

SERIE ADDESTRATIVE

F.4: nuova F. Italia?

Non ce ne vogliono i grandi papaveri della Fia, ma ci viene una gran voglia di chiamarla Formula Italia. Non si tratta di rigurgiti nazionalistici, anche se in questo caso ci sentiamo pienamente autorizzati ad esserlo con una punta di orgoglio, ma di un dato di fatto. Innanzitutto perché sarà l'Italia a tenere a battesimo quest'anno il primo campionato riservato alla Formula. Si tratta della nuova categoria propedeutica fortemente voluta dalla FIA per traghettare i giovani talenti dal kart alle monoposto, e si propone come il primo anello di quella catena di tre categorie ben definite (F4, F3, F2, quest'ultima attualmente GP2, ndr.) che la Federazione Internazionale sta cercando di creare per sfoltire e portare un po' di chiarezza, e merito certo, in quella selva di categorie deputate a selezionare i talenti che aspirano a un posto in F1.

La vettura e la maggior parte delle componenti sarà italiana: la nuova monoposto è stata progettata e realizzata dalla Tatuus, azienda che ormai ha guadagnato un posto da leader a livello mondiale nel segmento delle monoposto propedeutiche, il motore 1.4 turbo è realizzato da Abarth, la scelta delle gomme è caduta su Pirelli, i cerchi ruota sono OZ, l'impianto frenante è Brembo, gli ammortizzatori sono Oram, l'attuazione elettronica del comando del cambio al volante, una chicca per questa tipologia di monoposto, è Magneti Marelli e alcuni accessori (cinture di sicurezza, impianto estinzione, etc.) sono della OMP.

Costi sotto controllo

Dato che questa categoria è stata creata con l'intento di favorire il passaggio dal karting all'automobilismo e rappresentare il trampolino di lancio per la carriera automobilistica, uno dei punti fondamentali, soprattutto in questi momenti di crisi e per poter pescare da un più ampio bacino di potenziali talenti, riguarda la limitazione dei costi di acquisto e di esercizio della monoposto.

Per questo, al momento di istituire il bando di concorso per presentare i progetti, la FIA ha definito delle specifiche tecniche e commerciali molto stringenti alle quali dovevano attenersi i costruttori di telai e motori per ottenere l'omologazione della Federazione. Questi i paletti fissati dalla Federazione: il costo massimo della vettura era fissato in 33.000 euro mentre per il motore, con potenza massima di 160 CV, il costo

La FIA ha lanciato una nuova categoria addestrativa per i giovani piloti.

L'inedita Formula 4 sarà molto "italiana", perché ...

non doveva superare i 9.500 euro, completo di accessoristica, e garantire una percorrenza di almeno 10mila chilometri prima della revisione (si possono ipotizzare due stagioni complete compresi i test, ndr.), sempre a costi definiti.

Dopo aver visionato i progetti la FIA ha omologato tre telai, Tatuus, Mygale e Dome, e quattro motori, Fiat Power Train, Ford, Renault e Volkswagen, di cui solo i primi due turbocompressi, tra i quali le federazioni nazionali potevano scegliere.

E nella gara d'appalto indetta da ACI-CSAI la scelta è caduta sul progetto Tatuus, l'azienda di Concorezzo (MB) ormai leader da anni nel settore delle monoposto addestrative realizzate in grandi numeri (circa 1.500 nell'ultimo decennio) per i campionati monomarca di vari marchi automobilistici (Renault, Toyota, Fiat Abarth), mentre per il motore sarà utilizzato l'FPT 1.4 turbo da 160 CV a 5.500 giri/min e coppia di 250 Nm a

3.500 giri/min, un motore già ampiamente collaudato con la precedente F. Abarth e che, depotenziato, dovrebbe garantire assoluta affidabilità.

A questo punto occorre sottolineare che nuova monoposto scelta da ACI-CSAI non





è una evoluzione della F.Abarth, come sottolinea Gianfranco De Bellis, titolare della Tatuus: «È un progetto completamente nuovo, ma ovviamente abbiamo mantenuto la filosofia che ci ha premiato con altre vetture realizzate in precedenza: monoposto semplici, ma di qualità elevata, propedeutiche per i piloti, semplici da gestire per i team e con costi contenuti. E nonostante le limitazioni imposte dalla FIA in

termini di flap e scivolo estrattore mi sento di dire già da ora che sarà una bella macchina, con un telaio davvero ben fatto».

La voce "motore" è stata una delle note dolenti nella F.Abarth, con sospetti di presunti favoritismi o comunque polemiche su prestazioni differenti, che insieme alla lievitazione dei costi è stata una delle cause dell'allontanamento di molti team che avevano puntato sulla categoria, tanto che già lo scorso anno si era cercato di correre ai ripari affidando la gestione dei motori alla Autotecnica.

Proprio per evitare i disguidi del passato è confermata la gestione dei motori da parte della struttura di Casalmaggiore (CR).

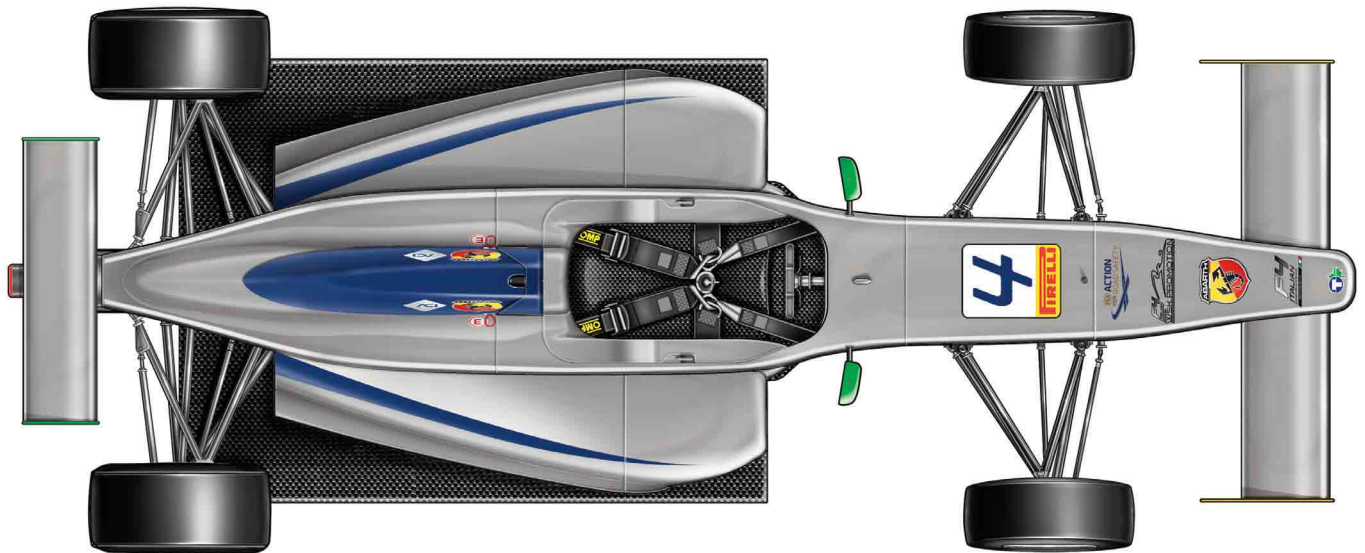
Importante, invece, l'assegnazione della fornitura di pneumatici a Pirelli, che così segna il proprio rientro in un segmento nel quale mancava da tempo. «La scelta della Pirelli è stata un po' una sorpresa - confida De Bellis - ma sono contento per diversi motivi: perché indubbiamente è un'azienda importante, impegnata anche in F1, che quindi contribuisce a dare prestigio alla categoria e poi perché va a completare uno schieramento di aziende che

danno una forte connotazione di made in Italy alla F4, che guarda al futuro e al mondo intero. Perciò credo sia un bel segnale di vitalità e qualità a tutti coloro che ci guardano con un certo scetticismo».

Un treno di pneumatici costerà 640 euro e per ogni weekend ogni pilota avrà a disposizione un massimo di 10 pneumatici da utilizzare così: un treno nuovo e uno usato la gara precedente per i due turni di prove libere da 40', gli altri sei (tre pneumatici anteriori e tre posteriori) da gestire nei due turni di qualifica, ciascuno di 15', e nelle tre gare in programma, due da 28'+1 giro e una da 18'+1 giro.

L'ultima voce che riguarda le spese fisse è quella delle iscrizioni: 9.500 per l'iscrizione al campionato, per i sette appuntamenti ed i due test collettivi, l'utilizzo dell'hospitality durante i weekend di gara e l'attività di tutoraggio che ogni pilota riceverà grazie a un accordo con gli Istruttori Federali, oppure 1.000 euro per singolo evento, mentre l'iscrizione ad ogni evento costerà 715 euro più 480 euro per i due turni di prove libere. Per la voce costi, la FIA aveva puntato ad un





limite di budget intorno ai 100.000 euro a stagione, cifra che più realisticamente potrebbe salire fino ai 130mila euro compresi i test. Speriamo che le solite manie di grandezza non facciano lievitare a dismisura queste previsioni, soprattutto in considerazione del fatto che si è preferito cercare di far spendere meno a tutti piuttosto che, magari, pretendere anche dai vari fornitori, motore e pneumatici in testa, la contribuzioni per un montepremi più corposo.

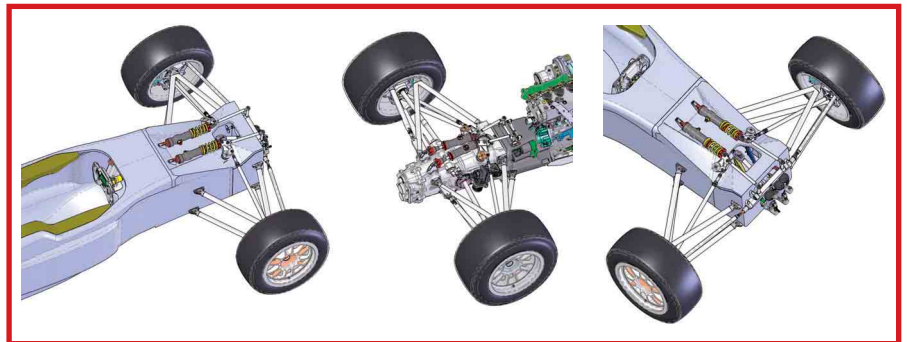
Fatto sta che il montepremi finale di 50.000 euro, di cui 40.000 al vincitore del Campionato Italiano, cioè un giovane pilota tra i 15 ed i 17 anni, e 10.000 per il vincitore del Trofeo Nazionale, oltre a due partecipazioni al Supercorso Federale, assicura ben poca "benzina" per il prosieguo della carriera.

Legame diretto

La Federazione ha deciso di affidare la promozione del campionato ad una società esterna con "l'obiettivo di razionalizzare gli sforzi e comporre una squadra di gente esperta, che ha ottenuto risultati di rilievo a livello internazionale e che porti le sue esperienze, conoscenze e modi di operare", come ci ha dichiarato il presidente Sticchi Damiani. La scelta è caduta sulla WSK Promotion, che già da anni opera nel karting collaborando con la Federazione nazionale e internazionale occupandosi dei massimi campioni, fino ai

mondiali, stabilendo così un punto di collegamento diretto tra i due ambiti in modo da agevolare il passaggio dei giovani kartisti alle monoposto favorendo la continuità nella scialata ai vertici dello sport automobilistico. La società pugliese negli anni ha mostrato di saper gestire al meglio eventi di portata mon-

si prefigge, cercando così di indirizzare i piloti interessati a passare alle auto verso questa categoria invece che altre. Anche perché a mio parere personale si tratta di una vera formula addestrativa. Inoltre è stata programmato un preciso iter per rendere meno traumatico il passaggio dal kart all'automobile, partendo dal for-



diale in un settore non certo facile come il karting, perciò l'auspicio è che possa svolgere un buon lavoro anche in questa nuova categoria che guarda lontano. Ma come gestirà la WSK Promotion il passaggio dei piloti dal kart alla F4? «Intanto cercheremo di promuovere la F4 nel contesto delle gare di kart e dei campionati che già seguiamo - spiega il titolare Luca De Donno - illustrando quella che è la nuova categoria e cosa

mat di gara che consente di girare di più rispetto ad altre formule, passando per tracciati sia corti sia lunghi. La F4 può essere considerata un po' la nostra categoria maggiore del kart, una sorta di punto di arrivo di un percorso che completa il percorso dei nostri piloti che parte dal minikart passa per KF Junior e KF. E questo è anche l'interesse della Fia, una filiera ben definita a livello internazionale».

E. Mosca

