



IN LITTA AL MONTICINO IN FERRARI

Molto avanti ad Alessia, l'auto scorta era difficile vedere le due Ferrari così vicine, ma con la F10 Felipe ha finora battuto il compagno di squadra e ha ottenuto le qualifiche

E COMPIE 77 ANNI DI VITA Addio a Borsari meccanico cult

Mecanico, 77 marzo è venuto a mancare Giulio Borsari, uomo meccanico di Maserati e Ferrari negli anni passati. Era nato a Mestrice, presso Modena, nel 1926.

Nel dopoguerra era entrato alla Maserati, fino al 1967, l'anno del titolo di Fagnoli, in seguito era passato alla Scuderia Centro-Sud. Nel 1962 era quindi approdato alla Ferrari come meccanico per diventare due anni più tardi capo meccanico per la F1. Fino al 1976. Dal 1974 al 1975 è stato Felipe come la foto di Dino Ruggeroni, vincente più tardi del di destra l'isola della "Fabbrica Villorosa". A fine carriera, nel 1982, aveva dato alla stampa un progetto libero "La Ferrari in Italia", scritto con Cesare De Agostini, e poi pubblicato a puntate. Nel 1989 aveva fondato il "Club Maserati-Racing Formula Via". Due delle sue ultime apparizioni era stata in aereo mosso, quando aveva assistito con la sua competenza a la sua passione la Ferrari F10 T40 di Gianfranco Bianchi, guidato la prima da Antonio e Erba e pochi giorni dopo da Jacques Villeneuve e Fiorano, nel trionfo della vettura di Villari. Alla scadenza del 10 in questo Borsari Autopartecipanti distribuirà le prossime settimane con l'uscita di Cesare De Cima.



DIFFICOLTÀ IN QUALIFICA

E il distacco che preoccupa

Tra virgole rosse, ovvero la postuma media in qualifica della F10 nelle prime due gare. Non c'è non fronte con un uomo la, quello si faceva felice a uscire dalle CI, questi sono Alessia e Massa sono entrati agevolmente nell'ultima fase di qualifica in entrambi le occasioni. Dove sta, allora, il problema meccanico? Semplice, sta nel fatto che molto tra le vetture in pole - ovvero Vettel - e la meglio piazzata delle Rosse: Vettel in Australia sono 1,003 secondi, in Malezia sono a 0,913 (sempre con Massa). Inutile giocare ancora a sua vita. Per avere le migliori condizioni di gara, per partire davanti, bisogna recuperare un gap sostanziale importante. A inizio di settembre, nel debutto 2010, prima gara, Felipe aveva la prima fila accanto a Sebastian come due domenicelli fa a Sepang, ma il distacco - parlando della prima stagione dopo l'abbandono dei rifornimenti - era al stem più di un decimo, 141 millesimi per la precisione. Ce la farei mai, la Ferrari, a recuperare questo gap? Probabilmente no. E non bisogna dimenticare che il buon piazzamento di sabato a Sepang dipende anche da una scelta precoce - e azzeccata - del la squadra, quella di uscire all'ultimo momento con l'intermedia brezza. Due mesi sono pochi, ma i due circuiti che le hanno ospitate sono molto diversi per tipologia e la Malezia è molto "completa". Per questo si fa fatica a pensare che a Shanghai, vale di versamento, a meno che dalle gomme "Soft" e dai lunghi rettilinei non arrivi qualche sorpresa. Le Ferrari non partono bene, ma anche Vettel non schizza e solo se parte la posizione al via si può pensare di superare quel ritmo di gara che resta il punto di forza della F10. Il vantaggio tecnico della Red è soprattutto nel carico aerodinamico e nelle capacità di mandare subito le gomme in temperatura. La Ferrari ha fatto progressi, ma per adesso non sufficienti. ■

