

PRIME PROVE ROSSO SPERANZA



1. Fernando Alonso sulla F14 T, spinto dentro al box; 2. Kimi Raikkonen, osservato dalla bella fidanzata Minttu Virtanen COLOMBO

adesso c'è Monza e che cosa dobbiamo aspettarci? La logica dice che su un tracciato tanto veloce, le favorite saranno Mercedes e Williams. Ovvero la Ferrari dovrebbe lottare attorno al quinto posto, sempre che la McLaren, anch'essa spinta dalla power unit Mercedes, non faccia da terzo incomodo. La Red Bull qui sembra meno aggressiva che a Spa-Francorchamps, dove c'era un lungo tratto misto sul quale far valere le qualità aerodinamiche e telaistiche.

Poca velocità Ma, intanto, ieri c'è stata una sorpresa: Si attendevano immediatamente delle super-velocità in rettilineo e c'era chi scommetteva su punte di 360 orari. Non è accaduto. Perché tutti si sono resi conto che alleggerendo l'assetto per essere più rapidi, le macchine diventavano inguidabili nelle curve. Per cui si è dovuto «caricare» e la Ferrari è tornata a un assetto simile a Spa con cui va molto bene e che ha regalato qualche ottimismo. Ciò non toglie che Lewis Hamilton si sia tolto il gusto di fare il miglior tempo al mattino, con pista fredda e gomme dure, battendo tutti i piloti che nel pomeriggio hanno girato con Pirelli «medie» e asfalto a 41 gradi. In rettilineo si sono avuti così i 348 chilometri orari delle Mercedes, contro i 344 di Williams e i 342 di Ferrari. Inezie. Ma, il venerdì, la Mercedes ci ha abituato a girare con tanta benzina nel serbatoio. In ogni caso la classifica vede Hamilton e Nico Rosberg davanti, poi l'ottimo Kimi Raikkonen terzo, Fernando Alonso quarto a 4 decimi, poi Valtteri Bottas, Jenson Button e Sebastian Vettel a mezzo secondo. Nella simulazione di gara la marca di Stoccarda si è confermata la migliore, seguita da Williams e Ferrari.

Avvertimento In casa Mercedes tutto pare quieto. Ma i dirigenti non intendono minimamente concedere libertà ai piloti. Dice infatti Lauda: «Sanno che non devono urtarsi e si regoleranno. Abbiamo perso due gare per colpa dei duelli in casa, non è stato bello. E non possiamo permetterci che i rivali si avvicinino proprio nel momento in cui disponiamo della macchina migliore». Parole, parole, parole. Da oggi pomeriggio si fa sul serio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OPINIONE
di PINO ALLIEVI
a pagina 19

Il retroscena

Domenicali da Bernie: c'è un ritorno in vista?



Lo striscione «Stefano Domenicali ci manchi!!!» comparso ieri sulle tribune di Monza COLOMBO

— C'era una striscione che campeggiava ieri lungo il tracciato: «Stefano Domenicali ci manchi». Pur abitando di fronte al Parco di Monza, l'ex responsabile della Gestione Ferrari sinora nel paddock non si è visto: forse lo farà domani mattina (ci sta ancora riflettendo) perché invitato da Bernie Ecclestone per un colloquio che potrebbe anche non essere di semplice cortesia. Con la sua esperienza il dirigente emiliano - che non ha ancora scelto tra le offerte che gli sono arrivate in questi mesi - potrebbe sempre fare comodo a Mister E. Nel frattempo in questi giorni di GP - particolarmente agitati in casa Ferrari per le voci ricorrenti sul futuro di Montezemolo - si è assistito a una sorta di pellegrinaggio a casa di Stefano: per un saluto o una cena si sono alternati piloti (anche coloro che non hanno mai vestito la tuta rossa), tecnici della Ferrari di oggi e di ieri, esponenti della Fia e della Fom. Qualcuno ci ha pure dormito: è il caso di Luca Colajanni, che ieri ha salutato la Marussia e la F.1 e dalla prossima settimana si dedicherà alla gestione delle pubbliche relazioni della Formula E.

Andrea Cremonesi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

il Cavallino
UN WEEKEND PARTICOLARE
Mattiacci stopper
«È solo venerdì e non faccio gossip»

«I tempi? Sono le libere... Montezemolo? Ho altro cui pensare». Vertice dei team, tante idee sul tavolo: rifornimenti, nuovi musci, età minima per i piloti...



Marco Mattiacci, 43 anni, è subentrato a Stefano Domenicali come team principal Ferrari COLOMBO

DAL NOSTRO INVIATO
LUNGI PERNÀ
MONZA

La prima Monza ferraria di Marco Mattiacci, l'ultima (dicono certe voci) di Luca di Montezemolo, le regole sui motori di cui si continua a discutere e poi quello che succede in pista, ma solo come argomento accessorio. Sembra che tutto interessi, nel mondo chiuso e autocelebrativo del paddock, fuorché degli eroi del volante e delle loro auto. E forse anche per questo c'è da interrogarsi, se il pubblico espone striscioni che dicono «brutti circuiti, brutte auto, niente suono, la F.1 è morta». Meglio però evitare catastrofismi e pensare alla Ferrari che almeno per un giorno piazza il ritrovato Kimi Raikkonen e Fernando Alonso dietro ai fulmini Mercedes, col finlandese che con le gomme medie ha avuto un passo inferiore solo a Bottas. «Un buon inizio, ma è solo venerdì», avverte il team principal Mattiacci.

Emozione Oggi, nelle qualifi-

che, sapremo se Williams, McLaren e Red Bull scopriranno le carte o se la rossa può davvero puntare alla seconda fila. Ma intanto la prudenza è d'obbligo e Mattiacci dice di sentire «il peso della responsabilità, avendo visto tanti giovani venuti a tifare per noi e l'impressionante passione per la Ferrari, che dà comunque motivazioni e pressioni positive». Quando gli chiedono delle voci secondo cui il presidente Montezemolo potrebbe lasciare dopo oltre 20 anni, risponde secco: «Non è mia abitudine commentare i gossip. Ho aggiornato il presidente anche dopo le libere e ho molte cose di cui occuparmi».

Attesa Stamattina Montezemolo sarà a Monza e finalmente sentiremo se smentirà gli scenari che lo vorrebbero coinvolto nel nuovo corso di Alitalia-Ethiad. È invece probabile che esprimerà la sua preoccupazione per la situazione economica dei piccoli team e per la crisi della F.1. L'ultima volta si era visto a inizio aprile in Bahrain, poco prima della so-

stituzione di Stefano Domenicali al timore della Scuderia. Poi non è tornato per affiancare Mattiacci, come era previsto. Ha seguito ogni passo a Maranello. L'ex ferrarista Niki Lauda, oggi capo della Mercedes, commenta: «Non ho sentito niente del fatto che Montezemolo voglia andare via. Per me lui è il Presidente, lo è da 22 anni e la Ferrari è andata molto bene. Non vuole andare a lavorare per Alitalia, ne sono certo. Sarebbe un grande peccato. Speriamo rimanga tutto come ora». Mentre su Sergio Marchionne, l'amministratore delegato Fca, tirato in ballo in questi giorni per l'ipotetico avvicendamento in Ferrari, ieri Flavio Briatore ha fatto una battuta: «Lavora già 22 ore al giorno, come farebbe?».

Motori Ma il futuro ha orizzonti in evoluzione anche sul fronte delle regole. Ieri, al vertice strategico fra i team principali e il patron Bernie Ecclestone, si sono affrontate molte questioni. In primis i motori, che ha visto Ferrari e Renault sulla stessa linea nel tentativo di concedere dal 2015 più libertà allo sviluppo delle power unit (oggi congelate) durante la stagione. «La F.1 è innovazione. Chi ha fatto il miglior lavoro è giusto che sia davanti, ma non dare agli altri la possibilità di recuperare e rendersi competitivi è troppo. Possiamo trovare un compromesso», ha detto Mattiacci. Spalleggiato da Horner della Red Bull: «Ha ragione. Dobbiamo poter fare sviluppo anche sui motori. La Mercedes ovviamente li vorrebbe congelare per i prossimi 25 anni...». Ma Toto Wolff ieri ha fatto un'apertura: «Se ne può parlare».



HA DETTO



Lauda su Montezemolo
«Non ho sentito niente del fatto che voglia andare via. Per me lui è il Presidente, lo è da 22 anni e la Ferrari è andata molto bene. Non vuole andare a lavorare per Alitalia. Speriamo rimanga tutto come ora»

Idee Si è discusso anche di adottare nuovi criteri per la Superlicenza, dopo la vicenda del 16enne Verstappen («Non giudico dall'età sul passaporto, ma mi preoccupa il messaggio che arriva ai ragazzi», dice Mattiacci); di studiare un look più aggressivo per le vetture, eliminando i brutti musci di quest'anno; di renderle più impegnative nella guida come auspicano Alonso e altri piloti; di innalzare il limite minimo di carburante ed eliminare il flussometro per la quantità istantanea di benzina (100 kg l'ora) per non rivedere un caso Ricciardo, squalificato in Australia per il misuratore difettoso. Fra le proposte, anche reintrodurre i rifornimenti e consentire la vendita dei telai alle piccole squadre, oltre a power unit e cambio. Di fatto vedremo in pista le terze macchine, sulle quali la Ferrari insiste da tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RENAULT SPORT **Gioca la carta giusta per il tuo futuro** **FORMULA RENAULT 2.0 ALPS**

FASTLANE PROMOTION **www.renaultsportitalia.it** **REXIA** **eif** **MICHELIN**