

- **Presentata ieri** la monoposto sui cui Maranello punta per «vendicarsi» della sconfitta 2010
 → **Nuovo regolamento** Il pilota potrà controllare con un pulsante l'alettone mobile posteriore

Ecco la Ferrari della rivincita Alonso: riprendiamo il titolo

Tanto entusiasmo nel team del Cavallino e anche qualche muso lungo. Fernando Alonso se la prende con le nuove regole cervellotiche: «Diventa quasi più appagante guidare una Gran Turismo stradale che una F1».

LODOVICO BASALÙ

MARANELLO (MODENA)
 lodorico.basalu@alice.it

Ha il compito di tenere alto l'onore di una nazione, possibilmente unita, almeno nelle nobili intenzioni di Luca di Montezemolo. Con la promessa, soprattutto, di riscattare il deludente smacco del 2010, patito sul circuito amico di Abu Dhabi, se non altro perché è sede del Parco Tematico Ferrari. La F150 si è dunque svelata agli occhi indiscreti di tutto il pianeta, anche se da qui al 13 marzo, quando partirà il mondiale in Bahrein, molte cose saranno cambiate, specie a livello aerodinamico. Normale, del resto, non scoprire subito le proprie carte, per giunta a beneficio di avversari con il coltello tra i denti, come Mercedes, McLaren o Red Bull-Renault. E alla Red Bull campione del mondo questa F150 assomiglia non poco, specie osservando quel muso così alto da sembrare quello di un catamarano. A disegnarla lo staff capitanato da Aldo Costa, con il greco Nick Tombazis come sempre giocoliere dell'aerodinamica e il toscano Luca Mar-

Un numero speciale

Si chiama F150 in onore dei 150 anni dell'Unità di Italia

morini impegnato, da motorista, a far consumare meno l'8 cilindri di 2,4 litri di Maranello.

IL RITORNO DEL KERS

Un compito prioritario, visto che da quest'anno ritorna il Kers (sistema di recupero di energia in frenata



La nuova Ferrari F150 pilotata da Fernando Alonso a Maranello

ta) che tanti dolori diede nel 2009. Senza dimenticare - come da nuovo regolamento - l'adozione dell'alettone mobile posteriore. Che potrà essere azionato liberamente in prova, ma solo una volta al giro in gara e se la vettura che precede è davanti di almeno un secondo. Un grosso caos, già in grado di tormentare i sogni di un pilota come Alonso, per nulla contento di impazzire con i mille pulsanti sul volante mentre si procede a oltre 300 km/h. «Saranno anche le regole - le parole dello spagnolo - ma in questo modo diventa quasi più appagante guidare una Gran Turismo stradale che una F1. Troppe le variabili in campo, medesimi i rischi in fase di sorpasso. Ma quel che conta è che siamo qui, pronti a riprenderci con gli interessi quanto perso nel 2010. Le premesse ci so-

IL PRESIDENTE

Montezemolo agita il tricolore: ridiamo fiducia al Paese

Il tricolore ovunque, sparso sulla rossa carrozzeria della F150. E parole pesanti: «Sono tutti contro tutti, la gente non ci capisce più niente. Ridiamo un po' di fiducia al paese. Lo abbiamo sempre fatto, lo facciamo ancora di più quest'anno. Io candidarmi? No, per carità, lasciatemi fuori». Non trascura una appendice politica (inevitabile) Luca di Montezemolo. E, del resto, davanti a lui c'iscono Sergio Marchionne (che parla solo di un possibile ritorno agonistico dell'Alfa Romeo), Alberto Bombassei (il vicepresidente di Confindustria che lo di-

fende a spada tratta sulle scelte attuate di recente), John e Lapo Elkann, Piero Ferrari e l'ad del Cavallino, Amedeo Felisa. Sul campo di battaglia, invece, Stefano Domenicali, il «Team Principal» tutto italiano che ha rilevato da 3 anni l'eredità lasciata da Jean Todt. Anche Domenicali, seppure in piccolo, parla, come Marchionne, di tagli («ma non voglio dire quante persone del reparto corse resteranno a casa») e di riduzione dei costi del 30-40% (del resto imposta). Sul piatto anche progetti futuri, come i nuovi motori a soli 4 cilindri turbo di 1,6 litri che la Fia vorrebbe dal 2013. Ma che la Ferrari, giustamente, respinge, perorando almeno la causa di un 6 cilindri, «più consono alla storia e alla tecnologia espressa in oltre 60 anni di corse». LO. BA.