

NOVITÀ FORMULA 4

Eugenio Mosca



SPORT

Parte quest'anno dall'Italia la Formula 4, la categoria propedeutica voluta dalla FIA per agevolare il passaggio dei giovani piloti dal kart alle monoposto, il primo passo per la scalata alla F. 1. Caposaldo della categoria, con telaio Tatuus e motore FPT 1.4 turbo da 160 cv, i costi contenuti

MONOPOSTO INNOVATIVA

Sopra: il disegno della Tatuus F. 4 mette in mostra la cura dello studio aerodinamico. A sinistra: una delle innovazioni per una monoposto propedeutica di questo tipo riguarda i comandi del cambio al volante, con i paddle, con attuazione elettrica Magneti Marelli.

INTERVISTA A ANGELO STICCHI DAMIANI, PRESIDENTE ACI-CSAI

La Federazione italiana ha deciso per prima di dare fiducia alla F. 4, un rischio o un vantaggio? "Direi che la FIA ha dato fiducia all'Italia, ritenendola pronta per portare avanti per prima questo importante progetto. A testimonianza dell'importanza e della stima che la nostra nazione, e l'Automobil Club d'Italia che la rappresenta, ha raggiunto nel panorama dell'automobilismo mondiale".

La F. 4 è destinata a rilevare il testimone della F. Abarth che dopo le ottime premesse iniziali ha avuto un calo repentino, causato anche da varie problematiche nella gestione, cosa farà la Federazione per mantenere le promesse di economicità e parità essenziali per garantirne il successo della nuova categoria? "Ci sono vari



fattori che contribuiscono alla fortuna di un campionato. L'idea della F. Abarth rimane vincente, ma la situazione economica generale ha avuto un crollo pesante in questi ultimi due anni. Forse sono stati anche commessi degli errori, ma credo che a livello generale non si sia compreso cosa

stava accadendo e qualcuno ha continuato come se niente fosse con operazioni fuori dal tempo che stiamo vivendo. La F. 4 nasce per favorire l'avviamento dei giovani al difficile mondo delle formule. Operazioni di speculazione sulla nuova formula saranno da noi bloccate con estrema decisione".

Perché la scelta di affidare la gestione del campionato a un Promoter? "La Federazione sarà sempre in prima fila nella conduzione della nuova formula e il Promoter avrà limiti ben precisi entro i quali muoversi. L'obiettivo è quello di razionalizzare gli sforzi e comporre una squadra di gente esperta, che ha ottenuto risultati di rilievo a livello internazionale, che porti le sue esperienze, conoscenze e modi di operare".

Affinché questa categoria possa rappresentare un vero trampolino di lancio su quali premi potranno contare i vincitori? "Stiamo definendo il tutto con i partner tecnici. L'obiettivo è quello di favorire la filiera FIA, con il passaggio tra le varie categorie F. 4, F. 3, F. 2 e F. 1".

Partirà dall'Italia la Formula 4, la categoria propedeutica fortemente voluta dalla FIA per traghettare i giovani talenti (dai 15 anni compiuti) dal kart alle monoposto divenendo il primo anello di quella catena di tre categorie ben definite (F. 4, F. 3, F. 2, quest'ultima attualmente GP2, ndr.) che la Federazione Internazionale sta cercando di creare per sfoltire e portare un pò di chiarezza, e merito certo, in quella selva di categorie deputate a selezionare i talenti che aspirano a un posto in F. 1.

Costi sotto controllo

Per favorire il passaggio dal karting all'automobilismo e poter pescare i potenziali talenti da un bacino più ampio possibile uno dei capisaldi della categoria sarà la limitazione dei costi, di acquisto e di esercizio della monoposto. 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: il costo massimo della vettura è fissato in 33.000 euro, con possibilità di sfiorare di 5.000 euro per "optional" come acquisizione dati e cambio elettroattuato al volante, mentre il costo del motore, turbo down-size con potenza massima di 160 cv, completo di accessori è fissato in 9.500, garantendo una percorrenza di almeno 10.000 km prima della revisione, a costi definiti. Tramite gara d'appalto la Federazione italiana ha scelto il progetto della

Tatuus, l'azienda di Concorezzo (MB) leader da anni nel settore delle monoposto propedeutiche realizzate in grandi numeri (circa 1.500 nell'ultimo decennio) per i campionati monomarca di vari marchi automobilistici (Renault, Toyota, Fiat Abarth), mentre il motore sarà lo stesso FPT 1.4 turbo già in uso sulla F. Abarth depotenziato da 190 a 160 cv.

Cambio al volante

Nonostante i limiti di costo, Tatuus offrirà una monoposto con elevati standard di sicurezza, raffinata ed evoluta sia nell'aerodinamica, con l'ala posteriore a doppio profilo regolabile e quella anteriore fissa con possibilità di applicare il nolder, che nella meccanica, grazie anche a collaborazioni ormai consolidate con partner tecnici di prim'ordine: l'impianto frenante sarà Brembo, le sospensioni a schema push rod avranno ammortizzatori regolabili a due vie (in estensione e compressione) e, cosa innovativa per una monoposto di questa tipologia, il cambio Sadev sequenziale a cinque rapporti avrà i comandi al volante con attuazione elettrica gestita dalla centralina Magneti Marelli.

Legame diretto

Il ruolo di promotore è stato affidato alla WSK di Luca De Donno, che negli ultimi anni ha svolto la stessa attività nel karting occupandosi anche dei campionati europeo e mondiale. Così si stabilisce un punto di collegamento diretto tra i due ambiti, per agevolare il

INTERVISTA A GIANFRANCO DE BELLIS, TITOLARE TATUUS

Quali sono i motivi che hanno giocato a vostro favore? "Credo sia stato determinante il lavoro da noi svolto negli anni su questa tipologia di monoposto entry level, a livello tecnico e di servizio sui campi gara".

Il progetto rappresenta un'evoluzione della F. Abarth?

"No. È un progetto completamente nuovo, ma abbiamo mantenuto la filosofia che ci ha premiato con altre vetture realizzate in precedenza, come la F. Abarth, F. Renault e Toyota: monoposto semplici ma di qualità elevata, propedeutiche per i piloti, semplici da gestire per i team e con costi contenuti".

I tempi molto stretti non vi agevolano, vero? "Vero, ma dedicheremo più tempo possibile allo studio del progetto, perché si tratta di una categoria molto importante, voluta dalla FIA e con un ciclo di sei anni. Inoltre, la serie italiana sarà l'unica a partire nel 2014, quindi si tratta di una vetrina importante per tutti. Da parte nostra, dati i parametri molto stringenti richiesti dal regolamento in termini di costo vettura e gestione, ci sarà



Comunque, il campionato partirà a maggio (il 4 a Vallelunga), perciò contiamo di consegnare almeno 20-24 vetture entro aprile. L'inizio non sarà facile, ma contiamo di fornire un prodotto valido, innovativo e senza problematiche".

Con la speranza che non si ri-

petano i problemi che hanno portato ad un rapido declino una categoria sulla carta valida come la Formula Abarth... "Penso ci siano state pecche da parte di tutti, perciò dobbiamo stare attenti a non ripetere gli stessi errori. Credo che la Federazione sarà molto attenta affinché ciò non succeda, così come il promotore della serie e il fornitore di motore che assicurerà un supporto diretto al campionato. Insomma, saranno attivati tutti gli strumenti necessari a assicurare l'ambiente fin dall'inizio, in modo tale da evitare possibili dissapori tra i team ed i piloti".