

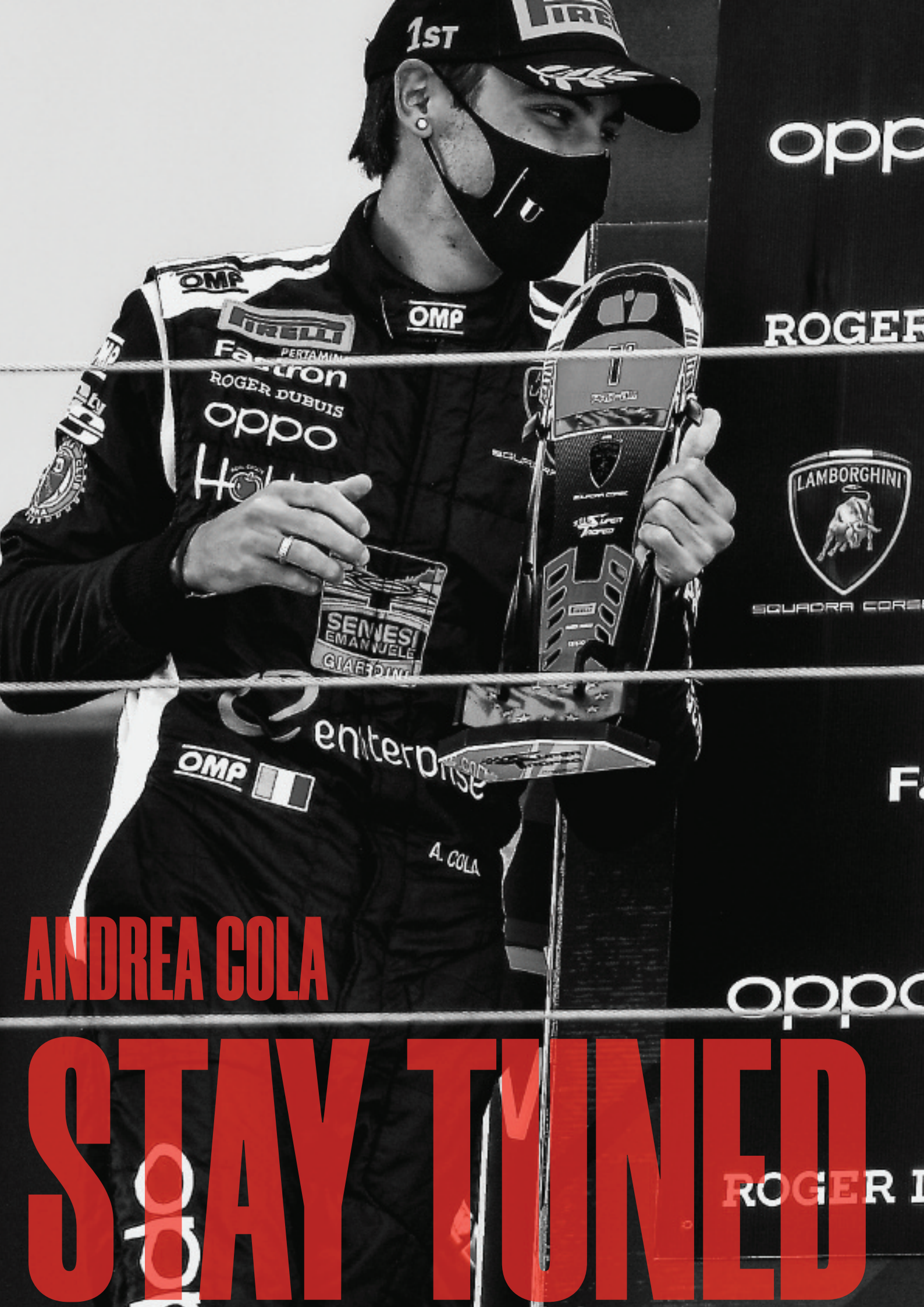
VERSIONE ON LINE

MARZO 2022

PADDOCK

SPECIALE FERRARI 75





ANDREA COLA

STAY TUNED

S O M M A R I O

PADDOCK

VERSIONE ON LINE | MARZO 2022

FERRARI 75°

- 4 L'agitatore di uomini
- 10 Le auto da sogno di Maranello

LE NUOVE FORMULA 1

- 18 Tanto tuono che piovve!

FORMULA E

- 24 Sotto il cielo di roma

GRAN TURISMO

- 28 Il Comandante

MONOMARCA

- 32 BMW M2 CS Racing Cup Italy 2022
Re Gustavo

LA SORIA DELLE GRANDI SALITE:

- 34 Trento - Bondone

RESTOMOND

- 38 Sulla scia del mito
- 41 La classe non è acqua

RALLY

- 42 Cogni

PIT & PADDOCK

- 48 Le news della velocità

NOTE RALLY & RAID

- 50 L'angolo delle notizie

REMEMBER

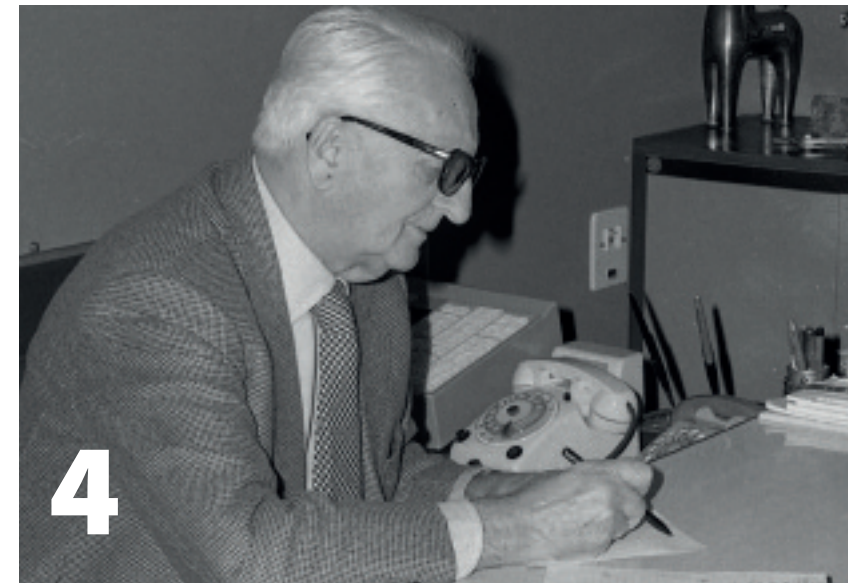
- 52 La cugina

IN LIBRERIA

- 56 Tutte le novità

In copertina:

Con la strepitosa doppietta in Barheine la nuova F1 75 ha aperto alla grande il compleanno Ferrari.



4



10



18



24



32



34



52

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

Hanno collaborato

Carlo Baffi, Massimo Campi, Franco Carmignani, Gianni Cogni, Martina Cola, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Enrico Giuliani, Daniela Montuori

AGITATORE DI UOMINI

Settantacinque anni fa, al Circuito di Piacenza esordiva la I25S, la prima vettura con marchio Ferrari, che due settimane dopo avrebbe vinto a Roma, sul Circuito di Caracalla. Sui settantacinque anni Ferrari dedichiamo uno speciale con gli articoli dei ns Baffi e Campi, che proseguirà nei prossimi anni.

Gli hanno dato tanti soprannomi come “il grande vecchio”, o “lo Stradivari delle quattro ruote” coniato dal maestro Gianni Brera. C'è anche chi lo chiamava “il Drake”, come il famoso pirata inglese. Lui però si definiva così: “Non sono mai stato né progettista né calcolatore, sono sempre stato un agitatore di uomini e di talenti.”

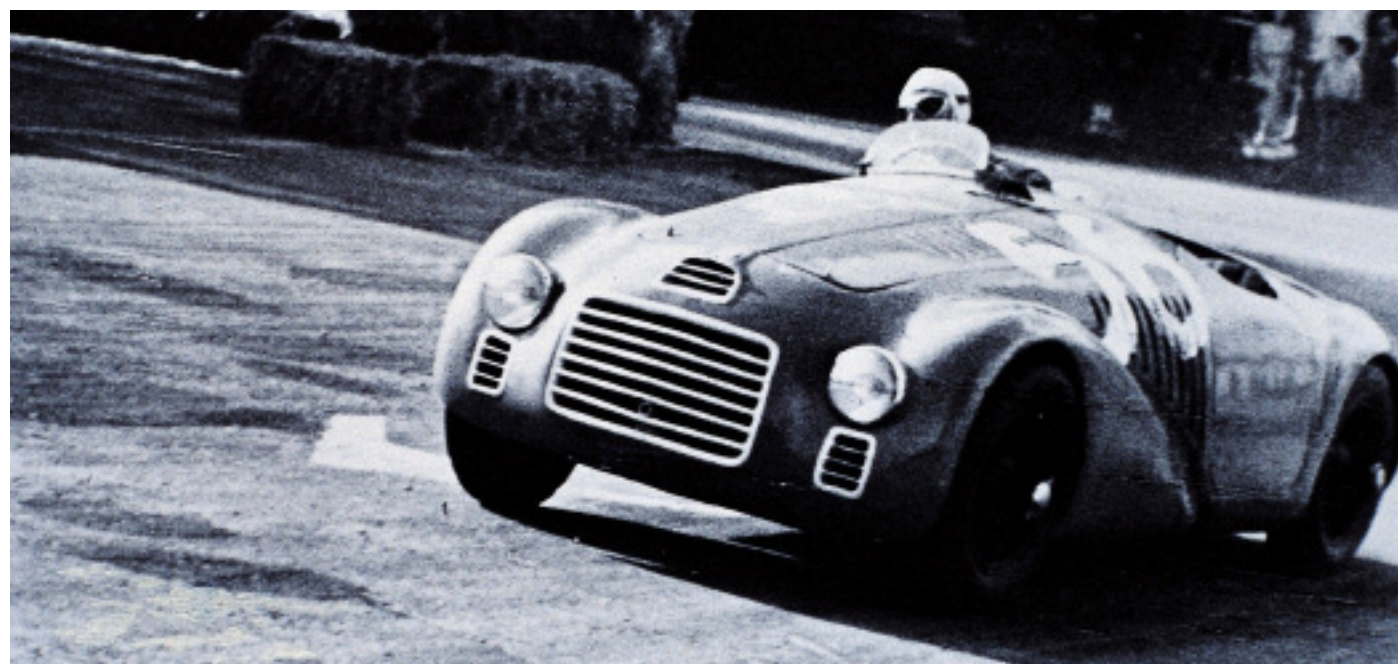
Parliamo di Enzo Ferrari. Il suo mito continua a vivere tutt'ora e proprio quest'anno, la sua “cara creatura”, la Ferrari, taglia il traguardo dei 75 anni di vita. Una storia unica scritta sulle piste attraverso trionfi nei Gran Premi di Formula Uno e nelle gare Endurance con i prototipi. Per non parlare dei modelli stradali, divenuti nel tempo autentici status symbol, figli della

tecnologia sperimentata nelle competizioni. Oggi il brand Ferrari è considerato uno dei marchi più influenti al mondo, sullo stesso piano di colossi come Disney, Visa e Coca Cola. Una splendida realtà, orgoglio del “made in Italy” nata dall'ambizione di una persona che vide nell'automobile un'espressione di libertà per l'uomo. Ferrari infatti soleva dire: “... se lo puoi sognare, lo puoi fare”. Nato a Modena il 18 febbraio 1898, Ferrari viene registrato allo stato civile solo il 20, perché una nevicata straordinaria ha bloccato la città. La sua famiglia vive in una casa annessa all'officina di carpenteria metallica del padre, al civico 85 di via Paolo Ferrari, quando si dice il caso. Il piccolo Enzo cresce insieme al padre Alfredo, alla madre Adalgisa ed al fratello maggiore

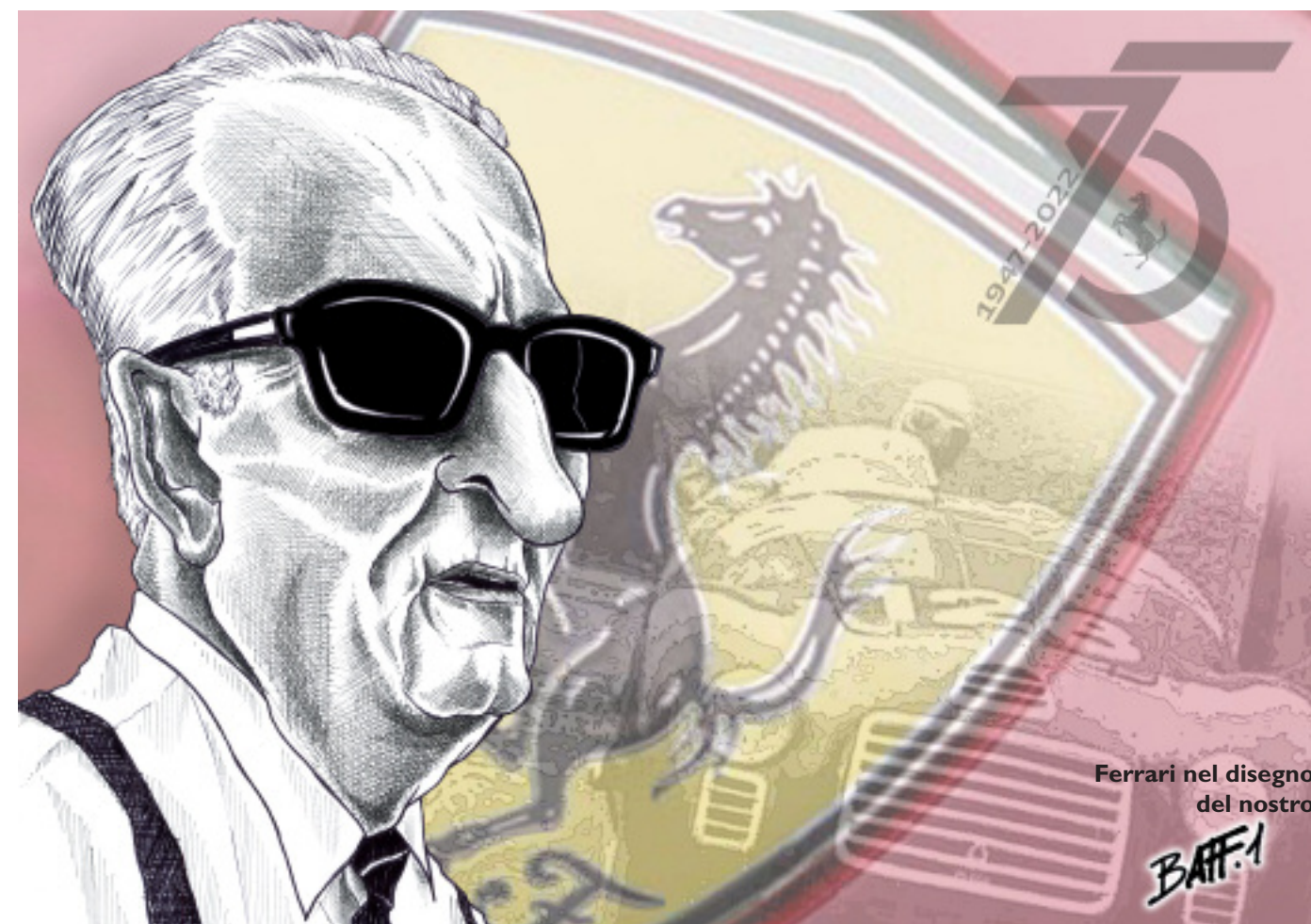
Dino. Il colpo di fulmine per le automobili avviene a dieci anni, quando il padre lo porta al circuito di Bologna sulla Via Emilia nel 1908, dove sfrecciavano i bolidi di Vincenzo Lancia e Felice Nazzaro.

Tenore giornalista pilota

Col passare degli anni si manifestano in lui altre vocazioni, come quella per il canto. Cerca poi di fare il giornalista sportivo pubblicando la cronaca della partita di calcio fra Inter e Modena finita sette a uno su La Gazzetta dello Sport, dimostrando buone qualità come corrispondente locale. Alla fine prevale l'attrazione verso la meccanica. La madre provvede a combinarli l'appuntamento nel dicembre del 1918 con un dirigente della Fiat a Torino. La risposta della più grande azienda automobi-



25 maggio 1947 la Ferrari I25S, la prima Ferrari vince la sua prima gara sul circuito romano di Caracalla



Ferrari nel disegno del nostro

BAFFI



Il primo Ferrari

listica italiana non è però quella sperata: non c'è lavoro. Ferrari riesce a farsi assumere come operaio da una fabbrica torinese proprietà di un tale chiamato Giovanni che trasforma in telai da autovetture gli chassis dei mezzi militari. Conosce Ugo Sivocci, ottimo pilota dell'epoca, che lo convince a seguirlo a Milano alla CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali) nel ruolo di collaudatore e poi, di pilota da corsa. L'esordio avviene in una competizione in salita vicino a casa, la Parma-Poggio di Berceto del 1919. Ferrari chiude quarto nella classe Tremila. Nello stesso anno partecipa alla Targa Florio, terminando al nono posto e un anno più tardi, nella stessa gara siciliana si piazza addirittura in seconda posizione, con un'Alfa Romeo 4500. E da qui che Ferrari inizia il suo rapporto con la casa del

Biscione, per la quale centra le sue prime vittorie: al Circuito del Polesine e a Pescara, dove batte persino la Mercedes. Successi che gli valgono la convocazione nello squadrone ufficiale Alfa in vista del Gran Premio di Francia del '24. Alla guida della potente P2 scende in pista a Lione insieme a mostri sacri del calibro di Antonio Ascari, Campari e Wagner. Disputa le prove e poi se ne torna misteriosamente a Modena. Il motivo ufficiale è quello dell'esaurimento nervoso. Forse ha realizzato che il suo futuro non è quello del pilota, bensì del cosiddetto "agitatore". Le idee non gli mancano così pure l'ambizione e sa trattare molto bene con la gente.

Alfa Romeo e Scuderia Ferrari
Doti che spingono Ferrari a convincere i dirigenti della casa milanese

a farsi affidare la gestione della squadra corse. Fa incetta dei migliori tecnici sul mercato rubandoli alla Fiat, rea di non averlo voluto. Grazie alle scelte di Ferrari, l'Alfa Romeo diviene imbattibile. È il preludio al fatidico 16 novembre 1929, giorno in cui a Modena viene costituita la Scuderia Ferrari. Ferrari ha intuito il momento delicato dell'Alfa, che non intende più correre in forma ufficiale ed ha quindi escogitato la formula per farla gareggiare sotto le proprie insegne, mantenendone viva l'immagine.

Il cavallino rampante

Francesco Baracca, l'asso dell'aviazione della prima guerra mondiale aveva scelto il cavallino rampante del Reggimento Cavalleria Piemonte dal quale proveniva. Cinque anni dopo la morte di Baracca, a Ravenna



Ferrari al volante dell'Alfa Romeo al Circuito di Modena il 5 giugno 1927

si corre una gara sul Circuito del Savio che vede prevalere proprio Ferrari sull'Alfa. In quell'occasione il Drake conosce i genitori di Baracca e la Contessa Paolina gli fa omaggio di una cartolina raffigurante il figlio accanto al suo aereo dicendogli: "Sarebbe bello se anche lei mettesse sulle sue macchine il simbolo del cavallino rampante". Passano nove anni ed il 9 luglio del 1932 sulle fiancate delle Alfa Romeo della Scuderia Ferrari iscritte alla 24 ore di Spa spicca un nuovo emblema: uno scudetto giallo canarino che è il colore di Modena al centro del quale figura un cavallino rampante nero e le lettere S e F di Scuderia Ferrari. È una rivisitazione dell'emblema di Baracca, riportato con la coda verso l'alto anziché in basso. Curiosamente decenni più tardi quando Arturo Merzario non

sarà confermato a Maranello, adatterà sul casco il cavallino con la coda bassa. Ma Ferrari non sarebbe stato Ferrari senza quel fiuto diabolico che lo ha sempre distinto nella conoscenza degli uomini e dei piloti. Il più amato dal Drake è Tazio Nuvolari: coraggio, abnegazione, voglia di rischio sempre, quasi fosse una scommessa personale. In breve il binomio Ferrari - Nuvolari diviene inscindibile, con vittorie a ripetizione su ogni tracciato. L'amore tra i due si interrompe nell'estate del '33. Nuvolari avanza richieste eccessive, tra cui quella che Ferrari cambi il nome della sua squadra in Scuderia Nuvolari - Ferrari. Tra il "Drake" ed il "Nivola" sfocia una guerra con tanto di ricorso alle carte bollate e che terminerà nell'inverno tra il '34 ed il '35 con una riconciliazione.

Qui ci vuole una Ferrari

Anche il rapporto tra Ferrari ed il Biscione è destinato ad interrompersi nel 1939, a causa di forti divergenze con la dirigenza del Portello. Per il Drake inizia una nuova sfida. Del resto nel giugno del '35, aveva costruito la sua prima auto a Modena: l'Alfa Romeo bimotore con cui Nuvolari era sfrecciato ad oltre 320 all'ora, con una punta di 364 orari. Ferrari si mette in proprio impegnandosi per contratto a non costruire macchine che portino il suo nome per la durata di 5 anni. Un ostacolo che aggira fondando l'Auto Avio Costruzioni, marchio col quale schiera alla Mille Miglia del 1940 due modelli battezzati semplicemente 815. Dopo la guerra Enzo Ferrari si mette a fare sul serio. Il 14 luglio 1951 a Silverstone, nel Gran Premio di Gran Bretagna

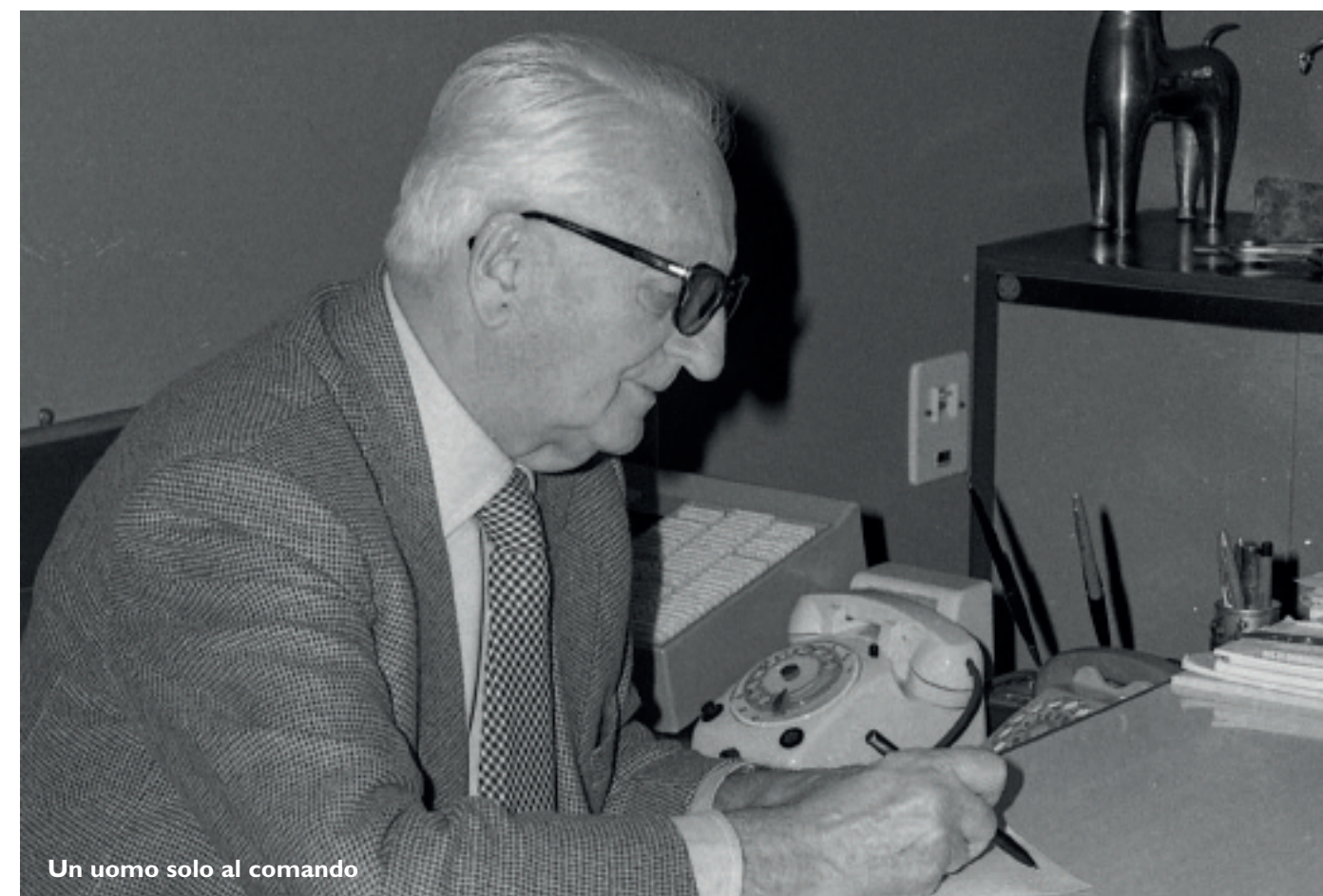


Nicola Romeo ripreso tra Giorgio Rimini e Enzo Ferrari

F1, Froilan 'Cabezon' Gonzalez con la Ferrari 375 batte Juan Manuel Fangio con l'Alfa Romeo 159. È la prima vittoria iridata di Maranello. Enzo Ferrari non ha mai perdonato alla Casa del Portello il licenziamento di 12 anni prima. In pratica ha messo a segno la sua seconda vendetta. Gli anni Cinquanta sono gli anni d'oro, quelli dei mondiali di Alberto Ascari nel '52 e '53, di Juan Manuel Fangio nel '56, di Mike Hawthorn nel '58 e dei sei successi di fila alla Mille Miglia. Ma sono anche gli anni delle tragedie. Come quella di Guidizzolo (nei pressi di Mantova) alla Mille Miglia del '57. Ferrari finisce in tribunale come imputato in qualità di costruttore della vettura, venendo poi assolto nel '61 per non aver commesso il fatto. Quando nel '58 nei G.P. di Francia e Germania muoiono i suoi alfieri, Musso e Collins, il Drake viene duramente attaccato dalla stampa, in particolare da Civiltà Carrolica che lo definisce "un Saturno che divora i propri figli". Ma la tragedia che più distrugge il suo animo è quella che riguarda il figlio Dino. Gli anni Sessanta iniziano con un titolo iridato, quello di Phil Hill, ma è un mondiale triste per il ter-

ribile incidente di Wolfgang von Trips la cui 156 impazzita miete vittime tra gli spettatori. Tra i tanti successi, c'è pure il divorzio di otto tecnici importanti che lasciano Maranello. O meglio, vengono licenziati in tronco per una lettera galeotta. A scatenare il putiferio è l'assidua presenza in fabbrica ed in pista della signora Laura, moglie del grande capo. Si intromette spesso nella vita della scuderia creando malumori tra il personale. Più volte i dirigenti dell'azienda cercano di affrontare la questione col marito, ma il Drake sapendo bene il problema, è abilissimo ad evitare l'argomento. Da qui l'iniziativa di far scrivere una lettera dall'avvocato Cuoghi, che in modo molto garbato comunica per iscritto a patron Enzo, la richiesta da parte dei quadri dirigenziali di tenere la signora lontana almeno dalle piste. Una soluzione che avrà un effetto boomerang sui mittenti. Nel corso di una delle tante riunioni tecniche, Ferrari si presenta con la lettera ben in vista, al fine di mostrare ai "congiurati" di averla ricevuta e letta. Tutto procede secondo il copione abituale, con i vari interventi dei responsabili dei settori aziendali. Ma la calma

piatta del Drake alimenta non poca apprensione tra i presenti che si aspettano da un momento all'altro la sfuriata. Invece non accade nulla. Terminata la riunione, i presenti escono dalla stanza spaesati ed ecco che ad attenderli c'è il vice capo del personale con in mano delle buste. Sono le comunicazioni di licenziamento in tronco per ognuno dei firmatari della lettera! Ed ecco il secondo colpo di scena, con la promozione delle nuove leve. Tra questi c'è anche un giovane ingegnere destinato a firmare i futuri trionfi della rossa: Mauro Forghieri. Franco Gozzi braccio destro del Grande Vecchio per quasi 40 anni, racconta di essere stato licenziato e riassunto due volte in uno stesso giorno: un primato da Guinness. Ma in un mondo che cresce velocemente Ferrari sente il bisogno di appoggiarsi a spalle forti per non soccombere e anche per riprendersi la libertà di potersi occupare solo di corse in virtù del fatto, sono parole sue, che si era sempre sentito un costruttore e non un industriale. Nel 1964 ha prodotto 598 macchine che sono andate a ruba, ma fabbricare automobili richiede un costante rinno-



Un uomo solo al comando

vamento di impianti, una continua immissione di capitali per far fronte ad esigenze ogni giorno diverse. Ferrari con la consueta sensibilità capisce che è indispensabile imprimere una svolta alla sua azienda per garantirle un futuro. La Ford è la prima a farsi avanti ed il Commendatore si mostra subito interessato lasciando che gli inviati di Henry Ford II procedano ad una valutazione. Risultato: la Ferrari vale oltre sei miliardi di lire. Dalla Ford si dicono favorevoli ad entrare nella proprietà del Cavallino con una percentuale gradita al grande capo. L'arrivo dei quadri americani a Maranello fa supporre che l'accordo sia ormai vicino. Invece nella riunione decisiva del 30 ottobre gli eventi prendono un corso diverso. Ferrari si sofferma su una clausola che prevede un'autorizzazione da Detroit qualora le spese superino il budget consentito. La cifra si aggira intorno ai 10 mila dollari, che il

Drake giudica irrisoria aggiungendo che l'attesa del benessere dalla casa madre, comporterebbe una perdita di tempo nei confronti della concorrenza. Morale, l'accordo salta. Ferrari continua a sondare il terreno e nel luglio del 1964 incontra Giuseppe Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, ma tutto si conclude in un nulla di fatto. Si giunge così al gennaio 1965 quando Gaudenzio Bono, presidente della Fiat, varca i cancelli di Maranello. A Torino, l'avvocato Gianni Agnelli non è rimasto insensibile al messaggio lanciato da Ferrari. Il matrimonio con la Fiat proietta la Ferrari in una nuova dimensione. Maranello può contare su quell'appoggio tecnico ed economico che permette al Cavallino di tornare ai vertici della Formula Uno nella seconda metà degli anni '70. Entrato nell'ultimo decennio di vita, il Commendatore non riuscirà più ad essere presente con costanza

al timone dell'azienda. Il 4 giugno del 1988 Giovanni Paolo II, a bordo di una Mondial Cabriolet guidata da Piero Ferrari, secondogenito del Drake, varca i cancelli di Maranello. Passa in rassegna le maestranze, facendo un giro di pista a Fiorano, ma contrariamente a quanto sperava non trova il patriarca dell'automobilismo. Afflitto da seri problemi di salute, Enzo Ferrari si trova a letto nella sua casa di Largo Garibaldi a Modena. I due potranno parlarsi solo per telefono. Il 14 agosto Ferrari se ne va in punta di piedi. Per uno strano gioco del destino a poche settimane dalla sua scomparsa, le rosse di Berger ed Alboreto tornano al successo con una storica doppietta inaspettata nel G.P. d'Italia (erano gli anni dello strapotere delle McLaren-Honda di Senna e Prost) che rompe un periodo davvero parco di soddisfazioni.

Carlo Baffi



L'agitatore di uomini, nelle due immagini il "Drake" con Giuseppe Campari e con Nuvolari, Arcangeli e Siena

LE AUTO DA SOGNO DI MARANELLO

Dai cancelli della fabbrica di Maranello sono uscite una quantità notevole di vetture da sogno e tutto inizia dopo le prime vittorie. Enzo Ferrari che deve fare quadrare i conti e la vendita di vetture sportive serve a finanziare le competizioni, che a loro volta servono a fare pubblicità ed a vendere le vetture.

Nel 1948 la Ferrari presenta al Salone di Torino la **166MM**, una berlina destinata ai clienti sportivi, è una evoluzione della 166S e la sigla

MM viene aggiunta dopo la vittoria di Clemente Biondetti e Giuseppe Navone alla Mille Miglia dello stesso anno. Carrozata da Touring, è la vettura che inventa il nominativo "Barchetta" per questo tipo di vetture. Monta il V12 di 1995 cc con una potenza di 140 cv e ne usciranno ben 34 esemplari nella prima versione e 13 della versione '53 con una potenza di 160 cv.

Dalla barchetta deriva la versione coupé, la Ferrari 166 Inter Berlinetta, prodotta in 37 esemplari e

progettata da Aurelio Lampredi con il V12 creato dalla matita di Gioachino Colombo. La 166 Inter si può considerare la prima vettura prevalentemente destinata ad un uso stradale e verrà carrozzata da diversi stilisti dell'epoca, oltre alla versione Touring ci sono quelle vestite da Ghia, Vignale, dagli Stabilimenti Farina, oltre all'esemplare unico a 4 posti commissionato a Bertone da Ferrari.

Il mercato americano si dimostra con un grande potenziale per le

vetture di Maranello, soprattutto dopo la vittoria di Luigi Chinetti a Le Mans che è anche agente oltre oceano della Ferrari. Serve una nuova vettura da inviare per i facoltosi clienti e nasce la **Ferrari 340 America** con la meccanica derivata dalla 340 FI. Il primo modello, progettato da Touring, monta il V12 di 4 litri disegnato da Aurelio Lampredi e le linee ricordano quelle della 166 Barchetta della Touring. Poi nascono versioni interessanti prodotte anche da Ghia e Vignale,



La fabbrica di automobili più famosa al mondo



Ferrari 166 MM

ed è con una Berlinetta Vignale che Gigi Villoresi vince la Mille Miglia del 1951. La 340 America viene presentata al pubblico il 5 ottobre 1951 al salone di Parigi con una versione in colore nero con interni verde scuro. Il successo è immediato. Nelle varie versioni, aperte e chiuse, ne vengono prodotti 23 esemplari.

La Ferrari 375MM nasce come modello da competizione, deriva dalla 340 America e, tra le gare più famose, corre nella Carrera Panamericana con Maglioli. Dalla vettura da gara viene prodotta una piccola serie sia in versione spider che berlina.

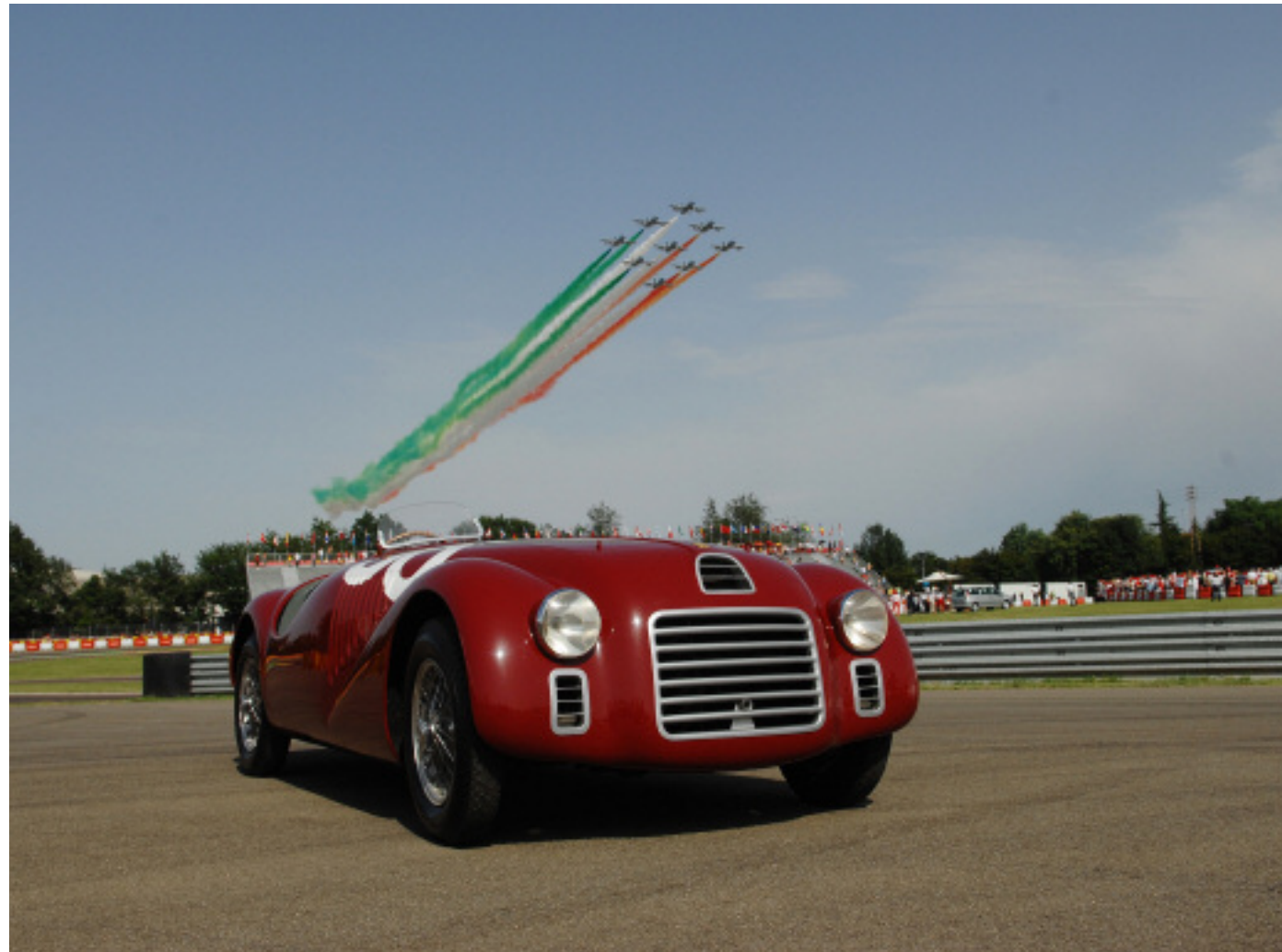
La 375MM ha il telaio tubolare in acciaio e la carrozzeria realizzata da Scaglietti e da Ghia, è in lamiera di alluminio. Monta il V12 portato a 4,5 litri, è la vettura più potente prodotta dalla casa nel 1953 e raggiunge la velocità massima di 290 km/h.

A Maranello, l'inizio della vera costruzione di auto stradali è rappresentata dalla Ferrari 250 Europa, subito seguita dalla 250 Europa GT, con il solito motore V12 Colombo serie 250 da 3,0 litri di cilindrata. La serie 250 GT rappresenta un importante punto di svolta per la Ferrari come produttore di serie con vetture più comode ed un adeguato spazio per i bagagli. A Maranello inizia una produzione con elementi il più possibile standardizzati e per realizzare le nuove vetture il Drake

amplia la fabbrica e la fonderia legge leggere uscendo da una produzione di pezzi praticamente unici ed altamente artigianali. Un grosso passo anche nello stile, con l'abbandono dei vari carrozzieri e la scelta di Pininfarina come fornitore principale per le macchine stradali. Un accordo iniziato con uno storico incontro tra Ferrari e Battista Farina in un ristorante nel 1951 che continuerà per diversi decenni con modelli rimasti nella storia dello stile. Il primo vero frutto di questo accordo è la 250 Europa GT di cui sono nate inizialmente due versioni, la coupé a tre finestrini, due porte con lunotto panoramico e l'altra con finestrini laterali posteriori aggiuntivi.

Dalla 250 GT Europa nasce la Ferrari 250 GT Coupé, realizzata a Maranello tra il 1955 e il 1960, disegnata da Pinin Farina è la vettura che afferma il successo della casa italiana tra i produttori di vetture stradali ad alte prestazioni.

Sulla base della 250 GT nascono varie versioni sempre più richieste dai clienti ed in seguito dai collezionisti. Tra le più note la **250 GT Coupé Pinin Farina** e la **Ferrari 250 GT California** entrambe del 1958, entrambe icone del marchio italiano.



Le tradizioni del "made in Italy"



250 GT by Pininfarina

La 250 GT California nasce dalla richiesta di John Von Neumann, l'agente nella West Coast americana di Luigi Chinetti che intuisce che è un mercato in grande espansione e propone l'idea a Ferrari. Segue una produzione di 106 esemplari, di cui nove interamente in alluminio. La 250 GT California ha origine dalle 250 GT Berlinetta

in produzione a passo corto e viene denominata come Spider California con il tettuccio ripiegabile. È la Carrozzeria Scaglietti che si occupa della carrozzeria. Nel 1960 arriva la **Ferrari 400 Superamerica**, coupé due posti, con il V12 sulla base di quello progettato da Giochino Colombo con la distribuzione a singolo a camme in testa per bancata e due valvole

per cilindro. Viene prodotta in due serie, personalizzate in base alle richieste del cliente finale ed anche modelli unici chiamati Superfast II, III e IV. È Gianni Agnelli che diventa proprietario del primo esemplare e la 400 Superamerica è la prima vettura con la sigla che indica la cilindrata totale (4 litri) e non quella unitaria. Monta quattro freni a disco e la trasmissione a quattro rapporti con overdrive elettrico su quello superiore. Particolare il disegno della coda con un profilo molto aerodinamico. La 400 Superamerica debutta anche sul grande schermo dove diventa l'auto personale di Vittorio Gassman nel film "il tigre" di Dino Risi.

La prima Ferrari con quattro posti è la 250GT 2+2 del 1960, da cui l'appellativo "2+2" della sua sigla. L'esordio avviene alla 24 Ore di Le Mans, guidata dal direttore di gara, la vettura, con una elegante veste aerodinamica è studiata da Pininfarina ed è basata sul telaio di 2.600 mm di passo della 250GT, ma allun-

gando il corpo vettura di 300 mm per avere più spazio nell'abitacolo. Sulla base della 250GT c'è anche la Berlinetta Passo Corto, la celebre **Ferrari 250SWB** che, nella versione più spinta, conquista molti allori nelle competizioni con vari gentleman driver e diventa la base per la celebre 250GTO.

La mitica 250 GT SWB foto grande A metà anni '60 debuttano due nuove vetture stradali, la 275GT Berlinetta e Spider e la 500 Superfast. La **Ferrari 275** rappresenta una serie di vetture granturismo a motore anteriore, in versione berlinetta/coupé (GTB) e spider (GTS) con il motore V12 anteriore prodotte a Maranello tra il 1964 e il 1968. Il propulsore è sempre quello progettato sulla base Colombo, con la cilindrata elevata a 3,3 litri e sono le prime Ferrari stradali con trasmissione e sospensioni posteriori indipendenti. L'elegante carrozzeria è sempre studiata da Pininfarina, mentre Sca-



La GTB stradale ha avuto tra i suoi clienti anche Steve McQueen



Lo spider California



La mitica 250 GT SWB

glietti realizza i 10 esemplari speciali della 275 GTS/4 NART Spyder per il mercato americano.

La 275GTB è anche impiegata nelle competizioni, rivista dal reparto corse della casa per i clienti privati. La 275GTB/C (Competizione) ha la meccanica rivista con il V12 a carter secco e la carrozzeria alleggerita. La **500 Superfast** debutta al Salone di Ginevra del 1964 ed è l'ultimo modello Ferrari costruito in serie limitatissima per clientela selezionata. Il motore V12 di 5 litri, realizzato apposta per la 500 Superfast deriva dall'unità a "blocco lungo" progettata da Aurelio Lampredi. Disegnata da Pininfarina, il suo prezzo è doppio rispetto a quello di una Rolls Royce dell'epoca. Ne sono costruiti 36 esemplari, più una versione speciale consegnata al principe Bernardo d'Olanda. Tra i proprietari ci sono Mohammad Reza Pahlavi e l'attore Peter Sellers.

Nella seconda metà degli anni '60 iniziano a comparire le supercar a motore posteriore/centrale. La Ferrari ha pronto un nuovo motore, sei cilindri completamente in alluminio a V di 65° e due litri di cilindrata. L'unità è ideale per la nuova Formula 2, ma deve essere derivato da una vettura di serie prodotta in almeno 500 esemplari. Nasce un nuovo accordo tra Maranello e Torino, verranno prodotte due tipi di vetture, la Dino, e Fiat Dino, entrambe con il V6 di Maranello in versione sia coupé che spider. È il primo accordo tra Ferrari ed Agnelli che porterà a quello definitivo del 1969 con la Fiat che entra nella società Ferrari. La **Dino 206GT** è la prima vettura di serie prodotta dalla Ferrari con il V6 dietro le spalle del guidatore in posteriore/centrale. Pininfarina affida a Leonardo Fioravanti ed Aldo Brovarone il design della



La Dino 246 GT

linea, risulta una vettura con i bordi morbidi e linee curve. Il telaio della 206GT è realizzato totalmente in alluminio da Scaglietti, la Dino ha sospensione completamente indipendenti, freni a disco sulle quattro ruote che servono a frenare la vettura che raggiunge i 235 km/h grazie all'aerodinamica ed ai 180 cv di potenza del motore. Della versione Dino 246GT, che debutta nel 1967, vengono realizzati 152 esemplari, segue la versione 246GT con il V6 di 2.4 litri di cui verranno prodotte ben 3.569 vetture in versione GT/coupé ed in versione GTS/spider.

La piccola Ferrari, che uscirà sempre solo marchiata "Dino" rappresenta uno dei primi esemplari prodotti a Maranello in un numero consistente fino al 1974.

La Dino rappresenta la vettura sportiva per la fascia media, mentre per la clientela di livello alto, al Salone di Parigi 1968 debutta la **Ferrari 365 GTB/4 Daytona** che sarà l'ultima vettura a motore anteriore prodotta a Maranello sotto la direzione di Enzo Ferrari. È ancora Leonardo Fioravanti che traccia le linee della supercar con un look più contemporaneo dai bordi

taglienti. La prima versione ha i fari fissi dietro una copertura in acrilico, poi per esigenze del mercato americano, i fari diventano a scomparsa. La Daytona è equipaggiata con il V12 di 60° noto come Tipo 251, sviluppato dal precedente V12 di Gioacchino Colombo. La cilindrata è di 4.390 cc con una potenza di oltre 350 cv a 7.500 giri. La 365 GTB/4 viene realizzata anche in versione spider, raggiunge la velocità di 280 km/h ed ha la trasmissione a 5 rapporti, con lo schema transaxle, ovvero al ponte posteriore inglobata con il differenziale, per una distribuzione ottimale dei pesi.

Mauro Forghieri, il geniale progettista del reparto corse, nel 1970 fa debuttare il nuovo motore 12 cilindri piatto, o boxer, ed anche la produzione delle supercar di serie si allinea con questa nuova tipologia motoristica. Al Salone di Torino 1971 compare nello stand della casa la nuova Ferrari Berlinetta Boxer, che sostituirà la Daytona dal 1973. La **365GT/4 BB** viene subito rinominata **Ferrari BB** e monta il 12 cilindri piatto di 4.390cc, denominato F102 AB 00, che eroga una potenza di 380 cv a

7.700 giri. È la prima supercar di fascia alta che monta il propulsore in posizione centrale con la lubrificazione a carter umido ed il cambio manuale a 5 rapporti installato sotto al motore con il differenziale autobloccante. Il telaio è a traliccio centrale con sospensioni a triangoli sovrapposti, mentre i freni sono a disco autoventilanti. La linea, moderna e filante, sempre disegnata da Fioravanti per Pininfarina, presenta sul muso anteriore doppi fari a scomparsa e la caratteristica copertura in plastica bianca che nasconde le frecce e luci di posizione mantenendo pulito e filante il

muso. Presentata nel 1971, viene commercializzata due anni dopo. Per Maranello è una grande svolta tecnica, con la BB può contrastare le nuove rivali come la Lamborghini Miura, ed è la prima Ferrari di serie che supera la velocità massima di 300 km/h.

Nel 1973, oltre la Ferrari BB, compare la nuova **Ferrari Dino 308GT4** che rappresenta un'altra pietra miliare nella storia della Ferrari. La nuova Dino ha linee spigolose e squadrate e sarà la prima ed unica Ferrari di serie ad essere stata disegnata da Bertone. Ma la grande novità è sotto il cofano con

il nuovo motore V8 posteriore centrale di tre litri con il comando degli organi della distribuzione comandato da cinghie dentate in gomma. L'abitacolo della granturismo è concepito per quattro persone come indicato nella sigla "308GT4", la linea porta la firma del designer Marcello Gandini che la fa assomigliare molto alla Lamborghini Urraco, anche lei ideata dalla Carrozzeria Bertone. Nel 1975, a seguito della crisi energetica europea, vengono introdotte degli aggravati fiscali per le vetture dotate di propulsori superiori ai 2 litri di cilindrata, nasce così la Dino



Ferrari 308 GTB



La 308 GTS, sulla destra insieme alle altre "rosse"

208GT4, con il motore V8 ridotto a 1.991 cc per il mercato italiano. Il propulsore della Dino 208 GT4 è il V8 più piccolo mai prodotto in serie, ha ben 180 cv con un rapporto potenza/cilindrata da primato per la sua epoca tra i motori aspirati.

Nel 1975 arriva la nuova **Ferrari 308** presenta una linea più morbida, disegnata nuovamente da Leonardo Fioravanti. È una berli-

netta a due posti, e vengono costruite due versioni, GTB e GTS coupè, e spider.

Il motore V8, F106AB è inizialmente alimentato da quattro carburatori Weber 40DCNF e sviluppa una potenza di 255 cv. In seguito nasce la versione ad iniezione ed anche quella con il V8 di due litri per il mercato italiano. Nel 1982 per incrementare la potenza del V8 di due litri nasce la **Ferrari 208GTB Turbo** sovralimentato con una turbina KKK K26 che porta la potenza massima a 220 cv. La Ferrari 308 nella versione GTS diventa protagonista della serie di telefilm americani Magnum PI con Tom Sellek.

Nel 1984 arriva la nuova vettura di Maranello, la Testarossa. Presentata al Salone di Parigi è l'evoluzione della 512BB di cui conserva la meccanica con il 12 cilindri piatto di 5 litri. La **Ferrari Testarossa** è disegnata da Pininfarina la sua linea domina per alcuni anni il design delle Ferrari 12 cilindri anche con la evoluzione 512TR del 1992.

L'evoluzione della serie 308 è la nuova **Ferrari 328**, molto simile alla sua progenitrice, con il V8 portato a 3.2 litri di cilindrata che viene presentata al Salone di Francoforte del 1985 assieme alla nuova Mondial 3.2 a quattro posti. La **Ferrari 288GTO**, prodotta in numero limitato di soli 271 esemplari. È una serie speciale, progettata da Nicola Materazzi sulla base della 308/328 disegnata da Fioravanti. La vettura ad alte prestazioni si basa sul V8 di 2.927 cc sovralimentato con due turbine IHI, complete di Intercooler aria-aria ed iniezione Weber. È una auto definita "cattiva" con una potenza di 400 cv scaricata in modo brutale e prevista per un eventuale uso agonistico.

Leonardo Fioravanti ha ancora

prodotto un capolavoro di stile. Il suo nome è "F40", una sigla che indica ed evoca i 40 anni di attività sportiva della Ferrari. Berlinetta a 2 posti, telaio a traliccio tubolare in acciaio con vasca abitacolo e pannelli di rinforzo in kevlar, una carrozzeria in fibra di vetro di soli 46 kg di peso. Un Cx pari a 0.34, il motore, V8 di 2.936 cc, sovralimentato con due turbine IHI, con una potenza di ben 472 cv a 7.000 giri. La **Ferrari F40** diventa subito un'icona, la supercar per eccellenza con una velocità massima di 324 km/h dichiarati, ma spesso superati nei vari test. È un successo immediato, sono previsti solo 400 esemplari, con un costo di ben 374 milioni di lire, una cifra altissima per l'epoca ma destinata subito a salire in modo vertiginoso. Fioccano gli ordini, consegne con tempi lunghissimi ed una grande selezione per gli acquirenti. Sul mercato non ufficiale vengono fatte offerte stratosferiche per comprare una vettura, alcuni ordini vengono rivenduti a cifre attorno a 1,5/2 miliardi di lire. La Ferrari, visto il grande successo aumenta la produzione da 400 a 1.000 esemplari ed alla fine ne vengono realizzate 1.337 esemplari.

La Ferrari F40 è anche l'ultima supercar voluta da Enzo Ferrari che scompare il 14 agosto 1988. Come gli accordi stipulati, la maggioranza della proprietà è nella mani della Fiat che riorganizza subito la produzione con la **Ferrari 348**, un prodotto destinato a sostituire la 328 che però porterà a molte critiche per i pochi pregi ed i tanti difetti di una vettura fatta in economia.

Nel campo delle vetture 2+2, l'ultima Ferrari prodotta è la 412i, uscita di produzione nel 1989, serve una nuova vettura per contrastare la Maserati Quattroporte

e la Porsche 928. Dai cancelli di Maranello, nel 1992, esce la **Ferrari 456GT**, dotata di una linea che rappresenta uno dei più elevati esempi di Gran Turismo 2+2 che diventa il punto di riferimento del settore con la sua splendida ed equilibrata linea. Tra le particolarità c'è il V12 di 5.474 cc montato anteriormente. Lo stesso propulsore, interamente in alluminio, a quattro valvole per cilindro con una potenza di 442 cv, serve come base per la futura 550. Presentata nel 1996, la **Ferrari 550 Maranello** segna il ritorno del cavallino rampante nel segmento delle berlinette sportive a motore anteriore dal quale mancava dagli anni '70 quando è finita la produzione della Daytona.

Nel 1993 la Ferrari si dedica allo sviluppo dell'erede della 348 e l'anno successivo viene presentata la nuova **Ferrari 355** che sfrutta la scocca della precedente berlinetta con il motore ad 8 cilindri di 3,5 litri. Tra le particolarità ci sono il cambio sequenziale elettroattuato e le sospensioni a controllo elettronico con una tecnologia derivata dalla Formula 1. La Pininfarina ha dedicato particolare attenzione allo studio dei flussi aerodinamici, tanto per il passaggio dei flussi nel sottoscocca completamente carenato, che attorno all'abitacolo. L'evoluzione delle otto cilindri di Maranello è la **Ferrari 360 Modena** del 1999 derivata sempre dalla base della 355.

Visto il successo della F40, a Maranello continuano le Ferrari celebrative e nel 1995 viene commercializzata la F50, per festeggiare il mezzo secolo della fabbrica. La **Ferrari F50** è una spider con tetto rigido asportabile, a volerla è Piero Ferrari, e viene realizzata in serie limitata di soli 349 esemplari tra il 1995 ed il '97. La scocca è in materiale composito,

l'idea è quella di possedere una sorta di "Formula 1 stradale". Pezzo forte è il propulsore, V12 cilindri aspirato derivato dal propulsore che equipaggia la Ferrari 640 di Formula 1. La cilindrata è di 4.7 litri ed il motore viene installato anche sul prototipo Ferrari 333SP per il campionato IMSA americano. Come per la F40 il successo è immediato, nonostante il prezzo di vendita di 852.800.000 lire, i 349 esemplari sono venduti in brevissimo tempo, molto prima della loro costruzione. Nel 2002, per celebrare i 55 anni del cavallino, tocca alla Ferrari Enzo l'eredità delle nuove vetture celebrative della casa. Anche la meccanica della Enzo è derivata dalla monoposto di Formula 1 con il V12 di 65° aspirato di 5.998 cc che eroga 660 cv. Inizialmente la produzione limitata è prevista in 349 esemplari, ma viene aumentata a 399 visto il grande successo.

Il terzo millennio, sotto la presidenza di Luca di Montezemolo, vede un proliferare di vari modelli e versioni delle vetture di Maranello. Dopo la Enzo del 2002, arriva la

612 Scaglietti nel 2004, la coupè 2+2 che sostituisce la 456 ed è la seconda vettura completamente in alluminio dopo la 360 Modena. Sempre nello stesso anno debutta la nuova due posti con il motore V8 centrale. È la **Ferrari F430**, che sostituisce la 360 e rappresenta l'inizio di una nuova generazione di modelli con scelte tecniche che hanno l'obiettivo di rendere la vettura più versatile come il controllo della trazione e il controllo della stabilità. Il V8 di 90° è portato a 4.308 cc con una potenza di 490 cv a 8500 giri/min.

La gamma Ferrari del terzo millennio si basa sostanzialmente su tre tipi di vetture, le coupè e spider a due posti a motore anteriore, le coupè, sempre a motore anteriore 2+2 posti e le coupè/spider con il V8 centrale. Poi ci sono le serie speciali e quelle per i piloti sportivi, alcune non omologate per la strada, che partecipano agli eventi Ferrari in pista.

Tra le vetture con il V12 anteriore arriva nel 2007 la nuova **Ferrari 599 GTB Fiorano**, un nome che evoca il circuito di prova della casa,

sostituita nel 2012 dalla **Ferrari F12 Berlinetta** e dalla successiva **Ferrari 512 Superfast** del 2017. Molto belle le Ferrari spider degli ultimi decenni, la **California del 2008 e la Portofino del 2018**.

L'erede della Ferrari F430 e la **Ferrari 458 Italia** presentata al Salone di Francoforte del 2009. Presenta un nuovo design rispetto alla vettura precedente con il V8 F136 della famiglia Ferrari/Maserati di 4.498 cc con una potenza di 570 cv, dotato di iniezione diretta del carburante. Nel 2015 nasce la **nuova Ferrari 488** con il propulsore F154 V8 che è sovralimentato con due turbine IHI che eroga una potenza di ben 670 cv. Dalla vettura deriva la 488GTE che conquista gli ultimi titoli mondiale nella gare di durata per la Ferrari.

Negli ultimi anni sono state prodotte alcune vetture speciali, in pochi esemplari molto ambite dai collezionisti. Tra questi La Ferrari del 2013, e le ultime nate, le **Ferrari Monza SP2 ed SP3** e l'ultima nata SP4.

Massimo Campi



TANTO TUONÒ CHE PIOVVE

Alla fine dopo tanta attesa, prolungata anche dalla pandemia, le nuove vetture di Formula 1 sono arrivate. C'è stata la Gran Fanfara delle presentazioni e ci sono state le prime prove a Barcellona ma senza quell'entusiasmo che si era annunciato con grande enfasi perché, a prima vista, non sembra sia cambiato molto sia nell'aspetto delle

vetture che nei risultati delle prove. E' vero che i fatti accaduti nel mondo, più o meno in contemporanea, non hanno lasciato molto spazio per pensare alla Formula 1 ma, nonostante questo, il sospetto che si sia trattato di un "cambiare tutto per non cambiare nulla" si aggira nel paddock come un fantasma. Si direbbe, da questa prima impres-

sione, che siamo abbastanza lontani dalla preannunciata "rivoluzione", al massimo c'è stato un "rimpasto di governo", volendo fare similitudini con il gergo della politica. Solo un occhio decisamente esperto può cogliere le differenze con le vetture che sono andate al museo nel 2021, e ci sono anche meno differenze nella classifica di questa prima

sessione di prova rispetto all'ultima classifica dell'anno scorso: quelli che hanno concluso davanti lo scorso campionato sono sempre davanti e quelli che erano dietro l'anno scorso sono ancora dietro.

Va detto che siamo veramente al primo inizio e solo dopo almeno il primo Gran Premio si potranno emettere giudizi.

E va anche detto, per onestà, che il nuovo regolamento non coinvolge solo la parte visibile delle vetture perché gli interventi forse più significativi hanno riguardato la gestione di tutto il "circus" della Formula 1, non dobbiamo fermarci all'aspetto estetico delle vetture ma guardare

in profondità ai cambiamenti introdotti nella gestione della Formula 1. Intanto la gestione degli sviluppi sarà calmierata con scadenza bi-mensile e le vetture verranno verificate con il laser per certificare che la loro geometria non sia stata alterata in anticipo rispetto a quella dichiarata senza più le verifiche con il piano di riscontro e il metro come veniva fatto fino al 2021.

E' stata anche fatta la lista completa di tutte le parti che compongono una monoposto ed è stato definito quali di queste devono seguire la filosofia "Open Source" (cioè le parti che, anche se sviluppate da una squadra, "devono" essere messe a disposizione di tutti) e quali sono "Trasferibili" (cioè le parti che "possono" essere trasferite da una squadra all'altra).

Poi ci sono gli elementi progettati e costruiti da ogni squadra ma su specifiche della FIA, le parti progettate e costruite dalla FIA stessa e date alle squadre e, infine, le parti "proprietarie" di ciascuna squadra che può (anzi deve) tenersele per se che sono quelle che dovrebbero fare la differenza.

È evidente che si cerca di "calibrare" tutto il business della Formula 1 per renderlo sostenibile per le squadre e appetibile per il pubblico: riducendo i costi, innalzando lo spettacolo e la sicurezza per i piloti (anche perché uno sport pericoloso oggi non sarebbe tollerato e sarebbe improponibile per i media), ma anche rispettando la tradizione.

Il rispetto della tradizione vuol dire ruote rigorosamente scoperte (non carenate), un abitacolo che, per quanto ridotto ai minimi termini, lasci scoperta e visibile almeno la testa del pilota, due ali, una posta anteriormente e una posteriore, entrambe all'esterno del passo cioè dietro l'asse delle ruote posteriori e davanti a quello delle ruote ante-

riori.

A volte mi chiedo da dove viene questa impostazione e penso che si deve risalire alle bighe dei romani che hanno generato in cascata "figli" e "figli dei figli" e "figli dei figli dei figli", fino ai giorni nostri: pilota in vista e ruote scoperte vengono da lì, poi sono arrivate le carrozze e così via fino alle automobili da competizione monoposto che si sono "aricchite" di due ali, e sembra che non si riesca a uscire da questo modello.

Detta così avere un fondo piatto o curvo sembra quasi un dettaglio ed, effettivamente, io penso che sia un po' così perché ci vorrebbero bel altri interventi per dare veramente luogo a una svolta.

Comunque, a parte queste considerazioni, le vetture sono ormai uscite allo scoperto e qualche considerazione sulla loro forma la si può fare ovviamente relativamente al "sopra" perché il "sotto" non l'ha visto nessuno, men che meno i fotografi.

Altrettanto dicasi per la meccanica rigorosamente nascosta alla vista e il motore che è anche lo stesso quindi non si presta a molti commenti.

I temi tecnici sono sempre i soliti: l'ala anteriore e la sua interferenza con la ruota, la loro scia che investe il fondo, le pance laterali (che brutto termine meglio "side-pod") e l'ala posteriore che interagisce con il fondo.

Il fondo viene dichiarato come la novità più grossa e in parte è vero ma si smetta di dire, per favore, che è "tornato" l'effetto suolo perché dal lontano 1977, quando uscì la Lotus 78, o forse anche dal 1970 con la March 701, l'effetto suolo non è mai scomparso e il flusso sotto la vettura ha sempre generato una downforce paragonabile a quella delle ali. Neppure nel 1983, quando fu introdotto il fondo piatto, e neanche nel



Ferrari F1 75

LE NUOVE FORMULA 1

1995, con il fondo scalinato, il concetto di sfruttare con successo l'aria sotto la vettura è stato abbandonato. Il nuovo fondo ha "modulato" e reso più facile l'ottenimento di un buon livello di carico e niente più. Piuttosto stupiscono sempre di più i flussi interni con spazi sempre più risicati e, difatti, sono comparse un po' ovunque delle vistose grigliature perché l'aria da qualche parte deve

pur uscire dopo aver attraversato il radiatore. Avendo lavorato, ormai in tempi lontani, al progetto di vetture di Formula 1 i flussi interni sono quelli che mi incuriosiscono maggiormente perché è l'aspetto che mi lascia più stupito delle vetture moderne ricordando le pene che ho passato tutte le volte che si provava a stringere la carrozzeria di qualche millimetro e

le temperature del motore salivano immediatamente. Nell'ala anteriore si riconoscono le diverse scuole di pensiero come in passato nella distribuzione del carico alare: chi scarica l'ala all'estremità e chi cerca una distribuzione più costante per controllare la vorticità rilasciata dall'ala. E ci sono ancora i micro-dettagli che la fanno da padrone, proprio come



Mercedes W13



Red Bull RB18



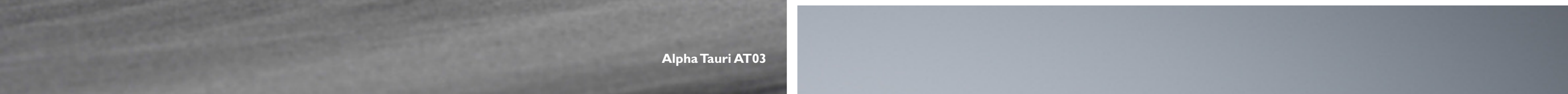
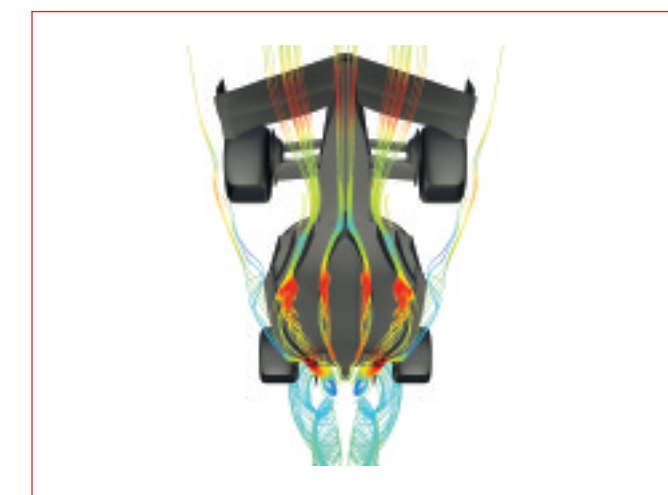
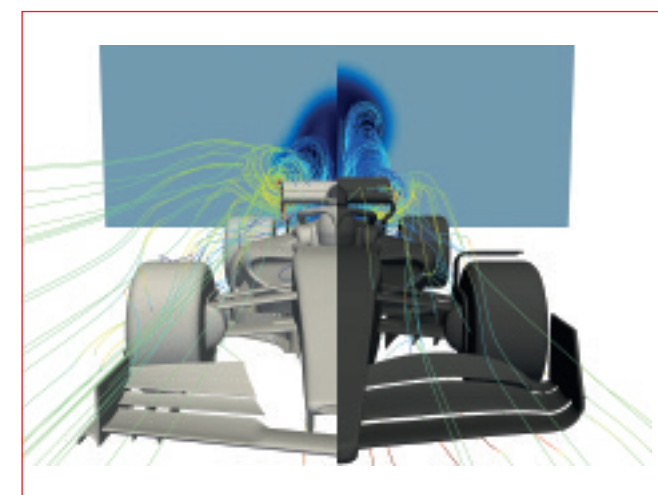
Alpha Tauri AT03

nelle vetture che sono andate in pensione: riccioli ovunque, taglietti sparsi qua nel carbonio alla ricerca di qualche effetto locale e di qualche grammo di carico. Anche sulle riviste del settore le pagine dedicate alla tecnica delle vet-

ture sono sempre meno e aumentano quelle dedicate alle vicende personali dei piloti e alle bizze dei team manager. Sarebbe bello vedere "sotto" le vetture perché penso che si vedrebbero cose interessanti, ma non si

può e allora non resta che aspettare gli eventi e i Gran Premi quando, si spera, ci sarà più movimento nel paddock e anche i fotografi avranno più opportunità per cogliere qualcosa di interessante.

Marco Giachi



Alpine A522

SOTTO IL CIELO DI ROMA

La "tormentata" storia del Rome ePrix

È un percorso pieno di contrattempi quello che da ormai dieci anni a questa parte ha riportato poco alla volta una grande gara di velocità per le strade della Capitale. Era il 22 Febbraio 1925 quando Carlo Masetti su Bugatti 8 cilindri vinse la prima edizione del Reale Premio di Roma lungo i 10,625 km del circuito di Monte Mario. Poi, dopo l'edizione del 1956 sul circuito di Castelfusano la corsa si trasferì, a Vallelunga.

Si dovette aspettare fino alla fine del 2012 per riparlarne di un circuito cittadino. «Nel Dicembre di quell'anno avevamo raggiunto un accordo di massima con l'amministrazione Alemanno e, sia pure per un breve periodo, abbiamo anche sognato di fare passare le nostre monoposto nei pressi di alcuni luoghi simbolo della città. Per l'immagine della Formula E sarebbe stato un risultato mediatico senza precedenti!» ricorda Alejandro Agag, principale

promotore della Formula E. «Poi c'è stato un primo avvicendamento ai vertici dell'amministrazione capitolina e, quando fu detto che il nuovo sindaco non sarebbe stato persona sensibile alla nostra proposta, ci facemmo da parte. In occasione però dell'ePrix londinese del 2017 incontrammo Roberto Dolcetti, presidente di EUR SpA, che ci disse che con la nuova amministrazione appena insediata le prospettive sarebbero state completamente diverse. E così, in effetti, fu».



Rome ePrix un campionato mondiale FIA sulle strade dell'EUR





Roma un contesto eccezionale per le monoposto elettriche



Alejandro Agag qui con Papa Francesco, l'uomo che è riuscito nell'impresa di riportare un Gran Premio a Roma



Papa Bergoglio e la Formula E



Cosa era cambiato? Le carte vincenti furono da un lato la possibilità di stimolare attraverso una competizione riservata a monoposto a propulsione completamente elettrica una diversa sensibilità della gente verso le automobili a basso impatto ambientale (elettriche od ibride che siano) e dall'altro il fatto che, accollandoci noi tutte le spese relative all'organizzazione dell'evento, questo sarebbe stato di fatto a costo zero per Roma Capitale.

Il 14 Aprile 2018, sul circuito dell'EUR, si corse così la prima edizione del Rome ePrix vinta da Sam Bird su DS Virgin. E fu grande successo di pubblico che si ripeté l'anno seguente quando a vincere fu un altro pilota inglese: Mitch Evans con la Jaguar. Tutto a posto? Niente affatto. Nel 2020 a metterci lo zampino fu la pandemia: Covid-19 e gara annullata.

L'anno seguente la corsa viene proposta nel weekend del 10-11 Aprile su circuito allungato da 2,850 km a 3.383 km con una doppia gara: Sabato si impone Jean-Eric Vergne con la DS, Domenica tocca invece a Stoffel Vandoorne sul Mercedes. Potrebbe essere l'inizio di una lunga tradizione sportiva. Le carte vincenti sono da un lato la possibilità di stimolare attraverso una competizione riservata a monoposto a propulsione completamente elettrica una diversa sensibilità della gente verso le automobili a basso impatto ambientale e dall'altro il fatto che, accollandosi gli organizzatori tutte le spese relative alla messa in essere dell'evento, questo sarebbe a costo zero per Roma Capitale. L'idea è quella di innescare un cambiamento culturale che porti alla gente a guardare alle automobili elettrificate come a qualcosa che non sia solo ecologicamente corretto, ma anche emotivamente attraente.

«Vogliamo che l'ePrix di Roma non sia solo un evento green, ma anche cool e social» spiegava Agag. Fondamentale sarà a tale proposito l'apertura prolungata del Village, così come l'organizzazione di una serie di eventi collaterali. «In fin dei conti tutte le altre categorie per monoposto» proseguiva Agag «ripetono da decenni lo stesso format ed ormai sono sempre più lontane dal grande pubblico. La Formula E si muove in una direzione opposta ed in più rompe ogni schema in fatto di inquinamento. Sono un fervente assertore della green mobility e sono convinto che il mondo vada in questa direzione. Perché non dovrebbe farlo anche l'automobilismo sportivo?».

Paolo Ferrini

Il gran premio riservato alle monoposto di Formula E a propulsione elettrica che il 9-10 Aprile 2022 si corre per le strade del quartiere EUR è solo l'ultima pagina (per ora) di una lunga storia che dal 1925 ha visto non solo il vicino autodromo di Vallelunga, ma anche le vie della Capitale trasformarsi in teatro di grandi competizioni automobilistiche.

Con la collaborazione di campioni romani del volante di varie epoche, "Gran Premi a Roma" di Franco Carmignani e Paolo Ferrini ricostruisce le atmosfere e i circuiti che hanno ospitato la corsa.

Da Monte Mario ai Parioli, da Villa Giulia alle Tre Fontane, così come all'Aeroporto dell'Urbe e sul lungomare di Ostia. Ma anche alle Terme di Caracalla e nella Pineta di Castelfusano e Vallelunga.

Pubblicato con il patrocinio dell'Automobile Club di Roma, "Gran Premi a Roma", si può acquistare nelle librerie specializzate, nei principali bookstore on-line oppure contattando direttamente la casa editrice.

IN ATTESA DEL ROME E-PRIX DI FORMULA E



info@mediacff.com

IL COMANDANTE



Stefano Comandini è sicuramente il pilota che può vantare le maggiori presenze nei campionati GT tricolori e a proposito di fedeltà è da anni uomo BMW e attorno a lui ruotano tutti i programmi della filiale italiana. “Dopo otto anni di Porsche Carrera Cup con Autocentri Balduina, dal 2004 al 2011, ho deciso di passare al

campionato italiano Gran Turismo. Era un periodo di crisi di mercato, e gli amici di AB furono costretti a rinunciare all'attività sportiva”. “Per me la scelta più logica, che rappresentava anche un step successivo, era appunto il GT. Si è presentata un'opportunità con VITA4ONE Italy di Matteo Bobbi, e sono salito sulla Ferrari 458 GT3”

“Per me era tutto nuovo. Vetture un po' più sofisticate, plurimarche, però ho visto che mi piaceva. La fortuna ha voluto che durante la stagione ho conosciuto Roberto Ravaglia, proprio quando VITA4ONE cominciava ad avere dei problemi con Bobbi che aveva altri programmi e non pensava di continuare a gestire la squadra. Con Roberto e la BMW ci siamo



Il pilota romano con Roberto Ravaglia, durante la sezione autografi.



Nell'abitacolo della sua BMW e al cambio pilota nel corso di una gara endurance.

parlati e ci siamo trovati d'accordo. Significava correre in un team professionale, un marchio prestigioso, macchine fantastiche e soprattutto con quello che è stato il mio idolo da ragazzo. E' stato un punto di arrivo, e man mano mi sono reso conto di tenere all'appartenenza e da parte loro mi hanno fatto davvero sentire un uomo BMW e...questa sarà la mia decima stagione con loro!”

Un decennio ampiamente positivo. Nel 2013, in coppia con Stefano Colombo sulla Z4 targata Roal, Comandini è subito secondo assoluto in campionato, con un bottino di due vittorie e tre posti d'onore. Il titolo arriva nel 2017 nel Super GT3, un vero dominio con la nuova M6 divisa con Alberto Cerqui: otto

primi, un secondo e un terzo posto! Nel 2019, invece sia il titolo sprint che endurance sfuggono all'ultima gara, dopo aver vinto le 3 Ore di Monza e Vallelunga e le Sprint di Imola e Mugello. “Peccato soprattutto per il titolo endurance perso nell'ultima parte di gara dell'ultima competizione del Mugello quando condividevo la macchina con Alex Zanardi. Sarebbe stato fantastico vincere quel titolo insieme ad un campione assoluto, una bella storia da raccontare ai nipoti... Spero solo che Alex si riprenda al più presto”. “Il campionato italiano è sempre stato organizzato bene. Hanno cercato di apportare dei correttivi. Dalle otto gare sprint di un'ora si è passati, per allargare la platea di piloti e per motivi di costi, ai due campionati,

sprint, gare da 50' con sosta e cambio pilota, ed endurance della durata di tre ore. Questo per far sì che piloti con budget minori potessero scegliere tra l'uno o l'altro. E' stata, secondo me, una buona idea, perché il numero di vetture è cresciuto e sono arrivati piloti di livello. Per quanto mi riguarda ho sempre corso in entrambi i campionati, però adesso che ho qualche annetto in più, anche se le gare sprint sono belle, tutti con il coltello tra i denti, preferisco le gare di durata perché si sta maggiormente al volante, c'è più tempo per prendere il tuo ritmo, c'è più strategia, non devi sempre guidare... incazzato, anzi ci sono momenti che devi tenere un passo anche inferiore al tuo, insomma le gare di durata mi piacciono di più.



Stefano Comandini in azione con la M6 di BMW Italia

Nel 2019 il "Comandante" ha avuto il piacere di correre insieme ad Alex Zanardi



Daniele Di Amato premiato dall'AC Roma come pilota più in ascesa per il 2022, mentre a Comandini è andato l'award per la sua lunga carriera



"Purtroppo, da quest'anno le gare endurance sono state ridotte da tre a due ore! Si dice per limitare i costi. Credo invece sia un errore abbastanza grave, perché i costi rimangono praticamente gli stessi: trasporto macchina, meccanici, tutto uguale, e invece di girare tre ore lo

fai solo per due ore, ovvero tagli un po' di benzina, un treno di gomme, e sessanta minuti di percorrenza alla macchina. Non è poi tanto e soprattutto va a discapito dello spettacolo, perché una gara di endurance perde la sua identità. Si dovranno dividere le due ore tra tre piloti, o anche due,

ma allora la differenza con le sprint dov'è? Se si corre in tre è una sprint allungata, e poi sono soltanto quattro gare, e i piloti correranno di meno". Negli ultimi anni, nella sua posizione di pilota leader di BMW Italia il "Comandante" ha imbarcato con sé piloti giovani del Motorsport di Monaco: Erik Johansson e Marius Zug, una responsabilità in più... "Sono sempre piloti ufficiali e per noi è anche una risorsa, perché è gente di livello e può dare una mano per vincere le gare. Johansson è diventato professionista e Zug è monitorato e può diventarlo... mi piace pensare che una piccolissima parte in questa crescita l'ho avuta pure io". Ma anche i piloti italiani vanno alla grande. "Un ragazzo che mi ha colpito è Daniele Di Amato. Non è sol-

tanto molto veloce, ma anche una bravissima persona, a differenza di altri un po' spocchiosi. Daniele è invece un tranquillo. In pista ci siamo battagliati, abbiamo avuto anche degli

scontri duri, ma scesi dalla macchina è sempre stato il primo a venire da me a congratularsi. È uno che merita, perché a parte l'educazione è un gran pilota.



Daniele Di Amato
Alessandro Vezzoni



RE GUSTAVO

BMW M2 CS Racing Cup Italy 2022

Dopo una prima stagione di rodaggio riparte il campionato monomarca BMW M2 CS Racing Cup Italy, sei eventi di due gare ciascuno, che si svolgeranno sui circuiti italiani di Monza, Misano, Mugello, Imola e Vallelunga. Protagoniste della serie sono sempre BMW M2 CS Racing, derivate dalla BMW M2 CS (sigla che in origine stava per Coupè Sport e oggi invece

per Competition Sport), vetture di serie, vendute in Italia dai concessionari BMW certificati Customer Racing.

Per la versione Racing gli ingegneri di BMW Motorsport – che proprio quest'anno festeggia mezzo secolo di attività - hanno utilizzato molte intuizioni derivanti dallo sviluppo della BMW M4 GT4 per stabilire standard totalmente nuovi nella ca-

tegoria inferiore. La vettura da corsa è spinta da un 6 cilindri in linea con tecnologia BMW MTwinPower Turbo di 2.979 cc che nella versione da corsa esprime una potenza compresa tra 280 CV e 450 CV, a seconda delle 9 differenti serie nazionali nella quale è impiegata (in Italia 450 CV). La coppia massima di 550 Nm viene trasmessa alle ruote posteriori tramite un cambio

Il gruppo della BMW M2 CS Racing Cup Italia



Gustavo Sandrucci campione della prima edizione della BMW M2 CS Racing Cup Italia

a doppia frizione a 7 rapporti che è stato configurato per le competizioni su pista. Un altro punto forte della BMW M2 CS Racing è la gestione del motore. Come per la BMW M4 GT4, sarà controllato tramite "power stick" che consentono di programmare e attivare vari livelli di potenza a seconda del Balance of Performance stabilito per i diversi campionati nazionali. Novità della stagione 2022 il passaggio dalla monogomma Michelin alla Hankook.

Per presentarci il monomarca BMW passiamo però la parola a Gustavo Sandrucci, pilota viterbese vincitore (con 43 punti di vantaggio sul secondo classificato!) della prima edizione della serie con la bianca vettura numero 16 del team Progetto E20 L'automobile di Andrea Corinaldesi. «Correre in questo campionato è stato per me quasi un passaggio obbligato. Dopo aver corso e vinto con la Mini avevo bisogno di nuove motivazioni. Il livello dei piloti è molto alto: penso innanzitutto a Luigi Ferrara

del team V-Action, ma mi aspetto che arrivino alcuni giovani agguerriti. Da parte mia nel 2021 ho cercato di vincere quando potevo e di accontentarmi quando non si poteva fare di più, ma non sono mai andato sotto al sesto posto. Per quanto riguarda la M2 posso dire che una macchina abbastanza facile da guidare, probabilmente perché deriva direttamente dalla serie, con una bellissima posizione di guida che ricorda quella di una monoposto».

Paolo Ferrini

TRENTO - BONDONE

Con l'edizione 2022, che si correrà il prossimo 3 luglio, la Trento - Bondone festeggerà il suo 71mo compleanno, che le permette di essere la più longeva delle gare in salita italiane attualmente in calendario. È anche la più lunga con i suoi 17,3 km, con una pendenza media dell'8,88% e un dislivello totale pari a 1.350 metri e si disputa su una sola salita, distinguendosi così dalle altre prove del CIVM e del CEM che prevedono due manche su percorsi più corti. La prima edizione della gara organizzata dall'Automobile Club Trento risale al 5 luglio 1925 ed è una "gita cronometrata per automobili e motociclette".



Edgar Barth



Hans Hermann

Al via si schierano una trentina di concorrenti, il migliore dei quali è Ruggero Menestrina con una Fiat, che taglia il traguardo posto a Vaneze in poco meno di 22' a una media di 35 km/h. Due anni più tardi, si sale sulla montagna di Trento per due volte, a luglio e a settembre, quando si impone il marchese Diego De

Sterlich con una Maserati. La casa bolognese è prima con Giuseppe Pastore anche nell'edizione del 1928, che chiude questo primissimo ciclo. Da notare che l'accesso del pubblico pagante prevede un costo di 25 lire per auto e 10 lire per ogni spettatore. Di Trento Bondone se ne riparla

dopo dieci anni, nel 1938 e 1939, con i primati di Mondicello e Palmieri, entrambi su Fiat 1100 Sport. I disastri della guerra impongono un nuovo lungo stop. Nel 1950 si riprende a correre anche sui tornanti trentini, con il Bondone inserito come salita conclusiva della Stella Alpina, che vede il successo finale dell'alfista Salvatore Ammendola che è primo anche nella classifica singola della scalata di 15 km verso Vaneze. Dal '51 ci saranno invece due date separate. La Trento-Bondone che si corre a giugno sul tratto Montevideo-Candriai è di Fausto Rodenghi con una Lancia Aurelia. La serie continua con Giulio Cabianca, primo successo Ferrari, Mariano Lubich con l'Aurelia B20, Mario Tomasi e Paolo Tomasi con le Fiat 8V Zagato ed Edoardo Lualdi con la Ferrari. Nel 1958 la grande svolta con il Campionato Europeo e il primo successo straniero siglato da Wolfgang Von Trips con una Porsche, mentre l'anno successivo il percorso assume l'aspetto definitivo



Lodovico Scarfiotti



Gerhard Mitter



Mauro Nesti

con l'arrivo spostato a Vason, per una lunghezza di 17,30 chilometri, sulla quale ci sarà sempre la caccia al record. Il primo è di Edgar Barth, di nuovo con la Porsche, subito migliorato da Odoardo Govoni con la Maserati Birdcage, battuto due anni dopo da Lodovico Scarfiotti con la Ferrari 196. Gli anni sessanta sono straordinari con i duelli tra lo

stesso Scarfiotti e gli specialisti tedeschi Barth, Mitter e Greger. Il suggello lo pone Peter Schetty con la Ferrari 212E nel 1969 che sale a Vason a 94,56 km/h di media, record che resiste per tre anni. Lo migliora nel 1973 il nuovo re della montagna Mauro Nesti con una March BMW. E qui entriamo nell'altro capitolo dei primati. Il campione di Bardalone

vanta 9 vittorie al Bondone ed è il primo ad abbattere il muro dei 100 orari, meglio di lui fa un altro toscano Simone Faggioli che nel 2021 arriva a quota 10 ed è detentore del record 9'00"52. Ora la sfida è scendere sotto i 9 minuti!

Franco Carmignani



Simone Faggioli

LA FRECCIA TARENTINA

Da tre lustri a questa parte Christian Merli è la punta di diamante dei piloti trentini che all'inizio dell'estate affrontano i tornanti verso Vason. Non ho avuto la fortuna di vivere il periodo più affascinante della storia del Bondone, gli anni sessanta-settanta, quando si cimentavano anche piloti di FI, ho potuto soltanto ascoltare i racconti di tanti appassionati che hanno assistito a quelle edizioni. Tra l'altro, io sono nato nel 1972, e dal 1981 al 1989 la gara non si è disputata. Quando è ripresa ci si organizzava con un gruppo di amici, ci si piazzava su un tornante e stavamo lì per tre giorni per non perdere un passaggio!"

A Trento è un evento molto sentito, che è proprio della città e dei dintorni. In un raggio di 15 km di distanza si sente il rombo dei motori tutto il giorno. Anche chi non è appassionato, comunque lo...sente.

L'atmosfera è incredibile, e per me che sono un pilota di Trento, la pressione è molto forte. Amici, conoscenti e la gente del posto mi fermano: "O, guarda che devi vincere..." cazzarola, mica è semplice! Parlando del tracciato direi che è unico, non dà respiro. Quando parti, c'è un allungo fino ad arrivare al paese di Sardinia, poi è tutto guidato. Di qui a Candrian ci sono degli allunghi, ma vengono interrotti da sette tornanti. È il tratto più lento, devi cambiare completamente ritmo, passando a una modalità di guida pulita, senza strafare, devi soltanto cercare di far scorrere la macchina. Usciti da questo toboga, c'è un tratto veloce, ma anche dopo Candrian ancora un misto, con qualche tratto veloce. A Vaneze si tende a tirare un sospiro di sollievo, perché la parte più difficile è finita. In effetti, al traguardo mancano tre chilometri di tornanti e altre curve non difficili,

e non devi rilassarti, perché si arriva in cima con i freni in crisi. Rispetto alle altre dove non si sfrutta la frenata, il Bondone è l'unica gara dove si arriva con le temperature dell'acqua e dell'olio alle stelle e con i freni finiti. Passi il traguardo, c'è una piccola curva a destra e finalmente il cronometro che ti dice cosa hai...combinato!

Ripeto, è una gara molto tecnica, occorre una messa a punto della macchina perfetta, e bisogna conoscerla bene. Molti piloti non vengono al Bondone proprio per la difficoltà ad imparare tutti i suoi diciassette chilometri e poi non dimentichiamo il dislivello. Si parte da 200 metri e si arriva a 1600. Per scendere ci vuole un'ora, cinquanta minuti se sei fortunato, e dopo tre prove devi andare a riposare almeno un paio d'ore, perché sei lesso...

I segnali con la vernice? Era una



Dal 2018 Merli è nell'albo d'oro della corsa



Christian Merli

pratica in voga molti anni fa, oggi si tende ad usare carta adesiva. Nei giorni della gara la strada è tappezzata da questi quadrati, anche fluorescenti, che danno al pilota i punti di riferimento.

L'ho vinta solo una volta, nel 2018. Dico la verità, è una gara dove faccio un po' fatica. Con l'Osella 2000 ero più vicino, ora con il tremila è più difficile. Da quando è passato alla Norma, Faggioli ha fatto un salto di quindici-venti secondi rispetto a quando correva con l'Osella e diventa difficile contrastarlo. Sembra che vada meglio nelle curve strette e nelle ripartenze avendo più trazione, e al Bondone questo fa tanta differenza.

Christian Merli



In cima!

SULLA SCIA DEL MITO

Restomod, cos'è sta roba? Intanto cominciamo dal termine inglese che deriva da restoration e modification, che nel nostro caso copre il restauro e le modifiche del modello originale di un passato non troppo lontano. È un trend che sta facendo proseliti. Tra questi un nome noto nel settore dei rally, Luca Betti. Figlio e nipote d'arte – Andrea e Luca Betti furoreggiarono nel CRN 1980 con la Stratos preparata da Claudio Maglioli

– il nostro Luca, dopo aver esordito nel Trofeo Cinquecento ha puntato al palcoscenico internazionale, frequentando per anni il mondiale Junior, e poi negli anni seguenti il campionato europeo, dove è salito due volte sul podio assoluto, secondo nel 2011, terzo nel 2012, sempre con la Peugeot 207 S2000. Complessivamente è uno dei piloti italiani ad aver corso il maggior numero di gare oltre confine. Per ben otto volte si è presentato al via del

Rally di Montecarlo, dove vanta un ottavo posto assoluto nel 2009. Tutto questo sotto il segno di Kimera Motorsport, la sua scuderia, che ha anticipato Kimera Automobili, oggi interprete assoluta della restomod. Il primo modello è infatti la EVO37, il cui primo esemplare, che espone un particolare gioco di riflessi, battezzata Esmeralda, è già stato consegnato a un imprenditore olandese, che è anche collezionista d'auto.



L'attribuzione di un nome proprio è iniziata fin dalla vettura "zero" battezzata "Penelope". La EVO37 "Esmeralda" è stata invece la prima vettura deliberata produ-

zione, ad esser configurata con un avanzatissimo programma di Virtual Reality. È già in fase di completamento la seconda automobile, che sarà con-

segnata nel corso del mese di aprile ad un altro grande collezionista spagnolo. Le consegne delle altre vetture già ordinate, proseguiranno poi di conseguenza.



Luca Betti (sopra) ha seguito la carriera rallistica del padre e dello zio (nella pagina accanto) prima di dedicarsi alla Kimera.

Sono già state vendute 26 delle 37 vetture in serie limitata, ad appassionati collezionisti provenienti da ogni parte del mondo, inclusi Stati Uniti e Giappone.

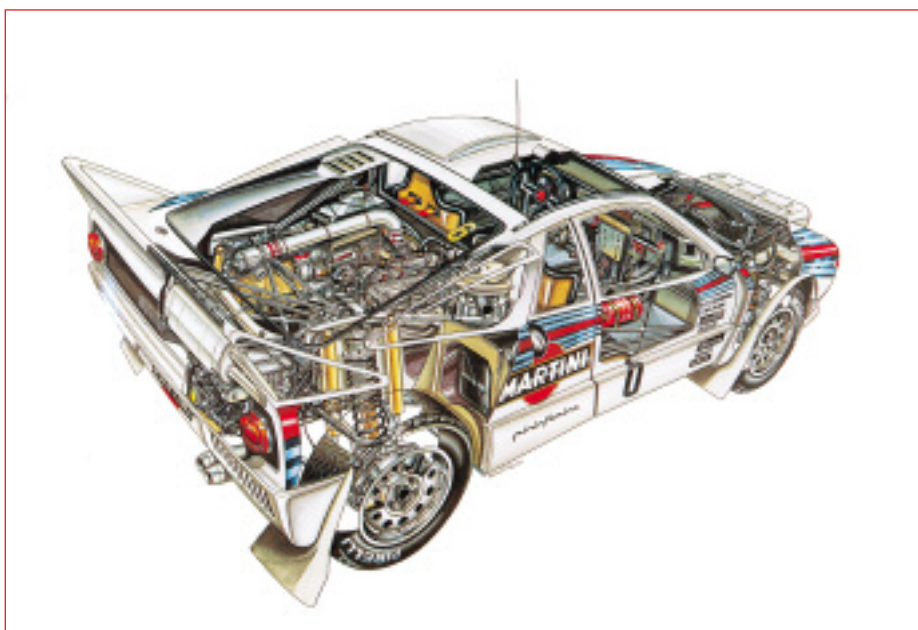
La EVO37 è un chiaro omaggio alla Gruppo B italiana campione del mondo costruttori 1983, splendida vettura con motore posteriore centrale, con compressore volumetrico, ultima due ruote motrici a vincere il titolo, davanti alle 4WD.

Durante l'evento di consegna della prima vettura, a St. Moritz è tornata in azione anche la EVO37 prototipo in livrea brandizzata Pirelli, sempre nell'ambito delle attività celebrative per i 150 anni di fondazione dell'azienda di pneumatici italiana. Già protagonista dello shakedown in occasione del recente Rally di Monte-Carlo, in Engadina è stata pilotata niente meno che da Miki Biasion, che ha dato grande spettacolo sul fondo ghiacciato e innevato.

Il due volte Campione del Mondo ha portato avanti sin dall'inizio con Luca Betti, il lavoro di concezione, progettazione e sviluppo di Kimera EVO37, trasferendo in questa vettura tutto il suo bagaglio d'esperienza.

Kimera EVO37, trae dunque le proprie origini dal passato, per far rinascere un'icona dell'automobilismo mondiale, portandola al massimo sviluppo prestazionale possibile, come se la vettura dell'epoca fosse stata concepita oggi, con la conoscenza e le tecnologie dei nostri giorni. Il risultato di questa fusione crono-culturale è un'autentica "fuoriserie" stradale da oltre 500 cv, che si ispira all'antica gloria sportiva italiana, realizzata con un processo progettuale e costruttivo contemporaneo, con metodologie d'eccellenza tipiche dell'industria automotive e quanto di meglio viene offerto dalla moderna tecnologia in campo motoristico.

E questo è "restomod"!



LA CLASSE NON È ACQUA



Quello del 1983 è stato uno dei campionati mondiali più entusiasmanti vinto dalla Lancia.

Per il ritorno sul palcoscenico iridato dopo gli anni dedicati alla 131 Abarth, Fiorio e Limone hanno tirato fuori dal cappello un altro progetto "rally", come la Lancia Stratos, cioè una macchina concepita e ottimizzata per l'impiego rallistico, nel contesto del



nuovo regolamento Gruppo B, tant'è vero che il nome ufficiale è Lancia Rally. 037 come tutti amiamo chiamarla è il numero di progetto. Il pacchetto ideato dall'ing. Limone per la nuova berlinetta due porte con carrozzeria in vetroresina e cellula centrale in acciaio, lunga meno di quattro metri (3915 mm), un passo di 2445 mm, motore centrale posteriore, quattro cilindri in linea di 1995 cc, iniezione indiretta e sovralimentazione con compressore volumetrico, cambio cinque marce ZF, trazione sulle ruote posteriori e un peso favorevole, si dimostra competitiva anche nei confronti della più potente (360 CV contro 300 CV), ma più pesante Audi Quattro (1100 kg contro 960 kg). Il resto l'hanno fatto i piloti, Walter Röhrl primo a Montecarlo, Acropoli e Nuova Zelanda, Markku Alen primo in Corsica e a Sanremo. Finale: 037 Campione del Mondo! La classe non è acqua...

NUOVI SCENARI

Primo trimestre anno duemilaventidue: signori si cambia! Cambia la FI, cambiano i rally, siamo in pieno boom dell'ibrido caldeggiato dall'ex presidente della FIA Jean Todt. A proposito di FIA, non possiamo non ricordare il grande passato rallistico di Mohammed Bin Sulayem, il nuovo numero uno a Place de la Concorde, primo non europeo a ricoprire tale ruolo, che vanta ben quattordici titoli nel campionato Medio Oriente.

Tornando all'ibrido ha segnato il rilancio di Ferrari in FI, con l'entusiasmante doppietta in Barhein, e quello di Ford nel WRC. Situazioni diverse, che tuttavia segnalano come i costruttori se stimolati a dovere sul piano tecnico hanno la capacità di adattarsi rapidamente a un nuovo regolamento, spesso necessario per muovere le acque. D'altra parte l'ibrido nasce più di trent'anni fa nella grande produzione per merito di Toyota, che ora punta ad essere vincente anche nel primo WRC che propone l'abbinamento del motore termico con uno elettrico.



RALLY

FORD LOEB O TOYOTA ROVANPERÄ

Sugli scenari tecnici del futuro, elettrico 100%, idrogeno, torneremo nei prossimi numeri. Concentriamoci ora sui campionati rally.

A Montecarlo ha vinto Loeb, con una Ford rigenerata, al pari della Ferrari. Per l'alsaziano il piacere di battere il rivale Ogier. Entrambi hanno programmato una stagione ridotta. Così il Rally di Svezia si è posto come una verifica delle forze in campo senza i due campionissimi

francesi. Verifica negativa per Ford. Craig Breen, che dovrebbe essere il numero uno di M-Sport, ha ciccato la grande occasione. Vittoria netta per quello che di fatto è il nuovo "flying Fin", Kalle Rovander con la Toyota, al terzo successo in pochi mesi.

E il ventunenne pupillo di Jari Matti Latvala, di nome Toyota Gazoo WRC, è il favorito per il titolo, anche se in squadra ha il rivale più tosto, Elfyn Evans. Il gallese è un vero pilota da campionato, anche se ha finora rac-

colto poco (leggi i due titoli persi all'ultima gara).

In realtà ci sono due varianti. La prima è legata a Thierry Neuville, il belga che non molla mai, il più forte sulla carta, in assenza di Loeb e Ogier. Il ruolo di Thierry è però condizionato dalle prestazioni della Hyundai, comunque apparsa in ripresa sulle nevi svedesi.

La vera incognita è Loeb, che ha aggiunto un paio di tasselli al suo programma rally 2022. Saranno sufficienti?



Elfyn Evans l'alternativa



Kalle Rovanperä si gioca la carta mondiale



L'incognita Loeb



Neuville spera nei progressi Hyundai



Alberto Battistolli progresso costante



Craig Breen è in attesa del primo successo iridato

ITALIA NOSTRA

Quando ritroveremo un pilota italiano nel WRC? Difficile dire. C'è la crescita indiscutibile di Alberto Battistolli, che tuttavia ha una prospettiva di lavoro in azienda. Da seguire anche Enrico

Oldrati, altro figlio d'arte.

La prospettiva, è la... Lancia. Se davvero tornerà, per forza di cose dovrà coinvolgere qualche pilota italiano, e ce ne sono per tutte le esigenze: navigatissimi come Basso, cui affidare lo svi-

luppo della macchina, esperti e tosti, come Crugnola e Andolfi, giovani (non giovanissimi!) come Mabellini, Ciuffi, De Tommaso e Lucchesi, che poi sono i protagonisti del CIAR la scelta non manca... Franco Carmignani



Crugnola e Basso ennesimo duello tricolore



LE NEWS DELLA VELOCITÀ

Sono tanti gli impegni Ferrari nelle corse GT, per i quali è stata definita la "formazione" dei piloti del Cavallino. Alessandro Pier Guidi e James Calado difenderanno il titolo mondiale affrontando la Season 10 del FIA WEC al volante della 488 GTE numero 51 di AF Corse. Al loro fianco, Miguel Molina e Antonio Fuoco sulla numero 52 daranno vita ad un equipaggio inedito nella



Tony Vilander

classe LMGTE Pro. Nella classe Am, Giancarlo Fisichella affronterà una nuova avventura difendendo i colori di Iron Lynx, in coppia con Claudio Schiavoni e Matteo Cressoni, mentre Toni Vilander tornerà a tempo pieno nel mondiale al fianco di Simon Mann e Christoph Ulrich al volante della 488 GTE di AF Corse. Dopo aver conquistato il titolo nella classe LMGTE Am, Nicklas Nielsen e Alessio Rovera quest'anno si cimenteranno nella classe LMP2, sempre assieme a François Perrodo, con un prototipo schierato da AF Corse. Nella serie americana IMSA, che ha vissuto il suo primo atto con la 24 Ore di Daytona, Toni Vilander

tornerà protagonista a tempo pieno nella serie Endurance, al fianco di Simon Mann e Luis Pérez Companc sulla 488 GT3 Evo 2020 di AF Corse, mentre Cetilar Racing, al debutto nell'IMSA, ha confermato l'impegno di Antonio Fuoco nella classe GTD. Dopo il secondo posto ottenuto alla 24 Ore di Daytona, Risi Competizione sarà al via della 12 Ore di Sebring nella GTD Pro, schierando per l'occasione Davide Rigon, Daniel Serra e Eddie Cheever. Per quanto riguarda il GT World Challenge Europe, Alessandro Pier Guidi, dopo essere stato il primo pilota della storia del campionato a vincere per due volte di fila il titolo di campione nell'Endurance Cup, lascerà spazio al suo compagno di squadra del FIA WEC, James Calado, al volante della 488 GT3 Evo 2020 di Iron Lynx. Per il due volte campione del mondo inglese si tratta del ritorno nella serie dopo l'esperienza del 2020. Calado sarà affiancato da Nicklas Nielsen e Miguel Molina sulla numero 51, mentre sulla numero 71 scenderanno in pista Davide Rigon, Antonio Fuoco e Daniel Serra. Doppio impegno, nell'Endurance Cup e nella Sprint Cup per Andrea Bertolini che, anche in questa stagione, darà la caccia al suo decimo titolo internazionale gareggiando assieme a Louis Machiels con la Ferrari di AF Corse. Infine, l'ELMS. Dopo aver ottenuto il titolo team e piloti nella scorsa campagna, Iron Lynx conferma il suo programma nella European Le Mans Series proponendo però un nuovo equipaggio composto da Davide Rigon, Matteo Cressoni e Claudio Schiavoni. Per il pilota di Thiene si tratta di un ritorno nel campionato di ACO dopo la sua unica apparizione nel 2016, quando conquistò il terzo posto nella gara di Imola al volante della 458 Italia GT3 di AT Racing.



Cupra ETCR

torno al concetto ETCR del WSC Group, il che significa che con una potenza di picco di 500kW (670hp) a disposizione di ogni pilota, il format di gara si articola su una serie di brevi confronti, in cui i piloti accumulano punti per qualificarsi alla DHL SuperFinals.



La Mercedes-AMGG-GT4 della Nova Race

È una sfida importante quella che attende il giovane Filippo Bencivenni nel 2022. Il pilota bolognese, classe 2001, si appresta a fare il suo debutto nel Campionato Italiano GT Sprint a bordo della Mercedes-AMG GT4 schierata da Nova Race. Laureatosi Campione Junior della smart e-cup la passata stagione, Bencivenni diventerà

la vettura con l'esperto Fulvio Ferri, con l'obiettivo di puntare al titolo GT4 Pro-Am. A soli 20 anni, Filippo può vantare un'ottima esperienza tutta maturata a bordo di vetture turismo. Il debutto è arrivato a soli 16 anni, quando ha conquistato al primo tentativo il titolo del Trofeo BMW 318 Racing Cup. Sfiata la corona della classe Light del Mini Challenge nel 2020, anche in questo caso al primo tentativo, Bencivenni lo scorso anno si è diviso tra la smart e-cup e il TCR DSG Endurance Europe. "Non vedo l'ora di iniziare! Mi sono subito innamorato di questa AMG sin dal primo test! Questa sarà la mia prima stagione nel Campionato Italiano GT, dovrò scoprire la macchina e un mondo a me nuovi ma potrò contare sui consigli di Christian Pescatori e di Fulvio Ferri, oltre che sulla solidità di una squadra come Nova Race, per imparare in fretta". ha commentato Bencivenni. Il Campionato Italiano GT Sprint scatterà il 24 aprile sullo storico tracciato di Monza.

Diego Degasperi è pronto a spegnere la sua trentesima candelina, festeggiando un'importante tappa della sua lunga e gloriosa carriera sportiva, e lo farà a modo suo, andando alla caccia della doppietta nel Trofeo Italiano Velocità Montagna. "Un altro importante passaggio della mia storia è pronto a compiersi" - racconta Degasperi - "ed arrivare a trent'anni di attività sportiva non è così scontato. Sarà un inizio molto particolare perché, ad oggi, non abbiamo ancora deciso se presentarci al via dell'europeo e del CIVM. Quanto accaduto in Spagna lo scorso anno, unito alla gestione dei punteggi nella tappa in Croazia, ha falsato le carte ed ha influito negativamente sul rinnovo della nostra partecipazione nella serie continentale. Per il momento abbiamo deciso di confermare la nostra presenza alle sette gare del TIVM, nella zona nord, campionato che ci ha dato grosse soddisfazioni nel 2021. Credo che ci vorrà ancora un mesetto per capire cosa faremo quindi verso l'inizio di Aprile avremo un quadro più chiaro sia per quanto riguarda l'europeo che per il campionato italiano." Squadra che vince non si cambia ed ecco che il pilota di Trento sarà della partita con la consueta Osella FA30/GEA, seguita dal Team Faggioli, motorizzata ZYTEK e gommata Pirelli. Al fine di preparare al meglio l'esordio stagionale nei TIVM,



Diego Degasperi

previsto con la Salita del Costo ai primi di Aprile, Degasperi sarà ai nastri di partenza della Coppa della Consuma, in programma dal 25 al 27 di Marzo e valevole per la zona centro della serie cadetta griffata ACI Sport. "Nonostante i test svolti a Modena" - conclude Degasperi - "abbiamo deciso di presentarci carichi al primo appuntamento di campionato sul Costo. In questa direzione è nata la partecipazione alla Coppa della Consuma, tappa del TIVM zona centro che si disputerà la settimana precedente al nostro primo impegno ufficiale, nel quale cercheremo di difendere il titolo conquistato nel 2021".

L'ANGOLO DELLE NOTIZIE



La vettura protagonista dell'Opel e-Rally Cup

La **ADAC Opel e-Rally Cup 2022** si allarga. Il calendario della seconda stagione della serie elettrica prevede sette gare. Oltre agli eventi del campionato tedesco di rally, le auto elettriche da 100 kW (136 CV) saranno presenti in eventi nei paesi vicini. L'ADAC Rally Sulingen, l'ADAC Rally Steweder Berg, l'ADAC Saarland-Pfalz Rally e l'ADAC 3-Städte Rally si terranno in Germania. Oltre a questi rally sul suolo tedesco, quest'anno tre eventi importanti si aggiungeranno al carattere internazionale del campionato. Il Rally ELE nei Paesi Bassi, il Weiz Rally in Austria e il Rally del Monte Bianco nelle

Alpi francesi saranno anche parte del calendario di questa stagione.

Sul piano tecnico ci sono alcuni miglioramenti: il differenziale a slittamento limitato è stato rivisto e permette di ottenere ancora di più dai 260 Nm di coppia offerti dal veicolo. Come parte del concetto generale di sicurezza, il sound è stato ottimizzato, rendendo l'auto elettrica da rally più udibili. Il montepremi è di 100.000 euro e per i più bravi c'è l'opportunità di essere promossi all'ADAC Opel Rally Junior Team l'anno successivo al volante della Opel Corsa Rally4.

Audi ha ancora una volta fatto la storia delle corse con una soluzione tecnica innovativa. Dopo quattro vittorie di tappa nel Rally Dakar a gennaio, l'Audi RS Q e-tron ha ottenuto la sua prima vittoria assoluta nella sua seconda gara. Stéphane Peterhansel e Edouard Boulanger hanno conquistato la vittoria nell'Abu Dhabi Desert Challenge, il secondo round del FIA Rally-Raid World Championship, con un vantaggio di 29,49 minuti.

Per l'ottava volta dal 1996, Stéphane Peterhansel ha ottenuto la vittoria nell'Abu Dhabi Desert Challenge e la prima vittoria Audi in assoluto nell'evento. Ci sono stati almeno due fattori che hanno reso la sfida più difficile. Temperature significativamente più alte di oltre 40 gradi Celsius hanno aumentato la resistenza al rotolamento

nella sabbia morbida e, come previsto, hanno spinto i sistemi di raffreddamento ai loro limiti. Nonostante questo, il sistema di azionamento elettrico con una batteria ad alto voltaggio e un efficiente convertitore di energia si è dimostrato sempre affidabile. "Il nostro ritmo era giusto e non abbiamo preso troppi rischi. Ancora una volta l'Audi RS Q e-tron è stata molto divertente da guidare". Già il primo giorno, Nasser Al-Attiyah e Sébastien Loeb hanno perso tutte le possibilità di un buon risultato in classifica generale a causa di danni ai loro rispettivi veicoli. Una foratura il secondo giorno è stata l'unica battuta d'arresto per il team Audi Sport durante il rally. Di conseguenza, il distacco di 9,30 minuti dal resto degli avversari è stato ridotto a 7,49 minuti al

termine della prima tappa. Dopo che un altro problema ha colpito un rivale il terzo giorno, Peterhansel/Boulanger hanno costantemente aumentato il loro vantaggio. "Ancora una volta, abbiamo imparato molto su questo progetto", dice Sven Quandt, direttore di Q Motorsport. "Da un lato, bisogna dire che è stato un test per noi, ma avevamo anche obiettivi sportivi. La prima vittoria è, ovviamente, qualcosa di molto speciale. Le temperature più alte e le sezioni di dune sono aumentate rispetto al Rally Dakar. La cosa migliore è che l'Audi RS Q e-tron si è comportata in modo impeccabile e che il concetto di propulsione elettrica si è dimostrato anche nelle condizioni più difficili.

Dopo questa storica prima vittoria per l'Audi RS Q e-tron, il team Audi Sport sta continuando lo sviluppo del prototipo e allo stesso tempo si sta preparando per la prossima gara: il Rally di Andalusia, che si terrà dal 6 al 12 giugno. L'evento sarà caratterizzato da una tappa di qualificazione e da cinque tappe tra i 200 e i 300 chilometri nel sud della Spagna.

L'Audi RS Q e-tron di Stéphane Peterhansel



LA SCOMPARSA DI ERASMO SALITI

Era da tanto tempo lontano dal suo ambiente, che ora è chiamato a ricordarlo e a rivalutare i risultati della sua lunga dirigenza in CSAI, da quando a inizi anni settanta affiancò Fabrizio Serena al vertice del massimo organismo sportivo. Lo chiamavano "Richelieu", in effetti era un uomo che pensava ed elaborava regolamenti e prese di posizioni. Però conoscendolo bene si scopriva la sua simpatia e con l'immane Romano Fazio era un piacere sentirli.



Erasmo Saliti, il primo da sinistra, in compagnia dell'allora presidente Gelpi, De Adamich e Alboreto

Lasciamo al Presidente di **ACI Sport Angelo Sticchi Damiani il ricordo** "Con la scomparsa di Erasmo Saliti si chiude una pagina importante della storia della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, braccio sportivo di Automobile Club d'Italia, che lo ha visto protagonista di rilievo dalla conclusione degli anni 70 fino agli inizi degli anni 2000 sia in ambito nazionale che internazionale. Ma di Lui e di quell'epoca nella quale la CSAI riuscì a dare un governo stabile all'automobilismo tricolore, rimangono e rimarranno indelebili molte pagine e molte battaglie portate avanti nell'interesse dello sport. Uomo forte di grande carattere Saliti ha ricoperto in tutti questi anni anche molti altri importanti incarichi a livello FIA, dove si è sempre distinto per le sue capacità, le sue

LA CUGINA



Se si parla di Fulvia, il pensiero va immediatamente alla splendida coupè campione del mondo nei rallies, e ugualmente grande in pista con la famiglia Facetti: Giuliano, Rosadele e Erasmo Bologna, oltre al grandissimo Germano Nataloni. Ma il coupè HF, che in



pista ha vinto la 84 Ore del Nürburgring, erede della Marathon de la Route non è la sola Fulvia ad aver vinto in pista. La serie ha preso il via con la Berlina, poi la barchetta F&M creata da Fiorio e Maglioli come indicano le iniziali dei due nella sigla. Preferita dai piloti privati e dallo stesso Munari che ci ha corso qualche volta è la Fulvia Sport, per tutti la Zagato.

Ma andiamo con ordine. Intanto, la Sport è l'unico modello della gamma Fulvia ad essere "vestita" da un carrozziere esterno, al contrario degli altri modelli Lancia di quel periodo, come la Flaminia, con i coupè Pininfarina e Touring, Sport e Super Sport Zagato, Convertibile Touring. Quanto alla Flavia è pure coniugata nelle versioni Coupè Pininfarina, Sport Zagato e nell'elegante cabriolet disegnato da Giovanni Michelotti e industrializzato dalla Carrozzeria Vignale.



La "Zagato" in pista a Goodwood davanti a una Fulvia coupè e allo Spino storico

La "Z" di Zagato tuttavia non appare nel nome della vettura, ma lo scudetto simbolo del carrozziere milanese è presente sulla fiancata anteriore prima del passaruota. Chissà, forse c'era una priorità Alfa Romeo, radicata fin dal 1929, quando nacque la 6C 1500. La casa del Biscione era presente nelle corse con la Giulietta SZ, con la quale ha corso Elio Zagato, e la Giulia TZ e la Fulvia Sport era chiaramente un'avversaria diretta.

Presentata a fine 1965 la Fulvia Sport riprende in gran parte la meccanica della Coupè prima serie a partire dal motore quattro cilindri a V stretto

(13°) anteriore longitudinale di 1216 cc di cilindrata da 80 CV, alimentato da due carburatori verticali da 32. La carrozzeria è inizialmente in lega di alluminio e magnesio, "peralunam". In seguito, visto il passaggio a una produzione di serie, in acciaio.

Conclude la storia la seconda serie costruita a inizio anni settanta, che beneficia anche del motore 1.6 da 115 CV, questa versione è caratterizzata dalla fascia bicolore sul cofano anteriore, e cambio a cinque marce che in versione corsa sta facendo sfracelli con la Fulvia HF nei rally.

La Fulvia Sport è stata impiegata

dalla squadra corse in circuito, degna erede dell'Aurelia e della Flaminia, con i tecnici Lancia che hanno potuto sperimentare soluzioni e feedback per le HF da rally. Nel 1968 è stata schierata a Daytona, Sebring e alla Targa Florio, utilizzando la motorizzazione 1401 cc (alesaggio x corsa 80 x 75 mm) che aveva vinto il Tour de Corse '67 con Sandro Munari e Mario Mannucci. Lo stesso Munari si piazza al sesto posto nel Gran Premio Repubblica il 2 giugno 1968 correndo con la Sport color arancione tra i prototipi due litri come l'Alfa Romeo 33 e l'Abarth.



La Lancia Fulvia Sport 1.3 II serie del 1972 oggi





La Fulvia Sport Competizione ha regalato soddisfazioni ai numerosi piloti privati



L'originale apertura del cofano motore

La stessa vettura, reduce da un 15mo posto alla Targa Florio affidata, a Claudio Maglioli, bel pilota e anche grande tecnico, "emigra" in Francia dove ottiene grandi risultati nei rally transalpini con René Trautmann e la moglie Claudine Bouchet. Ma le performance più esaltanti sono quelle della stagione seguente sempre in versione prototipo ma con il motore 1.6 da 160 CV (alesaggio e corsa 82 x 75 mm): Claudio Maglioli e Raffaele Pinto sono undicesimi assoluti alla 24 Ore di Daytona, e nuovamente primi di classe e diciassettesimi assoluti alla 12 Ore di Sebring "riscaldando" il mercato Lancia da quelle parti. Poi, il nuovo trasferimento in Francia coincide

con la vittoria di Claudine Bouchet nel Criterium Femminile, e altri piazzamenti. Ricco e vivace è il capitolo dei piloti privati che hanno corso con la Sport 1.3, che diventa "Competizione" con alcune modifiche tipo i codolini, omologata in Gruppo 4 (Gran Turismo Speciale). Tra questi piloti troviamo clienti storici Lancia come Fiorenzo Genta, Luigi Cabella alias "Carioca", Giovanni Marini (primo nel Trofeo della Montagna 1968 classe 1300 GT) e il fedelissimo Germano Nataloni, e altri che si sono fatti largo a suon di risultati. Girolamo Capra, già pilota della Giulietta SZ, ha vinto la classe alla 1000 Km del Nürburgring 1969 as-

sieme ad Angelino Lepri, Ugo Locatelli, (primo nel Trofeo della Montagna GT 1.3 1969), Gian Paolo Benedini, Luigi Pellanda, Ernesto Saccomanno "Cortes", Pasquale Anastasio, quarto di classe nella Targa Florio 1970 assieme a Cristiano Rattazzi, Raffaele Restivo, Matteo Sgarlata, "Amphicar", "Radec", Bruno Ripani, Antonio Runfola, Erasmo Bologna e tanti altri ancora. L'ultimo alloro della Fulvia Sport Competizione è quello di Antonello Palmas, primo nel Trofeo Nazionale della Montagna GT 1300, mentre Guido Caffi, il papà del pilota FI Alex, ha riportato alla ribalta la Sport Competizione nel 1998.

Franco Carmignani

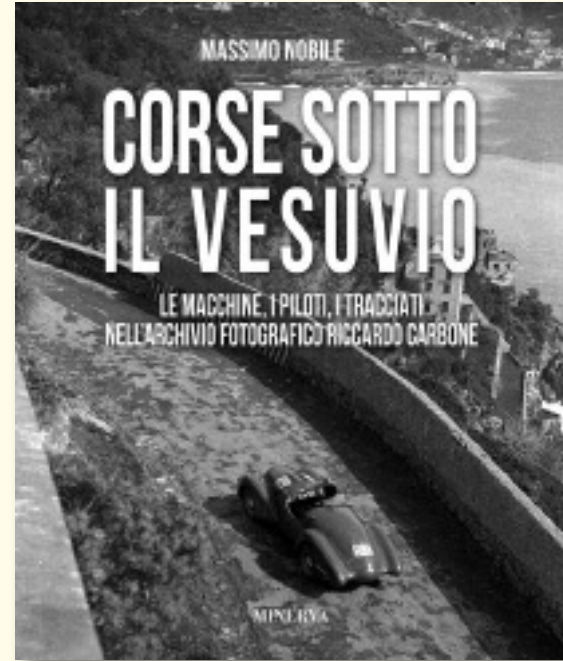
CORSE SOTTO IL VESUVIO

di Massimo Nobile | Edito da Minerva
 Formato: 24x28 cm | Pagine: 320 | Foto: 500 b/n
 Tipo copertina: broccatura | Testo: italiano | Euro 35,00

L'automobilismo napoletano e campano viene degnamente celebrato in questo bel libro di Massimo Nobile, inserito nel ricco catalogo dell'editore Minerva.

Già co-autore della "Collina degli Audaci" con Sergio Troise dedicato al circuito di Posillipo, Nobile con questo nuovo estende la narrazione al ricco universo delle altre gare, popolarissime negli anni cinquanta e sessanta, protagonisti veraci i vari Mennato Boffa, Luigi Bellucci, Antonio Maglione, Michele Terminiello, Piero Fiordalisi, Renato Arfè e, Naturalmente, Maria Teresa De Filippis.

Un grande lavoro che ha trovato nelle oltre 600 foto di Riccardo Carbone l'illustrazione più completa.



IN ARRIVO

**ALFA ROMEO 1924 - 1951
 IL DOMINIO NEI GRAN PREMI**

di Stefano Pandolfi | Orgoglio Motoristico Italiano
 Formato: 23x28 cm | Pagine: 926 | Foto: oltre 1.000 b/n e a colori
 Cofanetto di n. 2 volumi con copertina e sovracopertina
 Testo: italiano

Un'opera completa sulla partecipazione dell'Alfa Romeo ai Gran premi di quegli anni che vanno dal 1924 al 1951. È l'epopea del Biscione, delle P2, P3, 158/159 Alfetta, Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Nino Farina e Juan Manuel Fangio.

E per la prima volta la descrizione quanto più possibile accurata (vista la scarsità di documentazione storica e il reperimento della stessa) del periodo d'oro dell'Alfa nelle corse gran premio e formula libera nel continente sudamericano materia su nessun autore italiano si era mai avventurato in un simile lavoro editoriale.



miliograf
 Print in Italy  3



Via degli Olmetti, 36 | 00060 Formello (Roma)

Tel. 06 9075142 | www.miligraf.it

info@miligraf.it   @miligraf srl

LIMITLESS

RACE TV

News, Video clip e approfondimenti

Limitless Race TV è la **WEB TV** multiplatforma che racconta il Motorsport da un nuovo punto di vista, con video di qualità e notizie dai campi gara, dalla Formula Uno all'endurance, dalla cronaca all'arte, dai libri sul tema, alla storia...

Motorsport, different!

Segui **Limitless Race TV**:

