

LONDRA. La notizia circolava già da qualche giorno, ma ieri, da Londra, è arrivata la conferma ufficiale: la Williams cambia i colori ma, almeno per il momento, non il tipo di vettura. Il Campione del mondo di Formula Uno, il canadese Jacques Villeneuve, e il suo compagno di squadra, il tedesco Heinz-Harald Frentzen, si batteranno per il nuovo titolo mondiale su una Williams-Mecachrome pitturata di rosso, anzi di «rosso-Ferrari».

La scuderia inglese di Formula Uno ha presentato ieri negli studi di Pinewood la sua monoposto con la nuova verniciatura. Il «rosso-Ferrari» è il colore dominante,

## La nuova Williams Si tinge di «rosso Ferrari»

con un po' di «canguro nero» e di «bianco crema» nell'ambito del cambio di colorazione della vettura. Ma perché dopo dieci anni, la Williams ha abbandonato il suo tradizionale blu? Perché lo spon-



sor principale, la «Rothmans», vorrebbe lanciare la pubblicità di una nuova marca di sigarette, le «Winfield», il cui pacchetto naturalmente è di color «rosso Ferrari».

E la nuova vettura della scuderia britannica? Secondo la portavoce della squadra, Nach Angaben, si sta ancora lavorando al nuovo modello Fw 20, che verrà comunque presentato nell'ultima settimana di gennaio. Ironia della sorte: Villeneuve proverà la «nuova» vecchia Williams «rosso-Ferrari» la prossima settimana proprio a Jerez, il circuito spagnolo dove il 26 ottobre dello scorso anno il ferrarista Michael Schumacher speronò

l'auto guidata da Villeneuve.

Il canadese, intanto, annuncia battaglia: «Dovremmo lottare anche quest'anno per il titolo - ha spiegato - perché è da tempo che abbiamo cominciato a lavorare per la stagione 1998. Quanto agli altri, non saprei dire a quale livello saranno. Ma è certo che sarà difficile avere una stagione appassionante quanto quella passata. Da quando i regolamenti sono cambiati, la distanza tra i migliori e gli altri è aumentata. Così Ferrari, Williams e McLaren si avvantaggeranno ulteriormente. Può darsi che io mi sbagli, e lo spero, poiché più c'è lotta e più mi trovo bene».



DALL'INVIATO

MARANELLO (Mo). Inizia lo spettacolo. Ore 12, all'incirca. Jean Todt sale sul palco allestito all'interno della grande tenda bianca. Con il capo della gestione sportiva Ferrari salgono anche Michael Schumacher e Eddie Irvine. Si affretta anche il presidente Montezemolo. Solo pochi attimi: il tendone alle spalle del palco si apre come per incanto. In lontananza la sagoma della futuristica galleria del vento. Effetti speciali da Maranello. L'immenso telone giallo viene sollevato: la Ferrari '98, la F300, non è più un mistero. Il luccichio del rosso della vettura per un attimo illumina il grigiore del cielo in lontananza. Applausi. Solo poche ore prima la notizia della denuncia contro Schumacher arrivata dalla Germania per omicidio colposo nei confronti di Villeneuve (l'episodio di Jerez) aveva fatto tremare le mura del grande feudo Ferrari. Poi alle 15,16 l'archiviazione del caso ha calmato le acque. Qui da Maranello nessun commento, ovviamente. «Una stupidaggine» ha bisbigliato Schumacher. «Questa è la macchina del mondiale», ha aggiunto Montezemolo, galvanizzato dalla presentazione, abbagliato dalle gesta del «grande team», dalla voglia di pronto riscatto, si è letteralmente sbilanciato sul '98. «Vogliamo vincere il mondiale. Non ci sono scuse: è il nostro primo obiettivo. Non ci possiamo più nascondere dietro le parole...».

**Presidente che anno sarà?**  
«Importante, innanzitutto. Parliamo però del '97 che ci ha visto protagonisti. Siamo stati battuti da una vettura più forte la Williams, alla quale faccio i miei complimenti, sulla quale cinque o sei piloti avrebbero potuto stravincere...».

**E quella sconfitta in Spagna?**  
«Il momento più brutto, ve lo lascio immaginare».

**Quali sono gli obiettivi della Ferrari '98?**

«L'unico obiettivo è vincere il mondiale. Questo non vuole dire che ci riusciremo. Ci sono però tutti gli ingredienti giusti per farcela. Due anni fa decidemmo di fare la galleria del vento (investimenti ben oltre i 16 miliardi di lire, ndr): questo oggi il primo tassello di una cittadella della ricerca. Ci tenevo a lasciare un segnale tecnologico forte e importante a Maranello».

**Che anno sarà?**  
«Un anno molto duro: il cambio dei regolamenti, l'incognita gomme. Abbiamo fatto 20 anni con la Goodyear e riteniamo di aver fatto la scelta giusta di continuare con lo stop finire in bellezza».

**La scuderia da battere?**  
«Non ci sarà più il testa a testa con la Williams perché i protagonisti aumenteranno. Attenzione ai motori Peugeot e Mercedes».

**Rimanete però i favoriti...**  
«Siamo contenti oggi di poter dire: possiamo vincere. Alcuni anni fa non avremmo potuto farlo».

**Quanto è rimasto di quell'episodio di Jerez?**  
«Da quel giorno sono successe molte cose. La delusione è stata forte, fortissima. Poi il mondiale, la nuova macchina ha allontanato quei fantasmi. Jerez è stato l'ultimo incidente di una stagione strana, confusa dove è mancata serenità e chiarezza. E dove c'è stata un'eccessiva esasperazione nei duelli tra i piloti...».

**Che cosa ha chiesto per questa stagione al suo team?**  
«Di guardare avanti. Abbiamo un anno di responsabilità: tutti do-

A Maranello presentata la nuova Ferrari. Intanto in Germania viene archiviata la denuncia contro Schumi-

# «Sarà l'anno della Rossa» Montezemolo senza freni



La F300 ai raggi x

## I segreti del gioiello fatto tutto in casa

DALL'INVIATO

MARANELLO (Mo). Regole nuove, macchine nuove. Le novità del 1998 che arrivano da Maranello dicono che la Rossa, quest'anno, sarà vincente. I «maghi» sostituiti di Barnard, gli ingegneri Ross Brawn e Rory Byrne, hanno infiocchettato una vettura non esaltante nel look, ma competitiva e funzionale per le esigenze dell'anno, questo assicurano. E sperano, ovviamente. La Rossa è totalmente cambiata. Quella che l'anno scorso era un collage tra vecchia e nuova scuola di Maranello, si è trasformata nella «creatura» di un solo staff che pensa e lavora in casa. Si fa tutto a Maranello: sono lontani i messaggi cifrati, i fax, i contatti via modem Italia-Inghilterra tra la Ferrari e Barnard. La nuova avveniristica Galleria del Vento (che doveva essere pronta a fine dicembre) progettata dall'architetto Renzo Piano permetterà forse di realizzare il grande sogno. La Ferrari diventa così l'unica scuderia che da sé fa motore e telaio.

La nuova vettura è stata costruita con un occhio attento all'aerodinamica ed un altro alla spesa. Le novità? Il nuovo cambio è un ritorno al passato: dall'idea di Barnard di un cambio trasversale si è tornati a quello longitudinale (6 o 7 marce). L'occhio cade però sull'abitacolo dove il pilota «profonda». Il progetto «649» ieri si è dunque trasformato nella versione ufficiale, F300 (in nome della cilindrata). La nuova macchina si caratterizza per il muso molto alto e la forma squadrata. A metà stagione comunque sono previsti interventi sui profili. La linea è agile, ridotta nelle carreggiate (da 2 metri a 180 centimetri), le fiancate strette, le prese d'aria e i radiatori più piccoli anche perché il nuovo motore potrà lavorare a temperature più elevate. Niente più gommessick, così impongono le regole '98. La Ferrari non cambia, rimane per l'ultimo anno con la Goodyear come da contratto. E le voci che la davano già in Bridgestone si sono annullano nel momento in cui si alza il telone giallo appoggiato sulla nuova nata. Addio al famigerato «046»: il motore che è stato la telenovela del '97. Andrà in pensione e in sostituzione arriva lo «047», più potente. Paolo Martinelli, responsabile del settore motori (sportivo), specifica: «Lo «047» sarà più affidabile visto che si è evoluto assieme alla vettura... I giri saranno 250 in più al minuto rispetto allo «046». E sembra lontano quell'assurdo giorno di Jerez.

Si pensa al nuovo campionato e c'è ottimismo. A Maranello sono convinti che arriveranno risultati migliori del '97 e non solo più vittorie (5) ma anche il titolo. E Ross Brawn, uno degli artefici della nuova vettura, parla della stagione '98: «Le vetture saranno più lente. Con questa nuova configurazione abbiamo dovuto fare più prove aerodinamiche. Abbiamo fatto molti test di sicurezza nella parte anteriore della vettura. L'abitacolo è diverso. Il casco del pilota non tocca più la scocca. Le gomme hanno una ridotta possibilità di effetto-suolo. Ma la cosa più importante è che si lavorerà tutti assieme. E quest'anno abbiamo elaborato assieme motore e telaio...». La pensa così anche l'altro progettista Rory Byrne: «Abbiamo ottimizzato l'aerodinamica. Il nuovo telaio e le sospensioni sono state interamente riprogettate. Poi lo sterzo nuovo, il cambio longitudinale, freni rinnovati. Con orgoglio dico che rispetto al passato abbiamo ottenuto buoni risultati». Ora però aspettiamo di legare. [Ma.C.]

vanno affrontarlo con volontà, determinazione, serietà e soprattutto serenità».

**E anche la Williams sarà rossa...**  
«Sì ma questo non mi fa paura. Debbo essere sincero: se a cento tifosi si domanda quale vettura è di colore rosso, la risposta sarà una sola, Ferrari...».

**Barnard è stato un handicap per la Ferrari?**

«Nel '93 era l'unica soluzione. Ma anche la scelta di Barnard è servita ed è stato un passaggio necessario e importante per crescere. L'aspetto più negativo è stato quello di dover lavorare a cavallo tra Italia e Inghilterra. Sarebbe stato diverso altrimenti...».

**Il pilota '98 da battere?**  
«...Meglio parlare di scuderie. Damon Hill ha vinto un mondiale, poi non ha fatto più nulla. La macchina da battere dicono tutti, sarà la McLaren. Spero invece che sia la Ferrari. Il pilota? Hakkinen. Il finlandese è velocissimo».

Perché l'arrivo di Luca Badoer

come nuovo collaudatore?

«Larini ha fatto un eccellente lavoro: ottimo ai tempi di Berger e Alessi; buono con Schumacher. Badoer ha le credenziali giuste per far bene con noi. E come nel calcio, aver la panchina lunga fa comodo...».

**Schumacher porterà il titolo '98. E Irvine che cosa farà?**

«Mi aspetto di più da lui. Sono convinto che una macchina migliorata riuscirà ad ottenere buoni risultati. Per questo l'abbiamo confermato. Schumi? Sono rimasto molto contento dalla lettera che mi ha inviato a Natale. Sentire quanto è attaccato alla Ferrari mi ha impressionato».

Il presidente si alza, saluta. Alle sue spalle il grande scudetto rosso e giallo del Cavallino, quello che il «Drake» mostrava con vanto nelle presentazioni. Un suo portafortuna. E quest'anno nel centenario della morte del grande Enzo Ferrari potrebbe ritornare utile.

Maurizio Colantoni

### Modello Lego Un bolide di mattoncini

La nuova «F300» è stata subito imitata. A Maranello è stato esposto infatti anche un modello in scala reale della nuova rossa realizzato con i pezzi della «Lego» e Michael Schumacher si è seduto alla guida anche della versione giocattolo della Ferrari '98. Un piccolo incidente ha turbato i festeggiamenti. Per la pressione della folla una struttura in vetro che proteggeva la F300 ha ceduto, rompendosi. Un tifoso ha subito una ferita a una gamba.

### Caratteristiche Tecniche

<b>Modello:</b> F300
<b>Lunghezza:</b> 4,340 m.
<b>Larghezza:</b> 1,795 m.
<b>Passo:</b> 0,961 m.
<b>Peso:</b> 600 Kg (con acqua, olio e pilota)
<b>Motore:</b> Ferrari 047 - 10 cilindri a V di 80° 40 valvole - cilindrata 2997 cc
<b>Alimentazione:</b> iniezione elettronica digitale
<b>Accensione:</b> elettronica statica
<b>Trazione:</b> posteriore
<b>Potenza massima:</b> >700 Cv
<b>Cambio:</b> longitudinale Ferrari differenziale viscoso autobloccante
<b>Autotelaio:</b> in composito; nido d'ape con fibre di carbonio
<b>Ruote:</b> da 13 pollici (anteriore e posteriore)

# ACCELERATISM

Offriamo gratuitamente creatività, conoscenza, esperienza, etica.  
Per appuntamenti e informazioni:

0577-385593.

progettazione grafica • comunicazione visiva • immagine coordinata • promozione multimediale • editoria

*Design & Company*

Promozione a tempo limitato. Ci riserviamo la facoltà di rifiutare incarichi.