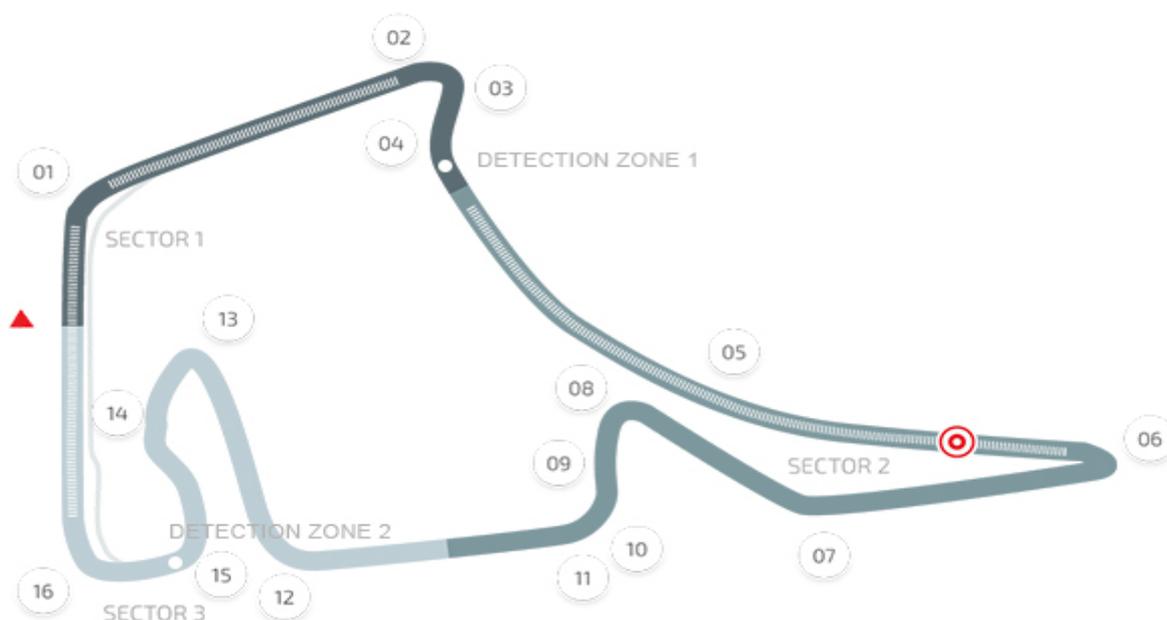




GP di Germania

HOCKENHEIM

PREVIEW



Maranello, 23 luglio 2019 – Quello che si corre domenica è il 64° Gran Premio di Germania valido per il Mondiale di Formula 1. La gara nella storia si è disputata su tre piste diverse: AVUS, Nürburgring ed Hockenheimring anche se potrebbero quasi essere considerate cinque visto come sono cambiati nel tempo gli ultimi due tracciati. La Scuderia Ferrari in Germania si è imposta 21 volte.

Gli anni Cinquanta. Il debutto del GP di Germania in F1 risale al 1951: il teatro dell'appuntamento era l'inferno verde, ovvero i 22,8 chilometri del Nürburgring, una pista difficilissima, solo per campioni. Il primo team ad iscriverne il proprio nome nell'albo d'oro della corsa fu proprio la Scuderia Ferrari con Alberto Ascari. Il pilota milanese concesse il bis l'anno seguente mentre la squadra fece tris nel 1953 con Giuseppe Farina e la Ferrari 500. La Scuderia si impose anche nel 1956 con Juan Manuel Fangio. Il team di Maranello dominò anche

l'unica edizione del GP sul circuito dell'AVUS, a Berlino. Si trattava di due rettilinei uniti da altrettante curve una delle quali incredibilmente parabolica (43,6 gradi di inclinazione) che consumavano in modo innaturale le gomme. La gara fu, dunque, disputata in due manche che vennero entrambe dominate dalla 246 di Tony Brooks.

Gli anni Sessanta e Settanta. Quattro anni dopo, nel 1963, fu John Surtees con la 156 F1 a consacrarsi vincitore concedendo il bis la stagione successiva quando, con la 158 F1, conquistò un successo che sarebbe risultato decisivo per la conquista del titolo a fine stagione. Grazie a quella doppietta l'inglese fu soprannominato Ringmeister. La Ferrari trionfò ancora al Nürburgring nel 1972, grazie a Jacky Ickx, e nel 1974, con lo svizzero Clay Regazzoni, ma qui visse anche uno dei momenti più difficili della propria storia sportiva quando, l'1 agosto 1976, Niki Lauda rimase vittima del terribile incidente del quale ha portato i segni per tutta la vita. A lungo si temette per la sopravvivenza del pilota austriaco, invece Niki si riprese e fu il primo a trionfare l'anno seguente sul nuovo palcoscenico della gara, il circuito di Hockenheim. La pista misurava oltre sei chilometri e si caratterizzava per i lunghi rettilinei tra gli alberi della Foresta Nera con, alla fine, il difficile Motodrom, una serie di curve molto insidiose, specialmente per il fatto che le vetture erano costrette ad affrontarle con ali molto scariche aerodinamicamente per poter massimizzare la velocità sui rettilinei.

Gli anni Ottanta e Novanta. Il 1982 vide Patrick Tambay e la 126 C2 conquistare un successo che nessuno però ebbe voglia di festeggiare. Nelle prove del sabato, infatti, l'altro pilota del team, Didier Pironi, che era in lizza per il titolo, era rimasto vittima di un terribile incidente che ne avrebbe determinato la fine della carriera automobilistica. L'anno seguente a imporsi fu René Arnoux con la 126 C3. Il 1985 vide invece il Gran Premio di Germania tornare al Nürburgring che, completamente ristrutturato, era diventato un autodromo moderno anche se privo dell'antico fascino. Ad imporsi fu la Ferrari di Michele Alboreto che in quell'occasione prese anche la testa del Mondiale al volante della 156-85. Passarono nove anni prima di rivedere una monoposto del Cavallino Rampante sul gradino più alto del podio: a riportarcela fu Gerhard Berger che, con la 412 T1, interruppe un digiuno di vittorie lungo 59 GP.

Gli anni Duemila. Cinque anni più tardi a imporsi fu Eddie Irvine, aiutato anche dal compagno di squadra Mika Salo, in macchina al posto dell'infortunato Michael Schumacher, mentre nel 2000 ci pensò Rubens Barrichello, fortunato per l'ingresso in pista della Safety Car a causa di un'invasione di pista ma anche bravo, nel finale, a resistere con le gomme da asciutto nonostante su metà del tracciato si stesse abbattendo un fortunale. Schumacher vinse nel 2002 al debutto sulla nuova Hockenheim, un circuito completamente diverso dal precedente, senza più i lunghi rettilinei nel bosco ma con una lunga traversa, la curva Parabolika, che unisce la prima e l'ultima parte del precedente circuito. È rimasto lo storico Motodrom anche se, da quando questa pista è diventata da medio carico aerodinamico, non è più così selettivo. Il campione tedesco si impose anche nel 2004 e nel 2006, mentre le ultime due affermazioni della Scuderia sono legate a Fernando Alonso, mattatore ad Hockenheim nel 2010 e nel 2012.

FERRARI STATS

GP disputati 980

Stagioni in F1 70

Debutto Monaco 1950 (Alberto Ascari 2nd; Raymond Sommer 4th; Luigi Villorresi ret.)

Vittorie 235 (23,97%)

Pole position 222 (22,65%)

Giri più veloci 251 (25,61%)

Podi totali 760 (77,55%)

FERRARI STATS GP DI GERMANIA

GP disputati 61

Debutto 1951 (Alberto Ascari 1°, José Froilàn Gonzàlez 3°; Luigi Villorresi 4°, Piero Taruffi 5°, Rudolf Fischer 6°)

Vittorie 21 (33,33%)

Pole position 20 (31,74%)

Giri più veloci 17 (26,98%)

Podi totali 52 (82,53%)

Sebastian Vettel #5



"Siamo chiamati a una gara molto migliore dello scorso anno, specialmente per quel che mi riguarda... Quindi non vedo l'ora di scendere in pista ad Hockenheim.

L'atmosfera è sempre fenomenale e il pubblico grandioso, con tante bandiere tedesche bellissime da vedere lungo tutto il circuito. Per quanto riguarda il tracciato, sembra piuttosto semplice a una prima occhiata. Però specialmente l'ultima parte è tanto bella quanto tecnica, in particolare il Motordrom. Lì si trovano tantissimi tifosi e ci sono i punti più insidiosi del circuito.

Detto questo, anche la curva 1 è impegnativa, direi una delle più complesse del tracciato, perché è molto veloce e finisce prima ancora di rendersene conto. Va affrontata alla perfezione ed è importante sentirsi a proprio agio con la vettura per iniziare ad accelerare il prima possibile così da massimizzare la velocità per i settori successivi della pista".

Charles Leclerc #16



"Sono contento di gareggiare a Hockenheim. Nel corso degli ultimi weekend di gara insieme alla squadra abbiamo sempre fatto un buon lavoro in qualifica. Ora ci dobbiamo concentrare maggiormente sul passo gara perché è questo l'aspetto nel quale abbiamo faticato

ultimamente.

Per quanto riguarda il tracciato, è un bel mix di curve una diversa dall'altra e di rettilinei veloci. Quella di Silverstone è stata una gara molto divertente da vivere in abitacolo, speriamo di poterci ripetere anche in Germania e di essere in condizione di lottare per la vittoria".

Mattia Binotto Team Principal

“ Il Gran Premio di Germania per noi è prima di tutto la gara di casa di Sebastian. Per questo teniamo particolarmente a ben figurare ad Hockenheim, soprattutto dopo che l'anno scorso ci è sfuggita l'opportunità di concludere bene un fine settimana nel quale le nostre prestazioni erano state di livello.

Per questa gara non sono previste novità particolari ma dall'analisi del GP di Silverstone abbiamo tratto utili informazioni per conoscere meglio la vettura. ”



#essereFerrari

90 YEARS 



KASPERSKY



Lenovo

WEICHAI

HUBLOT

MAHLE



AMD



eightcap

Laszmae



SKF



NOK



BREMBO



VistaDET



Agfa

Palantir



Garrett



Motor Sport Press Office - press.office@ferrari.com - phone +39 0536.949450 - fax +39 0536.949049

Ferrari.com

Formula1.ferrari.com

SF90.ferrari.com

Se non desideri più ricevere questa comunicazione [clicca qui](#)