

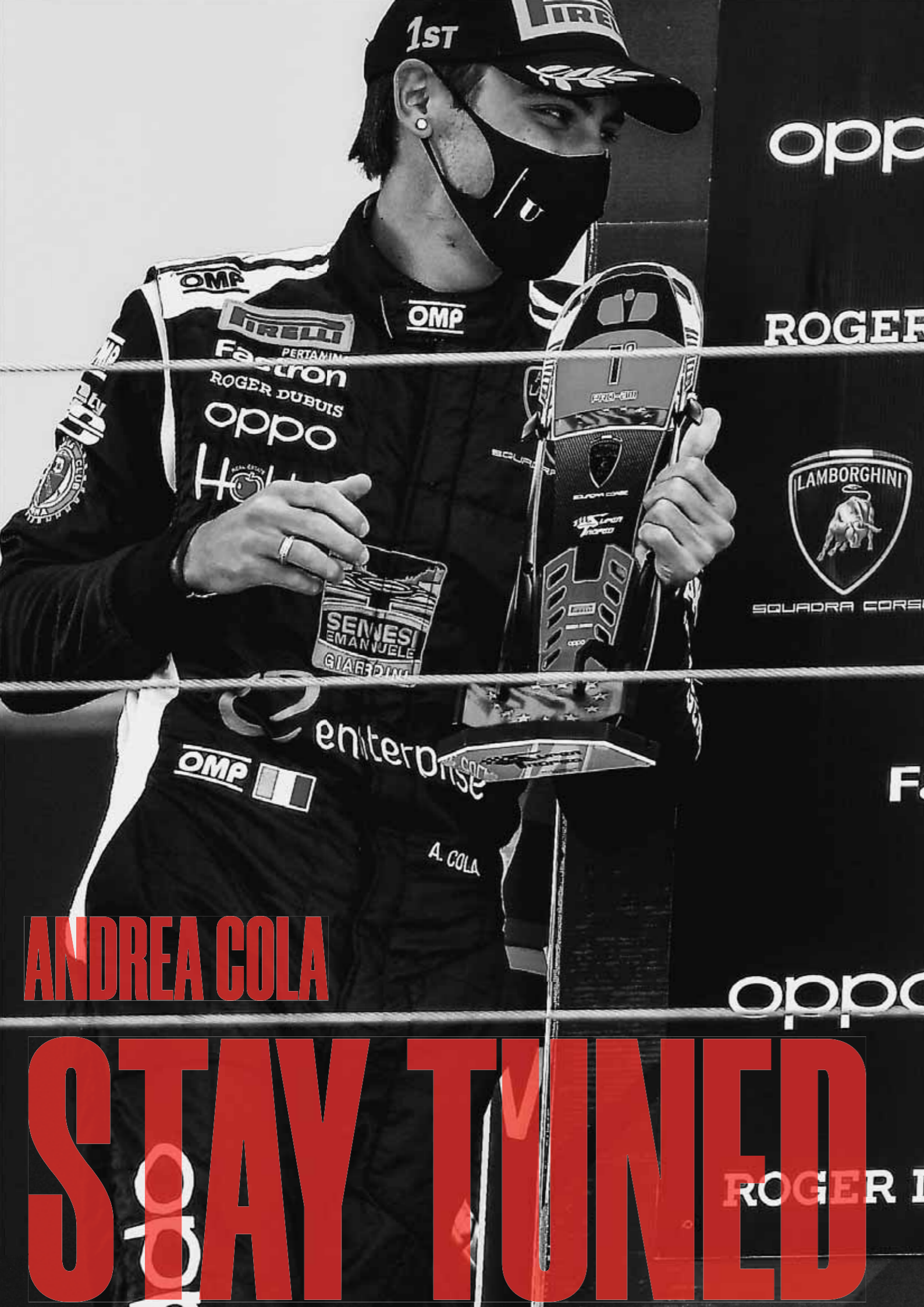
PADDOCK

MAX IL CAMPIONE

TOYOTA
REGINA
DEL WEC

I GIOVANI
DEL RALLY





S O M M A R I O

PADDOCK

Anno XXXI • numero 251 • Gennaio 2022

FORMULA I

- 4 Una corona per due
- 6 Sperduta nel deserto
- 10 Piloti di oggi e di ieri
- 14 Bye bye Iceman
- 18 Addio Sir Frank!

FORMULA E

- 20 Pronti a partire

ENDURANCE

- 22 Comunque primi
- 26 I maratoneti
- 30 Il professore

CAMPIONATI GT

- 32 Grand'Italia
- 34 Lamborghini Super Trophy pagine nuove

WELLNESS

- 36 Brain Power

CAMPIONATI Rally

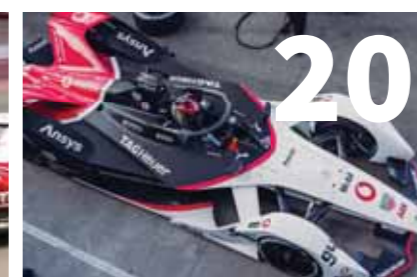
- 40 Maturi e affidabili
- 42 Saranno Famosi

PIANETA KARTING

- 46 L'epopea dei De Angelis
- 48 Pit Stop 2021
- 53 Parco Chiuso

IN LIBRERIA

- 57 Novità



CIAO LUCIO

Alla fine hai proprio voluto lasciarci. Chissà, e ci piace pensarlo, al di là di altri problemi, ci ritenevi ormai cresciuti e in grado di proseguire da soli. Ma lo sai che non è così, perché questo è il tuo giornale, di Bruno e di Giangi, e noi lo porteremo avanti con voi sempre qui nei nostri pensieri.

Franco, Luca, Carlo, Massimo e tutto il tuo team

Hanno collaborato _____

Martina Cola, Carlo Baffi, Luca Brida, Massimo Campi, Franco Carmignani, Davide Casati, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Emanuele Pirro, Alberto Giorgio, Roberto de Angelis.

UNA CORONA PER DUE

“Penso che più di ogni altro anno, se si potesse dividere il trofeo in due sarebbe stato il momento giusto per farlo. Entrambi i piloti sono stati eccezionali.” Sono le parole del veterano e due volte iridato Fernando Alonso, che sintetizzano al meglio un mondiale dominato dalla battaglia infinita tra Max Verstappen e Lewis Hamilton. Uno scontro entrato nella storia senza esclusione di colpi: dieci vittorie per Max contro le otto di Lewis ed al resto della compagnia sono rimaste le briciole. Alla fine ha prevalso Max, ma proprio alla fine, all'ultimo giro del Gran Premio di Abu Dhabi, ultimo round in calendario. Un epilogo al cardiopalmo dove la dea bendata, sotto forma di safety-car ha rimesso in gioco il pilota della Red Bull numero 33, quando pareva che l'ottavo titolo iridato fosse saldamente nelle mani dell'eptacampione della Mercedes. A Stoccarda possono consolarsi con la vittoria nel Campionato Costruttori, non prestigioso

quanto quello piloti, ma più munifico. Al di là del susseguirsi di emozioni, è stata anche la stagione segnata dalla guerra totale tra Red Bull e Mercedes, sul piano sportivo, politico e legale. Un clima crescente di tensione complice un regolamento che frequentemente s'è arrotolato su se stesso, complicando la vita a chi doveva far rispettare le norme. Non c'è da stupirsi quindi se la direzione gara, nella fattispecie il responsabile Michael Masi abbia perso la bussola e non poche volte. Si sono generate situazioni caotiche che per certi versi hanno aumentato la suspense e gli ascolti per la felicità di Liberty Media. Ma a nostro avviso non è con la confusione e gli incidenti (come sulla pista di Gedda) che si fa spettacolo. La Formula Uno è una cosa, il Wrestling un'altra. Vedere i due piloti di testa affrontare l'atto conclusivo a pari punti ed assistere ad uno sprint iridato in una manciata di chilometri sa molto di show forzato in puro stile “500 Miglia di Indianapolis”.

A detta delle normative vigenti, il G.P. di Yas Marina sarebbe dovuto terminare in regime di safety-car. Ma il “race director” ha fatto ripartire la gara con un ultimo giro lanciato andando contro alle consuete procedure permettendo di sdoppiarsi solo ai piloti che procedevano tra Hamilton e Verstappen. Senza contare che la vettura di sicurezza è rientrata anticipatamente rispetto alla procedura regolare. Non sarebbe stato più equo, dare bandiera rossa e fare riprendere le ostilità dalla griglia sulla distanza dei cinque giri restanti permettendo anche ad Hamilton di avere gomme nuove, al pari di Verstappen? In Azerbaijan il G.P. le monoposto ripartirono da ferme per completare tre soli passaggi. Una filosofia da serie TV alla Netflix, che però può entrare in conflitto con meritocrazia, perché tutto deve restare incerto sino alla fine, anche a costo che di lasciare il verdetto nelle mani della sorte. Certo, così facendo si punta ad attirare l'attenzione del



La gioia di Max Verstappen



Max & Lewis

pubblico generalista che segue l'onda emotiva e non si pone la domanda sino a che punto il gioco sia credibile. Occhio a prendere una deriva troppo orientata verso il lato commerciale. E qui entra in gioco il ruolo della Fia. La Federazione Internazionale ha sempre fatto da contraltare ai gestori dei diritti televisivi (anche ai tempi di Ecclestone) garantendo equilibri indispensabili e vigilando sul rispetto delle regole. E' importante che la Fia e di conseguenza la direzione gara debba avere un ruolo autonomo al di sopra delle parti. Comunque al di là di queste riflessioni,

complimenti a Verstappen per aver rivitalizzato un torneo che all'inizio pareva scontato, con l'ennesimo dominio della Stella a Tre a Punta che ha letteralmente monopolizzato l'era dei motori turbo ibridi. Messa sotto pressione la scuderia diretta da Toto Wolff non è stata esente da errori, che alla fine hanno condizionato la corsa al titolo di Hamilton. Dulcis in fundo, al di là della sfida tra Mercedes e Red-Bull Honda, s'è disputato anche il cosiddetto campionato degli altri, dove ha prevalso la Ferrari. Seppur staccato, il Cavallino ha conquistato il terzo posto, raggiungendo l'obiettivo pre-

fissato ad inizio anno. Un risultato incoraggiante dopo l'annus horribilis targato 2020, malgrado sia mancato il ritorno alla vittoria. Traguardo che invece è stato raggiunto, un po' inaspettatamente da Renault e McLaren-Mercedes, tornate a salire sul gradino più alto del podio in Ungheria e a Monza. A Maranello possono comunque essere ottimisti, perché quanto visto negli ultimi Gran Premi fa ben sperare per il 2022, dove scenderanno in pista monoposto figlie di un nuovo regolamento, che potrebbe riservare sorprese interessanti.

Carlo Baffi

SPERDUTA NEL DESERTO

Qualcuno ha ricordato Suzuka '89, quando la politica decide chi deve vincere. Ayrton Senna e Alain Prost si agghiacciarono in un tentativo di sorpasso, forse un po' azzardato del brasiliano, e la squalifica consegnò il titolo nelle mani del francese, ma nel caso della confusione vista in Arabia Saudita, a mio avviso, non si è trattato della volontà di decidere il vincitore quanto piuttosto della volontà di consegnare agli arabi di Abu Dhabi un "prodotto valido", con quello che hanno pagato per avere l'ultima gara dell'anno. Vista così si spiega anche qualche bandiera rossa di troppo per ripartire tutti da zero, guarda caso proprio

quando uno dei due concorrenti sarebbe altrimenti uscito di scena per una scelta discutibile sui tempi del pit-stop.

Oggi un Gran Premio deve essere visto come un qualsiasi "prodotto" che viene comprato a caro prezzo dagli organizzatori, e un Gran Premio a campionato già deciso è una fregatura per chi ha speso un mare di soldi per averlo.

E dire che l'Editore mi aveva chiesto un commento tecnico sull'andamento di questo campionato del mondo, ma come si fa a parlare di tecnica in questo momento, a caldo dopo la gara di Jeddah?

Proviamoci almeno per fare fronte all'impegno preso.

È un dato di fatto che Mercedes e Red Bull siano state, chiaramente, al di sopra delle altre per tutto l'anno.

Due avversari perfetti: che non sono concorrenti commercialmente (uno produce automobili, l'altro bibite) e che quindi possono darsi battaglia senza danneggiarsi eccessivamente indipendentemente da chi vince dei due, che hanno una struttura societaria molto forte composta da personaggi di grandissimo carattere e personalità (Toto Wolff e Christian Horner), abilissimi ad accaparrarsi i due piloti al momento più mediatici e anche loro stessi sono molto mediatici con una dialettica e una gestualità perfetta.



I duellanti



Red Bull ha un motore (Honda) il cui nome potrebbe infastidire la Mercedes, è vero, ma il prossimo anno uscirà di scena quindi il problema si risolve automaticamente e, in preparazione del nuovo motore che Red Bull si costruirà in casa, molti tecnici Mercedes sono già trasmigrati alla corte austriaca di Dietrich Mateschitz.

Infine mettiamoci che dopo sette anni la Mercedes aveva bisogno di un avversario come del pane per rivalizzare anche le vittorie ottenute fino a qui.

E quando le cose fanno comodo a tanti è facile che si realizzino.

Dopo questa (per me doverosa e onesta) riflessione, veniamo alla tecnica.

Le prestazioni di una vettura di Formula 1 sono fatte da almeno sei elementi: telaistica, aerodinamica, propulsione, cinematismo delle sospensioni, elettronica, struttura e organizzazione della squadra.

Il telaio? Mah ... ormai tutti costruiscono ottimi telai in carbonio con una tecnica consolidata nota a tutti). I motori? Sono tutti nominalmente uguali e i dettagli che potrebbero fare la differenza non sono certo accessibili dall'esterno. Sarà

interessante vedere il prossimo anno cosa riusciranno fare i Red Bull con il loro motore nuovo (anche se, non dimentichiamoci, con un Ufficio Tecnico vecchio dal momento che molti tecnici Mercedes si sono già spostati in Red Bull).

Aerodinamica e sospensioni? Un po' ... qualche differenza può esserci, ma quello che credo faccia la vera differenza sono gli ultimi due elementi ovvero l'elettronica e la gestione della squadra.

Nonostante la tendenza alla semplificazione degli americani di Liberty Media, una vettura di Formula 1 è ancora un "sistema" molto complesso da far funzionare e la sua gestione è fondamentale per il risultato finale. Purtroppo l'elettronica è l'antitesi dello spettacolo perché non si vede al contrario dell'aerodinamica che è l'oggetto perfetto (si vede bene e, se qualcosa va storto, i danni sono relativi perché non si rompe niente e non si fa male nessuno) e per questo, a volte, viene dedicata un'importanza forse eccessiva a questo aspetto della monoposto.

Ma se guardiamo il volante di una vettura e le infinite regolazioni che sono possibili si capisce che se uno riesce a trovare la combinazione più

efficace è un bel pezzo avanti includendo nella gestione della squadra anche le scelte che fanno i tecnici come gli assetti e le altezze da terra della monoposto.

La potenza economica? Certo aiuta ma con le limitazioni attuali forse meno di un tempo quando le differenze erano veramente abissali fra le diverse squadre che partecipavano al Mondiale.

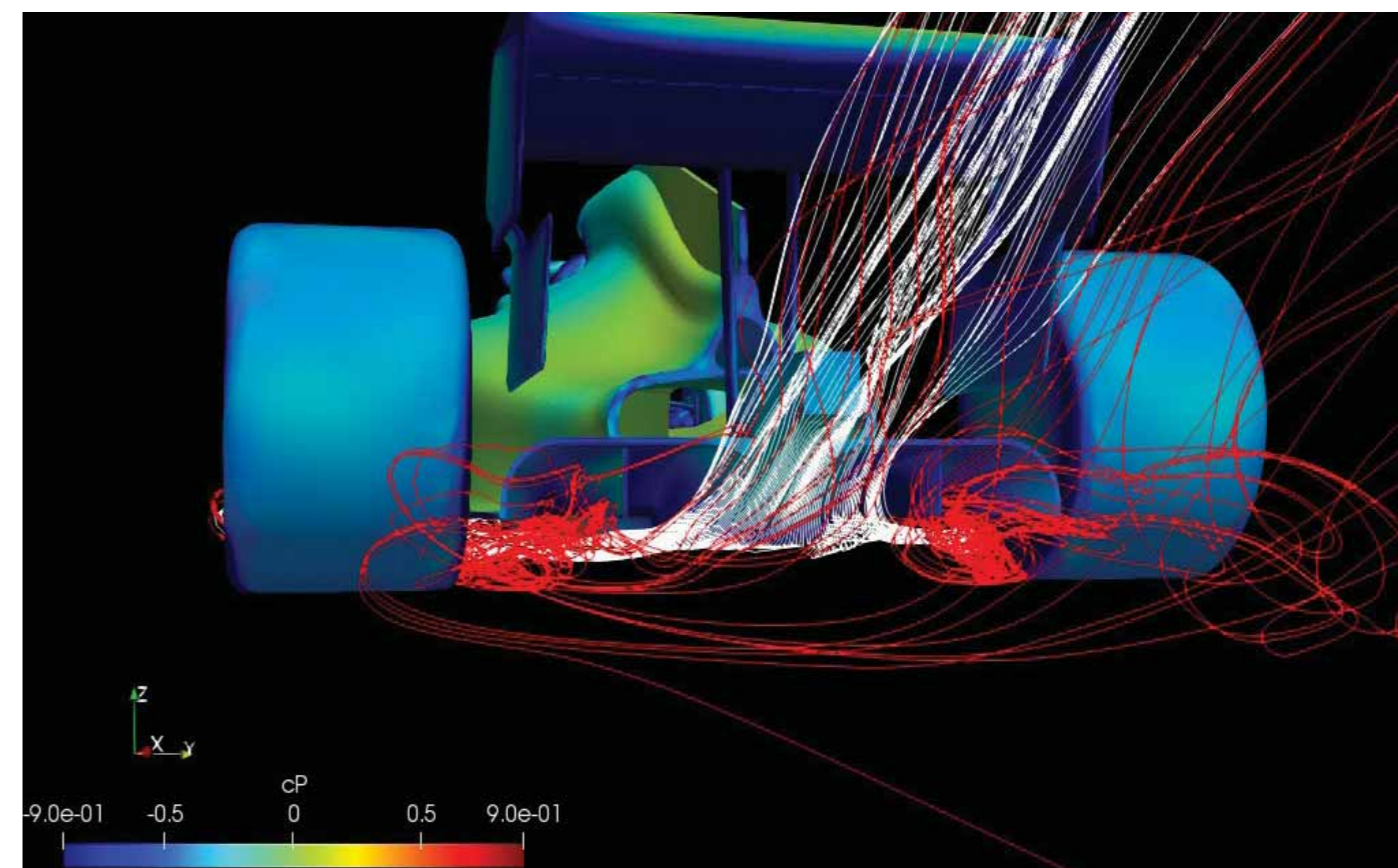
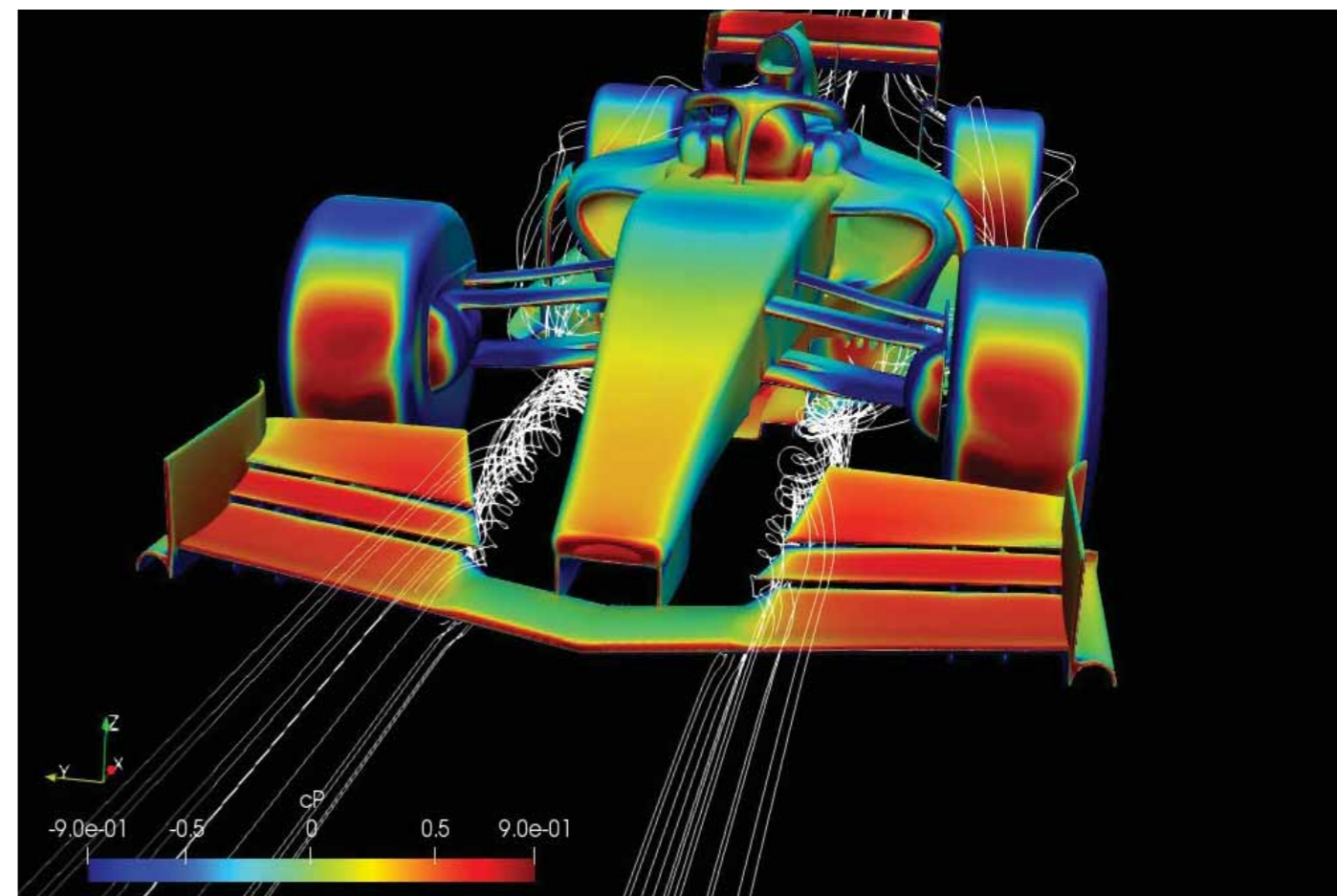
Quindi, per concludere, perché quelle due sono andate così meglio delle altre? 30% la macchina, 60% l'organizzazione della squadra e, concedetemi, prendiamoci almeno un piccolo 10% perché faceva comodo a tanti che le cose andassero così ... e quando le cose fanno comodo a tanti, come ho già detto, è facile che accadano.

Dimenticavo, la Ferrari? Mi sembra messa maluccio: politicamente inesistente, senza personaggi carismatici che possano dire la loro con autorevolezza, sicuramente con bravi ingegneri al suo interno (alcuni li conosco anche personalmente e posso mettere la mano sul fuoco sulle loro capacità) ma, temo, con una organizzazione di tutta la faccenda Formula 1 non all'altezza.

Marco Giachi



Una scia di polemiche



Povera aerodinamica! Invocata come l'unico aspetto visibile su cui si può discutere, accusata di rendere i Gran Premi noiosi perché le vetture sono troppo facili da guidare e le scie impediscono i sorpassi, costosa e enigmatica quando Lewis Hamilton va più forte senza la "end plate" dell'ala anteriore (e non è neanche la prima volta che accade!). Però rimane sempre un elemento molto importante, su questo tutti sono concordi.

PILOTI DI OGGI E DI IERI

Nuvolari, Fangio, Clark, Stewart, Senna, Schumacher ed ora Hamilton. Spesso ci chiediamo chi è il più forte pilota di tutti i tempi. Questa credo sia seconda domanda più formulata nel campo dell'automobilismo. Quale è la prima vi chiederete? Secondo me senza dubbio è: "conta più il pilota o la macchina?". Sofferamoci sull'analisi del pilota perfetto. Devo ammettere che ci ho pensato spesso, e sono sempre finito per fare una profonda analisi tecnica sulle varie e diverse caratteristiche che compongono il complesso pacchetto del pilota di successo, senza poi arrivare ad una conclusione definitiva. Anche perché conosco abbastanza bene il pilotaggio dagli anni '80 in poi ma molto meno quello di periodi precedenti, pur avendo avuto il privilegio di poter guidare molte vetture storiche di diverse epoche. Dando per scontato che il pilota perfetto non esiste, c'è però chi ci si avvicina più di altri. Per primeg-

giare nel nostro sport -come del resto in altri campi- servono una serie di caratteristiche, alcune innate ed altre sviluppabili. Vediamo di analizzarle assieme. Velocità. È un elemento essenziale per un pilota, forse il più importante. Ma cosa c'è dietro questo semplice sostantivo? per guidare una vettura il più velocemente possibile serve tecnica, perciò l'esecuzione corretta delle traiettorie e dell'uso di volante, freno e acceleratore. Ma la sola tecnica non basta, serve anche quella reattività che ti permette di fare il più velocemente possibile le micro-correzioni che servono per tenere la vettura in pista. Nell'atto della guida, il pilota, riceve costantemente una serie di input dalla vettura che si sta muovendo nello spazio, la bravura di esso sta nel determinare quale azione correttiva serve per farle mantenere la traiettoria desiderata alla maggiore velocità possibile. In questa fase analitica della guida il pilota è più

bravo del computer. Questi input vengono registrati, elaborati ed il risultato si tramuta in azioni da attuare sul volante e sui pedali. Tutto questo richiede del tempo ed è proprio lì che l'uomo dimostra i suoi limiti fisiologici. Questa trasmissione dati ha una velocità fisiologica non allenabile, ed è questo il limite a cui il pilota deve sottostare. Lui sa che la sua reazione ad una situazione (esempio perdita di aderenza) richiede un certo tempo e adatta la velocità ai suoi tempi di reazione. È per questo che il limite teorico dalla vettura è di fatto irraggiungibile. Se tutto si svolgesse al rallentatore sarebbe molto più facile. Questa caratteristica è sempre stata fondamentale ma oggi, date le alte velocità, conta più di ieri.

Sensibilità tecnica. Il possesso, l'utilizzo ed il beneficio di essa è cambiato radicalmente nel corso dei decenni. Indicativamente fino agli anni Settanta, il pilota non poteva guidare la vettura al limite ma do-



Juan Manuel Fangio



Tazio Nuvolari

veva utilizzare la meccanica con molta attenzione. I freni, le gomme, il cambio ed il motore dovevano essere "ascoltati", capiti ed amministrati. Fangio una volta disse: "Alcuni piloti avrebbero vinto molte più gare se all'inizio mi avessero seguito invece di tentare di battermi". Oggi la guida del pilota non ha influenza sulla tenuta della meccanica. Chiaramente al netto di toccate ed incidenti. Se qualcosa si rompe non dipende dal modo in cui è stata utilizzata quella componente meccanica. Io ho notato questo cambiamento tra la mia prima partecipazione alla 24 ore di Le Mans con la Lancia nel 1981,

quando dovevo fare attenzione a motore, freni e cambio e quando sono tornato con l'Audi nel 1999 dove l'elettronica di fatto confinava il pilota all'utilizzo della meccanica entro i confini dei suoi limiti strutturali. Nello sviluppo e messa a punto poi, il compito del pilota è cambiato radicalmente. Mentre prima l'unico strumento che avevano a disposizione i tecnici per capire il comportamento della vettura e poter effettuare le modifiche appropriate era il pilota, oggi ci sono una serie enorme di strumenti di acquisizione dati che sono estremamente più precisi e sensibili

dall'uomo. E proprio su questi fanno affidamento gli ingegneri per capire come si comporta la vettura. Non dico che il pilota non ha più niente da dire perché è ancora lui che riporta quale è la migliore soluzione per sentirsi a proprio agio alla guida e perciò andare veloce. Il suo contributo e valore aggiunto è però di gran lunga inferiore rispetto al passato. La profonda conoscenza del mezzo e la capacità di condividere le proprie sensazioni al tecnico era una dote indispensabile che un tempo faceva una grande differenza fino al progressivo avvento della acquisizione dati. Coraggio.



Jim Clark

È un'altra dote importante per un pilota. Il coraggio significa conoscere la paura e non rimanerne vittima, affrontando le situazioni senza che essa influisca sulle azioni da intraprendere. Possedere questa caratteristica era più importante ieri di oggi per motivi che non serve spiegare. Precisione. La capacità di guidare il più possibile vicino al limite senza superarlo è una dote estremamente importante che ha un impatto notevole sulla prestazione ma richiede molta attenzione e precisione. Superare di poco il limite oggi è possibile e succede molto spesso ai piloti che spesso non ne pagano neanche le conseguenze. Arrivare lunghi ad una curva significa percorrere la via di fuga (spesso percorrendo anche meno strada) ed il regolamento permette al pilota di rientrare in pista a patto che non ne trae un vantaggio. Farlo fino agli anni Settanta poteva portare anche ad un incidente mortale. Mi viene da affermare che ieri la guida era più approssimativa e richiedeva meno precisione, ma oltrepassare il limite

poteva essere il primo ed ultimo sbaglio per un pilota. Determinazione. È anche molto importante e spesso si tende a sottovalutare quante energie servano per raggiungere un obiettivo, quante volte, le difficoltà ti inducono a lasciar perdere e a non perseverare. Il grande A.J.Foyt diceva che a prevalere non era il miglior pilota o chi aveva la migliore vettura; era chi voleva vincere più degli altri. Credo che in ogni periodo storico la determinazione abbia avuto la stessa grande importanza. Resistenza fisica. Anche se l'automobilismo è uno sport prevalentemente di destrezza, il rimanere durante una gara al meglio delle proprie possibilità psico-fisiche è stato ed è di grande importanza. Aggressività. Agonistica certamente, ma sempre cattiveria è. Quello che a volte viene descritto come il "killer instinct" credo che oggi sia determinante mentre in passato, diciamo fino agli anni Novanta, non era così importante. Anzi, poteva essere controproducente perché quando c'era una sorta di autore-

golamentazione tra piloti, chi faceva troppo il "furbo" veniva emarginato e ostacolato. Nel 1956 Peter Collins cedette la propria vettura a Fangio facendogli vincere il titolo mondiale a sue spese affermando che l'argentino era più grande e meritevole di lui. Oggi, l'aggressività è nettamente più importante di quanto lo fosse in passato. Abbiamo capito che l'importanza di possedere le caratteristiche sopra citate ai massimi livelli è cambiato nel tempo e così il profilo del pilota perfetto. Chissà come si sarebbe comportato il fresco campione del mondo Verstappen negli anni '50 e se Fangio avrebbe vinto 5 titoli al giorno d'oggi? Io un'idea ce l'ho... Comunque, possiamo dire, senza sbagliarci più di tanto, che nelle diverse epoche hanno prevalso quei piloti che avevano accentuate le caratteristiche che meglio si sposavano al loro periodo. Per rispondere al quesito più posto, e cioè se conta più il pilota o la vettura ed in quale percentuale. Beh, ci aggiorniamo alla prossima volta...

Emanuele Pirro



Jim Clark



La suggestiva ambientazione dell' E-Prix di Berlino all'aeroporto Tempelhof



Michael Schumacher

BYE BYE ICEMAN

“Questa sarà la mia ultima stagione in Formula 1. Si tratta di una decisione che ho preso lo scorso inverno. Non è stata una scelta facile, ma dopo questo campionato è tempo di iniziare cose nuove”. Era il 30 settembre scorso quando con queste parole, scritte su un post di Instagram, Kimi Raikkonen ufficializzava la sua uscita dal Circus a fine campionato. “... c'è molto di più nella vita che voglio vivere e godermi. Ci vedremo ancora in giro! Cari saluti Kimi”. Qualcuno fece notare che da un driver blasonato ed ex Campione del Mondo, ci si sarebbe aspettato magari un annuncio in prima persona davanti a telecamere e microfoni, ma stiamo parlando di Raikkonen un anticonformista per eccellenza che non ha mai amato stare davanti ai riflettori, insomma uno che parla poco. E qui emerge la personalità particolare di questo pilota che si combina con la sua forte attrazione per la velocità. Ecco, Raikkonen po-

trebbe essere descritto con due sole parole: silenzio e velocità. Raikkonen è stato testimonial prima per la Renault e poi per l'Alfa Romeo, quando era in forza a queste scuderie. Spot in cui Kimi non va oltre a risposte telegrafiche e gesti curiosi. Parlando del pilota, la sua è una passione scoperta fin da ragazzo insieme al fratello, complice il padre. Matti Raikkonen, classe 1954 e mancato nel 2010, di professione guidatore di una motolivellatrice, amava anch'egli i motori. Non si limitava solo a lavorarci sopra, ma partecipava a delle gare di Folklore: una specialità popolare nei paesi nordici in stile “rallycross”, dove vecchie auto malconce si sfidano su sterrati. Quello fu il primo approccio dei due ragazzini col motorsport. Poi un collega di papà li portò al kartodromo di Bembole. Una pista storica, dove fecero i primi passi Keke Rosberg, JJ Lehto, Salo ed Hakkinen. Per Kimi e Rami fu una folgorazione, al punto che papà Matti comprò un vecchio kart che sostituì la bici per le sfide.

Peccato che dovevano dividerselo e dal momento che Rami era molto più alto di Kimi, ad ogni cambio di pilota andava modificata la pedaliera. Così poco tempo dopo arrivò anche un secondo mezzo e pazienza se l'acquisto andò a discapito della ristrutturazione della modesta casa di famiglia costruita dal nonno in mezzo ad un bosco, con il gabinetto all'esterno. Alla lunga, come avrebbero dimostrato i risultati, sarebbe stato un ottimo investimento. Kimi disputò la sua prima gara a dieci anni, suo rivale era Toni Vilander di un anno più giovane, che sarebbe poi diventato un inseparabile amico. Le noti dolenti riguardavano invece la scuola, che il ragazzo abbandonò a sedici anni per dedicarsi esclusivamente alle competizioni. Il suo percorso nel karting proseguì in Europa assistito da Kalle Jokinen che divenne una figura importante: meccanico, trainer e consiglieri. I successi a ripetizione giunsero all'orecchio di David Robertson, un manager molto abile nell'investire e crescere giovani



Campione del mondo con la Ferrari



Sauber anche per l'addio

talenti che rappresentò una vera e propria rampa di lancio per Kimi, il quale nel 1999 salì su una monoposto di F.Renault per disputare il campionato d'oltre Manica. Se il primo fu un anno di apprendistato, il secondo fu quello della grande rivelazione con la conquista del titolo ed il nome di questo giovane fenomeno iniziò a circolare tra gli addetti ai lavori. Accadde che proprio in quel periodo Peter Sauber fosse intenzionato ad ingaggiare la promessa Jenson Button reduce da una stagione felice con la Williams. L'inglese però non era disponibile ed ecco che Robertson propose al manager svizzero il finnico. Sauber accettò la scommessa e dopo un ottimo test al Mugello datato 12 settembre 2000, fece debuttare Kimi al volante della C20 in Formula Uno. Lo stipendio era di 500 mila dollari l'anno più 50 mila a punto conquistato. Alla vigilia del suo esordio in Australia si ritrovò di punto in bianco nella fossa dei leoni, i media lo assediavano per intervistarli. Fu uno shock per uno abituato alle rare “one to one” nella F.Renault. La Federazione gli concesse inizialmente una licenza per i

primi quattro G.P. del 2001. Per tutta risposta, Kimi andò subito a punti in Australia e due mesi dopo in Austria, giunse sorprendentemente quarto. In quell'occasione qualcuno gli fece notare che non fosse molto felice malgrado il risultato eclatante. Risposta: “Lo sarò quando vincerò delle gare.” Sul finire di quello stesso anno, Ron Dennis team boss della McLaren-Mercedes strappò Kimi alla Sauber prima della scadenza naturale del contratto prevista nel 2003, versando 20 milioni di dollari. Un'operazione che rimpinguò le casse di herr Peter, che poté permettersi la galleria del vento ad Hinwil. Nell'ingombrante ruolo di erede del due volte iridato Mika Hakkinen, Raikkonen fu terzo con la Freccia d'Argento al debutto di Melbourne nel 2002 e dopo altri tre podi, firmò la sua prima vittoria in carriera nel G.P. della Malesia del 2003. Il primo ingaggio percepito dalla scuderia di Woking s'aggirava intorno al milione più 50 mila dollari a punto e Kimi poté finalmente regalare a mamma e papà una nuova casa; come aveva promesso sbarcando in F.1. E proprio in quel 2003 avrebbe conteso il

titolo fino all'ultimo round, in Giappone, ad un certo Michael Schumacher perdendolo per soli due punti. Sarebbe giunto ancora secondo anche nel 2005, battuto da un altro astro nascente, Fernando Alonso. Nella penultima gara di quel campionato, sul veloce tracciato di Suzuka, il finnico, partito 17esimo fu autore di una storica rimonta che culminò con un sorpasso formidabile ai danni di Fisichella leader della gara fino a due tornate dal termine. Per Kimi fu il settimo successo stagionale. E sempre in quel campionato, come dimenticarsi dello schianto in piena velocità al Nurburgring? Mentre era in testa al Gran Premio d'Europa, la sua MP4-20 iniziò a lamentare delle forti vibrazioni alla ruota anteriore destra. Dal box gli dissero di rientrare ma lui proseguì. All'ultima tornata la sospensione si ruppe di colpo rimbalzando contro la carrozzeria e la vettura fuori controllo finì contro le barriere. Per fortuna non ci furono conseguenze per il pilota, che rientrato ai box e deluso per il mancato successo, a chi gli chiese cos'avesse provato in quel momento, rispose seccamente: “Shit feeling...”



Un fulmine con la McLaren

In un'intervista rivelò che mentre si prepara ad una gara riesce ad estraniarsi da tutto e tutti, escludendo qualsiasi pensiero diverso. Il suo essere introverso era ormai diventato un marchio di fabbrica, così come la sua classe e le sue doti velocistiche. I suoi anni in McLaren furono duri, ma sicuramente ne temprarono il carattere. Non era semplice vivere sotto la disciplina maniacale e severa di Dennis che non lasciava nulla al caso. Kimi e Ron erano all'opposto, ma entrambi avevano un obiettivo comune, la vittoria. E di trionfi con la Freccia d'Argento, "Iceman" ne siglò ben nove. Ormai lo tenevano d'occhio in tanti, compresi i vertici del Cavallino. Jean Todt allora gran capo della Gestione Sportiva seguiva Kimi da anni cercando un erede di "Kaiser" Schumi, ma "Iceman" era blindato da Woking sino al 2007. Quando nel 2006, Schumacher sciolse le riserve in merito al suo ritiro, si materializzò la possibilità di salire sulla rossa. Il passaggio ufficiale

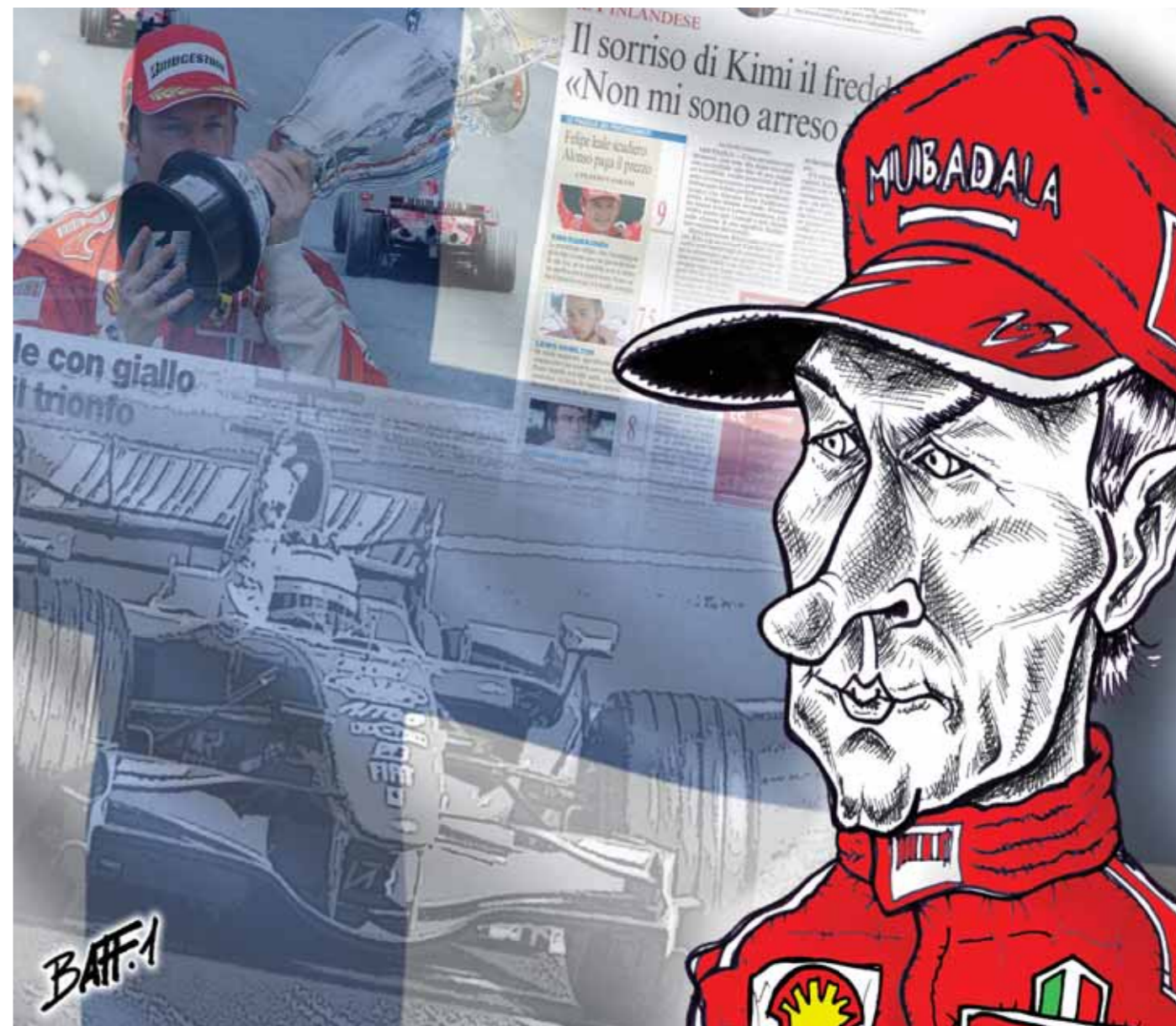
di consegne ebbe luogo sul podio di Monza il 10 settembre 2006 nel G.P. d'Italia: Michael primo e Kimi alle sue spalle. Ed anche in questa nuova avventura Raikkonen fugò immediatamente le incertezze del caso. Vinse alla sua prima gara in rosso a Melbourne (l'Australia gli ha sempre portato fortuna), ma non festeggiò in modo eccessivo. Il giorno dopo si fece tatuare intorno al polso destro (dove porta l'orologio) un soggetto dalla grafica tribale. Gli chiesero se il tatuaggio fosse permanente o sarebbe sparito nel tempo. Risposta: "Staremo a vedere." Al termine del mondiale 2007 mise le mani sul titolo iridato in un rocambolesco G.P. del Brasile, ultimo round del mondiale dopo un testa a testa con la coppia McLaren formata da Alonso e dal rookie Lewis Hamilton. Ad Espoo, il suo paese natale, fu festa grande e qualcuno propose d'intitolargli una strada. Kimi non fu molto entusiasta e non se ne fece nulla. Il finlandese lasciò Maranello e la F.1 a

fine 2009, stanco del troppo stress accumulato: meeting, briefing, passerelle e quant'altro l'avevano stufato. Non ha mai nascosto il suo amore per l'ozio tra le mura domestiche. E' pure un grande amante del sonno. Un suo meccanico ai tempi del karting, rivelò che Kimi riusciva a dormire a tempo. Una volta lo sorprese in preda a Morfeo sotto il van, poco prima che partisse la gara. Lo svegliò ed era subito pronto a scendere in pista, come se si fosse riacceso. Da ragazzino iniziò a praticare l'hockey su ghiaccio, ma poi lo abbandonò perché doveva svegliarsi presto al mattino per gli allenamenti. Tra il 2009 ed il 2011 si dedicò ai rally, altra sua grande passione, molto popolare in Finlandia. In molti sostennero che fosse lo sport ideale per Kimi, libero di scatenare i cavalli in un'atmosfera molto spartana lontana dai rigidi protocolli della F.1. La parentesi nel WRC però fu poco esaltante con qualche uscita di troppo.

Nel marzo 2011 "Iceman" annunciò di prendere parte ad alcune competizioni nella Nascar riprendendo a correre insieme agli altri e nel frattempo non rimase insensibile alle sirene che provenivano dal Circus. Il 29 novembre 2011 venne annunciato il suo ritorno con la Lotus. La scuderia nata dall'acquisizione della Renault F1, sponsorizzata da Lotus Cars, per conto della Genii Capital. Malgrado le difficoltà iniziali, il finlandese non si lasciò certo condizionare e grazie alla crescita della monoposto progettata da James Allison si tolse pure la soddisfazione di imporsi nella terz'ultima tappa ad Abu Dhabi chiudendo terzo in cam-

pionato. Due stagioni dopo fu richiamato, nella sorpresa generale, alla Ferrari da Montezemolo, intento a pungolare il sempre più critico Alonso. Si narra che una volta firmato il contratto con la Rossa, gettò il cellulare in mare perché stufo di rispondere ai tanti messaggi di congratulazioni ricevuti. Raikkonen rimase a Maranello sino al 2018 e quello fu il suo anno migliore della seconda avventura in Ferrari. Nel mondiale si piazzò terzo alle spalle del compagno Vettel e di Hamilton, il vincitore. Senza dimenticare che nel G.P. degli Stati Uniti ad Austin firmò il suo ultimo successo in F.1. Il 2019 vide "Iceman" in forza alla ex-

Sauber, ovvero l'Alfa Romeo Racing: scuderia satellite e cliente della rossa di cui montava le power unit. Kimi accettò il trasferimento in un team di secondo piano ed ebbe comunque modo di mettersi in luce anche con la modesta C38. Nel Gran Premio del Brasile del 2019, arrivò a ridosso del podio arpiando un prestigioso quarto posto. Insomma una carriera lunga e da incorniciare quella di questo talento cristallino, in cui si contano oltre alla corona iridata: 21 trionfi, 18 pole position e 103 podi. Di sicuro un antidivo come Raikkonen mancherà al Circus, ma non siamo sicuri che la Formula Uno mancherà a lui.



Iceman visto da Baff. I

ADDIO SIR FRANK!

Con Frank Williams scompare di una delle più eminenti figure del motorsport che ha scritto pagine indelebili nella storia del motorsport. Williams, inglese di South Shields dove nasce il 16 aprile del 1942, è figlio di un pilota della RAF e di una maestra, da subito mostra un particolare interesse verso il motorsport. Grazie ad amici ha i primi approcci con le gare locali, disputate al volante di una berlina. La sua passione cresce e prosegue la carriera di pilota nonostante i risultati poco esaltanti. Verso metà anni '60, Williams corre in F.3 in Italia con innumerevoli sacrifici. Campa coi modesti premi di partenza e per dormire dispone del furgone dei ricambi, o della tenda. Ma se al giovane Frank manca la stoffa per imporsi in pista, è altrettanto abile a preparare le monoposto, fino a costituire un suo team di F.2 con cui corre l'amico Piers Courage, che porta in F.1 nel '69. I brillanti piazzamenti sembrano l'inizio di un sogno, che però svanisce bruscamente l'anno dopo per la morte di "Porridge". Williams alla fine si vede costretto ad



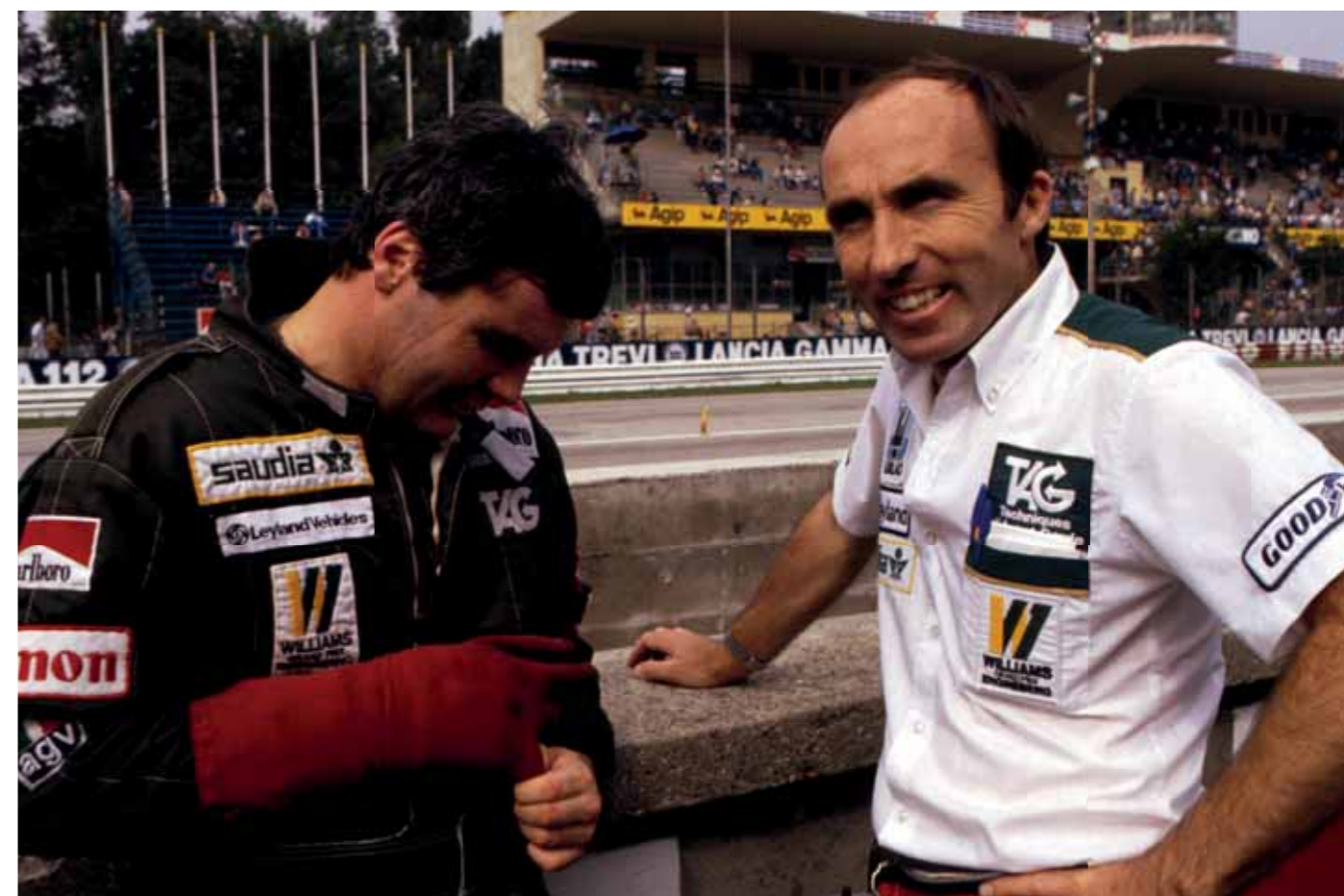
Frank Williams

il titolo mondiale con Alan Jones. Una trasformazione che prende corpo grazie anche al sodalizio tra Williams e Patrick Head. Il primo successo nella massima formula va in scena sabato 14 luglio 1979 nel Gran Premio di Gran Bretagna sul leggendario circuito di Silverstone. A

salire sul gradino più alto del podio è Clay Regazzoni. L'anno successivo, più precisamente il 28 settembre, l'australiano Jones al volante della FW07 trionfa nel Gran Premio del Canada a Montreal e s'aggiudica il ti-

tole piloti. Passano due anni e arriva il bis con Keke Rosberg; complice una stagione tragica per la Ferrari che perde Villeneuve e Pironi. Ma, l'8 marzo 1986, il manager inglese resta coinvolto in un drammatico incidente stradale mentre si reca all'aeroporto di Nizza, dopo aver assistito ai test della nuova monoposto al Paul Ricard. Williams sopravvive, ma resterà per sempre tetraplegico, costretto su una sedia a rotelle. Gli sarà fondamentale il supporto della famiglia, in particolare della moglie Virginia. Sarà "Lady Ginny", a salire sul podio del Gran Premio di Gran Bretagna '86 per ritirare il trofeo vinto da Nigel Mansell dopo un duello rusticano con Nelson Piquet. Quel 13 luglio resterà un giorno speciale per il ritorno ai box di Sir Frank. Le monoposto progettate dal gruppo di tecnici guidati da Head, divenuto co-proprietario della scuderia con il 30% delle quote, continuano a dominare spinte dai motori turbo Honda. Se nell'86, Mansell e Piquet si fanno beffare nella corsa al titolo da Prost sulla McLaren-Tag Porsche, la stagione dopo il brasiliano mette le mani

sulla corona iridata. Complice la perdita dei propulsori nipponici la Williams accusa una flessione, ma siglato l'accordo con la Renault nel 1989, arriva il rilancio. All'abilità di Head si aggiunge quella di un giovane inge-



Il costruttore inglese con il suo primo campione del mondo Alan Jones

gnere britannico: Adrian Newey, futuro genio aerodinamico della F.1 e non solo. Il 1992 è dominato da Nigel Mansell con la FW14 B, che sigla 14 pole e 9 vittorie aggiudicandosi il mondiale dopo 8 GP sui 16 previsti. Il ciclo vincente prosegue nel '93 con la FW15C e a laurearsi campione è Alain Prost, tornato alle corse dopo un anno sabbatico. Una mossa che spinge il grande rivale Ayrton Senna a far di tutto pur di assicurarsi il volante della monoposto più competitiva del lotto. Ma purtroppo il 1994 si rivelerà tragico. Senna muore il 1° maggio ad Imola per il cedimento del piantone dello sterzo, modificato dai tecnici inglesi. Malgrado l'annus-horribilis, la FW16 disegnata da Newey ottiene grandi prestazioni e consente a Damon Hill di contendere il mondiale a Michael Schumacher fino alla fine perdendolo per un solo punto ad Adelaide.

La rivincita va in scena nel '96-'97, con i modelli FW 18 e FW19 sempre spinti dal V10 Renault. I piloti a fregiarsi della corona iridata sono Hill e Jacques Villeneuve, figlio del leggendario Gilles. La dipartita della Renault, sostituita dai propulsori Mecracrome e Supertec non porta a grandi benefici e si deve attendere il matrimonio con la BMW per rivendere la Williams tra i top team. Dal 2000 al 2005, la scuderia inglese è per due volte la seconda forza del mondiale, battuta dallo strapotere della Ferrari di "Kaiser Schumi". Il mancato titolo iridato ed i sopravvenuti contrasti con i motoristi tedeschi, portano la BMW a mettersi in proprio lasciando la Williams in balia di un futuro problematico e parco di risultati. Il lungo digiuno sarà rotto dal successo inaspettato di Pastor Maldonado nel 2012 a Barcellona sulla FW34 motorizzata Re-

nault. Dal 2014 le monoposto di Sir Frank adottano la power unit Mercedes e con i piazzamenti di Valtteri Bottas e Felipe Massa la Williams chiude per due stagioni al terzo posto tra i costruttori. Da lì in avanti però l'azienda inizia la caduta. Nonostante i problemi e l'età avanzata, Frank Williams non rinuncia a seguire i Gran Premi. È assistito dalla figlia Claire, divenuta team principal dal 2013. Si arriva così all'agosto 2020, quando viene ufficializzata la vendita alla Dorilton Capital. Un cambiamento non facile da digerire per i romantici di questo sport. Fino ad allora Williams Racing era rimasta una scuderia a conduzione familiare. Con la scomparsa di Sir Frank Williams, cala definitivamente il sipario sulla storia di un uomo capace di realizzare un sogno che inizialmente pareva una pura utopia.

Carlo Baffi

PRONTI A PARTIRE

Le sessioni di test svoltesi ai primi di Dicembre sul circuito Ricardo Tormo di Valencia sono stati l'occasione per dare uno sguardo in anteprima all'ottava stagione del campionato mondiale di Formula E che il 28 Gennaio prenderà il via a Diriyah per concludersi a Ferragosto con una doppia gara a Seoul.

In questa occasione piloti, squadre e alcuni partner selezionati hanno avuto infatti modo di vedere in anteprima la nuova monoposto Spark-Dallara Gen3 di cui sono in corso in Spagna i collaudi privati con l'esemplare laboratorio. La nuova monoposto, che le squadre riceveranno in Primavera, si caratterizza per una forma ad ogiva con il muso strettissimo, un alettone posteriore particolare con pinne verticale molto pronunciate e, come era stato anticipato, ruote non più carenate in modo da limitare le troppe sportellate viste in questi anni.

Gli organizzatori della serie 100% elettrica parlano della macchina da corsa "più efficiente al mondo" perché almeno il 40% dell'energia utilizzata in gara sarà frutto della rigenerazione in frenata. La potenza erogata salirà a 350 kW (470 CV) e garantirà velocità di punta nel-

l'ordine dei 320 km/h. Un gruppo propulsore montato sull'asse anteriore consentirà una rigenerazione totale di 600 kW e non renderà più necessaria la presenza di freni posteriori a comando idraulico. Il tutto con dimensioni più compatte e peso inferiore rispetto all'attuale Gen2.

«È una creatura pensata per il suo habitat: circuiti cittadini con lotte ruota a ruota» dice Jamie Reigle, amministratore delegato della serie, mentre il presidente FIA, Jean Todt, dice che la Gen3 è stata creata «incrociando alte prestazioni, efficienza e sostenibilità». Al di là delle emissioni zero, si è guardato infatti a un utilizzo scrupoloso dei materiali: le parti in fibra di carbonio danneggiate avranno una seconda vita, attraverso metodologie mutuata dall'industria aeronautica e aerospaziale, per ulteriori applicazioni, mentre i pneumatici (Hankook, non più Michelin) saranno formati al 26% da elementi riciclati. E tutta la catena dei fornitori dovrà operare in base a rigidi criteri produttivi.

A Valencia c'è stato anche il primo contatto con la monoposto Gen2 del team Dragon-Penske del nostro Antonio Giovinazzi che, abbandonato in malo modo dall'Alfa

Romeo, nel 2022 lascia la Formula 1 per correre con le monoposto elettriche. «Sapevo che la macchina era completamente diversa dalla F1 e quindi devo ancora abituararmi» ha commentato il pilota pugliese, sottolineando che la staccata è la fase che richiede maggior adattamento. «Non si può aggredire tanto il freno e non si può portare velocità dentro la curva perché non c'è carico aerodinamico. Ho dovuto dare input diversi al mio cervello. E' stato tutto completamente nuovo. È una guida che non avevo mai trovato su altre macchine. Bisogna pensare a come risparmiare la batteria senza perdere prestazioni. Mi allenerò al simulatore e studierò i circuiti. I circuiti cittadini mi sono sempre piaciuti: Baku e Montecarlo sono fra i miei preferiti».

Antonio Giovinazzi – primo pilota 100% italiano in Formula E (Edoardo Mortara corre con licenza svizzera) – affiancherà Sergio Sette Camara. D'altro canto, Lucas Di Grassi, orfano dell'Audi, correrà con il team Rokit Venturi, mentre Maximilian Guenther, abbandonato a sua volta dalla BMW, prenderà sulla Nissan il posto lasciato libero da Oliver Rowland passato alla Mahindra.

Paolo Ferrini



Mercedes in prova



Pascal Werlhein



Team Jaguar 2022

COMUNQUE PRIMI

La Toyota GR10 di Jose-Maria Lopez, Kamui Kobayashi e Mike Conway transita per prima sotto la bandiera a scacchi della 6 Ore del Bahrain mettendo il sigillo nella neonata serie per le Hybrid Hypercar del FIA World Endurance Championship. È la terza vittoria consecutiva della vettura numero 7, e dopo il risultato nella successiva 8 Ore la numero 7 conquista il titolo piloti dopo la vittoria della casa nipponica nel titolo costruttori. Sui social imperversano subito i commenti "facile vincere quando si è soli", una affermazione che sentenza troppo facilmente il verdetto del primo campionato delle Hybrid Hypercar dopo gli ultimi due campionati vinti sempre dalla Toyota, con la TS050 Hybrid. Certamente la casa nipponica ha corso praticamente da sola dal 2018 ad oggi, ricordiamo che i due campionati precedenti sono stati praticamente estesi oltre l'anno solare. La Toyota ha seguito l'esempio di alcuni suoi blasonati predecessori, quando hanno continuato a credere in una

serie mondiale, soprattutto nelle gare di durata, vincendo titoli che sono rimasti negli albi d'oro dei campionati. La Toyota ha lottato contro Audi e Porsche dalla nascita del WEC, quando i tedeschi hanno abbandonato la serie è toccato al marchio giapponese tenere in vita le gare di durata, con il prototipo ibrido, dove ha ottenuto vittorie e gloria anche alla 24 Ore di Le Mans. Finita l'era dei costosissimi prototipi ibridi, è nata l'idea della nuova serie con le vetture Hybrid, con unità molto più semplici e meno costose dei precedenti prototipi che avevano la tecnologia basata sul consumo in megajoule. Serviva un cambio di rotta, un ridimensionamento delle vetture e dei costi, con i tedeschi che sono fuggiti via e la Toyota, praticamente unica a credere nella nuova formula, che ha presentato il suo primo prototipo Hybrid alla 24 Ore di Le Mans sorprendendo le altre case costruttrici. Da quel momento il nuovo regolamento Hybrid ha subito una serie di stop e di rimandi,

con tutti gli altri ipotetici costruttori interessati che hanno iniziato a porre limiti e condizioni, mentre il costruttore del sol levante, senza opporre limiti e resistenze, ha continuato a credere in questa nuova categoria. La federazione è dovuta ricorrere ai ripari, promuovendo la nuova categoria LMDH ovvero la Le Mans Daytona Hypercar, in pratica una nuova generazione di prototipi ibridi basata sulla classe LMP2 con l'aggiunta di una unità elettrica realizzata dalla Williams Advanced Engineering in accordo con la Bosch e la X-Trac per la trasmissione. Sicuramente il lancio della LMHD darà i suoi frutti omogeneizzando le vetture nelle varie serie che corrono a livello internazionale, con uno scambio tra il WEC, la ACO Promotrice della 24 Ore di Le Mans e l'IMSA Statunitense.

La Toyota invece ha creduto da sempre nella nuova Hypercar, senza contestazioni e proclami a vanvera ed il risultato ottenuto è solo il frutto del lavoro svolto.



Campione del mondo



L'Alpine è stata la rivale più continua della Toyota

Crederci in una nuova categoria, per un grande costruttore, è sempre stato un netto vantaggio rispetto alla concorrenza che ora deve solo inseguire e cercare di raggiungere i risultati conquistati. Il costruttore giapponese è stato anche quello che ha permesso di rimanere in vita alla serie WEC che aveva ormai perso due costruttori importanti come Audi e Porsche. La storia sportiva spesso si legge con le cifre e con le vittorie ed il palmares della Toyota rimarrà impresso negli annali, il torto è solo di chi non ha saputo credere da subito e non è sceso nella competizione.

Gli esempi si sprecano, basta tornare indietro e riguardare gli albi d'oro per vedere tanti esempi simili a quelli della Toyota. Se guardiamo quello che è successo negli anni '70 il parallelo è emblematico: la Federazione Internazionale annuncia che per il 1972 verranno abolite le grosse sport di 5 litri a favore dei

piccoli prototipi di 3 litri. La Ferrari è la prima a saper cogliere l'opportunità: ha il motore già pronto, il nuovo 12 cilindri boxer della Formula Uno, basta costruire attorno un buon telaio e svilupparlo a dovere per vincere. Così l'equipe diretta da Mauro Forghieri realizza la 312P, rinunciando a sviluppare la 512M in versione ufficiale che avrebbe potuto battere la rivale Porsche 917 nel 1971. Le rivali della Ferrari per il 1972 si chiamano Alfa Romeo e Matra, ma la prima non ha una vettura abbastanza competitiva, la 33 con il V8 di tre litri non ha la potenza necessaria per competere con il 12 cilindri boxer di Maranello, la Matra invece punta solo alla 24 Ore di Le Mans, e la Ferrari vince a man bassa l'ultimo titolo mondiale nelle gare di durata. L'anno successivo la Ferrari deve risolvere i problemi con la F1, abbandona lo sviluppo della 312P e tocca alla Matra, che si impegna per tutto il

campionato, per la vittoria finale, ma negli albi d'oro rimane la Ferrari come vincitrice del primo titolo mondiale con i prototipi di 3 litri. Chi ha saputo sfruttare diverse volte l'effetto di essere la prima a sviluppare una nuova tecnologia e la Porsche. Finita l'era mondiale della 917, inizia quella del turbo, i tecnici di Zuffenhausen applicano la sovralimentazione al 12 cilindri boxer tedesco e vanno in America, (dove non c'è nessuna limitazione tecnica), a dominare nella corse del nuovo continente. Ma la Porsche capisce che la prossima occasione è nelle gare mondiali e prepara una nuova vettura turbocompressa derivata dalla 911 turbo di serie. Nasce la Porsche 934 e la sua evoluzione la 935. Nessun altro costruttore si impegna nella categoria Silhouette con la 935 che domina la scena mondiale e sarà la prima vettura turbocompressa derivata dalla serie a vincere anche la 24 Ore di Le Mans.

Anche l'Alfa Romeo approfitta dell'opportunità, la sua 33TT12 è una vettura realizzata nel 1973, ma è nel 1975 che viene impiegata nel Campionato Mondiale Marche che viene corso solo da alcune vetture gestite da team privati. L'Alfa Romeo è l'unica marca ufficiale che corre nella serie, contro avversari di inferiore valore tecnico e conquista finalmente il suo titolo mondiale ripetendo il risultato nel 1977 nel Campionato Mondiale sport con la 33SC12. L'avventura della Alfa Romeo in quegli anni è molto simile a quella Toyota di questa stagione, l'importante è stato credere nella categoria!

Finita l'era silhouette, inizia quella della nuova categoria che pone il contenimento dei consumi come priorità nella gare. Tutti i principali costruttori snobbano la nuova categoria ad accezione della Porsche che, nel 1982, scende in pista con la 956 che domina subito la serie oscu-

rando tutti gli altri partecipanti per un lustro.

La storia si ripete negli anni '90 quando la ACO, per rivitalizzare gli schieramenti della maratona francese, promuove la nuova categoria GT1 basata sulla evoluzione delle Granturismo che corrono nella serie BPR europea. La Porsche capisce l'opportunità e realizza la 911 Gt1, altra vettura iconica nella storia del motorsport.

Finita l'epoca delle Gt1, che ormai sono dei prototipi mascherati da Gt, inizia l'epoca delle barchette con la nuova categoria Le Mans Prototipe, ed è nuovamente un costruttore tedesco a credere in questa formula tecnica: l'Audi. Con la R8 a benzina munita della iniezione ad alta pressione, vince la sua prima 24 Ore di Le Mans nel 2000 e va a vincere anche la nuova America Le Mans Series oltreoceano.

La ACO apre la 24 Ore di Le Mans alle nuove tecnologie ed è sempre

l'Audi con la R10 Tdi a conquistare la prima vittoria con un motore turbodiesel a gasolio nel 2006. La storia si ripete nel 2012 quando l'Audi R 18 E-Tron Quattro di Fassler-Lotterer-Treluyer passa per prima sotto la bandiera a scacchi sul tracciato della Sarthe.

Insomma per conquistare un posto d'onore nella storia è importante essere i primi ad intuire le possibilità e la potenzialità che possono offrire nuovi regolamenti tecnici, ed in questo caso la Toyota ha saputo approfittare di una opportunità che gli ipotetici avversari non hanno saputo sfruttare. Per le prossime stagioni sembra che la categoria delle Hybrid Hypercar abbia un futuro roseo, con nomi come Ferrari, Peugeot, BMW, Porsche, Audi che stanno preparando il ritorno nelle gare di durata, ma per tutti ci sarà un avversario da battere, la Toyota che ha già conquistato il suo primato nella storia.

Massimo Campi



Grande festa



Kamui Kobayashi lascia il volante per un ruolo direttivo

I MARATONETI

Il periodo d'oro delle gare di durata è quello che inizia con gli anni sessanta e finisce nei primissimi anni settanta. Le gare sono ancora viste come un ottimo veicolo pubblicitario e di sperimentazione del prodotto, le case automobilistiche investono cifre sempre maggiori nel motorsport e le gare di durata diventano quelle più seguite, a discapito della Formula 1.

Le vetture impiegate sono prototipi o granturismo. Il "circus" dei migliori piloti è abituato a spostarsi da un abitacolo all'altro, a seconda delle competizioni e dei conseguenti ingaggi o premi di arrivo ed i top driver sono abituati a gareggiare sia con le monoposto che con le ruote coperte. Le prime, agili e scattanti, ma poco potenti (all'inizio degli anni '60 in Formula 1 si corre con le monoposto da 1,5 litri) le seconde molto più impegnative da guidare, meno agili ma molto più potenti.

La Ferrari è la regina incontrastata delle gare di durata, le rosse di Maranello devono la gloria soprattutto

alle vittorie nelle grandi competizioni internazionali come quella di Luigi Chinetti nel 1949 alla prima 24 Ore di Le Mans del dopoguerra con la Ferrari 166MM. Chinetti, che ha già trionfato nel '32 e nel '34 con l'Alfa Romeo, guida per 23 ore la vettura che è di proprietà di Lord Nelson. Originario della provincia milanese, si è trasferito a Parigi e poi negli USA, conservando solidi rapporti con l'Alfa Romeo e con Ferrari del quale diventa agente per il Nord America, poi crea la NART che ritroviamo in due passaggi fondamentali nella storia del Cavallino Rampante. Nel 1964 le 158 di Surtees e Bandini corrono le ultime due decisive gare del mondiale con una livrea bianco-azzurra, iscritte dalla NART. L'anno dopo è la 250 LM di Chinetti, questa volta rossa, a regalare a Ferrari la non e finora ultima affermazione a Le Mans, Jochen Rindt, che pure non ama le gare di durata, in coppia con Masten Gregory. Durante la notte, mentre Masten Gregory non stava bene, al suo posto sale nell'abitacolo della

rossa Ed Hugus, il pilota di riserva, che però non figura nell'albo d'oro della maratona francese per non squalificare il pilota austriaco che sta dormendo.

Tra i piloti più vittoriosi con le ruote coperte di quel periodo c'è Phil Hill. L'americano nel 1954 si mette in luce conquistando, a bordo di una Ferrari 375 MM Vignale il 2° posto nella Carrera Panamericana, una delle tre gare più prestigiose dell'epoca, con a bordo Ritchie Ginther in qualità di meccanico. Nel 1958, alla sua quarta partecipazione, Hill vince la 24 ore di Le Mans, al volante di una Ferrari 250 Testa Rossa in coppia con Oliver Gendebien. La carriera di "Filippo", oltre al titolo mondiale piloti di F.I., vanta un'altra vittoria a Le Mans, sempre con Gendebien al volante della Ferrari Ferrari 330 TRI/LM nel 1962 ed alla 12 Ore di Sebring, vinta per la prima volta nel 1958 con Peter Collins e nel 1961. Olivier Gendebien il "barone delle Ardenne" viene ricordato soprattutto per i suoi successi alla 24 ore di Le Mans, che con-



Umberto Maglioli festeggia la terza vittoria alla Targa Florio assieme a Vic Elford

quista ben 4 volte tra il 1958 e il 1962, ma anche per le vittorie alla Targa Florio nel 1958 a bordo della sua Ferrari 250 GT France automobilistico con la sua Ferrari 250 GT Berlinetta e alla Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1955.

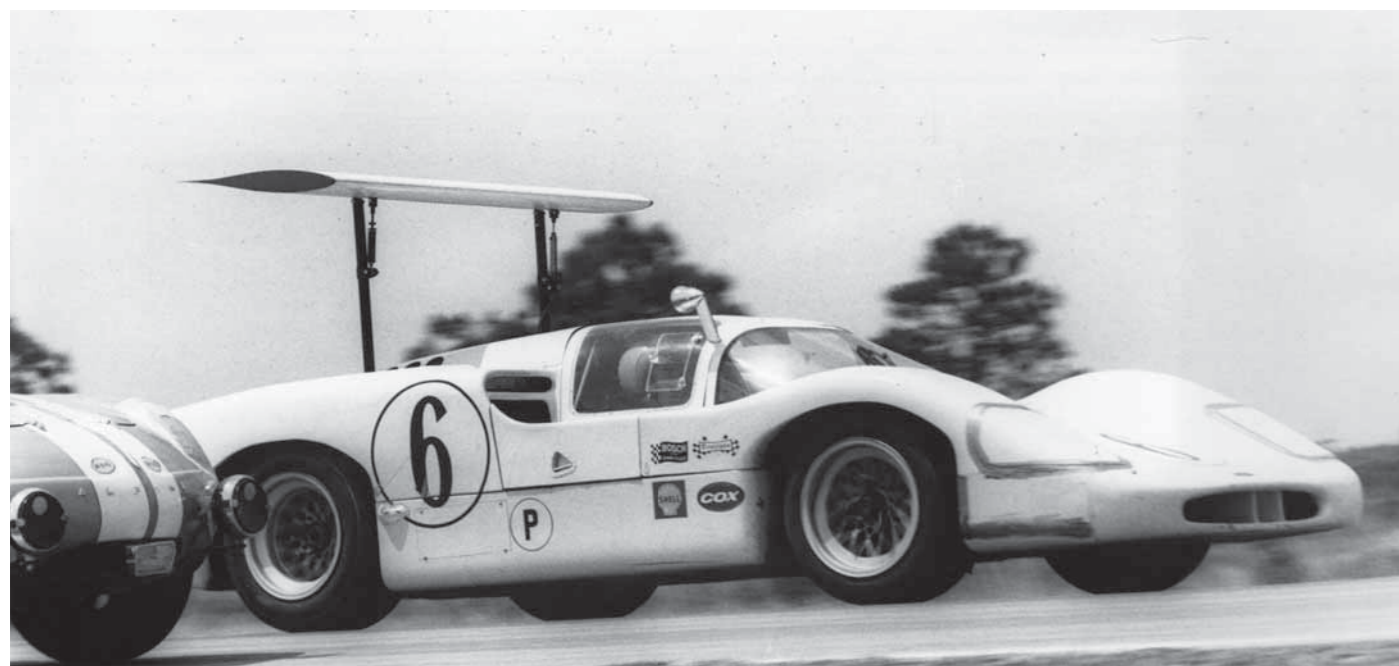
La scuola belga, in quegli anni vanta una grande tradizione con le gare di durata, c'è Willy Mairesse, uno dei piloti più forti e sfortunati alla guida di una Ferrari. In coppia con John Surtees, Mairesse vince la 1000 km del Nurburgring 1963 alla guida di una Ferrari 250P. Successivamente, Surtees e Mairesse guidano la corsa per 15 ore alla 24 Ore di Le Mans del 1963 prima che l'auto prenda fuoco mentre Mairesse era alla guida. Il pilota rimane ferito ma continua la sua carriera fino alla seconda metà degli anni '60 alternandosi alla guida di monoposto e ruote coperte. Alla fine Mairesse si toglie la vita in una stanza d'albergo a Ostenda dopo che un ulteriore incidente alla 24

Ore di Le Mans del 1968 lo costringe a porre fine alla sua carriera. Tra i piloti belgi c'è anche Paul Frère, ingegnere e giornalista, che vince la 24 di Le Mans 1960 in coppia con Gendebien e Lucien Bianchi di chiare origini...milanesi, a sua volta primo nella 24 Ore del 1968 con una Ford GT40 di John Wyer assieme a Pedro Rodriguez, e tre volte primo al Tour de France con Ferrari. Anche gli italiani sono della partita. Il nome di Nino Vaccarella diventa famoso per la conquista della Targa Florio, la leggendaria corsa sul tracciato che per lui era di casa. A Le Mans, il "presidente volante" è salito sul gradino più alto del podio nel 1964 al volante della Ferrari 275P in coppia con Jean Guichet. "Ero molto contrariato di essere messo in coppia con il francese che giudicavo un pilota di secondo piano per correre a Le Mans – sono le parole di Vaccarella – ma il francese si è invece rivelato un pilota affidabile, molto corretto con la

meccanica, ed abbiamo conquistato quella fantastica vittoria".

Lodovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini sono primi a Le Mans 1963, con la Ferrari 250P, il primo prototipo di una lunga stirpe a motore centrale che finirà con la 330P4 del 1967. Sarà la vettura dell'ultima vittoria di Bandini, che inizia la stagione '67 con la vittoria sul banking di Daytona in coppia con Chris Amon, nel famoso arrivo in parata. Lorenzo e il neozelandese, grandi amici, vincono ancora alla 1000 Km di Monza, poi arriva la tragedia di Montecarlo e la fine del pilota italiano. Le gare di durata degli anni '60 sono famose per la guerra tra la Ford e la Ferrari, una sfida tipo "Davide contro Golia".

Lo squadrone ufficiale americano ingaggia, a suon di dollari, alcuni tra i migliori piloti sul mercato come Chris Amon, Mario Andretti, Bruce McLaren, A.J. Foyt, ma la vera anima della squadra americana è quella di Kenneth Henry Jarvis Miles, detto



La Chaparral "alata" con al volante Mike Spence



Olivier Gendebien, un martello

“Ken”, inglese emigrato negli USA e pilota del Team Shelby. Carattere difficile, un vero mastino, veloce, tosto, grande collaudatore, è il pilota che ha fatto grande la GT40. Il 1966 è il suo anno: con la Ford GT40 MkII, ottiene i successi più importanti della sua carriera: vince con Lloyd Ruby, la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring, manca solo le Mans e Ken Miles è pronto alla vittoria. Al volante della Ford GT40 MkII n°1 è in coppia con Denny Hulme. I due vanno veramente forte, più volte migliorano il record della pista e sono in testa con quasi 4 giri di vantaggio sulla seconda e sulla terza auto; la Ford GT40 MkII n°2 di Bruce McLaren/Chris Amon e la n°5 di Ronnie Bucknum/Dick Hutcherson, quando Leo Beebe, dirigente responsabile della squadra corse Ford, ordina di rallentare per realizzare un arrivo in parata e scattare una foto storica delle loro tre vetture, che tagliano insieme il tra-

guardo, da sfruttare a scopo pubblicitario. Miles è incavolato nero, ma sa che deve obbedire agli ordini di squadra, rallenta, fa delle soste ai box, si fa raggiungere dalle vetture n°2 e n°5 ma la foto viene rovinata dalla Ford GT40 n°2 di Bruce McLaren/Chris Amon, che accelera e taglia il traguardo per prima. Considerato uno dei migliori “stradisti”, Umberto Maglioli vince la sua prima Targa Florio nel 1956 con la Porsche, nel 1964 vince la 12 ore di Sebring per la Ferrari e nel 1968 ottiene la sua terza vittoria alla Targa, con Vic Elford su una Porsche 907 ufficiale. Maglioli si ritira dalle corse nel 1970 e tra i suoi compagni c’è l’ingegnere Mike Parkes. L’inglese è stato uno dei principali collaudatori delle Ferrari a ruote coperte, ha corso dagli anni ’50 fino all’inizio degli anni ’70, sviluppando vetture come la 330P4 a la 512, ma anche la Lancia Stratos. Tra i compagni di Parkes c’è anche John Surtees. Il “fi-

glio del vento”. Proprio al volante di una Lola, mentre sta correndo una gara Can Am, ha il grave incidente che incrinerà il rapporto tra il campione inglese e Maranello.

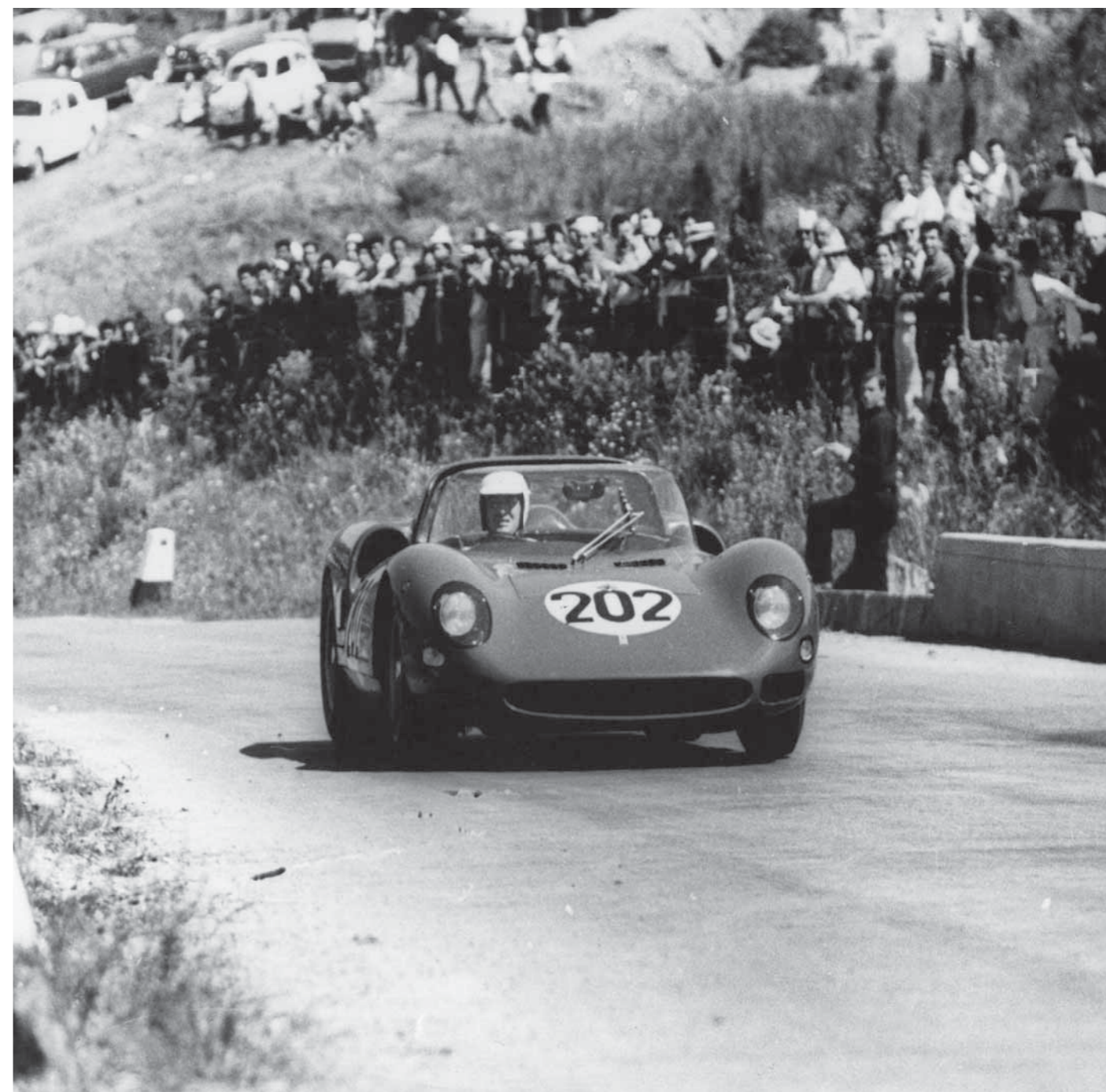
Finita la guerra Ferrari-Ford iniziano le sfide con la Porsche all’inizio degli anni ’70. La Ford continua a vincere affidando le GT40 alla squadra diretta da John Wyrer con piloti del calibro di Pedro Rodriguez, Lucien Bianchi ed il giovane belga Jacky Ickx, la futura stella delle gare di durata. Il belga farà scalpore quando attraversa lentamente la corsia di Le Mans, opponendosi alla partenza tradizionale. Sale nell’abitacolo della su GT40, si allaccia lentamente la cintura di sicurezza e parte, ultimo, ma 24 Ore dopo taglierà per primo il traguardo dopo avere superato la piccola Porsche 908 di Hermann. Intanto gli americani arrivano in Europa con una nuova vettura che desta stupore per le soluzioni tecniche: la Chaparral, voluta da Jim Hall

ed Hap Sharp. Tra i piloti ci sono anche Phil Hill, Jo Bonnier e Mike Spence.

La stagione 1970 vede protagonista la Porsche 917 ora gestite da John Wyrer con attori principali Jo Siffert e Pedro Rodriguez, alfiere di John Wyrer che gestisce le 917 ufficiali. La lotta tra i due che anima spesso le gare di durata, tanto che Wyrer alterna i cambi pilota in modo che i due non siano mai in pista contemporaneamente.

Vic Elford è considerato come uno dei piloti più eclettici. La sua fama esplose nel 1968: inizia a fine gennaio con la vittoria al Rally di Montecarlo con una Porsche 911, il weekend successivo va a vincere la 24 Ore di Daytona e un mese dopo ottiene il 2° posto a Sebring. A maggio la conquista della Targa Florio in coppia con Umberto Maglioli, e due settimane dopo, Vic domina la 1000 km del Nürburgring. A giugno la 24 Ore di Le Mans gli sfugge a due ore dalla

fine per un guasto alla frizione. Con il debutto della Matra c’è l’arrivo di una serie di piloti transalpini, tra i più famosi: Gerard Larrousse, Francois Cevert ed Henry Pescarolo che vince la sua prima 24 Ore di Le Mans nel 1972 con il veterano Graham Hill, permettendo al campione inglese la conquista della “triple crown” quella corona immaginaria per chi vince il titolo mondiale in F1, la 500 Miglia di Indianapolis e la maratona della Sarthe.



Lodovico Scarfiotti

IL PROFESSORE

Sabato 4 novembre 1961, Vallelunga. Sul circuito di Campagnano corrono per la prima volta le monoposto di F1. La Coppa Italia, valida per il campionato, è stata organizzata in fretta e in furia dalla influente scuderia Sant'Ambroeus per sostituire la gara inizialmente prevista a Monza, al momento chiusa dopo l'incidente di von Trips. Grandi polemiche da parte di Mimmo Dei patron della scuderia Centrosud, che avrebbe voluto il campionato concluso dopo la gara di Modena del 3 settembre. In tal caso campione sarebbe Lorenzo Bandini, e la scuderia felice per il bel gruzzolo legato al titolo. Adirato, Dei riconsegna alla CSAI la licenza di concorrente e diserta la gara di Vallelunga. Svanisce così il derby tra i due young gun dell'automobilismo italiano. Chi non sembra preoccuparsi è Nino Vaccarella che alla sua terza gara in F1 (ha corso a Modena e Monza) è in pole position con una Cooper-Maserati della Scuderia Serenissima, davanti a Giancarlo Baghetti. Il pilota milanese, rivelazione dell'anno (ha vinto di pura classe a Reims) non ha più a disposizione la Ferrari 156 assegnata a inizio anno alla federazione scuderie, ma ha affittato la Porsche 718 della scuderia Maasbergen con cui corre abitualmente l'olandese Karel Godin de Beaufort, che gli è accanto sulla linea di partenza. Sarà proprio Baghetti a vincere gara e titolo. Vaccarella terzo, preceduto da Ernesto Prinoth con una Lotus 18 Climax, è rallentato da una foratura, stampa uno strepitoso giro veloce in 58", un record che rimarrà imbattuto per anni.

Cresce così e di molto l'interesse per questo corridore siciliano, che ha iniziato a 23 anni con la 1100 di famiglia nel '56, l'anno dopo è sulle strade della sua Targa Florio con una Lancia Aurelia B20, preparata da Gioacchino Vari. Il primo assoluto lo fa alla Passo di Rigano-Bellolampo. E' tempo di salire su una sport. Alla Targa Florio '59 corre con la Maserati A6GCS di Giuseppe Alotta ed è decimo. Poi, con la sua 200Si infila una lunga serie di vittorie: Valdesi-Santa Rosolia, Montepellegrino, Pergusa, Monte Erice, Sassi-Superga e la Catania Etna, striscia che prosegue la stagione dopo che va però ricordata per la chiamata della Camoradi per correre alla Targa con la Birdcage biancoazzurra della scuderia americana, insieme a Umberto Maglioli. Per il '62 il pilota siciliano rimane con la scuderia Serenissima che gli permette di disputare parecchie gare di durata. Vincerà quell'anno la sua prima grande gara, la 12 Ore di Sebring con la Ferrari 250 TRI e si ripeterà al Trophée d'Auvergne. Alla Targa, il conte Volpi lo fa salire su una più agile Porsche 718 in equipaggio con Jo Bonnier con il quale otterrà un probante terzo posto. E con la scuderia veneta può correre ancora in F1, principalmente nelle "non championship races", in particolare a Pau ottiene un buon sesto posto che rimane il suo miglior risultato della sua carriera in monoposto. Il resto della stagione è deludente, così decide di accettare l'offerta Ferrari. Con le sport del Cavallino, Vaccarella diventa un numero 1, vincerà la 1000 km del Nurburgring, la 24 Ore di Le Mans, la Coppa Intereuropa e la sua prima Targa Florio, ma

in F1 niente, salvo quello sfigato Gran Premio d'Italia '65 corso con la 158 Aero dismessa dal vertice della squadra. Sull'argomento con Ferrari c'è stata sempre polemica. "Con Ferrari c'è stata questa diatriba raccontava. Con i prototipi da 400-500 CV battevamo i più forti, ma non eravamo all'altezza della F1 che era la macchina più semplice del mondo. Con la 1500 è diventato tutto più difficile, forse per colpa della morte di Ascari, Musso e Castellotti. I giornalisti gli rivolgevano delle accuse, così voleva avere contatti più limitati con i piloti italiani, questa è una mia interpretazione. C'erano dei bravi piloti, ma io credo tra i prototipi di essere stato uno dei più forti, uno dei pochi che ha vinto tutte le gare del mondiale, a prescindere dalla Targa Florio, che sembra ho vinto solo quella! Anche se Graham Hill e Bonnier mi dicevano con una certa invidia: quello che succede qui in Sicilia per te non succede certo in Inghilterra quando vinciamo...."

"Diciamo che i nostri direttori sportivi sono stati molto lacunosi... nell'interpretare i meriti. Anche perché io come è noto ho fatto il pilota al 50% per continuare a fare il Preside. Arrivavo a Le Mans nel '70 e facevo la pole position con gente come Ickx, Peterson e Regazzoni. Un capo scuderia doveva valutare questo. Non è che uno si "inventi" una pole position a Le Mans. Sebring, Monza, Imola, Mugello, Pergusa, potrei continuare ancora con un curriculum molto ricco...."

Caro Ninni tu sei un grandissimo a prescindere in una storia dei Cavalieri della Velocità comunque irripetibile!

Franco Carmignani



NINNI

di Vittorio Tusini Cottafavi

Ho conosciuto bene Nino Vaccarella in anni recenti. Conoscevo da sempre il campione automobilistico, l'idolo di Sicilia, l'asso della Targa Florio e non solo; la sua particolare capacità di domare le grandi vetture sport-prototipo anche le più scorbutiche e insidiose; più c'era velocità e potenza più lui, il "Preside volante", si trovava a proprio agio. Da ultimo, invece, ho conosciuto il campione di umanità, l'amico generoso, l'uomo saggio e filosofo con tanta voglia di rivelare storie, gioie e successi, delusioni e dolori di una lunga carriera di pilota, di una vita intensa. L'occasione di conoscerlo e diventargli amico è stata la presentazione del mio libro su Ignazio Giunti, suo compagno prima all'Alfa Romeo poi alla Ferrari, scomparso tragicamente, ancora ragazzo e con un grande avvenire dinanzi a sé, in un tragico incidente a Buenos Aires, mentre conduceva in testa alla prima

prova del Campionato del mondo 1971 la nuova Ferrari prototipo. Bastava un colpo di telefono e Nino correva ovunque per raccontare in modo avvincente di quell'epoca leggendaria delle corse e con grande partecipazione emotiva del giovane campione-amico prematuramente scomparso. Quanti aneddoti, quanto fascino e quanto affetto nelle sue parole a Vallelunga, a Palermo, a Padova, a Soveria Mannelli. In quest'ultima località, arrampicata sulla Sila Piccola, sede di un bel festival letterario organizzato dal mio Editore (Rubbettino), Nino a 86 anni suonati non sentì ragioni e decise di venire da solo con la sua macchina (non una Ferrari, ma un'utilitaria Fiat). Invero un po' all'ultimo momento, partì da Palermo, affrontò il passaggio dello stretto ma soprattutto le misteriose strade di montagna calabresi a sera inoltrata. Si perse e arrivò molto tardi e piuttosto stanco ma gli ci volle pochissimo, un abbraccio dei tifosi, una carezza alla mia nipotina, un buon piatto di pasta al peperoncino calabrese,

e via pronto a partecipare al convegno e a parlare di corse, macchine, piloti e di Ignazio, con profondo rimpianto. Si veniva rapiti dal suo eloquio fluente, dallo spirito acuto, dall'intelligenza, dalla sincerità nel mettere a nudo i propri sentimenti. Magnifica la sua risposta alla domanda che gli veniva posta più di frequente su quale fosse stata la sua vittoria più bella. L'anziano campione rispondeva in modo toccante: "la mia vittoria più bella è stata 'la Vita', l'essere sopravvissuto in un'epoca meravigliosa e terribile dell'automobilismo, in cui il destino beffardo e crudele delle corse era sempre in agguato, e purtroppo si è portato via tanti amici e campioni, come il caro Ignazio". Nino, questo straordinario "premio" resterà per sempre nella tua bacheca di campione, ma ora anche tu non ci sei più. Ci allevierà la dolcezza del ricordo di te, ultimo vero cavaliere di un'epoca irripetibile, ormai leggendaria, dello sport automobilistico. Ti abbracciamo con grande affetto e tu, per favore, abbracciaci Ignazio...

GRAND'ITALIA

I Campionati GT sono stati nel 2021 il terreno di conquista per i piloti italiani. Alessandro Pierguidi ha avuto una stagione esaltante, la miglior fotografia della quale è il sorpasso a Blanchimont sotto la pioggia che gli è valso il primo posto nella 24 Ore di Spa, ribadito a Le Mans. Alessandro è dunque campione del mondo FIA GT e campione della GTWorld Challenge Europe Endurance Cup - Pro Cup con le Ferrari 488 Evo di AF Corse e Iron Lynk. Con quattro vittorie su sei gare nella finale 8 Ore del Bahrain, Alessio Rovera, alla prima stagione nel FIA WEC, ha vinto subito il titolo della classe GTE AM nel Mondiale Endurance al volante della Ferrari 488 GTE di AF Corse insieme ai compagni di squadra

François Perrodo e Nicklas Nielsen. Il ventiseienne pilota varesino conferma un'ascesa straordinaria. Lanciato dal Campionato Fiat Abarth 2013, ha poi scelto le ruote coperte: campione della Carrera Cup, e due volte tricolore nel Campionato GT, diventa ora pilota ufficiale dei programmi Ferrari AF Corse a un anno dall'inizio del programma Hypercar della Casa di Maranello... Nel weekend conclusivo dell'International GT Open 2021, corso sul Circuito di Barcellona, Michele Beretta non ha fallito l'obiettivo stagionale e si è laureato Campione. Dopo il titolo della European Le Mans Series 2020 (su Porsche 911 RSR GTE) ed il Campionato Italiano GT 2017 (su Lamborghini Huracan GT3), questa è la terza affermazione di Michele

in un campionato di rilievo internazionale riservato alle vetture GT. Nei sette doppi appuntamenti in cui si è svolto il campionato, Michele ha vinto quattro gare (Paul Ricard, Spa, Hungaroring e Red Bull) ed è salito sei volte sul podio, partendo due volte dalla pole. Pierguidi, Rovera, Beretta sono la punta di diamante della "squadra" tricolore che può schierare Gimmi Bruni, Giancarlo Fisichella, Raffaele Marciello, Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli, Marco Mapelli e Mattia Drudi. E dal Lamborghini Supertrofeo e dall'Italiano GT, tra Leonardo Pulcini, Kevin Gilardoni e Andrea Cola arriveranno presto altri talenti autentici, a rendere ancora più forte il nostro dream team.

Franco Carmignani



GT Open 2021 parla italiano



Michele Beretta

L'ANNO DELLA EVOLUZIONE

Una nuova granturismo, la Huracán Super Trofeo Evo2, sarà protagonista delle tre serie continentali del monomarca Lamborghini. Radicali perfezionamenti aerodinamici e il design senza compromessi realizzato dal Lamborghini Centro Stile ne fanno la versione più prestazionale mai progettata per correre nel monomarca di cui nel 2022, in occasione dei 60 della fondazione dell'azienda di S.Agata Bolognese, si correrà la quattordicesima edizione.

Aerodinamica e design sono gli ambiti in cui Squadra Corse e Centro Stile si sono maggiormente concentrati. Dal punto di vista estetico Huracán Super Trofeo Evo2 estremizza il design delle precedenti generazioni, anticipando stilemi che debutteranno sulle stradali nei prossimi anni. Cambia radicalmente la parte anteriore, caratterizzata da nuovi gruppi ottici full LED ad alta intensità dal design esagonale e dal pronunciato labbro "a omega" che raccorda le pinne in carbonio e rafforza il legame stilistico con la Huracán STO. Inedite anche le prese d'aria "air curtain" che ottimizzano i flussi d'aria, mantenendoli aderenti alle fiancate, e la resistenza aerodinamica. Il posteriore, dominato dall'ampia ala in carbonio, è stato ispirato da minimalismo e leggerezza. Le cornici dei nuovi gruppi ottici a LED omaggiano il design della Countach e sono idealmente sorrette dal bumper in carbonio ad arco che collega armonicamente le appendici aerodinamiche poste dietro le ruote alle ridisegnate pinne del diffusore.

Altre novità riguardano numerosi componenti della carrozzeria come i rivestimenti dei brancardi e le già citate appendici aerodinamiche posteriori, realizzati in fibra di carbonio

anziché in materiali plastici, mantenendo la massima sostenibilità in ottica costi di gestione. Inoltre i fender posteriori sono ora composti da un unico elemento, che comprende parte dello spoiler laterale, per avere una continuità di superfici ottimale. Cambia anche il sistema frenante, progettato e sviluppato da Squadra

Corse: i dischi anteriori in acciaio passano da 380 mm a 390 mm, le nuove pinze hanno la possibilità di alloggiare pastiglie dal design inedito e con superficie maggiorata per ottimizzare performance e consumo. La propulsione è affidata al motore V10 aspirato di 5,2 litri che eroga una potenza di 620 CV da gestire con cam-

bio sequenziale a 6 marce X-Trac e abbinato alla trazione posteriore. Nuovi dovrebbero essere anche i pneumatici Pirelli P Zero che sono stati più volte protagonisti in negativo in occasione dell'appuntamento di Misano 2021.

La prevendita delle nuove Evo2 è andata come meglio non poteva andare. «Abbiamo esaurito lo stock di esemplari prodotti, ne sono stati venduti più di 60 (che al prezzo di 250.000 Euro tasse escluse è un bel business, n.d.r.)» dice Giorgio Sanna,

responsabile delle attività sportive Lamborghini, il che fa pensare che la griglia del Super Trofeo Europa 2022 possa superare le 30 auto del 2021. «Ci aspettiamo qualche altra squadra, esiste il potenziale per arrivare a 40 macchine iscritte» che vanno a sommarci a quelle impegnate nella serie nordamericana.

Nel 2022 il monomarca Lamborghini vedrà anche il ritorno del torneo in Medio Oriente con due appuntamenti fra Abu Dhabi e Dubai fra il 20 e il 29 Gennaio nei quali sarà ancora

utilizzata la vecchia Huracán Evo. «Consentire loro di correre Medio Oriente, in due località sono destinazioni turistiche di alto livello, è inoltre coerente con la nostra missione di marchio di lusso» spiega Sanna.

La serie europea partirà invece a Imola nel fine settimana del 2-3 Aprile, in occasione della quale saranno organizzate alcune iniziative di contorno, mentre le World Finals 2022 si correranno a Portimao.

Paolo Ferrini



La nuova EVO 2

BRAIN POWER

La curiosità di affrontare, anche per poco tempo il metodo MindUP - Psicologia del Potenziamiento, mi attirava come un nuovo giochino per un bimbo... In questo caso la "questione" è stata più seria del previsto! Simulatore professionale presso la sede della Redway Technologies & Communication di Riccardo Miazzo a Padova (imprenditore e tecnico da tempo dedicato alla costruzione di simulatori integrati da software connessi a sensori per rilevare i vari parametri psico-fisici), due professionisti e

ragazzi speciali a seguirci quali Lorenzo Baldassarri (creatore del metodo MindUP, psicologo e preparatore mentale nel settore motorsport da molti anni) e Andrea Gianmaria (psicologo e trainer MindUP); entrambi hanno applicato il metodo integrando la valutazione degli aspetti mentali con quelli psico-fisiologici e aggiungendo test attitudinali specifici per lo sportivo prima e dopo sessione al simulatore. Abbigliamento Racer obbligatorio!!! La sessione era prevista per me e due amici: Riccardo Paterni (si occupa dello sviluppo progettuale

di MindUp) e Silvio Pederzini (tutti gentlemen drivers), divenendo quindi una sorta di sfida prestazionale tra noi amici. In aggiunta a questo, il fatto di non avere confidenza alcuna con i simulatori ha fatto sì che il giusto livello di tensione fosse presente: la tensione c'era, eccome! Come circuito e vettura, abbiamo scelto Monaco e la Ferrari T2 di Lauda, mix molto impegnativo, ma, perfetto per il nostro scopo. Dopo un briefing iniziale con Lorenzo ed Andrea, nonostante la crescente sensazione di sfida, ho iniziato la



In attesa di "partire"



In pista a Montecarlo

prima sessione di riscaldamento con molta calma, cercando di capire le marce da usare, la frenata, i punti di staccata, che, per chi non è abituato al simulatore, forse è più difficile che nella realtà... Ma, anche grazie all'atmosfera rilassata e piacevole che si è creata da subito con il team, la sessione cronometrata è andata bene, miglioravo di giro in giro, ho distrutto la macchina un paio di volte, ma ci sta!!! Dopo la sessione, abbiamo iniziato con alcuni test scientifici dedicati a valutare i propri comportamenti/sensazioni, appren-

dere teoria e pratica in merito a tecniche di rilassamento e concentrazione/respirazione. Tutto questo si è rivelato decisamente fondamentale nella seconda sessione, dove, confermato dai grafici dei dati rilevati dai sensori, (sovrapposti tra prima e seconda sessione) lo sforzo fisico è stato inferiore, l'atteggiamento mentale di maggior concentrazione, e nello stato emotivo ho percepito maggiore calma e determinazione. La prestazione in pista è migliorata!!! E tutto questo in una sola giornata!!! Personalmente è stata un'esperienza

fantastica, mi sono reso conto, in un solo giorno, e divertendomi, quanto possa essere importante per un pilota e/o per qualsiasi persona sottoposta a situazioni con un forte carico di pressione esterna, l'importanza di un "potenziamento" mentale di questo tipo. A fine sessione, ho avuto la consapevolezza di aver migliorato la prestazione complessiva grazie alle tecniche del metodo, spero presto, di poter affrontare un percorso completo. Grazie a Riccardo, Lorenzo ed Andrea!!!

Alberto Giorgio

Il Metodo. È stato un piacere organizzare l'opportunità per Alberto e Silvio di mettere alla prova le potenzialità e la concretezza del metodo MindUp - Psicologia del Potenziamiento. Un metodo che Lorenzo Baldassarri ha creato e messo a punto proprio da studi e approfondimenti nati e perfezionati nel corso degli anni nel mondo motorsport professionistico, in particolare con un pilota che oggi è ai vertici della Formula 1 e con cui Lorenzo ha lavorato ai tempi del percorso in monoposto. Ho incontrato Lorenzo molti anni fa proprio in questi contesti motorsport e sono stato subito affascinato dal senso integrato e concreto del metodo. Abbiamo chiamato il metodo MindUP - Psicologia del Potenziamiento proprio perché si concentra sul potenziare le nostre capacità nel raggiungere gli obiettivi prestazionali che ci prefiggiamo. L'obiettivo del nostro mental training integrato è l'incremento delle risorse personali ed è rivolto a chiunque desideri accrescere o acquisire nuove abilità

per elevare il livello di performance individuale, generando un senso di precisa consapevolezza e gestione di se stessi. L'innovazione di questo approccio sta nel fatto di offrire un percorso di crescita integrato. Integrazione intesa come potenziamento simultaneo ed indissolubile di tutti i livelli di funzionamento della persona: Cognitivo, Emotivo, Fisiologico, Muscolare-Posturale. Si tratta quindi di una visione integrata del sé che si basa sull'inquadrare i fattori da potenziare avendo come riferimento dati mentali e fisiologici che servono a tracciare in modo concreto e riscontrabile i progressi; l'aspetto della tangibile concretezza del metodo scientifico e riscontrabile tramite raccolta dati non è paragonabile o assimilabile a nessun altro modello di mental training esistente. Il concetto di 'persona integrata' trae origine dalla Teoria della Psicologia Funzionale che rappresenta la nostra base teorico-scientifica di riferimento.

È stato bello percepire che Alberto e Silvio si sono ben presto resi

conto che i miglioramenti nella prestazione al simulatore (e nella sensazione di benessere complessivo percepita) non sono stati semplicemente frutto di strategie comportamentali suggerite, né di un lavoro fatto su aspetti motivazionali legati ad un atteggiamento positivo e vincente, bensì si è trattato di un'azione di miglioramento integrata sulle loro capacità di fondo da piloti.

Da tempo il metodo viene utilizzato in vari contesti sportivi e abbiamo messo a punto soluzioni applicative adatte a prestazioni individuali e di gruppo anche in ambito aziendale. In qualsiasi contesto in cui siamo portati a dover esprimere il meglio delle nostre capacità sotto forti pressioni, trovandosi a gestire varie attività contemporaneamente, con l'ambizione di continuare a migliorare le nostre prestazioni e al tempo stesso mantenere l'equilibrio e benessere personale, il metodo MindUP - Psicologia del Potenziamiento offre punti di riferimento concreti per gestire al meglio se stessi con consapevolezza e autonomia.

Riccardo Paterni



Alberto al simulatore



Tutto il lavoro di supporto



La valutazione dei risultati

MATURI E AFFIDABILI

Giandomenico Basso, Luca Rossetti, Paolo Andreucci, Elwis Chentre, sono i piloti che hanno vinto i titoli tricolori 2021. Tornato al volante di una Škoda, “Giando” ha incorniciato il quarto sigillo tricolore, che arricchisce ulteriormente il suo palmares nel quale figurano anche l’International Rally Challenge nel 2006, il Campionato Europeo nel 2006 e nel 2009 più i due titoli nel TER (Tour European Rally) 2017-2018! Anche Luca Rossetti vanta un palmares ricco. Campione d’Italia nel 2008, tre volte campione europeo (2008-2010-2011) campione turco (2012), primo nell’International Cup 2017-2018, aggiunge quest’anno il titolo del Campionato Italiano WRC, che si è aggiudicato con una vettura R5. Al vertice del Campionato Italiano Rally Terra c’è proprio il recordman assoluto dei rally italiani, Paolo Andreucci che porta così a dodici il totale di corone tricolori. Elwis Chentre completa il pa-norama 2021.

Il valdostano già campione del Trofeo Rally Asfalto 2009 e dell’International Rally Cup 2016, si è ripreso quest’anno la corona di Coppa Italia. È evidente che uno dei segreti vincenti di questi magnifici quattro è l’esperienza, che fa rima con..età, in questo caso parliamo di over 40. Ma, verrebbe da dire che sono come il vino buono, che con gli anni migliora sempre e soprattutto è la voglia e la capacità di vincere che accomuna Basso, Rossetti, Andreucci e Chentre, peraltro tutti al volante di una Škoda Fabia R5, vettura che si conferma come ideale per il più vasto mercato di strutture professionali e preparatori. Ed eccoci ai giovani e ai meno giovani, avversari dei quattro campioni. Andrea Crugnola, campione uscente è un pilota nel pieno della maturità. È riuscito a superare il colpo del ritiro di Citroën, dopo appena una stagione da ufficiale. Ha trovato casa alla Friulmotors che gli ha messo a disposizione una Hyundai i20, con la quale, dopo una partenza difficile è

risalito prepotentemente alle spalle di Basso, conquistandosi l’attenzione dei vertici dello sport della casa coreana dopo la gran gara al rally mondiale di Monza, dove ha conquistato la top ten entrando nella classifica del WRC, e non accadeva da tempo a un pilota italiano. Chissà... A Monza, sulla seconda i20 del team HMI ha corso Stefano Albertini, un’opportunità importante, maturata dopo la sua miglior stagione nel CIR Sparco, due vittorie e la conferma del titolo Asfalto. Davanti, sul terzo gradino del podio, Fabio Andolfi al rientro dopo le stagioni nel WRC2, esperienze di cui indubbiamente ha fatto tesoro. A ventotto anni, il ligure è un po’ il capofila dei “giovani”, gli altri sono Damiano De Tommaso, 25 anni, che ha corso con la Citroën C3 ex Crugnola ge-stita dalla FPF dei Fabbri, e Tommi Ciuffi, ventottenne come Andolfi. Avranno qualche chances di salire i gradini della specialità. Difficile pronosticare il futuro...

Franco Carmignani



“Giando” ancora una volta campione d’Italia



Luca Rossetti ha vinto il CIWRC



Paolo Andreucci ha allungato ulteriormente la sua serie di titoli con il CIRT 2021

SARANNO FAMOSI

Due giovani, Alberto Battistolli e Giorgio Cogni hanno chiuso alla grande la stagione. Il ventiquattrenne vicentino ha vinto il Liburna Terra, gara conclusiva dei campionati italiani Sparco e Terra, mettendo in fila Andreucci, Bulacia, Campedelli e Crugnola. Nella stessa gara Cogni, che di anni ne ha ventisei, ha vinto il Campionato Italiano Junior ribaltando con grande caparbieta una situazione di classifica che alla vigilia non lasciava molte chances. E, tornando a Battistolli, ha poi messo

la classica ciliegina sulla torta andando a vincere con una Lancia 037 anche il Rally del Brunello a Montalcino, round finale del campionato terra per auto storiche. I nostri due amici che nel 2022 si daranno alle sfide europee, sono anche accomunati dal nome famoso. Il primo è figlio di "Lucky" (Gigi Battistolli), mentre quello che è il più autorevole giornalista del settore, ovvero Gianni Cogni, è il papà del secondo. Ebbene abbiamo chiesto proprio ai due genitori, che, pragmatici come sono,

certo non appartengono alla fastidiosa specie di parenti "tifosi", che in passato arrivavano addirittura alla rissa, il compito di presentarci i loro ragazzi. Gigi e Alberto. Partirei proprio dal Brunello. È stata una bella gara, dove io avevo a che fare con il campionato italiano auto storiche terra. La classifica mi vedeva in testa, però per effetto del punteggio marcato nella penultima gara, il Rally del Vermentino in Sardegna, dovevo arrivare in fondo, altrimenti Bianchini, che era secondo avrebbe potuto superarmi.



Alberto Battistolli sulle orme di Lucky



Alberto Battistolli

Dunque ho corso con tranquillità. È mancata la vittoria, ma non la gioia, perché vedere Alberto che alla fine, dopo aver sofferto il primo giorno e la mattina, quando le strade erano molto bagnate, come è venuto asciutto, ha dimostrato le sue qualità e la sua abilità segnando un ottimo tempo nella penultima prova speciale pur con una due ruote motrici. È passato in testa e ha vinto, con al suo fianco Simone Scattolin, che per lui è un navigatore importante, perché Alberto a dispetto dell'età, è molto più "giovane" di quello che sembra.

Sicuramente ha delle capacità, e lo ha dimostrato al Liburna, importanti per un giovane che inizia il percorso di crescita nei rallies. Al momento il suo livello è ancora basso. Potrebbe essere alto sulle gare italiane su terra, un virtuale candidato per CIRT, mentre su asfalto ha alle spalle solo cinque-sei gare con macchine moderne. Deve crescere anche in questo caso. Per quanto riguarda il futuro, Alberto ha scelto di proseguire nel campionato europeo, un'esperienza che ritiene, come un po' tutti, molto formativa. Non dovremo guardare

per forza ai tempi, perché l'anno scorso ha fatto poche gare, alcune le rifarà, altre ne scoprirà nel 2022, confrontandosi con piloti che sono prima di tutto molto più esperti di lui su questa tipologia di gare, avendo percorso queste strade decine di volte. Insomma un altro anno di "gavetta" a live-lo europeo.

CHI È BATTISTOLLI Jr.

Alberto ha iniziato il suo cammino nei rallies per auto storiche, semplicemente perché io correvo in quei campionati. Sono vetture che hanno

una caratteristica e comunque comportano un'abilità da parte del pilota molto più importante rispetto alle moderne, perché qui la macchina conta per il 70%, il resto ce lo deve "mettere" il pilota. Dunque sono molto formative. Ha corso prevalentemente su terra, e con la 131 Abarth è riuscito a fare dei bei risultati. Poi è passato alle moderne, ma non ha lasciato le storiche. Ha già vinto due anni fa il Campagnolo, davanti a Costenaro e a... "Lucky", mentre su quella penultima prova del Brunello, la Castiglione del bosco, ha messo in luce la sua caratura... è molto bravo. Va detto che come target, al primo posto c'è lo studio, secondo il suo futuro, per il momento non ritengo sia in auto ma in azienda. L'impegno tuttavia è quello di portarlo al massimo della crescita e in grado di competere nelle gare internazionali più lunghe e difficili. Un percorso che prevedo sarà di un paio di stagioni. Poi quando avrà compiuto 26 anni, vedremo il suo grado di preparazione per poter affrontare campionati più... Gigi Battistolli 1-2-3) Primo a Volterra, primo a Montalcino, Alberto Battistolli conferma il suo processo di crescita 4-5) "Lucky" alias Gigi Battistolli oltre alla soddisfazione per i risultati del figlio, aggiunge un altro alloro alla sua collezione di titoli auto storiche. Gianni e Giorgiosorpresa Da sempre lo chiamiamo Giorgiosorpresa. Ha fatto irruzione in famiglia quando tutto già sembrava conforme ai desideri: otto anni dopo il secondogenito maschio, Gabriele, a sua volta già preceduto dalla femmina, Giulia. Una sorpresa all'annuncio destabilizzante, ma poi esaltante: da chiedersi come avremmo fatto senza. Anche perché adesso Giorgiosorpresa è Campione d'Italia Rally! Junior, d'accordo, ma comunque non è cosa da poco. Anzi, assolutamente da pochi. Quindi l'orgoglio di padre sprizza da tutti i miei

pori. Ancor più in me che ho la passione per le auto e per quei rally che da decenni seguono da giornalista. L'immane "Abbiamo vinto!" urlato com'è giusto sotto il podio di Volterra, fa tanto famiglia. E da famiglia abbiamo vissuto e partecipato ad ogni metro della strada che ha portato a questo scudetto. Però la vittoria è tutta sua e del suo navigatore Gabriele Zanni. Ancor di più per come è maturata, all'ultima gara - e che gara! - per pochi secondi e un punto. Sigillo perfetto e alla vigilia difficilmente pensabile: quattro piloti racchiusi in pochi punti con un intreccio di possibili risultati nel conclusivo Liburna Terra che diceva chiaramente che Giorgio era quello con le minori probabilità. Non solo Giorgio doveva vincere, ma Alessandro Casella non doveva concludere alle sue spalle, e il leader provvisorio Emanuele Rosso arrivare non più quarto! Ero certo, certissimo, che la gara sugli sterrati toscani che un tempo erano il teatro del Sanremo mondiale Giorgio l'avrebbe vinta. Perché è sulla terra e nelle condizioni difficili che lui si esprime a livelli superiori. D'altronde aveva già vinto in Sardegna al Rally d'Italia. E sulla terra di San Marino solo dei problemi tecnici lo avevano frenato. Non che sull'asfalto abbia fatto male: anche lì sempre in ballo per il podio. Ma una foratura gli aveva subito rovinato il Sanremo, un braccetto tolto il secondo posto a Roma mentre il terzo posto del Mille Miglia era stato la impeccabile fotografia della superiorità di Casella e della crescita impetuosa del più giovane del gruppo dei big, Roberto Daprà. Devo confessare che razionalmente non ero invece altrettanto certo che potesse vincere il titolo: troppe le coincidenze necessarie. Invece lui, evidentemente, ci credeva e rimettendo i panni di Giorgiosorpresa mi ha fatto altro fantastico regalo.

Sportivamente devo sottolineare alcuni elementi importanti di questo Campionato Italiano Junior voluto da ACI per promuovere i giovani. La formula delle vetture (Ford Fiesta R2) uguali per tutti ne è sicuramente un elemento qualificante, come pure l'aver riunito gli 11 protagonisti in un gruppo unico e per gran parte coeso. Non a caso nel triste momento del sabotaggio notturno che aveva bloccato le vetture di Rosso e Daprà, Giorgio è stato il primo ma tutt'altro che il solo a proporsi di aiutare e trainare le vetture dei rivali bloccati. Un campionato ben seguito e promosso a livello d'immagine. Certo non tutto è stato rose e fiori, ma resta il fatto che con una cifra limitata le 11 speranze in azzurro hanno potuto affrontare - messi tutti sullo stesso piano dal lavoro di Motorsport Italia - un campionato importante, con la prospettiva di vincere un budget in grado di puntare più in alto. Il neo maggiore? Forse il fatto che le prestazioni degli Junior sono state a volte sottovalutate, dimenticando che le loro vetture - per contenere i costi - erano nominalmente delle Rally4 come le altre ma in realtà dovevano rinunciare a parecchie cosette. Soprattutto correvano sempre con lo stesso assetto (da terra anche sull'asfalto), senza poter intervenire su alcune regolazioni fondamentali e con a disposizione un minor numero di pneumatici e con mescole prefissate (ma con il vantaggio della competitività delle Pirelli). In ogni caso il livello dei quattro migliori (alla fine racchiusi in soli 4,5 punti) è stato veramente notevole, e visto che ognuno di loro ha qualcosa da rimpiangere, vanno promossi a pieni voti: di sicuro faranno tutti e sempre ottima figura anche in futuro. Emanuele Rosso, in testa al campionato ininterrottamente dalla seconda all'ultima gara con



Alberto Battistolli

sei podi in altrettanti rally (anche se senza vittorie), ha dimostrato una costanza eccezionale. Roberto Daprà, l'unico debuttante, ha fatto una crescita eccellente e molto, molto promettente. E ha dimostrato, oltre a quelle di piede, anche doti umane veramente notevoli: alla fine dell'ultima speciale del Liburna, dopo aver perso gara e campionato per quattro secondi ha avuto la capacità di rendere merito a Giorgio anziché snocciolare rimpianti. Alessandro Casella, che da buon siciliano va a nozze sull'asfalto (ha fatto tripla nei rally sul bitume) ma soffre sullo sterrato, dove ha patito due

decisivi ritiri. Adesso con Giorgio guardiamo avanti: il budget per la stagione 2022 garantito da ACI Sport al vincitore ci permetterà di avvicinare programmi altrimenti impensabili. L'idea è il Campionato Europeo Rally ancora con una due ruote motrici. Senza illusioni ma a questo punto senza impedirci di sognare un'altra sorpresa firmata Giorgio. Intanto, nella pausa invernale, arriverà da Giorgio un'altra soddisfazione: appuntamento a febbraio per la sua laurea magistrale in ingegneria meccanica. Perché la vita non è solo rally, anche se i rally aiutano ad imparare ad affrontarla.

CHI È GIORGIO COGNI

Giorgio Cogni, piacentino, anche se è nato nella vicina ed ora famosa Codogno (Lodi) il 29 dicembre 1995. Ha debuttato nel 2015 e con la Suzuki Swift a gas della BRC ha affrontato il primo dei suoi monomarca Suzuki, che ha poi vinto nel 2018 con la Swift aspirata tradizionale abbinandovi il titolo di Campione d'Italia R1 portando al debutto nell'ultima gara la Swift 1000 turbo. Dopo una stagione nel trofeo Peugeot 208 è approdato al Campionato Italiano Junior, che ha concluso secondo nel 2020 ed ha vinto nel 2021.

L'EPOPEA DEI DE ANGELIS

Lo scorso numero si è dibattuto sulla differenza sostanziale tra piloti della prima ora, e i giovanissimi della seconda metà degli anni settanta quando il kart, più evoluto e raffinato, diventa una straordinaria rampa di lancio per la nuova generazione di piloti italiani. Il segreto al di là del progresso tecnico era nel formidabile spessore di questa leva di piloti, le gare combattutissime, le rivalità... Ce ne parla Roberto De Angelis, che insieme ai fratelli Elio e Andrea è stato tra i protagonisti di quella splendida stagione. Nelle domeniche in cui nostro padre non correva con i motoscafi, di tanto in tanto ci portava ad una pista di go-kart che si trovava sulla Pontina e che si chiamava "Siesta". Tra i 9 e i 10 anni con mio fratello Elio alternavamo le uscite sul lago di Bracciano, sul motoscafo da corsa, con qualche giro sui go-kart a noleggio alla pista Siesta (famosa anche grazie al film la Voglia Matta con Catherine Spaak e Ugo Tognazzi, NdR). Una domenica arrivati alla pista sentimmo un rumore acuto, assordante. Era la prima volta che vedevamo un kart da corsa girare. Andava come un razzo! Noi eravamo abituati a quelli a noleggio che erano dei catenacci. Fu amore a prima vista. Venimmo a sapere che c'era un'altra pista a Roma, più grande e più bella dove avremmo potuto anche provare dei Kart da corsa. Di lì a poco andammo alla Pista d'Oro sulla Tiburtina. Fummo accolti da un signore un po' paffutello che si chiamava Pianezza, mentre in estasi osservavamo un kart in pista girare velocissimo, tutto cromato, guidato da un ragazzino con un casco che riproduceva la bandiera americana. Pianezza ci disse che era italiano di padre americano e che

era bravo. Aveva iniziato da poco a correre. Si chiamava Eddie Cheever. Nostro padre ci disse: "ora affittiamo un kart a noleggio e a chi di voi due farà il miglior tempo comprerò un kart da corsa". Il risultato per me era già scontato. Elio disegnava bellissime macchine da corsa da quando era bambino e da due anni passava il pomeriggio a guidare la Mini Cooper di nostra madre su e giù per il vialetto lastricato del giardino. Una sessantina di metri da fare a razzo in discesa ed invertire la marcia facendo il testa coda nel piccolo spiazzo prima del cancello. Il primo kart di mio fratello fu un Birel tutto rosso con motore Parilla. La prima gara alla Pista d'Oro sotto il diluvio. Dalla tribuna vidi vincere un ragazzino basso ma velocissimo che si chiamava Luigi Gianini che aveva un casco con una ventola di plastica trasparente al posto della visiera che con il vento girando velocemente consentiva di vedere bene. Elio quella volta fu secondo ma iniziò a vincere già nelle gare successive. L'anno dopo iniziai anche io con il kart. Elio vinceva ed io dalle retrovie, di corsa in corsa risalivo le classifiche. Alla Pista Rossa di Milano durante le prove del sabato Elio si capottò. Per una leggera commozione cerebrale io lo dovetti sorvegliare tutta la notte perché non si girasse dalla posizione supina indicata dal medico. In gara siamo partiti in prima e seconda fila e lui ebbe la meglio su Rovelli e io quarto. Quando mio fratello passò in seconda categoria io cominciai a vincere in terza categoria dividendomi le vittorie soprattutto con un ragazzino con tuta e casco con i vessilli della Marlboro che si chiamava Andrea De Cesaris. Alla premiazione per la vittoria di

una gara del Campionato Invernale fui premiato con una coppa intitolata ad Ignazio Giunti consegnatami dalla mamma del fortissimo ma sfortunato pilota romano, scomparso pochi anni prima e che da ragazzo aveva anch'egli pennellato le curve della Pista D'Oro. Al campionato italiano 1975 alla Pista d'Oro me la dovevo giocare contro i vari De Cesaris, i fratelli Corrado e Teo Fabi, Edy Bianchi, Ravaglia ecc. Al traguardo della quarta prova, vincendola, potei fare il giro d'onore con la bandiera tricolore al vento. Avevo vinto il campionato italiano di terza categoria. Nulla altrettanto poterono Cheever, Bernazzoli ed altri contro Elio che nella seconda categoria vinse tutte e 4 le gare aggiudicandosi il Campionato Italiano di categoria. Nella massima serie, Beppe Gabbiani superò Piero Necchi, Riccardo Patrese, Gabriele Gorini, Guido Sala ecc. Beppe, Elio ed io insieme sul gradino più alto del Campionato Italiano 1975! Il campionato del mondo quell'anno fu di Patrese che con l'aiuto di Cheever arrivato terzo, riuscì a dominare il campionissimo belga Goldstein secondo alla fine. A lesolo l'anno successivo finalmente approdato nella massima categoria, Elio in prova perse mezza falange della mano destra a causa del guanto impigliatosi tra la catena ed il pignone, nell'intento di lubrificare il motore come facevamo tutti tappando per un attimo con la mano il carburatore alla fine del rettilineo. Fu il primo evento sfortunato della sua carriera. Io vinsi in quell'occasione la gara di prima categoria juniores sui soliti De Cesaris i fratelli Fabi e gli altri. Quell'anno con Elio ci trovammo di nuovo insieme sul podio più alto con la vittoria del Campionato europeo a



In piedi da sinistra: Elio, Andrea in primo piano, Roberto e Giulio De Angelis

squadre in Svezia. Nel frattempo aveva già iniziato a correre anche mio fratello Andrea che alla Pista d'Oro, vincendo otto gare su otto si aggiudicò la vittoria del Campionato Italiano di terza categoria battendo Paolo Barilla ed Emanuele Pirro. Con l'arrivo del terzo De Angelis potemmo toglierci più di una volta la soddisfazione di vincere tutti e tre lo stesso giorno ognuno nella stessa categoria, Elio in prima, io in seconda ed Andrea in terza. Quell'anno io persi il Campionato Italiano di seconda categoria a Vibo Valentia arrivando a pari punti con Ravaglia ma con un risultato peggiore del suo nella gara di scarto, il terzo posto nella seconda finale con il cilindro crepato ed essendomi girato nella quarta finale nel tentativo di superare Andrea De Cesaris che già mostrava quelle doti di pilota pro-riaceo che abbiamo potuto vedere negli anni a seguire nelle formule maggiori. I campionati del mondo 1976 si svolgevano al Paul Ricard su un tratto del circuito delle F1. Quel circuito purtroppo solo 10 anni più tardi si confermò che ad Elio non portava fortuna... Egli vinse la prima

finale sul pluricampione del mondo Francois Goldstein e su i più forti piloti internazionali e nazionali come Fullerton, Gabbiani, Necchi ecc. Se non sbaglio c'era anche un certo Alain Prost. Primo nella prima finale, in testa nella seconda ad Elio cedette il motore. Nella terza finale partendo ultimo si rese protagonista di una grande rimonta ma non fece in tempo a superare Goldstein, che così conquistò il suo quinto titolo. Elio arrivando secondo nella gara finì ugualmente secondo nel Campionato del Mondo. L'anno successivo il Campionato del Mondo ad Hagen in Germania fu vinto a tavolino dal figlio di un grande industriale della chimica perché il suo compagno di scuderia "rinunciò" alla vittoria e a noi furono tolti i kart tra le batterie e le finali. Il mondo di quel kart appassionante e puro che aveva prodotto i più grandi talenti italiani degli anni 70/80 (che hanno contribuito in maniera determinante alla nutrita pattuglia di piloti italiani in F1 negli anni 80) era finito per mano del genitore capitano d'industria di quel nuovo campione del mondo "vincitore a tavolino". Per far vincere

il figlio, il personaggio in questione, dopo aver fatto costruire il motore Sirio, fece anche realizzare delle nuove gomme molto performanti studiate appositamente per il Kart (le Good Year che invece usavamo tutti erano gomme prestate al Kart ma in realtà costruite per dei carrelli da trasporto) e che con dei trucchi commerciali fece in modo che non fossero reperibili sul mercato. Ciò nonostante i risultati stentavano ad arrivare e quindi Egli ritenne necessario comprare anche tutte le fabbriche dei migliori motori e telai (BM e Parilla) facendoli così mancare ai piloti più forti che non appartenevano alla sua scuderia. Tale assurda situazione non fu mai sanzionata dalla Federazione, il cui presidente era divenuto un suo dipendente. La storia ci insegna che prima o poi arriva qualcuno a rovinarla. Stavolta a farne le spese fu un'importante scuola nazionale per aspiranti piloti di macchine da corsa che da quel momento in poi, salvo eccezioni (vedi Fisichella e Trulli), non fu mai più così prolifica.

Roberto De Angelis

PIT STOP 2021

PISTA E SALITA

In una stagione molto equilibrata in F2 hanno avuto la meglio i piloti più continui. Ha vinto il brasiliano **Oscar Piastri** (a destra nella foto) della filiera Renault che vanta il maggior numero di frequentazioni sui tre gradini del podio, davanti Shwartzman, il migliore degli FDA, che completa l'uno-due della Prema, e al cinese Zhou, per ora famoso per l'indecente sostituzione di Giovinazzi alla Sauber. Piastri, invece, nel 2022 sarà terzo pilota Alpine F1. Prema ha invece ribadito la sua superiorità in F3 vincendo tutti e tre i Campionati Piloti dall'inizio della F3 nel 2019, così come due titoli Team, PREMA ha goduto di un successo senza rivali nel terzo livello, vincendo

un totale di 24 gare e 56 podi. Di questi, **Hauger** ha conquistato nove podi, tra cui quattro vittorie, sulla strada per il titolo del 2021. Il giovane Arthur Leclerc ha aggiunto altre due vittorie e un podio, con Olli Caldwell che ha ottenuto una vittoria e altri tre podi. Il francese **Yann Ehrlacher** è di nuovo il re del WTCR, il francese, 25 anni, ha conquistato il secondo titolo WTCR - FIA World Touring Car Cup. Il campionato FIA turismo si è corso nella seconda metà dell'anno su un totale di otto appuntamenti con doppia gara, alla fine sono stati 12 diversi vincitori, che hanno assicurato almeno un successo ai cinque brand impegnati. Nella classifica finale Ehrlacher con la Lynk & Co numero 68,

ha preceduto Frédéric Vervisch con l'Audi RS3 LMS del Team Comtoyout e Jean-Karl Vernay con la Hyundai del team Engstler. Ciano Racing Lynk & Co che ha schierato anche Yvan Muller e Thed Björk, mentre Santiago Urrutia ha corso con il team Performance - il veterano francese e l'uruguayano completano la top five piloti - ha vinto il suo terzo WTCR - FIA World Touring Car Cup per squadre, mentre Lucas Engstler, alla guida della Hyundai, ha avuto la meglio su Gilles Magnus per il titolo FIA WTCR Junior Driver. Un solo pilota italiano ha partecipato al campionato, l'indomabile Gabriele Tarquini, che a fine stagione, alla soglia dei sessant'anni ha deciso di smettere.



Oscar Piastri



Yann Ehrlacher

Il fiorentino **Simone Faggioli** sulla Norma Bardahl M20 Fc Zytec è campione Italiano 2021. Il portacolori della Best Lap, che ha fatto il pieno di punti (per il titolo CIVM contano i punteggi di ognuna delle due manche previste per ogni gara), a Sarnano, in Vallecarnonica, al Bondone, a Morano e Liuzzi e alla Pedavena porta a quindici il numero dei suoi scudetti tricolori, cui vanno aggiunte undici corone continentali. Campioni anche Bicciato in A, Pedroni in N e Cardetti in RS.

Christian Merli, il pilota trentino grande rivale di Faggioli, al volante della Osella FA30 Zytec LRM ha chiuso terzo nella classifica tricolore, dietro Domenico Cubeda, ma è campione d'Europa per la terza volta e ha vinto la medaglia d'oro al FIA Hill Climb Masters.

Con una gara di anticipo sulla conclusione del campionato l'autodromo del Mugello ha incoronato il sanmarinese **Ugo Federico Bagnasco** di M.Car by A.C. Racing Technology. vincitore della decima edizione del Mini Challenge. L'ultimo appuntamento stagionale è stato l'occasione per vedere da vicino la neonata Mini John Cooper Works Challenge Evo che sarà protagonista dalla stagione 2022. «Siamo giunti all'ultimo weekend di gara del Mini

Challenge 2021 e finalmente torniamo ad avere il pubblico sugli spalti: è



I primi tre classificati del CIVM 2021: Faggioli al centro, Cubeda a destra, Merli a sinistra.



Ugo Federico Bagnasco

ancora più emozionante!» dice Stefano Ronzoni, direttore di Mini Italia. «Così come lo è stato il campionato, con i piloti che hanno lottato sul filo dei secondi e che si sono giocati la vittoria della categoria Pro al Mugello. Altra sicura fonte di emozione è la nuova macchina presentata in anteprima da Promodrive e che sarà la protagonista indiscussa del prossimo campionato. Siamo felici di aver ospitato anche quest'anno come ospite d'onore il nipote di John Cooper, che è sceso in pista con la vettura Mini Italia numero 60 per celebrare i 60 anni di collaborazione tra Mini e la famiglia Cooper. Ci vediamo nel 2022!».

Il sesto e ultimo appuntamento del Lamborghini Super Trofeo Europa svoltosi sul circuito di Misano Adriatico ha incoronato **Kevin Gilardoni e Leonardo Pulcini** campioni della classe Pro con la Huracan della Oregon. A laurearsi campione della Pro-Am è stato invece il polacco Andrzej Lewandowski (VS Racing), mentre nella Am a conquistare il titolo è stato Claude-Yves Gosselin (Boutsen Ginion). Hans Fabri (Imperiale Racing) si è laureato campione della Lamborghini Cup per il secondo anno consecutivo.

Il francese **Marc Guillot** (Milan Competition) ha vinto la Clio Cup Europe (gruppo A). In classifica precede il compagno di squadra Anthony Jurado e Gabriele Torelli (Faro Racing). Filippo Berto (Oregon) conquista il titolo Challengers precedendo Alessio Alcidi (CAAL Racing) e Lorenzo Nicoli (Progetto E20 Motorsport), mentre Sebastia Scalerà è il campione Gentlemen Drivers Cup su Quinto Stefana e "Due", entrambi della Oregon Team.

Il pilota bresciano **Alberto Cerqui** (Team Q8 Hi Perform) è il campione 2021 della Porsche Carrera Cup Italia. Il verdetto finale è arrivato a Monza al termine di un'emozionante



Kevin Gilardoni e Leonardo Pulcini



Marc Guillot



Alberto Cerqui

gara 2 dell'ultimo round che ha concluso una stagione tra le più adrenaliniche del monomarca tricolore, arrivato all'ultima Domenica 2021 con ancora tre piloti in lizza per il titolo. Il neocampione, portacolori del Team Q8 Hi Perform, ha celebrato il suo primo alloro nella serie di Porsche Italia nel modo più convincente, vincendo cioè gara 2 dopo aver superato in sequenza nel giro di quattro tornate Giorgio Amati, Marzio Moretti e Daniele Cazzaniga che partivano davanti a lui.

Il polacco **Karol Basz** e l'italiano **Mattia Michelotto** (nella foto) si sono laureati campioni Pro delle



Karol Basz Mattia Michelotto

Lamborghini World Finals, ultimo atto di una entusiasmante stagione 2021. L'equipaggio del team VS Racing ha centrato due pole su due e poi due vittorie. Un successo, quello del team guidato da Vincenzo Sospiri che si aggiunge al titolo del GT Open conquistato appena due settimane fa a Barcellona da Michele Beretta e Frederik Schandorff con la Lamborghini Huracán GT3 Evo. Sul circuito romagnolo trionfo dei team americani nelle altre classi con Brandon Gdovic e Bryan Ortiz (PPM Precision Performance) nella Pro-Am, Victor Gomez (Change Racing) nella Am e John Hennessy (US RaceTronics) nella Lamborghini Cup. Si è chiusa nel segno di Van Amersfoort Racing l'ottava stagione dell'Italian F4 Championship powered



Oliver Bearman

by Abarth certified by FIA. Il team olandese, grazie ai risultati dei suoi alfieri ha conquistato il titolo riservato ai team dopo aver conquistato il

Campionato Italiano assoluto con **Oliver Bearman** e quello riservato ai rookie con Nikita Bedrin. «Se ripenso a come era iniziata la stagione mi sembra impossibile essere arrivato a Monza, aver vinto le ultime tre gare, ed essere arrivato a 11 vittorie totali» dice il neo-campione della specialità. «È stata una stagione esaltante e devo ringraziare il team Van Amersfoort Racing che ha dimostrato di essere molto competitivo vincendo anche tra le squadre e tra i rookie. La strada è ancora lunga, ma la Formula 4 è sicuramente il miglior posto dove iniziare».

Altro titolo da aggiungere in bacheca per **Gustavo Sandrucci** che si è aggiudicato la BMW M2 CS Racing Cup Italy. Il viterbese di Progetto E20 L'Automobile, già vincitore di diversi monomarca, ha messo il proprio sigillo anche sulla prima edizione del trofeo riservato alle vetture dell'elica bavarese.

La seconda stagione di Raptor Engineering nella Carrera Cup Italia a Monza si è conclusa con la vittoria del modenese **Marco Cassarà** (Centro Porsche Catania) nella Michelin Cup, già il primo alloro nella breve storia della squadra diretta da Andrea Palma, che nella factory di



Marco Cassarà

San Cesario ha avviato le attività a inizio 2020. Nel 2021 la squadra e Cassarà hanno vissuto costantemente ai vertici della categoria il monomarca tricolore, uno dei campionati più competitivi in assoluto, e il pilota romano è stato in grado di ottenere un totale di 4 vittorie e 6 podi in 12 gare. Nella finalissima di Monza, Cassarà, complimentatosi con il team per l'auto perfetta messaggi a disposizione, ha prima vinto in rimonta sul bagnato gara 1 di sabato e ha poi gestito il vantaggio in classifica domenica, quando ha concluso secondo in gara 2 "marcando" il rivale diretto per il titolo, celebrato con tanto di corona d'alloro sul podio e poi nel paddock con tutta la squadra.

Si è svolto Valledlunga il 18° Supercorso Federale ACI Sport, il corso orga-

nizzato dalla Scuola Federale ACI Sport Michele Alboreto dedicato ai giovani talenti provenienti dal karting che affrontano il loro primo passaggio alle categorie superiori. Per il secondo anno consecutivo, e per la prima volta con la nuova vettura, è stata la Clio Cup la prima auto con cui gli allievi hanno dovuto cimentarsi per prendere confidenza con il passaggio alle "ruote coperte" e con le regole di un circuito. Tre le Clio Cup che Renault Italia e Fast Lane Promotion, attraverso il team Progetto E20 Motorsport, hanno messo a disposizione della Scuola Federale.

I quattro allievi, tutti provenienti dal karting e scelti dalla Scuola Federale, erano Andrea Kimi Antonelli, già pilota Mercedes e due volte campione europeo, Brando Badoer, figlio d'arte che vanta 15 presenze e 10 pole tra

Mondiale, Europeo e WSK, Eliseo Donno, campione italiano ROK Senior 2021 e Valerio Rinicella, altro ragazzo con un ottimo curriculum nel Mondiale e WSK. Due stranieri invitati da FDA, il brasiliano Rafael Câmara, vincitore nel WSK Cup e Masters, e il finlandese Tuukka Taponen, di recente laureato Campione del Mondo nella categoria OK. Dopo oltre 21 ore di sessioni in pista e valutazioni psico-fisiche, Antonelli è stato scelto come vincitore di questa edizione.

A dare supporto ai giovani allievi, gli istruttori della Scuola Federale, guidati dal Direttore Raffaele Giammaria, ma anche personaggi di spessore del motorsport come il supervisore Emanuele Pirro e Giancarlo Minardi, Presidente della Commissione Velocità di ACI Sport.

18° Supercorso Federale ACI Sport



PARCO CHIUSO

RALLY

L'ADAC Opel e-Rally Cup ha trovato un posto d'onore nel panorama delle competizioni motoristiche già nella prima stagione, contribuendo in modo significativo al futuro del rally in Germania. Il primo trofeo monomarca per auto rally elettriche al mondo ha entusiasmato il pubblico grazie

alle caratteristiche dinamiche della Corsa-e Rally da 136 CV (100 kW) e alla partecipazione di giovani talenti provenienti da sei nazioni, garanzia di rally sempre emozionanti.

Le sette prove – tre nell'ambito del Campionato Rally Tedesco e degli eventi nazionali R70 e il via nel corso della prova ceca del Campionato Europeo Rally a Zlín – hanno con-

fermato la solidità di questa rivoluzionaria idea.

Dal punto di vista sportivo, un pilota in particolare ha lasciato il segno: Laurent Pellier. Il 26enne francese del Saintéloc Junior Team ha conquistato ben sei vittorie nel corso della stagione, diventando così il primo vincitore della storia di una coppa monomarca per auto rally elettriche.



ADAC Opel e-Rally Cup

GR YARIS CUP

Un finale rocambolesco, anche da cardiopalma, quello della GR con l'esito di una stagione che si è giocato sugli ultimi poco più di quattordici chilometri della prova finale dell'ACI Rally di Monza. Marco Giansini non ce l'ha fatta a recuperare il primo posto che gli avrebbe assicurato il titolo, visto che il suo rivale Ales-

sandro Cecchi si era dovuto fermare già nel corso della terza prova speciale. Ha vinto dunque la gara Thomas Pauperini, mentre il successo nel neonato monomarca giapponese ha premiato Ciardi dopo una stagione comunque sempre al comando. Il premio riservato agli "under 23" è andato nelle mani di Angelo Pucci Grossi, riminese

figlio d'arte Angelo Grossi (il padre "Pucci", scomparso prematuramente nel 2016, è stato uno dei grandi interpreti delle gare su terra italiane), che ha debuttato da pilota soltanto lo scorso luglio. *Classifica: 1. Ciardi 125 punti; 2. Giansini 121; 3. Romagnoli 91. Under 23: 1. Grossi;* Fra i 104 iscritti, ripartiti nelle quattro serie in cui si declina il trofeo – TOP,



Christopher Lucchesi jr

PRO, CLUB e TERRA - al **Peugeot Competition** i titoli maggiori sono andati a questi piloti: **208 Rally Cup TOP** (legato alle gare del Campionato Italiano Assoluto) Christopher Lucchesi jr (nella foto), lucchese appena ventiduenne, è la grande promessa emersa in questa stagione con la nuova Peugeot 208 Rally 4 con cui ha vinto non solo il principale dei trofei Peugeot, ma anche il titolo nazionale per le vetture a 2 ruote motrici nel Tricolore asfalto (CIRA). Curiosità: figlio di Gabriele, a sua volta brillante rallyista, ha corso e vinto con al fianco la madre, Titti Ghilardi. Alle sue spalle, ma anche primo degli

Under 29, Fabio Farina, venticinquenne trentino che è stato nel CIR il migliore dei piloti con le Peugeot 208 R2B. 208 Rally Cup PRO (legato alle gare della serie nazionale IRC Pirelli) Fabrizio Giovanella (Peugeot 208 Rally 4) e Riccardo Tondina (Peugeot 208 R2B) sono i rispettivi vincitori di categoria sia della serie IRC Pirelli che del trofeo promozionale Peugeot. Il trentasettenne ossolano Giovanella ha compiuto un piccolo capolavoro, visto che si è dovuto misurare in un raggruppamento con vetture di maggiore potenza: ma evidentemente le doti della nuova Peugeot da rally si sono rivelate eccezionali. Il ventot-

tenne di Borgomanero ha ribadito invece la sua eccellenza al volante della 208 R2B, vettura con cui lo scorso anno aveva già vinto nel Rally Regional CLUB, imponendosi in un lotto di una ventina di competitivi avversari. **Rally Regional Club** (legato alle gare delle nove Zone regionali Acì Sport e relativa finale nazionale di Modena). Nella serie più nutrita sono stati soprattutto due piloti siciliani ad emergere: il quarantunenne nisseno Roberto Lombardo, il ventiquattrenne palermitano Rosario Cannino. Lombardo è stato il migliore dei peugeottisti nella finale nazionale di Modena e ha portato l'ennesimo



Peugeot Competition

alloro alla più longeva delle 4x4 da rally del Leone, ottenendo con la sua 207 Super 2000 il titolo di campione assoluto della zona siciliana (Zona 8) ACI Sport. Rosario Cannino è stato splendido protagonista nella fase regionale con la sua 208 R2B, risultando il pilota che ha ottenuto in Gr.R più punti di categoria di tutti a livello nazionale, meritandosi il successo di categoria nel Regional Rally CLUB. **Raceday TERRA** (legato alle gare del Challenge Raceday su sterrato) Passato il traguardo della decima edizione, la serie voluta da Alberto Pirelli è ormai una immancabile alternativa con il suo calendario che si divide fra la fase finale di un anno solare e l'inizio di quello

successivo, quando gli altri campionati sono a riposo. A imporsi è stato Jacopo Trevisani, ventisettenne bre-sciano specialista dello sterrato che ha portato al debutto vincente in questa serie la nuova e già riferimento

della categoria PEUGEOT 208 Rally 4. Con un gara di anticipo, **Davide Nicelli** (nella foto) ha festeggiato il titolo nella **Renault Rally Trophy Italia 2021** al volante della Clio



Davide Nicelli



Simone Goldoni e Eric Macori

con i colori della HK Racing e Tiziano Pieri al suo fianco.

Il rivale diretto di Nicelli è stato Mattia Zanin sulla Clio Rally5 della NDM Tecno con Fabio Pizzol alle note.

Successo italiano anche nel trofeo

Renault Europa con Andrea Mabellini, in coppia con Virginia Lenzi, che bisca il titolo 2021 tra le Fiat Abarth. Anche **Simone Goldoni e Eric Macori** (nella foto) hanno intascato il titolo della **Suzuki Rally Cup** con una gara d'anticipo. Goldoni ha

potuto concentrarsi sull'altro grande obiettivo della stagione, il titolo tricolore RI 2021. A decidere il Due Valli, dove con la Swift Sport Hybrid della Gliese Engineering, Goldoni ha respinto l'ultimo attacco di Nicelli, concludendo con un en plein la sua stagione d'oro.

Movisport, la squadra reggiana animata da Zelindo Melegari è **campione del mondo WRC2** per quanto riguarda la classifica team.

Lasse Lappi (nella foto), Nikolay Gryazin, Teemu Suninen ed Enrico Brazzoli, sono i piloti che hanno portato in alto il vessillo Movisport centrando nel corso della stagione cinque primi posti, con un totale di dieci presenze sul podio. Nella classifica definitiva Movisport precede Toksport e i team ufficiali M Sport e Hyundai.



Lasse Lappi

LANCIA AURELIA

STORIA, CORSE E ALLESTIMENTI SPECIALI

di Francesco Gandolfi | Giorgio Nada Editore

Formato: 24.3x27 cm | Pagine: 216 | Foto: 313 in b/n e 73 a colori

Cartonato con sovraccoperta | 50 Euro

L'Aurelia è uno dei grandi miti degli anni cinquanta, una vettura capace di combinare stile, eleganza, tecnologia e sportività. Il modello base B10, il coupé B20 amato non solo da giovani imprenditori e molti gentlemen drivers per correre alla Mille Miglia, al Coppa di Toscana, o alla Targa Florio, la B24 protagonista de "Il Sorpasso", il motore V6, e ancora, le tante innovazioni introdotte dal grande Francesco Di Virgilio, fanno parte di una storia molto ricca. Una storia che solo uno storico documentato e un appassionato può affrontare, è l'identikit di Francesco Gandolfi. Lancista della prima ora, collezionista, è stato tra i fondatori del Registro Aurelia Italiano, e presidente dello stesso per alcuni anni. E in effetti il libro è di quelli "giusti". Diviso in tre aree, affronta la storia del progetto e l'essenza della vettura, pubblicando numerosi documenti, gradevoli bozzetti colorati e articoli originali e una succosa intervista originale di Di Virgilio. Interessante il capitolo delle fuoriserie. Una macchina importante come l'Aurelia non poteva non attirare l'attenzione dei grandi designer italiani: Pinin Farina, Bertone, Allemano, Balbo, Boneschi, Ghia, che hanno vestito berline, coupé e cabriolet, e ancora Viotti con la famosa Giardinetta. Infine le corse. Un'epopea quella dell'Aurelia, che si estende dalla Mille Miglia alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, dal Rally del Sestriere alla 24 Ore di Le Mans, alimentata non solo da piloti di nome, Bracco, Villorosi e Valenzano, di cui è riportata una lunga intervista, ma da tanti altri drivers che ne hanno esaltato le qualità.



LE CORSE DELLA DOLCE VITA

QUANDO SI SOGNAVA A BORDO PISTA

di Danilo Castellarin | Giorgio Nada Editore

Formato: 14x22 | Pagine: 286 | Foto: 59 in b/n e 17 a colori

Brossura con alette.

Danilo Castellarin aggiunge un altro tassello alla sua collana di titoli con "Le corse della dolce vita". Il periodo è quello compreso tra gli anni cinquanta e settanta, cui l'autore molto legato e conserva memorie preziose che gli permettono di raccontare quel mondo unico e irripetibile. È il mondo dei gentlemen drivers, personaggi famosi e di successo fuori delle corse, che investono cifre importanti per correre con un bolide rosso sfidando i campioni più celebrati. È il caso dei Marzotto, i "conti correnti", che facevano la gioia di Ferrari, ma che possedevano indubbie capacità, con Giannino capace di vincere due Mille Miglia, Paolo velocissimo, grande protagonista alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, Vittorio vincitore dell'unico Gran Premio di Monaco corso con vetture sport, Umberto. È solo uno degli spunti che hanno consentito a Castellarin di mettere insieme tanti fatti e tanti personaggi autentici di quella stagione unica nella storia, affascinante e intensa, ma con il pericolo sempre in agguato.



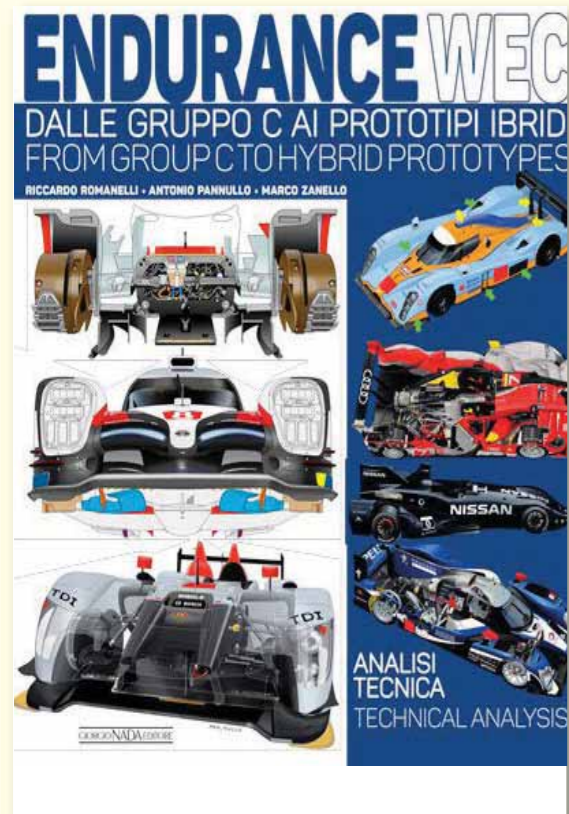


SAURO MINGARELLI IL "ROSSO"

IL MECCANICO CHE STREGÒ FERRARI

di Lodovico Basalù e Francesco Amante | Giorgio Nada Editore
Formato: 14x22 cm | Pagine: 168 | Foto: centinaia in b/n e a colori
Cartonato con sovraccoperta.

Sauro Mingarelli si è fatto conoscere dagli sportivi per la sua collaborazione con la Tecno a inizi anni 70. Ma c'era un altro Sauro da conoscere: Sauro "Il Rosso". Rosso come molte delle Ferrari che sono passate nella sua officina di Bologna che, dai primi anni Sessanta ad oggi, ha saputo diventare autentico riferimento per gli appassionati - non solo del Cavallino - di tutto il mondo. Mingarelli, l'uomo, il meccanico, l'appassionato che ha saputo affascinare una figura tanto carismatica come quella di Enzo Ferrari, nella sua lunga carriera di meccanico "indipendente" ha messo le mani su quasi tutte le Ferrari stradali ma anche da corsa, uscite dalla fabbrica di Maranello. Non solo, ma negli anni, sempre dalla sua officina, condotta assieme al socio e amico Rizzoli, sono passati collezionisti e appassionati così come grandi campioni - primo fra tutti - Clay Regazzoni, con i quali "Il Rosso" ha saputo costruire rapporti profondi e duraturi. In ultimo, proprio grazie all'enorme professionalità e competenza di Mingarelli, molte delle auto d'epoca che oggi sono custodite nei diversi musei della MotorValley, sono tornate ad antico splendore, il libro, scritto da mani esperte, quelle di Lodovico Basalù e Francesco Amante ripercorre la vicenda umana e professionale di Sauro, facendo luce su un personaggio che ha legato la propria storia a doppio filo con quella della Ferrari e del suo artefice.



ENDURANCE WEC

DALLE GRUPPO C AI PROTOTIPI IBRIDI. ANALISI TECNICA

Riccardo Romanelli/Antonio Pannullo/Marco Zanello

Giorgio Nada Editore

Formato: 24.3x27 cm | Pagine: 192 | Foto: 65 a colori e 360 in B/n.

Già la copertina è uno spettacolo e anticipa il ricco contenuto che studia l'evoluzione aerodinamica dei Prototipi nell'ultima "età dell'oro dell'Endurance", quella delle motorizzazioni ibride. Non un'analisi tecnica fine a se stessa, ma un viaggio, passo dopo passo, nel mondo degli affascinanti Prototipi, quelli che si sono sviluppati dal periodo dei Gruppi C - prima metà degli anni Ottanta - sino alle protagoniste degli attuali Campionati WEC e ELMS. Un'opera unica, con centinaia di disegni a colori che documentano l'evoluzione tecnica delle vetture a ruote coperte degli ultimi quarant'anni. Modelli di grande fascino come le Porsche 956, le Jaguar delle serie XJ, le Mercedes delle serie C, la Peugeot 905, sino alle più recenti Audi, grandi dominatrici delle Le Mans degli anni Duemila, Toyota e Porsche. Un percorso tecnico introdotto da testi di inquadramento storico-regolamentare, indispensabili per conoscere un mondo che, negli ultimi anni, ha espresso contenuti tecnici e sportivi addirittura maggiori rispetto alla Formula 1.

LANCIA RALLY

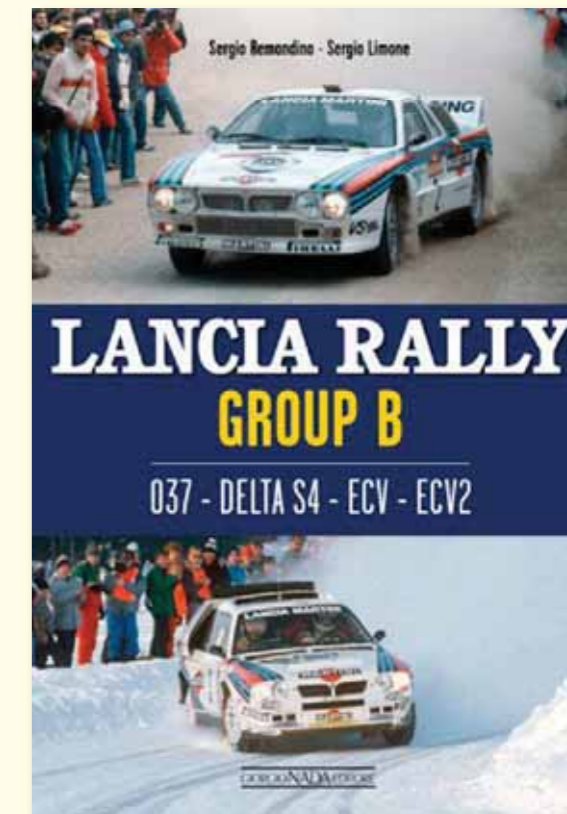
GRUPPO B

di Sergio Remondino e Sergio Limone | Giorgio Nada Editore

Formato: 24x27 cm | Pagine: 240 | Foto: 23 in b/n e 301 a colori

Cartonato con sovraccoperta | Testo: italiano-inglese.

Le Gruppo B hanno segnato uno dei momenti più affascinanti e al tempo stesso tragici nella storia del rallyismo mondiale e non solo. Le 037, le S4 e le EVC e ECV2, "attrici effimere" di un Gruppo S mai nato, sono state le indimenticabili protagoniste delle stagioni 1982-1986 scandite - per il Marchio Lancia - da svariati titoli a livello mondiale, europeo e italiano, ma anche da terribili incidenti costati la vita, prima, ad Attilio Bettega, poi, ad Henri Toivonen e Sergio Cresto. Sergio Remondino, storico giornalista e profondo conoscitore del poliedrico mondo dei rally, ripercorre, anno dopo anno, quell'epoca indimenticabile, attraverso un testo ricco di aneddoti anche grazie alla testimonianza dell'ingegnere Sergio Limone, fra gli artefici delle Gruppo B. A completare questo prezioso volume sono le suggestive immagini di Reinhard Klein, fra i fotografi più affermati nel mondo dei rally.



GIUSEPPE "PUCCI" GROSSI TORNO SUBITO!

di Pier Luigi Martelli | Giorgio Nada Editore

Formato: 24x27 | Pagine: 168 | Foto: 26 in b/n e 274 a colori

Cartonato.

Giuseppe Grossi è stato un brillante imprenditore, erede di una famiglia che ha creato all'inizio del Novecento l'hotellerie di Rimini e della Costa romagnola, un ideatore e promotore di manifestazioni di successo, un trascoriatore infaticabile che ha portato in giro per il mondo gruppi di indomiti motociclisti. Ma Grossi, per tutti solo e soltanto "Pucci", è stato soprattutto un uomo di sport a tutto tondo: dagli esordi in mare con il surf, alle motociclette, con l'impegno nella regolarità e nel fuoristrada, per poi passare alle quattro ruote con il debutto nel mondo dei rally. Proprio in questo specifico ambito "Pucci" Grossi ha costruito la sua fama, divenendo indiscusso protagonista "su terra" e collezionando titoli a ripetizione. Questo libro, nato per volontà della moglie Sara e dei figli Michela e Angelo, ripercorre la vita privata e sportiva di questo poliedrico personaggio, avvalendosi della testimonianza di chi l'ha conosciuto davvero ma anche di un ricco repertorio iconografico. L'opera è arricchita da un intero capitolo sulla carriera rallistica di Giuseppe Grossi scritto dal giornalista e amico Leo Todisco.



PER ORDINARE I LIBRI DI GIORGIO NADA

Vendita per corrispondenza: Via C. Treves 15/17 - 20055 Vimodrone (MI) Italia - Tel. 02 27301462/68 - Fax 02 27301454

E-mail: ordini@libriadiellautomobile.it.

Negozi: Corso Venezia, 45. 20121 - Milano - Italia - Tel. 02 76006624 - E-mail: negozio@libriadiellautomobile.it.



IN QUESTO CIRCUITO ANCHE LA PASSIONE HA MILLE VARIANTI

zampalivere



**AUTODROMO
NAZIONALE
MONZA**

Sulle strade di questo tracciato, i miti del motorsport hanno scritto pagine di storia. Oggi il Tempio della Velocità si apre al pubblico, in tanti modi differenti, per regalare esperienze memorabili qualunque sia la passione da seguire. Scopri come vivere il circuito sia dagli spalti che dal volante, rilassati al ritmo di un aperitivo con la tua famiglia, concediti un pit stop nello shopping village, e apri nuove strade al tuo business, tra le sale meeting e gli spazi per gli eventi aziendali. Vai su www.monzanet.it per avere maggiori informazioni e lascia le tue passioni libere di correre.

www.monzanet.it



BATF.1