

# Ferrari, anno nero Ma all'orizzonte un'altra età dell'oro

Le nuove regole piacciono al Cavallino  
Resta da sciogliere il dubbio Schumi

di **Lodovico Basalù**

**ADDIO CARO 2005.** La Ferrari non ricorderà certo con piacere la recente stagione di F1, che ha sancito la fine del suo dominio. Che tutti si augurano temporaneo. Stagione conclusasi con il trionfo di Alonso e della Renault, con lo spagnolo già precettato dalla

McLaren-Mercedes per il 2007. Per non parlare delle eccezionali quanto vane prestazioni offerte da Kimi Raikkonen al volante delle monoposto grigio-argento. Il finlandese, nel 2007, potrebbe indossare una tuta rossa, se Kaiser-Schumi dovesse dire "basta". Anche se proprio nelle ultime ore il biondo Kimi ha ricevuto una proposta dalla Toyota per un contratto quinquennale da 150 milioni di euro - sempre dal 2007 - come ha dato per certo il settimanale tedesco Bild am Sonntag. Il futuro, insomma, è già comincia-

to. E a Maranello si è voltato pagina. Non solo sposando in pieno la nuova regolamentazione prevista per il 2008 - che restringerà ulteriormente le sofisticazioni aerodinamiche e motoristiche - ma lavorando sodo sulla base di quella che sarà la monoposto del 2006. Anno in cui torneranno i pit stop con cambio gomme - tanto cari alla Ferrari e alla Bridgestone - ma soprattutto motori di cilindrata più piccola, dei 2.4 litri a 8 cilindri. Per non parlare del nuovo sistema di prove ad eliminazione, che vedrà in pista più macchine. Lasciando nel dimenticatoio - senza alcun rimpianto - le qualifiche di un solo giro adottate finora. Tante novità, dunque. Ed è tale la fiducia nella nuova monoposto che dovrà riportare in alto la Ferrari, che persino Michael Schumacher ha anticipato il suo rientro dalle ferie pro-

vando già ai primi di dicembre una rossa "ibrida" in terra di Spagna. Non accadeva da anni, da quando il tedesco arrivò a Maranello, nel 1996, con il compito di far ritrovare la strada perduta agli uomini in rosso. «La F2005 non è stato certo il miglior progetto degli ultimi anni - ha ammesso Luca di Montezemolo - ma resta una precisa responsabilità da parte dei nostri fornitori. In ogni caso, quello del 2006 non sarà più un campionato per i costruttori di gomme, come lo è stato quello da poco concluso». Al di là delle valutazioni del presidentissimo, giova ricordare che la F2005, protagonista in negativo della passata stagione, porta la firma dell'italiano Aldo Costa. Anche se in uno staff tecnico composto da circa mille persone è quantomeno di cattivo gusto individuare un solo capro espiatorio. Va

**Il trionfo di Alonso  
un duro colpo  
Ma ora tutto cambia  
Se Michael se ne va  
arriva Raikkonen**

poi detto che il "mago" Rory Byrne, progettista sudafricano delle Ferrari vincenti dal 2000 al 2004, è vicino al trasferimento verso terre calde e lontane. E che la Red Bull - che monta motori Ferrari - ha ingaggiato Adrian Newey, il top sul mercato dei progettisti, strappato alla McLaren. Vedere in futuro l'inglese alla corte di Todt e Schumacher non è dunque semplice fantascienza. «Noi restiamo la Ferrari - ha replicato Montezemolo - un nome nel mondo. E constatiamo come persino il primo costruttore mondiale, la Toyota, non sia riuscita, finora, nonostante finanziamenti illimitati, a vincere un Gp. Quel che è vero è che ci troveremo di fronte una McLaren-Mercedes fortissima e una Renault che farà di tutto per confermare il titolo conquistato. Sarà però, una sfida tra costruttori di automobili». Vero fino a un certo punto. Perché anche con 3-4 pit stop a gara conterà sempre il tipo di pneumatico montato, Bridgestone o Michelin che sia. Con la casa francese che ha già preso la decisione di ritirarsi tra un anno, in dissenso con la decisione della Fia di tornare al passato in tema di pit stop. Ora la parola passa a Michael Schumacher e al nuovo acquisto Felipe Massa.

**RALLY** Da oggi le verifiche, partenza il 31. Sainz il favorito

## Via alla Dakar ricordando Meoni

Magari i più la chiamano ancora "Parigi-Dakar", ma nel corso dei suoi 28 anni di storia la corsa più folle del mondo ha cambiato la stazione di partenza. Due anni fa fu il turno di Clermont Ferrand, pur sempre in Francia, l'anno scorso toccò a Barcellona, quest'anno spetta all'affascinante Lisbona, capitale di un Portogallo alle prese con grossi problemi economici. Si comincia proprio oggi, con le verifiche tecniche di una sfida che durerà la bellezza di 9043 chilometri e che si concluderà il 15 gennaio 2006 nella capitale del Senegal. Per 483 iscritti in totale, dei quali 232 sono auto, 177 moto e 74 camion. Il via vero e proprio, con i motori al massimo dei giri insomma, è previsto per il 31 dicembre, quando i concor-

renti andranno da Lisbona verso la costa dell'Algarve. Per poi essere "traghettati" da Malaga a Nador, in Marocco, dove inizierà la contesa tra le dune del deserto. Tra i protagonisti principali l'ex-fuoriclasse del rallyismo mondiale, lo spagnolo Carlos Sainz, ingaggiato dallo squadrone Volkswagen. Che schiera ben quattro Toua-

**Il pilota italiano  
morì nell'ultima  
edizione della corsa  
Lo start stavolta  
sarà a Lisbona**

reg, una della quali affidata alla tedesca Jutta Kleinschmidt, già trionfatrice alla Dakar. E poi altri assi, compreso Stephan Peterhansel, su una Mitsubishi dominatrice negli ultimi anni. Senza dimenticare l'eroe delle Lancia mondiali alla fine degli anni ottanta, Miki Biasion, al via con un camion della Iveco. Tra gli altri italiani che possono puntare alla vittoria Edi Orioli, alla guida di un D-Max Isuzu, che ben quattro volte ha vinto la "Dakar" in moto. Tra le due ruote i favori del pronostico vanno per la cronaca al francese Cyril Desprès, alfiere dello squadrone Ktm. Una nota di amarezza arriva infine dal fatto che questa sarà la prima Dakar senza la presenza di Fabrizio Meoni, scomparso nel corso della scorsa edizione proprio in sella a una Ktm. Tra le novità regolamentari di quest'anno, l'uso limitato del Gps, che non fornirà agli equipaggi indicazioni se non entro i 3 chilometri dall'arrivo di ogni tappa. Insomma mano ai road book. E alla propria esperienza. «Sarà comunque una sfida unica a livello psicofisico», giura Sainz. E se lo dice un pilota che ha vinto il più alto numero di rally mondiali, ben 26, c'è da credergli. **lo.ba.**



Il campione del mondo Fernando Alonso (a sinistra) abbracciato da Michael Schumacher

« **Chi è Ernesto Che Guevara? Un avventuriero, un economista mancato, un utopista senza prospettive? Va d'accordo con Fidel?**

**O è in disgrazia? Sta creando nuovi Vietnam in America Latina?**

**Nelle carte segrete inedite, provenienti dagli Archivi nazionali statunitensi, la storia di come gli americani spiavano il "Che".** »



Euro 5,90  
+ prezzo del giornale

**l'Unità**

[ omissis ]

**la nuova collana  
de l'Unità diretta da  
Vincenzo Vasile  
dedicata a tutto ciò che è stato  
censurato, nascosto, dimenticato**

**in edicola il primo volume**

VINCENZO VASILE  
MARIO J. CEREGHINO

**dossier  
CHE GUEVARA  
Come lo spiavano gli americani**