

stagione 2024



F1
Formula 1™

del popolo
la Voce.
speciale

WWW.LAVOCE.HR • ANNO XX N. 1 • VENERDÌ, 1 MARZO 2024

L'attesa è ufficialmente finita. Non sembrano essere passati veramente tre mesi da quando, ad Abu Dhabi, sono calati i veli sulla stagione 2023 di Formula 1. E, proprio quella di quest'anno, sarà un'edizione molto particolare per il Bahrain e per la classe

regina del motorsport. Il tracciato di Sakhir, infatti, festeggia il ventennale di attività dal primo Gran Premio di Formula 1. Anche se Max Verstappen e la Red Bull partono ovviamente come favoriti, una cosa è certa: gli altri non staranno a guardare.

La Ferrari, attualmente, sembra essere la seconda forza in griglia. Nonostante queste ultime stagioni non siano andate nel modo in cui ci si sarebbe aspettato dal Cavallino Rampante, i tifosi della Rossa possono sperare...



RED BULL ANCORA FAVORITA



ome nel 2023, anche quest'anno la Red Bull è la favorita per la conquista dei titoli. O meglio, il binomio Verstappen-Red Bull. Il tre volte campione del mondo ha "rodato" la RB20 senza mai forzare, soprattutto sul giro secco. L'olandese non ha mai avuto bisogno di mostrare le doti velocistiche della Red Bull sul giro secco. Ma in compenso ha fatto letteralmente paura con il passo gara mostrato nella tre giorni di test. La RB20 è risultata ancor più facile da guidare rispetto alla RB19 e gli on-board di Verstappen ne erano la prova tangibile... Tempi molto costanti, con una guida da parte di "MadMax" come se la sua Red Bull fosse in un binario! L'olandese sembra non avere rivali. O forse l'unico rivale per la conquista del suo quarto iride potrebbe essere il fattore affidabilità: la RB20 ha mostrato qualche segno di cedimento con Sergio Perez. Proprio il messicano sembra non aver trovato la quadra della vettura (almeno per ora...).

Anche gli avversari sono rimasti impressionati dalle scelte fatte dallo staff guidato da Adrian Newey e Pierre Waché, nate anche dalla possibilità di concentrarsi a lungo sulla RB20 dato l'ampio vantaggio accumulato sin dalle prime battute del 2023. La nuova monoposto non colpisce solo per le forme esterne, ma anche per cosa c'è sotto il cofano motore, come un sistema di raffreddamento profondamente rivisto rispetto agli scorsi anni. Non è un caso che quest'anno il team abbia passato molto tempo a studiare la nuova monoposto non solo attraverso rilevazioni aerodinamiche tramite vemic e rastrelli, ma anche con test approfonditi e mirati per comprendere particolari dettagli della vettura. Nei tre giorni di test in Bahrein, Verstappen si è concentrato soprattutto su stint di media lunghezza e sui long run, senza però effettuare una versione simulazione completa. Chiaramente, oltre a differenze in termini di setup, sono state effettuate prove anche con diversi carichi di benzina, ma si può apprezzare come anche nei run con la miscela più morbida non si sia mai riscontrato alcun segnale di degrado. Osservando i dati, emerge anche come Red Bull abbia provato a paragonare diverse soluzioni in termini di tyre saving in punti specifici della pista, in modo da verificare come differenti gestioni potessero influenzare la vita degli pneumatici. Al termine dei test l'olandese è rimasto abbottonato sul potenziale della nuova macchina, ma la sensazione è che si sia trovato a suo agio fin dal primo giorno.

Alla vigilia del mondiale, la squadra di Milton Keynes sembra ancora una volta la vettura da battere, anche se sarà interessante comprenderne certe caratteristiche. La Red Bull si è concentrata soprattutto sui long stint e su prove d'assetto, lasciando i performance run presumibilmente per il weekend di gara: l'anno scorso gli avversari erano in grado di mantenersi più vicini in qualifica, per poi allontanarsi in gara, dove la RB19 riusciva a fare la differenza con la sua grande flessibilità. Uno dei grandi temi sarà proprio quello di capire verso quale direzione andrà il team campione del mondo, che ha promesso anche degli aggiornamenti in arrivo dopo le prime tappe del Mondiale.

SCUDERIA

Sede:	Milton Keynes, Inghilterra
Capo scuderia:	Christian Horner
Direttore tecnico:	Pierre Waché
Progettista:	Adrian Newey
Direttore sportivo:	Jonathan Wheatley
Telaio e Power Unit:	RB20, Honda
Esordio:	1997 (come Stewart)
Mondiali costruttori:	6 titoli
Mondiali piloti:	7 titoli
Gran Premi vinti:	113
Prima vittoria:	Cina 2009 (S. Vettel)
Pole position:	95
Gran Premi disputati:	369
Totale punti:	7.248

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:	3 (2021, 2022, 2023)
Vittorie:	54
Punti:	2.586,5
Gran Premi disputati:	185
Podi:	98
Debutto:	2015 (Melbourne)
Miglior risultato:	1
Posizione 2023:	1

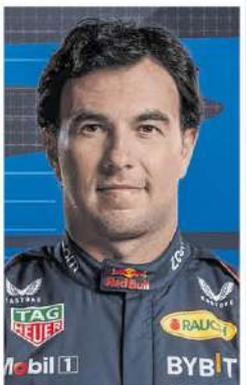


SERGIO

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 mondiali:	0
Vittorie:	6
Punti:	1.486
Gran Premi disputati:	258
Podi:	35
Debutto:	2010 (Melbourne)
Miglior risultato:	1
Posizione 2023:	2



REUTERS/ANDRI MOHAMED

F1
Formula 1

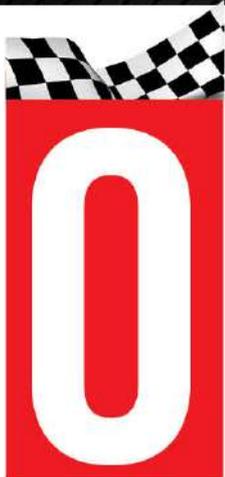
Formula 1

la Voce

Speciale



FERRARI, SARÀ RISCATTO?



Ogni anno si annuncia come un esame da affrontare. E la legge della F1 è vale doppiamente nel caso di una Ferrari a digiuno di Mondiali dal lontano 2007, quando fu Kimi Raikkonen a centrare il titolo nel rocambolesco finale in Brasile. La rossa è in cerca di rilancio dopo una stagione al di sotto delle aspettative, nella quale ha colto una sola vittoria, con Carlos Sainz a Singapore, e ha una montagna da scalare per avvicinarsi alla Red Bull dell'extraterrestre Max Verstappen.

Qual è la novità in casa Ferrari dopo i test in Bahrain? La novità è che non si parla solo di Lewis Hamilton. E questo è un gran traguardo perché se la macchina fosse andata piano, tutti avrebbero già pensato al prossimo anno. E invece no perché i test sono andati bene. Lo hanno ammesso sia i piloti che Frederic Vasseur. Volevano una vettura che non distruggesse le gomme e...

missione compiuta a quanto pare. Bisognerà però sistemare ancora qualcosa sul giro secco, anche se in realtà per Charles Leclerc questo non è mai stato un problema. Bisogna però subito tenere a mente una cosa: gli unici a cui i risultati dei test servono sono i team. I risultati non servono a nulla perché non si può sapere se un team stava girando "depotenziato" per nascondersi e non scoprire le carte. Guardare la tabella dei tempi non serve a nulla, bensì l'unica cosa che conta veramente è osservare le facce delle persone dentro i box e nelle interviste perché uno può essere bravo a nascondere la prestazione, ma è difficile essere bravi a mascherare la preoccupazione. E quindi dalle facce che si capisce se le cose stanno andando bene o male. E a giudicare dalle facce sorridenti in casa Ferrari, il 2024 potrebbe regalare molte soddisfazioni alla casa di Maranello...

In tanti però quando hanno visto la SF-24 sono rimasti delusi: troppo convenzionale! Ferrari e Red Bull sono due macchine agli antipodi. La Red Bull è "muscolosa" un alto, la Ferrari è invece "snella". La rossa è diversa nel concetto rispetto alla Red Bull. Magari si è avvicinata in alcune parti dell'aerodinamica, tipo le pance, ma per il resto ha una sua identità. Ad esempio l'air scope, la presa d'aria sopra la testa del pilota, sulla Ferrari ha una forma triangolare che alimenta il compressore, sulla Red Bull è invece quadrata e lì passa anche l'aria per i radiatori che sono posti sopra il motore. La Red Bull ha molti radiatori nella parte centrale e anche in alto, la Ferrari di contro ha tutti i radiatori nelle pance perciò ha tutte le "masse" sistemate più in basso, il che aiuta il baricentro ma lascia meno spazio per l'aerodinamica. Lo stesso meccanismo viene poi applicato alla sospensione posteriore: la Ferrari è rimasta l'unica squadra con il pull-rod: questa tecnica aiuta il baricentro ma può essere uno svantaggio aerodinamico. Una monoposto di F1 è quindi un insieme di tanti concetti tecnici e tecnologici e per questo motivo, anche la SF-24 sembra molto "conservativa", in realtà ha una sua filosofia molto precisa.

SCUDERIA

Sede:	Maranello, Italia
Presidente:	John Elkann
Capo scuderia:	Frederic Vasseur
Direttore sportivo:	Diego Iovano
Direttore tecnico:	Enrico Cardile
Responsabile motori:	Enrico Gualtieri
Telaio e Power Unit:	SF-24, Ferrari
Esordio:	1950
Mondiali costruttori:	16 titoli
Mondiali piloti:	15 titoli
Gran Premi vinti:	244
Prima vittoria:	Gran Bretagna 1951 (F. Gonzales)
Pole position:	249
Gran Premi disputati:	1.076
Totale punti:	9.672

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:	1.074
Gran Premi disputati:	125
Podi:	30
Debutto:	2018 (Melbourne)
Migliore risultato:	1
Posizione 2023:	5



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:	2
Punti:	982,5
Gran Premi disputati:	185
Podi:	18
Debutto:	2015 (Melbourne)
Migliore risultato:	1
Posizione 2023:	7

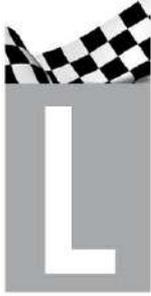


Formula 1
la Voce

Speciale



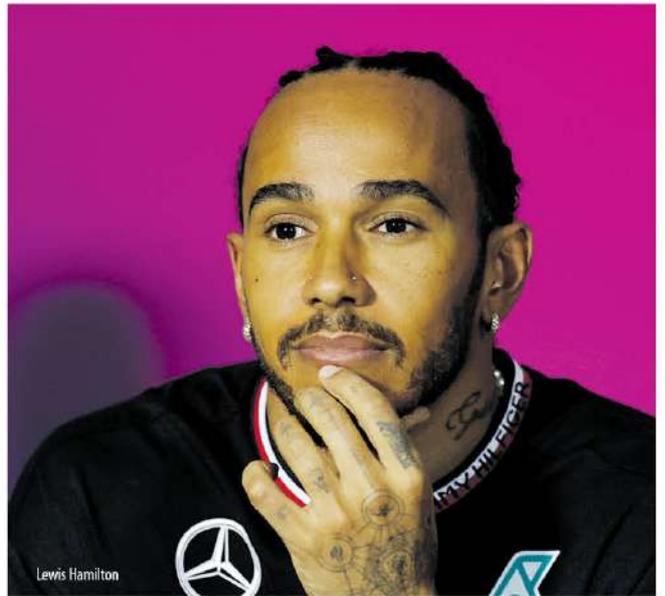
L'ULTIMA MERCEDES DI LEWIS



L a W15 sarà l'ultima Mercedes di Lewis Hamilton, che si prepara a vestirsi di rosso dalla prossima stagione, e sicuramente George Russell è pronto a ereditare il comando del team, soprattutto alla luce delle ultime indiscrezioni che parlano del potenziale debutto di Kimi Antonelli proprio al posto del sette volte iridato.

Nell'anno in cui le iconiche Freccie d'Argento festeggiano il loro 90° anniversario, il grigio torna ad affiancare il nero utilizzato nelle ultime due stagioni, a ricordare la forza e l'identità del team. L'argento è fortemente presente all'anteriore, dove incontra le fasce verdi del title sponsor Petronas e il rosso sull'airscope di Ineos, mentre al retrotreno il nero rimane protagonista assoluto, con le Stelle che continuano a brillare sul cofano motore della monoposto, compresa quella piccola stella rossa in onore di Niki Lauda.

Sotto il profilo tecnico, appare evidente che questa monoposto è soltanto una lontana parente delle Mercedes degli ultimi due anni. Sembra più un'evoluzione nata dagli errori del passato. Il direttore tecnico, James Allison, la racconta così: "La scorsa estate abbiamo deciso di fare dei cambiamenti importanti, impossibili da fare a stagione in corso. Abbiamo un nuovo telaio e una nuova scatola del cambio. Sotto il profilo aerodinamico, ci siamo concentrati sull'efficienza, per avere una maggiore deportanza e una minore resistenza aerodinamica". Uno dei problemi più grandi dell'anno passato era l'imprevedibilità del retrotreno. Allison conferma che è stato un tema ampiamente affrontato, lavorando duramente per avere un miglior controllo di entrambi gli assi rispetto alla W14 e modificando il fondo, perché l'attuale generazione di vetture è molto sensibile a questo aspetto. In Mercedes sono convinti di aver lavorato bene, ma soltanto la pista dirà la verità. Toto Wolff, team principal della Mercedes, dice: "Siamo curiosi di vedere come si comporterà la vettura in gara. Speriamo di aver risolto i problemi e di avere indicazioni sui miglioramenti durante i test invernali. Da lì capiremo che tipo di sfida ci attenderà. In questo sport non esistono le sfere di cristallo, ma almeno durante i test capiremo quale sarà il gap da colmare. Siamo fortemente motivati e pronti alla sfida".



Lewis Hamilton



MCLAREN, RIALZARE LA TESTA



Lando Norris



L a McLaren è stata la prima squadra di Formula 1 a mostrare la livrea della sua nuova vettura per il Mondiale 2024, la MCL38, segno che gran parte del lavoro è stato fatto durante l'inverno. Rispetto allo scorso anno, i cambiamenti sono minimi: sparisce l'arancione e il color papaya trova ancora più spazio, ma anche quest'anno c'è parecchio nero sulla vettura, con una fascia diagonale che si estende dal cofano motore fino a coinvolgere la fiancata e parte di halo e cockpit. Il 2023 del team di Woking è stato praticamente a due facce: una prima parte di stagione disastrosa e poi, dal Gran Premio d'Austria in avanti, una rimonta eccezionale che ha portato le vetture papaya a ritagliarsi un ruolo da vere protagoniste, con diversi piazzamenti a podio e la vittoria nella Sprint Race per opera del rookie Oscar Piastri.

La strada verso un 2024 competitivo sembra esser stata ritrovata e tutti alla McLaren sono convinti di poter togliersi delle soddisfazioni in vista della prossima stagione. Andrea Stella, team principal della McLaren, dice: "Il precampionato è andato bene, senza grossi intoppi. Abbiamo rispettato i nostri programmi. La MCL38 è stata sviluppata interamente nella galleria del vento MTC, a partire da settembre, anche grazie al nuovo simulatore. Inoltre, dal 2 gennaio si è iniziato a lavorare con Rob Marshall e David Sanchez, i quali hanno esaminato il progetto per integrarsi nel flusso di lavoro: da loro si attende che diano un importante contributo al team nel corso della stagione.

L'ottimismo non manca, ma l'imperativo è comunque rimanere con i piedi per terra e andare passo per passo. Sulle aspettative per la prossima stagione, Stella non si fa illusioni e realisticamente pone la Red Bull ancora come la vettura da battere: "Mi aspetto una Red Bull estremamente competitiva, noi vedremo dove saremo. Per noi la cosa importante al momento è vedere che stiamo facendo un buon lavoro di sviluppo. Se continueremo in questa direzione, avremo l'opportunità di chiudere il gap. Questa è la nostra visione del futuro". La nuova McLaren MCL38 è stata svelata il 14 febbraio, per poi prendere parte ai test pre-stagione che hanno evidenziato parecchi alti e bassi.



ALPINE, VOGLIA DI TOP-5



Quella che viene comunemente denominata come "nazionale francese" ha presentato la stagione 2024 nella campagna inglese. Niente di nuovo: l'anima dell'Alpine è doppia, si sa. E non c'è nulla di strano nel fatto che il lancio sia avvenuto nel West Oxfordshire, nella sede di Enstone. Una presentazione vera, lo hanno sottolineato tutti, a cominciare dall'amministratore delegato di Renault, Luca De Meo. Nel senso che non era soltanto questione di livrea. Sul palco, di fianco alla hypercar per Le Mans e il Wec, in una celebrazione doppia per i due Mondiali che scattano all'unisono nel primo fine settimana di marzo, c'era la A524 vera, quella che sarà affidata a Esteban Ocon e Pierre Gasly con Jack Doohan come terzo pilota. Una auto "dalla concezione molto più aggressiva", altro concetto su cui hanno insistito un po' tutti nel corso delle

ultime settimane di lavoro. A cominciare ovviamente dal team principal Bruno Famin, e con ancora più entusiasmo dal direttore tecnico Matt Harman che ha parlato di "concetti portati al limite". Nel complesso non una monoposto che presenti concetti nuovi, ma che cerca piuttosto di eliminare i difetti principali della vettura precedente, specie in relazione alle prestazioni sui circuiti più lenti. Harman ha sottolineato le modifiche sostanziali sul sistema frenante, sul muso e sull'ala anteriore.

"L'obiettivo è fare un passo in avanti, un progresso rispetto al 2023", ha aggiunto il team principal Bruno Famin. Compito arduo, almeno per la classifica, visto che l'Alpine l'anno passato è stata sesta forza in tutto e per tutto. Nel senso che a tale piazzamento nella graduatoria dei Costruttori hanno fatto riscontro l'undicesimo e dodicesimo posto dei suoi piloti, Pierre Gasly e Esteban Ocon, peraltro tra loro vicinissimi, a riprova che il talento dei due è simile e il valore dell'auto era quello: 62 punti Gasly, 58 Ocon per 120 punti in tutto. Ed è tutto lì il problema: che la squadra più vicina, nel senso di più abbordabile sulla base di quanto visto nel 2023, è l'Aston Martin, che però di punti ne ha messi insieme 280: ben 160 di più.



Pierre Gasly



UN'ASTON MARTIN AMBIZIOSA



Fernando Alonso



Il team Aston Martin Racing si presenta al Mondiale 2024 con la AMR24, che sarà affidata a Fernando Alonso e Lance Stroll. Il primo colpo d'occhio parla di un interessante evoluzione. La AMR24 è una vettura che, sotto il profilo tecnico, viaggia in controtendenza rispetto alle altre monoposto, a cominciare dal muso corto e più stretto fino ad arrivare allo schema delle sospensioni anteriori che è ora push rod sia davanti che dietro. Ma ciò che veramente sorprende di questa vettura sono le pance, che hanno una presa d'aria davvero ridotta rispetto alla versione dell'anno passato. Dan Fallows, direttore tecnico della Aston Martin Racing, ha parlato di questa vettura come evoluzione di quella della stagione precedente. Nessuno stravolgimento, insomma, ma una serie di evoluzioni mirate per cercare di tornare a lottare per le prime posizioni, come successo nella prima metà del 2023. "Per noi è stato un buon inverno - dice -. Il nostro obiettivo è partire bene e poi sviluppare l'auto a stagione in corso con degli aggiornamenti. Sotto alcuni aspetti la AMR24 è cambiata, soprattutto sotto il cofano ci sono un bel po' di novità che, ovviamente, cercheremo di tenere nascoste il più possibile. Sostanzialmente non parlerei di rivoluzione, bensì soprattutto di evoluzione".

Fernando Alonso è sicuramente l'uomo di punta, colui che grazie all'esperienza e alla bravura può dare una marcia in più a tutto l'ambiente. La parte iniziale della scorsa stagione aveva galvanizzato Alonso, capace di conquistare dei podi quasi inaspettati. Ma nella parte centrale della stagione la squadra ha perso la bussola, ritrovando la giusta via solo sul finale di stagione. Sull'AMR24 il pilota di Oviedo ripone molte speranze, con la voglia di tornare a calcare il gradino più alto del podio e aggiungere in bacheca quel trentatreesimo trofeo da tempo cercato e l'anno passato soltanto sfiorato. Al suo fianco ci sarà ancora il canadese Lance Stroll, figlio del proprietario del team Lawrence, che la passata stagione ha avuto più bassi che alti e che quest'anno è chiamato a fare una stagione più concreta sul piano delle prestazioni e dei risultati.





VISA CASH TUTTA DA SCOPRIRE



isa Cash App RB F1 Team ha svelato la sua nuova sfidante per il Mondiale di Formula 1 nella suggestiva cornice di Las Vegas. La VCARB 01 è affidata alla già collaudata coppia di piloti formata da Daniel Ricciardo e Yuki Tsunoda, con l'australiano che in quanto a esperienza maturata in Formula 1 ha da invidiare a ben pochi.

Via dunque il telo in grande stile. In quanto a colori, nella nuova vettura del team di Faenza si torna al blu che aveva caratterizzato l'ultima era Toro Rosso, con l'immane Toro sul cofano motore e i loghi dei title sponsor che campeggiano ben in vista su ali e fiancate. Ma c'è anche il bianco e il rosso a completare il nuovo schema di colori che rispecchia la rinnovata identità della squadra italiana. All'evento di presentazione abbiamo avuto modo di conoscere da subito anche il management del team, che

vede da quest'anno Laurent Mekies come team principal e Peter Bayer in qualità di CEO. In tema di piloti, da segnalare la presenza dell'emiratina Anna Al-Qubaisi che correrà con i colori Visa Cash App RB nella F1 Academy di quest'anno.

Non soltanto un'identità rinnovata, il team Visa Cash App RB sembra avere intenzioni bellicose e vuole puntare alla parte alta della griglia di partenza. Per questo motivo è stato rinforzato anche il management tecnico. In seguito all'annuncio del cambio del nome - avvenuto ufficialmente alla fine di gennaio - la squadra ha reso noto successivamente l'arrivo di tre importanti figure tecniche senior che si andranno a integrare nel team sia prima che durante la stagione che sta per partire. Si tratta in primo luogo di Guillaume Cattelani, il quale diventa vice direttore tecnico della squadra dopo oltre 15 anni di esperienza maturati tra Lotus, McLaren e più di recente in Red Bull Technology. Inoltre, Alan Permane si unisce al team in qualità di Racing Director, mettendo a sua disposizione una lunga esperienza di 34 anni a Enstone con quella che oggi è l'Alpine. Ma il vero colpo grosso per il team è l'ingaggio di Tim Goss che - a partire da ottobre - ricoprirà il ruolo di Chief Technical Officer. Insomma, mosse che fanno pensare a una Visa Cash RB davvero molto ambiziosa.



Daniel Ricciardo



HAAS: OBIETTIVO FARE MEGLIO



Nico Hulkenberg



La Haas VF-24, che di recente ha salutato il suo numero uno Gunther Steiner, sarà guidata anche nel Mondiale 2024 da Nico Hulkenberg e Kevin Magnussen.

Il nero continua a essere il colore dominante di questa vettura che si presenta come un'evoluzione di quella dello scorso anno, con inserti bianchi e rossi a darle quel tocco di dinamicità in più. Sul cofano motore spicca in bella vista il logo di MoneyGram, l'azienda che è anche title sponsor della squadra statunitense, mentre i loghi di Haas Automation restano sulle fiancate e sull'ala posteriore. Dal lato tecnico, la monoposto si ispira chiaramente alla Red Bull dominatrice dello scorso anno e possiamo ritrovare in più punti dei concetti molto simili. Cresce in dimensioni l'airbox, per compensare probabilmente la diminuzione delle prese d'aria laterali che sono ora più strette. La VF-24, che ha Power Unit e scatola del cambio Ferrari, ha pance molto Red Bull style, con le imboccature dei radiatori strette e alte e un andamento spiovente in basso nella parte posteriore, molto affusolata. Rivista la collocazione dei punti di attacco delle sospensioni, alla ricerca di un bilanciamento migliore dell'intera monoposto.

"Riguardo alle nostre aspettative, siamo realisti - fa presente Ayo Komatsu, nuovo team principal al posto dell'altoatesino Gunther Steiner che era nel team sin dal sua fondazione nel 2016 -. Abbiamo tanto lavoro da fare nel corso della stagione, però siamo tutti motivati e desiderosi di migliorare". L'obiettivo minimo della scuderia americana è di lasciare il desolato ultimo posto nella classifica costruttori del 2023, con solo 12 punti.

Anche quest'anno in pista per il team di Gene Haas ci saranno comunque due piloti di grande esperienza. Nico Hulkenberg era tornato già la scorsa stagione ad essere affiere della squadra dopo l'addio a Mick Schumacher. Questa sarà la sua undicesima stagione in Formula 1. Al suo fianco ci sarà Kevin Magnussen, ormai al suo terzo anno consecutivo con il team, anche se all'effettivo sarebbero cinque stagioni, dato il suo arrivo in Haas nel 2017 fino al 2020.



LA WILLIAMS GUARDA AL FUTURO



È stato lo store Puma di Manhattan lo scenario in cui è stato tolto il velo dalla nuova Williams FW46, la monoposto del team di Grove che per il 2024 sarà affidata ancora ad Alexander Albon e Logan Sargeant.

L'accattivante livrea blu resta la protagonista di questa vettura, sulle cui fiancate spicca il nuovo sponsor Komatsu. Il produttore di attrezzature industriali torna così sulle vetture del team di Grove, dopo una partnership di successo a Cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta. La FW46 è la prima vettura sviluppata sotto la guida del team principal James Vowles e si tratta di un progetto a lungo termine. Con la continua forza di Dorilton Capital a sostenere la squadra, Williams Racing entra nella sua seconda stagione con Vowles supportato dall'aggiunta di Pat Fry come Chief Technical Officer. La stagione 2024 è il prossimo passo in un

processo a lungo termine per ritornare in testa alla griglia, come lo stesso Vowles ha spiegato: "Aver svelato la nostra livrea 2024 in una location iconica a New York è una pietra miliare significativa. Abbiamo una formazione di piloti che è in grado di lottare costantemente per la zona punti e allo stesso tempo aiutarci nell'indirizzare lo sviluppo della vettura. Da quando sono entrato, ho visto questa squadra unire le forze per superare una serie di sfide e conquistare il settimo posto nel campionato costruttori è stato importante per tutti. Stiamo costruendo delle solide basi per progredire. Continueremo a rafforzare il team, anche grazie al sostegno di partner come Komatsu. Abbiamo ancora tanta strada da fare, ma il sostegno di tutti è fondamentale per gli anni a venire. Non vedo l'ora di vedere cosa ci riserverà questa stagione".

Saranno ancora Alex Albon e Logan Sargeant i piloti designati. Alex è alla sua terza stagione con la squadra e il suo ruolo per raggiungere il settimo posto nel campionato costruttori del 2023 è stato determinante. Il pilota thailandese ha avuto una stagione eccellente segnando un 27 punti con sette piazzamenti tra i primi dieci. Per Sargeant inizia il secondo anno in Formula 1 e dovrà dimostrare adesso di essere all'altezza del suo ruolo, dopo un primo anno non proprio esaltante.



Alexander Albon



STAKE SAUBER, TUTTA NUOVA



Valtteri Bottas



Un nuovo look e un nuovo nome sulla griglia di partenza del Mondiale di Formula 1: archiviata la collaborazione con l'Alfa Romeo, la Sauber ha inaugurato una nuova era che porterà la squadra a diventare Audi nel 2026. Nel frattempo, la vedremo in pista con questa particolare livrea verde e nera che non passa certo inosservata. Ecco, dunque, la C44 di Stake F1 Team.

Per chi non la conoscesse, la Stake è un'azienda fondata nel 2017 e velocemente diventata un punto di riferimento nel settore del betting, oltre che nell'intrattenimento e nel lifestyle. Anche se in alcuni paesi il logo non potrà apparire sulla vettura (perché vieterebbe le leggi sulla promozione del gioco d'azzardo) la squadra sfoggerà questa particolare schema di colori che si riconoscerà distintamente rispetto a tutte le altre auto in pista. "In questi due anni vedremo il nostro team cambiare fino ad arrivare al 2026, quando saremo a tutti gli effetti Audi F1 Team - dice Alessandro Alunni Bravi, rappresentante del team -. Ma siamo concentrati sul qui e ora: sappiamo quanto sia importante fare bene ogni giorno e stiamo lavorando sodo per migliorare ogni area della nostra organizzazione, sotto la guida di Andreas Seidl".

La vettura è virtualmente una macchina completamente nuova, con pochi elementi ereditati da quella dello scorso anno. Ancora prima del ritorno di James Kay, nuovo direttore tecnico, dalle parti di Hinwil, il team ha infatti preso una direzione di sviluppo ambiziosa, con un radicale cambio di filosofia rispetto al passato, e l'elemento forse più visibile è la nuova sospensione anteriore pull rod. Kay è arrivato quando la C44 era a metà del suo sviluppo e pertanto va dato credito al team di aver fatto un lavoro fantastico. Durante l'inverno i due piloti, Valtteri Bottas e Zhou Guanyu, hanno fatto vedere dei bei progressi, ma sarà ovviamente la pista a dire che cosa ci si può aspettare dalla Stake Kick Sauber. Le motivazioni a fare bene non mancano di certo e ci sono dei piani chiari in merito a come migliorare rispetto agli anni passati, ai tempi dell'Alfa Romeo e ancora prima.

CALENDARIO 2024



GARA 1

GP DEL BAHRAIN

2 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 2023:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Alonso
Giro più veloce:
Pedro de la Rosa (1'31"447)

GARA 2

GP D'ARABIA SAUDITA

9 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 2023:
1. Perez, 2. Verstappen, 3. Alonso
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'30"734)

GARA 3

GP D'AUSTRALIA

24 marzo
Albert Park, Melbourne, Australia
Orario - Locale:
15.00. CET 05.00
Giro: 5,278 km
Gara: 58 giri - 306,124 km
Curve: 6 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 305 km/h
Podio 2023:
1. Verstappen, 2. Hamilton, 3. Alonso
Giro più veloce:
Sergio Perez (1'20"235)

GARA 4

GP DEL GIAPPONE

7 aprile
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 2023:
1. Verstappen, 2. Norris, 3. Piastri
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'30"983)

GARA 5

GP DI CINA

21 aprile
Shanghai Circuit, Cina
Orario - Locale:
15.00. CET 09.00
Giro: 5,451 km
Gara: 56 giri - 305,066 km
Curve: 9 a sinistra, 7 a destra
Velocità massima: 348 km/h
Podio 2023:
gara non disputata
Giro più veloce:
Michael Schumacher (1'32"238)

GARA 6

GP DI MIAMI

5 maggio
Miami Circuit, Stati Uniti
Orario - Locale:
16.00. CET 20.00
Giro: 5,412 km
Gara: 57 giri - 308,326 km
Curve: 9 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 320 km/h
Podio 2023:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Alonso
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'29"708)

GARA 7

GP D'EMILIA ROMAGNA

19 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 2023:
gara non disputata
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'15"494)

GARA 8

GP DI MONACO

26 maggio
Monte Carlo, 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 2023:
1. Verstappen, 2. Alonso, 3. Okon
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'12"909)

GARA 9

GP DEL CANADA

9 giugno
Circuit Gilles Villeneuve, 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 2023:
1. Verstappen, 2. Alonso, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'13"078)

GARA 10

GP DI SPAGNA

23 giugno
Circuit de Catalunya, Barcellona, Spagna
Orario - Locale:
15.00. CET 15.00
Giro: 4,657 km
Gara: 66 giri - 307,236 km
Curve: 5 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 323 km/h
Podio 2023:
1. Verstappen, 2. Hamilton, 3. Russell
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'16"330)

GARA 11

GP D'AUSTRIA

30 giugno
Red Bull Ring, Spielberg, 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 2023:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Perez
Giro più veloce:
Carlos Sainz (1'05"619)

GARA 12

GP DI GRAN BRETAGNA

7 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 2023:
1. Verstappen, 2. Norris, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'27"097)

GARA 13

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 2023:
1. Verstappen, 2. Norris, 3. Perez
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'16"627)

GARA 14

GP DEL BELGIO

28 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 2023:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Leclerc
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'46"286)

GARA 15

GP D'OLANDA

25 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 2023:
1. Verstappen, 2. Alonso, 3. Gasly
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'11"097)

GARA 16

GP D'ITALIA

1 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 2023:
1. Verstappen, 2. Perez, 3. Sainz
Giro più veloce:
Rubens Barrichello (1'21"046)

GARA 17

GP D'AZERBAIGIAN

15 settembre
Baku City Circuit, Azerbaijan
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 2023:
1. Perez, 2. Verstappen, 3. Leclerc
Giro più veloce:
Charles Leclerc (1'43"009)

GARA 18

GP DI SINGAPORE

22 settembre
Marina Bay Street Circuit, Singapore
Orario - Locale:
20.00. CET 14.00
Giro: 4,940 km
Gara: 62 giri - 306,143 km
Curve: 14 a sinistra, 9 a destra
Velocità massima: 322 km/h
Podio 2023:
1. Sainz, 2. Norris, 3. Hamilton
Giro più veloce:
Lewis Hamilton (1'35"867)

GARA 19

GP DEGLI USA

20 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 2023:
1. Verstappen, 2. Norris, 3. Sainz
Giro più veloce:
Charles Leclerc (1'36"169)

GARA 20

GP DEL MESSICO

27 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 2023:
1. Verstappen, 2. Hamilton, 3. Leclerc
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'17"774)

GARA 21

GP DEL BRASILE

3 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 2023:
1. Verstappen, 2. Norris, 3. Alonso
Giro più veloce:
Valtteri Bottas (1'10"540)

GARA 22

GP DI LAS VEGAS

23 novembre
Las Vegas Circuit, Las Vegas, USA
Orario - Locale:
22.00. CET 07.00
Giro: 6,201 km
Gara: 50 giri - 309,958 km
Curve: 11 a sinistra, 6 a destra
Velocità massima: 350 km/h
Podio 2023:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Perez
Giro più veloce:
Oscar Piastri (1'35"490)

GARA 23

GP DEL QATAR

1 dicembre
Lusail, Qatar
Orario - Locale:
20.00. CET 18.00
Giro: 5,419 km
Gara: 57 giri - 308,611 km
Curve: 6 a sinistra, 10 a destra
Velocità massima: 331 km/h
Podio 2023:
1. Verstappen, 2. Piastri, 3. Norris
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'24"319)

GARA 24

GP D'ABU DHABI

8 dicembre
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 2023:
1. Verstappen, 2. Leclerc, 3. Russell
Giro più veloce:
Max Verstappen (1'26"103)

ALBO D'ORO
PILOTI E COSTRUTTORI
1950 - 2023

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	Deny 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 Villeneuve (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
2023	Max Verstappen (Red Bull)	Red Bull

la Voce

Anno XXV n. 1 | 1 marzo 2024

GLI SPECIALI DE "LA VOCE DEL POPOLO"

Edizione SPECIALE FORMULA 1
- Stagione 2024Direttore
Christiana BabićCollaboratore
Damir CesaracCaporedattore responsabile
Ivo VidottoRedattori grafici
Vanja Dubravčić e Borna GijevićRedattori esecutivi
Nevio Tich e Alessandro SuperinaFoto
Reuters