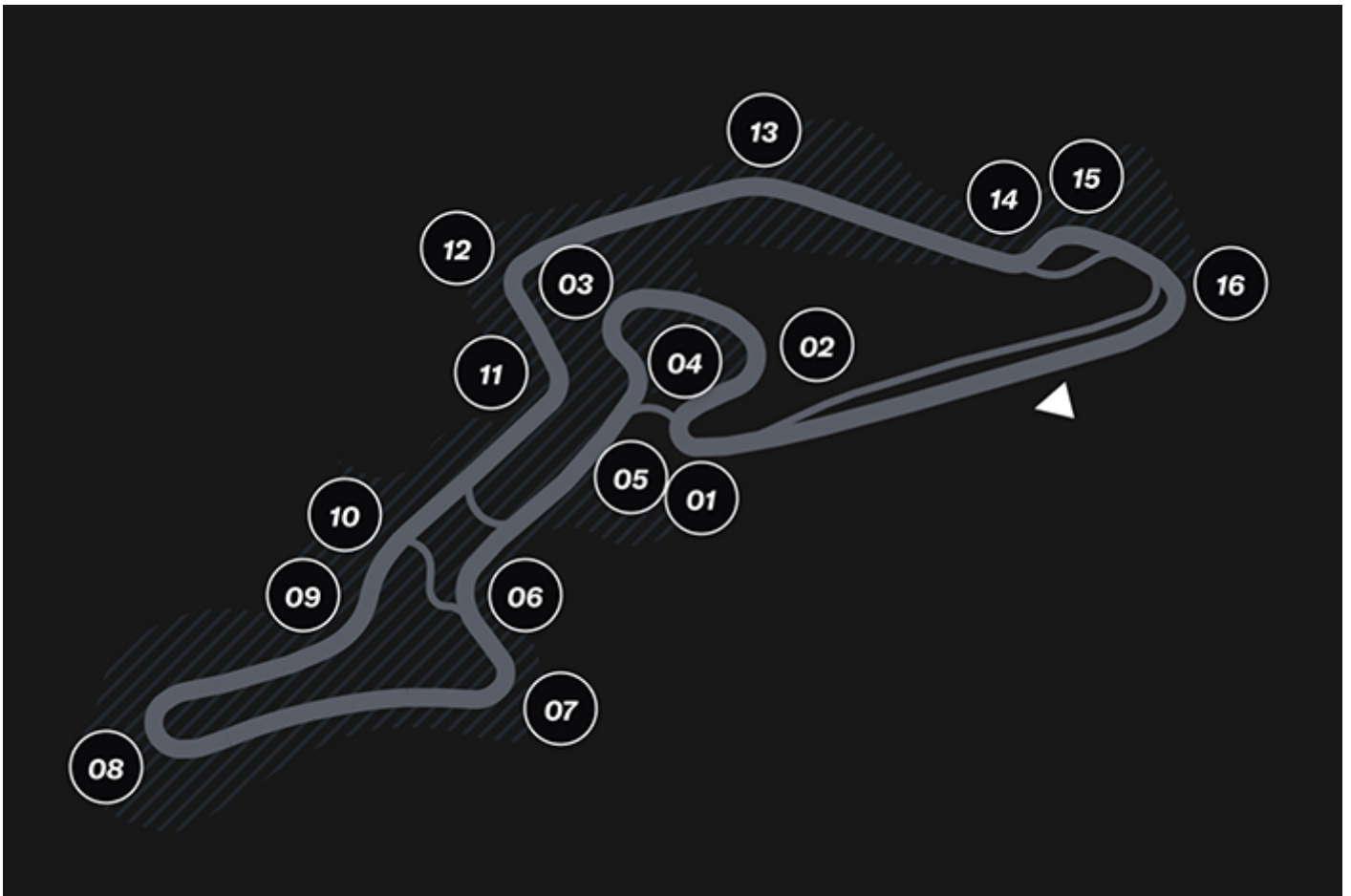




Gran Premio dell'Eifel

NÜRBURGRING - GP-STRECKE

PREVIEW



Al Nürburgring sette anni dopo

Maranello, 6 ottobre 2020 – La Formula 1 torna dopo sette anni sulla pista del Nürburgring per un altro inedito del calendario 2020, il Gran Premio dell'Eifel, undicesimo appuntamento della stagione, che prende il nome dall'altopiano che sorge a cavallo del confine tra Renania-Palatinato e Renania Settentrionale-Vestfalia, vicino al confine con Belgio e Lussemburgo. È proprio sull'Eifel che sorge il circuito, che fino al 1976 ha ospitato il Gran Premio di Germania sulla versione lunga della pista, i quasi 23 chilometri della Nordschleife. A far abbandonare questo infernale tracciato da quasi cento curve fu l'incidente di Niki Lauda che l'1 agosto 1976, al secondo giro di gara, finì con la sua Ferrari 312 T2 contro un terrapieno dopo la curva Bergwerk rimanendo intrappolato nella monoposto che aveva nel frattempo preso fuoco. A salvare l'austriaco fu il provvidenziale intervento dei colleghi Guy Edwards, Harald Ertl, Brett

Lunger e Arturo Merzario che si fermarono e sfidarono le fiamme estraendo il pilota dall'abitacolo e mettendolo in salvo.

GP-Strecke. Le corse sono tornate al Nürburgring nel 1984, quando è stato inaugurato il nuovo tracciato per la Formula 1, appunto denominato GP-Strecke. Si tratta di un circuito certamente meno spettacolare del precedente, che dopo alcune modifiche oggi misura 5.148 metri, ma che ai piloti piace e ha regalato in passato gare molto appassionanti. Qui la Scuderia Ferrari si è imposta sei volte, che si sommano alle otto affermazioni ottenute sulla pista lunga. Il tracciato presenta molte curve di media velocità e lunghi rettilinei, per questo motivo il carico aerodinamico richiesto è tendenzialmente medio. Dal punto di vista altimetrico ci sono molti saliscendi che seguono le caratteristiche ondulazioni della zona dell'Eifel. La prima frenata, per esempio, è in discesa con una curva molto stretta e difficile. Il tracciato continua a scendere fino al tornante di curva 8, quando inizia la risalita che culmina a curva 12. Da quel punto il circuito riprende ad essere in discesa per tutta la lunghezza della semicurva 13 sulla quale è possibile azionare il DRS. Il tracciato torna a salire fino alla chicane che precede l'ultima curva e che è stata spesso teatro di sorpassi spettacolari. L'altra zona di attivazione del DRS è il rettilineo del traguardo.

Temperature. La Formula 1 ha corso al Nürburgring nel mese di ottobre solamente in due occasioni (1984 e 1995) e per questo weekend le temperature sono attese piuttosto basse, con condizioni meteo che si preannunciano variabili, elementi di difficoltà in più per le squadre e i piloti che dovranno cercare di fare lavorare al meglio le gomme e l'intero sistema vettura.

Sebastian Vettel #5



“Torniamo al Nürburgring in maniera del tutto inaspettata dal momento che questa gara non era prevista inizialmente nel calendario e ovviamente mi fa molto piacere avere la possibilità di gareggiare in Germania, davanti ai miei tifosi.

Ho un ottimo ricordo dell'ultima volta in cui siamo venuti a correre qui, nel 2013, e in senso assoluto si tratta di una pista interessante, con tante curve da bassa e media velocità che esaltano le doti di trazione delle vetture.

Arrivando nella zona dell'Eifel in ottobre c'è da credere che le temperature saranno piuttosto basse, quindi riuscire a far lavorare correttamente le gomme sarà di vitale importanza.

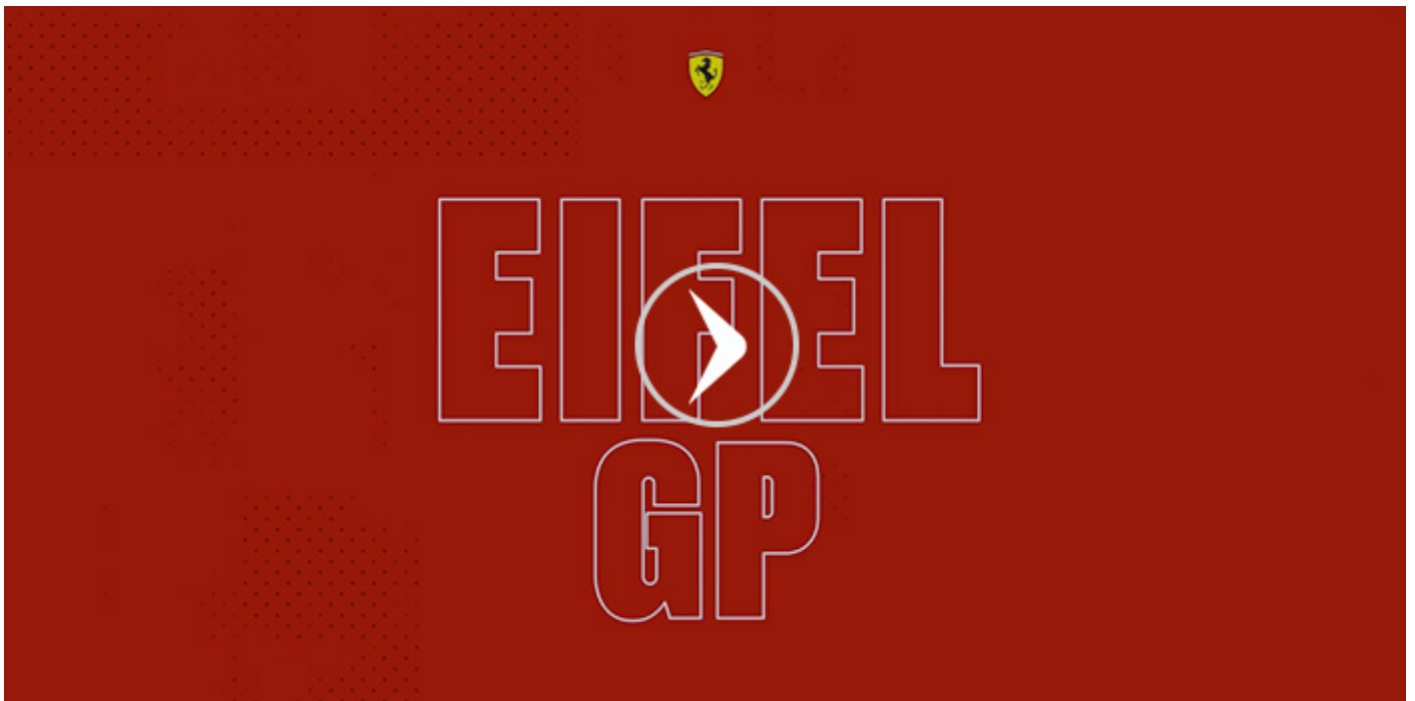
Prevedo che come sino ad ora in questa stagione ci troveremo a lottare a centro gruppo e ogni centesimo potrà fare la differenza. Bisognerà curare ogni più piccolo dettaglio”.

Charles Leclerc #16



“All’inizio della stagione mai mi sarei aspettato di ritrovarmi a gareggiare al Nürburgring. È una pista sulla quale non ho mai corso al volante di una vettura di Formula 1 ma sono curioso di scendere in pista e vedere come sarà guidare su quei curvoni con il carico aerodinamico di cui disponiamo.

Uno degli elementi di cui tenere conto sarà il meteo. Ricordo dalle mie precedenti gare disputate là che le nuvole nella zona dell’Eifel sono sempre nei paraggi. Le condizioni ambientali possono cambiare da un momento all’altro e la gestione ideale delle gomme sarà uno dei fattori chiave. Vedremo quali carte ci possiamo giocare”.



Ferrari stats

FERRARI STATS

GP disputati 1001

Stagioni in F1 71

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

Vittorie 238 (23,78%)

Pole position 228 (22,78%)

Giri più veloci 254 (25,37%)

Podi totali 772 (77,12%)

FERRARI STATS GP CIRCUITO DEL NÜRBURGRING

GP disputati 38

Debutto 1951 (Alberto Ascari 1°; José Froilán Gonzalez 3°; Luigi Villoresi 4°; Piero Taruffi 5°;

Rudolph Fischer 6°)

Vittorie 14 (36,84%)

Pole position 13 (34,21%)

Giri più veloci 15 (39,47%)

Podi totali 41 (107,89%)

Focus: accendere il motore di una vettura di Formula 1

Chi accende il motore di una monoposto di Formula 1? Per anni siamo stati abituati a vedere il pilota nell'abitacolo dare il segnale con una mano a un meccanico che a quel punto inseriva l'avviatore nel retrotreno in modo da dare l'impulso di energia in grado di far partire il propulsore. Oggi non è più così, almeno per quei costruttori che hanno scelto di rendere il pilota in grado di gestire autonomamente questa procedura, come ad esempio ha fatto la Ferrari.

Da qualche anno infatti la power unit di Maranello è avviata dal pilota utilizzando l'energia generata dalla MGU-K, sia quando la vettura si trova nel box sia quando è in pista. In un certo senso, il pilota agisce esattamente come ognuno di noi fa quando accende il motore di una vettura stradale, girando una chiave o, come ormai si usa sempre di più, premendo un semplice pulsante. In realtà il pilota completa una sequenza di comandi ma la sostanza è la stessa.

*Apparentemente può sembrare un dettaglio ma può risultare decisivo. Lo si è visto ad esempio nelle qualifiche dello scorso Gran Premio di Russia, in occasione delle concitate battute finali della Q2. Dopo l'interruzione causata dall'uscita di pista di Sebastian Vettel, restavano solamente due minuti e 15 secondi dal semaforo verde per potersi lanciare per l'ultimo tentativo e sul tracciato di Sochi un normale giro di lancio è stimato fra il minuto e 50 e i due minuti e 20 secondi: abbastanza per qualche pilota, non certo per tutti i 14 rimasti in lizza. Ecco che la posizione d'uscita dalla pit-lane diventava quindi fondamentale, come spiega **Iñaki Rueda, Head of Race Strategy**.*

“La maggior parte delle squadre avevano deciso di mandare i piloti alla fine della pit-lane ben prima di sapere quando la sessione sarebbe ripartita, proprio perché si sapeva che la posizione d'uscita sarebbe stata decisiva. È quello che abbiamo fatto con Charles che, una volta messi in fila, ha potuto spegnere la PU in attesa dell'inizio della procedura di ripartenza, contando sulla possibilità di riaccenderla autonomamente, senza un ausilio esterno. Altri concorrenti hanno fatto la stessa scelta ma hanno dovuto tenere il motore acceso proprio perché non disponevano di questa possibilità e, visto che l'attesa si protraeva e le temperature di esercizio si alzavano pericolosamente, alcuni piloti hanno dovuto rinunciare e riportare la vettura ai box, non potendo più migliorare il proprio tempo. Altri hanno scelto addirittura di aspettare nel box l'annuncio dell'orario di ripartenza per poi provare a recuperare il tempo perduto in pista. La possibilità per il pilota di accedere da solo la vettura può essere utile anche in altre occasioni. Ad esempio, nel caso il pilota compiesse una manovra errata e si ritrovasse con la vettura ferma in pista a motore spento allora potrebbe ripartire da solo, come è successo a Charles in Spagna, per citare un caso. Senza contare il fatto che non si devono più portare gli avviatori in griglia prima del via, il che – considerata la limitazione del personale presente – consente di essere più

efficienti. Poter contare su questa funzionalità può far risparmiare tempo ma anche salvare una gara!”

La Ferrari ha iniziato a lavorare su questa soluzione a partire dal 2017 ed è stato necessario un importante lavoro di affinamento, sia hardware – in particolare sull'identificazione della coppia necessaria per l'avviamento e sulla conseguente robustezza della MGU-K e della cascata degli ingranaggi del motore, sottoposti ad uno stress inusuale e a un picco di vibrazioni – che software, fondamentale proprio per gestire le fasi nella maniera migliore e, soprattutto, più sicura dal punto di vista affidabilistico. Oggi è una funzionalità ormai standardizzata che ha dimostrato una volta di più la sua utilità.

Gran Premio dell'Eifel: numeri e curiosità

6. Le versioni del circuito del Nürburgring sulle quali la Formula 1 ha gareggiato dal 1951. La prima Nordschleife misurava 22.810 metri, ma nel 1967 si decise di intervenire sul layout della parte finale della pista. Da dopo la curva Galgenkopf, infatti, i piloti erano in piena accelerazione per oltre quattro chilometri e arrivavano sul traguardo a una velocità spaventosa. Per rallentare le vetture nella zona dei box venne dunque **introdotta la chicane Hohenrain che portò la lunghezza a 22.835 metri. Nel 1984 debuttò la nuova GP-Strecke**, lunga 4.542 metri, divenuti 4.556 nel 1995. **Nel 2002 venne aggiunta la nuova zona della Mercedes Arena** che ha portato la lunghezza del tracciato a 5.146 metri diventati definitivamente **5.148** dall'anno successivo.

7. I piloti di Formula 1 iscritti al GP dell'Eifel che hanno già gareggiato al Nürburgring nella massima categoria. Si tratta di **Kimi Räikkönen**, che ci ha corso ben **nove volte** ottenendo come miglior risultato un secondo posto nell'ultima occasione in cui questa pista è stata in calendario, il 2013; di **Lewis Hamilton**, con **quattro partecipazioni** e una vittoria, nel 2011; di **Sebastian Vettel** che vanta il **successo nel 2013** ed è stato secondo nel 2009 e quarto nel 2011; di **Daniel Ricciardo** e **Sergio Perez**, che ci hanno corso due volte (2011 e 2013); e infine di **Valtteri Bottas** e **Romain Grosjean** che erano al via dell'edizione 2013.

9,2. I gradi di temperatura media giornaliera nella zona del Nürburgring nella seconda settimana di ottobre. Secondo i dati, che sono disponibili a partire dal 1981, nella cittadina di Nürburg mediamente si va dai **5.9** gradi centigradi di minima ai **12.5** di massima. Le punte di caldo e freddo raggiunte in questo periodo negli ultimi quarant'anni raccontano invece di 25.2 gradi e -5.3 rispettivamente.

47. I piloti tedeschi che hanno disputato almeno un Gran Premio di Formula 1. Quattro quelli che **hanno gareggiato anche per la Scuderia Ferrari** tra cui il più vincente di tutti, **Michael Schumacher**, capace di vincere **sette titoli mondiali e 91 Gran Premi**, 72 dei quali con la squadra di Maranello. Ci sono poi **Sebastian Vettel**, **14 affermazioni** con la Scuderia (e 53 in totale) nonché terzo plurivincitore nella storia del team dopo Schumacher e Niki Lauda, e **Wolfgang von Trips**, **due volte vincitore** con la Ferrari e perito a Monza del 1961 mentre era

in lizza per il titolo con il compagno di squadra Phil Hill. Infine c'è **Kurt Adolff**, che disputò il suo unico Gran Premio di Formula 1 proprio al Nürburgring su una Ferrari 166 della Ecurie Espadon ritirandosi dopo tre tornate per un problema alla trasmissione.

1925. L'anno di **inizio dei lavori** per la costruzione del Nürburgring. **L'architetto Gustav Eichler** si ispirò al tracciato della **Targa Florio** per creare un circuito che doveva far emergere, per le sue difficoltà, i migliori piloti e le vetture più robuste e performanti. Era il mese di settembre quando venne posata la prima pietra, mentre l'inaugurazione avvenne nella primavera del **1927 con l'ADAC Eifelrennen del 18 giugno**. Si tenne una gara di moto che venne vinta da **Toni Ulmen**, poi impegnato anche in Formula 1, mentre il 19 giugno **Rudolf Caracciola** fu il primo pilota a iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro del Nürburgring.

Questa settimana nella nostra storia

6/10. Nel 1918 nasce a Parigi, in Francia, il belga **Theodore André Pilette**. Pilota versatile, ebbe modo di disputare un Gran Premio in Formula 1 con la Ferrari quando fu sesto in **Belgio nel 1956**. Al suo attivo anche diverse gare endurance con il fiore all'occhiello che fu il **secondo posto nella 24 Ore di Le Mans del 1960** ottenuto **in coppia con il messicano Ricardo Rodriguez** al volante della Ferrari 250 Testa Rossa del North American Racing Team (NART). Pilette è morto il 27 dicembre 1993 a Etterbeek all'età di 75 anni.

7/10. Nel 2007 si disputa allo Shanghai International Circuit **il Gran Premio di Cina**. La corsa viene vinta dalla **Ferrari di Kimi Räikkönen** che approfitta della maniera migliore dell'errore del rivale per il titolo Lewis Hamilton. Il pilota della McLaren finisce lungo nella via di fuga della corsia box e termina lì la sua corsa. Grazie a questi risultati Kimi si riporta in lizza per il campionato che ora vede Hamilton in testa con 107 punti davanti al compagno Fernando Alonso con 103 e al finlandese con 100. L'ultima, pazza, gara in Brasile vedrà Kimi ribaltare incredibilmente le sorti della classifica e aggiudicarsi il Mondiale.

8/10. Nel 2000 a Suzuka si corre la penultima gara della stagione, **il GP del Giappone**. La gara vede un testa a testa bellissimo tra la **Ferrari di Michael Schumacher** e il finlandese della McLaren, **Mika Häkkinen** che al via riesce a prendere il comando. La situazione rimane invariata anche dopo la prima sosta ai box, mentre al 37° giro la McLaren rientra per il proprio secondo rifornimento di benzina e cambio gomme. Schumacher ha carburante per restare in pista **altri tre giri** nei quali ottiene tempi strabilianti che gli permettono di **uscire dai box davanti al rivale**. Il finlandese scorta il tedesco al traguardo ma non riesce a metterlo in difficoltà. Michael **Schumacher è campione del mondo**, per lui è il terzo titolo ma si tratta del primo con la Scuderia che torna a vincere un Mondiale Piloti dopo quello conquistato **nel 1979 con Jody Scheckter**. In Italia sono solo le sette del mattino, ma a Maranello il traffico sembra quello dell'ora di punta. Tutti i tifosi sono in festa, le campane suonano, è un'alba tinta di rosso, il colore della Ferrari.

9/10. In Canada nel 1977 la Scuderia Ferrari per l'ultima volta nella propria storia schiera tre vetture al via di un Gran Premio. La **312 T2 numero 11 è per Niki Lauda**, neo campione del mondo; la numero **12** appartiene a **Carlos Reutemann** e c'è pure la numero **21**, riservata al giovane **Gilles Villeneuve**, una sola gara disputata in Gran Bretagna al volante di una McLaren. Delle tre monoposto se ne vedranno comunque in pista solo due: Lauda, preoccupato per la scarsa sicurezza e ormai non più in sintonia con la Ferrari, si ritira senza disputare nemmeno le prove lasciando a Reutemann e Villeneuve, al debutto con il Cavallino Rampante, il compito di rappresentare la Scuderia.

10/10. Nel 1930 nasce a Lodi Eugenio Castellotti, velocissimo pilota che seppe brillare soprattutto nelle gare di durata. **Ad appena 21 anni, nel 1952 vince la Coppa d'Oro di Sicilia** su una Ferrari **225 S**, mentre **nel 1956 trionfa** insieme a Juan Manuel Fangio **nella 12 Ore di Sebring su una 860 Monza e nella Mille Miglia su una 290 MM**. Nel 1957, nel mese di gennaio, Castellotti vince anche la 1000 km di Buenos Aires. Per lui anche **14 Gran Premi di Formula 1**, undici dei quali su una Ferrari con la quale è **terzo nel GP d'Italia 1955 e secondo in quello di Francia del 1956**. Castellotti ha perso la vita il 14 marzo 1957 durante un test sulla pista di Modena.

11/10. Nel 1928 nasce a Londra il nobiluomo Alfonso de Portago, il primo spagnolo a salire sul podio di un Gran Premio di Formula 1 quando **fu secondo in Gran Bretagna nel 1956** al volante di una Ferrari. De Portago era un pilota quotato nell'ambito delle gare di durata che seppe vincere il **Circuito do Porto** su una **Ferrari 857 Monza** del 1956 e il **Tour de France Auto** su una **250 GT** con la quale si impose anche alla **Coupe de Vitesse** a Montlhery nel **1957**. Il nome dello spagnolo è però ricordato soprattutto per l'incidente di quello stesso anno che a **Guidizzolo**, vicino a Mantova, mise fine alla storia della **Mille Miglia** che venne messa fuori legge dal governo italiano al pari di tutte le altre competizioni non in autodromo. Nella carambola, avvenuta in località Corte Colomba in seguito allo scoppio di un pneumatico, persero la vita il pilota e il copilota Edmund Nelson ma anche altre nove persone, tra cui cinque bambini.



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](#)