



Meno rossa, più verde Ecco la Ferrari a «pesce martello»

Si svela la F2008, con gli allori, senza elettronica
Un po' sbiadita ma con la benzina «ecologica»

di **Lodovico Basalù** / Maranello (Modena)

ECCOLA MORIGERATA Senza clamori.

Una presentazione che sarebbe piaciuta a Enzo Ferrari. Anche se in pieno terzo millennio appare ovvio come le prime immagini della nuova F2008 «pesce martello», vista la forma del musetto, si ano state trasmesse

sul sito ufficiale della rossa, www.ferrariworld.com. Un tantino sbiadita nella nuova tonalità. Gli uomini del Cavallino, in ogni caso, ci hanno preso gusto a scomodare la Befana per battezzare l'ultima nata di una gloriosa dinastia. Lo fecero già l'anno scorso. E portò bene. Dunque anche ieri la F2008 si è tolta i veli all'interno del reparto assemblaggio della gestione sportiva, in via Alberto Ascari. L'ultimo italiano, nel 1953, a diventare campione del mondo. E soprattutto al volante di una Ferrari che sembra aver messo in un riposti-

glio l'idea di un pilota nazionale, anche se in Massa scorre sangue pugliese. Nella F2008, invece, il DNA è quello di un puledro di razza. Bella, con il numero 1 in chiara evidenza e una piccola feritoia anteriore che la fa assomigliare a una di quelle creature inventate da Julius Verne. Spicca poi il logo degli allori mondiali, piazzato sul fianco. Sinuosa nel profilo, la F2008, con pance e cofano motori più «scavati». E specchietti alle estre-

Oggi in pista a Fiorano
E parlerà Montezemolo
in contemporanea
alla presentazione
della nuova McLaren

mità, con ali studiate per mantenere quell'aderenza che l'assenza degli ausili elettronici ha fatto perdere. In realtà quelle mostrate alla stampa erano posticce, per ovvie ragioni di riservatezza. Tangibile, invece, il volante. Ora è più umano, meno da «Guerre Stellari». E il motore, più «gentile», a detta dei tecnici, nella risposta, più educato nello sprigionare 850 e passa cavalli. Persino più parco nei consumi, dato che da quest'anno non si potrà più rabboccare dopo le qualifiche. Il cambio? Più veloce negli innesti, gestito, come il propulsore, da una centralina elettronica unica (Mes), fornita dalla McLaren a tutti i team, dopo una contestatissima decisione da parte della Fia, che non dispiace a Ron Dennis, che oggi sarà in doppiopetto alla presentazione della McLaren-Mercedes MP4/23, all'interno del Museo di Stoccarda, «oscurata» - alle 12 in punto - da Montezemolo. Il presidente della Ferrari incontrerà i giornalisti per un'appendice nell'appendice della vernice di ieri. E proprio mentre Raikkonen metterà alla frusta, sulla pista di Fiorano, la nuova nata. Coincidenze? Niente affatto. Il patto di non belligeranza, la lettera di scuse da parte della McLaren è già carta straccia.



Felipe Massa e Kimi Raikkonen sulla Ferrari F2008 presentata ieri a Maranello

La scheda

Cambio «resistente» Misure top secret

La Ferrari F2008, visti anche i regolamenti sempre più restrittivi, ha migliorato quelli che erano i contenuti della F2007 campione del mondo. Da quest'anno il motore dovrà sempre durare 2 Gran premi, con un regime di rotazione fissato a un massimo di 19.000 giri. E il cambio dovrà resistere per ben 4 corse, pena la

retroceSSIONE sulla griglia di partenza. Aboliti sia il controllo di trazione sia il controllo di sbandata.

Telaio: in materiale composito, a nido d'ape e fibra di carbonio
Cambio: longitudinale, «quickshift» Ferrari a innesti rapidi a 7 rapporti
Freni: a disco, autoventilanti, in carbonio
Sospensioni: indipendenti, con puntone e molla di torsione ant. e post.

Ruote: BBS 13 pollici, anteriori e posteriori
Lunghezza: non comunicata
Larghezza: non comunicata
Peso: 605 kg
Motore: tipo 056, 8 cilindri a V di 90° di 2.4 litri a distribuzione pneumatica
Potenza presunta: 900 CV
Iniezione e accensione: elettronica Magneti Marelli
Benzina e olio: Shell
Pneumatici: Bridgestone Potenza.

È cominciata la sfida: «Che guai con le centraline della McLaren»

«Non lo nascondo. La nuova centralina della McLaren Electronic System, imposta a tutti dalla Fia, ci ha dato non pochi problemi. Anche in termini di sicurezza. Siamo vicini a una risoluzione. Certo, per quelli del team anglo-tedesco il discorso è diverso, visto che l'hanno progettata loro». Parola di Gilles Simon, boss di motori ed elettronica alla Ferrari. Scoppia la prima tra i due nemici di sempre. «Si tratta di un cambio di regole epocale - rincara Aldo Costa - ma ce lo aspettavamo. Quanto è lunga la F2008? Oddio, dalle foto è facile fare il calcolo, attraverso un computer. Diciamo come quella che hanno fatto loro, meno qualcosina...». Quella che... «hanno fatto loro» è la Ferrari clonata, insomma. La battuta non ha bisogno di traduzioni. Aria da bunker, attorno alla nuova nata. Magari per evitare qualche signor Stepanyev di passaggio. «Non è consentito l'uso di macchine fotografiche, inclusi i cellulari», si legge su un comunicato stampa. Elementare, Watson. Come è stato elementare far capire che nella F2008, è stato accorciato il passo di circa 5 centimetri - giurano i bene informati - rispetto alla F2007. «Per affrontare meglio cordoli e circuiti lenti», spiega sempre Costa. «Non ho ancora un figlio. Ma è come se mi fosse nato il primo», giura Massa. La nuova monoposto è anche ecologica - sempre da regolamento - visto che la benzina conterrà il 5,75% di biocomponenti. Non se ne cura Raikkonen. Ti senti più forte? Gli chiede un cronista. «No, e nemmeno presuntuoso», la risposta di Iceman. «Le F1 più difficili senza elettronica? Sì, ma se hai paura è meglio che cambi mestiere». **lo.ba.**

Comincia l'era di Domenicali Squadra giovane e italiana

«Enzo Ferrari lo fece con me, alla fine del 1973, quando avevo 26 anni. Non avevo una formazione tecnica, ma fui buttato a gestire una squadra di F1 composta da Niki Lauda e Clay Regazzoni. La stessa cosa l'abbiamo fatta con Stefano Domenicali». Così Luca di Montezemolo, già nell'incontro prenatalizio con la stampa, definì la scelta del nuovo Direttore della Gestione Sportiva. Il dopo Todt, insomma, francese arrivato alla Ferrari il 1° luglio del 1993. E per ora ancora amministratore delegato del Cavallino. Al dopo Schumacher ci ha già pensato Kimi Raikkonen.

Domenicali è imolese, 42 anni, laureato in Economia e Commercio e comunque già alla Ferrari dal 1991, con incarichi via via sempre più prestigiosi. Anni bui, quelli. Oggi, nella nuova gerarchia di Maranello, tre persone rispondono direttamente a lui: Aldo Costa (direzioni tecnica) e già «papà» della F2007 iridata, Mario Almondo (direzioni operativa) e Gilles Si-

mon (direzioni motori ed elettronica). Ovvero quel francese, ex-Peugeot, che da anni ha il compito di spremere cavalli dai propulsori più blasonati del pianeta. Nel ruolo di capo progettista - e autore della F2008 - sempre il greco Nikolaos Tombazis, 39 primavere e un cervello pieno di software e microchip. Coadiuvato da Marcello Fainello (dinamica del veicolo), Luca Baldisserrì, bolognese, 45 anni, resta invece responsabile di pista, ruolo che ha saputo meritare pienamente anche durante lo scorso campionato. Pur in assenza di uno stratega come Ross Brawn, che dopo un anno sabbatico - e lontano dal team con cui ha conquistato 5 titoli con il «suo» Michael Schumacher - ha accettato una vagonata di milioni di euro dalla malconca Honda. Completano il quadro i piloti: Kimi Raikkonen, Felipe Massa, Luca Badoer, Marc Gené, gli ultimi due nel ruolo di collaudatori. E ovviamente Michael Schumacher, tester di lusso e fresco 39enne. Un po' l'età media di tutto lo staff tecnico Ferrari. Tanto giovane, molto italiano, visto che al sudafricano Rory Byrne è stato confermato - consensualmente - solo l'incarico generico di Consulente Tecnico. Infine Chrys Dyer e Robert Smedley restano nel ruolo di ingegneri di pista rispettivamente di Raikkonen e Massa.

lo.ba.

LA STORIA Le Ferrari dal 1947 a oggi. La P4 del 1967 è insuperabile per estetica. Enzo Ferrari le rivendeva per finanziarsi

Galleria d'arte: belle, brutte, vincenti, a «coca cola»...

/ Maranello

«La vittoria più bella? Quella che deve ancora arrivare». Parola di Enzo Ferrari. Concetto più volte letto e ascoltato in oltre 60 anni di storia del Cavallino. Una domanda senza risposta, alla fine. Come quella che riguarda la rossa più ammaliante del reame. Questione ardua, impossibile. Inutile chiederlo ai collezionisti: americani, svizzeri, tedeschi, arabi, giapponesi. Ma anche italiani. La più bella - o le più belle - sono quelle che custodiscono all'interno dei loro garage blindati. Come Jo Vollenhoven, che svizzero - e ricco - lo è fino al collo. Al punto da possedere la «500 F2» iridata nel 1953 con Alberto Ascari. Anche se la più bella Ferrari mai costruita - a detta dei cultori e delle case d'asta - resta la «P4» del 1967, quella che con Lorenzo Bandini - tragicamente scomparso nel Gp di Montecarlo dello stesso anno - sbancò la 24 ore di Daytona, contro la nemica Ford. Vale 12 milioni di euro, ed è ora di proprietà di un inglese. Che se la tiene ben stretta, dopo che la stessa è passata anche per le mani di Bernie Ecclestone. Quella più brutta? Forse la «Spazzaneve», così soprannomina-

ta per il suo muso. Una F1 in esemplare unico, provata nel 1972-73 dall'allora direttore tecnico, Mauro Forghieri. E mai utilizzata in gara. Forghieri, comunque un ingegnere che firmò tante macchine stupende fino alla metà degli anni ottanta, prima che a Maranello si affacciasse la «scuola inglese». Belle o brutte, in ogni caso Enzo Ferrari le sue auto non le teneva. Ma le vendeva tutte a fine stagione, anche se presso la Galleria Ferrari qualche esemplare è rimasto, recuperato da collezionisti compiacenti. Il vulcanico Enzo, in un certo senso, si autofinanziava, con la cessione dei suoi gioielli. Cosa che del resto, in via Abetone Inferiore, avviene tuttora, visti i diversi fortunati proprietari di F2005, F2004 o F2002. Le ultime due hanno letteralmente dominato negli anni che corrispondono alla loro sigla. Addirittura 15 Gran premi vinti su 18 per la F2004. Vendute a sei «risparmiatori» a oltre 2 milioni di euro. Specie se l'esemplare è uno di quelli guidati da Schumacher. Per una 412 T2 del 1995, pilotata da Jean Alesi, l'ultima con il motore a 12 cilindri, bastano - si fa per dire - poco più di 300.000 euro. Per una «640» di Prost del 1990 1 milione di



Una parata di Ferrari di ogni epoca

euro: quella soprannominata «Coca Cola», per il suo profilo dall'alto. Questione di firma, appunto. Non a caso la monoposto guidata nell'ultima gara disputata da Schumi, la «248 F1» del 2006, sarà assegnata a 3 milioni di euro. Sarà. Perché è prassi del reparto «F1 Clienti», attivato da tempo a Maranello, fare aspettare almeno un anno, prima di entrare in possesso della creatura a lungo desiderata. Che lo stesso Schumacher comunque già possiede. Come Jody Scheckter, che custodisce la «T4», iridata nel 1979, in uno dei suoi garage. Potere del nome Ferrari e forza di

una leggenda creata abilmente dal suo fondatore. Sin da quando la 125S, nel 1947, varcò il cancello di ingresso, rimasto ancor oggi immutato. Quando attorno c'erano solo campi e nebbia. E non avveniristiche gallerie del vento firmate Renzo Piano. O reparti di produzione paragonabili a una sala chirurgica. C'era la fila allora, c'è la fila adesso. Anche se la produzione ha superato la soglia delle 6000 unità, per quel che riguarda le Gran Turismo stradali. Per quelle che superano i 20 anni c'è un altro reparto, «Ferrari Classiche», che ne certifica l'autenticità, curandone anche il

restauro. Ma per pezzi come la GTO del 1962 o la 375MM, che il regista Roberto Rossellini fece realizzare per Ingrid Bergman, nel 1954, in esemplare unico, è difficile trovare un acquirente. Facile, invece, invadere chi possiede una «312 T», quella con cui Niki Lauda riportò il titolo a Maranello nel 1975, dopo 11 anni di digiuno. L'austriaco se ne andò troppo in fretta, un anno dopo il terribile rogo del Nurburgring. «Avrebbe potuto vincere almeno altri tre titoli, se fosse restato con me», disse Enzo Ferrari. Le sue «gioie terribili» sono passate per rapporti spesso burrascosi con piloti, ingegneri, meccanici. Ma, stitiche alla mano, fuoriclasse come Ascari, Fangio, Hawthorn, Phil Hill, Surtees, Lauda, Scheckter, Schumacher e Raikkonen hanno portato complessivamente 15 titoli a Maranello. E altri, come Wolfgang Von Trips, Lorenzo Bandini, Jacky Ickx, Carlos Reutemann, Didier Pironi, Alain Prost o Nigel Mansell hanno fatto carte false per correre e a volte anche morire al volante di una rossa. Un nome su tutti: Gilles Villeneuve. Creato e amato da Enzo Ferrari, al pari di un figlio. Come forse nessun altro. **lo.ba.**