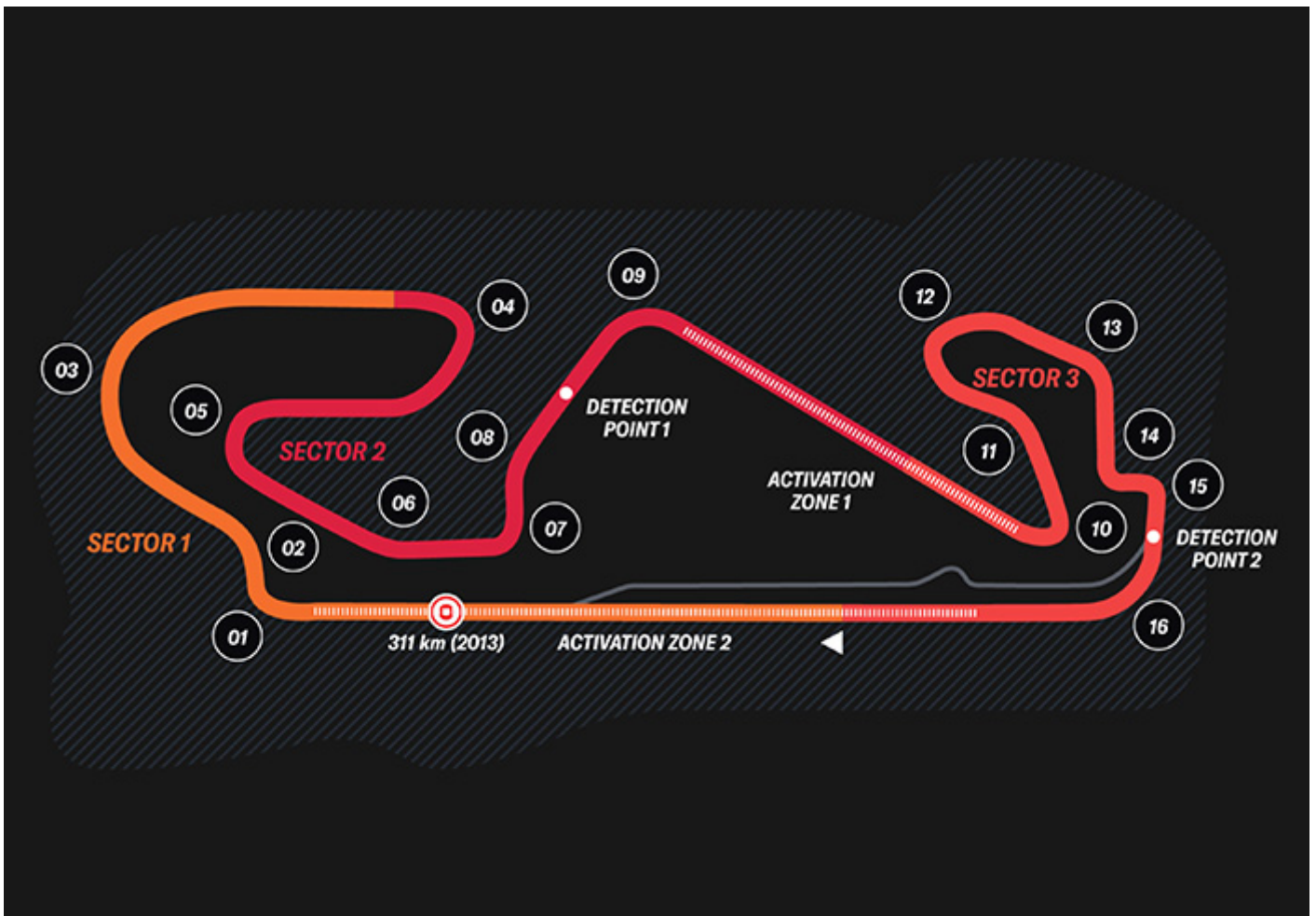




Gran Premio di Spagna

BARCELONA

PREVIEW



A Montmelò per un altro confronto

Maranello, 12 agosto 2020 – Si chiude con il 50° Gran Premio di Spagna la seconda tripletta di gare di questa frenetica stagione di Formula 1. La corsa si disputa al Circuit de Barcelona-Catalunya, uno dei tracciati più conosciuti dai piloti che sono soliti macinare sull'asfalto catalano un gran numero di chilometri durante le sessioni di test.

La pista. Il tracciato è un misto di curve da alta, media e bassa velocità, caratterizzata da vari cambi di direzione, da diversi saliscendi e da un lungo rettilineo d'arrivo. Per questo costituisce un probante campo di prova per le qualità delle monoposto. La parte finale, un tempo velocissima, da qualche anno è caratterizzata da una lenta chicane che immette sul traguardo.

Tra i circuiti permanenti, questo è uno di quelli sui quali è più difficile sorpassare. Data la vicinanza al mare e alle montagne, i cambi di direzione del vento possono rappresentare un elemento di disturbo perché hanno un forte impatto sul bilanciamento delle vetture. Nel 2020 anziché in primavera, la Formula 1 disputa la gara spagnola in piena estate, con temperature che si attendono decisamente elevate tanto nell'aria che sull'asfalto. Pirelli ha deciso di portare a Barcellona le stesse tre mescole della prima gara disputata a Silverstone.

Terra di test. Da un punto di vista tecnico questo Gran Premio per la Scuderia Ferrari non sarà troppo dissimile dalle doppie apparizioni consecutive che sono fin qui andate in scena a Spielberg e Silverstone. La squadra può infatti contare su tutti i dati raccolti nei test pre-stagionali con la SF1000, anche se con temperature decisamente differenti, e potrà dunque portare avanti anche a Montmelò il proprio lavoro di valutazione della SF1000 in diverse configurazioni.

Storia. Il Primo Gran Premio di Spagna valido per il Mondiale di Formula 1 è stato disputato nel 1951 a Pedralbes, vicino a Barcellona, e dal 1986 è una presenza fissa nel calendario. Nella storia di questa gara la Ferrari ha vinto 12 volte. La prima nel 1954, sempre a Pedralbes, con Mike Hawthorn sulla 553 F1; ma la corsa si è svolta anche a Jarama, presso Madrid (dove per la Ferrari vinsero Niki Lauda nel 1974 e Gilles Villeneuve nel 1981, quando si tenne dietro per tutta la corsa un trenino di macchine e al traguardo i primi cinque piloti furono racchiusi in 1"24 secondi), al Montjuich, e dunque di nuovo nella città di Barcellona, a Jerez de la Frontera (dove nel 1990 trionfò Alain Prost con la F1-90) e, a partire dal 1991, sempre e solo a Montmelò. Qui con la Scuderia hanno vinto Michael Schumacher (cinque volte, la prima nel 1996 e poi dal 2001 al 2004), Felipe Massa (2007), Kimi Räikkönen (2008) e Fernando Alonso (2013).

Simone Resta Responsabile Ingegneria Telaio

“

Arriviamo a Barcellona consapevoli che non sarà certamente un weekend facile per la Scuderia Ferrari, considerato quello che abbiamo visto nello scorso febbraio. Detto questo, nelle cinque gare fin qui disputate abbiamo lavorato tanto per cercare di migliorare il livello di prestazione della vettura e tirarne fuori tutto il potenziale.

Troveremo ovviamente condizioni meteorologiche ben diverse, con temperature dell'asfalto previste ampiamente sopra i 40°C: sarà un fattore importante soprattutto per il rendimento degli pneumatici, come si è visto nelle ultime due gare disputate a Silverstone.

La SF1000 non presenterà aggiornamenti, ci sarà invece una novità per quanto riguarda i telai a disposizione dei piloti. Infatti, abbiamo deciso di sostituire quello di Sebastian dopo che nella consueta analisi fatta alla fine del secondo weekend di Silverstone si è evidenziata una piccola anomalia causata da un violento passaggio su un cordolo:

”

nulla di particolarmente rilevante in termini di prestazione ma non c'erano motivi per non procedere in questo senso.

Sebastian Vettel #5



“Quando si arriva a Barcellona sai già che sarà una gara nella quale a fare la differenza saranno i dettagli. Tanto le squadre che i piloti conoscono benissimo questo tracciato ed è per questo che fin dalle prove libere del venerdì si comincerà a lavorare su regolazioni minime. Questo circuito è piuttosto diverso da quello di Silverstone e sono curioso di capire quali sensazioni mi trasmetterà la macchina. Ci aspettiamo temperature molto elevate e sarà dunque importante trovare un assetto che ci permetta di avere una buona velocità senza che l'usura delle gomme sia eccessiva”.

Charles Leclerc #16



“La pista di Barcellona è un grande classico. Ogni anno ci percorriamo tantissimi chilometri durante i test e quindi possiamo dire che non ha segreti. In questa stagione, tuttavia, ci troviamo a girare su questa pista in piena estate e sarà interessante vedere come si comporterà la nostra vettura con molto caldo.

Come già nelle due corse di Silverstone credo che sarà fondamentale gestire al meglio le gomme, aspetto sul quale ho svolto molto lavoro che in Inghilterra ha dato i suoi frutti. Sarà importante non sbagliare nulla in qualifica e poi cercare di massimizzare la performance della vettura in configurazione gara”.



SPANISH GP

COUNTDOWN TO SCUDERIA FERRARI'S 1000TH GRAND PRIX

2020 SPANISH GP

997



La settimana scorsa nel team

La settimana scorsa ha visto il team impegnato in pista nella seconda corsa sulla pista di Silverstone nella quale Charles Leclerc è stato autore di un ottimo quarto posto che è arrivato per merito di una strategia particolarmente azzeccata ma anche grazie al monegasco, bravo a gestire l'usura delle gomme in maniera ottimale. Sebastian Vettel ha invece vissuto una domenica poco positiva, condizionata da un testacoda al via. Il tedesco è riuscito a rimontare dall'ultima posizione fino alla dodicesima ma è rimasto fuori dalla zona punti.

Lunedì nel classico debriefing la squadra ha analizzato nei dettagli la seconda gara inglese e ha iniziato a preparare il Gran Premio di Spagna, cominciando a delineare i programmi di lavoro su

una pista che tutte le squadre conoscono alla perfezione e sulla quale la SF1000 ha già percorso nei test invernali 844 giri, pari a 3.929 chilometri, l'equivalente di circa 13 Gran Premi.

Ferrari stats

GP disputati 996

Stagioni in F1 71

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

Vittorie 238 (23,89%)

Pole position 228 (22,89%)

Giri più veloci 254 (25,50%)

Podi 772 (77,51%)

FERRARI STATS GP SPAGNA

GP disputati 49

Debutto 1951 (José Froilán Gonzalez 2°; Alberto Ascari 4°; Luigi Villoresi rit.; Piero Taruffi rit.)

Vittorie 12 (24,49%)

Pole position 13 (26,53%)

Giri più veloci 14 (28,57%)

Podi complessivi 38 (77,55%)

Gran Premio di Spagna: numeri e curiosità

0,5 – I punti conquistati da **Maria Grazia “Lella” Lombardi** nel Gran Premio di Spagna del **1975**, vinto da Jochen Mass con la McLaren. L'italiana, **unica donna ad aver chiuso una gara in zona punti in Formula 1**, venne premiata con solo mezza lunghezza poiché la corsa fu sospesa al 29° giro in seguito all'incidente del quale rimase vittima **Rolf Stommelen** con la Hill. Nello schianto il pilota riportò la frattura di entrambe le gambe mentre due giornalisti, un commissario di percorso e uno spettatore persero la vita.

2 + 2 – I piloti spagnoli ad aver gareggiato in Formula 1 con la Ferrari. **Fernando Alonso** con la Scuderia ha gareggiato per cinque stagioni disputando **96 Gran Premi** e vincendone **11**. Ha ottenuto 44 podi, 4 pole position e 8 giri veloci. Per lui tre secondi posti nella classifica iridata nelle stagioni **2010, 2012 e 2013**. L'altro iberico ad aver corso per la Casa di Maranello è stato il nobiluomo **Alfonso De Portago**, il cui nome completo era Alfonso Antonio Vicente Eduardo Ángel Blas Francisco de Borja Cabeza de Vaca y Leighton, XI marqués De Portago. Con la Ferrari in Formula 1 ha disputato **5 GP** ottenendo un secondo posto nel Gran Premio di Gran Bretagna 1956, condividendo la vettura con Peter Collins, e un quinto in Argentina l'anno seguente. La Scuderia Ferrari ha avuto anche due collaudatori spagnoli: **Pedro de la Rosa** e **Marc Gené** che è ancora legato alla Casa di Maranello come ambassador e tutor per i piloti degli esclusivi Programmi XX ed F1 Clienti.

13 – I piloti spagnoli ad aver disputato almeno un Gran Premio in Formula 1. Ad averne all'attivo di più è Fernando Alonso, **con 311**, che è anche l'unico ad aver vinto delle gare oltre a due titoli mondiali. Il futuro ferrarista Carlos Sainz, Pedro de la Rosa e Alfonso De Portago sono stati in grado di salire sul podio, mentre Jaime Alguersuari, Francesco Godia-Sales, Marc Gené e Luis Perez-Sala hanno conquistato punti. **Un solo costruttore spagnolo** ha gareggiato in Formula 1: si tratta dell'**Hispania Racing Team (HRT)** che è stata nel paddock dal 2010 al 2012 senza mai ottenere punti: il miglior risultato è stato un 13° posto dell'italiano Vitantonio Liuzzi nel GP del Canada 2011. Nel 1954 si iscrisse al GP di Spagna la **Pegaso** che avrebbe dovuto schierare una monoposto denominata Z-105. Il progetto però non venne portato a termine.

89,65 – La percentuale di vittorie conquistate **dalla prima fila al Circuit de Barcelona Catalunya**. Nelle 29 edizioni disputate sulla pista inaugurata nel **1991** in 21 occasioni il trionfatore della gara è scattato dalla pole position, mentre in cinque è partito dalla seconda piazzola. Nel 1996 Michael Schumacher conquistò la prima delle sue 72 affermazioni al volante della Ferrari scattando dalla terza posizione, mentre Max Verstappen nel 2016 ha vinto qui la sua prima gara di Formula 1 dopo essere partito quarto. Il primato per la **vittoria a Montmelò scattando più indietro sulla griglia** spetta però a **Fernando Alonso** che nel **2013** si impose dopo essersi qualificato solamente quinto con la sua **F138**.

1913 – L'anno del primo Gran Premio di Spagna. Si disputò sulla distanza di tre giri del circuito di **Guadarrama, 103 km** lungo strade che collegavano diverse località della provincia di Madrid e di Castilla y Leon come Villalba, Navacerrada, San Idelfonso, Segovia, Hontoria, Revenga e Los Angeles de San Rafael. Si corse il 15 giugno e a vincere fu il pilota locale **Don Carlos De Salamanca** al volante di una Rolls-Royce.

Questa settimana nella nostra storia

12/8 – Nel 2002 Luca Badoer collaudava con 22 giri sulla pista di Fiorano le tre **F2002** che la Scuderia Ferrari avrebbe impiegato nel Gran Premio di Ungheria del 18 agosto. **Rubens Barrichello** avrebbe vinto la corsa davanti a **Michael Schumacher** conquistando la doppietta numero 57 nella storia del team.

13/8 – Va in scena il Gran Premio di Ungheria 1989. In qualifica le cose vanno tutt'altro che bene per la Scuderia Ferrari che piazza Gerhard Berger al sesto posto, mentre **Nigel Mansell** non va oltre la **dodicesima posizione** sulla griglia di partenza. Su una pista come quella dell'Hungaroring sembra un miraggio anche solo l'idea di un podio. In gara però Nigel si scatena: recupera posizione su posizione e poco dopo metà gara si mette nella scia della McLaren di Ayrton Senna. Superare il brasiliano non pare impresa possibile ma Mansell, al volante della **F1-89** con cambio semiautomatico al volante, è in una di quelle giornate di grazia nelle quali è semplicemente inarrestabile. Al 58° giro, approfittando di un'esitazione del leader della corsa nel doppiaggio della Onyx di **Stefan Johansson**, Nigel passa in testa alla gara e

porta a casa la sua seconda vittoria al volante della Ferrari.

14/8 – Nel **1988 Enzo Ferrari si spegne** nella sua casa di Modena a **90 anni e 178 giorni** lasciando istruzioni precise sulla cerimonia funebre e le sue modalità di comunicazione. Come sempre nella vita, anche in previsione della morte Ferrari non lascia nulla al caso. Per volontà del fondatore, **la notizia viene resa nota solo il giorno seguente dopo le ore 8**, quando ormai le esequie sono avvenute. Invitato a partecipare è solo un numero molto ristretto di persone, elencate personalmente da Ferrari su una lista scritta a mano. L'annuncio della scomparsa, anche se Internet non è ancora una tecnologia diffusa, fa il giro del mondo e in quel Ferragosto non si parla d'altro.

15/8 – Nel **2004 Michael Schumacher e Rubens Barrichello** ottengono in **Ungheria** la **doppietta numero 68** della Scuderia Ferrari in Formula 1. Il tedesco domina con un “**grand chelem**”, ovvero ottiene pole position, giro più veloce e vittoria conducendo dal primo all'ultimo giro. Per la Scuderia si tratta della **vittoria numero 179**, per Michael è la numero 82, la 63 da quando gareggia con il team di Maranello. Le basi sono gettate per la chiusura dei conti iridati già nel successivo appuntamento in Belgio, cosa che puntualmente avverrà.

16/8 – Nel **1970** viene inaugurato il nuovo **Österreichring**, teatro del **Gran Premio d'Austria**. Sugli spalti ci sono due fazioni di tifosi: quelli di casa, che sono venuti a supportare il loro beniamino Jochen Rindt, e gli italiani che hanno valicato le alpi per andare a sostenere la Scuderia Ferrari. Sono loro a poter cantare vittoria: sulle alture vicino a Graz le **312B di Jacky Ickx e Clay Regazzoni** dominano incontrastate ottenendo una doppietta e staccando di un giro praticamente tutti. L'unica altra vettura a pieni giri è la Brabham del tedesco Rolf Stommelen, a quasi un minuto e mezzo di distacco.



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



SKF



VISTAJET



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](#)