

Paddock

PLUS RALLYRAMA

IL FENOMENO ALONSO

IL NUOVO WEC

**SPARCO IL SUCCESSO
DEL MADE IN ITALY**

ROMA CAPOCCIA

KING ANDREUCCI



F1 QATAR AIRWAYS
FORMULA 1
QATAR AIRWAYS
GRAN PREMIO
DEL MADE IN ITALY
E DELL'EMILIA-ROMAGNA
2023

19 - 21 MAGGIO
Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari

SINCE 1952
IMOLA
AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI

Acquista il tuo biglietto su **ticketone+**

IMOLA
PASSIONE PURA

#WeDriveIT
Made in Italy in pole position

madeinitaly.gov.it



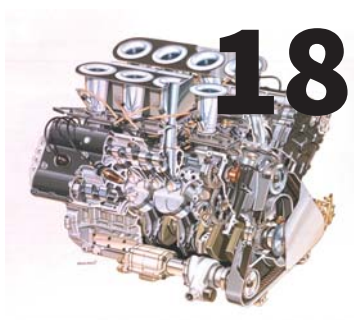
4



6



12



18



22



40

PADDOCK

VERSIONE ON LINE | APRILE 2023

IL TEMA DEL GIORNO

4 Un grande patrimonio

FI: RED BULL A RAZZO!

6 Con Max non si scherza

MOTORSPORT

12 TOP TEN

FORMULA 1

18 A volte tornano

STREIFF JABOUILLE TAMBAY

22 L'onda bleu se ne va

WEC 2023

28 Scusate il ritardo

LA 24 ORE DEL NÜRBURGRING

32 La carica dei 200

PORSCHE

36 Porsche Carrera Cup Italia 2023

LE TRADIZIONI DELL'AUTOMOBILE CLUB ROMA

40 Roma capoccia

44 La benedizione delle automobili ai Fori Romani per la festa di Santa Francesca Romana

MADE IN ITALY

48 Sparco c'e'

PAOLO ANDREUCCI

RACCONTA SE' STESSO

52 Undici campionati dopo

PEUGEOT 205 TRENT'ANNI DA RICORDARE

58 L'auto della svolta

RICORDI

62 Il "Palazza"

63 Craig Breen

64 Carlo Micci

IN LIBRERIA

65 Alfa romeo 1924-1951

Il dominio nei gran premi

PERSONAGGI

66 Cuore Alfa

**QUESTO NUMERO DI PADDOCK SI PUÒ SCARICARE GRATUITAMENTE DAI SITI
LIMITLESS | MOTORI.NET | RALLYRAMA.IT | MOTOREMOTION.IT | MILIGRAF.IT
PADDOCK ON LINE È UNO SPECIALE DI APPROFONDIMENTO RALLY E PISTA DI RALLYRAMA.IT**

Hanno collaborato

Riccardo Alemanno, Paolo Andreucci, Carlo Baffi, Massimo Campi, Franco Carmignani, Marco Giachi, Enrico Giuliani, Edoardo Liberati. Grazie a: Dssa Giuseppina Fusco, Automobile Club Roma, SPARCO.

UN GRANDE PATRIMONIO

Il settore di riferimento di “Paddock on line” è il motorsport, ciò non toglie l'interesse per tutte le vicende dell'automobilismo. Pubblichiamo dunque l'intervento della D.ssa Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo, in occasione della presentazione presso il Senato della Repubblica dello studio della Fondazione Caracciolo **Il Motorismo storico in Italia** 1° Rapporto sul mondo delle auto storiche.

Le auto storiche costituiscono uno straordinario patrimonio da salvaguardare e da trasferire alle generazioni future quali opere d'arte in movimento, testimonianza di creatività, progettualità e inventiva, di design, eleganza e bellezza. Un **patrimonio che racconta**, attraverso l'evoluzione dell'automobile, l'evoluzione dei gusti, dei costumi e della cultura degli italiani e, al contempo, testimonia l'evoluzione dell'industria, della economia e della società, in un percorso lungo oltre un secolo.

La Fondazione Filippo Caracciolo, il centro studi e ricerche della Federazione ACI, fin dalla sua costituzione sviluppa ricerche, analisi e studi scientifici, supportati anche da indagini campionarie e on the road, sulle tante e sempre più complesse tematiche della mobilità, con una attenzione specifica al settore dell'automotive.

Gli studi, fondati su basi rigorosamente scientifiche e sviluppati in ottica di oggettività, neutralità e terzietà, perseguono **finalità conoscitive e di valutazione di impatti**. Sia che si affrontino i temi della transizione energetica o dell'innovazione tecnologica e digitale nei trasporti, sia che si analizzino gli sviluppi

della *sharing mobility* e dei servizi di mobilità, o le politiche per la mobilità adottate a livello nazionale e locale, gli approfondimenti sono volti a conoscere e ad analizzare i fenomeni, in primo luogo, per poi apprezzarne gli effetti

Ma quali sono le sue dimensioni quantitative? E quale la sua composizione? Come è distribuito sul territorio nazionale? E quale è il valore economico del parco? Quante le risorse finanziarie spese per il suo mantenimento?

Tutte domande che non trovano una risposta immediata, mancando informazioni e dati consolidati, strutturati e soprattutto coerenti e condivisi tra tutti gli *stakeholders*.

Una seconda ragione discende dalla constatazione della costante e progressiva crescita del fenomeno “passione” per il motorismo storico, un fenomeno che coinvolge sempre più investitori, collezionisti, proprietari e, soprattutto negli ultimi anni, in percentuali addirittura maggiori, i **semplici appassionati, non proprietari di veicoli storici**. Senza dimenticare il numero crescente di cittadini attratti da musei, manifestazioni, esposizioni, sfilate in città o raduni fuori porta. Persone di ogni età e condizione, compresi, inaspettatamente, i più giovani, che iniziano

ad avvicinarsi al mondo delle auto storiche magari per l'acquisto di una più abbordabile “Youngtimer”.

Soltanto per dare un indice, il Salone Moto e Auto d'epoca di Padova, che contava circa 60.000 visitatori nel 2010 e 74.000 nel 2014, ha quasi raddoppiato le presenze cinque anni dopo: 130.000 nel 2019.

Così come è significativo rilevare che l'auto Classica è salita al 2° posto, subito dopo gli oggetti d'arte (pittura e scultura), nella classifica degli investimenti preferenziali in beni di pregio.

Altra ragione, certamente non meno importante, anzi la più rilevante per la



La Dott.ssa Fusco

sull'ambiente, sulla sicurezza e sul benessere dei cittadini, con il fine ultimo, il più ambizioso, di misurarne gli impatti sul sistema economico e sociale.

In questo ambito scientifico e con queste complesse finalità di analisi, quali sono state le ragioni che hanno spinto la Fondazione Caracciolo ad avvicinarsi al mondo delle auto storiche?

Una prima ragione è insita nella consapevolezza della rilevanza del patrimonio di **veicoli storici** presenti nel nostro Paese, un patrimonio artistico e culturale la cui tutela rientra tra i valori condivisi e sanciti dagli stessi principi alla base del nostro ordinamento costituzionale.

Fondazione, risiede nella considerazione dell'elevata presenza, nel nostro parco circolante, di auto con più di venti anni di età, che è l'età minima, in Italia (non così all'estero), per il potenziale riconoscimento di auto di interesse storico e collezionistico: su oltre **40 milioni** di automobili iscritte al Pubblico Registro, circa **9,8 milioni** sono auto ultraventennali, quasi il **25%** del totale. Nel 1992 (anno di adozione del nuovo Codice della Strada), le ultraventennali erano poco più di **1,4 milioni**, il **5%** del totale.

Questa elevata presenza di auto poco sicure, inquinanti e climalteranti ha reso ancor più evidente l'esigenza di **dimensionare il più possibile correttamente e rigorosamente il parco auto storiche**, per valutarne gli impatti sulla sostenibilità della mobilità (ambiente, salute e sicurezza) senza dimenticarne peraltro i riflessi sul piano della fiscalità e sulle politiche di mobilità e di accesso nei centri cittadini.

Lo studio, durato oltre due anni, si è rivelato più complesso del previsto, proprio per la carenza e la frammentarietà dei dati e delle informazioni disponibili.

Per colmare le lacune conoscitive, i ricercatori della Fondazione hanno incrociato anche dati e analizzato tutte le fonti informative rinvenibili, arrivando così a definire le dimensioni del parco circolante storico per classi di età delle autovetture, per classi di età e tipologia dei proprietari e per distribuzione territoriale. Una prima solida base dati qualitativa e quantitativa, che è stata poi associata al valore di listino dei diversi esemplari, consentendo, mediante un complesso processo di analisi, di stabilire il valore economico complessivo del patrimonio automobilistico storico nazionale.

Ma per comprendere e analizzare a fondo il complesso mondo del motorismo storico, la Fondazione ha costituito **focus group di esperti** (direttori di musei, organizzatori di eventi, collezionisti, restauratori, giornalisti specializzati) e ha realizzato **interviste a cultori di auto d'epoca**, coinvolgendo oltre **60** soggetti, con la finalità ultima di redigere

un **questionario di ricerca**, che è stato poi somministrato ai soci e agli abbonati web dell'ACI; oltre **10.000** sono stati gli intervistati che hanno restituito i questionari compilati.

I risultati dei lavori svolti sono illustrati nello studio della Fondazione Caracciolo "Il Motorismo Storico in Italia - 1° Rapporto sul mondo delle auto storiche". Dei quasi **10 milioni di auto ultraventennali**, **4,3 milioni** sono auto storiche secondo la stima della Fondazione Caracciolo; di queste, poco meno di **400.000** sono le auto storiche in età compresa tra 20 e 29 anni, **soltanto il 7%** dei **5,9 milioni** di automobili della medesima età circolanti in Italia.

Le auto storiche si muovono pochissimo e mai, o quasi mai, per spostamenti sistematici o abituali; un'auto storica percorre infatti **meno di 2.000 Km** all'anno mediamente. Quindi un impatto, se non irrilevante, quanto meno **marginale** sulla congestione del traffico e sulla sostenibilità della mobilità.

Considerata la numerosità delle auto ultraventennali in circolazione, è importante, pertanto, anche ai fini delle politiche di mobilità e di accesso nei centri cittadini, **non confondere le auto storiche con quelle soltanto vecchie o vetuste, insicure e altamente inquinanti**, di cui andrebbe semmai incentivata la rottamazione e la sostituzione, visto che chi le possiede non ha presumibilmente, nella gran parte dei casi, la possibilità finanziaria di acquistarne una nuova. Esiste, infatti, una stretta correlazione tra età dell'auto e reddito pro-capite, laddove le auto ultraventennali sono diffuse soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno, mentre le auto di maggiore età (oltre 60 anni), maggiore pregio storico e valore economico sono concentrate quasi esclusivamente nelle aree del Nord del Paese.

I **proprietari** di auto storiche sono poco meno di **1,8 milioni**, ma il **62%** degli appassionati **non ne possiede neanche una**. Eppure visita musei, partecipa a manifestazioni, sottoscrive abbonamenti a riviste specializzate, coltiva in ogni modo la passione.

Perciò, attenzione a ritenere il motorismo storico un fenomeno soltanto di nicchia

riservato a pochi cultori di élite: **la passione va oltre il possesso**, poiché le auto storiche sono non soltanto **opere d'arte**, al pari di quadri o sculture, da conoscere e ammirare, ma anche oggetti in movimento, capaci di trasmettere rumori, odori, ricordi, sensazioni che riportano indietro nel nostro vissuto.

Il **patrimonio di auto storiche** vale, secondo le stime della Fondazione Caracciolo, **103,9 miliardi di euro**, il **5,4%** del PIL nazionale. Un valore certamente non sovrastimato, considerato il rigore scientifico applicato nella determinazione delle dimensioni del parco e nella individuazione del valore da attribuire a ciascun modello.

La **spesa annua sostenuta dai proprietari** per il suo mantenimento è di **5,7 miliardi**, un investimento "privato" importante per la conservazione di beni che assumono peraltro "rilevanza pubblica" proprio in quanto opere d'arte e che dà lavoro a micro e piccole imprese artigiane specializzate, diffuse sul territorio.

Perciò, attenzione a **non disperdere il valore** del parco auto storiche, il cui mantenimento richiede non soltanto investimenti importanti, ma anche scuole e corsi di specializzazione per la formazione di meccanici, carrozzieri, tappezzeri, verniciatori, mano d'opera ed esperti qualificati nel restauro e nella conservazione di modelli non più in produzione o in totale disuso. Pena il progressivo decadimento.

Ultimo corollario: ogni anno, gli appassionati di auto storiche, proprietari e non, spendono mediamente **2 miliardi di euro per la partecipazione** a eventi e manifestazioni di motorismo storico.

Una spesa che, aggiunta ai 5,7 miliardi di euro di spese di mantenimento e gestione, determina una spesa annua prossima agli **8 miliardi di euro**.

Ma questa è una stima assai parziale dell'indotto del motorismo storico: andrebbero infatti valutati gli effetti moltiplicatori sull'industria turistica, alberghiera, della ristorazione, enogastronomica, dei trasporti, del tempo libero, dell'abbigliamento, dell'oggettistica e dei servizi. ■

FI: RED BULL A RAZZO!

CON MAX NON SI SCHERZA

Partenza a razzo per Max Verstappen e la Red Bull.

Prima dell'inizio della nuova stagione, erano in molti a chiedersi se la Red Bull vantasse ancora quel margine andato via via in crescendo l'anno scorso. Ebbene, la Red Bull è ancora la prima della classe, con un Perez in più, capace di contare come challenger e non più come secondo. Alle sue spalle Ferrari e Mercedes hanno palesato evidenti difficoltà, a beneficio di una realtà emergente, la Aston Martin.

LA SORPRESA

Hanno stupito, come detto, le eccellenti prestazioni dell'Aston Martin, che si sono tradotte nei tre podi conseguiti da Fernando Alonso che è rimasto in zona podio anche a Baku. A 41 anni suonati l'asturiano sta vivendo una seconda giovinezza. Il debutto nel Circus risale al 2002 ed il suo primo successo è datato 24 agosto 2003, vent'anni fa in Ungheria al

volante della Renault. La sua avventura in F1 si sarebbe interrotta temporaneamente nel biennio 2019-2020 per riprendere nel 2021. Dopo il biennio con Renault, al rientro in F1, "Nando" si è accordato con l'Aston Martin ereditando il sedile di Sebastian Vettel. La nuova AMR23 è figlia del know-how tecnico di Luca Furbatto (capo progetto) e Dan Fallows (allievo di Newey), che hanno sposato





Nando Alonso subito grande con l'Aston Martin.



scelte molto ardite subito mostrate in lide nei test: della serie, trattasi di una vettura nata bene e facile da guidare. A detta dei tecnici l'AMR23 avrebbe recuperato ben 2" rispetto all'anno passato, quando lottava a centro gruppo.

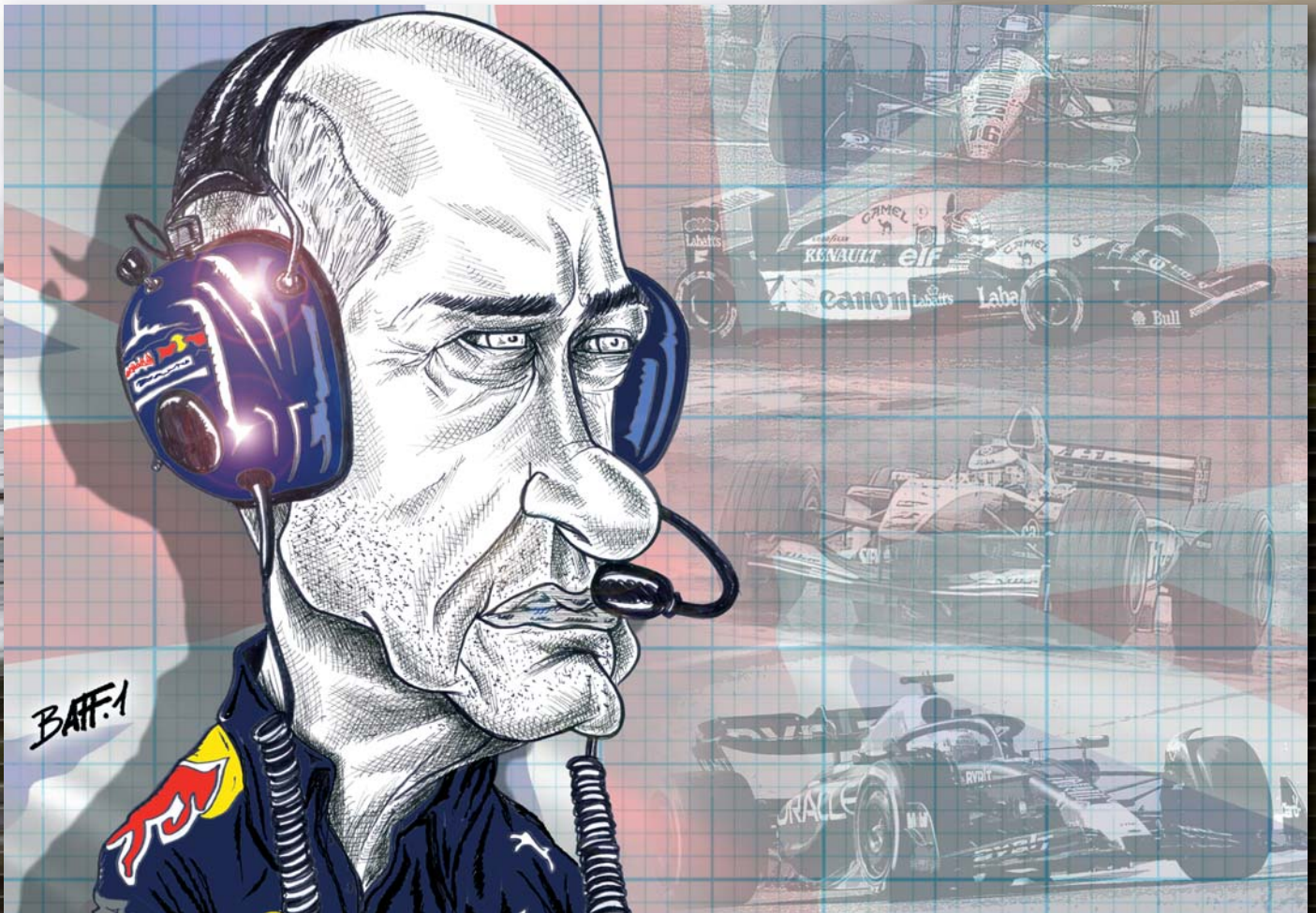
TUTTO DA RIFARE

Il leggendario ciclista toscano Gino Bartali, quando buttava male ripeteva una frase divenuta famosa: "Gli è tutto sbagliato, gli è tutto da rifare!"

Il team boss della Mercedes non ha avuto alcuna esitazione a manifestare tutto il suo disappunto di fronte alle difficoltà della nuova vettura. Wolff ha reso noto che da Imola sarà pronta una versione B della monoposto, dotata di particolari più in linea con le altre vetture. La "Stella a Tre Punte" è stata scavalcata dalla Aston Martin ed è proprio questo l'aspetto che preoccupa: quello di finire dietro ad un team cliente.

ETERNO DILEMMA

Il marzo vissuto dalla Ferrari ha visto tribolazioni inattese. Si era partiti dalla presentazione della SF-23 sulla pista di Fiorano, una cerimonia tornata a rispettare le tradizioni di un tempo, con tifosi e media presenti. Invece sono bastati i primi test in Bahrain per realizzare quanto fosse avanti la Red Bull. Dal canto suo Frederic Vasseur, inizialmente non mostrava preoccupazione.





Parlava di un buon lavoro che stava rispettando un intenso programma, portando a termine tutte le prove pianificate. Poi nelle libere del primo Gran Premio è perduto il problema dell'eccessivo consumo di pneumatici, in particolare con la C3. Intanto la notizia relativa alle dimissioni di David Sanchez, il capo degli aerodinamici a Maranello da dieci anni, il cui ruolo è stato rilevante nella realizzazione sia della monoposto 2022 che in quella attuale. Pare una decisione presa da tempo. Peccato che le valigie le abbiano fatte pure Gino Rosato, una figura poliedrica presente sin dai tempi di Jean Todt e poi Jonathan Giacobazzi. Parliamo dell'Executive Race Manager, un cognome importante che ci riporta agli anni dell'indimenticabile Gilles Villeneuve, in quanto figlio del titolare dell'omonima azienda vinicola che sponsorizzava il canadese. Infine il cambio della guardia tra gli strateghi, con l'indiano Ravin

Jain che ha preso il posto dello spagnolo Inaki Rueda, dirottato al remote garage. Quest'ultimo, a Maranello dal 2015, fino alla scorsa stagione ricopriva il ruolo di "Head of Race Strategy", il settore messo più volte in discussione. In molti si sono chiesti le ragioni di questi cambiamenti. Vasseur in un'intervista rilasciata alla rivista "Autohebdo", riferendosi a Sanchez precisava: "Penso sia inevitabile. Ci sono persone che erano molto vicine a Binotto e di conseguenza hanno preferito andarsene." D'accordo, ma i partenti da chi verranno sostituiti? Sta di fatto che Leclerc chiedeva un meeting con il Presidente Elkann forse per dissipare le troppe incognite che iniziano a ronzargli nella mente le sirene tedesche. La sosta di circa un mese prima del Gran Premio dell'Azerbaijan (su un'altra pista cittadina), è un provvidenziale time-out. A Baku, Leclerc ha confermato le sue doti velocistiche che gli hanno per-

messo di salire sul podio sabato (2°) e domenica (3°) dietro i due "tori", a Imola debutterà un'evoluzione della SF-23, con sospensioni ridisegnate, oltre ad un nuovo fondo e poi in Spagna ci saranno delle nuove pance.

FORZA E CORAGGIO

L'Alpine ha iniziato col piede giusto. La compagine francese s'era un po' nascosta nei test collettivi in Bahrain, ma in gara ha iniziato a mostrare la sua consistenza. Sul fronte della Haas-Ferrari è degno di nota il rendimento del buon Nico Hulkenberg. Il team principal Gunther Steiner ha deciso di puntare su due driver esperti come il tedesco e Magnussen ed i primi riscontri sono incoraggianti. Promettente anche l'avvio dell'Alfa Romeo. In Bahrain Valtteri Bottas ha portato la sua C43 all'ottavo posto, mentre il cinese Guan Yu Zhou ha chiuso nono in Australia.

FLOP

Queste prime trasferte hanno messo in evidenza le difficoltà della McLaren. L'equipe di Zak Brown nutrive grandi propositi per questo mondiale. Invece per ora è tutto rimandato. Durante le prove in Bahrain, il team principal Andrea Stella non ha usato mezzi termini nel riconoscere la scarsa efficienza aerodinamica, ovviamente il sesto e l'ottavo posto rimediati a Melbourne da Norris e Piastri valgono oro, ma non devono illudere in quanto frutto della roulette innescata dalla direzione gara. Attualmente a Woking ha preso il via una ristrutturazione che prevede l'arrivo come detto di Sanchez da Maranello. Pochi sorrisi pure in casa dell'Alpha Tauri. Le performances carenti del Bahrain hanno fatto tuonare Franz Tost: "Ci sono vari programmi in fase di studio al momento, gli ingegneri mi dicono che stiamo facendo progressi, ma non mi fido più di loro, voglio solo vedere i tempi sul giro,

fortuna Yuki Tsunoda ci ha messo una piccola pezza all'Albert Park piazzandosi decimo e guadagnando un punticino.

ROOKIE

Un ulteriore motivo d'interesse riguarda gli esordienti. Ha notevolmente impressionato la qualifica dell'australiano Oscar Piastri in Arabia Saudita entrato magicamente nella Q3, a cui ha fatto seguito l'ottavo posto sulla pista di casa. Troppe incognite invece aleggiano su Nick De Vries da cui ci si attendeva qualcosa di più. D'accordo, la sua Alpha Tauri è quella che è, ma finora il confronto diretto col compagno Yuki Tsunoda è stato impietoso e circola qualche voce secondo la quale si stia già riscaldando il vecchio Daniel Ricciardo, per ora terzo pilota della Red Bull.

LUNA PARK

Un'ultima parentesi la riserviamo alla discutibile piega che sta pigliando il Circus. Di recente il Ceo

della F1 Stefano Domenicali ha illustrato i successi raggiunti dalla gestione di Liberty Media: la conquista di un pubblico più giovane e di quello femminile, oltre all'arrivo di nuovi grandi investitori, che fanno della piattaforma F1 la più importante dello sport business.

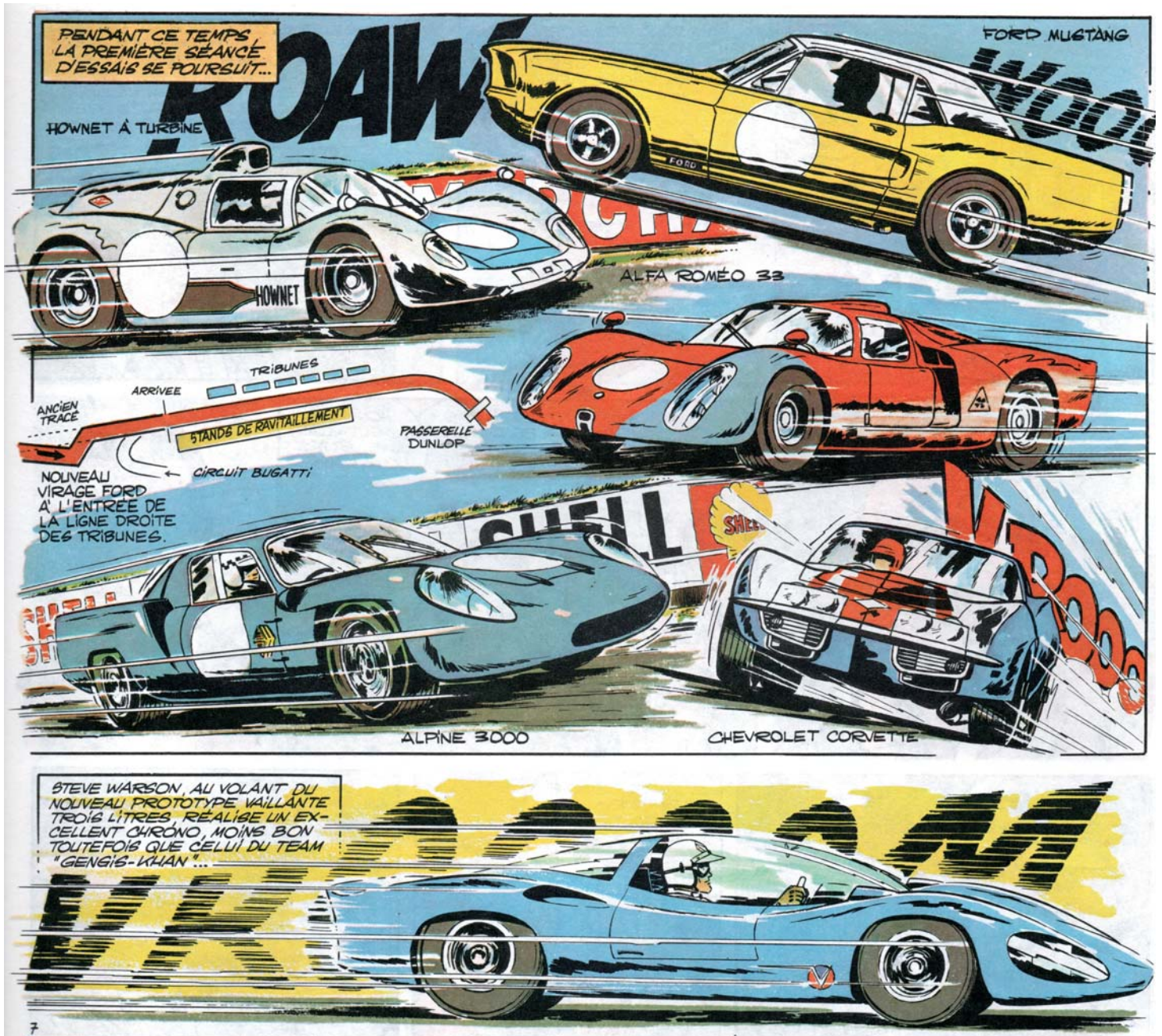
A Liberty Media va riconosciuto il merito di aver gestito al meglio il Circus durante la pandemia di Covid-19. Grazie alle scelte dell'ibrido e delle benzine sostenibili, è rinato l'interesse dei grandi costruttori. La filosofia è quella di creare divertimento ed imprevedibilità. Da qui l'introduzione della sprint-qualifying in alcuni fine settimana (da tre sono saliti a sei) e l'idea di ridurre ulteriormente le prove libere del venerdì, cambiando il format dell'evento. Bisogna sempre stupire! Ed è proprio qui che occorre fare una riflessione, perché questa politica rischia di assumere una deriva che snaturi il Dna della Formula Uno. ■



LE MACCHINE CHE HANNO FATTO LA STORIA DEL MOTORSPORT

TOP TEN

di Marco Giachi



La Vaillant prototipo (in basso) che si batte con Alpine 3000, Alfa Romeo 33 ... nei fumetti di Jean Graton. Le corse in televisione non si vedevano (e anche se si fossero viste molti di noi non avevano la televisione) e rimaneva il Corriere dei Piccoli per sognare prima di passare alle riviste "da grandi" come Autosprint.



La Porsche 962 rappresenta come meglio di qualunque altra l'idea di vettura da corsa a mio avviso. Non è un caso che sia una delle vetture più vincenti e longeve della storia del motorsport.

Abbiamo chiesto al nostro ingegnere di selezionarci le dieci automobili che hanno fatto la storia del motorsport, da analizzare singolarmente. Ecco intanti le vetture scelte.

Le dieci macchine che hanno fatto la storia del motorsport: bella domanda. Alla quale è impossibile rispondere in modo oggettivo. Quelle che hanno vinto di più? Quelle che hanno segnato le svolte tecniche più rivoluzionarie? Quelle pilotate

dagli assi più famosi?

Nel dubbio ho deciso di affidarmi al cuore cioè quelle che mi hanno dato le emozioni più forti e, visto che sono nato alla fine dei cinquanta del secolo scorso, si parte dagli anni sessanta, dai primi ricordi.



La GT40 sembrava una vettura stradale molto sportiva al confronto delle forme sinuose delle Ferrari P4 o delle Porsche 917 ma, dopo che i tecnici americani ebbero messo a punto la vettura, diventò un'arma micidiale con quattro vittorie consecutive alla 24 Ore di Le Mans e numerose altre affermazioni. In questa immagine un esemplare fotografato al Mugello Classic con un po' di ... lifting nella carrozzeria che non era certo così lucente a suo tempo.



La Jordan M191 è la vettura del debutto di Michael Schumacher al Gran Premio del Belgio del 1991 ma è anche legata al mio ricordo personale perché eravamo insieme nelle pre-qualifiche della prima parte della stagione e si condivideva lo stesso box. Era realizzata con molta cura e attenzione ai particolari e, in certi momenti, la “nostra” Lambo appariva un po’ più ... artigianale. Bisogna considerare che Eddie Jordan veniva da una lunga storia maturata nelle formule minori e l’esperienza paga. Nell’immagine l’esemplare esposto al Museo di Donington.

La prima, senza ombra di dubbio, non può che essere una **Vaillant**, quella del Corriere dei Piccoli di Michel Vaillant disegnata da Jean Graton.

Quando eravamo più grandicelli, è arrivato Autosprint che raccontava le corse vere e sono arrivati Giorgio Piola e Paolo D’Alessio con i loro spaccati in trasparenza, ma quei disegni con i fumetti di Steve Warson e delle Leader della squadra mongola sono e resteranno indimenticabili.

Ho sempre pensato che Graton, nel disegnare quella Vaillant, si fosse ispirato alla Ferrari P5.

Il bello dei suoi disegni è che ci metteva la giusta fantasia per disegnare una vettura originale ma che ricordava sempre una reale, proprio come noi bambini. Il suo legame con le corse era fortissimo, in particolare con Jacky Ickx, e i suoi racconti erano sempre popolati da vetture vere dell’epoca disegnate in modo che si potessero riconoscere chiaramente i modelli che correvano veramente.

Qualche anno fa hanno fatto anche un film ma non era granchè e non riproduceva assolutamente lo spirito, mentre degna di nota è la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans del 2017 di una Vaillant in carne e ossa. In effetti era una Rebellion solo colorata e iscritta come Vaillant per pubblicizzare l’ultimo fumetto della serie ma l’effetto era enorme.

Solo a Le Mans possono accadere queste cose, la immaginate una Vaillant in Formula 1?

Poi ci metto un poker di quattro vetture prototipo: **Ford GT40**, Ferrari P4, Chaparral 2F e Porsche Carrera 6 e nomino la GT40 rappresentante di questo gruppo, siamo a due.

Era curiosa, la GT40. Rispetto alle altre, che avevano “forme da corsa” rotondeggianti e avvolgenti, sembrava quasi una GT stradale, eppure il suo fascino era ineguagliabile. La storia che portò a questa vettura è così nota che non vale la pena di spenderci neanche una parola, mentre è più interessante qualche nota sulle sue vi-

cende tecniche.

Alla Ford ci misero alcuni anni per mettere alla frusta la Ferrari e arrivarono a completare il loro ciclo solo nel 1966 con il discusso arrivo in parata che tolse la vittoria a tavolino a Ken Miles che è stata immortalata, con discreto realismo, nel file recente “La Grande Sfida”.

Le prossime, due vetture di Formula 1 le scelgo a cavallo degli anni sessanta e settanta: **Ferrari 312B** e **Lotus 72**, la prima è l’ultima rappresentante delle vetture dette “a sigaro” - affusolate e rotondeggianti - e la seconda è la rivoluzione totale che ruppe gli schemi per sempre.

Per la verità andava nella direzione che si sarebbe rivelata perdente negli anni seguenti, cioè quella di cercare il carico verticale dalla parte superiore della carrozzeria a cuneo invece che lavorare sulla parte inferiore sagomando il fondo a forma di profilo alare rovesciato, ma non importa perché segnò comunque uno tsunami nella testa dei progettisti.



La Ferrari 312B, in questa immagine quella restaurata da Paolo Barilla con il coinvolgimento diretto di Mauro Forghieri, ripresa al Minardi day dell'anno scorso.



La Lotus 72, nella sua livrea iconica nero e oro della John Player Special l'esemplare esposto al Museo di Donington, aveva una forma che era un cuneo perfetto. L'idea del cuneo, immaginando l'aria che "preme" sulla superficie superiore, è intuitiva per ridurre la resistenza e generare carico verticale ma si è rivelata perdente rispetto all'idea di sfruttare l'aria che passa sotto la vettura che si è, invece, affermata nel tempo.

La Lotus 79 ovvero il meglio dell'effetto suolo.



La Delta Wing alla 24 Ore di Le Mans 2014.



Con questa premessa, la quinta non può che essere la **Lotus 79**, quella che aprì la strada all'effetto suolo.

La sesta ancora un prototipo, la **Porsche 956** (e la sua evoluzione, la 962) che, tra l'altro, ho avuto modo di vedere da vicino al Mugello nel fine settimana del Mugello Classic e dal vivo è ancora più bella.

Questa vettura, oltre che essere fra le più vincenti di tutti i tempi, la più longeva e una delle poche che sviluppava un carico aerodinamico superiore al proprio peso tanto che avrebbe potuto restare attaccata ad una ipotetica pista rovesciata a testa in giù.

La settima e l'ottava, ormai siamo ai tempi nostri, la **Jordan M191** e la **Ferrari 640** di John Barnard, quella con il primo cambio al volante, una

linea unica con un equilibrio fantastico fra tecnica (ormai si andava regolarmente in galleria del vento) e l'estro del progettista.

Ho detto all'inizio che sarei andato dietro al cuore e la Jordan del 1991 non la dimenticherò mai perché eravamo (loro e noi della Lamborghini) insieme nelle pre-qualifiche e in certi casi avevamo lo stesso box diviso a metà perché gli organizzatori erano sicuri che una delle due squadre non si sarebbe pre-qualificata quindi non c'era ragione di dedicare due box distinti per una sola ora il venerdì mattina.

Era proprio bella e tremendamente accattivante fuori dagli schemi con forme che sembravano anche dettate da un discreto gusto estetico oltre che funzionali in confronto alla moda

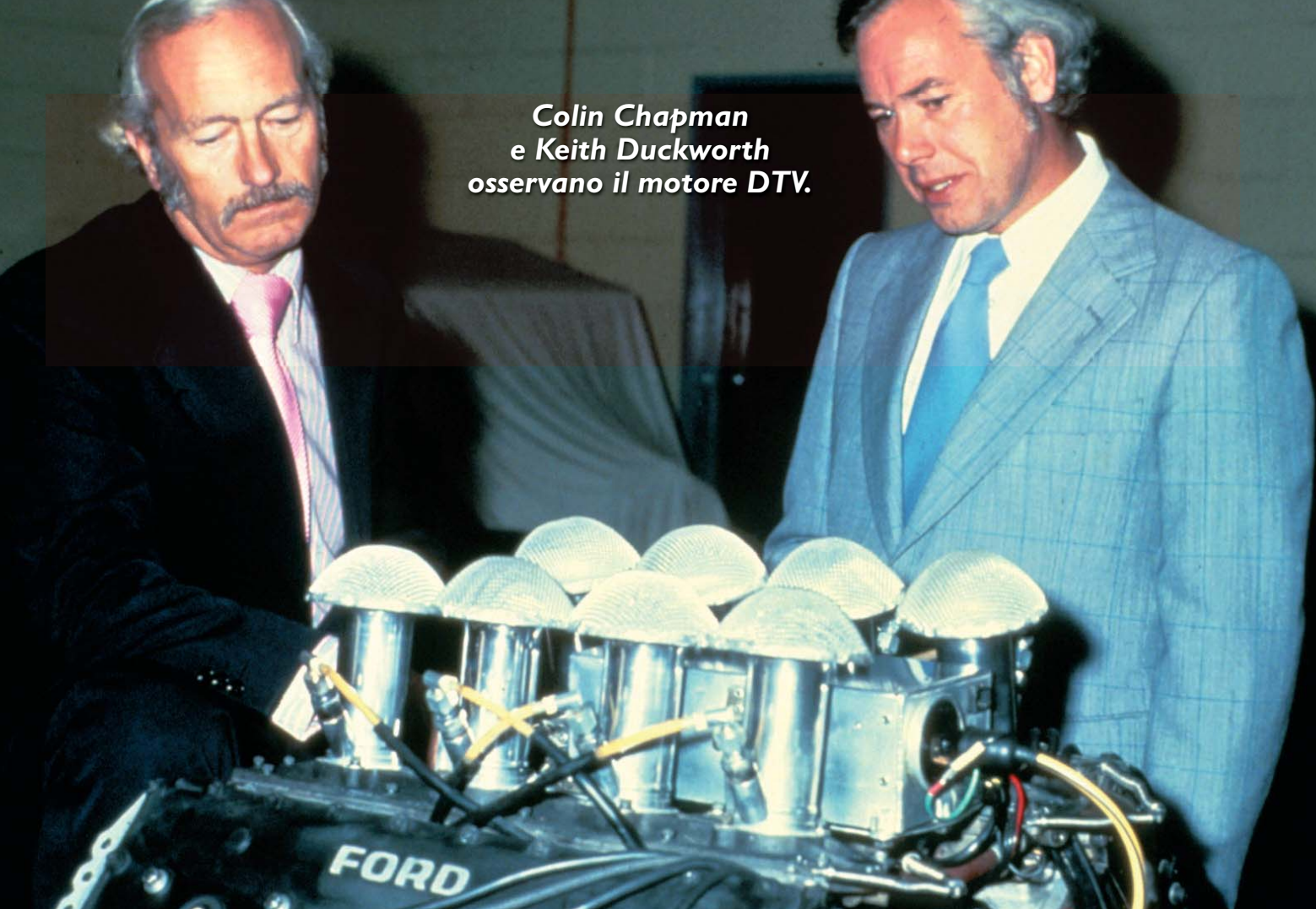
imperante delle pance squadrate, il solito diffusore più o meno uguale per tutti così come le ali abbastanza uniformate in quel periodo.

Rimangono due posti: uno è per un prototipo che non ha lasciato molte tracce nelle statistiche ma ha segnato un incredibile atto di coraggio e ha dimostrato come ci sarebbero tante strade per fare una macchina da corsa in grado di andare forte e divertire il pubblico e i piloti (mi riferisco alla **Delta Wing** che ha corso a Le Mans nel 2014) e l'ultimo posto dei dieci, siamo ormai alla quasi attualità, lo dedico alla **Brawn GP**.

Una genialata, forse l'ultima, prima che tutto venisse ingessato e la Formula 1 ridotta a un business senza più cuore, ma anche senza fegato, senza polmoni... senza un'anima. ■



*Colin Chapman
e Keith Duckworth
osservano il motore DTV.*



FORD

A VOLTE TORNANO

di Franco Carmignani

Tempo di grandi rientri nel motorsport. A una Ferrari che dopo cinquant'anni riapre il capitolo delle gare di durata con la sua nuova Hypercar, Maserati con la Mc 20 nei campionati Gran Turismo e ora l'annuncio che Ford da 2026 sarà in pista motorizzando in esclusiva i team Red Bull e Alpha Tauri.

Un'operazione in parte simile a quella che cinquant'anni fa ha dato il via a una delle più formidabili sequenze di vittorie di un solo motore, il Ford Cosworth DFV che è ancora in assoluto il terzo più vincente, con tredici titoli mondiali piloti e dieci costruttori.

LA STORIA DEL DFV

Nel 1966 con l'entrata in vigore del regolamento favorevole ai motori fino a tre litri, i team inglesi che erano stati i protagonisti nei cinque anni precedenti, si ritrovarono in crisi. La Coventry Climax che equipaggiava Lotus, Lola, Brabham e Cooper aveva chiuso i battenti, BRM si era invece lanciata nel progetto H16, che nasceva dall'accoppiamento di due motori otto cilindri. Impresa problematica che si risolse con l'unica vittoria ottenuta a fine stagione da Jim Clark a Watkins Glen con la Lotus equipaggiata con quel propulsore. Inizialmente

c'era stato il ricorso ai motori Tasman, Climax e BRM "gonfiati" a 2.0 o 2.2 litri. Con questa combinazione Jackie Stewart con la BRM era riuscito a vincere a Montecarlo, mentre Bruce McLaren, che aveva saltato il fosso diventando pilota costruttore sia pure con un occhio alle ricche "borse" della Can-Am era partito con un motore derivato dai Ford V8 Indy, 4.2 litri con doppio albero a camme per bancata, sostituito poi dal V8 Serenissima, in entrambi i casi con scarso successo.

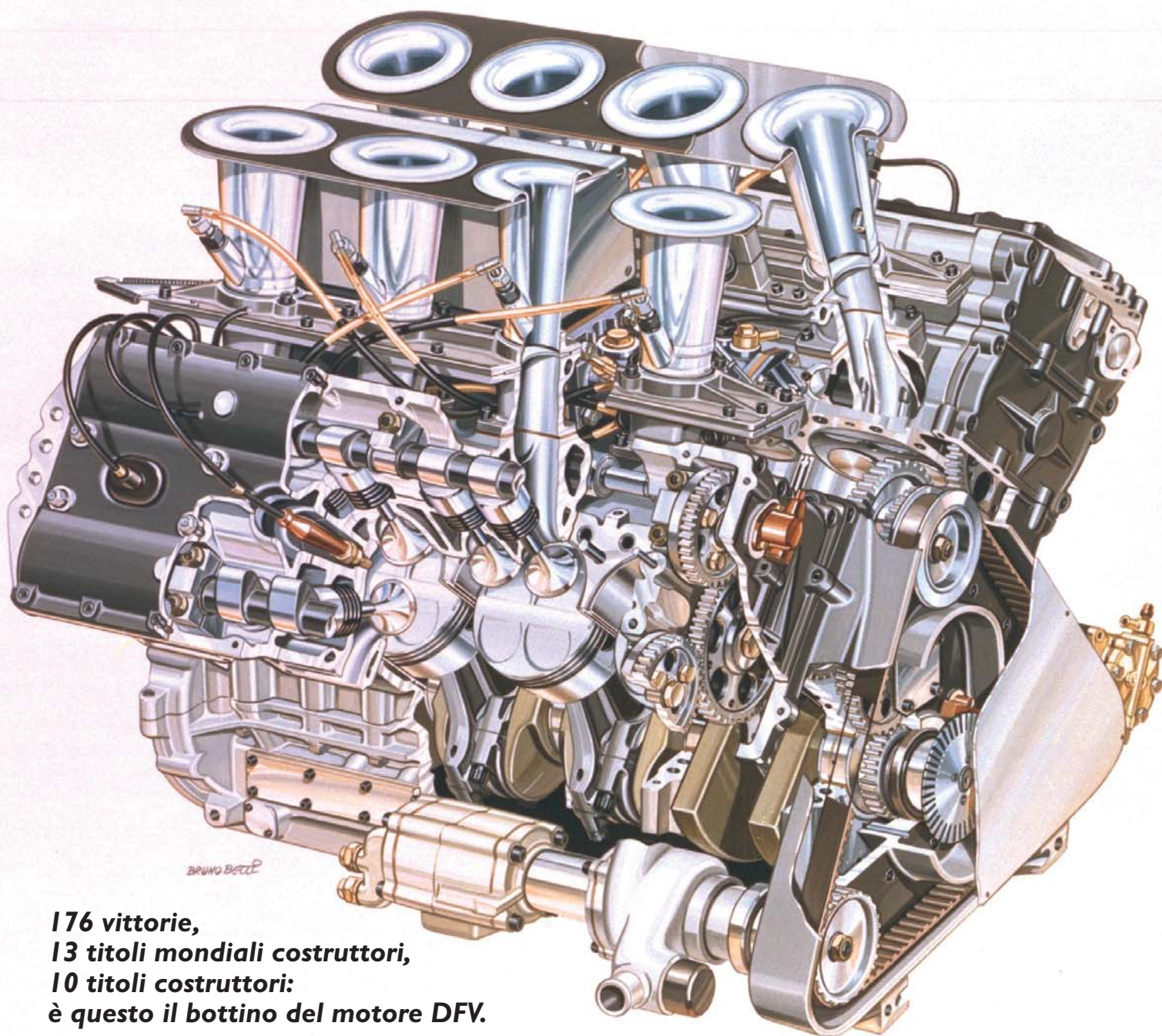
Chi invece se la passava meglio era la Cooper, che grazie a Roy Salvadori, l'ex pilota inglese, divenuto manager,

in ottimi rapporti con i vertici Maserati riuscì ad ottenere un dodici cilindri del Tridente, sviluppato sulla base del motore che aveva debuttato nel '57. Meglio di tutti stava la Ferrari, trovare un motore rigorosamente V12 nelle linee di Maranello non era un... problema. Il Cavallino si presentava come grande favorita, anche se poi le polemiche legate al rapporto con Surtees finirono per compromettere l'intera stagione. Il pallino passò quindi a Jack Brabham che "inventò" il motore Repco partendo assieme con i tecnici della casa australiana da un V8 Oldsmobile. Risultato un propulsore super affidabile ed equilibrato, che

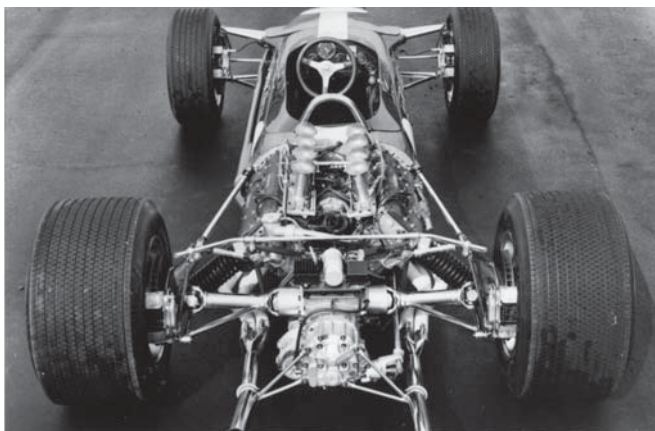
vincerà il titolo nel 1966 e nel 1967. Ma nel 1966 si concretizza quello che diventerà il motore più ricercato e vincente nei prossimi vent'anni. Personaggio chiave è Walter Hayes capo del reparto "Public Affairs" Inghilterra, destinato a una brillante carriera fino a diventare vice direttore di Ford Europa.

Era un momento favorevole per il gigante americano. Jim Clark aveva portato al successo il motore Ford V8 a Indianapolis interrompendo la lunga striscia degli Offenhauser, mentre a giugno la Ford GT40 MKII vincerà finalmente la grande sfida con Ferrari alla 24 Ore di Le Mans. A questo

punto mancava solo la FI, e qui entra in scena Hayes, che peraltro è grande amico di Colin Chapman, autore della Lotus 38 che aveva sbancato a Indy. Per le nuove sfide della FI Chapman era fermamente convinto che la soluzione ideale per la FI tre litri fosse rappresentata da una vettura leggera, con un'area frontale ridotta, buona aerodinamica, equipaggiata con un motore semplice e affidabile, ma dotato di un'ampia curva di coppia. Il contrario della Lotus 43 che montava l'H16 della BRM, utilizzata nel 1966 dallo scozzese, campione del mondo in carica, solo al Gran Premio d'Italia, in USA e in Messico, tre gare sufficienti



**176 vittorie,
13 titoli mondiali costruttori,
10 titoli costruttori:
è questo il bottino del motore DFV.**



La splendida cavalcata di Jim Clark con la Lotus 49 equipaggiata con il motore Ford Cosworth.

per piazzare il colpaccio a Watkins Glen, l'unica vittoria di un motore 16 cilindri, a trent'anni di distanza dall'Auto Union. Forte di questo "cartello" dell'amico Chapman, Hayes spinse il progetto prima in Ford GB, poi presso lo stesso Henry Ford II.

L'accordo originale prevedeva che fosse la Cosworth a progettare e sviluppare il nuovo motore da corsa della Ford che per questa operazione aveva stanziato un budget di 100.000 sterline (circa 130 milioni di lire all'epoca), mentre il team cui destinare il motore era a discrezione della stessa Ford, ma per Hayes la scelta era ovvia, la Lotus.

Cosworth - il nome deriva dall'unione della COS di Mike Costin e WORTH di Keith Duckworth i due soci, ex Lotus, che nel '58 si erano messi in

De Havilland. Il primo successo fu il motore per la Formula Junior derivato dal propulsore 105E della Ford Inghilterra, che nella versione da corsa passò da 39 a 75 CV. Come è noto quel motore e i telai di scuola inglese misero in crisi le Formula Junior italiane. De Sanctis corse subito al riparo montando il Cosworth e con Geki Russo dominò a sua volta la scena tricolore. Cosworth aveva già lavorato con la Ford, progettando l'albero a camme e i condotti per la Cortina GT, e sul motore Lotus bialbero per l'omonima Lotus Cortina e per la Escort, modelli stradali. Ed ora ecco la possibilità di realizzare addirittura due motori: un quattro cilindri 1.6 litri per la F2 e il tre litri per la F1.

Il quattro cilindri FVA - Four Valve

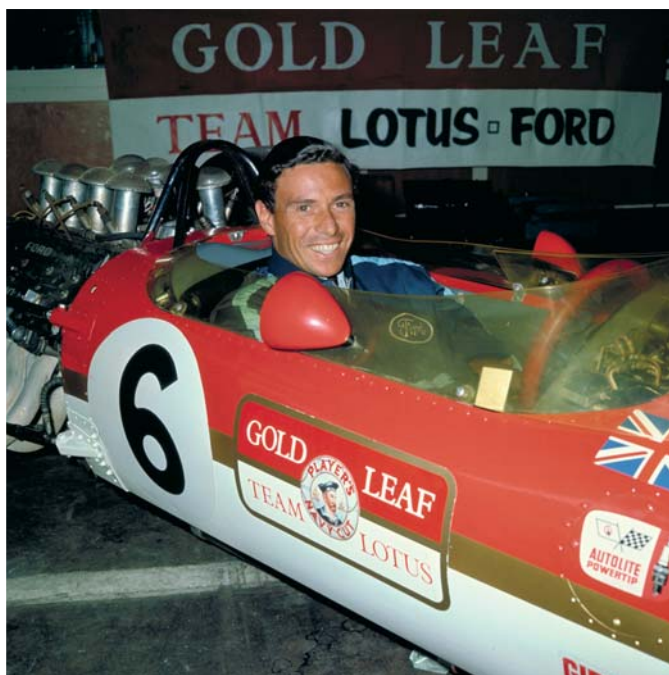
type A - utilizzava il monoblocco Ford 116E di serie. Presentato a fine 1966 esordì l'anno seguente, e ha vinto per sei anni di seguito il campionato europeo.

Per quanto riguarda il tre litri Duckworth che lavorava con il tradizionale tavolo da disegno - i sistemi CAD erano ancora lontani - seguì il "capitolato" di Chapman "piccolo e leggero", creando un V8, con un angolo di 90°, il DFV - Double Four Valve - con camere di combustione "pent roof" che era lungo appena 54,8 cm, largo 66,5 cm, con un peso di 168 kg. Chiaramente la forma del motore non consentiva di realizzare un telaio di supporto, in parole povere il DFV, dotato di una resistenza torsionale adeguata, diventava nel disegno della Lotus 49 esso stesso parte del telaio, attaccato alla monoscocca alle spalle del pilota, tramite speciali elementi di montaggio. I tempi erano stretti e la 49 venne pronta nel mese di marzo '67. Il primo a guidarla fu Mike Costin, e

lo stesso Colin Chapman nelle strade intorno alla fabbrica di Ethel. Ma la messa a punto definitiva fu a carico di Graham Hill, rientrato in Lotus dopo sette anni, Clark, che aveva iniziato la stagione con la 43 H16, era impegnato più di "baffo" nel programma Indy. Ma entrambi poterono assaggiare i 400 CV di potenza disponibili da 4600 giri! Il DFV e la Lotus 49 erano realtà, ne vennero costruiti cinque per la Lotus e fu fissato un prezzo di 7500 sterline (circa 16 milioni), anche se nella stagione iniziale il motore era riser-

vato solo alla Lotus, ciò non di meno Ken Tyrrell prenotò i DFV per la stagione successiva per il suo programma con la Matra. Saltata la première di Montecarlo, la nuova Lotus-Ford si schiera a Zandvoort il 4 giugno nel Gran Premio d'Olanda. Hill è subito in pole, girando in mezzo secondo più veloce di Dan Gurney con la Eagle Weslake, e un secondo rispetto a Jack Brabham. Clark è a centro Gruppo, ma inizia una fantastica rimonta e vince con 23"6 su Jack Brabham. È la prima delle 174 vittorie del DFV.

Jim Clark vince anche il successivo Gran Premio di Gran Bretagna. A Monza è protagonista di un miracolo, recuperando un giro nel circuito senza le chicane, ma rimane senza benzina, ed è terzo, poi vince ancora a Watkins Glen e a Città del Messico, ma non è sufficiente per incassare un titolo ampiamente meritato. Ci riuscirà l'anno successivo il buon "baffo" Hill divenuto caposquadra Lotus dopo la scomparsa dello scozzese e Graham Hill è il primo dei dieci campioni del mondo Ford! ■



**Graham Hill
Campione del mondo 1967**



**PHILIPPE STREIFF, JEAN PIERRE
JABOUILLE E PATRICK TAMBAY**

L'ONDA BLEU SE NE VA

di Franco Carmignani



*Jean Pierre Jabouille
e Patrick Tambay.*

La recente scomparsa di Philippe Streiff, Jean Pierre Jabouille e Patrick Tambay aggiunge un velo di tristezza a questi anni che stanno portando via tanti protagonisti dell'onda bleu, quella leva, la prima che ha fatto grande il movimento transalpino dopo anni, troppi, di calma piatta.

Nei primi vent'anni del campionato mondiale FI i colori francesi hanno trionfato solo due volte nei gran premi iridati. Maurice Trintignant, sempre lui, ha vinto due volte il Gran Premio di Monaco, nel 1955 con la Ferrari 625 e nel 1958 con una Cooper. Lo zio dell'attore Jean Louis, quello di "Un uomo, una donna", che era un pilota affidabile e regolare, ha vinto anche una 24 Ore di Le Mans con la Ferrari 375 plus con Froilan Gonzáles.

Nel 1954 e nel 1955, Trintignant che è stato sindaco di Vergéze, si è piazzato quarto nella classifica del mondiale, replicato da Jean Behra nel '56, il suo anno migliore con la Maserati, cinque volte sul podio, mai sul gradino più alto. Zero vittorie e zero "titoli" per tutti gli altri. La situazione è diventata ancora più deficitaria con il ritiro di Gordini e Talbot-Lago, che garantivano la presenza della quasi totalità dei piloti blu.



Un vero smacco considerando il ruolo trainante che la Francia ha avuto nello sviluppo dell'automobilismo, le prime corse come la Parigi-Bordeaux, la Coppa Gordon Bennet, il Grand Prix de l'ACF ecc, i primi miti, Bugatti, Delage, Delhaye, tra i costruttori, Louis Chiron, Albert Divo, Robert Benoist, Philippe Étancelin, Jean Pierre Wimille, Raymond Sommer tra i piloti...

L'andazzo non migliora con il cambio di regolamento all'inizio degli anni sessanta quando arrivano le piccole millecinque. Il solo Trintignant è ancora l'unico galletto presente in griglia, con le macchine di Rob Walker, Serenissima e Centrosud. Quando "Petoulet" si ritira si rischia il black out. Per fortuna Guy Ligier, imprenditore di professione, ex rugbista, appassionato di motori, si regala una delle nuove Cooper-Maserati costruite per il nuovo regolamento delle tre litri riempirà quella casella, pur senza brillare.

È troppo. Il Presidente De Gaulle fa aprire la borsa al governo che stanziava una cifra di 14 milioni di franchi per incentivare il motorsport bleu. Destinataria di parte dell'investimento è la Matra, una delle aziende con maggior tasso tecnologico impegnata nel settore aerospaziale, con un dirigente illuminato come Jean Luc Lagardère, entrata in campo automobilistico con l'acquisto della René Bonnet, e il lancio della Jet.

Per la verità ci sono già delle realtà, legate in buona parte a Renault, che in pista organizza il monomarca R8 Gordini e motorizza la Formula France creando una prima filiera supportata anche dal gigante petrolifero ELF. Succede che Matra e Alpine si ritrovino contro in F3 con due lottatori, Jean Pierre Beltoise e Patrick Depailler, vengono entrambi dal motociclismo. JCB, la cui carriera rimane offuscata per sempre dall'incidente di Buenos Aires fatale a Ignazio Giunti, regala il primo titolo a Matra vincendo il campionato nazionale di F3 nel '65, cui farà seguire negli anni seguenti il primato in F2. Il secondo, dopo le moto è chiamato a sviluppare l'Alpine F3.

Maurice Trintignant, qui con la Gordini, è stato per anni l'unico francese in FI.

In questa fase Matra è già in prima linea. Grazie alle positive esperienze in F2, dove vince il titolo europeo per tre anni di seguito, nel 1967 la Matra ha i primi approcci con il mondiale F1, che si corre ora con i motori tremila, con la MS7, la monoposto cadetta che ottiene qualche risultato nonostante utilizzi un propulsore di soli 1,6 litri.

L'operazione F1 può partire addirittura con due programmi distinti. Ken Tyrrell che con l'MS7 schierata dal suo team ha vinto il titolo F2 con Jacky Ickx, ottiene la MS9 per il suo Matra International, che adotta il motore Ford Cosworth DFV, mentre la casa madre, Matra Sport, con sede a Vélizy-Villacoublay, inizia l'avventura sempre con i Cosworth, in attesa di poter schierare un ambi-

zioso V12. Matra è la prima monoposto francese dopo lo sfortunato tentativo della Bugatti 251 progettata dall'ingegnere Gioacchino Colombo, esponente di lusso della scuola italiana, che proponeva il motore trasversale posteriore.

Per i piloti non c'è problema. Con Jacky Ickx che ha scelto la Ferrari, Tyrrell recupera il suo primo pupillo Jacky Stewart. La seconda macchina del "boscaiolo" e le due di Matra Sport sono tassativamente per i piloti francesi. È pronta infatti una nuova generazione che darà risultati insperati.

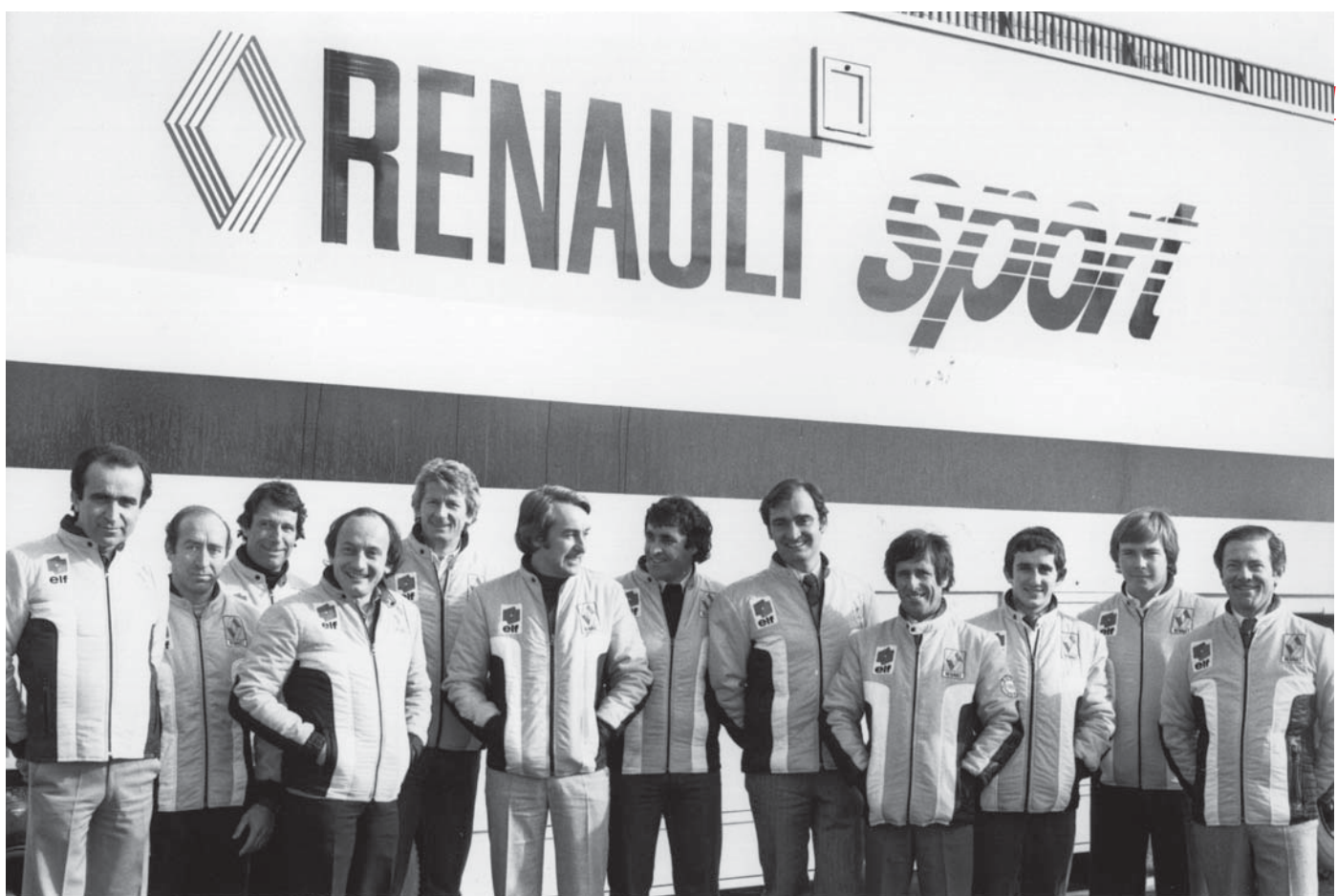
Tutto nasce a metà anni sessanta dalla Scuola Winfield, fondata a Magny Cours da Henry Morrogh e Bill Knight con i figli Mike e Richard. Inizialmente è una succursale della

più celebre Jim Russel Racing School, poi diverrà autonoma, ma soprattutto è in grado di offrire al vincitore della finale con i migliori elementi della stagione il "Volant" patrocinato da un petroliere (Shell o Elf), ovvero un programma monoposto per l'anno successivo. L'altro tassello decisivo è Tico Martini, il costruttore sanremese che ha la fabbrica sempre presso il circuito di Magny Cours dove costruisce delle magnifiche macchine per la Formula Renault e la F3 (Ah, les italiens!). Inaugurato da Jean Pierre Jaussaud nel 1964, l'albo d'oro del "Volant" comprende tra gli altri François Cevert, René Arnoux e Johnny Servoz Gavin. Altri piloti hanno progredito autonomamente grazie alla Formula France che poi diventa Formula Renault,



Matra qui con Jean Pierre Jaussaud e Renault, nelle foto con Depailler, e il gruppo di tecnici e piloti nel quale si riconoscono Sage, Castaing, Jabouille, Larrousse, Frequelin, Ragnotti, Prost e Pironi, hanno avuto un ruolo determinante nel rilancio dell'automobilismo francese.





che all'Alpine e alla stessa Matra, presenti in F3 e nei prototipi. Nel giro di pochi anni la rivoluzione si completa: Matra e Tyrrell non hanno problemi a scegliere Jean Pierre Beltoise e Henry Pescarolo per le macchine ufficiali, F1 e F2, e Johnny Servoz Gavin come compagno di Stewart. Il biondino, campione d'Europa F2, improvvisamente si ritira, e Tyrrell con una scelta fortunata si assicura François Cevert, che per la cronaca, è il cognato di Beltoise. La stagione 1968 è incredibile per Matra International: Stewart vince i Gran Premi d'Olanda, Germania e USA ed è vice campione del mondo, titolo che conquisterà meritatamente

l'anno successivo, quando con la Matra MS80 colleziona cinque primi e un secondo posto su dieci gare in programma.

Il sodalizio Tyrrell Matra si scioglie nel 1970. Tyrrell acquista un paio delle nuove March 701, e continua ad utilizzare i motori Ford. Matra porta avanti il programma Matra-Matra con i suoi motori V12. I risultati però non sono all'altezza delle aspettative. Tyrrell che si assicura l'appoggio totale della ELF, salta il fosso e diventa costruttore in proprio, il suo progettista Derek Gardner sforna una monoposto in grado di dare subito il meglio in mano ai due piloti. Stewart vince sei Gran Premi ed è nuovamente Campione del mondo. A François Cevert tocca la soddisfazione di diventare il primo francese a vincere un Grand Prix 14 anni dopo Maurice Trintignant. E' primo a Watkins Glen, dove purtroppo due anni dopo... La Matra, invece, tenterà un'ultima chance nel 1972 ingaggiando Chris Amon, che nonostante il buon potenziale non riesce a sconfiggere la cabala. Di qui la decisione di abbandonare la F1 a

favore dei prototipi, dove vincerà per tre anni consecutivi la 24 Ore di Le Mans. Chi fa un buon affare è JPB chiamato come leader del composito schieramento BRM-Marlboro. Il 14 maggio 1972, favorito dalla pioggia vince un durissimo Gran Premio di Monaco. L'exploit ha un duplice significato storico, JPB non solo è il terzo francese a vincere in F1 ma è anche l'ultimo exploit della BRM, l'inglesissima scuderia per la quale in passato aveva corso Jean Behra.

Anche senza Cevert, la colonia francese in F1 continua a crescere, alimentata dalla F2. Dal 1973 al 1977 il campione della F2 è un pilota transalpino. Jean Pierre Jarier rischia di prendere il posto di Lauda in Ferrari. Jean Pierre Jabouille porta al debutto la rivoluzionaria Renault RS01 con motore sei cilindri sovralimentato da una turbina mossa dai gas di scarico, di 1,5 litri di cilindrata, la metà di un aspirato, opera degli ingegneri Jean Pierre Boudy e François Castaing. Ci vorranno due anni di intenso lavoro ma il primo luglio 1979 il biondino parigino, ex aspirante

Gran Premio di Svezia 1973 Anderstorp: tra gli avversari del poleman Peterson è Cevert (numero 6) il più vicino.



Jean Pierre Jabouille è nel Guinness della F1 dopo aver firmato il primo successo di una vettura equipaggiata con un motore turbo compresso.

La vittoria dell'Alpine A442 a Le Mans '73 è andata al veterano Jaussaud e allo scalpitante Didier Pironi.



Jacques Laffite.

architetto di successo, è il primo “turbovincitore” della storia con la RS10, un avvenimento di cui non viene subito compreso il valore tecnico abbagliati dallo straordinario duello per il terzo posto tra Gilles Villeneuve con la Ferrari e René Arnoux con la seconda Renault.

Il trend prosegue con Patrick Depailler, che tanto per cambiare! Vince a Montecarlo nel '78 con la Tyrrell, scuderia per la quale corre in F1 dal '74, dopo aver vinto il Campionato F2. Lascia la Tyrrell per il ricco programma allestito da Guy Ligier con il supporto della SEITA che ha tra i suoi marchi Gitanes. Con Jacques Laffite costituisce una line-up fortissima. Nelle prime cinque gare della stagione i due piloti di Ligier vincono tre volte. Poi ci si mette di traverso il... deltaplano. Una settimana dopo il Gran Premio di Monaco Patrick è vittima di un grave incidente di... volo a Clermont Ferrand. Stagione finita così come la storia con la

Ligier, licenziato in tronco, per la sua sostituzione si parla di Michel Leclère, un altro dei boys della F2, invece arriva Jacky Ickx che è ormai un lontano ricordo del quasi campione del 1970...

A dare fiducia a Patrick ci pensa l'Alfa Romeo che lo ingaggia per far crescere la 179, Compito difficile. Depailler ci mette tutta la sua esperienza che però non è sufficiente per evitare l'agguato che il destino gli tende alla Ostekurve durante una due giorni di prove private a Hockenheim è vittima dell'incidente che mette fine alla sua storia.

La Ligier che ha affidato la seconda macchina a Didier Pironi protagonista con Arnoux dell'ultima fortunata campagna F2 con le Martini-Renault ha perso quel margine di prestazioni che aveva l'anno prima, Laffite e Pironi vinceranno un Gran Premio a testa e “Didi” approda in Ferrari, primo francese dopo Trintignant. Sappiamo come è andata. Fatto sta

che nell'anno orribile della Fertari arriva a metà stagione Patrick Tambay, che grazie alle doti della 126C2 si trova in condizioni di vincere il mondiale, ma un infortunio lo costrinse a saltare il GP d' Austria. L'anno seguente la “rossa” si sposa con il bleu. La line-up piloti comprende infatti “Patrick il Bello” e René Arnoux, reduce dall'esperienza Renault turbo. Tambay si rivelò un beniamino del pubblico che a Imola lo sostenne nella lotta per il primato con Riccardo Patrese, esultando al ritiro del pilota padovano!

Con Tambay e Arnoux si esaurisce il “primo tempo” dell'ondata bleu, protagonista con Arnoux dell'ultima fortunata campagna F2 con le Martini-Renault.

In quindici anni l'ondata bleu ha portato in F1 Jean Pierre Beltoise, Servoz Gavin, François Cevert, Jean Pierre Jabouille, Patrick Depailler, Michel Leclère, Johnny Servoz Gavin, Henri Pescarolo, Jean Pierre Jarier,

Patrick Tambay.



René Arnoux, Jacques Laffite, Didier Pironi, José Dolhem e François Migault, provenivano in parte dal motociclismo. Complessivamente hanno vinto 22 Gran Premi.

L'ondata successiva meno numerosa, proveniente per lo più dalla nuova filiera kartistica.

In un clima ben diverso dagli anni settanta salgono in F1 François Hesnault, Philippe Alliot, Philippe Streiff, Pascal Fabre, Pierre Henri Raphanel, Olivier Grouillard, Yannick Dalmas, Eric Bernard, Stéphane Sarrazin, e ancora Olivier Panis e Jean Alesi, che sono riusciti a vincere un Grand Prix a testa.

Ma soprattutto c'è Alain Prost che ha cambiato la storia dell'automobilismo francese. È il pilota che colmerà la lacuna del titolo mondiale. Ne vincerà quattro nel corso della sua lunga carriera, passata a fare a ruotate con Ayrton

Senna. Forte, furbo, sufficientemente cattivo, abbastanza antipatico, aveva il profilo giusto, avrebbe potuto vincere di più, soprattutto con

la Renault. Da ricordare ancora due circostanze, come abbia rispettato Lauda che l'ha fregato per mezzo punto nell'84, e il modo chirurgico con cui ha vinto il quarto titolo, Rimane un grande, se non un grandissimo come il suo rivale carioca.

Nel 2005, quarant'anni dopo il ritiro di Trintignant non c'è nessun galletto nella griglia di F1, Olivier Panis e Jean Alesi hanno marcato una vittoria, come Esteban Ocon e Pierre Gasly le due frecce bleu impegnate nel torneo iridato 2023 con l'Alpine. ■



René Arnoux non ha sfruttato al massimo la chance Ferrari

Alain Prost l'uomo record dell'automobilismo francese.



Esteban Ocon e Pierre Gasly nuovi cavalieri bleu per l'Alpine 2023.



WEC 2023

LA POLE FERRARI A SEBRING
HA APERTO LA STAGIONE ED UN NUOVO
CORSO PER L'ENDURANCE

SCUSATE IL RITARDO

di Massimo Campi

“Pole position della Ferrari a Sebring!”

El'interesse per le gare di durata è come di incanto riapparso. Antonio Fuoco, giovane pilota della Ferrari Accademy ha calato il suo asso, ed ha conquistato improv-

visamente l'interesse mondiale piazzando al debutto la Ferrari 499P davanti alle Toyota che da sei stagioni scrivono il loro nome in cima alle classifiche delle gare di durata. La nuova Ferrari 499P, alla sua prima prova mondiale sul campo, ha dimo-

strato che ci sono tutte le potenzialità intraviste nei test ed è già davanti rispetto a concorrenti con molta più esperienza e dati incamerati in queste competizioni. Sebring è una pista molto particolare, essere veloci e competitivi sul tracciato della Florida



è un buonissimo segnale per i prossimi appuntamenti stagionali.

In gara la Toyota GR010 però ha dimostrato di essere ancora un gradino superiore a tutti gli avversari, ed alla 1000 Miglia di Sebring ha conquistato la sua 40° vittoria nel WEC. Kamui Kobayashi ha guidato la Toyota GR010 ibrida Hypercar n. 7 che condivideva con Mike Conway e Jose Maria Lopez fino alla bandiera a scacchi con 2.168 secondi di vantaggio sulla vettura gemella n. 8 guidata da Sebastien Buemi, Brendon Hartley e Ryo Hirakawa, iniziando nel migliore dei modi la stagione. Dietro le due vetture nipponiche è arrivata la 499P Hypercar n. 50 di Antonio Fuoco, Nicklas Nielsen e Miguel Molina celebrando così il ritorno dopo cinquant'anni.

L'ottimo debutto per il Cavallino Ram-

pante nella sua prima stagione Hypercar. Con il risultato di Sebring, ampiamente confermato dal secondo posto a Portimao e dal terzo a Spa, dove sono migliorati i tempi in gara, hanno celebrato nel migliore dei modi il ritorno del cavallino rampante nella classe regina delle gare di durata dopo 50 anni. E ne fanno la principale avversaria di Toyota. Nonostante uno step di sviluppo la vettura del Leone ha dimostrato di non essere migliorata dalla stagione scorsa. La particolare aerodinamica, per essere efficiente, deve sempre viaggiare in condizioni ottimali che, su una pista ondulata come Sebring, non si verificano quasi mai. L'equipe francese dovrà lavorare molto per riuscire a colmare il gap con la concorrenza, forse anche rivedere i concetti espressi dalla vettura,

teoricamente molto avanzati tecnicamente in galleria del vento, ma nella pratica poco utilizzabili.

Ben tornata quindi alla Ferrari, un graditissimo ritorno che smuove gli equilibri mondiali del motorsport, coprendo per qualche ora le innumerevoli brutte figure con le monoposto della massima formula con il duo Leclerc/Sainz sempre alla ricerca di prestazioni che, per mille motivi, non riescono ad arrivare.

Antonello Coletta ed Amato Ferrari da anni lavorano in silenzio, conquistando gare e titoli mondiali per le rosse di Maranello, senza proclami, senza dichiarazioni, ma dimostrando con i fatti che anche nella terra dei motori esistono ingegneri, tecnici, meccanici e team manager di tutto rispetto ed al top mondiale.

Ben tornata Ferrari, un graditissimo ritorno che smuove gli equilibri mondiali del motorsport.



Chi ha frequentato le gare del WEC negli ultimi due decenni non è affatto meravigliato: i risultati ottenuti con le GT sono solo la dimostrazione delle doti di questi uomini e dei prodotti di Maranello, anche grazie ad una serie di validi fornitori esterni alla fabbrica.

Risultati, come le vittorie a Le Mans e quelle mondiali costruttori e piloti, che dimostrano il livello della Ferrari Corse Clienti, la struttura che si è sempre occupata dei progetti di preparazione e sviluppo partendo dalla Ferrari 430GTC dei primi anni del terzo millennio fino alla 488 che in versione GT3 e GTE rimane la Ferrari dei record, forse la più vittoriosa della storia con oltre 500 successi, tre titoli mondiali costruttori nel 2016, 2017 e 2021 ed il mondiale piloti con James Calado e Alessandro Pier Guidi nel 2017 e nel 2021. La 499 ha anche vinto la 24 Ore di Le Mans nella categoria GTE Pro schierata dal team ufficiale AF Corse e guidata da James Calado, Alessandro Pier Guidi e Daniel Serra e nelle mani del Risi Competizione la vettura ha trionfato 2 volte alla Petit Le Mans (2016 con Calado, Toni Vilander e Giancarlo Fisichella, 2019 con Calado, Pier Guidi e Serra) e raccolto diversi podi alle 24 ore di Daytona, 24 ore di Le Mans e 12 ore di Sebring. Tutti successi che sono sempre stati poco considerati, ottenuti anche da piloti italiani, che sono tra i migliori al mondo della categoria, appannati sempre da una stampa Formula Uno centrica che si basa spesso sola-



La Toyota GR010 però ha dimostrato di essere ancora un gradino superiore a tutti gli avversari, ed alla 1000 Miglia di Sebring ha conquistato la sua 40° vittoria nel WEC con Kamui Kobayashi, Mike Conway e Jose Maria Lopez.



La Porsche 919 Hybrid fa parte della LMDh.

mente solo su qualche frase urlata dai vari telecronisti di turno su come si consuma la gomma della monoposto di Charles Leclerc o di come è durato un decimo in più il pit stop di Carlos Sainz.

Invece è bastato una pole position in America, fatta da Antonio Fuoco, un italianissimo pilota che non ha trovato nessun spazio nell'abitacolo di una monoposto, per rinverdire il fuoco della passione per le grandi gare di durata e le vetture a ruote coperte, che sono anche decisamente più belle di quelle sgraziate ed inutili monoposto che corrono in Formula 1. Chi ha fre-

quentato le gare, quelle vere, su tracciati come Le Mans, Spa, anche ultimamente Monza, sa che le competizioni di durata hanno ancora un grande fascino ed una tecnologia molto alta. Oggi fa notizia la rossa, ma basta riguardare le sfide di qualche anno fa, quando Audi, poi Peugeot, seguita da Porsche e Toyota, hanno prodotto vetture con una tecnologia raffinatissima e molto, molto complicata e performante. Parlando di tecnica c'è stato il periodo con le vetture WEC che dovevano rispettare un determinato indice di consumi sul giro espresso in megajoule. Un regolamento molto particolare, che ha prodotto vetture all'avanguardia con una tecnologia ed una sofisticazione che mai si era vista su una pista ed al mondo. Per le vittorie correvano prototipi con diverse motorizzazioni, passando dai turbodiesel ai motori a benzina di piccola e grossa

cubatura con sistemi plurimi di recupero energia con motori elettrici ad altissima efficienza e trazioni integrali, tutta un'altra cosa rispetto alla tecnologia della Formula 1 con motori e sistemi ibridi imposti e tutti uguali. Una tecnologia che ha avuto ricadute nelle vetture di serie, al contrario di quella presente nelle monoposto che è spesso dedicata alla categoria.

Oggi il giro record della Ferrari 499P ha fatto scalpore sui media di tutto il mondo, ma le macchine Hypercar con gli attuali regolamenti hanno una tecnologia molto meno elevata rispetto alle vetture di cinque anni fa. Il nuovo

regolamento è stato studiato apposta per ridurre prestazioni e soprattutto costi di realizzazione e di gestione. Con questa tecnologia è stato possibile il ritorno di molti costruttori e di nuovi costruttori che non avevano il sufficiente know how, ovvero il complesso delle cognizioni ed esperienze per il corretto impiego e sfruttamento della tecnologia occorrente per competere con Porsche, Audi e Toyota della precedente generazione.

Oggi il regolamento per le gare Endurance ammette due tipi di vetture al top le Mans Hypercar (LMH) e Le Mans Daytona hybrid (LMDh), due modi di concepire le vetture, con regolamenti basati su propulsori ibridi, che ha avuto un lungo percorso regolamentare. Entrambi le tipologie di vetture sono state volute da ACO, FIA e IMSA per ridurre i costi e consentire una partecipazione più ampia a concorrenti e grandi costruttori che, soprattutto nel WEC, hanno abbandonato il campionato per il gravoso impegno necessario.

Tra LMH (Le Mans Hypercar) e LMDh (Le Mans Daytona hybrid) si è scelta

una strada comune con due categorie diverse con prestazioni bilanciate in seguito al Balance of Performance (BoP) applicato dagli organizzatori di volta in volta. Entrambi i campionati sono riservati alle case costruttrici con differenze tecniche importanti, ma in questo modo, le vetture prodotte per l'IMSA americana possono correre nella serie mondiale con adeguati correttivi. Il regolamento della Le Mans Hypercar si basa sulla omologazione di una supercar come accadeva in classe GT1 negli anni '90. Diverso è quello della LMDh che consente ai team privati di poter "acquistare" la vettura e correre, cosa assolutamente proibitiva causa costi altissimi con le precedenti LMPI. Sostanzialmente chi corre nella LMH ha più libertà tecnica rispetto a chi corre in LMDh che deve, per regolamento affidarsi a racing factory scelte da FIA ACO e IMSA e deve usare un motore presente nella gamma di serie. Nella categoria americana non c'è obbligo di omologazione di una versione stradale per la vettura racing ma può comunque farlo per esigenze di marketing per esempio.

Una volta omologata la vettura racing lo sviluppo viene congelato e non è più possibile sviluppare la vettura nei punti tecnici "congelati".

Tra le vetture che corrono nella serie la Toyota, Ferrari e Peugeot corrono con il regolamento LMH, mentre vetture come la Porsche fanno parte della LMDh. In fondo è stato questo abbassamento di livello che ha permesso alle nuove vetture di tornare a competere nelle gare endurance che finalmente stanno avendo, grazie soprattutto alla pole position della Ferrari, la giusta visibilità anche in Italia, la patria dove sono iniziate le grandi gare a ruote coperte come la Mille Miglia e dove sono nati alcuni tra i migliori campioni che hanno saputo vincere con queste vetture.

Per le restanti gare della stagione si aprono nuove ed interessanti prospettive, vedremo se la Ferrari riesce a competere nel passo gara con le Toyota, ma anche i futuri progressi di Porsche, e speriamo Peugeot, per rendere sempre più interessante e viva una categoria con macchine molto belle ed interessanti. ■



Nonostante uno step di sviluppo la Peugeot 9X8 ha dimostrato di non essere migliorata dalla stagione scorsa. La particolare aerodinamica, per essere efficiente, deve sempre viaggiare in condizioni ottimali. L'equipe francese dovrà lavorare molto per riuscire a colmare il gap con la concorrenza, forse anche rivedere i concetti espressi dalla vettura, teoricamente molto avanzati tecnicamente in galleria del vento, ma nella pratica poco utilizzabili.

LA 24 ORE DEL NÜRBURGRING



LA CARICA DEI 200

di Edoardo Liberati

Edoardo Liberati con il compagno di vettura Yuki Nemoto sul podio più alto del campionato GT Endurance.



La Nordschleife del Nürburgring continua ad essere la pista che maggiormente ispira i piloti di tutte le categorie. Basti dire che nelle prime tre prove del tradizionale VLN si è registrata una media di 140-150 iscritti. Ma è solo l'antipasto di quanto avverrà dal 18 al 20 maggio, quando la 24 Ore, la quarta gara di questo tipo, con Daytona, Le Mans e Spa, richiamerà 200 macchine, e almeno 100.000 spettatori.

L'anello nord come tutto il complesso del Nürburgring festeggerà fra quattro anni il centenario, essendo stato inaugurato nel 1927. Nella configurazione attuale svi-

luppa 20.832 metri con 73 curve. Il record assoluto appartiene a Stefan Bellof, che con la Porsche 956 ufficiale girò in 6,11,13 durante le prove della 1000 km del 1983.

Edoardo Liberati che è uno degli specialisti italiani del Nürburgring, ci porta a fare un giro sulla Nordschleife alla vigilia della corsa.

“La Nordschleife è la pista più lunga e famosa nel mondo, e anche se vogliamo la più pericolosa. La prima volta che ci ho girato, all'inizio del 2019, ho provato un'emozione grandissima.

Rispetto a tutte le altre piste del mondo, per poter correre, occorre sottoporsi a una sorta di corso di

guida. Si parte con un istruttore che ti spiega il tracciato, che è lungo più di 20 km, con curve cieche, moltissimi salti, curve che vengono dopo delle creste.

È molto importante prima di entrare con una macchina da corsa, fare qualche giro con una macchina normale, e questo è appunto quello che si fa il primo giorno. Il secondo giorno ti spiegano il significato delle bandiere, che sono molto più importanti che in altri circuiti, perché qui non c'è la safety-car, ma soltanto delle zone e se nel settore dopo si verifica un incidente, è tassativo andare a 120 km/h o a 70 km/h a seconda della bandiera,



LA 24 ORE DEL NÜRBURGRING

In questo modo i commissari possono togliere la vettura incidentata in sicurezza, perché i piloti che transitano stanno in campana dopo aver visto le bandiere. Quando le operazioni di sgombero sono finite c'è bandiera verde e si può riprendere. Non è possibile usare la Safety car proprio per la lunghezza del circuito, che rende complicati i raggruppamenti delle vetture.

Questa è una delle tante particolarità della pista. Un'altra è legata al meteo, che può essere diverso da un punto all'altro, addirittura nella stessa curva. Pioggia, nebbia, sole o addirittura neve, specie nella prima parte dell'anno, specialmente a marzo. La prima gara che abbiamo corso quest'anno nevicava, la seconda c'era il sole nel primo e secondo settore,

e pioveva nel terzo e quarto.

La scelta delle gomme è difficilissima, perché devi privilegiare un settore piuttosto che un altro, in base alle mescole che hai, alla strategia che vuoi, ecc. Il meteo è imprevedibile, non c'è radar che tenga, perché il vento cambia velocemente, e c'è il rischio pioggia anche a luglio-agosto. La 24 Ore del Nürburgring che corro per la quinta volta quest'anno è sicuramente la gara più interessante da vedere ma anche da correre, anche la più difficile al mondo proprio per le caratteristiche che abbiamo detto. La notte poi è tutto amplificato, più difficile, più imprevedibile.

Un'altra caratteristica è il numero dei partecipanti, ci sono almeno 180-200 macchine in pista, e sei costantemente nel traffico e devi su-

perare macchine più lente perdendo il meno possibile. È un gioco di equilibrio tra quanto ti puoi permettere di perdere e i rischi di un sorpasso non facile, naturalmente più rischi prendi più vai veloce, è una variabile di queste gare, decisamente meno delicata in altri tipi di competizioni con meno macchine. Qui abbiamo GT2, GT3, GT4, TCR, Carrera Cup, Cayman Cup, e poi il livello dei piloti. Abbiamo un bel numero di professionisti, ma anche degli amatori, e le reazioni di questi sono meno prevedibili.

Ecco in poche righe cos'è la Nordschleife, ma ci sarebbe un libro sulle emozioni che si provano. Come accennato nel 2019 dopo il...corso di guida ho debuttato su questo "mito" ed è una gara che non dimenticherò mai.





*Le tipiche
atmosfera
del Nürburgring.*



PORSCHE

PORSCHE CARRERA CUP ITALIA 2023

di Paolo Ferrini



Ai primi di Maggio riparte a Misano la Porsche Carrera Cup Italia. Siamo alla diciassettesima edizione. La cosa sarebbe, se non un record, certamente il segnale indiscutibile del successo della manifestazione, che anche quest'anno prevede sei doppi appuntamenti, se non fosse che proprio nel 2023 ricorre il trentesimo anniversario della prima edizione di "911 Cup" ed addirittura il settantacinquesimo anniversario della Casa di Stoccarda. Molte le novità – frutto di un'attenta riflessione condivisa con le squadre partecipanti - introdotte con l'edizione di quest'anno che mirano a rendere ancora più appetibile un format già funzionale che specialmente negli ultimi anni ha registrato grande successo in termini di squadre e piloti alla via della serie. Nuovo è innanzitutto

il format generale dei weekend in pista, ad iniziare da quello di gara 2, che da quest'anno sarà equiparata a gara 1 con assegnazione del medesimo punteggio ed eliminazione della griglia di partenza che ricalcava l'ordine di arrivo di gara 1 (con l'artificio dell'inversione dei primi sei classificati). Nel 2023 cambia dunque il format delle qualifiche, che ora prevedono un turno unico da 40 minuti: il miglior tempo realizzato da ciascun pilota/vettura determina la griglia di partenza di gara 1, mentre il secondo miglior tempo realizzato determina lo schieramento di gara 2. Altra novità è l'estensione di due minuti della distanza di ciascuna gara: la durata di entrambe aumenta da 28 minuti a 30 minuti più un giro.

Al via sarà ammesso soltanto il modello più evoluto della 911 GT3 Cup

(siglato 992) - introdotto nel 2022 dopo essere stato riservato la stagione precedente alla Supercup internazionale - che sarà impiegato fino alla stagione 2026 compresa. Ancora più sicuro, evoluto ed ottimizzato rispetto alla precedente serie 991, questo modello rappresenta la settima generazione della versione per impiego agonistico dell'iconica 911.

La novità più appariscente rispetto alla generazione precedente è probabilmente l'adozione di un 6 cilindri boxer aspirato che, a parità di cilindrata rispetto a quello della vettura precedentemente impiegata (4,0 litri), sviluppa 25 CV in più (510 CV invece di 485 CV). Ma è solo la classica punta dell'iceberg. «La macchina è cambiata soprattutto nelle dimensioni» dice Francesco Maria Fenici che anche quest'anno partecipa alla Carrera



Il progetto grafico della variopinta e originale livrea adottata sulla Porsche numero 50 di Francesco Maria Fenici è stato curato da Paolo Antonini, giovane appassionato vincitore di un concorso che gli ha permesso di fare un “hot lap” a Vallelunga proprio insieme al pilota reatino.



Uomo Porsche dal 2009, Francesco Maria Fenici ha esordito nell'automobilismo nel 2019 partecipando a quattro gare con una Porsche 981 Cayman GT4. L'anno seguente ha conquistato il titolo GT4 della Porsche Sports Cup Suisse 2020 con 9 vittorie in 10 gare, mentre nel 2021 è approdato nella Carrera Cup Italia dove ha ottenuto ben 3 vittorie (una a Vallelunga e due a Franciacorta) nella categoria Michelin Cup concludendo al terzo posto della classifica.

Cup Italia per il team FF Motorsport con una vettura di proprietà di Autocentri Balduina - Centri Porsche di Roma preparata dalla Target Racing di Roberto Venieri. «Si tratta di una vettura molto più larga soprattutto davanti, cosa che si traduce in una straordinaria precisione nell'impostazione delle curve rispetto alla versione precedente».

Questo è un aspetto molto importante per i piloti Porsche perché, mentre la stragrande maggioranza delle vetture da corsa ha il motore centrale, che richiede una guida più naturale, su quelle della Casa di Stoccarda è montato a sbalzo ovvero dietro l'assale posteriore, cosa che crea sempre un certo disequilibrio. La ripartizione dei pesi è diversa e quindi i piloti devono essere più “bravi” per caricare l'avantreno per poter voltare visto davanti che non c'è alcun peso che li aiuta. In compenso

la vettura conta su una maggiore trazione nell'uscita dalle curve.

Il lavoro di ottimizzazione della nuova 911 GT3 Cup 992 è stato rifinito in ogni particolare nel rispetto delle caratteristiche che esaltano lo stile di questa iconica auto che al confronto con quella della generazione precedente presenta un aspetto ancora più "racing" ed una maggiore "downforce" per garantire superiori velocità di percorrenza in curva e maggiore efficienza in frenata. «La vettura è stata oggetto di un lavoro straordinario per quanto riguarda l'aerodinamica» prosegue Fenici «che forse ci fa perdere qualcosa in termini di velocità assoluta, ma che rende il nuovo modello più veloce di quasi 2 secondi a giro».

A complicare il lavoro dei piloti della Carrera Cup ci pensa però il regolamento del monomarca, analogamente a quanto avviene nella Supercup e nelle altre serie nazionali Porsche, da quest'anno esclude l'uso dell'ABS per aumentare il livello di professionalità e di difficoltà di guida della macchina. «In questo modo sono cambiati non solo tutti i punti sulla staccata» spiega

Fenici «ma anche tutti i riferimenti della frenata. Mentre prima, ad esempio, si potevano dare molti più bar di pressione sul pedale del freno, adesso come sbagli la paghi».

L'esclusione dalla griglia di partenza dei modelli della precedente serie 991 porterà all'eliminazione della Silver Cup che fino allo scorso anno ha permesso l'adozione delle generazioni precedenti. La competizione riguarderà dunque la rincorsa al titolo assoluto e a quello della Michelin Cup (confermata per i piloti over 30 classificati FIA Bronze, non professionisti).

Il calendario 2023 prevede 6 appuntamenti con ciascuno due gare da 30 minuti più un giro. In generale le tappe del monomarca tricolore si aprono Venerdì con una sessione di prove libere da 60 minuti. Nella mattinata di Sabato si disputano le prove di qualificazione (40 minuti) con appunto la novità dell'assegnazione di entrambe le pole position. Gara 1 scatterà quindi nel pomeriggio, gara 2 invece nella giornata di Domenica. In ogni gara prenderanno punti i

primi 15 classificati assoluti secondo lo schema 25 punti al vincitore e poi 20-17-14-12-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1. La pole position di gara 1 e quella di gara 2 assegnano ulteriori 2 punti, mentre 1 punto andrà al pilota autore del giro più veloce in ciascuna delle due gare. Nella Michelin Cup i punti saranno assegnati ai primi dieci: 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1. Per la classifica finale sia assoluta di campionato sia della Michelin Cup saranno ritenuti validi i migliori 11 risultati ottenuti nel totale delle 12 gare.

Tra le conferme ci sono il test collettivo che aprirà ufficialmente la stagione Venerdì 14 aprile all'Autodromo Nazionale di Monza ed i due test pre-gara di 4 ore previsti al giovedì precedente i primi due round 2023 a Misano (6-7 Maggio) e a Vallelunga (10-11 Giugno). La stagione si concluderà a Imola a fine

Ottobre dopo aver toccato anche i circuiti del Mugello in Luglio, di Monza in Settembre e di nuovo il Misano World Circuit, il 7-8 ottobre nell'ambito dell'attesissimo Porsche Festival 2023. ■

PORSCHE CARRERA CUP ITALIA ALBO D'ORO

- 2007 - Andrea Boldrini
- 2008 - Luigi Ferrara
- 2009 - Alessandro Balzan
- 2010 - Alessandro Balzan
- 2011 - Alessandro Balzan
- 2012 - Vito Postiglione
- 2013 - Enrico Fulgenzi
- 2014 - Matteo Cairoli
- 2015 - Riccardo Agostini
- 2016 - Côme Ledogar
- 2017 - Alessio Rovera
- 2018 - Gianmarco Quaresmini
- 2019 - Simone Iaquina
- 2020 - Simone Iaquina
- 2021 - Alberto Cerqui
- 2022 - Gianmarco Quaresmini



Gianmarco Quaresmini
il campione 2022



ROMA CAPOCCIA

di Riccardo Alemanno, Direttore ACR



Il centenario, festeggiato lo scorso 2 dicembre ha dato la carica all'Automobile Club di Roma. Nel corso di una cerimonia ospitata dalla nuova sede in via Parigi è stato assegnato il premio "Pilota romano dell'anno", che riprende una tradizione molto sentita negli anni cinquanta-sessanta. L'iniziativa è ripresa nel 2020 in prosecuzione della tradizionale "Premiazione dei Campioni Sociali" che l'Automobile Club Roma ha organizzato dal 1957 al 1967 e che ha visto, tra i protagonisti Luigi Musso, Ludovico Scarfiotti e Ignazio Giunti.

Il premio è andato a Edoardo Liberati, vincitore del Campionato Gran Turismo Endurance 2022. Sono stati assegnati anche altri riconoscimenti,

il premio alla carriera ad **Alex Frassinetti** e un premio "Speciale" a **Claudio Francisci**.

«L'Automobile Club Roma, quale rappresentante della Federazione per lo Sport Automobilistico in seno al CONI Lazio, intende promuovere l'automobilismo sportivo della Capitale e i suoi protagonisti» dichiara **Giuseppina Fusco, presidente di Automobile Club Roma** «In particolare, con il Premio "Pilota Romano dell'Anno" abbiamo voluto esprimere a Edoardo Liberati il nostro apprezzamento per i successi conseguiti e augurargli risultati sempre più prestigiosi nella prossima stagione, sotto i colori dell'Automobile Club Roma».

Il percorso sportivo di **Edoardo Liberati** è segnato da un serie di suc-

cessi. All'esordio, nel 2008, conquista il suo primo titolo a soli 15 anni. Seguono tre stagioni nella Formula 3 tricolore, in cui colleziona due vittorie ed una serie di podi, fino al debutto, nel 2012, nel Campionato Italiano Gran Turismo con il Team BMW Italia. La svolta avviene nel 2015, quando esordisce nel Lamborghini Super Trofeo, sia in Europa che in Asia, conquistando il titolo della serie orientale e facendo ufficialmente il proprio ingresso nello Young Drivers Program di Lamborghini Squadra Corse. L'anno successivo debutta nel campionato del GT Asia e conquista il terzo titolo della sua carriera. Viene poi promosso nel GT3 Junior Program della Casa di Sant'Agata Bolognese.



Dopo aver debuttato nel karting nel 1999 ed esserci cimentato in alcune formule addestrative, Alex Frassinetti passa alle gare per vetture a ruote coperte, diventandone presto uno dei migliori specialisti. Dal 2007 corre con Aston Martin, Ferrari, Porsche, Audi, ma soprattutto con Lamborghini, al volante della quale vince numerose competizioni, tra cui il Campionato Italiano Gran Turismo 2017, classificandosi secondo nel 2021.

Claudio Francisci appartiene alla storia del motorismo romano. Nipote del Bruno Francisci plurivincitore della Milano-Taranto motociclistica, Claudio debutta nei kart negli anni sessanta con i K250, le piccole monoposto con

motore Ducati per passare alle categorie F850 e F3 con la Scuderia De Sanctis e poi alla guida della Brabham di Salvatore Genovese. Sempre protagonista di gare accese con avversari del calibro di Ronnie Peterson, negli anni settanta, dopo aver vinto il titolo italiano di F2, consolida un solido rapporto con il preparatore Franco Angelini, correndo con le Alfa GTA e poi con il prototipo Chevron equipaggiato con motori del "mago" della Circonvallazione Gianicolense. Dagli Anni '80 a oggi Francisci è rimasto fedele alla categoria sport, correndo in campionati e vincendo trofei dapprima con una Tiga e, più di recente, con una Lucchini alimentata con motori Armaroli.



Edoardo Liberati assieme a Michele Beretta e Yuki Nemoto con i quali ha fatto equipaggio nel GT Endurance 2022.



Alex Frassinetti

CAMPIONATO ROMANO ASSOLUTO

- 1957 - Luigi Musso
- 1958 - Lodovico Scarfiotti
- 1959 - Sesto Leonardi
- 1960 - Antonio Maglione
- 1961 - Massimo Natili
- 1962 - Lodovico Scarfiotti
- 1963 - Roberto Lippi
- 1964 - Secondo Ridolfi
- 1965 - Franco Bernabei
- 1966 - Tullio Sergio Marchesi
- 1967 - Ignazio Giunti

PREMIO CAMPIONE ROMANO DELL'ANNO

- 2020 - Andrea Cola
- 2021 - Andrea Di Amato
- 2022 - Edoardo Liberati

PREMIO ALLA CARRIERA

- 2021 - Stefano Comandini
- 2022 - Alex Frassinetti

PREMI SPECIALI

- 2022 - Claudio Francisci

**I premi ai piloti dell'Automobile Club Roma vengono assegnati da una giuria composta da Giuseppina Fusco (Presidente A.C. Roma), Riccardo Alemanno (Direttore A.C. Roma), Franco Carmignani (Giornalista e scrittore), Paolo Ferrini (Giornalista e scrittore)*



Claudio Francisci con la TIGA.



Da sinistra il papà di Edoardo Liberati, che ha ritirato il premio per il figlio, impegnato per dei test in vista della 24 Ore del Nürburgring sulla Nordschleife, Claudio Francisci, Giuseppina Fusco, Alex Frassinetti, ed Emanuele Pirro.

LA BENEDIZIONE DELLE AUTOMOBILI AI FORI ROMANI PER LA FESTA DI SANTA FRANCESCA ROMANA

Il 12 marzo 2023, per ricordare agli automobilisti romani che, oltre alla prudenza e al rispetto delle regole, c'è una protettrice speciale, ritorna la benedizione degli automobilisti al Colosseo!

Nel 1922 - ovvero l'anno di fondazione dell'Automobile Club Roma - poco più di 3.200 autovetture si an-

noverano nella Capitale...ma questo mezzo "avveniristico" si sta invece gradualmente diffondendo, diventando lentamente e stabilmente una realtà tale da riuscire a far addirittura triplicare in soli sei anni il numero delle auto private circolanti (1927, più di 9000 unità censite).



L'automobile è senza dubbio la più grande novità tecnica del tempo, ma la crescita nel numero dei mezzi mostra ben presto anche l'altra faccia della medaglia, quella dei pericoli relativi alla guida e alla circolazione stradale. La necessità di stabilire regole comuni si traduce nel primo Codice della strada del 1923, e l'Automobile Club Roma fin da subito si impegna nell'ambito della formazione dei conducenti con le "Scuole di

istruzione automobilistica". In questo periodo di grande fermento "futurista", si genera il legame inedito tra automobile e devozione cristiana. Siamo nel 1925: un anno davvero speciale per Roma e i romani per due grandi novità che riguardano i motori e la Chiesa: il 22 febbraio 1925, dopo una lunga serie di a volte anche tumultuose riunioni del Consiglio, l'Automobile Club Roma corona il sogno di organizzare

il primo "Reale Premio di Roma", una gara di velocità nel circuito cittadino di Monte Mario che porterà nella Capitale i grandi campioni del volante e che entrerà nella leggenda con molte altre edizioni. Il 29 maggio dello stesso anno Pio XI apre la Porta Santa e inaugura il Giubileo, che sarà connotato da una lunga serie di beatificazioni, canonizzazioni e iniziative di rivitalizzazione della Chiesa.



**L'evento di Santa
Francesca Romana
nelle foto dell'album
dei ricordi**

Papa Ratti stesso non disdegna di usare la “Bianchi Tipo 15” donatagli proprio nel 1925 dall’ “Associazione Donne Cattoliche di Milano” e poi nel 1926 anche la “Tipo 20” regalatagli dalla stessa Bianchi - e sarà per la sua sensibilità verso le “nuove tecnologie”, e certamente per la sua acquisita consapevolezza dei pericoli alla guida che, proprio in quel 1925, investe Santa Francesca Romana dello speciale titolo di “Patrona degli Automobilisti”.

Si tratta di Francesca Bussa de’ Leoni, nata a Roma il 1384 da famiglia nobile e tanto amata dal popolo romano per le opere di carità in cui si

prodigava camminando per i vicoli della città. “Cecconcella”, così affettuosamente soprannominata per la piccola statura, alla morte del marito si offre come “oblata” alla Basilica di Santa Maria Nova e poi acquista una casa ai piedi del Campidoglio dove fonda il Monastero di Tor de’ Specchi.

Quando muore, il 9 marzo del 1440, la salma è sepolta presso l’altare della basilica di Santa Maria Nova, officiata dai monaci benedettini olivetani, che viene a lei intitolata nel 1608, quando il Papa la dichiara Santa e Compatrona di Roma.

A cinque secoli dalla morte, Pio XI

attribuisce proprio a Santa Francesca la speciale tutela patronato di Patrona degli automobilisti per due ragioni, connesse ad altrettanti “doni” che ne contraddistinsero la vita:

– la costante presenza dell’Angelo Custode che, in forma visibile, guidava Santa Francesca tra i vicoli di Roma, evitandole le strade pericolose e indicandole la via migliore da seguire per portare avanti le sue opere di carità;

– la miracolosa capacità di dislocazione che le si attribuiva. Ovvero la capacità di trovarsi in più luoghi nello stesso momento, con la velocità dei mezzi di spostamento rapidi.

Ignazio Giunti il campione più amato





Lodovico Scarfiotti correva con la licenza dell'AC Roma

Dopo tre anni, l'11 marzo 1928, il "nuovo" patronato incontra i Romani con la prima "Benedizione delle automobili" (e degli automobilisti). Da allora, la domenica più prossima al 9 marzo, solenne Festa di Santa Francesca Romana, diventa un appuntamento tradizionale per gli automobilisti, consolidatosi grazie al profondo sentimento devozionale.

I preziosi filmati dell'Istituto Luce risalenti già alla seconda benedizione del 1929, testimoniano l'importanza dell'evento: una cerimonia solenne e ampiamente partecipata dal popolo e in alcuni casi officiata dallo stesso Pontefice.

Il rito inizia con la Santa Messa presso la Basilica di Santa Francesca Romana al Foro Romano, celebrata dal Papa o da un Cardinale (il Vicario o il "Titolare" della Basilica) e concelebrata dall'Abate dell'Ordine Benedettino dei Monaci Olivetani, che si è recato a Roma dall'Abbazia del Monte Oliveto Maggiore di Asciano (Si), il quale rivolge il suo saluto al Cardinale, alle Autorità e ai fedeli.

Il Presidente dell'Automobile Club Roma, che ha curato il rilascio dei permessi e l'ordinamento dei veicoli

nella piazza del Colosseo, prima della celebrazione, porta all'altare un omaggio floreale alla Santa, e insieme con lui anche i Vigili Urbani della Capitale omaggiano la Patrona con un calice, attestando così la devozione di tutti i Romani, alla presenza del Sindaco di Roma.

Dopo la Santa Messa la processione scende lungo il Clivo di Venere Felice fino al Colosseo. La piazza è gremita di automobili private e mezzi del trasporto pubblico, di veicoli militari e di tutte le forze di polizia. Come da rito, il Celebrante asperge con l'acqua santa veicoli e conducenti; quindi la processione risale sulla balaustra prospiciente il Colosseo, allestita con gli stendardi del Comune e dell'Automobile Club Roma.

Da lì, il Celebrante, attorniato dai Frati Olivetani e dalle Autorità, recita la formula di benedizione, invocando l'assistenza di Santa Francesca agli automobilisti, affinché possano "percorrere incolumi da ogni pericolo le strade di Roma, dell'Italia e del mondo". Subito dopo l'Abate ordina il "Fiat alle trombe!", cui segue l'allegro fragore dei clacson dei mezzi civili e delle sirene dei mezzi di soccorso e

di polizia. Il tutto accompagnato dalla banda della Polizia Municipale.


La cerimonia prosegue nel corso degli anni e dei decenni e si consolida, entrando nelle tradizioni romane legate alle automobili, come la "Befana del Vigile" o le mostre al Pincio: ma, a differenza delle altre, arriverà fino ad oggi grazie alla forza devozionale e all'impegno degli organizzatori, l'Automobile Club Roma, il Comune di Roma e i Padri Olivetani. Tra questi merita una particolare menzione Padre Virgilio Maria Sabatini, abate della Basilica romana, scomparso nel 2014, che dedicò sempre tanto impegno alla organizzazione di tante edizioni della cerimonia.

Nei tempi più recenti, i vincoli archeologici hanno imposto lo spostamento dei veicoli dal Colosseo a via dei Fori Imperiali; poi, la chiusura al traffico e il cantiere della "Metro C", hanno comportato un ulteriore decentramento presso l'Arco di Costantino con il ridimensionamento nel numero delle auto; il Covid ha obbligato la sospensione della cerimonia ma, nonostante tutto, la benedizione si terrà di nuovo anche quest'anno. ■

MADE IN ITALY

SPARCO C'E'





Un po' tutto l'ambiente rally italiano è da tempo concentrato nella ricerca di giovani talenti da proiettare nel mondiale. Impresa non facile, resa ancora più ostica dalla mancanza di costruttori nazionali. Sono purtroppo lontani i tempi di Lanca e Fiat. Bisogna seguire vie diverse, guardando al di là dei confini.

Ne parliamo con Niccolò Bellazzini che con il papà Aldino è l'anima della SPARCO, lo storico brand piemontese che sotto la loro guida sta conoscendo un grosso successo internazionale in tutti i settori dell'abbigliamento da corsa, e allestimento vettura. Da SPARCO è arrivato un segnale importante, è infatti da tre anni title sponsor del Campionato Assoluto Rally. Un contributo non solo economico, ma anche dinamico, che permette alla Federazione di spostare risorse a favore dei programmi per i giovani. "Un'esperienza senz'altro positiva - commenta Niccolò - Certo il rally in Italia non se la passa alla grandissima, così il nostro contributo è anche in termini di mediaticità per dare lustro alla specialità. SPARCO è un brand conosciuto in tutto il mondo come tale vuol essere d'aiuto per creare un'attenzione mediatica sul nostro campionato, che con pochi italiani che corrono nel mondiale e giovani speranze non pervenute sta perdendo un po' di smalto.

Ma il rally è una specialità ancora viva?

È molto viva. Il nostro impegno è quello di contribuire a creare un'attenzione maggiore sul CIAR, che ha una storia gloriosa e importante, con piloti che poi hanno vinto il mondiale. Però negli ultimi decenni a partire dagli anni novanta c'è stato un impoverimento di partecipanti. Noi, comunque ci impegnamo affinché possa esserci un miglioramento, però occorre che i piloti partecipino poi a delle serie a carattere internazionali, e questo è un po' l'auspicio che mi sento di fare.

Per quanto riguarda il ritorno, noi investiamo circa il 10% del fatturato in sponsorizzazioni di ogni tipo, dalla FI a scendere.

L'investimento sul CIAR riguarda un intero campionato e non una singola scuderia, e ci ha permesso di avere un ritorno importante sul nostro brand".

Parliamo di programmi come quello che sta svolgendo Giovanni Trentin in Estonia

Sicuramente. C'è anche Valentino Ledda, che pure farà il campionato dei Paesi Baltici, c'è Da Pra nel Campionato Europeo.



**Carlos Sainz
con l'equipaggiamento
SPARCO Futura Suit**



Aldino e Niccolò Bellazzini

La scelta di convogliare le risorse su pochi piloti che corrono nelle serie internazionali piuttosto che il sistema di elargire a pioggia è apprezzabile. Poi bisognerà vedere. Però io giudico dall'esterno, ma come strategia la ritengo più lungimirante.

Passiamo allo specifico di SPARCO, parlando di tecnologia che oggi ha raggiunto dei livelli impensabili solo qualche anno fa. È il rally che trasferisce ricerca, materiali, ecc alla FI o viceversa.

Rispetto alla FI, il rally è un'attività completa. Noi come SPARCO per quanto riguarda il rally forniamo anche tutto l'equipaggiamento della vettura: sedili, volante, cinture, in qualche caso il roll-bar, E poi c'è l'equipaggiamento del pilota.

Nella FI è diverso, sono vetture monoposto con delle peculiarità specifiche che decidono i costruttori e la Federazione. Il fornitore esterno si limita al pilota, la tuta, l'underwear, scarpe, guanti, caschi... Sulla vettura l'apporto che può dare un'azienda come SPARCO è relativo alle cinture, quindi è limitato rispetto al resto della vettura. Per il "driver" si lavora sul peso.

Con Red Bull siamo stati scelti come partner tecnico, perchè siamo stati in grado di fornire un equipaggiamento più performante come peso rispetto al precedente fornitore.

In termini più tecnici siamo riusciti a fornire al pilota abbigliamento e cinture, risparmiando mezzo kg. Sembra poco, invece per una FI mezzo kg "pesa" tantissimo, e questo è motivo d'orgoglio, perchè i nostri reparti ricerca e sviluppo sono stati in grado di realizzare dei materiali omologati FIA, ma allo stesso tempo molto performanti per il peso".

Visti i progressi realizzati questi anni, impensabili neanche tanto tempo fa, cosa c'è ancora da migliorare nel settore motorsport che tipo di ricaduta ci può essere sull'automobile di tutti i giorni?

Negli ultimi cinque anni la FIA ha introdotto degli standard molto severi che hanno aumentato il livello di sicurezza del pilota e delle vetture, ma anche i costi creando ulteriori difficoltà d'accesso. Sappiamo che il motorsport non è per tutti, ma dobbiamo cercare comunque di facilitarne l'accesso. Noi di SPARCO nonostante gli aumenti che derivano dalle norme sempre più severe e dai costi di R&D (Research and Development) delle materie prime e dei trasporti, e di tutta la situazione congiunturale, abbiamo sostanzialmente mantenuto gli stessi prezzi dell'anno scorso, rinunciando a qualcosa sul nostro margine per favorire l'accesso al motorsport. Però è una misura che possiamo mantenere per un anno, massimo due. Poi occorrerà uno sforzo comune per mantenere i livelli d'accesso, evitando che diventi uno sport d'élite, trasformandosi in un entertainment per pochi. Bisognerà prestare la massima attenzione. Noi confidiamo che si facciano molte gare, cui partecipano amatori e grandi campioni. Se invece si fanno meno gare, con una partecipazione risicata di quei pochi che dispongono di un budget, le gare sono sempre più corte, il pubblico ce n'è sempre di meno, e tutto l'interesse è convogliato sulla FI o su le altre grandi gare, dove pochi partecipano e sono solo professionisti, non credo che si faccia un grosso servizio al motorsport nel suo complesso. È quello che mi sento di dire in questo momento, come produttore di equipaggiamenti e sicurezza per automobilisti e automobili. ■



**Partner
dei campioni
del mondo**



SPARCO per il JWRC

PAOLO ANDREUCCI RACCONTA SÉ STESSO

UNDICI CAMPIONATI DOPO

di Paolo Andreucci

Paolo Andreucci è il recordman del rallyismo italiano. Undici Campionati Assoluti (2001, 2003, 2006, 2009, 2010, 2011, 2012, 2014, 2015, 2017, 2018), 4 volte Campione Italiano S1600 (2002, 2003, 2004, 2005), 2 volte Campione Italiano Terra, 1 trofeo 2RM, vincitore dell'Alpine Rally Trophy 2017 e del TER Tour European Rally 2020. Nella sua carriera ha guidato di tutto, anche se è con Peugeot che ha ottenuto il maggior numero di successi. In Val d'Orcia a metà marzo ha firmato la sua 96ma vittoria assoluta.

Lasciamo al prossimo centenario, scherzi a parte di anni Paolo ne ha “solo” 58 compiuti il 21 aprile (auguri) parlare di questa sua straordinaria carriera.



**QUELLA VOLTA
IN PORTOGALLO**

L'inizio è stato come navigatore, con Riccardo Trombi, poi con altri (non con Pierotti, con il quale, come recita la leggenda si scambiò il volante, inseguito dal padre infuriato! NdR). Poi sono passato al volante nel Campionato Fiat Uno Turbo '88. Sono arrivato secondo (pur vincendo un grande Sanremo e il Memorial Bettega NdR). Ho preso un po' di premi, ma soprattutto c'erano i soliti programmi del Gruppo Fiat. E ho fatto un po' di gare con il Jolly come Junior Team Lancia. Ottava gara, mi mandano in Portogallo, ottavo assoluto e secondo di Gruppo N dietro De Mevius con la Mazda 323 4WD ufficiale. A seguire l'Acropoli, dove ho avuto un problema di mac-

china, s'è rotto un braccetto. Poi il programma mondiale ha subito uno stop, perchè non c'erano sponsor a sufficienza. Ho fatto ancora una gara, poi l'anno successivo sono passato al Gruppo A (nel Trofeo Terra dove con la Delta Integrale 16V ha vinto il Rally di Adria e la Coppa Feraboli a Cremona, chiudendo la stagione al secondo posto dietro Gregis, NdR). Poi è iniziata la prima fase dell'era Peugeot (il '91 con la vittoria nel trofeo, il '93 con la 106 XSi, NdR) intervallata da Renault, con la quale sono arrivati i primi titoli nel 2WD, (dopo tanti secondi!) Il motore è sempre stato la mia passione, da spettatore a bordo strada, navigatore, che era l'unico modo per correre, poi non appena ho avuto le

risorse con la Valleserchio Corse ho iniziato a fare il pilota.

**UNO SCIATORE IN MENO
UN PILOTA IN PIÙ**

C'era anche lo sci, ma come sciatore ero più bravo come... stile, avevo il fisico piccolino, anche se in slalom andavo piuttosto bene. L'anno che potevo andare in nazionale mi sono fatto male, e allora...Comunque lo sci e il fatto di abitare in Garfagnana, dove per arrivarci c'è da girare lo sterzo più volte hanno contribuito a formare il pilota Andreucci, che poteva aspirare anche ai palcoscenici mondiali. Quando si dice trovarsi al posto giusto al momento giusto. Nel mio caso c'è stata una concatenazione di eventi clamorosa.





PERCHÉ NO

Dico solo quanti piloti alla nona gara vinta sono stati capaci di fare l'ottavo assoluto in una gara mondiale mai vista prima? Ce ne saranno, ma bisogna andarli a cercare...In quel momento correvo con il Jolly che era in fase calante, e con Alex Fiorio che, insomma, era messo un po' meglio di me...

Allora ho deciso di fare il professionista in un campionato dove non dovevi "portare" ma venivi ingaggiato dalle squadre (Renault Autorel, Peugeot AutoMotorSport - e con la Mégane vince il titolo 2RM e fa l'assoluto alla Targa Florio, che diventerà il terreno di conquista preferito NdR).

Poi, con la Subaru s'è ricreata un'oc-

casione, è finita che cercavano un giovanissimo. Io ne avevo 36-37, ma andavo bene, avevo sostenuto dei test con loro e sapevano come andavo. Ma a quel punto quando hai un contratto con Mitsubishi, Peugeot, Fiat e ci siamo trovati sempre in ambienti giusti, e i nostri risultati anche livello nazionale avevano il loro peso.



Alcuni dei passaggi clou della carriera di Andreucci



PIÙ VELOCI

Parliamo di macchine. Differentemente dalle WRC facevano dei gran traversi, e le sospensioni erano quelle che erano. Siamo arrivati a girare con baricentri più bassi, come le macchine da pista e adesso c'è più v-e-l-o-c-i-t-à, sicuro. C'è minor spettacolo, ovvero meno traversi. Il grosso cambiamento riguarda le sospensioni. Se prendi il

motore l'erogazione è migliore, i CV sono aumentati relativamente di poco, i passi avanti li abbiamo avuti sulle gomme e sulle sospensioni. Insomma, in curva si va più forte.

IL RUOLO DELLA TV

C'è chi parla di un po' di disaffezione nei confronti del rally. Certo oggi sulle prove speciali vedi meno gente, perchè

ci sono delle zone adibite al pubblico e in certi casi si paga. Però l'interesse è sicuramente aumentato perchè c'è più televisione. Per il mondiale c'è il canale WRC, è a pagamento, però fa delle cose stupende. Per quanto riguarda il campionato italiano, il CIAR, c'è un canale dedicato, che ti permette di godere lo spettacolo, anche da casa, pure se dal vivo è un'altra cosa.

VINCE TROPPO

Per un certo periodo è andata di moda la filosofia “è meglio che vincano tutti”, per cui anche i regolamenti sono stati fatti secondo questo criterio. Ricordo e mi è stato riferito di un paio di Commissioni rally per le quali ero un...problema! “Vince troppo...”. Ricordo che in un Consiglio Nazionale dissi: Signori, lo sci in Italia è Tomba, il ciclismo è Pantani. Si alzò un consigliere e disse. “Adesso vogliamo dire che Andreucci è pari a Tomba e Pantani”.

Mi alzai e dissi “Non ci siamo, non ci siamo, non ci siamo”...

I GIOVANI

In alcuni Paesi, secondo me, hanno fatto un ottimo lavoro già da dieci-quindecim anni fa e si sono trovati a formare il campione, poi uno tira l'altro e il gioco è fatto.

Da noi, finalmente la Federazione ha iniziato questo percorso con ACI Italia e con i giovani di quindicisedici anni, insomma abbiamo iniziato

un iter che prima non c'era. Per altro la nostra generazione devo dire avevamo più passione, che ci teneva dietro la macchina dalla mattina alla sera. È chiaro che se a diciassette-diciotto anni hai delle emozioni che ti derivano dal rumore del motore, dal guidare un qualcosa che andava forte, poi ne vieni catturato. Ora questo aspetto manca un po', nei giovani che corrono mediamente la passione è un po' scesa.



IL SEGRETO DELLA ŠKODA

La Škoda è una macchina molto buona, competitiva e facile da guidare, un non professionista, uno che fa poche gare, ci si trova subito abbastanza bene. Anche la Citroën, che è un po' più professionale, e su asfalto sta facendo risultati ottimi in tutto il mondo.

CHE TI FA FARE QUELLA PASSIONACCIA

Io corro ancora perchè c'è sempre la passione per questo sport. Avere degli stimoli anche a una certa età è bello, perchè ti fa sentire vivo, attivo, ed è una gran bella cosa, che si aggiunge all'interesse per la tecnica, lo sviluppo della macchina e delle gom-

me. Mi è sempre piaciuto poter contribuire a sviluppare e provare cose nuove, completa la voglia di continuare. ■

Una grande passione



PEUGEOT 205 TRENT'ANNI DA RICORDARE

L'AUTO DELLA SVOLTA

Lanciata nel 1983 la Peugeot 205 resta ancor oggi il modello cui si deve il grande successo di Peugeot negli ultimi lustri e l'inizio di una serie di prodotti moderni e innovativi della Casa del Leone che trova oggi riscontro nella raffinata 208.

di Franco Carmignani

Sì, la 205 è stata l'auto che ha cambiato per sempre l'immagine di Peugeot all'inizio degli anni ottanta aprendo il marchio a una clientela più giovane e meno compassata di quella legata alle pur ottime berline

403 e 404. Tra l'altro la 205 nasce in un momento economicamente delicato per Peugeot che ha appena acquisito Citroën. Ci vuole un modello di sicuro impatto sul mercato: innovativo, leggero, aerodinamico, con motori ad alto ren-

dimento, non troppo piccola, ma neanche troppo grande, che possa assicurare un sicuro successo di mercato a Peugeot che al momento nella fascia inferiore alla 404 può contare sulle datate 104 e 304.



La carica della 205

Il progetto M24, questo il nome in codice del nuovo modello, raccoglie tutti gli elementi del...capitolato. E' a Gerard Welter Direttore del Centro Stile Peugeot, sempre a confronto con quello di Pininfarina per questo e altri modelli, che si deve la silhouette destinata a diventare così celebre. Welter sviluppa la maquette intorno ai vetri posteriori e alla linea di cintura bassa che è il segreto della grande superficie vetrata. La calandra a tre listelli, i cosiddetti "baffi del leone", nasce da un consiglio dello stesso Roland Peugeot, mentre la definizione finale del rivestimento posteriore, la "zigrinatura di un porta sapone", deriva da un appunto dall'allora Direttore Commerciale Jean Boillot.

Complessivamente per la 205, il nome finale assegnato alla vettura, ci vogliono 833.000 ore di studio, 831.000 ore di prove dinamiche, e un investimento di 18 milioni di euro per il solo prototipo iniziale. A sottolineare la modernità del progetto è pure l'impiego dei nuovi strumenti assistiti dal computer in tutte le fasi, dal disegno alla struttura, dalla carrozzeria agli elementi meccanici, che rappresentano un grande passo avanti per l'industria automobilistica dell'epoca.

A Mulhouse, nello storico stabilimento Peugeot per produrla è necessario un investimento di 70 milioni di euro, con mezzo milione di ore richieste per l'allestimento degli impianti robotizzati considerando che la scocca

della nuova 205, pesante solo 194 chili, è composta da 477 lamierati uniti da 2572 punti di saldatura automatici effettuati da 41 robot a sei assi. Tra le tante innovazioni del processo di assemblaggio sono da sottolineare il posizionamento e l'incollaggio automatico del cielo interno in materiale sintetico.

La produzione, prevista inizialmente di 800 vetture al giorno, visto il successo di mercato, è presto diventata di 1000 unità al giorno alla fine del 1983 e di 2000 un anno dopo. Così a quello di Mulhouse si sono aggiunti altri siti produttivi per la 205: Poissy, Sochaux, Villaverde e persino in stabilimenti tradizionalmente Citroën, come Aulnay e Chausson.



PEUGEOT 205

In quindici anni Peugeot 205 sarà prodotta in 5.278.054 esemplari. Un record, che poi sarà battuto solo dalla successiva 206.

Il successo della 205 si spiega con la modernità del progetto, l'immagine giovane e sbarazzina, e la gamma che si arricchisce di continuo.

Tecnicamente, la 205 segna l'ingresso di PEUGEOT nell'era moderna: compatta ma spaziosa, pratica con il suo portellone, efficiente ed economica allo stesso tempo, adatta a tutti gli usi... In particolare, è la prima vettura del Marchio ad adottare le barre di torsione posteriori, per liberare più spazio nell'abitacolo. È anche la prima vettura a ricevere la nuova famiglia di motori XU. Caratteristiche comuni di questi motori erano i quattro cilindri, l'albero a camme in testa, il blocco e la testata in lega di alluminio con camicie umide amovibili sui motori a benzina, comune era anche la

disposizione anteriore inclinata all'indietro. Si partiva dal motore XV8, (954 cm³ con 45 CV e velocità massima 134 km/h) si passava poi al XV3 (1.124 cm³ e 50 CV) ed all'XY8 (1360 cm³ da 60 o 80 CV che equipaggiava anche le GT 5 porte e la XS a tre porte ed era derivato dalla Samba Rally e dalla 104 ZS). La 205 offre anche la possibilità di avere il

cambio automatico, un'opzione rara sul mercato dell'epoca.

L'anno seguente viene presentato il fantastico motore XU8T della leggendaria 205 Turbo 16: 1775 cm³ (83x82 mm), compressione 6,5:1, 147 kW (200 CV) a 6.750 giri/min, coppia massima 255 Nm a 4.000 giri/min, 16 valvole, iniezione sovralimentato con turbocompressore dotato di inter-



L'amatissima GTI esalta ulteriormente la silhouette della vettura stradale che ha trovato anche un eccellente terreno nelle corse



Il successo della Peugeot 205 è dovuto a una gamma sempre più completa, e ricca di modelli speciali, nella foto la cabrio Roland Garros



cooler: una bomba da 210 km/h di velocità massima che fece subito impressione sin dalla presentazione.

In ambito Diesel, a settembre 1983 arriva l'XUD7, un quattro cilindri di 1.769 cm³ da 60 CV che fa della PEUGEOT 205 la prima piccola auto a gasolio francese e, soprattutto, il primo modello Diesel di piccole dimensioni a offrire prestazioni equivalenti a quelle delle sue sorelle a benzina, ma con consumi ancor più contenuti (3,9 l/100 km in media).

Seguì l'arrivo della versione 3 porte e GTI (nel 1984) e di un'intera gamma di versioni, da quelle più accessibili, come la Junior del 1986 con i suoi sedili in denim, alle più chic, come la Lacoste o la Gentry.

La sportivissima GTI, che diventa un vero e proprio must sia a livello mercato, sia a livello corse, favorita anche dal trofeo monomarca che si rivolge ai piloti di tutte le specialità,

A proposito di sport, alla Peugeot 205 è legato anche il nuovo e ambizioso programma rally, diretto da Jean Todt, in seguito destinato a diventare DS Ferrari e Presidente della FIA. La Peugeot 205 T16 vincerà i mondiali rally costruttori e piloti e anche la Parigi-Dakar!

Una rivoluzione! che si allarga a macchia d'olio all'immagine Peugeot e a tutti i suoi prodotti, a cominciare dalla 405 che nel 1988 vincerà quel titolo di "Auto dell'Anno" a suo tempo ingiustamente negato alla 205, che in ogni caso ha lasciato un segno indelebile negli...anni

Nel 1998, dopo una lunga e ricca carriera di 15 anni e 5.278.300 unità prodotte, la PEUGEOT 205 si ritira dalla scena. Nella mente degli appassionati di auto, rimarrà per sempre il "numero sacro" di PEUGEOT, quello che ha gettato le basi di una linea eccezionale di city car di successo, la PEUGEOT 206, la PEUGEOT 207 e oggi la PEUGEOT 208. ■



Il blocco Motore XU comune a 305 205 T16 205 GTI



Jean Todt per anni direttore dei programmi sportivi Peugeot qui con Carlos Reutemann



La Peugeot 205 Turbo 16 Gruppo B campione del mondo rally

IL “PALAZZA”

di Carlo Baffi



Lo scorso 12 aprile è mancato Gianfranco Palazzoli, una grande figura del motorsport. Si è spento all'ospedale San Carlo di Milano dove era ricoverato in seguito alla frattura del femore. Parlare di Palazzoli, meglio noto sui campi di gara come “Pal Joe”, o “il Palazza” per gli amici non mi è facile. L'ho conosciuto nel settembre del 1998, ben 25 anni fa, quando iniziai a collaborare con la Rai in veste di vignettista della rubrica “Pit Lane” ideata e curata da Ezio Zermiani. Da giovane grande appassionato di automobilismo sportivo non mi pareva vero di poter conversare con una figura della sua esperienza,

che aveva vissuto in prima persona gli anni d'oro delle corse. Quelle che da bambino seguivo alla televisione commentate da Poltronieri. Corse che infiammano la mia fantasia e che cercavo di riprodurre coi modellini della Politoys sul pavimento del corridoio di casa improvvisando le telecronache. In breve tempo quel rapporto si trasformò in una stupenda amicizia, con Gianfranco che non lesinava a darmi preziosi consigli di lavoro e di vita: era per me una sorta di “zio saggio.” Ricordo le lunghe chiacchierate prima delle dirette ricche di dati, aneddoti e storie interessantissime sui grandi del Circus, piloti, manager,

tecnici e altri personaggi facenti parte di quella strana fauna che popola gli autodromi. Lui aveva conosciuto quasi tutti i mostri sacri che hanno scritto la leggenda di questo nostro amato sport. Mi parlò del plurititolato John Surtees al secolo il “figlio del vento” che si prestò personalmente ad eseguirgli una saldatura su un particolare della sua macchina che s'era rotto. Ve lo immaginereste oggi giorno Hamilton che si mette a riparare la monoposto di un collega? Roba da fantascienza. Palazzoli aveva iniziato a correre sulle due ruote, in un'epoca ancora pionieristica quando le corse venivano disputate

principalmente nei centri abitati, dove i rischi erano elevatissimi. Narra di una sua partecipazione alla famosa Milano-Taranto, una gran fondo motociclistica che si svolse dal '37 al '56 (esclusi gli anni del secondo conflitto mondiale), dove gli capitò di dormire nella stanza di un collega pilota, che il giorno dopo avrebbe perso tragicamente la vita; giusto per farmi capire che allora, la morte era sempre dietro l'angolo. Ma al tempo stesso la passione per l'agonismo e la velocità era più forte della paura. Negli anni successivi "Pal Joe" lasciò le moto per le auto con le quali iniziò a farsi subito largo raggiungendo non poca notorietà, in particolare con le ruote coperte. Bellissimi i suoi ricordi al volante delle vetture del grande Carlo Abarth, del quale descriveva

il carattere piuttosto burbero accompagnato da quel curioso accento teutonico (nella foto con la 1000 SP al Mugello). O delle gag dei fratelli Brambilla "Bar di stupid". E che dire della sua carriera come team manager? È stato alla guida di scuderie come la Tyrrell, l'Osella, la Fondmetal e non ultima la Merzario, una compagine creata con il popolare Arturo, il driver col cappello da cowboy conosciuto ai tempi di Abarth. Nella sua lunga carriera non mancarono purtroppo anche i momenti tragici, come la scomparsa del giovane Riccardo Paletti a seguito di uno schianto in partenza nel Gran Premio del Canada del 1982. Allora, Palazzoli era il direttore sportivo dell'Osella e si trovava in pista accanto alla madre dello sventurato pilota milanese. Ma ci furono anche episodi divertenti come quan-

do salì a bordo dell'elicottero di Gilles Villeneuve, con lo spericolato canadese ai comandi che gli fece gelare il sangue, complici le evoluzioni compiute ad alta quota. Oltre alle corse, Palazzoli nutriva una forte passione per il tennis tavolo, in cui era protagonista di sfide accesissime dove non faceva sconti a nessuno. Al termine di ogni Gran Premio di F1 non mancava mai la nostra chiacchierata in cui ci scambiavamo i commenti su quanto visto in pista. Le sue analisi erano sempre molto accurate, non a caso ricopriva da anni il ruolo di commentatore tecnico-sportivo per la tv di stato. Esprimeva i propri punti di vista in modo obiettivo con garbo e classe, elementi che l'anno immancabilmente contraddistinto. Che nostalgia caro "Palazza", ci mancherai tanto. ■

CRAIG BREEN

Chi fa questo mestiere sa che ci sono giornate nere come quella del 13 (!) aprile, eppure è sempre un trauma. Ho voluto aspettare qualche giorno prima di scrivere queste due righe su Craig Breen. La notizia arrivata nella tarda mattinata era così cruda e brutale da lasciare attoniti.

Breen ci era molto simpatico, un pilota che ha fatto una lunghissima gavetta, contrassegnata comunque da risultati che gli sono valsi alla fine lo status di pilota ufficiale nel WRC.

L'anno scorso pareva fosse arrivato il suo momento. Wilson l'aveva scelto come pilota di riferimento del programma della nuova Ford Puma. Ma dopo il podio di Montecarlo e il secondo posto in Sardegna l'entusiasmo e i risultati sono scemati.

Così è tornato alla Hyundai che ha messo su una squadra romana. Cercava la prima vittoria, in Svezia alla prima uscita stagionale era già secondo. Purtroppo non ci sarà la possibilità di festeggiarlo sul gradino più alto... ■



CARLO MICCI



*Carlo Micci e il Presidente
Angelo Sticchi Damiani*

Un altro amico da salutare è Carlo Micci. Ci conoscevamo dagli anni sessanta. Era un fotografo molto apprezzato, e mi ero rivolto a lui per comprare delle foto da semplice appassionato. Andai nel suo studio ai Parioli, e mi brucò con un “Nun te conviene, io so il mejjo!”. In effetti, è stato Carlo Micci a dare una mano a Ignazio Giunti nel periodo delle GTA di Angelini. Era diventato nel frattempo corrispondente di Roma per Autosprint, con le cronache delle sfide su pista

degli automodelli elettrici. Ma la popolarità è arrivata “by Ford” anche grazie a Nello Giannessi, con il quale ha “inventato” il rallycross in Italia portandolo nelle piazze. Altra “cifra” spettacolare il campionato Formula Ford - Un successo, tant’è che arriva una lettera da Maranello, dove stanno cercando una direttore (sportivo) per riportare la barra di Maranello sulla via più corretta. Decisione molto sofferta, sulla quale recentemente avrebbe voluto scrivere un libro con tutta la verità Ma è troppo

bello fare il manager alla Ford. C’è stato tanto da lottare, ma quei contatti con Ford Motorsport con Michael Turner prima, Peter Ashcroft poi, i titoli con l’RS2000, Bobo Cambiagli, Presotto, Bentivogli e finalmente Gianfranco Cunico. La Ford Sierra Cosworth, l’Escort.... Esaurita la fase rally, rieccolo fotografo, Micci è uno dei primi a utilizzare la nuova tecnica di sovrapposizione delle immagini.

Sì, perchè Carlo Micci era davvero “Er mejjo”! ■

IN LIBRERIA



ALFA ROMEO

1924-1951

IL DOMINIO NEI GRAN PREMI

di Stefano Pandolfi | Edizioni Orgoglio Motoristico Italiano

Cofanetto in due volumi

924 pagine - bianco e nero e colore

Prezzo di copertina 390 Euro

Centosettantaquattro vittorie su duecentosessanta partecipazioni nei principali Gran Prix automobilistici internazionali, il top delle competizioni motoristiche. È questo il formidabile record collezionato da Alfa Romeo tra il 1924 e il 1951, record su cui si poggia tutto il fascino della Casa italiana, e che ha alimentato quel mito unico nella storia, che ancora affascina migliaia e migliaia di appassionati.

Ed è un vero appassionato genuino l'autore di questa opera monumentale in cui vengono ripercorse, una per una, queste 260 competizioni: Stefano Pandolfi, organizzatore di eventi storico-culturali in partnership con il Comune di Roma, e con Anna Fendi, come la riuscita kermesse ai Fori Imperiali nel giugno 2022.

Pandolfi che via via ha riscosso l'aiuto e l'incoraggiamento di tanti esperti alfisti, ha potuto completare il lavoro, basandosi su documenti ufficiali delle varie epoche abbracciando anche l'attività in Sud America, che ha tenuto banco quando in Europa c'era il black-out per la seconda guerra mondiale, e le corse su ghiaccio in Scandinavia.

Un'opera certosina che ci fa rivivere, anche attraverso la colorita prosa dei giornali dell'epoca la grandezza di piloti, Ascari, Brilli Peri, Campari, che consentirono all'Alfa Romeo di vincere il Campionato Mondiale Marche - da qui l'inserimento della corona d'alloro sul marchio - Nuvolari e Varzi, grandi rivali come compagni di squadra o con squadre diverse, all'epoca dei grandi duelli con Mercedes e Auto Union, cui appartiene l'incredibile successo di "Nivola" nel Gran Premio di Germania al Nürburgring. E poi le macchine, la P2 e la P3, con i tecnici a cominciare da Vittorio Jano, e Enzo Ferrari.

L'epopea dell'Alfa Romeo 158/159 è quella più vicina a noi: straordinaria che vede il dominio assoluto della casa milanese dal 1946 al 1951 con le vittorie nei primi Gran Premi del dopoguerra, e nella prima edizione del Campionato Mondiale FI con le tre F - Fagioli, Farina e Fangio - e il confronto tecnico tra l'impostazione 1.5 litri sovralimentato dell'Alfa e 4,5 atmosferico della Ferrari, terminato con il successo dell'Alfetta che chiude un periodo di supremazia internazionale iniziato nel 1924.

Di libri Alfa Romeo ne sono stati scritti moltissimi, ma in questa galleria: "Alfa Romeo, il dominio nei Gran Prix 1924-1951" merita un posto importante.



PERSONAGGI

CUORE ALFA

di Franco Carmignani

Se prendiamo in considerazione i dodici mesi che vanno da giugno 2022 a maggio 2023, non c'è dubbio che nella ristretta cerchia dei personaggi dell'anno ci sia anche Stefano Pandolfi, un ragazzone romano, già impegnato nelle kermesse dell'Estate romana, profondamente innamorato del marchio Alfa, tanto da poter contare su un "padrino" del valore di Stefano D'Amico, attuale presidente onorario del RIAR, Registro storico dell'Alfa Romeo.



In dodici mesi Stefano, armato di una determinazione fuori dal comune, ha realizzato due vere imprese, se non proibitive, altamente impegnative: la riedizione storica del Premio Roma, nientemeno ai Fori Imperiali, con il sostegno del Comune di Roma e dei suoi giovani ed entusiasti consiglieri, che salvo cambiamenti lo accompagneranno quest'anno alla realizzazione di una vera Settimana Motoristica Romana, che può già contare

sul rinnovato appassionato coinvolgimento della carissima amica Anna Fendi, una persona davvero speciale che ha creduto da subito nella manifestazione alla quale rivolgo tutto il mio affetto, che va esteso anche ad altri amici il cui aiuto è fondamentale per il successo che accompagna la manifestazione sin dall'inizio, in particolare Mauro Pomponi imprenditore di successo nonché appassionatissimo di motori e sincero amico.

Ora, mentre è impegnato nell'organizzazione della manifestazione che quest'anno si terrà a settembre, ha finalmente portato a termine "Alfa Romeo 1924 - 1951 Il dominio nei Grand Prix. Un'opera colossale di quasi mille pagine, che ripercorre i periodi più felici delle monoposto Alfa Romeo, vincitrici dei campionati del mondo 1931-1932 e dei primi due campionati FI nel '50-'51.

“Perchè un’opera del genere? - spiega Pandolfi - Leggendo autori stranieri, come David VENABLE, Malcolm HARRIS o Ed McDONOUGH, emerge nettamente la forza dell’Alfa in quei periodi. Un argomento, forse non trattato sufficientemente da parte italiana, quindi, secondo me, era giunto il momento di fare una ricerca ampia e possibilmente dettagliata, analizzando questa affascinante avventura dal 1924 a fine 1951, andando a scoprire anche

i risultati in Sud America dove le Alfa hanno vinto tantissimo, Ma oltre ai numeri è bello ripercorrere le imprese dei nostri assi: Antonio ASCARI, Gastone BRILLI PERI, Giuseppe CAMPARI, gli inimitabili TAZIO NUVOLARI e Achille VARZI, Carlo FELICE TROSSI, Nino FARINA, Luigi FAGIOLI, che assieme ai vari Louis CHIRON, Jean Pierre WIMILLE e Raymond SOMMER sono autori di imprese, che hanno reso indelebile il mito Alfa Romeo e

il fascino delle sue automobili”.
“Naturalmente un’opera del genere richiede un grosso supporto. Sono particolarmente grato per l’aiuto concreto dell’Archivio Storico dell’Alfa Romeo e della Biblioteca dell’ACI, a Stefano D’Amico che mi ha aperto molte porte, a Franco Carmignani, gli amici della Miligrاف Daniela, Mario e Luca, senza l’aiuto dei quali il libro sarebbe ancora in bozza”. ■



**Stefano Pandolfi
nel suo mondo.**



Standard 8856-2018
DC.142.21-0
sparco
valid after: 2033

sparco

ORACLE



Red Bull

Mobil 1



CASTORE