di Verstappen.

Tutti, naturalmente per lo spettacolo, si augurano di non rivedere il dominio tecnico della Red Bull anche nel 2023. In questo senso sono un'incognita gli effetti che avrà la sanzione ricevuta l'anno scorso per la violazione del budget cap riferito alla stagione 2021. Il team ha ricevuto 7 milioni di dollari di multa e una riduzione del 10% dei tempi di test aerodinamici. Ovvio che gli avversari sperino che tutto questo limiti le prestazioni delle monoposto di Milton Keynes.

SCUDERIA

Sede:	Milton Keynes, Inghilterra
Capo scuderia:	Christian Horner
Consulente:	Helmut Marko
Progettista:	Adrian Newey
Direttore tecnico:	Pierre Waché
Telaio e Power Unit:	RB19, Honda
Sito web:	www.redbullracing.com
Esordio:	1997 (come Stewart)
Campionati mondiali:	5 titoli
Gran Premi vinti:	92
Prima vittoria:	Cina 2009 (S. Vettel)
Pole position:	81
Gran Premi disputati:	347
Totale punti:	6.388

PILOTI

MAX VERSTAPPEN 1

Data di nascita:	30/09/1997
Luogo di nascita:	Hasselt
Paese:	Olanda
Altezza:	180 cm
Peso:	67 kg
Sito web:	www.verstappen.nl
Titoli mondiali:	2 (2021, 2022)
Vittorie:	35
Punti:	2.011,5
Gran Premi disputati:	163
Podi:	77
Debutto:	2015 (Melbourne)
Miglior risultato:	1
Posizione 2022:	1

SERGIO PEREZ 11

Data di nascita:	20/1/1990
Luogo di nascita:	Guadalajara
Paese:	Messico
Altezza:	173 cm
Peso:	63 kg
Sito web:	www.sergioperez.mx
Titoli mondali:	0
Vittorie:	4
Punti:	1.201
Gran Premi disputati:	236
Podi:	26
Debutto:	2010 (Melbourne)
Miglior risultato:	1
Posizione 2022:	3

Formula 1
Speciale Formula 1 TM
la Voce del popolo

FERRARI, C'È ENTUSIASMO

Condannata a vincere. Parrebbe uno slogan trito e ritrito quando si parla di Ferrari. Eppure per il Cavallino edizione 2023 è più autentico che in altri avvii di stagione. Da tempo non si respirava intorno alla scuderia di Maranello un'energia simile. Per certi aspetti la cosa è anche un po' paradossale, se si pensa a come si era conclusa la stagione 2022, da metà campionato in avanti dominata dalla Red Bull e da Max Verstappen. Non di meno c'è grande entusiasmo e lo si è ampiamente visto alla presentazione nel giorno di San Valentino, una dimostrazione di affetto tra la rossa e i tifosi.

Condannata a vincere perché proprio il 2022 ha delineato una necessità non più rinviabile. Malgrado la F1-75 si sia rivelata una monoposto veloce e vincente con quattro successi e 12 pole, il Mondiale non è mai stato realmente alla portata per problemi di affidabilità, errori di strategia al muretto e sbavature dei piloti. I vertici del Cavallino hanno così deciso di dare una decisa sterzata e per il team principal Mattia Binotto, che pure ha pubblicamente cercato di sottolineare come l'obiettivo del ritorno alla competitività fosse stato centrato, a fine stagione è arrivato il momento delle dimissioni. Perché, come ha sottolineato l'amministratore delegato Benedetto Vigna, "i secondi sono i primi dei perdenti", e dunque per la Ferrari arrivare sui gradini del podio meno nobili non è più accettabile. A maggior ragione in presenza di un quadro tecnico tutt'altro che da Cenerentola, come si è visto nella scorsa stagione. Dunque spazio a Fred Vasseur, navigato uomo di corse proveniente dall'Alfa Romeo Sauber dopo una lunga carriera nelle serie minori, che avrà il compito di dare a un gruppo di lavoro già capace di fare bene, un'ulteriore accelerazione verso il traguardo più importante, quello che manca dall'ormai lontano 2007 con Kimi Raikkonen. Vasseur è arrivato con piglio deciso e si è calato subito nella realtà Ferrari. Sa che gli avversari non dormiranno, e la stessa Mercedes, prepotentemente risalita nel finale dello scorso campionato potrebbe essere molto più vicina. Senza arroganza, il francese proverà a emulare le gesta del connazionale Jean Todt, che ha guidato la rossa nel lungo ciclo vincente di inizio secolo con Michael Schumacher al volante. La fame e l'ambizione dei due piloti saranno una delle questioni più delicate della gestione Vasseur. Charles Leclerc nel 2021 era arrivato dietro a Carlos Sainz in classifica e nel 2022, pur tornando davanti, ha un po' patito le dinamiche di competizione interna con lo spagnolo. L'entusiasmo è comunque giustificato dalla SF-23. I telaisti guidati da Enrico Cardile e David Sanchez hanno lavorato duro per dare finalmente a Leclerc e Sainz una monoposto con più carico verticale in grado di incollarsi meglio all'asfalto senza scivolare e consumare le gomme nel bel mezzo di uno stint di gara. I motoristi guidati da Enrico Gualtieri, invece, si sono concentrati sulla ricerca dell'affidabilità di una power unit che sulla F1-75 si è dimostrata potentissima, ma fragile. Dall'aver risolto queste due problematiche tecniche passano molti dei destini della stagione del Cavallino. Poi toccherà alle capacità di Leclerc e Sainz.

SCUDERIA

Sede:	Maranello, Italia
Presidente:	John Elkann
Capo scuderia:	Frederic Vasseur
Direttore sportivo:	Laurent Mekies
Direttore tecnico:	Enrico Cardile
Responsabile motori:	Enrico Gualtieri
Telaio e Power Unit:	SF-23, Ferrari
Esordio:	1950
Sito web:	www.formula1.ferrari.com
Campionati mondiali:	16 titoli
Gran Premi vinti:	243
Prima vittoria:	Gran Bretagna 1951 (F. Gonzales)
Pole position:	242
Gran Premi disputati:	1.054
Totale punti:	9.266

PILOTI

CHARLES LECLERC 16

Data di nascita:	16/10/1997
Luogo di nascita:	Montecarlo
Paese:	Monaco
Altezza:	179 cm
Peso:	69 kg
Sito web:	www.charlesleclerc.com
Titoli mondiali:	0
Vittorie:	5
Punti:	868
Gran Premi disputati:	103
Podi:	24
Debutto:	2018 (Melbourne)
Migliore risultato:	1
Posizione 2022:	2

CARLOS SAINZ 55

Data di nascita:	01/09/1994
Luogo di nascita:	Madrid
Paese:	Spagna
Altezza:	177 cm
Peso:	66 kg
Sito web:	www.carlossainz.es
Titoli mondiali:	0
Vittorie:	1
Punti:	782,5
Gran Premi disputati:	163
Podi:	15
Debutto:	2015 (Melbourne)
Migliore risultato:	1
Posizione 2022:	5

Speciale Formula 1™ la Voce del popolo

MERCEDES, SARÀ RISCATTO?

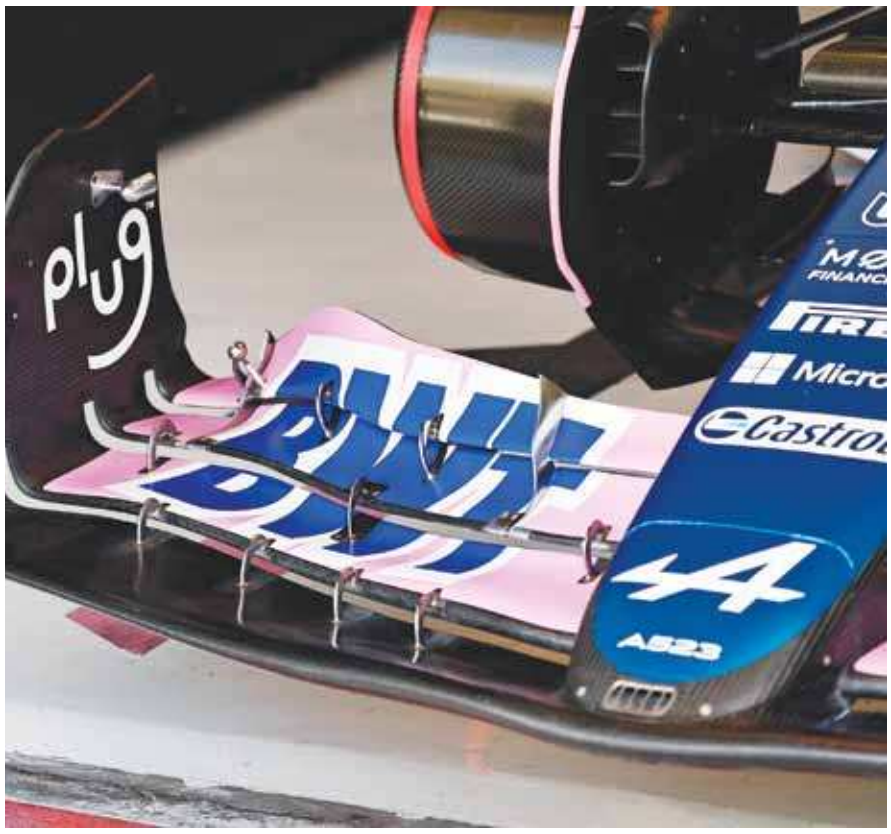
Obiettivo riscatto. La Mercedes si presenta ai nastri di partenza del 2023 dopo una stagione deludente e a tratti inaspettata. Nessuno avrebbe mai potuto immaginare che il team di Stoccarda potesse vivere un campionato da comprimaria, dopo la clamorosa striscia di dominio tra il 2014 e il 2021, un regno da otto titoli costruttori e sette piloti. Il cambio di regolamento tecnico della scorsa stagione, però, è stato mal interpretato dai tecnici anglo-tedeschi, che hanno fatto peggio di Red Bull e Ferrari e hanno costretto Lewis Hamilton e George Russell a un campionato in difesa.
Per Hamilton, mostro sacro di questo sport dall'alto delle sue 103 vittorie, 103 pole e sette titoli mondiali, è stato un anno difficile, forse il peggiore da quando ha esordito nel 2007 perché è stato l'unico concluso senza nemmeno una vittoria. Non gli era mai accaduto. Contemporaneamente è stato un grande primo anno per George Russell, che malgrado le difficoltà legate alla macchina, è stato autore di una stagione costante che gli ha pure fruttato l'unica pole e l'unica vittoria per la scuderia. Niente male per essere stata la stagione di esordio come compagno di squadra di una leggenda.
L'obiettivo per il 2023 è dunque quello di tornare stabilmente a lottare per la vittoria e per questo si è deciso di intervenire sul disegno della nuova vettura, da cui l'obiettivo è eliminare il tremendo fenomeno del "porpoising" (il saltellamento) che alle alte velocità in rettilineo ha praticamente condannato Hamilton e Russell contro Red Bull e Ferrari. Il team principal Toto Wolff, comunque, non si è voluto sbilanciare. In una recente intervista al podcast Beyond the Grid, il manager austrico ha detto che "riteniamo di aver risolto il problema del saltellamento del fondo, cambiando anche disegno e architettura della monoposto. Il problema è che con questi regolamenti a volte risolvi un problema e scopri che ce n'era un altro sotto. Dobbiamo restare umili, non pensare che torneremo di diritto in corsa per il campionato da subito". Certo è un po' difficile pensare che la Mercedes sbagli macchina per due anni di fila, anche se i test hanno confermato un ritardo rispetto ma Red Bull e Ferrari.

MCLAREN, INIZIA L'ERA STELLA

Si chiama MCL60 in onore dei 60 anni dalla fondazione di Bruce McLaren ed è una delle monoposto da seguire con maggiore curiosità nel corso del campionato 2023. La nuova vettura di Woking porterà con sé tante ambizioni e novità sia in pista che fuori. Innanzitutto la guida del team affidata all'italiano Andrea Stella. Quest'ultimo, che tutti ricordano come ingegnere di pista di Fernando Alonso ai tempi della Ferrari, ha seguito lo spagnolo nel 2015 a Woking e dopo una carriera interna è stato scelto per prendere il posto di team principal che era di Andreas Seidl, passato nel ruolo di CEO alla Sauber per gestire la transizione verso Audi in F1 dal 2026.
Stella, che negli ultimi anni si è occupato di coordinare il lavoro degli ingegneri del team, eredita una McLaren che con Seidl è riuscita sicuramente a ritrovare una sua identità competitiva. Arrivato in McLaren nel 2019, il tedesco ha dovuto lavorare alla ricostruzione di un team che ancora pagava lo scotto dell'infruttuoso rapporto con la Honda, ritrovatasi poco competitiva rispetto a Mercedes all'inizio dell'era turbo-ibrida del 2014. Prima con i motori Renault e poi con quelli Mercedes, le cose sono migliorate e nel 2020 è arrivato il terzo posto nei costruttori. Nel 2021 il ritorno alla vittoria in gara con Daniel Ricciardo a Monza. Seidl ha però colto la nuova opportunità professionale e ora la palla passa a Stella.
Nelle ultime due stagioni, però, quel terzo posto si è tramutato in un quarto nel 2021 e in un quinto nel 2022. Nel campionato che sta per iniziare l'obiettivo è invertire la rotta. Il ruolo di primo pilota spetta al confermatissimo Lando Norris, alla sua quinta stagione con il team di Woking e ancora alla ricerca del primo trionfo in Formula 1. L'altra grande novità sarà il suo compagno di squadra, l'australiano Oscar Piastri, che nelle serie inferiori ha fatto sfracelli vincendo la Formula Renault nel 2019 e con la Prema la Formula 3 nel 2020 e la Formula 2 nel 2021. L'anno scorso è stato terzo pilota dell'Alpine, che in estate ha lasciato per firmare per la McLaren. Prende il posto di Daniel Ricciardo, il quale non esce comunque del tutto dal giro in quanto sarà terzo pilota della Red Bull.

ALPINE, IL «MADE IN FRANCE»

L'A523 è stata l'ultima a presentarsi in ordine di tempo, ma le ambizioni sono da prima della classe. Non potrebbe essere altrimenti per l'Alpine, la sportiva del Gruppo Renault, un nome che in Formula 1 resta un marchio iconico. La "nazionale francese" della F1 inizia ufficialmente il suo 2023 in cui cercherà di scrivere nuove pagine di successi. O almeno di nuovi segnali di crescita, come quelli di cui ha parlato Luca De Meo, il CEO italiano del Gruppo Renault che segue da grande appassionato questa avventura sportiva. A ribadire il messaggio di grandezza e "francesità" anche l'annuncio di Zinedine Zidane ambasciatore del marchio..
Dal punto di vista sportivo si riparte dal quarto posto costruttori dietro a Red Bull, Ferrari e Mercedes. Con un Fernando Alonso in meno e un Pierre Gasly in più al fianco del confermato Esteban Ocon. Una coppia tutta transalpina che fa dall'Alpine la vera scuderia targata Francia come non avveniva dai tempi della Renault del 1982 con Alain Prost e Renè Arnoux al volante. Il CEO, Luca De Meo, non nasconde le ambizioni: "Sono impaziente di vedere l'Alpine continuare il suo impressionante viaggio verso i primi posti della griglia. Da quando il nome di Alpine è entrato in Formula 1, ho visto progressi chiari e tangibili, che sono il risultato finale della passione, determinazione e dedizione di ogni singolo membro dello staff che contribuisce al successo del team. Tutto ciò spesso mi ricorda perché ho deciso di inserire Alpine nella F1".
Sotto la guida tecnica di Pat Fry e del direttore tecnico Matt Harman, l'A523 ha il compito non semplice di accorciare il gap di oltre 300 punti che nel 2022 hanno separato il team dalle rivali più avanti in classifica, Mercedes e Ferrari (la Red Bull ha fatto un campionato a parte). Ecco quindi che, realisticamente, per l'Alpine il 2023 deve essere un anno in cui continuare a mostrare progressi. In questo senso l'addio un po' traumatico di Fernando Alonso rischia di non essere un fattore di aiuto per esaltare le prestazioni della monoposto. Ma d'altro canto, l'energia di Ocon e la voglia di Gasly di cogliere la grande occasione di tornare profeta in patria dopo l'esperienza in AlphaTauri, garantiscono da subito una buona spinta.



UN'ASTON MARTIN AMBIZIOSA

La monoposto dello scorso anno non è stata di certo un fulmine, soprattutto nella prima metà dell'anno, impedendo alla squadra di competere ad alto livello. Così, il team Aston Martin ha deciso di aprire un nuovo capitolo ripensando completamente molte aree della vettura. La AMR23 si presenta così come una monoposto di nuova concezione, a partire dall'ala anteriore fino alle pance, passando per un airscope diverso e un cofano motore rivisto. La stabilità tecnica ha dato alla squadra anche l'opportunità di modificare il proprio organico. Dan Fallows, arrivato dalla Red Bull Racing, assume il ruolo di direttore tecnico, mentre Andrew Green diventa chief technical officer della Aston Martin Performance Technologies, per espandere e diversificare le attività commerciali del gruppo.
L'Aston Martin rilancia le sue ambizioni iridate con Lance Stroll e soprattutto Fernando Alonso, il pilota di classe ed esperienza che patron Lawrence Stroll ha deciso di affiancare al figlio dopo la partenza di Sebastian Vettel. Un Alonso molto carico, che ha sposato in pieno i sogni di grandezza del suo boss e, pur non volando troppo con la fantasia sulle chance del 2023, ammette che secondo lui il progetto Aston Martin ha grandi possibilità: "In F1 non esistono miracoli, c'è un grande gap da recuperare da Red Bull, Ferrari e Mercedes. Quello che è importante è sviluppare la macchina". La AMR23 avrà un compito arduo: riuscire ad appagare lo spagnolo dopo i continui cambi di casacca a cui ci ha abituato in Formula 1. Anche in passato il bicampione del mondo aveva inizialmente lanciato parole al miele verso la sua nuova scuderia del momento ma poi sappiamo come sia sempre finita. Questa volta troverà finalmente pace e gloria? Al suo fianco ci sarà Lance Stroll, che sicuramente avrà degli stimoli in più nel correre per la scuderia di papà Lawrence.
Come curiosità, sul muso della AMR23 spicca il logo celebrativo dei 110 anni della Aston Martin. L'anniversario sarà celebrato nel corso di tutto il 2023, ma sarà il Gran Premio di Gran Bretagna a Silverstone a ospitare un evento speciale che andrà a unire passato, presente e futuro del costruttore inglese.

L'ALPHA TAURI CERCA RISPOSTE

A una settimana dalla cugina maggiore della Red Bull, nella stessa cornice di New York, Yuki Tsunoda e Nick de Vries avevano alzato i veli sulla AT04, la monoposto che ha il compito di risollevare un team che nel 2022 ha oggettivamente deluso, chiudendo al nono posto nel Mondiale costruttori. Il team principal Franz Tost non ha nascosto che non è questo il piazzamento che può essere considerato accettabile dal team satellite della Red Bull, cui negli anni ha fatto da appoggio per piloti emergenti (Vettel, Ricciardo e Verstappen su tutti) o da parcheggiare (com'è accaduto per Kvyat o lo stesso Gasly). Proprio Gasly, in realtà, da "parcheggiato" ha trovato nell'AlphaTauri un'occasione di rilancio, vincendo a Monza nel 2020 e conquistando un terzo e un quinto posto in Azerbaigian nel 2021 e nel 2022, prima di cogliere l'occasione di passare all'Alpine per il 2023.
L'AlphaTauri ha così ingaggiato l'olandese De Vries, che con il giapponese Tsunoda, pilota interessante ma ancora un po' acerbo, dovrà risollevare dal penultimo posto in classifica una squadra che l'anno scorso non è stata al passo con gli sviluppi. Una battuta a vuoto un po' inaspettata per una scuderia che comunque negli anni ha sempre ben figurato, ma che ora si ritrova un po' in cerca di identità. Da Toro Rosso, squadra d'appoggio della Red Bull, ad AlphaTauri, scuderia col marchio modaiolo di abbigliamento da portare in giro per il mondo, questo 2023 dovrà un po' fornire risposte su cosa vorrà fare da grande la squadra che ha sede a Faenza ed è erede della Minardi.
Dopo la scomparsa del fondatore della Red Bull Dietrich Mateschitz, sono state fatte diverse speculazioni sul futuro di questo team che nella cornice glamour di New York ha trovato anche una location ideale per lanciare la nuova monoposto e promuovere il suo marchio di abbigliamento. Dal punto di vista tecnico sono meno chiare le prospettive, visto che né Tsunoda né De Vries sembrano piloti nei piani futuri della Red Bull, a meno di clamorose smentite nel corso della stagione. L'obiettivo è sicuramente non chiudere al nono posto costruttori e graffiare in qualche occasione, come spesso le è capitato in questi anni.

LA HAAS CONFIDA NEI PILOTI

Quella che sta per iniziare sarà una stagione importante per la Haas. Il 2021 era stato certamente il punto più basso della storia di questa squadra, mentre la nuova generazione di vetture ha consentito al team statunitense di tornare in zona punti e chiudere lo scorso campionato all'ottavo posto nella classifica costruttori, lasciandosi alle spalle AlphaTauri e Williams. Quest'anno il team può contare sull'arrivo di un nuovo title sponsor – MoneyGram – e di un forte legame con la Ferrari per quanto riguarda i motori: tutti elementi che lasciano sperare a una migliorata competitività del team nella battaglia a centro gruppo. Per Gene Haas, proprietario e fondatore del team, l'obiettivo è chiaro: "L'anno scorso siamo tornati a punti, quindi, quest'anno è naturale voler migliorare e puntare a una maggiore regolarità".
Ecco perché si è deciso di puntare su una coppia di piloti esperti come Kevin Magnussen e Nico Hulkenberg, binomio da 322 Gran Premi. Un cambio di filosofia importante per la Haas, che nel 2021 aveva puntato su una coppia giovane, quella formata da Mick Schumacher e Nikita Mazepin, pagando però lo scotto dell'inesperienza di entrambi e non portando a casa nemmeno un punto. Anche con la prospettiva di sviluppare la macchina in vista del 2022, stagione che era iniziata in maniera turbolenta e inaspettata con la forzata uscita di Nikita Mazepin, escluso in seguito alle sanzioni alla Russia dopo l'invasione dell'Ucraina. Al posto di Mazepin era stato ripreso Magnussen e il pilota danese è stato autore di una stagione molto consistente, culminata con la pole position nel GP del Brasile, la prima nella storia del team. La stagione di Magnussen ha anche evidenziato i problemi di crescita di Mick Schumacher, al punto che alla fine la decisione finale della scuderia statunitense è stata quella di non confermare il figlio del sette volte iridato, il cui posto è stato preso da Nico Hulkenberg, pilota ormai girovago che nella sua carriera ha sin qui gareggiato con Williams, Force India, Renault e poi ancora Racing Point e Aston Martin. Un pilota solido, ma pur sempre detentore del poco invidiabile record di non essere riuscito ancora a salire sul podio.

WILLIAMS, OBIETTIVO RISALITA

Sarà questa FW45 la macchina che riuscirà a riportare la Williams fuori dalle sabbie mobili dell'ultimo posto nella classifica del Mondiale costruttori? A Grove se lo augurano. Alexander Albon e la novità Logan Sargeant saranno alla guida delle due monoposto nel Mondiale 2023, che per il glorioso team britannico si spera sia sempre quello della risalita. Non semplice, dopo la transizione dalla famiglia Williams alla società d'investimento statunitense Dorilton, che ha rilevato la proprietà due anni e mezzo fa.
Al momento la scuderia sta ricostruendo una sua immagine e recuperando nuovi sponsor, ma a livello sportivo, malgrado la sinergia con la Mercedes che fornisce le power unit, le prestazioni non sono tornate quelle dei tempi belli. La squadra da 16 titoli iridati (7 piloti e 9 costruttori) è da anni soltanto un ricordo, le ultime stagioni sono state tutte un veleggiare in fondo alla classifica. L'ultimo piazzamento di prestigio, il terzo posto marche, risale al 2015 e nel 2020 è persino arrivato un umiliante zero.
Ora l'obiettivo è risalire, magari anche grazie all'ingaggio come team principal di James Vowles, che negli ultimi anni ha contribuito in modo determinante alle strategie in Mercedes. Prende il posto del tedesco Jost Capito e il suo arrivo porterà certamente quell'entusiasmo di cui in Williams c'è assoluto bisogno. I mezzi, del resto, ufficialmente non mancherebbero, dalle strutture a Grove agli investimenti della proprietà passando per i nuovi sponsor che stanno arrivando anche grazie alla decisione di mettere in macchina un giovane statunitense di talento, Logan Sargeant. Non certo un caso, alla vigilia di una stagione che avrà tre gare negli Stati Uniti d'America. Ma le incognite per il team di Grove restano comunque.
La prima guida al volante della FW45 sarà nominalmente ancora Alexander Albon, che dopo essere stato appiedato dalla Red Bull al termine del 2020, è tornato l'anno scorso a Grove ed è stato autore di una stagione di lotta, considerando la scarsa competitività del mezzo a disposizione. L'anno prossimo, con un po' di consistenza in più, vuole dare una grossa mano a un team in cerca di risalita, ma ancora in difficoltà.

ALFA ROMEO, C'È ARIA NUOVA

Alfa Romeo Sauber si è fatta conoscere al mondo a Zurigo, in Svizzera, dove è iniziata la stagione della C43, la monoposto motorizzata Ferrari con cui Valtteri Bottas e Guanyu Zhou correranno il Mondiale 2023 della F1. L'obiettivo è almeno confermarsi sesta forza del campionato e non sarebbe un risultato da poco, visto che le prime cinque del 2022 sono state Red Bull, Ferrari, Mercedes, Alpine e McLaren. E che il sesto posto è arrivato a pari punti con l'ambiziosa e munifica Aston Martin. Per la Sauber, che quest'anno conclude la collaborazione col marchio Alfa Romeo, è un momento di grandi cambiamenti. Nel corso dello scorso GP del Belgio è stato dato l'annuncio della partnership strategica e tecnica con Audi per lo sbarco del marchio di Ingolstadt a partire dal 2026. A seguire l'arrivo di Andreas Seidl come CEO dalla McLaren, l'addio di Frederic Vasseur che è passato a dirigere come team principal la Ferrari e infine la nomina di Alessandro Alunni Bravi nel ruolo di rappresentante del team.
Per quest'ultimo è un esordio nel ruolo: "Sono onorato, è un privilegio rappresentare tutto il team e chi lavora a questo progetto. L'inverno è stato importante per la ricerca di partner come Stake, c'è una nuova visione per portare un'espansione dell'audience, creare un avvicinamento tra fan e la nostra famiglia. Obiettivi? Non ne vogliamo fissare, è difficile all'inizio dell'anno capire dove siamo. Vogliamo certamente continuare la crescita, ridurre le aree di debolezza e migliorare ovunque, le prestazioni, essere più affidabili e in generale crescere".
Al volante l'esperienza di Bottas e il talento di Zhou rappresentano una buona combinazione di piloti per cercare di mantenere l'Alfa su costanti livelli di competitività. Il finlandese inizia la sua undicesima stagione in F1, dato che lo colloca tra i veterani della serie, dove ha vinto dieci GP anche grazie alla militanza in Mercedes tra il 2017 e il 2021, nel pieno del ciclo d'oro di Stoccarda iniziato nel 2014. Per Zhou il 2022 è stato l'anno di esordio nella massima serie, dove è arrivato dopo il terzo posto in F2 nel 2021. Per il giovane pilota cinese sarà un po' l'anno della verità per approfondirne qualità e curva di crescita professionale.

CALENDARIO 2023

GARA 1
GP DEL BAHRAIN

5 marzo
Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrain
Orario – Locale:
18.00. CET 16.00
Giro: 5,412 km
Gara: 57 giri – 308,238 km
Curve: 6 a sinistra, 9 a destra
Velocità massima: 315 km/h
Podio 2022:
1. Leclerc, 2. Sainz, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Pedro de la Rosa (1'31"447)

GARA 2
GP D'ARABIA SAUDITA

19 marzo
Gedda Circuit, Arabia Saudita
Orario – Locale:
20.00. CET 18.00
Giro: 6,174 km
Gara: 50 giri – 308,450 km
Curve: 13 a sinistra, 14 a destra
Velocità massima: 322 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Sainz
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'30"734)

GARA 3
GP D'AUSTRALIA

2 aprile
Albert Park, Melbourne, Australia
Orario – Locale:
15.00. CET 07.00
Giro: 5,278 km
Gara: 58 giri – 306,124 km
Curve: 6 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 305 km/h
Podio 2022:
1. Leclerc, 2. Perez, 3. Russell
Giro più veloce:
Charles Leclerc (1'20"260)

GARA 4
GP D'AZERBAIGIAN

30 aprile
Baku City Circuit, Azerbaigian
Orario – Locale:
15.00. CET 13.00
Giro: 6,003 km
Gara: 51 giri – 306,049 km
Curve: 12 a sinistra, 8 a destra
Velocità massima: 318 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Russell
Giro più veloce:
Charles Leclerc (1'43"009)

GARA 5
GP DI MIAMI

7 maggio
Miami Circuit, Stati Uniti
Orario – Locale:
15.30. CET 21.30
Giro: 5,412 km
Gara: 57 giri – 308,326 km
Curve: 9 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 320 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Sainz
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'31"361)

GARA 6
GP D'EMILIA ROMAGNA

21 maggio
Enzo e Dino Ferrari, Imola, Italia.
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 4,909 km
Gara: 63 giri – 309,049 km
Curve: 12 a sinistra, 9 a destra
Velocità massima: 330 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Norris
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'15"484)

GARA 7
GP DI MONACO

28 maggio
Montecarlo, Monaco
Orario – Locale
15.00. CET 15.00
Giro: 3,337 km
Gara: 78 giri – 260,286 km
Curve: 9 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 291 km/h
Podio 2022:
1. Perez, 2. Sainz, 3. Verstappen
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'12"909)

GARA 8
GP DI SPAGNA

4 giugno
Circuit de Catalunya, Barcellona, Spagna
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 4,675 km
Gara: 66 giri – 308,424 km
Curve: 5 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 323 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Russell
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'18"149)

GARA 9
GP DEL CANADA

18 giugno
Circuit Gilles Villenueve, Montreal, Canada
Orario – Locale:
14.00. CET 20.00
Giro: 4,361 km
Gara: 70 giri – 305,270 km
Curve: 8 a sinistra, 6 a destra
Velocità massima: 315 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Sainz, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'13"078)

GARA 10
GP D'AUSTRIA

2 luglio
Red Bull Ring, Spilberg, Austria
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 4,318 km
Gara: 71 giri – 306,452 km
Curve: due a sinistra, 7 a destra
Velocità massima: 306 km/h
Podio 2022:
1. Leclerc, 2. Verstappen, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Carlos Sainz (1'05"619)

GARA 11
GP DI GRAN BRETAGNA

9 luglio
Silverstone, Gran Bretagna
Orario – Locale:
15.00. CET 16.00
Giro: 5,891 km
Gara: 52 giri – 306,198 km
Curve: 8 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 305 km/h
Podio 2022:
1. Sainz, 2. Perez, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'27"097)

GARA 12
GP D'UNGHERIA

23 luglio
Hungaroring, Budapest, Ungheria
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 4,381 km
Gara: 70 giri – 306,630 km
Curve: 5 a sinistra, 9 a destra
Velocità massima: 291 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Hamilton, 3. Russell
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'16"627)

GARA 13
GP DEL BELGIO

30 luglio
Spa-Francorchamps, Belgio
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 7,004 km
Gara: 44 giri – 308,052 km
Curve: 9 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 330 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Sainz
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'46"286)

GARA 14
GP D'OLANDA

27 agosto
Zandvoort Circuit, Olanda
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 4,259 km
Gara: 72 giri – 306,587 km
Curve: 7 a sinistra, 7 a destra
Velocità massima: 319 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Russell, 3. Leclerc
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'11"097)

GARA 15
GP D'ITALIA

3 settembre
Monza, Italia
Orario – Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 5,793 km
Gara: 53 giri – 306,720 km
Curve: 4 a sinistra, 7 a destra
Velocità massima: 369 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Russell
Giro più veloce:
Rubens Barrichello (1'21"046)

GARA 16
GP DI SINGAPORE

17 settembre
Marina Bay Street Circuit, Singapore
Orario – Locale:
20.00. CET 14.00
Giro: 5,063 km
Gara: 61 giri – 308,706 km
Curve: 14 a sinistra, 9 a destra
Velocità massima: 302 km/h
Podio 2022:
1. Perez, 2. Leclerc, 3. Sainz
Giro più veloce:
Kevin Magnussen (1'41"905)

GARA 17
GP DEL GIAPPONE

24 settembre
Suzuka, Giappone
Orario – Locale:
14.00. CET 07.00
Giro: 5,807 km
Gara: 53 giri – 307,471 km
Curve: 10 a sinistra, 8 a destra
Velocità massima: 312 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Leclerc
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'30"983)

GARA 18
GP DEL QATAR

8 ottobre
Losail, Qatar
Orario – Locale:
17.00. CET 16.00
Giro: 5,380 km
Gara: 57 giri – 306,660 km
Curve: 6 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 330 km/h
Podio 2022: -
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'23"196)

GARA 19
GP DEGLI USA

22 ottobre
Circuit of the Americas, Austin, Stati Uniti
Orario – Locale:
14.00. CET 21.00
Giro: 5,513 km
Gara: 56 giri – 308,405 km
Curve: 11 a sinistra, 9 a destra
Velocità massima: 320 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Hamilton, 3. Leclerc
Giro più veloce:
Charles Leclerc (1'36"169)

GARA 20
GP DEL MESSICO

29 ottobre
Autodromo Rodriguez, Città del Messico
Orario – Locale:
14.00. CET 21.00
Giro: 4,304 km
Gara: 71 giri – 305,354 km
Curve: 7 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 312 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Hamilton, 3. Perez
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'17"774)

GARA 21
GP DEL BRASILE

5 novembre
Autodromo Carlos Pace, Sao Paulo, Brasile
Orario – Locale:
14.00. CET 18.00
Giro: 4,309 km
Gara: 71 giri – 305,879 km
Curve: 10 a sinistra, 5 a destra
Velocità massima: 325 km/h
Podio 2022:
1. Russell, 2. Hamilton, 3. Sainz
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'10"540)

GARA 22
GP DI LAS VEGAS

19 novembre
Las Vegas Street Circuit, Las Vegas, Stati Uniti
Orario – Locale:
22.00. CET 07.00
Giro: 6,120 km
Gara: 50 giri – 305,880 km
Curve: 11 a sinistra, 6 a destra
Velocità massima: ? km/h
Podio 2022: -
Giro più veloce: -

GARA 23
GP D'ABU DHABI

26 novembre
Yas Marina, Abu Dhabi, Emirati Arabi
Orario – Locale:
17.00. CET 14.00
Giro: 5,281 km
Gara: 58 giri – 306,183 km
Curve: 10 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 316 km/h
Podio 2022:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Perez
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'26"103)

ALBO D'ORO PILOTI E COSTRUTTORI 1950 - 2022

	PILOTA	SCUDERIA
1950	Nino Farina (Alfa Romeo)	-
1951	Juan Manuel Fangio (Alfa Romeo)	-
1952	Alberto Ascari (Ferrari)	-
1953	Alberto Ascari (Ferrari)	-
1954	Juan Manuel Fangio (Maserati)	-
1955	Juan Manuel Fangio (Mercedes)	-
1956	Juan Manuel Fangio (Ferrari)	-
1957	Juan Manuel Fangio (Maserati)	-
1958	Mike Hawthorn (Ferrari)	Vanwall
1959	Jack Brabham (Cooper)	Cooper
1960	Jack Brabham (Cooper)	Cooper
1961	Phil Hill (Ferrari)	Ferrari
1962	Graham Hill (BRM)	BRM
1963	Jim Clark (Lotus)	Lotus
1964	John Surtees (Ferrari)	Ferrari
1965	Jim Clark (Lotus)	Lotus
1966	Jack Brabham (Brabham)	Brabham
1967	Denny Hulme (Brabham)	Brabham
1968	Graham Hill (Lotus)	Lotus
1969	Jackie Stewart (Matra)	Matra
1970	Jochen Rindt (Lotus)	Lotus
1971	Jackie Stewart (Tyrrell)	Tyrrell
1972	Emerson Fittipaldi (Lotus)	Lotus
1973	Jackie Stewart (Tyrrell)	Lotus
1974	Emerson Fittipaldi (McLaren)	McLaren
1975	Niki Lauda (Ferrari)	Ferrari
1976	James Hunt (McLaren)	Ferrari
1977	Niki Lauda (Ferrari)	Ferrari
1978	Mario Andretti (Lotus)	Lotus
1979	Jody Scheckter (Ferrari)	Ferrari
1980	Alan Jones (Williams)	Williams
1981	Nelson Piquet (Brabham)	Williams
1982	Keke Rosberg (Williams)	Ferrari
1983	Nelson Piquet (Brabham)	Ferrari
1984	Niki Lauda (McLaren)	McLaren
1985	Alain Prost (McLaren)	McLaren
1986	Alain Prost (McLaren)	Williams
1987	Nelson Piquet (Williams)	Williams
1988	Ayrton Senna (McLaren)	McLaren
1989	Alain Prost (McLaren)	McLaren
1990	Ayrton Senna (McLaren)	McLaren
1991	Ayrton Senna (McLaren)	McLaren
1992	Nigel Mansell (Williams)	Williams
1993	Alain Prost (Williams)	Williams
1994	Michael Schumacher (Benetton)	Williams
1995	Michael Schumacher (Benetton)	Benetton
1996	Damon Hill (Williams)	Williams
1997	Jacques Villenueve (Williams)	Williams
1998	Mika Hakkinen (McLaren)	McLaren
1999	Mika Hakkinen (McLaren)	Ferrari
2000	Michael Schumacher (Ferrari)	Ferrari
2001	Michael Schumacher (Ferrari)	Ferrari
2002	Michael Schumacher (Ferrari)	Ferrari
2003	Michael Schumacher (Ferrari)	Ferrari
2004	Michael Schumacher (Ferrari)	Ferrari
2005	Fernando Alonso (Renault)	Renault
2006	Fernando Alonso (Renault)	Renault
2007	Kimi Raikkonen (Ferrari)	Ferrari
2008	Lewis Hamilton (McLaren)	Ferrari
2009	Jenson Button (Brawn)	Brawn
2010	Sebastian Vettel (Red Bull)	Red Bull
2011	Sebastian Vettel (Red Bull)	Red Bull
2012	Sebastian Vettel (Red Bull)	Red Bull
2013	Sebastian Vettel (Red Bull)	Red Bull
2014	Lewis Hamilton (Mercedes)	Mercedes
2015	Lewis Hamilton (Mercedes)	Mercedes
2016	Nico Rosberg (Mercedes)	Mercedes
2017	Lewis Hamilton (Mercedes)	Mercedes
2018	Lewis Hamilton (Mercedes)	Mercedes
2019	Lewis Hamilton (Mercedes)	Mercedes
2020	Lewis Hamilton (Mercedes)	Mercedes
2021	Max Verstappen (Red Bull)	Mercedes
2022	Max Verstappen (Red Bull)	Red Bull

Anno XIX / nr. I | 4 marzo 2023

GLI SPECIALI DE "LA VOCE DEL POPOLO"
a cura di **Errol Superina**

Edizione **SPECIALE FORMULA 1 - Stagione 2023**

Direttore
Errol Superina

Caporedattore responsabile
Christiana Babić

Redattori esecutivi
Nevio Tich
e Alessandro Superina

Collaboratore
Damir Cesarec

Redattore grafico
Sanjin Mačar

Foto
Reuters