VERSIONE ON LINE

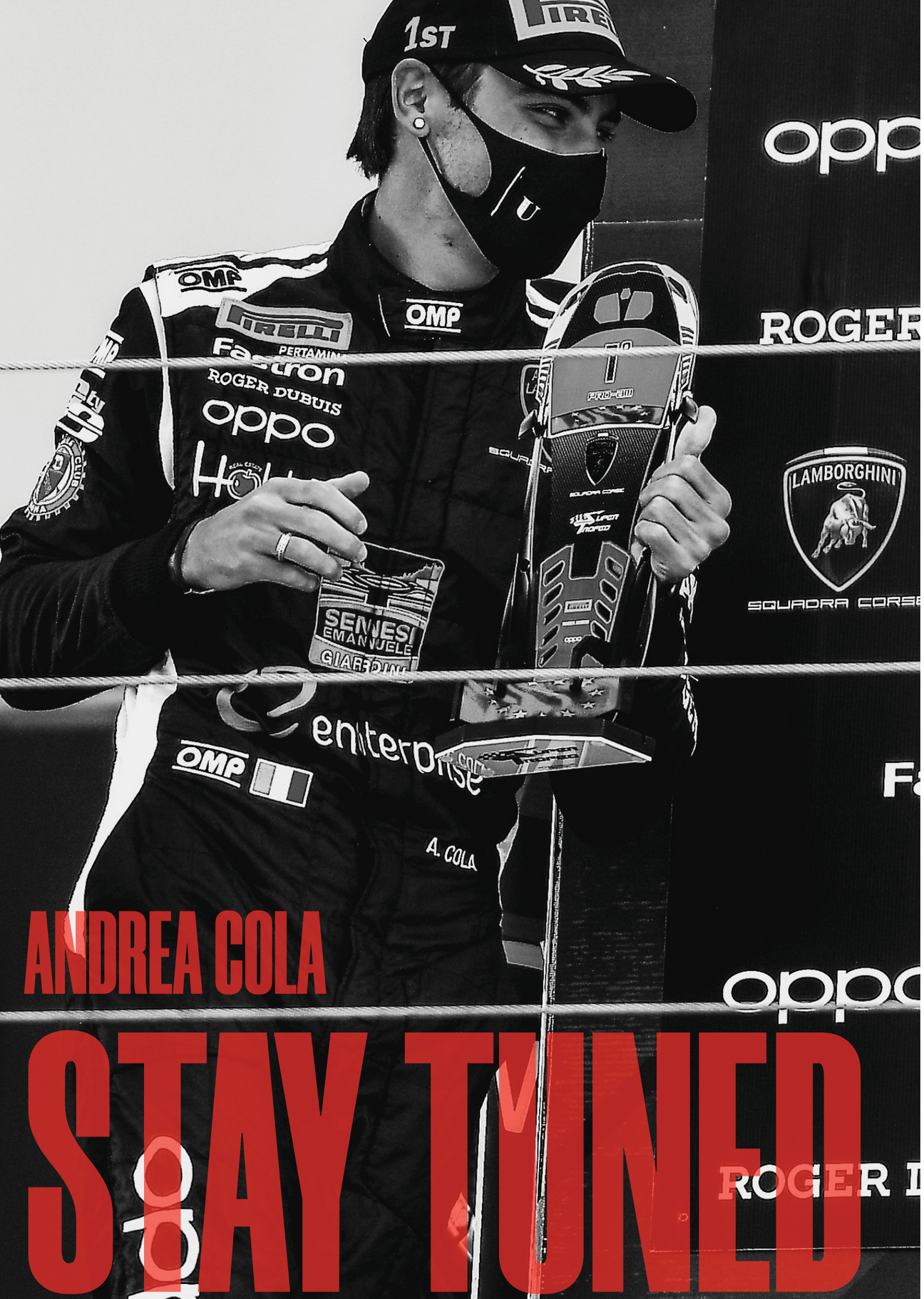
GIUGNO 2022

PADDOCK

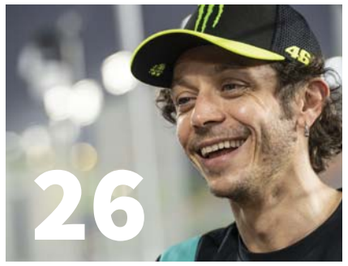
LE MANS TRIS TOYOTA ATTESA PER FERRARI E PEUGEOT

LECLERC VS VERSTAPPEN E LA SFORTUNA

LA LEGGENDA DELLA GTA



SOMMARIO



PADDOCK

VERSIONE ON LINE | GIUGNO 2022

LECLERC-VERSTAPPEN
4 È lotta aperta!

FERRARI
8 Il coraggio di osare

PASSIONE FERRARI
12 Ferrari una passione unica

GLI OLANDESI VOLANTI
16 Orange People

75 ANNI DI DIRETTORI SPORTIVI
20 Seduti su un vulcano

DUE PIÙ DUE
26 Non solo Rossi

FORMULA E
30 Gen3 una nuova freccia per la Formula

WEC
32 Alessio Rovera in pole

CAMPIONATO ITALIANO GT SPRINT
36 Famiglia da corsa
39 Avanti tutta

RALLY
42 Killer elettrico

LE GRANDI SALITE
44 Il Trofeo Scarfiotti

INDIMENTICABILI
48 Generazione GTA
52 Gian Luigi Picchi parla un protagonista

PIT STOP
56 Notizie a tutto campo

IN LIBRERIA
60 Il signore dei libri

ORGOGLIO MOTORISTICO ROMANO
62 Roma capoccia

QUESTO NUMERO DI PADDOCK SI PUÒ SCARICARE GRATUITAMENTE DAI SITI LIMITELESS | MOTORI.NET | RALLYRAMA.IT | MOTOREMOTION.IT | MILIGRAF.IT

Hanno collaborato
Carlo Baffi, Massimo Campi, Franco Carmignani, Davide Casati, Gianni Cogni, Martina Cola, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Enrico Giuliani, Marco Marinacci, Christian Merli, Daniela Montuori, Stefano Pandolfi, Gian Luigi Picchi, Giuseppe Saluzzi.

LECLERC-VERSTAPPEN

È LOTTA APERTA

di Carlo Baffi

Il mondiale sta prendendo un indirizzo ben preciso. Dunque Ferrari vs. Red Bull con Leclerc e Verstappen prime guide, con due scudieri abbastanza ingombranti e non si sa quanto convinti! e il ragazzino della Mercedes in arrivo… **Leclerc** Fin dai primi chilometri percorsi nei test pre-stagionali la F1-75 è parsa subito competitiva infondendo un certo ottimismo confermato in Bahrein, prima gara in calendario.. Pole, vittoria, giro veloce e sempre in testa alla corsa, uguale: primo "grand chelem" in carriera. Dietro alla sua "faccia d'angelo", Charles cela un **temperamento molto combattivo**, animato da una gran fame di vittoria che lo porta a non temere le manovre aggressive dei rivali, in primo luogo Verstappen. Ha pure un grande rispetto della squadra, nonostante le strategie… Indubbiamente non meritava le docce fredde di Imola: *"La responsabilità è mia, non ci sono scuse."*

Per tutti ora l'obbligo è NON SBAGLIARE.

Verstappen L'inizio stagione del Campione del Mondo è stato tutt'altro che felice: due ko nei primi tre round. Non sono mancate le sue rimostranze all'indirizzo del team:*" Se si vuole lottare per il titolo non possono accadere queste cose. Più che pensare al mondiale, oggi è più importante finire le gare."* Dal canto suo "Mad Max" non s'è perso d'animo e quando s'è palesato il corpo a corpo con Leclerc non ha dato sfogo ai suoi istinti aggressivi come avveniva la stagione scorsa contro Hamilton. Che l'olandese volante stia subendo una metamorfosi? Per capire se l'atteggiamento di "Super Max" sia mutato, sarà curioso vederlo in azione nella seconda parte di stagione qualora la sfida con Leclerc si facesse più serrata. Nel frattempo la RB18 è cresciuta, è divenuta affidabile e "gentile" con gli pneumatici. Gioco forza il binomio Verstappen-Red Bull è tornato prepotentemente alla ribalta nella lotta al vertice, supportato dalla presenza del solido Perez.

Charles Leclerc

LECLERC-VERSTAPPEN

Max Verstappen

Il "Caso"

Classifica alla mano, vedere Lewis Hamilton indietro pare fantascienza, così come quando ad Imola Verstappen l'ha doppiato con estrema facilità al 41esimo giro. Chi avrebbe mai ipotizzato uno scenario simile pochi mesi fa, quando il britannico e la sua Freccia Nera, contendevano la corona iridata a Verstappen? E che dire della profonda crisi tecnica in cui è piombata la "Stella a Tre Punte"? Al di là delle palesi lacune mostrate dalla W13E, qualcuno sta puntando anche il dito contro Hamilton, reo di aver perso l'irrefrenabile istinto del cannibale. E che dire del "fattore Russell"? Dopo il primo G.P., il 24enne d'oltre Manica è sempre arrivato davanti a Lewis; forse un altro rospo non facile da ingoiare. A nostro avviso, su Hamilton è bene non emettere sentenze premature ed a volte "retroattive", che mettono in dubbio il valore di questo fuoriclasse:" … sono tutti campioni con una super-macchina." Commenti che si leggono sui social regno dei cosiddetti "leoni della tastiera". Il campionato è ancora lungo come ha dichiarato Toto Wolff *"A Brackley stiamo lavorando sodo"* ■

Carlos Sainz

George Russell

Perez

Lewis Hamilton

FERRARI

IL CORAGGIO DI OSARE

di Marco Giachi

Volendo dare una interpretazione ingegneristica a quello che si è visto fino ad ora si direbbe che tutti hanno preso i loro rischi nel progettare le nuove vetture: Mercedes ha rischiato assetti e molleggi un po' critici e, difatti all'inizio, saltellavano come un grillo (o per meglio dire come un delfino), Red Bull avrà osato - sembra - nell'impiantistica e, anche loro, hanno avuto i loro problemi, Ferrari - si direbbe dal risultato di oggi - sembra aver osato nel motore, o in qualche suo accessorio, ed ora è arrivato il momento dei suoi problemi.

Tutti stanno cercando di mettere a punto quello che hanno progettato. Ad esempio, io non credo che non fossero consapevoli del potenziale problema del delfinamento, il fatto è che per trovare il limite dovevano andare oltre questo limite per capire veramente il punto di innesco del fenomeno, per poi tornare un nulla indietro.

"delfinamenti"

La Ferrari al vertice è una piacevole novità.

Quelli "che contano" sembra siano ancora i soliti e, da questo punto di vista, il nuovo regolamento non ha scombinato molto i valori in campo, nonostante tutte le alchimie delle gestione della Galleria del Vento e dei calcolatori.

Il regolamento prevede, infatti, che i più bravi (cioè le squadre nella parte alta della classifica) abbiano una riduzione fino al 70% del tempo che possono passare in Galleria, mentre gli ultimi hanno un bonus del 115%, l'idea è che così facendo gli ultimi possano raggiungere i primi, ma per ora questo non si è verificato.

Alla fine Red Bull e Mercedes confermano di essere ai vertici, di più la prima per ora, con la piacevole novità dell'inserimento della Ferrari nella lotta (e questo sarebbe la vera differenza).

Da un punto di vista tecnico la capacità di reagire e sintetizzare i problemi delle due squadre è forse la cosa che più ha impressionato di questa prima parte del campionato, segno di una capacità di analisi dei problemi molto grande in grado di individuare le cause e rimuoverle velocemente.

Qualsiasi ingegnere sa quanto sia importante capire i problemi e risolverli quasi più importante che non averli (i problemi) perché in questo secondo caso vuol dire che non si è arrivati al limite.

Questa capacità di reagire alle variabili di un progetto nuovo farà la differenza nel bilancio del campionato.

La Ferrari al vertice è una piacevole novità ma l'elemento che ha consentito questa rinascita non è facilmente individuabile dall'esterno, se ne sono dette tante: il motore, l'aerodinamica, il telaio.

Io aggiungerei il "coraggio di osare" perché la macchina ha effettivamente una carrozzeria molto originale che fa pensare a un lavoro di progettazione molto approfondito anche delle parti meno visibili.

I progetti precedenti erano uno la derivazione dell'altro anno dopo anno e non c'era spazio per l'originalità anche perché nessun progettista si sarebbe preso la responsabilità di cambiamenti radicali. Con un regolamento completamente nuovo, invece, chiunque è automaticamente giustificato se prende strade mai viste prima perché anche il regolamento stesso non si è mai visto prima e quindi è molto più lecito "inventare" ed il livello del rischio accettabile nella progettazione sale più in alto.

FERRARI

Leclerc, Verstappen e Russell la "nuova" F1.

In questo modo è molto più facile per i tecnici rischiare soluzioni più originali e alla Ferrari l'hanno fatto.
Il campionato va avanti già dalla prossima domenica a Montecarlo ed anche qui si è sentita la mano pesante di Liberty media che ha cambiato il formato del fine settimana concentrando tutta l'attività in tre giorni al posto dei soliti cinque che prevedevano il venerdì pomeriggio libero al pubblico di passeggiare davanti alla pit-lane potendo avvicinare anche i piloti per un selfie.
Per ora sta andando tutto secondo le loro previsioni: con una Formula 1 molto più "produttiva" di ore vendibili (in televisione e sui social), con una Mercedes ridimensionata (dopo sette anni di dominio un altro anno avrebbe fatto del male a tutti), una Ferrari ritrovata (un nome, una garanzia nel mondo) e tre personaggi (Leclerc, Verstappen e Russell) che "bucano" lo schermo: giovani, simpatici, aitanti e anche ben assortiti (un quasi italiano, un olandese e un inglese).
E questo è quello che conta. ■

FERRARI UNA PASSIONE UNICA

«La passione dei nostri tifosi è la spinta che ci serve»

di Davide Casati

Si riparte da loro, come John Elkann aveva anticipato alla presentazione della nuova F1-75, la monoposto di Scuderia Ferrari che finora sta lottando nel mondiale 2022 con la RB18 di casa Red Bull per le prime posizioni in classifica. È l'amore viscerale verso il Cavallino rampante a distinguere le tifoserie avversarie dai fan della Rossa. Un legame spesso coltivato in famiglia e tramandato di padre in figlio, simile a quello calcistico ma assurto a livelli da Nazionale. Abbiamo allora voluto indagare sull'origine della passione per la Ferrari, parlando con quattro fan d'eccezione del Cavallino e chiedendo loro come è mutato il tifo per la scuderia nel tempo.

Il fuoco è infatti tornato a bruciare proprio in questa stagione, con i buoni risultati di Charles Leclerc e Carlos Sainz che hanno sostituito la Mercedes tra i pretendenti al titolo. Così le due gare italiane di Imola e Monza hanno registrato vendite record di biglietti con 130mila spettatori in Emilia Romagna e un incasso, per il Tempio della Velocità, che sarà superiore al risultato record del 2019, quando erano stati raggiunti 200mila ingressi. Il circuito del Santerno si è colorato di rosso per il primo Gran Premio europeo del 2022. Il colpo d'occhio della Rivazza era sufficiente a far comprendere quanto sia corroborato il supporto alla casa di Maranello.

«Ormai in ogni GP il colore dominante è sempre il rosso», riassume Ercole Colombo, storico fotografo di Formula 1. Colombo, residente a pochi passi dall'Autodromo di Monza, è titolare dell'omonima agenzia che da oltre quarant'anni segue Scuderia Ferrari in ogni gara. *«Quando giro per il mondo e dico che sono italiano, il riferimento è subito alla Ferrari. Tutti la conoscono e la attribuiscono al nostro Paese, un po' come quando nomini Paolo Rossi per il calcio».*

Il parallelismo con la più grande passione sportiva degli italiani viene facile anche a Patrizio Cantù, team manager in Formula 1 e ora giornalista sportivo: *«La Ferrari è come la Nazionale italiana. Hanno saputo convogliare su di loro, le passioni più diverse nel mondo dei motori. Ricordo, ad esempio, le folle che seguivano la 1000 Km di Monza che, in termini di numeri, faceva quasi quanto un Gran Premio. Alla fine però il pubblico si legava comunque sempre al team di Formula 1, rispetto alle ruote coperte».*

La mitica gara di durata, che ha visto il suo massimo splendore tra gli anni Sessanta e Settanta, è stata un propedeutico al motorsport per molti monzesi che, dovendo poi scegliere chi sostenere nella massima categoria, sono diventati tifosi del Cavallino.

Così è stato per Walter Consonni, scrittore che ha appena dato alle stampe il libro Monza '22. Il volume, edito da Bellavite Editore, racconta le storie dei personaggi che hanno vissuto e popolato l'Autodromo Nazionale di Monza nei suoi primi cent'anni di vita. *«Se devo legare un ricordo alla mia passione per la Rossa si tratta della vittoria di Lorenzo Bandini proprio alla 1000 Km di Monza del* 1967 con la 330 P4», spiega.

«La mia famiglia abitava in centro a Monza e ogni volta che il vento portava il rombo dei motori, salivo sulla bicicletta e pedalavo fino al circuito. Quasi subito avevo imparato a distinguere i motori dal suono che producevano. Bandini era diventato il nostro mito dopo una stagione sfortunata l'anno precedente. La sua vittoria è stata una delle gioie più grandi come tifoso. Qualche settimana dopo, la felicità è stata brutalmente sostituita dallo sgomento per il suo incidente mortale al GP di Monaco».

L'affetto per il pilota italiano fu testimoniato dalle 100mila persone che parteciparono ai suoi funerali a Reggio Emilia e dal messaggio di cordoglio inviato da Papa Paolo VI.

Il pubblico si è sempre legato con affetto ai piloti del Cavallino che hanno dimostrato personalità, nonostante per il Drake fosse solo l'auto a contare davvero. *«Quando c'era Enzo Ferrari, in primis veniva la macchina e solo dopo i piloti»,* racconta Colombo. *«L'ho conosciuto quando collaboravo con La Gazzetta dello Sport. Vederlo in azione era uno spettacolo perché aveva una prontezza di battuta incredibile. Alle conferenze stampa teneva testa a 50 giornalisti. Ricordo che una volta ai test in Brasile mi disse che aveva letto i miei pezzi e gli sembravano molto più equilibrati rispetto agli articoli dei colleghi che, lo cito, "si ritenevano famosi"».*

Prosegue Colombo: *«Se dovessi fare dei nomi di piloti che si sono fatti amare dal pubblico direi Gilles Villeneuve, che era adorato da tutti in F1,* e *Jody Scheckter. Era come se riuscissero ad alimentare le passioni e i sogni dei tifosi. Anche Gerhard Berger e Jean Alesi sono stati molto ben voluti, soprattutto per la loro disponibilità. Hanno avuto molto seguito inoltre Jacky Ickx, Clay Regazzoni e Niki Lauda. Tra i personaggi, inserirei Michael Schumacher che ha pagato lo scotto di arrivare già titolato in Ferrari e quindi ha impiegato un po'*

di tempo prima di tornare campione».
Il ricordo più bello di Osvaldo Vismara relativo alla sua passione, è proprio legato al Kaiser. Vismara è presidente onorario dello Scuderia Ferrari Club Vedano al Lambro, il più antico al mondo: *«Siamo nati nel 1967 grazie alla volontà di un gruppo di appassionati della 1000 Km di Monza che si presentarono all'autodromo con uno striscione che riportava il nome del club, al cospetto di Laura Ferrari e dei piloti Bandini e Parkes».*
È stato un amore di altro genere, rispetto a quello dei tifosi, a legare Vismara alla Ferrari: *«Mi sono avvicinato al club perché la mia fidanzata era di Vedano al Lambro e la aspettavo solitamente al bar del paese dove c'era la sede del sodalizio. Nei tempi morti ho iniziato a frequentare i suoi soci e alla fine ne sono diventato prima consigliere e poi presidente».*
Prosegue Vismara: *«Negli anni sono poi stato assistente di Franco Scandinaro, storico cameraman della F1, ed è grazie a lui che ho potuto sedere a fianco di Schumacher su una Ferrari. Eravamo a Maranello per riprendere un evento di uno sponsor e dovevamo registrare un camera car. All'epoca non esistevano le GoPro e quindi bisognava*

salire come passeggero a fianco del pilota. Franco dopo un giro si è sentito male e quindi mi ha chiesto di prendere il suo posto. È stata un'esperienza incredibile. Ricordo che Michael era preoccupato e prima di accelerare, mi chiedeva il permesso».
Dall'osservatorio privilegiato di Osvaldo Vismara, possiamo comprendere se la passione ferrarista è scemata dagli anni in cui era presidente oppure rimane viva tutt'oggi. *«La passione è sempre stata altalenante. Negli anni più bui, senza successi in campionato, eravamo rimasti in 32 soci. Ora siamo circa 300 ma quelli che frequentano attivamente la sede sono sempre gli stessi. Devo dire la verità: in molti si iscrivono solo per avere lo sconto sul biglietto del Gran Premio d'Italia. Alcuni rinnovano perché si innamorano dei cimeli che abbiamo in sede ma lo zoccolo duro del club è di circa una quarantina di persone, con un'età media superiore ai quarant'anni».*
Confessa il presidente onorario: *«È difficile attirare nuovi soci. In passato ci riuscivamo per lo più con gli eventi. Abbiamo organizzato infatti iniziative dove venivano esposte monoposto di F1 oppure la partita di calcio con i piloti. Il ricavato andava tutto in beneficenza».* Il coinvolgimento di Maranello era molto più semplice in passato, con poca burocrazia e maggiore disponibilità a venire incontro ai fan. *«Mi sembra che si sia un po' persa la cura verso i tifosi. Prima bastava comunicare il numero di iscritti e venivamo invitati gratuitamente in fabbrica. Ora, per ogni nuovo socio, bisogna pagare una quota a Scuderia Ferrari e ciò che rimane al club è irrisorio».*
Il rapporto tra il Club di Vedano al Lambro e Ferrari è sempre stato idilliaco. Per la partita di calcio organizzata dall'associazione si misero a disposizione gratuitamente, tra gli altri, Michael Schumacher e Mika

Hakkinen. Il gioco veniva trasmesso su TeleMontecarlo e sulla Rai con inviati del calibro di Beppe Berti, che rivoluzionò il racconto della F1 in televisione.
«Una volta abbiamo raccolto 12 milioni per acquistare un pulmino per disabili ad un'associazione per la lotta contro la distrofia muscolare di Monza ma il mezzo costava 15 milioni. Gianni Agnelli chiamò un concessionario della zona e il giorno dopo, avevamo l'ordine confermato», chiude Vismara.
Sono forse cambiati i tempi, come registra Consonni: *«La passione è immutata perché è un sentimento che fa parte degli esseri umani di qualsiasi generazione. È cambiato il modo di esprimerla. Noi correvamo appresso ai piloti che uscivano dal paddock per portare la loro vettura a far benzina. Con i miei coetanei, compravamo in edicola Autosprint per leggerlo dalla prima all'ultima pagina e poi discuterne insieme. Avevamo un sentimento forse più semplicciotto. Ora tutto è legato a una dimensione mediatica, dettata da internet. Mi sembra che la passione di oggi sia spinta da esigenze differenti».*
Ercole Colombo, classe '44, vede proprio nelle nuove tecnologie un'opportunità per riavvicinare i giovani al tifo: *«In passato la F1 si seguiva in radio o alla TV. A sei anni mi pareva un miracolo vedere di persona i piloti che sentivo intervistati ai giornali radio. Oggi Netflix è stato il grande cambiamento. Per attirare i ragazzi devi par-*

Ercole Colombo qui con l'ing Dallara

lare la loro lingua e raggiungerli sui mezzi che usano. Il circus si sta orientando allo spettacolo e alla fruibilità via smartphone. Credo che tutto ciò abbia aumentato l'interesse per la Formula 1 e i circuiti sold out ne sono la dimostrazione. Quest'anno inoltre le Ferrari stanno andando molto bene e il tifo ferrarista si è ravvivato».
Conferma le buone impressioni il giornalista Cantù: *«Sono estremamente competitivi. Adesso la battaglia è con la Red Bull ma mi aspetto che tra poco subentri nello scontro anche Mercedes. I risultati sono frutto dell'ottimo lavoro di sviluppo. Pensiamo alle pance delle macchine o alla gestione dei nuovi biocarburanti con l'etanolo all'interno che stanno creando problemi a Red Bull. Mattia Binotto sembra quasi tollerato dai tifosi ma credo sbaglino. È un ingegnere e quindi non può certo avere la personalità, ad esempio, di Montezemolo».*
Tra un centinaio di team manager e piloti che si sono succeduti negli oltre novant'anni di storia della Scuderia Ferrari, conviene forse arrivare all'autentica essenza per capire come mai le auto del Commendatore hanno saputo raccogliere attorno a loro così grandi consensi di pubblico.
«In ogni tipo di corsa a cui assistevo, da bimbo avevo negli occhi un solo colore: il rosso», ricorda Consonni. Gli fa eco Colombo: *«Quando ero piccolo, ciò che mi permetteva di distinguere le macchine tra di loro era il colore rosso del Cavallino. Aveva ragione Enzo Ferrari quando diceva che se si dà ad un bambino un foglio e dei colori e gli si chiede di disegnare un'auto, sicuramente la farà rossa. Forse è per questo che la Ferrari non ha rivali in termini di sostegno di pubblico. Negli ultimi anni si sono aggiunti gli "orange" di Max Verstappen ma i piloti, ancora oggi, si possono dividere tra chi ha vinto un mondiale e chi non c'è riuscito, oppure tra chi ha guidato per la Ferrari o chi non è stato scelto».* ■

ORANGE PEOPLE

di Franco Carmignani

Un circuito storico, come quello di Zandvoort e una buona leva di piloti, alcuni dei quali proiettati in F1 grazie ai successi nel karting. Questa è la fotografia dell'automobilismo olandese prima del ciclone Jos Verstappen.

Poco distante da Harleem, Zandvoort, come accennato è una delle piste "decane" del mondiale. Ultimato nel dopoguerra il tracciato che nella sua configurazione iniziale misura 6,604 km, ospita due corse di F1 non valide per il campionato, il 23 luglio 1950 e il 23 luglio 1951, vinte entrambe dal francese Louis Rosier con una Talbot.

Zandvoort entra nel circus mondiale nel 1952. Il circuito misura ora 4,193 km, e presenta due caratteristiche uniche, la curva Tarzan, il tornantone sopraelevato sulla destra alla fine del rettilineo e le folate di vento dal mare del Nord su cui si affaccia il sito, con relativo trasporto di sabbia. L'edizione 1952 e quella del 1953 vedono il successo travolgente di Alberto Ascari con la Ferrari 500 che stabilisce un record sul giro a oltre 137 km/h di media, che sarà migliorato dall'argentino Roberto Mieres con una Maserati 250F nel 1955 l'anno della doppietta della Mercedes con Fangio e Moss.

Seguono alcune date storiche; nel 1959 la prima vittoria di una BRM, la P25 di Jo Bonnier, nel 1961 quella di "Taffy" Von Trips con la Ferrari 156, che sembrava aprire una bella favola per il barone tedesco, finita poi malissimo a Monza tre mesi dopo.

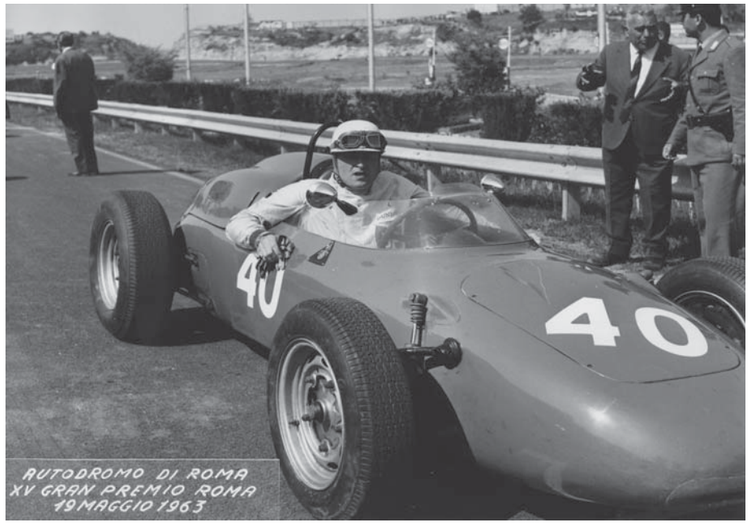
Nel 1967 a Zandvoort, Jim Clark regala all'esordiente Ford Cosworth DFV la prima delle 155 vittorie mondiali, con la Lotus 49, ennesimo capolavoro di Colin Chapman che monta il motore subito alle spalle del pilota, divenendo parte integrante della vettura e sostegno della sospensione posteriore.

Alla pista sul mare del Nord sono legati anche due dei più brutti episodi di quegli anni, la tragedia di Piers Courage uscito di strada e morto nel violento incendio della sua De Tomaso, e quella ancor più drammatica di Roger Williamson che il collega David Purley non riuscì a estrarre dalla vettura in fiamme con i commissari di pista impotenti a guardare…

Non è arrivato in F1 ma nei primi anni sessanta Rob Slotemaker era considerato uno dei migliori "tulipani" del motorsport.

Anche per Toine Hezemans vale la stessa definizione di Slotemaker, nelle foto il pilota di Eindhoven alla1000 km di Monza con l'Alfa Romeo 33, e con Liane Engeman.

Orange 1.



"Orange pig" il porcellino arancione, ovvero la Porsche 718 quattro cilindri della scuderia Maasbergen, sulla linea di partenza del Gran Premio Roma 1963 a Vallelunga, dove il suo proprietario Karel Godin de Beaufort ottenne il secondo posto.

Con la Porsche della scuderia Maasbergen ha corso in F1 anche "Ben" (Bernardus) Pon, grande amico di Beaufort. Più incline alle corse di durata si è schierato al via del Gran Premio d'Olanda del 1962 con una 787, finendo anzitempo quella che rimane la sua unica apparizione nella categoria.

Thrilling puro, invece, con Gilles Villeneuve, capace di compiere un giro intero con la ruota posteriore sinistra a penzoloni nella vana speranza di raggiungere i box e…ripartire!
E siamo a giorni nostri, con il recupero dell'Olanda nel calendario iridato, anche grazie al cavaliere dell'Orange People che quest'anno gareggia con il numero 1…
In realtà Max Verstappen è unico, la tradizione dei piloti olandesi non era mai arrivata ad esprimere un campione, anche se qualche bandierina arancione qua e là la troviamo. I primi tulipani nel mondiale risalgono al 1952. Jan Flinterman, che durante la guerra era stato pilota della RAF, e Dries van der Lof, erano presenti a Zandvoort nella prima edizione iridata, il primo con una Maserati, il secondo con un'HWM.
Per registrare una qualche continuità bisogna tuttavia attendere Karel Godin de Beaufort, che dopo una serie di apparizioni saltuarie è diventato un componente fisso del circus con la sua Porsche 718, soprannominata il "maialino arancione" per le forme e la colorazione. De Beaufort a fine 1961 affittò la 718 alla Scuderia Saint Ambroeus che potè così far correre Giancarlo Baghetti nella gara di Vallelunga decisiva per l'assegnazione del titolo italiano. Purtroppo la favola del nobile olandese si arrestò durante le prove del Gran Premio di Germania 1964.
In effetti i successi più importanti dei tulipani sono legati alle gare sport e turismo. Toine Hezemans, forse il più forte, ha all'attivo due titoli europei turismo, il primo con l'Alfa Romeo GTAm e l'altro con la BMW. Inoltre ha vinto tutte le classiche: Targa Florio, 24 Ore di Spa, 1000 km del Nürburgring, 24 Ore di Daytona, 6 Ore di Watkins Glen, un grande al pari di Gijs van Lennep, che pure ha corso una decina di Gran Premi in F1, con vetture di secondo piano, ha tagliato per primo due volte il traguardo della 24 Ore di Le Mans e ha vinto la Targa Florio 1973, guidando la Porsche 917, la 936 e la 911 Carrera RSR.
Con il ricambio generazionale arrivano Arye Luyendyk e Jan Lammers, il primo trasferitosi negli USA ha vinto due volte la 500 Miglia di Indianapolis, il secondo, nato all'ombra del circuito di Zandvoort, era inizialmente un trainer della Scuola di Rob Slotemaker. Compagno di squadra di Elio De Angelis alla Shadow nel 1979, Lammers ha vinto una grande edizione della 24 Ore di Le Mans nel 1988 quando ha guidato per oltre tredici ore la Jaguar XJR-9LM, con la quale a inizio stagione si era imposto anche a Daytona, dove sarà primo anche nel 1990.
C'è anche una componente femminile grazie a Liane Engeman, che a cavallo degli anni sessanta-settanta ha corso in Formula Vee e poi tra le turismo.
Alla fine di questo percorso c'è "Jos the Boss", Verstappen Sr, che in otto anni di F1 non combina un granché. Alla fine il suo merito più grande è di aver portato, magari con metodi anche discutibili, il figliuolo Max al titolo mondiale… ■

Pilota eclettico impegnato in tutte le categorie Gijs Van Lennep ha vinto la 24 Ore di Le Mans nel 1971 e nel 1976, la Targa Florio nel '73 e ha corso una decina di Gran Premi con vetture di secondo piano.

Jos & Max

Compagno di squadra di Elio De Angelis alla Shadow nel 1979, Jan Lammers ha raccolto i migliori successi della sua carriera con la Jaguar tra i prototipi.

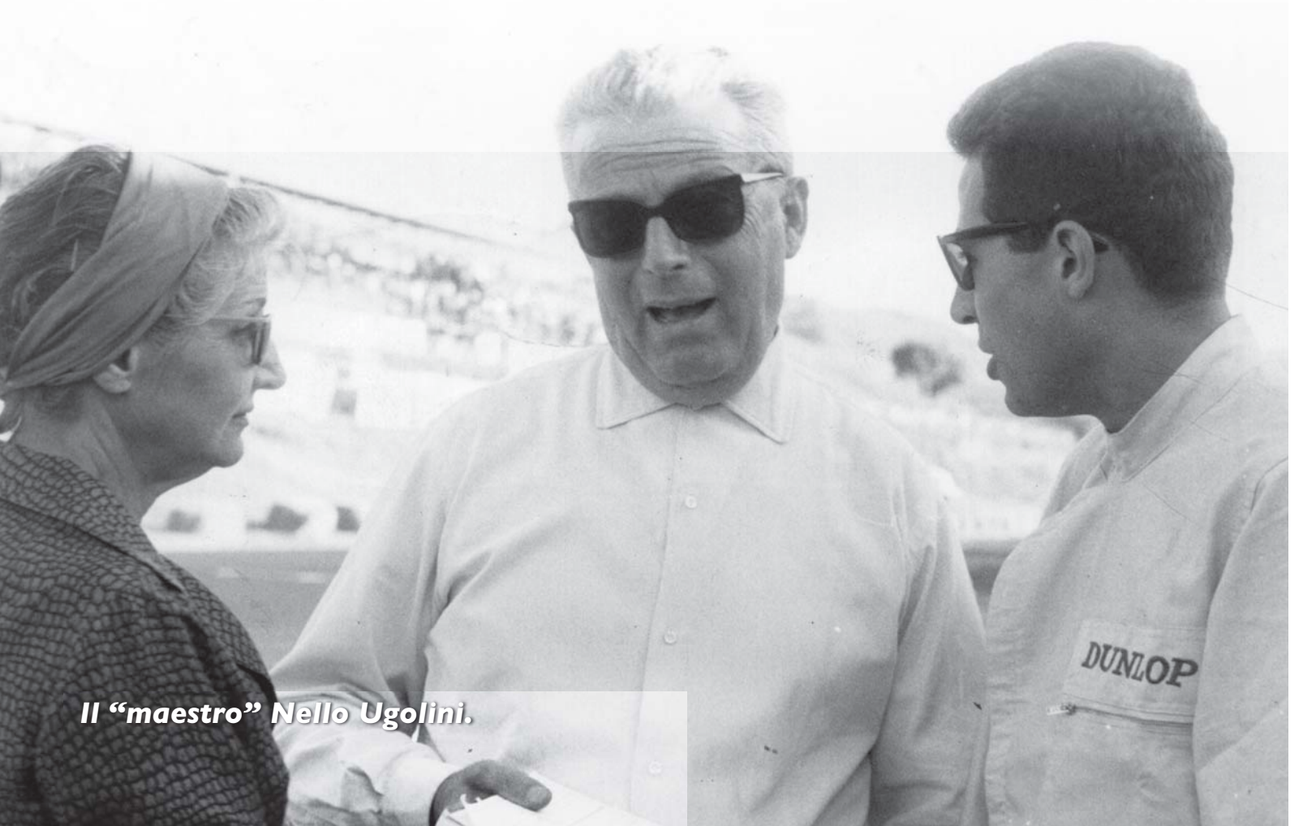
SEDUTI SU UN VULCANO

La figura del Direttore Sportivo della Ferrari è sempre stata un ruolo importante nella squadra corse. I suoi compiti erano molteplici, dall'organizzazione della gare alla gestione dei piloti e della stampa, con la molteplicità di situazioni ed i risvolti psicologici che si venivano a creare di volta in volta.

di Massimo Campi

Il compito più importante, e spesso uno dei più difficili fino alla fine degli anni '80, era quello di riferire a Ferrari in persona. Il direttore sportivo doveva comunicare al Drake alla fine di ogni turno di prove e di ogni competizione cosa era successo, e spesso doveva anche combattere con le versioni di giornalisti "amici" che avevano già avvertito il commendatore dei fatti accaduti. Poi c'era la fatidica riunione del dopo corsa al lunedì, nella sala dove Ferrari conservava in bella vista i pezzi rotti delle vetture che avevano fatto perdere le gare, giusto per rammentare a tutti i presenti che lui non si scordava mai degli errori fatti.

Nella prima fase ante guerra della Scuderia Ferrari, i primi Direttori Sportivi sono Saracco Ferrari, parente stretto del futuro Commendatore, a cui succedono Mario Lolli, Nello Ugolini ed Il **Cavalier Federico Giberti** che riprenderà il ruolo con la nascita della nuova realtà di Maranello diventando il primo direttore sportivo della Casa del Cavallino rampante.



Il "maestro" Nello Ugolini.

FERRARI 75 ANNI DI DIRETTORI SPORTIVI

Franco Gozzi il più stretto collaboratore di Enzo Ferrari.

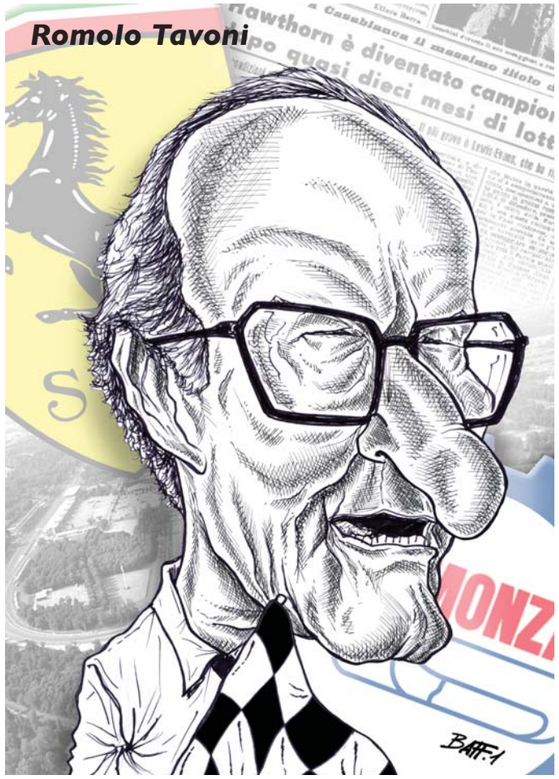
Tra i successi dell'epoca Giberti c'è la prima vittoria in Formula 1 il 15 luglio 1951.

In seguito Giberti diventa l'uomo di fiducia di Ferrari nelle missioni più delicate, come l'accordo con Pininfarina, l'affare Ford e l'accordo con la Fiat del 1969. Giberti è anche uno dei dirigenti licenziati in tronco nell'ottobre 1961, conclusosi con il rientro in fabbrica dopo trenta giorni dello stesso Giberti e di Ermanno Della Casa.

Nello Ugolini è considerato il capostipite della figura di Direttore Sportivo. Nel periodo pre bellico gestisce alcuni grandi successi dell'Alfa come il Record del Miglio lanciato di Nuvolari nel 1935, la vittoria al Gran Premio di Germania al Nürburgring, sempre con Nuvolari e la vittoria alla Coppa Vanderbilt del 1936. Dopo la guerra Ugolini è al Modena Calcio e poi alla Fiorentina e rientra in Ferrari nel 1952, rimane fino al 1955, vince i due mondiali con Alberto Ascari poi passa alla Maserati con la figura di direttore dell'intero reparto corse.

Il giornalista **Eraldo Sculati** è il DS con cui Juan Manuel Fangio conquista il suo quarto mondiale nel 1956, l'unico con il cavallino rampante, gli succede l'ingegnere modenese **Girolamo Ferrari Amorotti, detto Mino**. Persona tranquilla, signorotto dei bei tempi, proprietario terriero e amico personale del Commendatore, è rimasto in Ferrari dal 1953 al 1960, ricoprendo la carica di DS solo nel 1957. Ricco di famiglia, lavorava gratis per Ferrari, "per pura passione" ed era l'unica persona che poteva dire a Ferrari tutto quello che voleva, in maniera schietta, senza giri di parole.

Oltre alla figura del Direttore Sportivo c'è anche quella del segretario personale, quello che deve essere una vera figura ombra di Enzo Ferrari. Il ragioniere **Romolo Tavoni** è assunto a Maranello nel 1950 come segretario del Drake, in seguito è mandato sui campi di gara in aiuto a Mino Amorotti, e dal 1957 diventa il DS di Maranello. Con Romolo Tavoni la Ferrari ha vinto il Campionato del Mondo Costruttori Sport nel 1957, 1958, 1960 e 1961, tre volte la Coppa di F2 nel 1958, '59, '60 e quattro volte la Coppa per vetture Gran Turismo dal 1957 al 1961 ed il titolo mondiale piloti di Formula 1 con Mike Hawthorn e Phil Hill. Il suo è stato un periodo di grandi vittorie e di grandi lutti tra cui la morte di Musso, Collins, Castellotti, De Portago e von Trips. Licenziato con gli altri dirigenti nel 1961, ha poi svolto la mansione di dirigente e responsabile di pista dell'Autodromo di Monza e quella di Direttore



di Gara del Gran Premio d'Italia di Formula Uno dal 1983 fino al 1992.

Eugenio Dragoni è sempre stato un organizzatore sportivo e nel 1951 fonda con altri quattro soci, la **Scuderia Sant'Ambroeus** a Milano con l'intenzione di fare correre e crescere giovani piloti italiani. Con la scuderia nasce Baghetti e Dragoni riesce ad ottenere da Enzo Ferrari nel 1961 una vettura 156 F1, gestita dalla **FISA,** la Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche, altra sua creazione fondata nel 1953. Dragoni nel **1962** è alla Ferrari nel ruolo di Direttore Sportivo e punta su Lorenzo Bandini. Con Surtees formano la coppia per il 1963, dopo l'infortunio occorso a Mairesse a metà stagione, coppia che vincerà il **titolo piloti** e **costruttori** nel 1964. Ben presto si arriva allo scontro tra il campione inglese e Dragoni accusato di favorire Bandini, mentre ci sono sospetti che Surtees passi informazioni al socio Eric Broadley della Lola progetti Ferrari per realizzare le vetture sport-prototipo. Lo scontro finale è alle prove della 24 Ore di Le Mans 1966, Surtees va via dalla Ferrari sbattendo la porta, ma anche per Dragoni finisce il suo tempo con le rosse.

Via Dragoni arriva nel 1967 il giornalista **Franco Lini** con anche l'incarico di risanare i non sempre buoni rapporti tra Ferrari e la stampa. Lini è un giornalista tra i più accreditati nel mondo del motorsport, molto stimato dopo essere stato inviato per l'Auto Italiana e corrispondente de L'Equipe. Lini sarà l'artefice del famoso **arrivo in parata** a Daytona il 5 febbraio 1967, con la Ferrari che sconfigge la Ford in America, una immagine che fa subito il giro del mondo e rimane impressa nella storia. Lini deve però arginare anche il problema mediatico dopo l'incidente di Bandini a Montecarlo e lascia la Ferrari a fine stagione, sostituito da Franco Gozzi, allora capo ufficio stampa. **Franco Gozzi** è stato l'uomo che ha vissuto più vicino ad Enzo Ferrari, con molteplici funzioni: Capo Ufficio Stampa, Direttore Sportivo della Casa del Cavallino rampante, ma soprattutto suo segretario personale. Entra in Ferrari nel 1959, come aiuto di Tavoni, rimane legato alla casa di Maranello anche dopo la pensione. Svolge la funzione di DS tra il 1968 ed il 1970, per poi lasciare il posto a Peter Schetty e continuare nel suo ruolo di portavoce di Enzo Ferrari.

Lo svizzero **Peter Schetty** è stato il Direttore Sportivo con due lauree, una in Economia e una in Scienze Politiche. Vince come pilota il titolo Europeo della Montagna nel 1969 con la Ferrari 212E, poi Ferrari lo vuole come DS, carica che svolge nel 1971 e 1972, per poi tornare a svolgere il ruolo dirigenziale nelle

aziende di famiglia. I maggiori successi arrivano dalle ruote coperte, categoria che gli permette di vincere come DS il Campionato del Mondo Marche Sport nel 1972. A Peter Schetty nel 1973 fa seguito l'Ing. Alessandro Colombo, ma sarà l'epoca di **Luca di Montezemolo**, Direttore Sportivo Ferrari dal 1973 al 1975 a riportare la Ferrari sul tetto del mondo con la conquista del mondiale di Niki Lauda. Con Montezemolo inizia un nuovo ciclo per Maranello, con molte soddisfazioni. A fine '75 lascia Maranello con altri incarichi nel gruppo Fiat, cedendo il posto a **Daniele Audetto** proveniente dalla Lancia Rally dove fa l'assistente di Cesare Fiorio sui campi di gara. Il 1976 è un anno amaro per la Ferrari, sia per l'incidente di Niki Lauda, che per il ritiro al Monte Fuji, con la perdita del mondiale. Finito il periodo in Ferrari, Audetto diventa Direttore delle Attività Sportive del Gruppo Fiat lasciando il posto a **Roberto Nosetto**. Il 1977 è un buon anno per la Ferrari che vince il mondiale con Lauda, ma è anche quello del divorzio tra Maranello ed il campione austriaco. Ingegnere meccanico, Nosetto fa parte della CSAI e dal 1969 al 1976, si occupa come responsabile di regolamenti tecnici, di norme di sicurezza per piloti e circuiti che sapientemente progetta in Italia e all'estero. Rappresenta l'Italia presso la Commissione Sportiva In-

Maurizio Arrivabene

Mattia Binotto

ternazionale e la Commissione Tecnica e Sicurezza della FISA ed a fine 1976 Enzo Ferrari lo chiama a Maranello viste le sue competenze in tema di sicurezza e circuiti, per dirigere la Squadra Corse. È Nosetto a tenere a battesimo Gilles Villeneuve con le sue prime imprese da "aviatore", nel 1978 si avvicenda con Marco Piccinini e diviene Direttore della Pista di Fiorano ed in seguito Direttore dell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola.

Marco Piccinini è il Direttore Sportivo con più anni di permanenza al timone della squadra corse di Maranello, dal 1978 al 1988. Piccinini ha vissuto da vicino gli ultimi anni di Ferrari, del quale è stato confidente e consigliere. Nel suo periodo ci sono la vittoria del Mondiale piloti 1979 di Scheckter e tre Titoli Costruttori di F1 nel 1979-1982-1983. Piccinini arriva dalla CSAI, svolge un ruolo di politica sportiva ed è il mediatore tra Ferrari e FOCA ed il Drake lo vuole a Maranello proprio per le sue qualità nella mediazione. Oltre alla funzione di DS, Piccinini cura i rapporti con la stampa, gli sponsor ed i piloti. Enzo Ferrari con il passare degli anni lascia pieni poteri a Piccinini che ha anche un ruolo fondamentale all'interno della FOCA (Formula One Constructors Association) e nella stipulazione del Patto della Concordia degli anni '80. Piccinini rimane in Ferrari come DS fino alla morte di Enzo Ferrari, lasciando il suo incarico a **Piergiorgio Cappelli**, che nel marzo 1989, viene sostituito da Cesare Fiorio alla guida della GES.

Cesare Fiorio è l'uomo che ha portato ai vertici mondiali la Lancia nei Rally ed ha già collaborato con la Ferrari alla Targa Florio del 1972 con la vittoria di Merzario/Munari. Il debutto in Ferrari è salutato dalla vittoria con Mansell nel GP del Brasile e poi Ungheria e Portogallo con Berger. Nel 1990 sfiora il titolo Mondiale Piloti con Alain Prost e getta le basi nel 1991 per un accordo con Ayrton Senna, ma viene esonerato dall'incarico a metà stagione dai vertici della Casa.

Anche **Claudio Lombardi** arriva dalla squadra corse Lancia e nel 1991 prende il testimone come DS da Fiorio dopo i dissapori con Alain Prost. Con il ritorno a Maranello di Luca di Montezemolo nell'estate 1992 Lombardi è destinato al ruolo di direttore tecnico, lasciando la Gestione Sportiva a Sante Ghedini che occupa il ruolo di DS nel periodo di transizione prima dell'arrivo di Jean Todt per poi diventare direttore dell'Autodromo del Mugello.

La Ferrari con Montezemolo ha una svolta decisiva quando, a metà del 1993, arriva a Maranello **Jean Todt**, ex navigatore di rally ed ex Direttore Sportivo di Peugeot. Il compito è quello di ricostruire tutta la Gestione Sportiva e Todt mette in campo la sua figura carismatica ed autoritaria. Nel'arco di un paio di stagioni tutto cambia a Maranello, dai vertici tecnici ai piloti e con l'arrivo della triade Ross Brown/Rory Byrne/Michael Schumacher inizia un nuovo periodo d'oro per Maranello coronato da sette titoli Costruttori (1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2007) e sei titoli Piloti (2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2007), grazie a Michael Schumacher, Rubens Barrichello, Eddie Irvine, Felipe Massa e Kimi Raikkonen. Nel 2006 Todt è nominato Amministratore Delegato di Ferrari S.p.A., lasciando la DS a Stefano Domenicali, fino a quando, nell'ottobre 2009 Jean Todt viene eletto Presidente della FIA, succedendo a Max Mosley.

Stefano Domenicali è esperto di regolamenti sportivi, entra in Ferrari nel giugno del 1991 e dal 1996 è nominato Responsabile del reparto sportivo e dal 1 gennaio 2008 è il nuovo capo della Gestione Sportiva. Ricopre l'incarico di Team Principal fino al 14 aprile 2014 quando lascia la Ferrari. **Luca Baldisserri** ex responsabile della monoposto di Michael Schumacher, dal gennaio 2008 ricopre la carica di Team Manager, figura nuova nella Casa del Cavallino rampante lavorando a diretto contatto con Aldo Costa e Stefano Domenicali. La sua carica in pista dura fino all'aprile 2009, quando per motivi strategici interni alla Ferrari, viene sostituito in pista con l'Ing. Chris Dyer, già coordinatore degli ingegneri Ferrari e ingegnere di Kimi Räikkönen nel 2007 e 2008.

Massimo Rivola è Direttore Sportivo Ferrari dal 2009, mentre **Marco Mattiacci** CEO di Ferrari North America, prende il posto lasciato vacante da Stefano Domenicali alla guida della Gestione Sportiva della Casa di Maranello il 14 aprile 2014. La sua carica passa a fine 2014 a **Maurizio Arrivabene,** proveniente dalla Philip Morris, voluto al vertice della GES da Sergio Marchionne. Arrivabene lascia la carica di team Principal nel gennaio 2019 a **Mattia Binotto** che ha una lunga permanenza a Maranello dove ha passato vari gradi della sua carriera. Il 27 luglio 2016, Binotto viene nominato Chief Technical Officer della Ferrari al posto di James Allison e nel gennaio 2019 prende il posto di Maurizio Arrivabene a capo della GES. ■

Marco Piccinini con Gianni Agnelli e Piero Ferrari

Valentino Rossi

NON SOLO ROSSI

di Paolo Ferrini

Dalle due alle quattro ruote. Non è storia di oggi. Molti piloti – più volte campioni – di motociclismo sono passati all'automobilismo. In alcuni casi è stata una conferma, in altri no. L'elenco è lungo. Il più fortunato è stato negli Anni '60 l'inglese John Surtees, il "Figlio del vento" come lo chiamavano i suoi fan dell'epoca, che dopo aver vinto 7 titoli iridati con la MV-Agusta, nel 1964 si è imposto nel Mondiale di F1 con la Ferrari. Accanto a lui possiamo mettere il connazionale Mike Hailwood, "Mike the Bike", con 9 titoli mondiali di motociclismo, buone prestazioni di F1 e l'Europeo di F2 nel 1972. E poi ci sono ovviamente Tazio Nuvolari ed Achille Varzi che, dopo aver esordito e vinto con le due ruote, negli Anni Trenta si sono conquistati fama internazionali con le quattro ruote.

L'elenco è lungo, dicevamo, e fino a poco tempo avremmo immaginato che si sarebbe arricchito di nuovi nomi: troppa la specializzazione richiesta nel Motomondiale e del Mondiale di Formula 1 per immaginare oggi un simile passaggio. E poi ci sono i risvolti economici e commerciali.

A smuovere le acque ci ha pensato – guarda un po'! – il neo-papà Valentino Rossi per il quale si era ipotizzato negli anni scorsi – un trasferimento in monoposto e che si era esibito sporadicamente al volante di auto da corsa di vario tipo (famose le sue 5 vittorie al Rally di Monza).

John Surtees campione del mondo tra le moto e in F1

Mike Hailwood

DUE PIÙ DUE

Contrariamente però alle aspettative, il "nostro uomo" ha deciso di percorrere una strada in parte inaspettata come quella delle granturismo e contribuire così alla crescita di una categoria in costante sviluppo, gareggiando nel GTWCE con l'iconico numero 46 affiancato dai piloti Audi Sport Nico Müller e Frédéric Vervisch.

DUE RUOTE

Giacomo Agostini

«Siamo orgogliosi che i nostri team clienti puntino a difendere i titoli conquistati lo scorso anno in tutte e tre le categorie» dice Chris Reinke, responsabile Customer Racing Audi Sport. «In un contesto altamente competitivo, Audi è ancora una volta protagonista. Oltre a dieci squadre fedeli al marchio in alcuni casi da più di un decennio. Siamo particolarmente lieti che il nove volte campione del mondo di motociclismo Valentino Rossi abbia scelto di correre nel GT World Challenge Europe con un'Audi R8 LMS GT3 evo II del team belga WRT, detentore del titolo GTWCE».

La sua scelta, da tempo nell'aria, ha probabilmente influito sui programmi di altri due campioni del Motomondiale come gli spagnoli Jorge Lorenzo e Daniel "Camomillo" Pedrosa che quest'anno vedremo in pista rispettivamente nella Porsche Carrera Cup Italia e nel Lamborghini Super Trofeo. Il pilota di Maiorca (5 titoli iridati di motociclismo in carriera) gareggerà con la vettura del Team Q8 Hi Perform. Il connazionale di Sabadell dividerà con Antonin Borgan la Hurancan del Team Rexal FFF Racing.

Difficile, se non impossibile, anche alla luce di quanto è avvenuto in passato. Una cosa è certa: hanno attirato l'attenzione dell'opinione pubblica sulle competizioni per vetture a ruote coperte. «Oggi la gente che incontro mi chiede se corro con Valentino Rossi» dice Daniele Di Amato, pilota Ferrari nel Campionato Italiano Gran Turismo. «Ovviamente la risposta è no: corriamo in due serie differenti. Ma il solo fatto che un campione come lui abbia scelto. ■

Jorge Lorenzo

GEN 3

Una nuova freccia per la Formula E

di Paolo Ferrini

Il doppio successo di Mitch Evans (Jaguar) nel Rome e-Prix di Formula E ed il successivo ritorno alla vittoria di Stoffel Vandoorne (Mercedes) per le strade del Principato di Monaco non hanno fatto passare in secondo piano la presentazione ufficiale della nuova monoposto Gen3 alla vigilia della stessa gara monegasca.

La terza generazione della monoposto 100% elettrica - con la quale il collaudatore Benoit Treluyer ha già effettuato oltre 5000 chilometri di test privati - scenderà in pista a partire dalla prossima stagione e si annuncia come la più efficiente automobile da corsa mai realizzata con un livello del 95% offerto da un'unità motrice da 350 kW (470 CV) contro gli attuali 250 kW (340 CV). Sarà anche la prima monoposto dotata di gruppo propulsore anteriore che consentirà una rigenerazione in frenata di ulteriori 250 kW e permetterà di fare a meno dei freni idraulici al retrotreno. Il tutto nascosto sotto una nuova carrozzeria con spigoli e tagli netti che hanno suscitato qualche perplessità tra gli addetti ai lavori.

Rispetto alla precedente Gen2, che ha debuttato nel 2018, la nuova monoposto realizzata da Dallara si caratterizza per passo e dimensioni più contenuti e 60 kg in meno di peso minimo, grazie anche ai progressi compiuti sulle batterie fornite dalla Williams che dovrebbero migliorare la dinamica di guida e di conseguenza lo spettacolo sui tracciati cittadini del calendario. Senza dimenticare però la scelta di tornare alle ruote completamente scoperte eliminando le attuali carenature che hanno spesso invitato i piloti a qualche sportellata di troppo.

Nuovi sono anche i pneumatici. Come anticipato nelle scorse settimane, dopo otto stagioni saranno abbandonati i Michelin a favore dei coreani Hankook realizzati per il 26% con materiali riciclicati (un altro occhiolino all'ambiente). Sempre in materia di sostenibilità, gli organizzatori hanno pensato di riutilizzare la fibra carbonio delle vecchie Gen2 per realizzare carrozzerie abbinandola a fibre tessili ecologiche.

Per quanto riguarda l'aspetto più squisitamente sportivo con l'arrivo della Gen3 dovrebbe cambiare anche il format di gara, introducendo il pit-stop per la ricarica rapida attraverso sistemi da 600 kW di potenza quasi doppia rispetto ai più avanzati oggi sul mercato. La sosta ai box era già stata obbligatoria nelle prime tre edizioni della serie elettrica quando i piloti cambiavano monoposto a metà corsa vista l'autonomia ridotta. ■

La nuova Gen3

ALESSIO ROVERA IN POLE

di Massimo Campi

Alessio Rovera, vincitore di classe alla 24 Ore di Le Mans dello scorso anno con la Ferrari 488 GTE Evo della AF Corse è uno dei nostri migliori piloti nel WEC. In questa stagione è impegnato con la Oreca 07 LMP2 gestita dal team di Amato Ferrari sempre in equipaggio con Nicklas Nielsen e François Perrodo sia nella serie mondiale che nella ELMS. Alla 6 Ore di Spa, secondo round stagionale del WEC, Alessio Rovera è stato autore della Pole Position nella LMP2, l'equipaggio in gara è arrivato 15° assoluto, ma ha conquistato la vittoria nella Classe Pro/Am di categoria anche se attardato per una penalità di tre minuti dovuta ad sosta anticipata nel caos delle bandiere gialle e delle tante safety car uscite durante la pioggia.

Abbiamo incontrato Alessio Rovera, raggiante subito dopo la sua prima pole position nella serie mondiale. *"È stata una bellissima sensazione, è la mia prima qualifica nel WEC ed ottenere questo risultato è stato veramente speciale. Al primo tentativo ho commesso qualche piccolo errore, poi ho cambiato gomme e nel secondo set sono riuscito a dare il massimo. La macchina andava veramente bene e sono riuscito ad esprimermi al meglio. Durante le prove libere abbiamo provato vari set e siamo riusciti ad ottenere quello ideale per la qualifica. I primi test sono stati molto impegnativi, avviene tutto molto più rapidamente rispetto ad una vettura GT. Ci vuole una abitudine mentale a reazioni più immediate poi bisogna lavorare sulla vettura. La prima cosa da imparare è l'utilizzazione dell'aerodinamica con una vettura che ha molto carico ed un peso di soli 900 kg contro i 13 quintali di una GT. Il trasferimento di pesi è molto più rapido, poi bisogna adattarsi alle gomme che hanno una specifica di mescola abbastanza dura".*

C'è molto da lavorare per adattare la Oreca alle varie piste "A Sebring c'è stato il problema dell'asfalto, sconnesso con molti bump. A Castellet, prima gara ELMS, ci siamo trovati su una pista normale con alcuni problemi da risolvere che ci hanno permesso di avere una buona base per Spa dove abbiamo trovato la quadra per essere molto veloci in prova. Ovviamente cambiano le regolazioni su ogni pista, ma non sono cambiamenti radicali. In genere si interviene sulle altezze da terra, sull'incidenza delle ali e sulla parte ammortizzatori. Possiamo intervenire su due set per il controllo di trazione, in genere si cambiano dalla qualifica alla gara per preservare maggiormente le gomme.

Alessio Rovera in azione con la Oreca 07 LMP2 gestita dal team di Amato Ferrari.

In gara bisogna anche sapere gestire il consumo di carburante con soli 65 litri a disposizione per ogni stint che ci consentono di effettuare circa 40 minuti di gara sul tracciato delle Ardenne. Le regolazioni a Spa sono sempre importanti per Le Mans, la pista Belga con i suoi lunghi rettilinei che ti consentono velocità elevate e sono molto utili per provare l'efficienza della vettura".

Per il futuro si parla delle Ferrari Hypercar, ed Alessio ci risponde con un sorriso

"Il futuro è una grande incognita, un tabù. Non sappiamo nulla, per ora facciamo solo dei test con dei simulatori. L'unica cosa che sappiamo è che ci sarà la macchina, tutto il resto sarà da scoprire con il tempo!" ■

Immagini dal WEC 2022

FAMIGLIA DA CORSA

di Franco Carmignani

"La storia Baldini nasce nel 1973, per merito di mio padre, Giordano, che ha dato vita alla carrozzeria, l'officina, i servizi, ecc, insomma tutto quello che è l'automotive. In più correva, aveva un team di F3 e Formula 2000, che è andato avanti fino al '90.

A inizio 2000, papà è andato in pensione anche per quanto riguarda l'azienda, e io ho proseguito. Eravamo già specialisti Ferrari, Porsche. Siamo rimasti un'impresa familiare, mio fratello Augusto cura l'amministrazione, e i miei ragazzi, Sara e Daniele sono pure qui".

Per quanto riguarda le corse Fabio Baldini ha intrapreso con successo la moderna strada di team owner, costosa, ma…

"Il ritorno economico è una pia illusione, diciamo che c'è tanta passione, ma bisogna essere bravi per tornare a casa pareggiando i conti".

Misano gara 1,
i vincitori Daniele di Amato, Josè Manuel

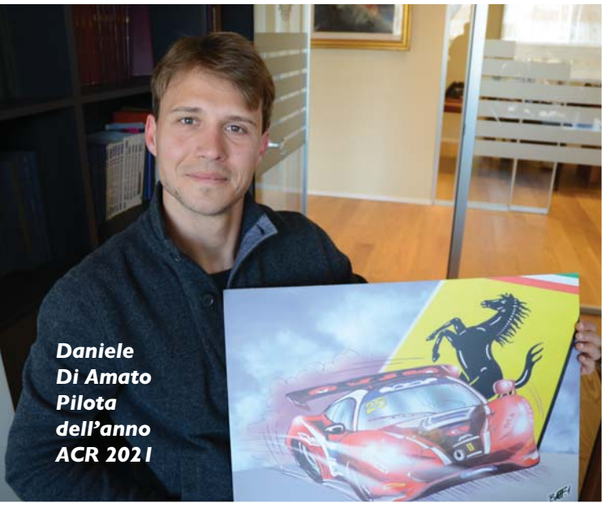
"Abbiamo iniziato con il Ferrari Challenge, con Ballestrieri (omonimo del grande rallista, NdR) e Matteo Malucelli. Poi siamo passati in GT-Cup con le 430, per diverse stagioni, con Bernasconi, Casè, lo stesso Malucelli. E finalmente il GT3 con la 458 nel 2013, debuttando a Vallelunga dove abbiamo vinto, e nel GT3 siamo rimasti fino ad oggi, con la 458, la 488 e speriamo naturalmente di debuttare il prossimo anno con la 296".

"Entrando nel vivo, a mio avviso la Ferrari è la miglior macchina che c'è, il problema è il BoP – boost, altezza da terra, ecc - ovvero se la 488 la lasciassero come…mamma l'ha fatta darebbe due secondi a giro a tutti…È un peccato perché così si falsa il Motosport, in pratica non si sa mai quella che è la macchina migliore, perché viene tutto adeguato con il BoP e con questo bilanciamento delle prestazioni anche una "macchinaccia" può stare con le migliori. Però a oggi la Ferrari, e non voglio essere di parte, ma sono i dati che parlano per la 458 e per la 488, come nascono darebbero la paga agli altri, invece di motore ci ritroviamo meno CV del modello stradale".

"Per il resto il GT italiano è un bel campionato, alla portata di chi come noi corre per passione, e ci porta via meno tempo, essendo interamente in Italia la logistica è più semplice. Vedo che migliora sempre, ci sono più iscritti, nello Sprint complessivamente 45 macchine".

Come è organizzato un top team come Baldini 27?

"Abbiamo del personale a prestazione, un'importante collaborazione tecnica con AF Corse". Un team che ha sempre avuto dei big da Fisichella a Jacques Villeneuve. Beh, Giancarlo è romano, siamo amici da sempre, ha avuto fiducia in noi…personaggi così che vengono solo se la struttura è seria e consolidata. Villeneuve, che è poi un personaggio particolare, l'abbiamo coinvolto e credo si sia anche divertito, abbiamo avuto anche Antonio Fuoco. La prima gara in GT Antonio l'ha fatta con noi. Si è visto subito che era un predestinato. Ed è un ragazzo che merita il successo, è completo, educato… sono contento per lui. Eddie Cheever III, bravo, simpatico, sta facendo una bella carriera come coach Ferrari".



Daniele Di Amato Pilota dell'anno ACR 2021

Misano gara 1, i vincitori Daniele Di Amato, Josè Manuel Urcera.

"Quest'anno abbiamo Daniele Di Amato, un ragazzo che stimo molto, gli voglio anche bene perché lo conosco da quando era bambino, ha l'età di mia figlia, sono amico del padre, uscivamo insieme con le famiglie. L'ho osservato crescere in questi anni, è molto serio, veloce, ci mette impegno. Ora si deve solo far notare perché è già forte. Gai che ben conosciamo, Nelson Panciatici, tanto esperienza, ha fatto diverse volte la 24 Ore di Le Mans. Si vede subito dal primo approccio che è un professionista. Ho conosciuto il papà, sono delle brave persone. Manuel Ruggia, coequipier di Daniele, argentino è veloce, mi sorprende l'impegno che mette in quello che fa, dall'attenzione al mangiare alla forma fisica, da vero professionista". Insomma le Ferrari romane ci sono… e quando chiedi a Fabio chi vince Sprint e Endurance risponde: "Noi!"

AVANTI TUTTA
Stagione decisiva per Daniele Di Amato

A questo punto della sua carriera Daniele Di Amato si trova in un momento decisivo. Il pilota romano ha già dimostrato di essere veloce, affidabile, capace di vincere, è inoltre un persona positiva e disponibile. Dunque è pro per entrare nella griglia di piloti Ferrari che l'anno prossimo con l'arrivo della hypercar e dell'esordio della 296 dovrà per forza contare su un gruppo più folto…

Ad accompagnarlo nell'impresa è decisamente il team giusto: la Scuderia Baldini, dove Daniele ritrova un ambiente romano, con una esperienza ultradecennale, costellata di titoli e di campioni (Fisichella, Villeneuve, Casè, Malucelli, Gai, Fuoco, ecc. Fabio Baldini, conosce Daniele da anni e ne ha seguito tutti progressi. Certo il campionato GT Sprint con soli quattro appuntamenti e le bizzarrie del BoP non consente pause, e questo Di Amato, scelto dall'Automobile Club Roma come "Pilota dell'anno" lo sa, e a Misano ha calato il primo jolly con una grande prestazione.

"Come pilota - spiega Di Amato - mi definisco completo, cerco di analizzare tutti gli aspetti e di ottenere il massimo nelle gare dove è necessario spingere e rischiare, e invece più regolare quando bisogna prendere punti per la classifica. Di mio preferisco le gare sprint, che si prestano ad andare sempre all'attacco. Le monoposto? Avevo svolto un test qualche anno fa, ma non ne è venuto fuori nulla, a differenza del Ferrari Challenge, dove ho partecipato a diverse gare, ed ho vinto due titoli.

"Campionato tosto, con la BMW nuova e tante altre case. Io ci metto tutto l'impegno e l'esperienza di guida che ho sulla 488. Un livello elevatissimo, il più alto degli ultimi anni, considerando anche il numero degli iscritti, quarantacinque nel solo GT Sprint.

L'incognita del traffico è un altro parametro da valutare, perché ci si ritrova davanti gruppi di vetture appartenenti a varie classi".

"Tutto questo è per me il primo impegno, per il resto spero in una chiamata, un'opportunità…Intanto sono stato segnalato da Amato Ferrari che mi creato l'opportunità di correre con la Scuderia Baldini. Ma intanto devo far bene quest'anno con la 488 nel GT Sprint, poi si vedrà- Troppo vecchio, no perché gli attuali piloti ufficiali lo sono diventati a trentaduetrentatre anni…). ■

KILLER ELETTRICO

Tutto comincia da una semplice domanda: perché a tutt'oggi non esiste un regolamento tecnico FIA per le vetture a trazione elettrica nei rally (e non solo)? Anzi, WRC a parte, nemmeno per le vetture ibride. Qualcuno può obiettare che Opel ha realizzato e sta facendo correre nei rally in Germania la Opel e-Corsa, e in Italia da tempo abbiamo le Suzuki Swift Hybrid che danno vita al trofeo monomarca del marchio giapponese, e che in giro per l'Europa già hanno realizzato, ad esempio, una Skoda Fabia Rally2-e. Già, ma in tutti i casi si tratta di vetture ammesse tramite la scorciatoia delle omologazioni nazionali e impiegabili solo localmente e non nelle gare con validità FIA.

L'Opel ha proposto il primo monomarca rally elettrico con le e-Corsa.

Suzuki ha scelto la soluzione ibrida per il suo monomarca italiano.

Subaru Impreza e Mitsubishi Lancer espressioni della migliore tecnologia rally di qualche tempo fa, che differenza...

Il che le rende un investimento comunque di scarso (ibride) o nessun (elettriche pure) interesse.
Invece dalla FIA, nulla. Perché? Ufficialmente si sta valutando come e quando dare un seguito a tutti i livelli alle WRC ibride. In corridoio l'indicazione è invece ben altra: le tensioni che circolano nelle auto ibride ed elettriche sono pericolose da maneggiare (si arriva anche ad oltre 400V) e quindi c'è molta ritrosia a dare il via libera ai privati. Passi per le professionali squadre ufficiali, ma per i team privati c'è il timore che l'improvvisazione diventi regola mentre i controlli sono quasi impossibili.
Eppure basta guardare i listini: di macchine alla vecchia maniera (solo con motore termico senza elettrificazione) ce ne sono sempre meno. La Suzuki di cui sopra in Italia in listino non ne ha più: solo l'omologazione nazionale ha salvato il trofeo.
Eppure basta chiedere ai rappresentanti delle Case: stop ad ogni investimento sportivo che non abbia come obiettivo la mobilità elettrica. Persino uno "spacciatore" di idrocarburi come la Total ha messo al bando le sponsorizzazioni sull'endotermico (qualcuno avrà notato che è sparita dalle vetture termiche Peugeot, Casa di cui appoggiava attività ufficiale e monomarca in tutta Europa) mentre in generale le Case petrolifere fanno a gara per "ecologizzare" il proprio nome (vedi Plenitude con cane a sei zampe verde per Eni).
Se le voci di un ripensamento rispetto alla mobilità tutta elettrica a breve termine continuano a crescere, in nome della logica e dell'alternativa dei carburanti totalmente sintetici, è altrettanto vero che il destino dei rally, con i presupposti attuali, è inevitabilmente segnato.
Senza vetture a listino da poter impiegare nelle competizioni, senza normative di omologazione per quelle elettrificate, senza soluzione alla tutela rispetto ai rischi elettrici (anche i pompieri devono essere opportunamente attrezzati per avvicinarsi a un'auto elettrica, figurarsi se immersa nell'acqua dopo una uscita di strada), senza investimenti delle Case ormai disinteressate, difficile avere scampo già nel medio o addirittura breve termine.
Allora? Per il momento godiamoci quello che ancora c'è nella speranza che arrivi una soluzione per rimettere in movimento un intero comparto, oggi ad oggettivo rischio di estinzione. ■

IL TROFEO SCARFIOTTI

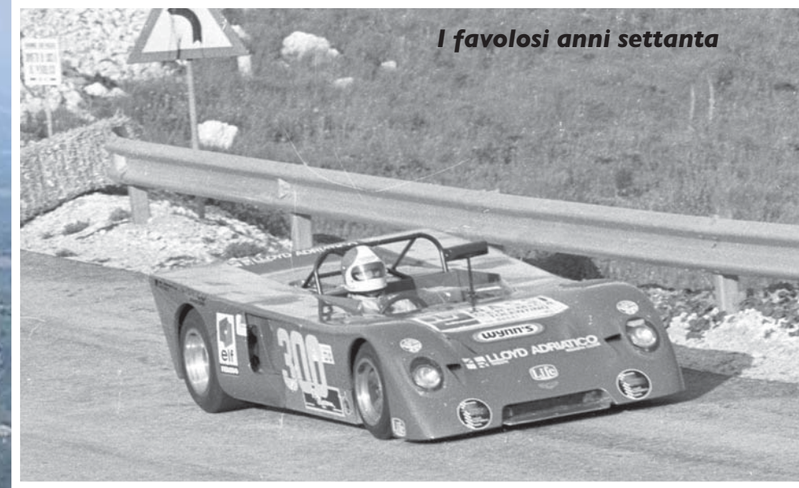
"Mi fa molto piacere constatare come fu azzeccata l'intuizione di mio padre, che aveva individuato questo percorso quale ideale teatro di una gara in salita. A quasi mezzo secolo dalla sua scomparsa è davvero una bella soddisfazione poter vedere eventi a lui dedicati, e quanto venga ancora ricordato per le sue imprese sportive."In questo commento di Luigi Scarfiotti c'è un po' la storia della Sarnano-Sassotetto, vanto dell'Automobile Club di Macerata. Siamo sui Monti Sibillini, e nelle Marche, che a dispetto della mancanza di una pista, ha sempre ospitato un gran numero di eventi. Ricordiamo la Tolentino-Colle Paterno, la Jesi-Santa Maria Nuova, San Benedetto del Tronto-Acquaviva Picena, Sfercia-Camerino, Ancona-Pinocchio, Villa Potenza-Macerata, Osimo Stazione-Osimo, Osimo Stazione-Castelfidardo, Isola di Fano-Fratterose, Ascoli Piceno-Bigattiere, Sanbucheto-Recanati, San Leo, Ascoli Piceno-Monterocco per quanto riguarda le salite, e poi i Circuiti delle Caldaie, delle Zeppelle e la Coppa Ascoli, tutti nel capoluogo Piceno.

Sarnano come accennato è legata a Lodovico Scarfiotti, pilota immenso, capace di vincere in F1, è l'ultimo pilota italiano nell'albo d'oro del Gran Premio d'Italia, la 24 Ore di Le Mans, e due titoli nel campionato europeo della montagna.

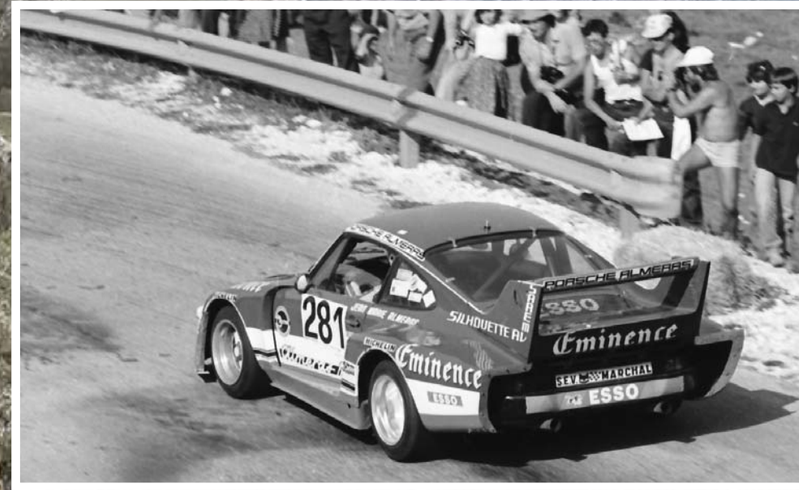
Nei lunghi periodi che passava a Potenza Piceno, nei pressi del cementificio di famiglia, "Lulu" sentiva il bisogno di allenarsi. Ovviamente conosceva palmo a palmo le strade dell'intero, percorse da ragazzo in sella alla sua moto. Spingendosi sui Monti Sibillini arrivò a Sarnano, e trovò nella strada provinciale 120 che portava verso la stazione sciistica di Sassotetto, l'ambiente ideale per provare.

Questa bella storia si conclude repentinamente l'8 giugno 1968 a Rosfeld. Lo sgomento è tremendo. Gli amici marchigiani decidono di onorare la memoria di Lulu organizzando una gara in salita proprio su quel tratto di strada. Nel 1970 ad aprire l'albo d'oro del Trofeo Scarfiotti è Domenico Scola, poi ci sarà l'immancabile striscia di Mauro Nesti. La prima parte di storia della gara si conclude nel 1985, e dopo un paio di riprese, dal 2008 inizia il nuovo ciclo che ci accompagna fino ai giorni nostri, quando sui 10 km della SP 120 si scatena il duello tra Simone Faggioli e Christian Merli, che sicuramente sarebbe piaciuto a "Lulu"

La prima cover del Trofeo Scarfiotti



I favolosi anni settanta



Nel cuore dei Monti Sibillini

A SASSOTETTO CON L'OSELLA

Si parte poco prima del campeggio 4 stagioni, c'è una veloce sinistra, un paio di curve, un bell' allungo, e in fondo una curva a destra che richiede una staccata importante. Qui inizia il tratto misto, bellissimo, con un susseguirsi di esse, in zona Margani, poi si arriva a un curvone sinistro a Stinco, si passa in mezzo alle case a Piobbico. Questa prima parte è molto guidata, a parte il curvone sinistro ci sono un paio di allunghi. Ora la strada inizia a cambiare pendenza e diventa più ripida. L'asfalto cambia, diventa ruvido, perché è un po' vecchio, e presenta degli avvallamenti, però il grip è eccezionale.

Dopo Piobbico, abbiamo il primo tornante a destra e una serie di esse. Tornante a sinistra, e si continua a salire. Dopo il terzo tornante, destro, ci sono un paio di curve veloci a sinistra. Il quarto tornante in località Fontanili, sembra un cavatappi, ragazzi ce l'abbiamo anche noi, mica solo Laguna Seca! Sì, è un bel tornante sinistro seguito subito da un contro tornante a destra; il quinto tornante, abbastanza ravvicinato è ancora a destra. Adesso si sale, un paio di curve ed eccoci al sesto tornante sulla sinistra e alla...galleria. È una caratteristica tipica del Trofeo Scarfiotti, penso che sia l'unica gara dove c'è ancora una cosa del genere, comunque è molto corta e sul lato sinistro è aperta, ci sono solo delle colonne e la luce è sufficiente; sostanzialmente è un manufatto artificiale, costruito a suo tempo per evitare la caduta di massi. In uscita, ci troviamo sull'ultimo tornante, il più stretto, ancora due curve e si fa una staccata piuttosto... decisa, e affrontiamo la curva di Fonte Lardina, quasi un tornante, sulla destra, ci immettiamo su una piega sinistra veloce che ci porta all'arrivo.

Sono passati meno di cinque minuti da quando ci siamo lasciati alle spalle il campeggio, e siamo saliti di 780 metri. In gara si viaggia con una media superiore agli 80 km/h sui 9927 metri del percorso, dal quale usciamo dopo la zona di decelerazione per parcheggiare nel piazzale davanti all'Hermitage a Sassotetto. È fatta!

Christian Merli

Il duello Faggioli-Merli si è esteso anche a Sarnano

Il van di Merli

Una bellissima Abarth 1000 SP in gara tra le storiche

GENERAZIONE NEGATA

di Franco Carmignani

La storia della GTA è uno scrigno prezioso che racchiude le vicende di un lustro di corse, fatto di uomini e mezzi meccanici che hanno scritto pagine di gloria importanti nella storia delle corse.

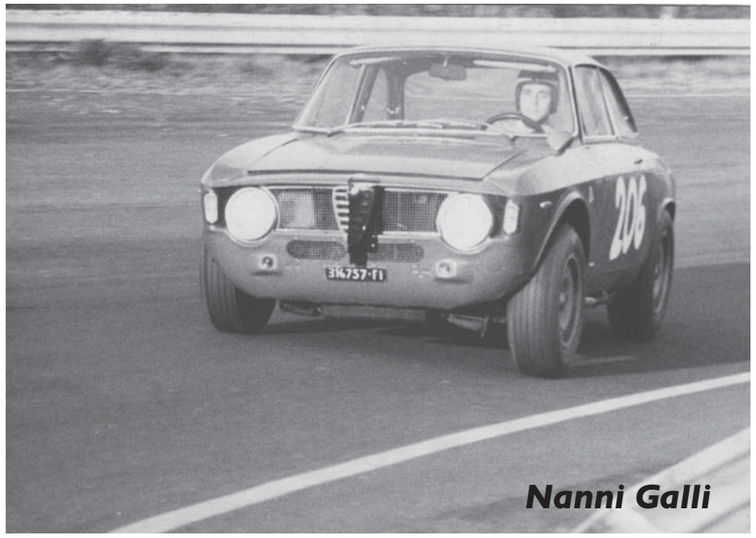
Andrea De Adamich, Roberto Bussinello, Teodoro Zeccoli, "Geki" Russo, Lucien Bianchi, Enrico Pinto sono i piloti che hanno avuto una parte fondamentale nello sviluppo e nella crescita della GTA, dai duri duelli con le Lotus Cortina al dominio assoluto negli anni successivi di quello che è stato uno dei periodi più belli nella storia dell'Alfa Romeo e dell'automobilismo italiano. Bussinello e Zeccoli erano un po' i "professori" con un notevole bagaglio d'esperienze che ha compreso anche la F1. Naturale che poi il primo è diventato Direttore Sportivo, e il secondo super collaudatore rilevando la tradizione di Consalvo Sanesi.

Ignazio Giunti (dx) con Franco Angelini e Angelo Pelatelli

De Adamich era il pilota emergente, aveva vinto il campionato italiano F3, e quando è entrato nella squadra ufficiale Autodelta non ha deluso le aspettative, divenendone il punto di forza. Con la TZ2 ha vinto il Rally dei Jolly Hotels la gara che partiva da Palermo per arrivare a Trieste con un'alternanza di prove in pista e in salita, in compagnia di Franco Lini, il celebre giornalista di Auto Italiana, e nel 1966 ha regalato all'Alfa il titolo europeo nell'omonimo Challenge Turismo. Di ritorno in Autodelta dopo la sfortunata esperienza a Maranello, conclusa con il successo nella Temporada Argentina, si è regalato tante soddisfazioni con la 33, prima di concentrarsi sulla F1.

"Geki" e Bianchi erano un po' gli assi nella manica, ma purtroppo sono stati traditi da un destino malvagio, che tuttavia non ha impedito loro di segnare successi di rilievo alla 12 Ore di Sebring, alla "mille" di Monza il milanese e al Mugello l'italobelga. A Enrico Pinto è legato il primo titolo italiano della GTA nel 1966, stagione nella quale il coriaceo pilota comasco vinse anche il Jolly Hotels con Nino Vaccarella che dopo l'arrivo disse a Chiti "Non mi metta più in coppia con Enrico, in salita quando gli cedevo il volante era davvero dura stare sul sedile di destra…". La firma del "Professore" di Cerda, la ritroviamo anche al Circuito del Mugello del 1968 con la 33/2 e soprattutto alla Targa Florio del 1971 con la 33/3. Giorgio Pianta, Carlo Facetti e Luigi Colzani sono stati a più riprese dei super jolly della squadra ufficiale di cui ha fatto parte anche Carlo Zuccoli.

Con la GTA grazie anche alla politica del Presidente Luraghi è cresciuta anche una nuova generazione di piloti italiani, a cominciare da "Nanni" Galli e Ignazio Giunti, dapprima avversari poi indivisibili una volta divenuti piloti ufficiali. Tra le tante leggende che si raccontano sui due, c'è una gara austriaca dell'ETTC quando sportello contro sportello all'uscita di una curva si trovarono davanti una Mini più lenta, senza battere ciglio si aprirono, uno passò a destra l'altro a sinistra sfilando il doppiato, per poi richiudersi. Pochi giri più tardi la scena si ripete, ma questa volta il pilota della Mini, terrorizzato dal precedente doppio sorpasso si butta fuori pista per far passare quei due scatenati!



Nanni Galli

Spartaco Dini

Anche Spartaco Dini, avversario di Enrico Pinto ai tempi della Giulia, con una Lotus Cortina che solo lui sapeva guidare al limite, è stato un grande. Sua la firma nel Campionato Europeo Turismo del 1969. Nello stesso anno il titolo italiano va a "Baronio" chiamato dal preparatore romano Angelini a rimpiazzare Giunti sulla GTA biancorossa. Con le macchine del "mago" del Gianicolense hanno corso anche Angelo Pelatelli. Irruento e spettacolare, il "Comandante" Mario Radicella, primo ufficiale Alitalia ai comandi di Jumbo, lo sfortunato Luigino Rinaldi, Claudio Francisci, "Rampa", "Paul Chris", Giuseppe Marotta e Maurizio Gellini.

A proposito di preparatori la generazione GTA ha annoverato Virgilio Conrero che ha messo le ali a Carlo Magnoni, Paolo De Leonibus e Renzo Ruspa, Franco Cortini mentore delle macchine di Autoscar Autostrada polo dei tanti piloti fiorentini, "Shangrilà" (Romano Martini), "Hoga" (Aldo Horvat), "Ghigo" (Capasso), Alberto Rosselli, mentre non passa-

Riccardone

Nino Vaccarella ed Enrico Pinto al termine del vittorioso Rally Jolly Hotel

Baronio

Mario Radicella

Giallo Monzeglio

vano certo inosservate le GTA di Monzeglio, gialle e con il tetto marrone, protagoniste con Luigi Pozzo, Maurizio Zanetti, campione d'Italia nel 1971, Giancarlo Galimberti, Renato Giono, Mario Litrico e Lella Lombardi. A questi si sono aggiunti Imberti, Balduzzi per il quale hanno corso Duilio Ghislotti e Giordano Perego, Bronzetti che preparava la vettura di Paolo Capponi, De Roberto, e altri ancora per le decine di alfisti in GTA.

Un altro protagonista assoluto è stato "Riccardone". Carlo Benelli che ha ripreso il nome del personaggio reso famoso da "Carosello" era il tipico pilota gentleman. Passato in GTA dopo aver corso con le Abarth e la Ferrari 275 GTB negli anni precedenti, è stato l'avversario più tenace di Ignazio Giunti nei duri scontri a Vallelunga e altrove. Nel 1968 ha vinto meritatamente il titolo italiano. Complessivamente ha collezionato almeno una ventina di vittorie con le GTA bianco blu e oro di Cortini e con la GTA Junior nel 1969. Amerigo Bigliazzi chiude nel '74 la bacheca dei campionati della GTA che negli anni immediatamente precedenti si era riempita con i titoli tricolori di Mirto Randazzo, "Ghigo", Mario Litrico, Roberto Ciardi, e quelli europei di Enrico Pinto, Carlo Truci e Gian Luigi Picchi, senza dimenticare i trionfi di Toine Hezemans con la GTAm. Il pilota senese è poi diventato il punto di riferimento delle nuove Alfa da turismo, dall'Alfa Sprint alla GTV, con la quale si è ripresentato nei campionati storici del terzo millennio ben frequentati anche da "Tango" (Abele Tanghetti) e Angelo Chiapparini. Potenza del Biscione! ■

Claudio Francisci

GIAN LUIGI PICCHI
PARLA UN PROTAGONISTA

A fine 1969, vinto il Campionato di F3 fui invitato dalla Alfa Romeo Autodelta con altri 24 piloti, distintisi su vetture Alfa Romeo ed in altre categorie, per una selezione atta ad individuare un pilota da inserire nella squadra ufficiale. Quello fu il mio primo contatto con una GTA, e precisamente con una GTA Junior. Certo da ragazzo, senza ancora la patente a Vallelunga avevo assistito a molte gare ed in modo particolare i miei ricordi vanno ai duelli in pista tra le GTA di Angelini che imperversavano con Ignazio Giunti, il più grande interprete di quella vettura che era ed è ancora il sogno di tanti ragazzi ed adulti, una Icona del motorsport, la più amata delle Alfa Romeo ancora oggi. Dopo che Ignazio, sfortunato pilota fu ingaggiato dalla Autodelta, tempo dopo, sempre a Vallelunga vennero ad assistere ad una gara quelli che io chiamavo i Quattro Moschettieri dell'Autodelta, i quattro del periodo " classico " della GTA, il periodo d'oro con Andrea De Adamich, Spartaco Dini, Ignazio Giunti e Nanni Galli. Li vidi lì, io che ero in tribuna e mai avrei immaginato, correvo ancora in kart, che un giorno avrei corso come pilota ufficiale della Casa di Arese. Vinsi la selezione che si svolse sullo Stradale di Monza allora senza chicane, poi fui convocato a luglio del 1970 a Settimo Milanese sede della Autodelta a colloquio con l'ing.Carlo Chiti presente Roberto Bussinello. Seppi finalmente i risultati dei tempi sul giro della selezione. Il giro più veloce era stato il mio, avevo lasciato a due decimi Giovannino Salvati e a quattro decimi Vittorio Brambilla, tutti gli altri piloti che venivano dalle vetture turismo presenti quel giorno, i più vicini con il cronometraggio, erano a circa un secondo dal mio giro migliore. Fu messo in rilievo che avevo avuto un passo veloce e costante. Ricordando la mia prima presa di contatto con la GTA Junior, ricordo la strana sensazione nel pilotare la vettura guardando la pista dall'alto del sedile e senza vedere dove si mettessero le ruote anteriori e intuendo a quanti centimetri si fosse dal punto

Picchi un grande sulle monoposto e sulle Alfa.

Gian Luigi Picchi

di corda. Io ero un formulista, una monoposto puoi adattarla alla tua guida con diverse regolazioni di camber, di caster, di barre anteriore e posteriore e dei supporti aerodinamici fino a trovare una soluzione di assetto ottimale che, tuttavia, può essere di compromesso in relazione al tipo di curve di un determinato circuito. Una macchina che deriva dalla serie, pur adottando tutti gli irrigidimenti della scocca, pur dotandola di soluzioni di assetto le più compatibili, conserverà sempre un comportamento più o meno caratteristico in relazione al progetto iniziale della macchina da cui deriva. In sintesi mentre nel primo caso adatti la vettura a te, nel secondo caso è il pilota che deve adattarsi alle caratteristiche reazioni della macchina e guidarla diventa un compromesso. Riflettevo su questo quando raccontai ai miei amici presenti alla selezione le mie impressioni di pilotaggio nel momento in cui mi resi conto di quanto fosse difficile portare quella macchina al limite. Intanto non vedendo le ruote anteriori come sulle monoposto, sarebbe stato necessario un periodo di assuefazione agli ingombri. Una volta capite le reazioni all'inserimento in curva e le reazioni in accelerazione andava trovato il dosaggio giusto con le gomme di allora nelle curve lente e per inserirla con decisione nel veloce. Insomma dovevo cambiare completamente il mio rapporto con la macchina, domarla nei suoi scarrocciamenti e nel suo rollio invece che armonizzare la mia guida come su una monoposto. In seguito, nelle gare, riuscii ad adattarmi rinunciando alla purezza della guida con il vantaggio però di riuscire a non stressare mai troppo pneumatici e macchina, un vantaggio nella gestione delle gare che duravano al minimo due/quattro ore che con le gomme di allora si completavano con un unico treno di pneumatici ed al massimo con la sostituzione di una gomma all'anteriore. Insomma ultimo arrivato storicamente nella squadra ufficiale, Bussinello mi anticipò che avrei debuttato a Silverstone con la GTAm dopo una giornata di prove a Balocco. Carlo Chiti durante il colloquio mi disse di non impressionarmi per la larghezza della pista inglese allora senza chicane e per la difficoltà di adattamento che richiedeva specialmente ad un debutto, mi disse anche *"Arriva in fondo alla corsa ma non mi fare incidenti "*. Tre le vetture, per Hezemans che poi avrebbe vinto l'Europeo, per Nanni e per me. Nella prima delle due manche fu veramente dura, ma nella seconda cominciò a piovere e per somma dei tempi arrivai sesto assoluto. Mi mandarono poi al Nürburgring, digiuno del circuito, in coppia con De Adamich. Grande onore condividere alla seconda corsa il sedile con Andrea che aveva vissuto l'appartenenza della squadra corse sin dall'inizio. Vincemmo l'assoluto, Andrea fece il giro più veloce a fine gara, era una sei ore.

Toine e Gian Luigi abbonati al podio.

La complessità del circuito dell'Eifel mi permise di prendere piena confidenza con la GTAm. La gara dopo vinsi l'assoluto a Zandvoort con un giro veloce di due decimi sotto la pole di Hezemans dopo un memorabile duello con le Ford Capri ufficiali. La quarta gara fu Jarama vinta da Hezemans ma con lo stesso giro veloce di entrambi. Il premio a fine gare fu l'annuncio di Bussinello che nel 1971 avrei avuto a disposizione la GTA Junior testa stretta con circa 170 cv e più. I duecento chili in meno permettevano alla Junior di essere velocissima nel misto rispetto alla GTAm che aveva la scocca in acciaio, ma una grande spinta in erogazione grazie al 2000 testa stretta ed un utilizzo da 5500 giri a 7200 giri max. La GTA junior aveva un utilizzo da 7000 giri circa fino a 8700 giri. Qui debbo sfatare un poco il mito delle GTA e GTAm che alzavano la ruota anteriore interna in curva. I più veloci erano coloro che alzavano meno, in sintesi si appoggiavano sulla posteriore esterna mantenendo la vettura con maggior equilibrio, più giri motore in uscita dalle curve e meno stress per gli pneumatici. La Junior alzava pochissimo la anteriore interna invece, grazie al minor peso e ad un minore appoggio sulla posteriore esterna. Chiaramente la differenza con la GTA 1600 che Giunti ed altri avevano reso un mito derivava dall'adozione di gomme più basse e larghe rispetto alla GTA capostipite, ambedue con circa 170 cv.

Nel 1971 vinsi 6 gare su 8 aggiudicandomi l'europeo Prima Divisione, Spa stradale e Nürburgring furono due ritiri, a Spa alle sei di mattina si ruppe la quinta marcia che praticamente era sempre in tiro salvo che al tornante dopo i box, il resto tutto pieno a tavoletta meno che al curvone da quarta a sx dopo il Radillon e alla seconda al tornante dopo i box. Piovve tutta la notte e alle 6 del mattino con quel gioiello di 1300 Zeccoli ed io eravamo noni assoluti con davanti due 2000 e tutte 3000.

Al Nürburgring una anomalia al motore costrinse De Adamich e me al ritiro. (L'anno dopo, il 1972, in coppia Carlo Facetti ed io ci prendemmo la rivincita sul 1971 arrivando quinti assoluti con la Junior e vincemmo naturalmente la divisione, grande prestazione sul circuito definito l'Inferno Verde). Comunque fu una grande soddisfazione vincere a Monza, a Salisburgo sotto il diluvio, a Brno sullo stradale, al Paul Ricard in una 24 ore in due manche, a Zandvoort dopo un estenuante duello con collisione e rimonta e infine al Jarama. Tutte vinte con giro veloce! Complessivamente avevo vinto in Autodelta 11 prove di Europeo con due assoluti. Avevo raccolto la eredità tecnica di esperienze evolutive su quella vettura giunta all'apice prestazionale.

Infine per capire bene facciamoci un giretto sullo stradale di Monza senza chicane con una Junior.

La vettura sui rettilinei sembrava non tenere una direzionalità precisa, come la sensazione di un gioco allo sterzo che in appoggio non si avvertiva più. Si transitava sul traguardo in quarta per poi appoggiare la quinta per affrontare il Curvone che con le gomme di allora si faceva comodamente in pieno ma cercando di mandare poco in appoggio la vettura per non perdere troppi giri in velocità, (ricordo che non c'erano le chicane di oggi), un esercizio di perfetto inserimento nel punto di corda e nel lasciarla prima possibile. La staccata alla prima di Lesmo senza esagerare nell'inserimento per poter accelerare prima possibile ed avere una maggiore velocità tra la prima e la seconda di Lesmo che allora si faceva in pieno cercando in uscita di arrivare al limite dell'asfalto a sinistra, pelando il prato, cercando sempre il minor attrito possibile per affrontare la Ascari con il maggior numero di giri possibile, con 170 cv e 740 kg di peso circa ogni correzione o maggior attrito era penalizzante, era necessario far scorrere molto la vettura fino alla staccata della Parabolica ai cento metri per poi inserire la GTA Junior in terza marcia al giusto punto di corda e lasciarla scorrere immediatamente verso il bordo esterno senza correzioni o richiami di sterzo. La chiave della Parabolica è lì, curva apparentemente semplice, ma è necessario entrare il più velocemente possibile, ma di uscire ancor più velocemente per avere maggior velocità sul rettilineo fino al Curvone. In pratica con un motore così piccolo era necessario pilotare con l'occhio sempre al contagiri!

Gian Luigi Picchi

Unforgettable...

Pienone nel Campionato Italiano F4. A Imola nella gara iniziale sono scese in gara 33 Tatuus F4 T-421 spinte dal motore Abarth 1.4 T-Jet da 180 Cv, 36, a Spa nella prima trasferta europea.

1 Sul piano sportivo le prime gare hanno evidenziato le ambizioni dei piloti Prema, in particolare il brasiliano Rafael Camara, il più continuo, e Kimi Antonelli dominatore del round di Misano. Avversario numero uno l'irlandese Dune Alexander portacolori di US Racing. Prema anche per Charlie Wurz, il figlio dell'ex pilota austriaco F1, alla sua seconda stagione, mentre tra i rookie troviamo il giovanissimo Emerson Fittipaldi Jr, Brando Badoer e Andrea Frassineti.
Tra le ragazze c'è la conferma della diciottenne Maya Weug (NDL – Iron Dames), l'olandese di Ferrari Driver Academy .
Il calendario, dopo l'impegno di Spa, prevede gli appuntamenti di Vallelunga, Red Bull, Monza e Mugello.

2 Sui 4.226 metri del Misano World Circuit – Marco Simoncelli sono stati Marco Zanasi (Pinetti Motorsport By Autoclub) e Lorenzo Marcucci (Guidare Pilotare by Turbosport) a conquistare le vittorie nel secondo round stagionale della **BMW M2 CS Racing Cup Italy.** Il pilota di Formigine è stato bravo a resistere agli attacchi di Ferrara e Sandrucci in gara 1, mentre il romano si è imposto, replicando il successo dello scorso anno, prima battagliando con Ferrara e Sandrucci, poi scappando verso una vittoria in solitaria. Nel Trofeo Hankook doppietta per Stefano Stefanelli (Esseracing by Autoeur Brandini), due volte quarto sotto la bandiera a scacchi.

3 Il romano Daniele Di Amato e l'argentino Josè Manuel Urcera (Ferrari 488 GT3 Evo) hanno vinto all'autodromo di Misano gara 1 del secondo appuntamento della serie Sprint del **Campionato Italiano Gran Turismo 2022**. I portacolori della Scuderia Baldini 27 hanno preceduto gli equipaggi Galbiati-Meijer (Mercedes AMG GT3) e Greco-Guerra (Honda NSX GT3). La vittoria è arrivata nelle ultime battute, quando lo scatenato pilota romano, dalla ottima terza posizione mantenuta da Urcera nel primo stint, è riuscito in pochi giri a prendere la testa della gara. Tuttavia non è stato facile perché gli avversari, a cominciare dall'olandese Meijer, con cui Di Amato ha instaurato un lungo duello, e poi Francesco Greco non hanno lasciato nulla di intentato. Una vittoria meritata, dunque, che rilancia in classifica l'equipaggio della Scuderia Baldini che ora sale in terza posizione a soli 3 punti da Glock-Klingmann ed a 2 lunghezze da Galbiati. Il premio "Pilota Romano dell'Anno 2021 consegnato ad inizio Aprile dall'Automobile Club di Roma ha evidentemente portato fortuna a Daniele Di Amato, classe 1990, che ha debuttato nel 2011. Vincitore nel 2017 del Challenge Ferrari, è uno dei piloti più costanti e in crescita nel Campionato Gran Turismo.

4 Cupra EKS ha svelato la nuova formazione piloti per il **FIA ETCR eTouring Car World Cup**, schierando Tom Blomqvist e Adrien Tambay, che si uniscono a Mattias Ekström, detentore del primo titolo ETCR, e Jordi Gené nella squadra del campionato turismo elettrico.
Cupra e-Racer sfoggia la nuova livrea: un colore multistrato, caratterizzato da vivide e mutevoli sfumature di tonalità verde e viola, con accenni cinetici di giallo fluo.
Ci sono delle novità e delle innovazioni anche sotto il cofano. L'ottimizzazione del peso di Cupra e-Racer è stata migliorata, mentre le parti rinforzate rendono la vettura ancora più robusta. Il nuovo tettuccio sopra la testa del pilota e i nuovi finestrini in plastica rimovibili permetteranno l'accesso all'abitacolo al personale medico nel caso in cui l'ingresso attraverso le portiere sia stato compromesso.

5 Matteo Malucelli (Team Malucelli – Centro Porsche Modena) e Giorgio Amati (Ghinzani Arco Motorsport – Centri Porsche Milano) sono i vincitori delle due gare del secondo appuntamento stagionale con la **Porsche Carrera Cup Italia** che ha visto la partecipazione di 36 concorrenti. Malucelli ha dominato fin dal via gara 1 (svoltasi in notturna) e dalla prima fila ha bruciato in partenza l'autore della pole position e pilota di casa Giorgio Amati e ha sempre mantenuto il comando delle operazioni fino al traguardo, facendo pure segnare il giro più veloce in 1'37"133. Amati si è prontamente rifatto in gara 2 dove non ha sbagliato nulla. Scattato dal terzo posto, ha approfittato del duello tra Andrea Fontana (Bonaldi Motorsport – Centro Porsche Bergamo) e Keagan Masters (AB Racing – Centri Porsche Roma) per pren-

dere il comando delle operazioni e centrare il primo successo stagionale proprio sulla pista di casa. Una vittoria che segna anche il primo trionfo 2022 di uno dei talenti under 24 dello Scholarship Programme di Porsche Italia.

6 Con due autorevoli vittorie in gara 1 e gara 2 sul circuito di Misano con la Mercedes AMG GT4 del team Nova Race, Fulvio Ferri e Filippo Bencivenni si sono portati al comando della classifica provvisoria di categoria del **Campionato Italiano Gran Turismo Sprint.**

7 Toine Hezemans deve essere orgoglioso: Liam Hezemans ha conquistato la sua prima vittoria nella **NASCAR Whelen Euro Series** a Brands Hatch in una corsa con due giri in overtime. Il fratello minore del campione in carica della NWES Loris Hezemans è il secondo figlio di Toine a fare sosta in Victory Lane. L'olandese ha effettuato un sorpasso Overtime e ha battuto Alberto Naska nell' EuroNASCAR 2. Solo tre anni dopo la prima vittoria di Loris Hezemans nella EuroNASCAR PRO all'Hockenheimring, in Germania, Liam Hezemans è diventato anche il primo pilota olandese a vincere nella EuroNASCAR 2 in quella che è stata la sua quarta partenza nel secondo campionato NWES. Dopo la conclusione dell' American Speedfest a Brands Hatch, la NASCAR Whelen Euro Series si dirigerà a Vallelunga dal 9 al 10 luglio.

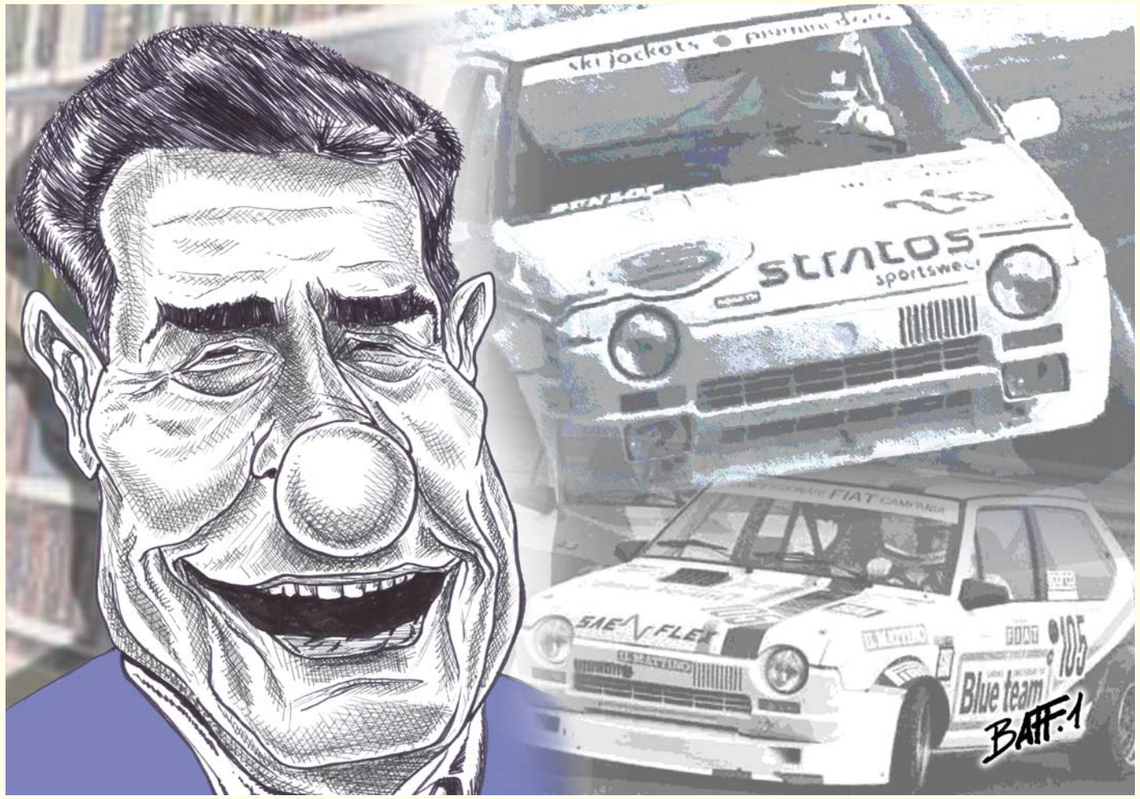
8 Con il Rally di Foligno, quarta e ultima gara della serie, il giovanissimo Geronimo Nerobutto si è laureato campione del **PEU-**

GEOT COMPETITION Raceday TERRA 2021-2022 al volante della sua PEUGEOT 208 Rally 4 di nuova generazione navigato dalla sorella Francesca.
Per il pilota di Borgo Valsugana, che ha appena compiuto 19 anni, un meritato e promettente successo che va a rinverdire la tradizione di passione e talento della famiglia Nerobutto: dal padre Tiziano (tuttora in attività) allo zio Francesco (anche lui primattore del PEUGEOT COMPETITION pochi anni fa con la 208 R2B) ai cugini Alessandro e Matteo.
Il portacolori della scuderia Hawk Racing Club si è piazzato al vertice sin dal rally delle Marche dello scorso ottobre, la gara di esordio del Raceday Terra 2021-2022, la serie voluta da Alberto Pirelli che da più di dieci stagioni richiama tanti appassionati dello sterrato. Dopo la vittoria di categoria nelle Marche, Nerobutto è arrivato secondo nel successivo combattutissimo appuntamento prenatalizio del Prealpi Mastershow. In questo inizio 2022 Geronimo Ermanno Nerobutto si è ripetuto riuscendo puntualmente a terminare davanti all'esperto Fabio Battilani, che ha concluso alle sue spalle nella classifica finale. Nerobutto ha vinto anche il titolo del Raggruppamento D della serie Raceday Rally Terra.

9 Via libera alla nuova **Skoda Fabia RS Rally2** realizzata sulla base della quarta generazione di Fabia. Skoda Motorsport ha sviluppato un nuovo motore e migliorato maneggevolezza, trasmissione, elettronica nonché la sicurezza per il pilota ed il navigatore. Il nuovo modello ha dimostrato il suo potenziale in una serie di test impegnativi su asfalto, ghiaia e ghiaccio in diverse condizioni atmosferiche, ed è perfettamente attrezzata per continuare a conquistare vittorie e titoli nelle mani dei team clienti in futuro.
Rispetto al modello precedente, Skoda Motorsport ha ottimizzato in particolare la catena cinematica, l'elettronica, la sicurezza e la maneggevolezza. Gli ingegneri hanno anche sviluppato un nuovo motore turbo da 1,6 litri basato sul 2.0 TSI della serie di motori EA888, utilizzato tra l'altro nei modelli RS.
Per preparare il nuovo modello in modo ottimale, Skoda Motorsport ha sottoposto la nuova arrivata a test approfonditi su asfalto, ghiaia e neve per quasi un anno. Questo ha incluso prove in Repubblica Ceca, Francia, Italia, Croazia, Germania, Belgio e Spagna, nonché in condizioni invernali estreme nel nord della Finlandia dall'Estate del 2021. ■

IL SOGNATORE DI LIBRI

di Franco Carmignani



Gilena visto dal nostro Baff.1

Pier Luigi Foglieni viene dalle corse, a cavallo degli anni settanta-ottanta ha svolto un'intensa attività tra le vetture turismo, vincendo per tre anni consecutivi il titolo con le Fiat Ritmo preparate da Trivellato. Dalle corse, Gigi come lo chiamano gli amici, ha trasferito il "nickname" Gilena nella sua attività professionale nel mondo dei libri.

Già nel 1975 Gigi crea la "Gilena Diffusione Libro", a Costa Volpino, facendosi conoscere nelle Fiere del settore.

La grande e mai dimenticata passione per i motori lo porta a specializzarsi in questo ambito e a farsi conoscere ed apprezzare da una clientela sempre più numerosa di appassionati di auto, moto e modellismo, in Italia e all'estero.

Tante le manifestazioni internazionali che lo vedono protagonista, oggi assieme al figlio, sempre presente con migliaia di volumi, per la gioia di tanti accaniti appassionati, immancabilmente presenti alle mostre scambio di auto e moto d'epoca. Dalla fiera Auto e Moto d'epoca di Padova, al Salone dell'auto di Torino, da Essen Tecno Classica al Retromobile di Parigi... per soddisfare le richieste di una clientela fedele ed affezionata.

Nel 2001 un altro passo importante: l'apertura del punto vendita nella città di Brescia, un asset importante, che diventa un ulteriore punto di riferimento.

"Il mercato del libro in generale non vive un gran momento - ci racconta Gigi - *ma c'è sempre movimento, specie a livello estero, dove noi essendo una libreria internazionale, abbiamo libri in tutte le lingue".*

"La concorrenza degli e-book nel nostro settore non l'abbiamo sentita - continua - *perché collezionisti, restauratori, piloti e appassionati non sono "informatici", ovvero non riescono a sfogliare un libro elettronico, vogliono sempre avere l'immagine davanti agli occhi. In più, il...piacere della carta, il piacere di sfogliare il libro. Insomma, per quanto ci riguarda l'e-book non ha mai avuto successo. Invece per opere di narrativa, la cosa è ben diversa".*

"Chi è l'appassionato tipo? C'è un ricambio, molto lento, diciamo un 10-15%. La passione nasce dal piacere di aver posseduto una vettura d'epoca, e tra i giovani non esiste. Per questi giovani il processo richiederà parecchi anni".

"Quanto ai contenuti vale un po' ogni tematica. Chi ha una vettura ha bisogno del manuale, l'appassionato è conquistato dalla storia dei piloti, Senna, Villeneuve, miti passati e purtroppo da molti non vissuti".

"Direi, poi, che tira più il libro di immagini che quello di testo. L'immagine riempe lo spirito, con lo scritto devi immaginare".

"Il libro di motorsport nasce in Gran Bretagna, anche perché gli inglesi hanno cominciato prima a conservare le vetture e a farle rivivere. Noi siamo arrivati leggermente in ritardo, ma stiamo guadagnando terreno, certi piccoli editori si sono dati da fare e oggi sono sul mercato, e vendiamo i nostri libri anche in Inghilterra!"

"Un libro che manca, e mi piacerebbe avere? Rispondo in modo egoistico: le corse turismo degli anni '70, abbracciando anche '80 e '60, argomento che stato trattato molto poco".

Il pilota di Martinengo, tre volte campione tricolore si fa sentire… ■

Pier Luigi Foglieni tra i suoi libri.

ORGOGLIO MOROTORISTICO ROMANO

ROMA CAPOCCIA

Il contorno spettacolare all'inizio del tracciato. Nella foto il presidente dell'ASI Alberto Scuro con la sua Cooper-Bristol (foto Marinacci).

FOTO SOPRA
Anna Fendi (con il soprabito bianco), madrina dell'evento, posa accanto alla Maserati 250F esposta in piazza del Campidoglio.

FOTO SOTTO
La squadra vincente davanti alla Alfa Romeo RS L TF in Campidoglio (foto Carmignani)

All'inizio degli anni ottanta, quando la F1 stava via via inserendo i circuiti cittadini, molti dei quali privi di qualunque appeal, un periodico specializzato uscì con una copertina con una monoposto idealmete sui Fori Imperiali, e lo sfondo del Colosseo. Era chiaramente una provocazione, ma forse non più tanto, perché invitava a riflettere sul potenziale di un simile Gran Premio. Di fatti, ancor prima di essere cavalcata dal più illustre settimanale, "influencer", come diremo oggi, quell'immagine fece il giro del mondo.

Concretamente, poi, l'impresa è stata tentata da Maurizio Flammini, con il "tifo" di Enzo Ferrari, che per Roma ha sempre avuto un'affezione. Per due volte "Mau" è andato vicinissimo all'obiettivo, ma alla fine veniva fuori qualche buccia di banana.

Per la verità per realizzare il tracciato si è lavorato all'EUR, prima intorno al Palazzo dello Sport, poi intorno alla stele Marconi. Proprio qui è arrivato l'e-Prix, che guarda caso punta sulle grandi capitali.
Sì, però il Colosseo...è un'altra cosa! Davvero un'altra cosa, però impossibile. Come fare a portare delle macchine da corsa in quello che è il centro monumentale della città, dove il traffico quotidiano subisce continui divieti e restrizioni, semmai il sito può ospitare la maratona, che a dispetto dei numeri non gode di strepitose audience nel mondo.

Impossibile o no, Stefano Pandolfi, un appassionato genuino, ci ha voluto provare. Supportato da Stefano D'Amico, per anni presidente del Registro Alfa Romeo, è riuscito ad ottenere il placet per il Grand Prix Storico di Roma, garantendosi anche per il futuro.

È un fatto importante, decisamente in controtendenza rispetto all'immediato passato. Ma qui si ragiona sul "pacchetto Roma" che vale ancor di più a livello internazionale rispetto a sterili posizioni radical chic.
Sabato 12 giugno, Piazza del Campidoglio ha fatto da palcoscenico ai due "best of show" l'Alfa Romeo RS L TF anno 1924, vettura appartenuta al conte Giulio Masetti, e l'altra "rossa" di Modena, la Maserati 250F, una delle più belle e riuscite F1 anni cinquanta, che hanno suscitato l'entusiasmo dei presenti, tanti turisti e sposi novelli! E il compiacimento di Anna Fendi. La titolare della casa di moda che è una delle eccellenze italiane nel mondo è stata la madrina della manifestazione.
Terminata la presentazione in aula, finalmente si sono accesi i motori e le circa trenta vetture presenti hanno dato vita all'incredibile show, bissato domenica mattina all'EUR.

Un successo! ma è solo l'inizio…

Non poteva mancare Claudio Francisci con la sua Lucchini.
(foto Marinacci)

La replica all'EUR.
(foto Marinacci)

ORGOGLIO
MOTORISTICO
ROMANO
ASSOCIAZIONE STORICO CULTURALE

ROMA
E IL MOTORISMO STORICO
2° GRAND PRIX STORICO DI ROMA

ARRIVEDERCI A MAGGIO 2023