

La Ferrari deve fare di meglio

Nel Gran Premio di Spagna di Formula 1 corso domenica a Barcellona, sesta gara del campionato mondiale, per la prima volta nel 2022 la Ferrari non è riuscita a concludere la corsa a causa di un guasto tecnico. Un problema alla power unit della sua macchina ha costretto al ritiro il pilota monegasco Charles Leclerc, fino a quel momento primo in gara e primo nella classifica generale. Il Gran Premio è stato poi vinto dall'olandese Max Verstappen, pilota della Red Bull campione del mondo in carica e ora primo in classifica con sei punti di vantaggio su Leclerc.

Dopo le prime sei gare delle 22 in programma nel campionato mondiale di Formula 1 – e poco prima di uno dei più famosi e attesi Gran Premi dell'anno: a Montecarlo, domenica prossima – la Ferrari è descritta dalla maggior parte degli esperti e degli osservatori di Formula 1 come la principale contendente al titolo insieme alla Red Bull. In sei Gran Premi ha ottenuto due vittorie, quattro pole position e sette piazzamenti sul podio. Nonostante il ritiro di Leclerc a Barcellona e il deludente quarto posto del pilota spagnolo Carlos Sainz, il team principal Mattia Binotto ha [enfaticizzato](#) il fatto che la Ferrari fosse “la macchina più veloce” su una pista, il circuito di Catalogna a Montmeló, tradizionalmente considerata la più utile per ricavare un'impressione sul valore generale delle macchine su qualsiasi pista del campionato.

Al netto degli ammirevoli progressi compiuti rispetto alle prestazioni mediocri degli ultimi due anni, esistono tuttavia alcuni aspetti rispetto ai quali la Ferrari ha finora mostrato vulnerabilità in parte messe in conto e in parte no. Una riguarda la capacità di ottimizzare i risultati anche e soprattutto quando butta male: le volte in cui uno dei due

piloti si ritira, per esempio, o quelle in cui gli avversari vanno più forte. E un'altra riguarda l'inatteso squilibrio nei risultati dei due piloti ufficiali, dovuto alle prestazioni al di sotto delle aspettative di Sainz, che l'anno scorso concluse invece il campionato con più punti di Leclerc.

“Non possiamo permettere che accada troppe volte”, ha inoltre [detto](#) Leclerc riferendosi al suo ritiro e a quello che potrebbe alla fine dei conti risultare il singolo fattore più importante in una delle edizioni del campionato più equilibrate degli ultimi anni: l'affidabilità. Vale a dire la capacità delle squadre di fare arrivare le macchine al traguardo senza guasti tecnici che costringono i piloti a riportare uno zero in classifica (l'attuale punteggio prevede l'assegnazione di punti fino al decimo classificato in gara, e l'anno scorso Verstappen vinse il titolo per una differenza di appena otto punti su Lewis Hamilton secondo in classifica).



Il pilota monegasco della Ferrari Charles Leclerc, a sinistra, e il pilota olandese della Red Bull Max Verstappen dopo le

qualifiche del Gran Premio di Spagna, a Barcellona, il 21 maggio 20221 (AP Photo/Joan Monfort)

La gara sulla pista di Montmeló, notoriamente impegnativa sotto il profilo della ricerca del miglior assetto delle macchine, lo è stata anche per quanto riguarda le temperature (36 gradi quella ambientale, oltre 50 quella dell'asfalto). Il problema che ha improvvisamente ridotto la potenza della power unit della macchina di Leclerc al 27° giro del Gran Premio di Spagna deve ancora essere approfondito dalla squadra: non è quindi ancora chiaro se debba destare preoccupazione oppure no.

È un problema che riguarda, in ogni caso, la parte più importante di una macchina di Formula 1: le power unit sono i complessi sistemi ibridi di propulsione che dal 2014, in seguito ad alcune radicali [modifiche](#) del regolamento tecnico, alimentano le monoposto al posto dei motori "tradizionali". Sono composti da un motore termico, da alcuni dispositivi di recupero dell'energia (sia quella termica che quella cinetica, accumulata in fase di frenata) e da vari impianti elettrici ed elettronici. Il nuovo regolamento tecnico peraltro obbliga le squadre a correre tutto il campionato – e cioè 22 gare, più le sessioni di qualifica e le prove libere – con un numero massimo di tre power unit per macchina. Eventuali utilizzi di una quarta power unit provocherebbero, come penalità, un arretramento di 5 posizioni sulla griglia di partenza (e tutte le sostituzioni oltre la quarta un arretramento di 10 posizioni ogni volta).

– **Leggi anche:** [Guida al nuovo Mondiale di Formula 1](#)

L'affidabilità è un problema che fino al Gran Premio di Spagna, tra i due team che si giocano il campionato, aveva interessato esclusivamente la Red Bull. Sia Verstappen che il suo compagno di squadra, il messicano Sergio Perez, si erano ritirati nella prima gara stagionale, il Gran Premio del Bahrein, per un problema alle pompe di aspirazione del

carburante nel serbatoio. E la rottura di un tubo nel serbatoio aveva successivamente costretto Verstappen al ritiro anche nella terza gara, il Gran Premio d'Australia.

In quel [momento](#) Leclerc aveva in classifica generale 40 punti in più di Verstappen, che riferendosi al tempo necessario per ridurre del tutto quello svantaggio [disse](#): "Ci servirebbero 45 gare". Si sono svolte tre gare da allora, e Verstappen è ora primo in classifica con sei punti di vantaggio su Leclerc. E ha vinto il Gran Premio di Spagna nonostante un nuovo [problema](#) tecnico capitato sulla sua macchina.

Oltre ai meriti della Red Bull e di Verstappen, capace l'anno scorso di battere il sette volte campione del mondo Hamilton, ha contribuito all'avvicendamento in testa alla classifica la minore capacità della Ferrari di ottenere piazzamenti utili in circostanze avverse, e cioè le volte in cui – diversamente da quanto accaduto nelle prime tre gare – non era la macchina più veloce in pista.

A Imola, in uno dei tre Gran Premi dell'anno in cui è prevista oltre alla gara una *sprint race* (una mini gara che, di fatto, incrementa il numero di punti a disposizione dei piloti in un solo weekend), Verstappen aveva ottenuto il massimo punteggio possibile: 8 punti per la vittoria della *sprint race*, 25 per la vittoria della gara e un punto aggiuntivo per il giro più veloce (34 in totale). Il suo compagno di squadra, Perez, era arrivato terzo nella *sprint race* (6 punti) e secondo nel Gran Premio (18 punti).

In quel weekend le Ferrari avevano concluso la *sprint race* al secondo posto con Leclerc (7 punti) e al quarto con Sainz (5 punti), che peraltro era partito decimo. Ma avevano poi finito la gara soltanto con una macchina, quella di Leclerc, giunto soltanto sesto al traguardo (8 punti) dopo aver commesso un errore di guida mentre si trovava in terza posizione e stava cercando di raggiungere e superare Perez. Sainz, partito dalla quarta posizione, si era ritirato del tutto per un incidente

al primo giro.

In una competizione serratissima in pista come quella di quest'anno finisce poi per avere una certa importanza, come spesso succede in Formula 1, anche la capacità dei meccanici delle squadre di compiere pit stop più rapidi rispetto a quelli degli avversari. Che è un aspetto in cui la Ferrari è [migliorata](#) moltissimo rispetto alle stagioni scorse, come peraltro [evidenziato](#) dallo stesso Binotto a inizio stagione, ma che è da anni uno dei punti di forza della Red Bull. Che sotto questo aspetto sta mostrando anche quest'anno [grande continuità](#).

Uno dei principali argomenti di discussione in merito alle prestazioni recenti della Ferrari riguarda poi il brutto periodo di Sainz, da tempo uno dei più apprezzati piloti di Formula 1 proprio per costanza e capacità di ottenere i migliori risultati in rapporto ai mezzi a disposizione. Dopo una sorprendente prima stagione in Ferrari conclusa in quinta posizione in classifica generale, davanti a due piloti velocissimi come Leclerc e il britannico Lando Norris, Sainz sta [dichiaratamente](#) faticando molto ad adattare il suo stile di guida alla Ferrari F1-75. Macchina che Leclerc sta invece guidando con grandi gratificazioni, come dimostrano le sue due vittorie e i cinque piazzamenti sul podio in sei gare, e le sei partenze su sei davanti al suo compagno di squadra.

– **Leggi anche:** [La Ferrari è tornata a vincere in Formula 1](#)

Come fatto [notare](#) da diversi analisti, l'incapacità di Sainz di tenere il passo di Leclerc rischia di costare molto alla squadra sia nella classifica dei costruttori, in cui la Red Bull ha ora 26 punti di vantaggio, che in quella dei piloti. La distanza di Sainz dalle prime posizioni nel corso del Gran Premio di Spagna non ha infatti permesso alla Ferrari, nel giorno in cui il suo pilota più veloce si è dovuto ritirare, di provare a impedire che Verstappen vincessesse e che la Red Bull ottenesse il massimo dei punti a disposizione,

considerando anche il secondo posto ottenuto da Perez. Uno scenario simile potrebbe verificarsi ancora, se Sainz non dovesse riuscire a migliorare in tempi brevi le sue prestazioni alla guida della F1-75.



Il pilota spagnolo della Ferrari Carlos Sainz prima del Gran Premio di Spagna, a Barcellona, il 22 maggio 2022 (AP Photo/Pool/Manu Fernandez)

Infine, le possibilità della Ferrari di giocarsi il mondiale passeranno anche e soprattutto dalla capacità degli ingegneri di sviluppare la macchina e renderla più veloce attraverso l'introduzione di miglioramenti consentiti dal regolamento nel rispetto dei limiti di spesa annuale (140 milioni di dollari, ma la somma concretamente destinata soltanto allo sviluppo è [assai inferiore](#)). Negli anni recenti è stato un punto debole noto della Ferrari. Nel 2017, per esempio, dopo che Vettel concluse le prime sei gare con tre vittorie e sei piazzamenti sul podio, la Ferrari non riuscì a eguagliare la competitività della Mercedes e della Red Bull nello sviluppo delle macchine

nel resto del campionato, concluso poi da Vettel in seconda posizione e con 46 punti in meno di Hamilton.

Nello scorso Gran Premio di Spagna la Ferrari ha introdotto i primi significativi aggiornamenti tecnici del progetto del 2022, per migliorare le prestazioni aerodinamiche. Aggiornamenti ritenuti efficaci da Binotto, considerando che Leclerc era comodamente in prima posizione al momento del ritiro e che nella gara precedente, a Miami, la Ferrari era circa due decimi di secondo al giro più lenta rispetto alle Red Bull.

Dopo anni in cui la Red Bull ha spesso efficacemente conteso fino all'ultimo Gran Premio le vittorie alla Mercedes, squadra dominatrice della cosiddetta era dei motori ibridi di Formula 1, le capacità della Ferrari di eccellere anche nel campo degli aggiornamenti tecnici a stagione in corso richiederanno conferme nei prossimi mesi.

[Read More](#)