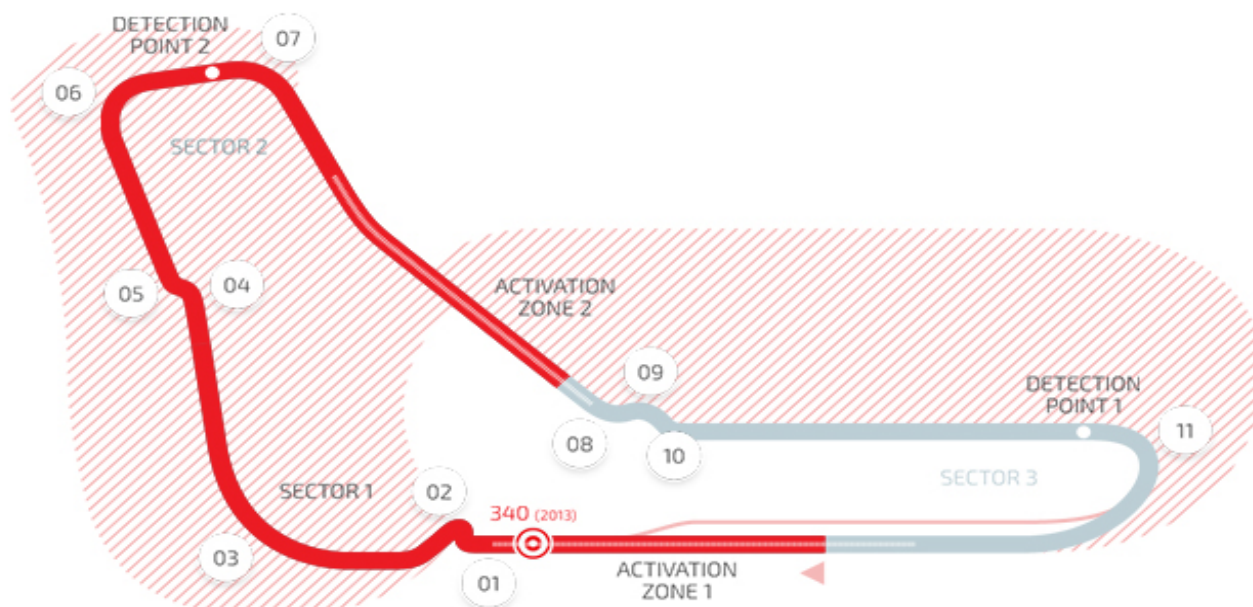




## GP d'Italia MONZA

### PREVIEW



Maranello, 3 settembre 2019 – Quello che si corre domenica è il 90° Gran Premio d'Italia, il 70° valido per il Campionato del mondo di Formula 1, unica gara, insieme al Gran Premio di Gran Bretagna, a essere sempre stata parte del calendario iridato. Si è corso costantemente all'Autodromo Nazionale di Monza eccezion fatta per il 1980, quando la gara si disputò all'Autodromo Dino Ferrari di Imola e venne vinta dalla Brabham di Nelson Piquet. La Scuderia Ferrari nel corso degli anni si è imposta 18 volte ottenendo anche 20 pole position e 68 podi.

**Evento.** Prima di trasferirsi a Monza, Sebastian Vettel e Charles Leclerc, insieme al Team Principal, Mattia Binotto, saranno in Piazza Duomo, a Milano, mercoledì pomeriggio dalle 17, per incontrare e abbracciare i tifosi nella kermesse organizzata da ACI in occasione della novantesima edizione del Gran Premio d'Italia e dei 90 anni dalla fondazione della Scuderia

Ferrari. Ad attendere gli appassionati un programma ricchissimo che vedrà alternarsi sul palco ospiti illustri e piloti di ogni epoca, dai fuoriclasse del passato, alle promesse del futuro, rappresentate alla perfezione dagli allievi della Ferrari Driver Academy. Oltre a loro un gran numero di vetture di ieri e di oggi della Scuderia Ferrari oltre alle auto stradali della Casa di Maranello.

**Velocità, scie e paura.** Monza, dopo la sparizione della vecchia Hockenheim, resta l'unica pista da alta velocità della Formula 1 (per Spa-Francorchamps vale infatti un discorso a parte). Lungo i suoi rettilinei, un tempo non intervallati dalle chicane che ci sono nell'attuale layout, si sono vissuti alcuni dei duelli più serrati della storia, con decine di sorpassi a ogni giro, favoriti dalla facilità di prendere la scia delle vetture davanti. Memorabile in questo senso l'edizione 1971, vinta da Peter Gethin (BRM) con un centesimo di vantaggio sulla March di Ronnie Peterson e le prime cinque vetture racchiuse in sei decimi. Una pista così veloce è stata però anche teatro di diverse tragedie: restano tristemente famose quelle di Alberto Ascari, Wolfgang Von Trips, Jochen Rindt e proprio Ronnie Peterson.

**I successi iniziali.** A dire il vero, la prima affermazione della Scuderia Ferrari a Monza risale addirittura a prima della Formula 1, quando la squadra italiana gareggiava con vetture Alfa Romeo. A centrarla, nel 1933, fu Luigi Fagioli. Dall'istituzione del Mondiale la squadra di Maranello ha poi trionfato a Monza nel 1951 con Alberto Ascari che fece doppietta insieme a José Froilán González sulla 375. Il pilota milanese concesse il bis l'anno seguente, mentre fu necessario attendere il 1960 quando la vittoria fu facile perché i team britannici boicottarono il Gran Premio per protestare contro l'uso dell'anello di alta velocità, costruito nel 1955 e ritenuto troppo pericoloso. Le Ferrari fecero tripletta con Phil Hill, Richie Ginther e Willy Mairesse. L'anno seguente i protagonisti c'erano tutti ma finì in tragedia. Von Trips venne a contatto con la Lotus di Jim Clark e perse la vita insieme a 14 spettatori. Vinse la 156 di Hill, che diventò anche il primo statunitense a vincere il titolo mondiale.

**Vittoria chiave.** Nel 1964 la Scuderia Ferrari tornò a trionfare con John Surtees che dominò la gara con la 158 dopo aver sconfitto l'iniziale concorrenza di Dan Gurney. Con quel successo fondamentale il britannico si rimise in corsa per il titolo mondiale che avrebbe rocambolescamente vinto nell'ultima corsa, in Messico. Ugualmente importante, due anni dopo, fu la vittoria di Ludovico Scarfiotti che, facendo doppietta insieme a Mike Parkes al volante della 312, salvò il bilancio di una stagione fin lì non troppo positiva.

**Gli anni Settanta.** Dopo tre edizioni di digiuno la Scuderia Ferrari tornò al successo nel 1970 grazie a Clay Regazzoni che riuscì ad avvantaggiarsi nei giri finali sulla March di Jackie Stewart. Cinque anni più tardi lo svizzero concesse il bis in una giornata di gran festa per tutta la squadra: con il terzo posto Niki Lauda riportò infatti il titolo Piloti a Maranello, undici anni dopo Surtees. La stessa festa si ripropose quattro anni più tardi quando Jody Scheckter, scortato al traguardo dal compagno Gilles Villeneuve, si laureò matematicamente campione.

**Il “miracolo” del 1988.** La vittoria di Scheckter, di cui quest’anno ricorrono quindi i quarant’anni, segnò l’inizio di un lungo periodo senza vittorie per la Scuderia Ferrari a Monza. Al Gran Premio d’Italia del 1988 la squadra si presentò con una profonda tristezza nel cuore. Quella era infatti la prima uscita in Italia dalla morte del fondatore, Enzo, avvenuta ad agosto. In qualifica le McLaren di Alain Prost e Ayrton Senna, padrone della stagione, monopolizzarono la prima fila. In gara il pilota francese si ritirò per un guasto, mentre l’asso brasiliano sembrava lanciato verso una facile vittoria. A tre giri dal termine, tuttavia, Senna si trovò davanti la Williams di Jean-Louis Schlesser da doppiare. Il pilota francese sembrò dare strada al leader della corsa, ma invece finì per colpire Senna costringendolo al ritiro. Per la Scuderia Ferrari fu così doppietta, con Gerhard Berger che chiuse davanti a Michele Alboreto. Il giorno dopo alcuni giornali scrissero che Enzo Ferrari, da lassù, aveva “ispirato” la sciagurata mossa di Schlesser...

**L’era Schumacher.** Passarono altri otto anni prima di rivedere una Ferrari sul gradino più alto del podio a Monza: era il 1996 e a centrare il successo fu il grande Michael Schumacher, che a Monza si impose di nuovo nel 1998, con un grandioso sorpasso ai danni di Mika Hakkinen alla Variante della Roggia; nel 2000, quando raggiunse il numero di vittorie di Senna e non riuscì a trattenere le lacrime in conferenza stampa; nel 2003 e nel 2006. Sempre a quell’era appartengono i trionfi di Rubens Barrichello del 2002 e del 2004, quando le Ferrari recuperarono dal fondo del gruppo dopo una scelta sbagliata di gomme (Rubens) e un testacoda alla Roggia (Michael).

**Il giro record di Kimi.** L’ultimo successo Ferrari a Monza porta la firma di Fernando Alonso. Nel 2010 lo spagnolo, già primo nel 2007, fu protagonista di un prolungato duello con Jenson Button che alla fine fu costretto a cedere alla decisione di Fernando e alle prestazioni della sua F10. Da allora non sono più arrivate vittorie nel Gran Premio d’Italia, ma lo scorso anno Kimi Raikkonen ha scritto una pagina di storia della Formula 1 nel corso delle qualifiche: al volante della SF71H il finlandese ha infatti ottenuto la pole position alla media di 263,587 km/h, il giro lanciato più veloce della storia della categoria regina.

## **FERRARI STATS**

**GP disputati** 983

**Stagioni in F1** 70

**Debutto** Monaco 1950 (Alberto Ascari 2°; Raymond Sommer 4°; Luigi Villoresi rit.)

**Vittorie** 236 (24%)

**Pole position** 223 (22,68%)

**Giri più veloci** 252 (25,63%)

**Podi totali** 763 (77,61%)

## **FERRARI STATS GP D’ITALIA**

**GP disputati** 69

**Debutto** 1950 (Alberto Ascari e Dorino Serafini 2°)

**Vittorie** 18 (26,08%)

**Pole position** 20 (28,98%)

**Giri più veloci** 18 (27,53%)

**Podi totali** 68 (98,55%)

## Sebastian Vettel #5



"Questo weekend saremo in pista circondati dai nostri tifosi che invaderanno Monza. Questa gara per me significa molto perché mi riporta alla mente il 2008 quando vinsi qui il primo GP con un motore Ferrari che tuttavia spingeva una vettura non rossa. L'ambizione è proprio quella di sfatare questo tabù, vincere con la Ferrari. Negli scorsi anni ci siamo stati molto vicini, ma è sempre mancato l'ultimo step.

Per quanto riguarda il tracciato, parliamo di un layout unico al mondo, che obbliga a gareggiare con basso carico aerodinamico e quindi con una vettura piuttosto difficile da guidare. La macchina, con ali così limitate, nelle mani del pilota sembra molto leggera e meno stabile del consueto complicando parecchio le cose in frenata.

I rettilinei sono intervallati da chicane piuttosto strette nelle quali bisogna trovare il giusto compromesso nell'utilizzo dei cordoli. Per questo identificare l'assetto ideale per Monza non è semplice. Se però ci si riesce allora tutto diventa più facile e, una volta preso il ritmo, è anche molto divertente".

## Charles Leclerc #16



"Questo weekend festeggeremo 90 anni dalla fondazione della Scuderia Ferrari così come la novantesima edizione di una delle gare più iconiche del campionato, il Gran Premio d'Italia.

Fin da quando ero un bambino ho sognato di poter essere un giorno pilota del team di Maranello, uno dei più rappresentativi della Formula 1, e va da sé che questa prima volta a Monza con la Scuderia Ferrari per me sarà molto speciale.

La pista è nota in tutto il mondo non solo per i lunghi rettilinei ma anche per alcune delle sue curve, come le due di Lesmo e la Parabolica. Fino a questo momento la velocità in rettilineo è stata una delle nostre armi migliori e cercheremo di ottimizzare il nostro pacchetto così da massimizzare la performance della SF90 in ogni parte del circuito. Daremo il massimo per cercare di portare a casa un grande risultato e rendere ancora una volta i tifosi orgogliosi di noi".

## Mattia Binotto Team Principal

“ Presentarsi al nostro Gran Premio di casa dopo la vittoria di Spa-Francorchamps è senza dubbio il modo migliore per arrivare a Monza, soprattutto per ringraziare i tifosi che tanto ci hanno supportato in questa stagione, fin qui non delle più facili.

Ci troviamo ad affrontare un circuito dalle medie molto elevate caratterizzato da lunghi rettilinei e violente frenate, sul quale si utilizza un pacchetto a basso carico aerodinamico.

In questo fine settimana prevediamo di introdurre la nostra terza unità di power unit.

Abbiamo visto in Belgio che per vincere dobbiamo essere perfetti su ogni fronte e il nostro impegno è fare altrettanto anche a Monza. Non ci sarà margine di errore.

Il GP di casa è sempre un appuntamento importante ma lo è ancora di più quest'anno, dal momento che celebriamo i 90 anni di Scuderia Ferrari.

Correre davanti ai nostri tifosi ci dà sempre una spinta in più e una motivazione ulteriore a fare bene. Dopotutto non c'è un podio più bello di quello di Monza così come non esiste un pubblico migliore di quello Italiano.

”

Le immagini da scaricare sono gratuite per tutti gli scopi editoriali. Qualsiasi uso commerciale dovrebbe essere approvato dalla Scuderia Ferrari. Per scaricare immagini libere da diritti visitare [media.ferrari.com](http://media.ferrari.com)

# #essereFerrari

**90 YEARS**



KASPERSKY



Lenovo

WEICHAI

HUBLOT

MAHLE



AMD



Eightcap

Łaszma

infor



SKF



NGK



RIEDEL

VISTARJET



Alfa Romeo

Qatar



OZ

Garrett



Sabot

Motor Sport Press Office - [press.office@ferrari.com](mailto:press.office@ferrari.com) - phone +39 0536.949450 - fax +39 0536.949049

[Ferrari.com](http://Ferrari.com)

[Formula1.ferrari.com](http://Formula1.ferrari.com)

[SF90.ferrari.com](http://SF90.ferrari.com)

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