

**IL FLOBERT**
**PINO ALLIEVI E GIORGIO TERRUZZI**

# L'EVOLUZIONE DI SUPERMAX

**CHRISTIAN HORNER AMMETTE SENZA PROBLEMI CHE LA CHIAVE DI VOLTA PER LA VITTORIA IRIDATA 2022 È STATO IL GRANDISSIMO SALTO DI QUALITÀ DI VERSTAPPEN OPERATO SUBITO DOPO AVER VINTO IL PRIMO MONDIALE**

## VICINANZA-ESALTAZIONE

Si è parlato tanto di Max Verstappen, per tutto l'anno. E alla fine ci si è profusi in complimenti pressoché unanimi, tanto è stato netto il predominio dell'olandese. Ma la cosa più bella su di lui l'ha detta il responsabile della Red Bull, Christian Horner: «Max dopo il primo mondiale si è sbloccato e ha gareggiato con grande maturità. All'avvio di campionato non avevamo la macchina più veloce, ma lui è riuscito a mantenerci competitivi guidando con una abilità eccezionale. Non ha mai buttato via nulla, ha preso tutte le opportunità che si sono presentate».

## PREOCCUPAZIONI

Stefano Domenicali, durante un incontro con gli studenti del Master RCS a Milano, a precisa domanda sugli affanni mostrati dalla Fia durante la stagione, ha detto di aspettarsi un cambio di passo, a cominciare dalle tempistiche delle analisi dei budget relative alla stagione precedente. Il tema resta centrale. Da una parte c'è l'aspettativa di ricevere notizie sull'andamento del 2022 entro le primissime fasi del campionato 2023; dall'altra c'è il sospetto che i conteggi e le eventuali infrazioni emergano ancora una volta troppo tardi, come accaduto quest'anno. Non è il solo punto critico sul tavolo: certi pasticci, certe lentezze, certe difformità nell'analisi dei fatti durante il weekend di gara chiedono immediate vendette. Vedremo. Intanto, più preoccupazioni che rassicurazioni.

## INTERROGATIVI

Oramai Mattia Binotto appartiene al passato della Ferrari. Ma è proprio sul passato che si scrivono fiumi d'inchiostro, man mano il tempo passa. E sorgono degli interrogativi. Charles Leclerc, ad esempio, ha dichiarato a Sky, quando ancora la posizione di Vasseur non era stata ufficializzata dalla Ferrari, che «Il nostro team principal dovrà essere onesto: non dovremo nasconderci nei faccia a faccia». Quando gli è stato esplicitamente chiesto un parere su Vasseur che stava arrivando, ha commentato: «È particolarmente onesto e diretto, una cosa che apprezzo».

Le chiavi di lettura di quanto ha dichiarato Leclerc possono essere infinite. Per cui quando ha parlato di nascondersi nei faccia a faccia o di rapporti diretti e onesti si può ipotizzare che, sotto sotto, si riferisse a Binotto. O anche no, ovviamente. Inutile fare il processo alle intenzioni...

## TEMPISTICHE

La Ferrari destinata al 2023 è frutto del lavoro del gruppo coordinato da Binotto. Su questo nessuno discute, viste le tempistiche del cambio della guardia al vertice della Gestione Sportiva. Con una certa curiosità vedremo come saranno trattati successi o insuccessi all'alba della stagione. Per valutare l'operato di Vasseur occorreranno tempi ben più lunghi. Anche perché l'esito delle prime gare del campionato potrebbe determinare scelte su persone e metodi di lavoro all'interno della squadra, destinare a dare frutti in seconda battuta. Un compito che il nuovo team principal Ferrari affronterà, si suppone, in accordo con il vertice dell'azienda, anche pensando alle questioni politiche. In questo senso chi fa cosa dentro la Ferrari del prossimo futuro lo capiremo, crediamo "pista facendo".

## PAPA

Il Papa, senza l'accento sulla a, è Benedetto Vigna, l'amministratore delegato di Ferrari, che in fabbrica oramai è soprannominato "Papa Benedetto". Un





un'unica apparizione, peraltro fortunosa, a Monza. Del talento del ragazzo olandese, classe 1995, si parla da anni e il corso del suo destino è curioso. Non si capisce infatti se si tratti di un talento meritatamente ripescato o di un quasi casuale rientro. Vedremo.

### PESCATO

Di certo non è De Vries il pilota sul quale circolano i dubbi più consistenti. Di Logan Sargeant, statunitense ingaggiato dalla Williams al fianco di Albon ne sappiamo onestamente ben poco, oltre i (discreti) risultati ottenuti nelle Formule minori. In compenso il fatto di piazzare sugli schieramenti dei GP un pilota americano fa gioco ad una F.1 lanciata alla conquista del pubblico yankee.

### TREPOSTI

Un conto sono i Gran Premi sulle piste del mondiale, un conto sono i test privati. Anni fa, ad esempio, c'era stata la moda delle Formula 1 a tre posti, realizzate dai vari team per far divertire clienti molto particolari quali sponsor, direttori finanziari, manager di banche e via dicendo. Poi non se n'è più parlato. Ma le F.1 triposto ci sono

ancora, eccome, solo che girano quando nessuno se lo aspetta. La Ferrari, ad esempio, dispone di tre macchine triposto, che pare siano di proprietà della Philip Morris. La multinazionale del tabacco le usa per le promozioni che continua a fare sul circuito di Fiorano, anche se da anni il marchio Marlboro non compare più sulle F.1. Alla guida di queste macchine molto particolari si alternano, nei giorni degli eventi, Charles Leclerc, Carlos Sainz e Marc Gené, attentissimi a non spaventare troppo i loro passeggeri. Inutile descrivere l'entusiasmo che queste iniziative riscuotono. E i brividi, indimenticabili, che trasmettono a chi, di mestiere, sta seduto tutto l'anno a una scrivania. Il motore delle Ferrari a 3 posti è un 10 cilindri con potenza attorno ai 900 cavalli e velocità dell'ordine di oltre 300 orari.

### ESECIZIO

Per capire un po' meglio, per cercare di migliorare un poco nonostante l'età, abbiamo svolto un esercizio sempre utile a fine stagione. Si tratta di andare indietro nei mesi leggendo cosa abbiamo scritto e comunicato in relazione alle gare. È un viaggio molto istruttivo, crediamo, per capire quanto sia difficile capire, appunto, a caldo; per imparare meglio ad usare il freno a mano quando si tratta di giudicare chi lavora in Formula 1, un universo davvero complesso e spesso non decifrabile. Per fortuna la memoria è corta. Ma, in ogni caso, tornare sui propri passi vale proficuo bagno di umiltà. Provare per credere.

### PREPARAZIONE

C'è chi si prepara alla prossima stagione e chi guarda molto più avanti, al 2026. È il caso della Red Bull che, secondo quanto ha dichiarato Christian Horner, in quella data sarà pronta con una monoposto interamente "made in Milton Keynes", nel senso che oltre al telaio ci sarà anche un motore costruito in casa. Sino al 2025, invece, il motore lo fornirà la Honda. Ma poiché l'industria nipponica ha appena annunciato che aderirà come costruttore di Power Unit alla F.1 dal 2026, resta da capire se la Red Bull userà materiale Honda realizzato nella propria sede oppure se la collaborazione prenderà altre forme.

### LIBRERIA

Tra i libri più belli e appassionanti da leggere in questi ultimi giorni dell'anno ce n'è uno che non riguarda un campione della F.1 moderna, ma di quella eroica, di tempi un pochino lontani. Si tratta di "Una vita al limite", scritto di suo pugno da Graham Hill (Mare Verticale editore, 22 euro), due volte campione del mondo, il quale si narra sin dagli inizi, col particolare non da poco della patente fatta a 24 anni. Il resto è un bellissimo romanzo di corse e una straordinaria avventura umana. Particolare curioso, l'edizione italiana è curata dall'ingegner Giancarlo Bruno... ●