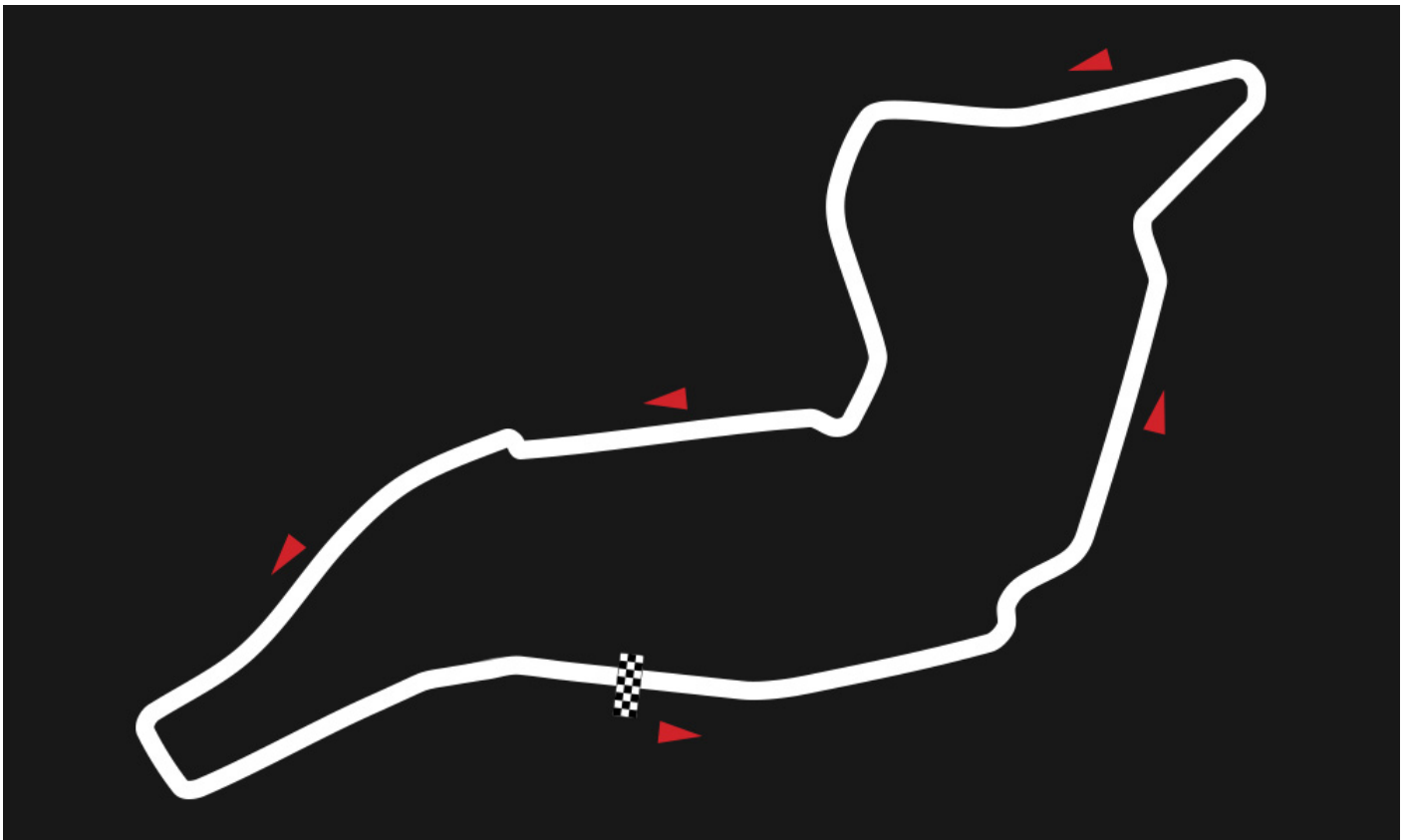




Gran Premio dell'Emilia Romagna

IMOLA - AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI

PREVIEW



Sabato è il nuovo venerdì

Maranello, 29 ottobre 2020 - A 14 anni di distanza dall'ultimo Gran Premio di San Marino, vinto da Michael Schumacher con la Ferrari 248 F1 nel 2006, la Formula 1 ritorna all'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola per il GP dell'Emilia Romagna, 13° appuntamento della stagione 2020 e terzo in terra italiana dopo quelli di Monza e Mugello. Sono passati 40 anni dalla prima volta del Mondiale sul circuito del Santerno, quando l'impianto ospitò il GP d'Italia al posto di una Monza chiusa per lavori di ammodernamento. Dall'anno seguente il tracciato alle porte di Milano si è ripreso la corsa tricolore ma per 26 anni a Imola si è disputato il Gran Premio di San Marino. La Scuderia Ferrari ha vinto qui otto volte, la prima nel 1982 con Didier Pironi, nella gara che sancì la fine del rapporto tra il pilota francese e il compagno di squadra canadese Gilles Villeneuve; l'anno successivo con Patrick Tambay e poi per sei volte con Schumacher (1999, 2000, 2002, 2003, 2004 e 2006).

Meno tempo pista. Per la prima volta si esprimerà ufficialmente il formato di un GP su due giorni – già accaduto di recente per cause di forza maggiore nel Gran Premio dell'Eifel, quando le avverse condizioni meteorologiche al Nürburgring hanno impedito di disputare le prove libere del venerdì - che potrebbe essere adottato nel prossimo futuro per consentire di aggiungere gare al calendario limitando l'aumento dei giorni da trascorrere lontano da casa per le squadre. Le attività stampa che di solito si svolgono al giovedì slitteranno dunque di un giorno e le vetture scenderanno in pista per la prima volta alle 10 CET di sabato per 90 minuti di prove libere. Alle 14 sarà già tempo di andare in qualifica, mentre domenica 1 novembre la gara prenderà il via alle 13.10 per assicurarsi che ci sia ancora luce nella finestra di quattro ore entro la quale l'evento si deve concludere.

Nuovo layout. Non esistono riferimenti sul giro attendibili non solo perché dall'ultima visita della Formula 1 a Imola sono trascorsi parecchi anni, ma soprattutto per il fatto che il circuito è stato modificato: non c'è più la variante prima dei box per cui adesso, dall'uscita della Rivazza fino alla staccata della chicane del Tamburello, le vetture sono sempre in piena accelerazione. Il tempo sul giro dovrebbe aggirarsi intorno al minuto a 14 secondi, ben più veloce rispetto all'1'20"411 ottenuto sulla precedente configurazione da Schumacher nel 2004. Per il resto il circuito non è cambiato e continua a proporre curve leggendarie come la velocissima Villeneuve, la Tosa, l'impegnativa Piratella e le Acque Minerali in discesa.

Pubblico. Si è sperato fino all'ultimo che il GP si disputasse con la presenza di pubblico, anche se limitato, ma in seguito all'aggravarsi della situazione dei contagi da Covid-19 in Italia, proprio ieri è stata presa la decisione che la gara sarà a porte chiuse. Questo è motivo di grande rammarico per la Scuderia, che sperava di poter salutare ancora una volta i tanti tifosi italiani, ma è chiaro che la sicurezza deve venire prima di tutto.

Quinto inedito. La denominazione della gara, Gran Premio dell'Emilia Romagna, è il quinto inedito di questa stagione (dopo Stiria, 70° Anniversario, Toscana – Ferrari 1000 ed Eifel) mentre l'unico pilota ad aver gareggiato a Imola in Formula 1 è il veterano Kimi Räikkönen che ha all'attivo cinque presenze sulla pista per la costruzione della quale, tra gli altri, anche Enzo Ferrari operò come consulente, nel 1948. L'impianto venne inaugurato nel 1953 con una corsa motociclistica, cui l'anno seguente si aggiunse il debutto automobilistico con la gara denominata *Conchiglia d'Oro Shell* che fu vinta dalla Ferrari Mondial ufficiale di Umberto Maglioli.

Nomen omen. Nel 1970, nel corso di una cerimonia solenne in Consiglio Comunale, il Sindaco di Imola affidò all'immagine e al carisma di Enzo Ferrari le sorti dell'autodromo, intitolandolo al figlio Dino, morto nel 1956 ad appena 24 anni. Alla morte del grande Enzo, nel 1988, proprio per dare un segno tangibile dell'affetto e della riconoscenza che ha legato Imola al "Drake" il circuito venne rinominato Autodromo Enzo e Dino Ferrari.



“Non ho mai gareggiato a Imola, ma tutti conoscono questo circuito dato che è stato una presenza fissa nel calendario per tanti anni. Nel 2006, l'ultima volta che si è corso qui, c'ero, ma ero solo un collaudatore del team BMW Sauber. Non ho mai nemmeno percorso a piedi la pista e questo sarà il mio esordio assoluto.

Il tracciato è molto bello ma non perdona gli errori. Ricordo che mi sembrava impegnativa la chicane prima del rettilineo del traguardo ma il layout è cambiato da allora e quel passaggio non c'è più. Non vedo l'ora di guidare finalmente in questo autodromo”.

Charles Leclerc #16



“Ho corso a Imola una sola volta, ai tempi della Formula Renault. La pista mi piace molto e guidare qui è emozionante. Ci sono passaggi molto tecnici, specialmente alcune curve che non concedono margine d'errore. Credo che i piloti che non la conoscono ameranno Imola fin da subito.

In questo weekend proveremo anche il formato su due giorni anche se, ad essere onesti, abbiamo sperimentato qualcosa di simile un paio di settimane fa, quando non siamo stati in grado di uscire dai box a causa del maltempo al Gran Premio dell'Eifel. Sarà interessante vedere come si svolgerà questo weekend così compresso”.

Matteo Togninalli Chief Race Engineer Weekend compresso: istruzioni per l'uso

Per la prima volta nella storia recente della Formula 1, come si dice sopra, un Gran Premio si svolgerà con un programma articolato su due soli giorni. “La situazione di quest'anno ha proposto nuove sfide a tutti gli attori protagonisti di questo sport, che hanno dimostrato flessibilità e capacità di adattamento e il weekend di Imola ne è un esempio – spiega Matteo Togninalli, Chief Race Engineer della Scuderia Ferrari –, con due gare consecutive in Europa su circuiti distanti più di duemila chilometri fra loro bisognava trovare una soluzione che evitasse un'escalation dei costi: così si è arrivati a comprimere in due giorni di attività di pista tutto l'evento. È già accaduto in passato di dover rinunciare ad una giornata – basti pensare al Gran Premio dell'Eifel di tre settimane fa o quello del Giappone dello scorso anno - ma sempre per cause di forza maggiore: in questo caso invece tutto è stato programmato e organizzato in anticipo”.

Quali sono state le azioni fatte per prepararsi nella maniera migliore?

“Con pochissimo tempo a disposizione per analizzare i dati raccolti nelle prove libere abbiamo riorganizzato il lavoro in termini di priorità, allocando le risorse in modo diverso, sia in pista che a

Maranello e gestendo i materiali – penso a motori e cambi oppure all'utilizzo di componenti già collaudate – in modo da minimizzare i tempi e a cercare di ridurre per quanto possibile i rischi”.

Il tutto su una pista dove la Formula 1 non corre da quattordici anni

“Già, questa è una variabile in più che ha un peso importante. La preparazione del Gran Premio è sempre più fondamentale per cercare di ottenere la miglior prestazione possibile: vale per la vettura ma anche per i piloti, per la squadra e per le gomme, cioè per tutto quello che in gergo viene considerato il pacchetto. Senza riferimenti – com'è il caso di Imola – il livello di affinamento è meno elevato e bisogna considerare scenari più ampi. Chiaramente il simulatore aiuta, soprattutto per dare ai piloti la possibilità di familiarizzare più in fretta con il tracciato non solo per la sua conformazione ma anche per quelle caratteristiche che possono avere un impatto sulla prestazione, come eventuali saltellamenti dell'asfalto, passaggi sui cordoli, traiettorie e riferimenti per la frenata. È vero che un pilota apprende una nuova pista a una velocità incredibile e arriva in fretta al limite ma è un fatto che quando si gira su tracciati inediti l'evoluzione dei tempi sul giro è molto più marcata. È importante quindi girare quanto più possibile per arrivare più velocemente all'optimum”.

Rispondi sinceramente: uno scenario del genere è un vantaggio o uno svantaggio per la Ferrari?

“Credo che abbiamo dimostrato in questa stagione così strana di saperci adattare in fretta alle situazioni insolite, di saper reagire agli imprevisti e di avere un livello di preparazione molto buono. Tutto sommato, mi sento di dire che possa essere un vantaggio”.

La SF1000 crescerà ancora ad Imola e come si comporterà su questo tracciato?

“Al di là dell'introduzione di nuovi sviluppi, la ricerca di più prestazione è un lavoro continuo: anche se non ci sono elementi visibili, la vettura si evolve sempre. Anche in vista della preparazione per il 2021 nella parte finale di questo campionato avremo delle soluzioni da testare. Questa pista è molto tecnica, con una velocità media abbastanza elevata. Si prevedono condizioni meteorologiche piuttosto buone, con temperature attorno ai 18°-20° C. Anche in base a quanto abbiamo visto nelle ultime gare, credo che il nostro pacchetto possa adattarsi bene e che saremo in grado di tirare fuori tutto il potenziale disponibile. Fondamentale come sempre sarà il contributo dei nostri piloti”.



EMILIA-ROMAGNA GP

Ferrari stats

FERRARI STATS

GP disputati 1003

Stagioni in F1 71

Debutto Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit.)

Vittorie 238 (23,73%)

Pole position 228 (22,73%)

Giri più veloci 254 (25,32%)

Podi totali 772 (76,97%)

FERRARI STATS @IMOLA

GP disputati 27

Debutto 1980 (J. Scheckter 8°; G. Villeneuve rit.)

Vittorie 8 (29,63%)

Pole position 6 (22,22%)

Giri più veloci 10 (37,04%)

Podi totali 24 (88,89%)

Gran Premio dell'Emilia Romagna: numeri e curiosità

2. I Paesi nella storia della Formula 1 **che hanno ospitato tre gare di campionato in una sola stagione. Prima dell'Italia** quest'anno – con Monza, Mugello e Imola - **solo gli Stati Uniti, nel Mondiale 1982**, quando si corse a Long Beach, Detroit e Las Vegas. Altre **sei** a fine anno saranno **le nazioni** che avranno invece ospitato **due gare in una stagione**: Giappone, Gran

Bretagna, Germania, Spagna e, nel 2020, Austria e Bahrain.

10. A Imola non si è solo corso in auto o in moto: all'Autodromo Enzo e Dino Ferrari si è corso anche in **bicicletta**. Sono **dieci le corse** che sono arrivate in pista ad Imola, quattro maschili e quattro femminili e due cronometro individuali. Per quattro volte il traguardo del circuito del Santeramo ha ospitato la gara valida per il campionato del mondo fra uomini e donne. La prima risale al **1968**, quando tra gli uomini vinse l'italiano **Vittorio Adorni**, mentre tra le donne la maglia iridata andò all'olandese **Keetie Hage**. La seconda volta del Mondiale a Imola è stata quest'anno, quando tra gli uomini a trionfare è stato il francese **Julian Alaphilippe**, mentre tra le ragazze a prevalere è stata l'olandese **Anna van der Breggen** che ha vinto anche a cronometro, ambito nel quale tra gli uomini a far esultare il pubblico di casa è stato **Filippo Ganna**. Imola ha ospitato **due tappe del Giro d'Italia**, nel **2015**, con partenza da Forlì e vittoria del russo **Ilnur Zakarin**; e nel **2018**, con partenza da Osimo e vittoria dell'irlandese **Sam Bennett**. L'Autodromo ha anche ospitato il campionato italiano 2009 con successi di Filippo Pozzato e Monia Baccaille.

12. I piloti dell'Emilia Romagna ad aver gareggiato in **Formula 1**. L'unico ad aver vinto una gara è stato **Lorenzo Bandini**, che era nato in Libia da genitori romagnoli. Per il resto si ricordano **Cesare Perdisa** e **Stefano Modena**, capaci di salire sul **podio**, Alex Zanardi, Mauro Baldi e Pierluigi Martini, che furono in grado di giungere in zona punti, e Nanni Galli, Andrea Montermini, Lamberto Leoni, Giuseppe Gabbiani, Siegfried Stohr e Marco Apicella.

13. I costruttori dell'Emilia Romagna ad aver frequentato la Formula 1: cominciamo dai due team attualmente impegnati: **Ferrari** e **AlphaTauri**, già Minardi e Scuderia Toro Rosso, con sede nella vicina Faenza; e poi la prestigiosa **Maserati**, la **Dallara**, capace di podi e la Tecno, capace di piazzarsi in zona punti. Per il resto ATS (Automobili Turismo e Sport), la **De Tomaso**, la **Lambo** (emanazione della Lamborghini), la Osca, la Tec-Mec e, infine, la Life di Ernesto Vita che tentò senza fortuna di portare in gara il motore W12 Rocchi.

90. I chilometri che separano Maranello dall'Autodromo Enzo e Dino Ferrari. Si tratta della trasferta più corta di questa stagione per la Scuderia: il **Mugello Circuit dista** dal quartier generale della Scuderia **122 chilometri**. **Monza** è ancora più distante: **205 chilometri**.

Questa settimana nella nostra storia

29/10. Nel 2011 c'è un ospite speciale in azienda. Il regista cinematografico **Ron Howard visita** gli stabilimenti di **Maranello insieme a Niki Lauda** alla vigilia dell'inizio delle riprese del film *Rush* che racconta la stagione di Formula 1 del 1976 che visse del duello tra il pilota austriaco della Scuderia Ferrari e l'inglese James Hunt, della McLaren.

30/10. Nasce a Torino nel 1906 Giuseppe "Nino" Farina, il primo campione del mondo di

Formula 1 della storia. Il pilota italiano, al volante dell'Alfa Romeo, batte il compagno di marca Juan Manuel Fangio vincendo quattro gare in due stagioni. **La quinta e ultima affermazione arriva nel 1953 al volante della Ferrari nel Gran Premio di Germania.** Tante anche le **vittorie a ruote coperte**, tra cui quelle, ottenute con la Scuderia Ferrari, nella **24 Ore di Spa del 1953** insieme a Mike Hawthorn al volante di una **375 MM**, la **1000 Km del Nürburgring** insieme ad Alberto Ascari, la **12 Ore di Casablanca** insieme a Piero Scotti e la **1000 Km di Buenos Aires** con Umberto Maglioli.

31/10. Nel 1999 si corre il Gran Premio del Giappone nel quale, dopo l'infortunio di Michael Schumacher al Gran Premio di Gran Bretagna, **la Ferrari ha la possibilità di vincere i titoli iridati Costruttori e Piloti con Eddie Irvine.** Michael fa il proprio ritorno in macchina in Malesia, nella penultima gara della stagione, dove è protagonista di un perfetto gioco di squadra che permette a Irvine di vincere la corsa e di proiettarsi al comando della classifica con quattro punti di vantaggio sul finlandese della McLaren, Mika Häkkinen. Il margine di Eddie è tuttavia meno rassicurante di quanto non appaia. Il pilota nordirlandese ha infatti una vittoria in meno del rivale finlandese, cui è sufficiente conquistare il successo in Giappone per aggiudicarsi il titolo. In caso di Häkkinen secondo, Irvine deve comunque piazzarsi nei primi quattro, mentre con il rivale terzo c'è bisogno almeno di un sesto posto. Il finlandese taglia il traguardo per primo, conquista la quinta vittoria stagionale e il secondo titolo iridato in carriera. **Ma fa festa anche la Scuderia Ferrari** che piazza Schumacher al secondo posto e Irvine al terzo permettendo alla Casa di Maranello di vincere **il nono titolo Costruttori** della sua storia.

1/11. Nel 1987 si corre il Gran Premio del Giappone e a piazzarsi **davanti a tutti in qualifica è Gerhard Berger**, nuovo arrivato nel team di Maranello, che guida alla perfezione la **F1-87**. In gara l'austriaco mantiene la testa al via. **Gerhard vola inarrestabile verso una vittoria che non è mai in discussione** in una gara nella quale solo l'alternanza nell'esecuzione dei pit stop non gli consente di condurre dal primo all'ultimo passaggio. Per Berger si tratta del secondo successo in carriera, il primo con la Scuderia Ferrari, che interrompe così un digiuno con la vittoria che per la squadra italiana durava da 37 gare.



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

#essereFerrari

SF1000



kaspersky



HUBLOT

MAHLE



eightcap

infor

SKF

MARELLI

NGK

VISTAJET

brembo

Experis
ManpowerGroup

RIEDEL

WECO

Palantir



Alfa Romeo

Garrett

Sachs

Sabelt

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

Ferrari.com

Formula1.ferrari.com

ferrariSF1000.com

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