

F1, Ferrari chiamata a serie riflessioni dopo il Gp del Belgio: i fattori che hanno portato a una inferiorità netta rispetto alla Red Bull

Una Red Bull così è troppo per tutti, non solo per la Ferrari. Mentre [il dominio di Verstappen visto oggi in Belgio lo fa entrare ancor più nella storia](#). Capace di rifilare al traguardo 17"8 a Pérez e 26"8 a Sainz, gli altri sul podio dopo **una gara a parte**, a soli 24 anni e 331 giorni l'olandese ha già vinto **29 gare**, molto più di quanto avevano fatto **Vettel** (22), **Alonso** (14) e **Hamilton** (11). Un pilota mai sazio di successi e anche appassionato di **rimonte**: se in Ungheria, prima della pausa-estiva, aveva chiuso davanti a tutti partendo dal **decimo posto** (per i problemi di potenza in qualifica), a Spa è passato dal 14esimo al primo in soli 12 giri, mentre quattro tornate prima era già in zona podio. Ciò vuol dire che quella del **Campione 2021** è la rimonta più veloce in tutta la storia della F1. Già diverse statistiche le aveva rotte nel 2021, vincendo poi il titolo ad **Abu Dhabi**, ma ora l'olandese ha tutto il tempo dalla sua per diventare una **leggenda** indiscussa.

Ferrari, tante riflessioni da fare

Se la Red Bull sorride e domina in **Belgio** – facendolo anche nel secondo settore, quello più guidato che doveva essere a favore di **Maranello** –, la Ferrari vola in Olanda con l'unica consolazione del podio di Sainz: autore di una buona prova, specie nel finale quando ha dovuto difendersi dal ritorno della Mercedes di **George Russell**. Ma con **serie riflessioni** da fare, per una inferiorità così netta nei confronti dei rivali

che in stagione non si era mai vista. Se in **Ungheria** si ipotizzava più ritmo dei rivali per le temperature basse, i 10 gradi in più visti in gara a Spa smentiscono tale teoria. Anzi, hanno fatto **solo peggio** alla Rossa, colpita anche dal ritorno del problema del **consumo-gomma**, che non si vedeva oramai dai tempi del **GP di Imola**. L'efficienza aerodinamica e un motore superiore in stagione a quello del Cavallino hanno creato un **gap altissimo**, che Sainz, a fine gara, ha provato a spiegare "nel pacchetto a **basso carico** non funzionante".

Binotto: "Sarei sorpreso se la Red Bull portasse un nuovo telaio"

In Belgio, poi, era attesa la tanto temuta **direttiva 039-22**, quella **anti-porpoising**, che sembra aver più penalizzato la Ferrari rispetto a Red Bull e Mercedes. C'è ancora da aspettare qualche gara per fare **valutazioni**, ma non si spiega un **gap così alto** che Maranello aveva nei confronti dei rivali anglo-austriaci. La Rossa, poi, si è presentata in Belgio con il **nuovo sistema ibrido** alla power unit di Leclerc, che doveva portare una **ricarica più efficace** in fase di frenata e più efficienza nel gestire la potenza sul giro, ma che **non ha funzionato**. La speranza è che renda su altri tracciati dove tale componente è determinante, vedasi **Città del Messico**, mentre si teme l'ulteriore crescita della Red Bull di Verstappen, che a **Singapore**, ai primi di ottobre, dovrebbe introdurre un **telaio più leggero** di quasi 6 kg rispetto al precedente, e che nelle previsioni dovrebbe garantire un **decimo e mezzo** in meno sul giro. Novità che lascia di stucco lo stesso **Mattia Binotto**: "Sarei sorpreso se i nostri rivali la introducessero – ha detto il team principal nell'incontro con la stampa italiana dopo la gara –, non capirei dove i nostri rivali trovino tutti i **soldi** non sfiorando mai i limiti del **budget cap**".

A "buon punto" nella progettazione della monoposto 2023

Non ha reso neanche **l'ala posteriore** Ferrari, portata per generare più carico e dare così vantaggio nel **secondo settore** guidato: scelta differente da quella dei rivali, che viaggiavano con una rear wing più scarica. Insomma, col Mondiale oramai evaporato dopo l'out di Leclerc in Francia, per Maranello è tempo di qualche riflessione. E forse il caso di concentrarsi del tutto sulla monoposto del **2023**, chiamata a un'altra lotta con la Red Bull: "Gran parte delle scelte sono state fatte – ha aggiunto Binotto – L'auto è a **buon punto** nello sviluppo, rimane migliorarne la sua vestizione. Scelti elementi come telaio, sospensione e cambio in pieno rispetto coi tempi, dovremo spingere **sull'aerodinamica** e decidere quanto tempo dedicare in galleria del vento a una vettura piuttosto che l'altra (l'attuale F1-75, *ndr*). Bisogna guardare i **punti deboli** sulla vettura 2022, per migliorarli sull'auto dell'anno prossimo".

Ferrari, a Zandvoort per rilanciarsi. Poi tocca a Monza

Prima, però, per la Ferrari c'è da salvare **l'onore** anche in questa stagione, che difficilmente porterà un titolo a Maranello. La scuderia deve infatti difendersi dal ritorno della Mercedes nelle classifiche Piloti e Costruttori. A **Zandvoort**, su una pista tutta curve, di alto carico e con un breve rettilineo, la Ferrari potrebbe dire la sua sulle rivali domenica prossima. A **Monza** (gara l'11 settembre), il rischio è di un altro sorriso Red Bull, date le caratteristiche (basso carico e lunghi rettilinei) che avvicinano l'Autodromo Nazionale a Spa. Un'altra pista di motore dove gli amanti della Rossa non vorrebbero vedere Verstappen – lontano 93 punti da Pérez e 98 da Leclerc – esultare per **l'ennesima vittoria** di stagione.

Sostieni ilfattoquotidiano.it:

portiamo avanti insieme le battaglie in cui crediamo!

Sostenere il fatto quotidiano.it significa permetterci di continuare a pubblicare un giornale online ricco di notizie e approfondimenti.

Ma anche essere parte attiva di una comunità con idee, testimonianze e partecipazione. Sostienici ora.

Grazie

Articolo Precedente

F1 Gp Belgio, Verstappen senza rivali: in 12 giri da 14esimo a primo, trionfo e doppietta Red Bull

Articolo Successivo

Us Open, l'ultima spiaggia di Berrettini e Sinner per puntare alle Atp Finals di Torino: cosa dice la classifica

[Read More](#)