

VERSIONE ON LINE

OTTOBRE 2023

PADDOCK

PLUS RALLYRAMA

IL MEGLIO DEL MOTORSPORT

CAMPIONATI AL TRAGUARDO



F1 RED BULL CAMPIONE COSTRUTTORI

IL TRIS DI MAX VERSTAPPEN

**FISICHELLA VINCE ANCHE
IL GT ENDURANCE ITALIANO**

IL FENOMENO STRATOS



AUTO NUOVE - KM 0 - AZIENDALI
USATO GARANTITO FINO A 48 MESI
CON KM CERTIFICATI
AUTO ITALIANE E DI
IMPORTAZIONE



CHIAMA ORA!
0651964679
065134050

ITALVIA AUTOMOBILI DUE SRL
Via di Grotta Perfetta, 600
00142 Roma
italvia2@gmail.com

www.italvia2.it

ACQUISTIAMO LA TUA AUTO
CON BONIFICO IMMEDIATO
MONTAGGIO ANTIFURTO
E BLOCK SHAFT

NOLEGGIO
BREVE E LUNGO TERMINE



S O M M A R I O



PADDOCK PLUS RALLYRAMA

VERSIONE ON LINE | OTTOBRE 2023

FINALE F1

4 E tre!

COLD CASE IN F1

6 Massa vuole il titolo 2008

LE PIÙ BELLE VETTURE DA CORSA

10 Ferrari 312B il capolavoro di "Furia"

IL SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

14 Le F1 storiche a Roma

LA MONOGOMMA

20 Non c'era una volta

CINQUE DOMANDE A

24 Claudio Berro

FORMULA E

28 Performance elettriche

A.C. ROMA

30 Un nuovo inizio

WEC

32 Il Cavallino è frenato

DALLE DUE

ALLE QUATTRO RUOTE

36 La specializzazione del "dottore"

PORSCHE SUPERCUP

40 Si chiama Buus, ma va come un treno!

CAMPIONATO ITALIANO

GT ENDURANCE

42 La stagione perfetta

AREA KART SIENA

46 Le avventure di Emma

REGINA DEI RALLY

50 Lancia Stratos 50

HENRY MORROGH

56 Un uomo tranquillo

100 ANNI MG

60 Ottagono Rosso

LIBRERIA

62

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

PADDOCK PLUS RALLYRAMA ON LINE È UNO SPECIALE DI APPROFONDIMENTO RALLY E PISTA DI RALLYRAMA.IT

Hanno collaborato

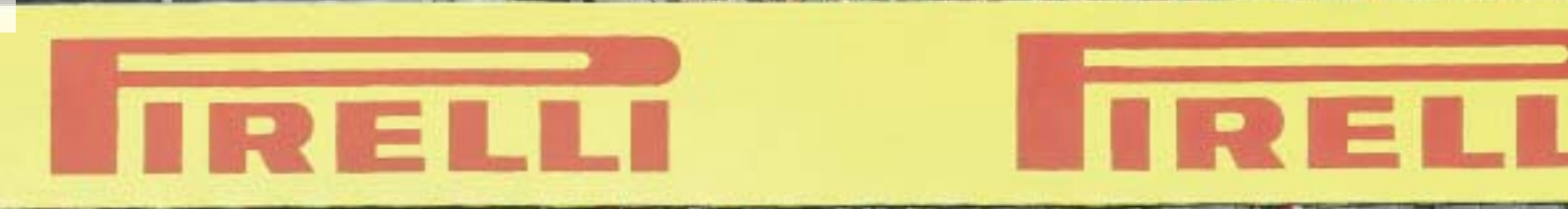
Riccardo Alemanno, Carlo Baffi, Massimo Campi, Francesco Cassioli, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Enrico Giuliani, Marco Marinacci, Stefano Pandolfi - Grazie a Automobile Club Roma, Giorgio Nada Editore

E TRE!

Nessuno, nemmeno qualche marziano avrebbe scommesso un cent sul contrario. Max Verstappen è campione per la terza volta consecutiva e la Red Bull aggiunge un'altra iride nel suo cospicuo palmares. Nel finale di stagione c'è stato un colpo di coda della concorrenza, che per buona parte della stagione era stata imbarazzante. Ferrari ha vinto a Singapore, con Carlos Sainz, al suo secondo successo con la "rossa", Russell si confermato un cagnaccio, mentre i progressi della McLaren hanno lanciato Norris e Piastri in zona podio, con il giovane australiano capace di vincere la Sprint Race in Qatar. *Tutto bene? Chissà... Ma adesso è il momento delle feste e allora Viva Max III.* 🏆



Tutti insieme verso il finale di stagione



Carlos Sainz jr ha interrotto la serie di vittorie consecutive di Verstappen

MAX III con due nuovi scudieri Lando Norris e Oscar Piastri.



COLD CASE IN F1

MASSA VUOLE IL TITOLO 2008

SINGAPORE-GATE: CASO RIAPERTO?

di Carlo Baffi

COLD



Li chiamano “cold case”, terminologia divenuta famosa grazie alla serie televisiva poliziesca. Fortunatamente in questo caso non c'è nessun omicidio, se non quello che ha avuto come vittima lo sport ed i suoi valori etici. I fatti risalgono al Gran Premio di Singapore 2008, quando Nelson Piquet, figlio del tre volte iridato Nelson, simulò un incidente per favorire la vittoria di Fernando Alonso suo compagno alla Renault. Una vicenda che è improvvisamente ritornata a galla. A scatenare il tutto sono state

le parole del 92enne Bernie Ecclestone, l'ex padre padrone della Formula Uno, che ha confessato al sito britannico “f1-insider.com”, che sia lui che l'allora Presidente Fia Max Mosley erano a conoscenza dell'illecito già nel 2008 (la combine sarebbe venuta alla luce l'anno dopo) e che avrebbero taciuto per non rovinare la reputazione della F.1. Polemiche e veleni fecero da contorno ad un mondiale che ebbe come attori principali Lewis Hamilton e Felipe Massa, McLaren-Mercedes contro Ferrari. I due pi-

loti lottarono per il titolo sino all'ultimo round in Brasile e sulla pista di Interlagos il britannico soffiò la corona iridata al brasiliano a poche curve dal traguardo arpionando un quinto posto dopo un sorpasso a Timo Glock - versione “prego s'accomodi” - in un finale rocambolesco sotto il diluvio. Felipe vinse ma rimase beffato per un solo punto nella corsa iridata. Una ferita ancora dolente per Felipe che è ritornato sull'argomento confessando a “Motorsport.com” l'idea di un eventuale ricorso.



Un'azione che se andasse in porto rivoluzionerebbe il finale di quella stagione e pure la storia della massima serie. Va ricordato infatti che a Marina Bay Massa chiuse 13° per un guaio durante il pit-stop mentre era al comando, Hamilton invece giunse terzo conquistando sei punti e se quel G.P. fosse stato annullato a suo tempo Lewis non avrebbe beneficiato del punteggio acquisito e di conseguenza il ferrarista sarebbe divenuto Campione del Mondo. L'epilogo però fu diverso. Occorre riesaminare quanto accadde nella notte del 28 settembre 2008. Era in corso il 14° giro della prima edizione del Gran Premio quando Piquet jr. impattò contro il muro. La sua Renault rimbalzò in pista e concluse la sua corsa dopo un testacoda contro le barriere di cemento sul lato opposto. e safety car in pista. Al 17° passaggio, fu aperta la pit-lane e parecchi piloti rientrarono a rifornire, tra questi Massa capofila davanti ad Hamilton.. Tutto procedette per il meglio quando un meccanico pre-

mette il pulsante collegato al semaforo che accese la luce verde: Massa scattò trascinandolo con se parte dell'impianto. Alla fine Felipe rientrò in pista molto attardato. Lo schianto di Piquet jr. sembrò un normale race incident, ma circa dieci mesi dopo la tv brasiliana Rede Globo diffuse la notizia che il crash era stato provocato ad arte per favorire la remuntada dello spagnolo. Una rivelazione che indusse la Federazione Internazionale ad aprire un'inchiesta. Sono in molti a sostenere che si trattò della ritorsione di Piquet a fronte del suo licenziamento dalla Renault diretta da Briatore, avvenuto dopo il G.P. d'Ungheria del 26 luglio 2009. "La proposta di provocare un incidente mi fu fatta poco prima della gara da Briatore e Pat Symonds (a quel tempo responsabile tecnico ad Enstone)" – confessò Nelsinho alla FIA nei primi giorni di agosto – "Symonds mi chiese se ero disposto a sacrificare la mia corsa per la scuderia costringendo la Safety Car ad entrare in pista, mi mostrò la

mappa del circuito ed il punto esatto dove sarei dovuto uscire. Concorrammo che l'incidente sarebbe avvenuto tra il 13° ed il 14° passaggio, affinché Alonso potesse rifornire dopo l'entrata della Safety Car." Briatore mi ringraziò." Nelsinho informò subito Felipe Vargas, un amico di famiglia, che a sua volta avvisò papà Nelson che accese la miccia. Piquet sr. vuotò il sacco: prima con Charlie Whiting (direttore di gara F.1), poi con Mosley ed Ecclestone. Il Presidente FIA rivelò di essere stato messo al corrente dei fatti, ma in mancanza di denuncia non si poteva provare nulla, rassicurando il brasiliano: "Se parla spontaneamente ed emerge la verità, avrà l'immunità dal Consiglio Mondiale." A sollevare non poche perplessità fu la testimonianza di Symonds:" che di fronte ai commissari, l'ingegnere mostrò una certa reticenza. Briatore venne radiato dalla F.1, da tutte le competizioni sportive sotto l'egida della Federazione (aveva anche grossi interessi nella GP2 insieme ad Ecclestone) ed inibito dal ruolo di manager dei piloti (gestiva Alonso e Webber). Sorte simile, ma ridotta a 5 anni, per Symonds il quale ammise il complotto. Alonso venne scagionato così come Piquet che godeva dell'immunità. La Renault fu condannata a 2 anni di squalifica, ma poté beneficiare della condizionale. Mosley era in scadenza di mandato. Il 5 gennaio 2010 arrivò la nuova sentenza, cancellò la radiazione e dispose un risarcimento di "soli" 15 mila Euro. Nel frattempo sul trono della Fia era salito Jean Todt, che se inizialmente non mostrò alcuna clemenza verso l'ex manager della Renault, sciolse le riserve a fronte della rinuncia alle azioni legali da parte del condannato. Un giallo che ha rappresentato una triste pagina della Formula Uno e che a fronte delle ultime notizie non è ancora definitivamente archiviata. Massa è ritornato alla carica ad agosto ha ingaggiato un gruppo di avvocati che hanno inviato una lettera di re-



Per una volta Bernie Ecclestone è rimasto a guardare.

Felipe Massa e Lewis Hamilton chi è il campione 2008?



clamo sia al Presidente Fia Mohammed Ben Sulayem, che a Stefano Domenicali A.D. di F1, nella quale si sottolinea che Massa sia il legittimo Campione del Mondo piloti del 2008 e che sia la Fia che la F1 abbiano intenzionalmente ignorato la cattiva condotta che gli ha tolto quel titolo. Felipe si sente vittima di una cospirazione, con la Fia e F1 che hanno

omesso di prendere i debiti provvedimenti nonostante fossero a conoscenza dei fatti causando mancati introiti al driver per decine di milioni di Euro. Ma non è una questione di soldi. Il 42enne ex ferrarista dice di agire per il bene dello sport e della F1. Massa ha raccontato di aver parlato di quel fatto incriminato con Alonso quando era suo compagno a

Maranello e che questi non abbia mai voluto approfondire il discorso, dicendo che non fosse stata colpa sua. È interessante la riflessione del Team Boss Mercedes Toto Wolff, secondo cui una rettifica dell'ordine d'arrivo originerebbe un precedente. Il riferimento del manager austriaco riguarda l'esito burrascoso del mondiale 2021 ad Abu Dhabi. ■

LE PIÙ BELLE VETTURE DA CORSA

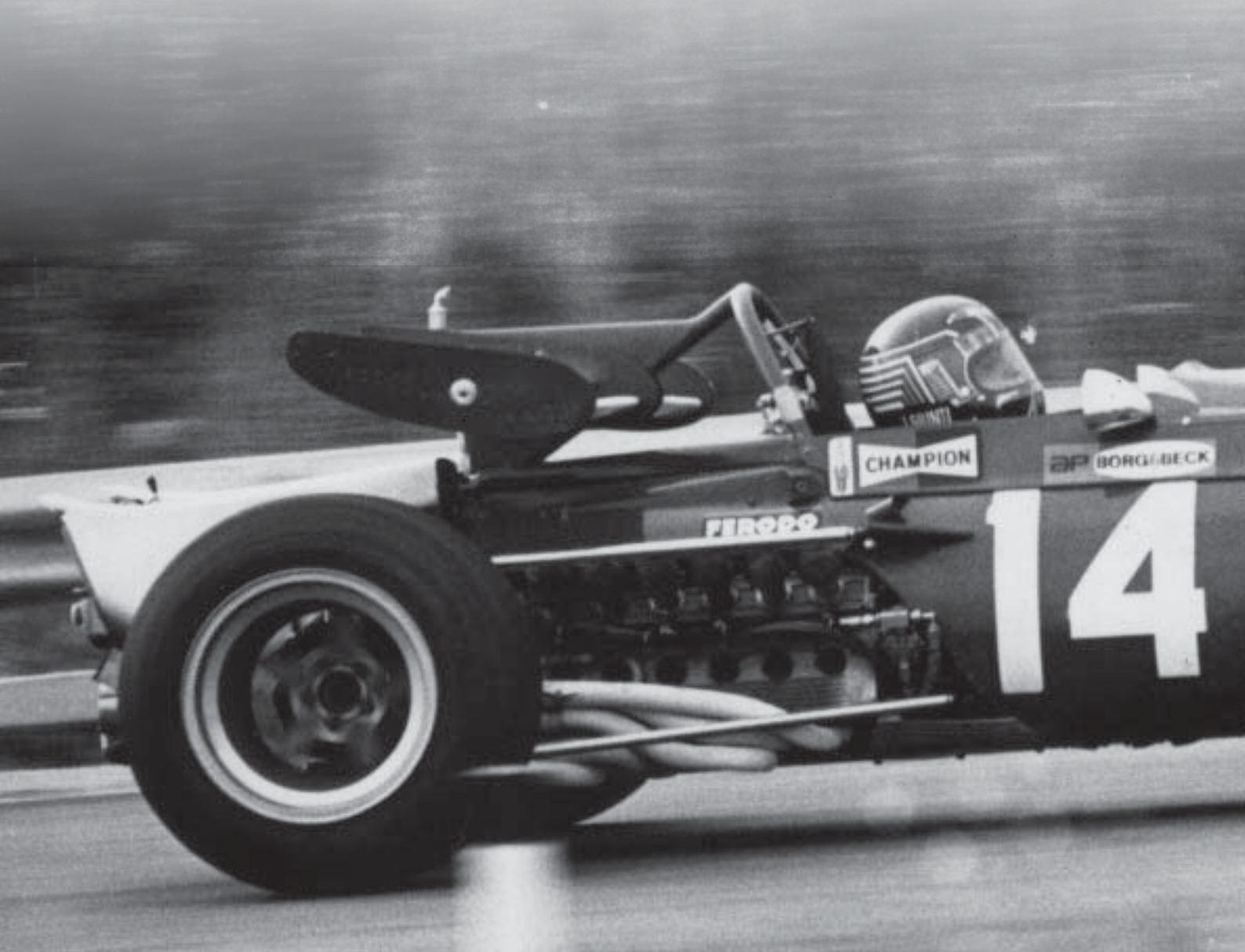
FERRARI 312B IL CAPOLAVORO DI “FURIA”

di Marco Giachi

Il 1970 è stato, per la Formula 1, sicuramente un anno molto importante segnato da fatti rimasti unici nella storia del motorsport (alcuni tragici - purtroppo - come la scomparsa di Jochen Rindt) altri legati a macchine che sono diventate delle vere e proprie

icone di questo sport per la loro forma avveniristica e innovatrice: la Lotus 72 con la sua carrozzeria a cuneo, la March 701 con i serbatoi laterali sagomati a forma di profilo alare rovesciato, la Ferrari 312 B con il suo... nulla, verrebbe da dire. In confronto alle altre, che sem-

bravano fucine di idee e innovazioni, la 312 B di Mauro Forghieri appare convenzionale con la sua forma “a sigaro” e il suo radiatore posizionato sul muso, soluzioni ormai consolidate da quando, ai primi anni sessanta, il motore era stato spostato dietro al pilota.



Eppure, questa macchina è riuscita a scatenare, e scatena ancora oggi, l'ammirazione di appassionati e tecnici (e non solo italiani) molto più di tante altre vetture più blasonate e vincenti tanto da far muovere Paolo Barilla, ex-pilota e manager dell'azienda di famiglia, a cercarne una: trovarla, acquistarla e imbarcarsi in un restauro totale con la complicità dello stesso ingegnere Forghieri che ha fatto da consulente e supervisore di tutto il lavoro. Gran parte del fascino della 312 B deriva sicuramente dal suo 12 cilindri: è basso, largo e definisce tutta la carrozzeria, che si sviluppa davanti al motore verso il muso, con una rotondità tutta particolare che la contraddistingue rispetto alla maggioranza delle sue contemporanee sviluppate intorno al Ford Cosworth con i cilindri a V

più alto e stretto. Gli inglesi erano affascinati anche dai dettagli come il rivestimento in pelle dell'abitacolo, gli strumenti Veglia che (si legge in alcuni libri anglosassoni) erano molto più belli degli Smiths usati sulle loro vetture, il pomello della leva del cambio sagomato in legno pregiato.

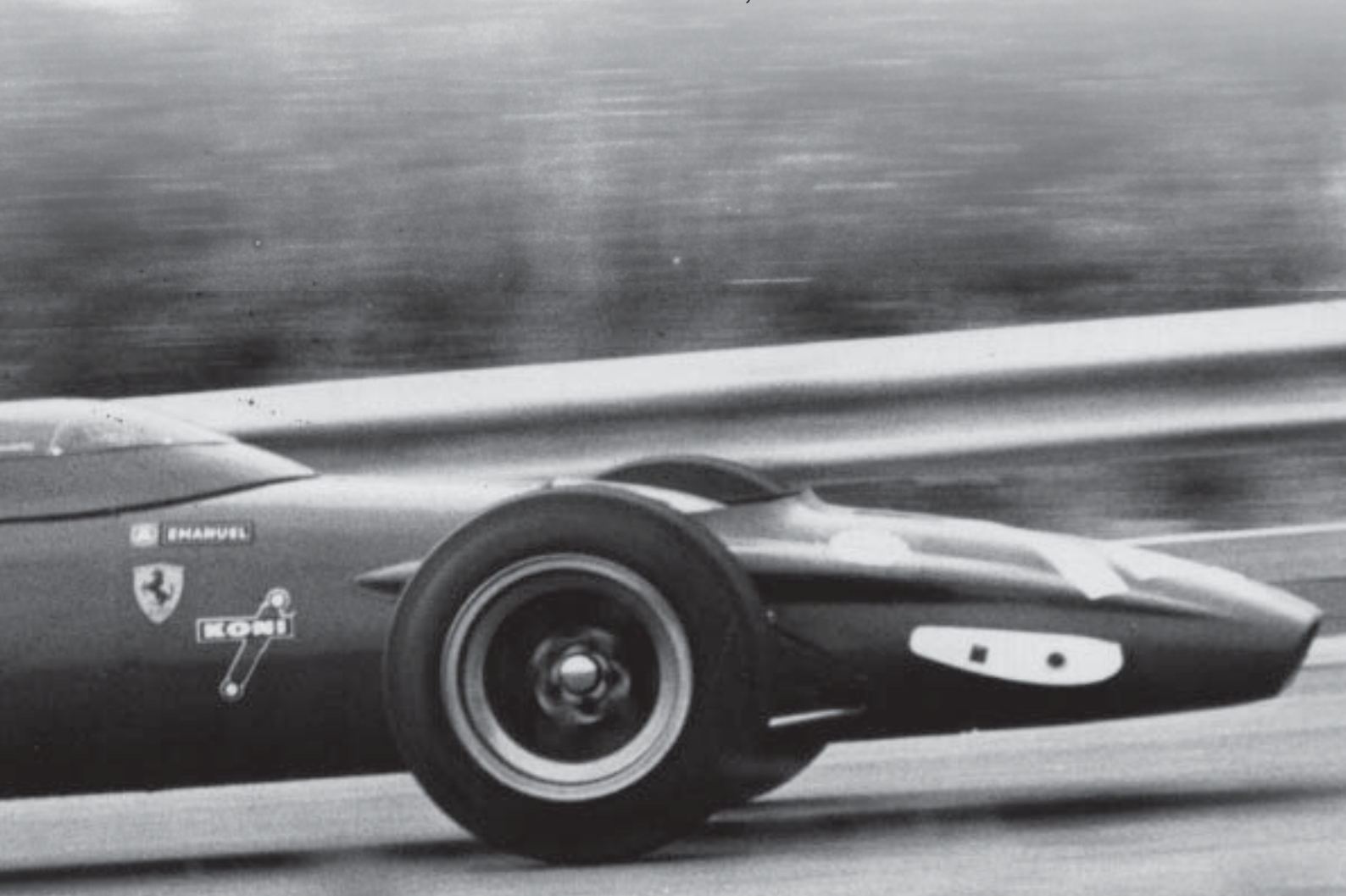
Ma la forma di tutta la vettura li affascina ancora di più: la zona posteriore sopra il motore è molto curata e ha due convogliatori che indirizzano l'aria verso i radiatori disturbando al minimo il flusso sotto l'alettone posteriore quando altri piazzavano ogni genere di accessorio, in modo quasi casuale, sotto l'alettone posteriore riducendone l'efficienza in modo drammatico.

Anche l'ala posteriore è originale e caratteristica della 312 B, ennesimo

colpo di fantasia dell'ingegnere Forghieri, di chiara ispirazione aeronautica, a tre elementi con l'aletta davanti (si chiama "slat" in termini tecnici aeronautici) ed il tradizionale "flap" posteriormente.

Il "flap" è arrivato ai giorni nostri, lo "slat" no, fu eliminato quasi subito, per il semplice motivo che una vettura da corsa non vola mai in crociera e il profilo può essere progettato sin dall'inizio in modo da non aver bisogno dello "slat" all'atterraggio e al decollo.

L'ala è divisa in due metà fissate alla struttura centrale che si raccorda con il roll bar, strana soluzione. Non mi è mai capitato di parlarne con Forghieri ma non escluderei, conoscendolo, che pensasse alla possibilità di regolare le due metà con incidenze diverse a seconda dei vari circuiti.



Anche Ignazio Giunti ha corso con la 312B.

LE PIU' BELLE VETTURE DA CORSA

Ho visto un paio d'anni fa Jacky Ickx rimettersi al volante della 312 B, quella che appartiene ora a Paolo Barilla: nel 1970 Ickx era prossimo a vincere il titolo mondiale ma all'ultima gara, a Watkins Glen, non ottenne il minimo dei punti che gli sarebbero serviti e il campionato rimase nelle mani di Jochen Rindt che era scom-

parso a Monza un paio di mesi prima. Devo dire fu un momento "very emotional". Le ruote cominciano ad essere importanti, nel 1970, ed il loro impatto sull'aerodinamica della vettura significativo nonostante che le sospensioni anteriori siano molto curate ed il gruppo molla-ammortizzatore sia nascosto all'interno della carrozzeria

con un collegamento a bilanciere che diventerà uno standard negli anni successivi. Le sospensioni sono sempre state centrali nella mente di Forghieri, subito dopo il motore o forse anche prima per far lavorare correttamente gli pneumatici, e da questo punto di vista era un vero maestro a fare scuola a tanti. ■



La Ferrari 312B2 presentava linee più squadrate rispetto alla B11. (foto a destra) La Ferrari 312B oggi, restaurata da Paolo Barilla e lo stesso Forghieri.





Regazzoni in prova a Modena.



Mario Andretti qui a Montecarlo, con 312B ha vinto il Gran Premio del Sud Africa 1971 a Kyalami e il Questor Gran Prix gara non di campionato all'Ontario Speedway.

LE F1 STORICHE A ROMA

IL SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

di Franco Carmignani - Servizio fotografico Marco Marinacci

Giovedì Piazza Mignanelli, Venerdì via Veneto, sabato Caracalla, domenica Eur, Palazzo della Civiltà e Palazzo dei Congressi.

Il week-end del Grand Prix storico pur così affollato ha registrato un successo tecnico organizzativo notevolissimo. Rivedere macchine stupende come la Ferrari 312 B1, con il motore 12 cilindri boxer, restaurata da Paolo Barilla con il supporto del compianto Mauro Forghieri, oggi considerata tra le monoposto più belle del Cavallino, le due Lotus di De Angelis, in particolare la 81 blu-rosso-argento del campione romano; con questa monoposto l'Alfa Romeo 185 di Riccardo Patrese, con il suo motore turbo dal sound inconfondibile, la March di Vittorio Brambilla,

che ricordiamo vinse un incredibile Gran Premio d'Austria bagnatissimo battendo Niki Lauda, ha creato emozione in chi le aveva vissute all'epoca e interesse nei più giovani. Vederle girare per le strade romane con Emanuele Pirro sulla "rossa" e poi sulla Lotus ha portato la scala dell'entusiasmo ai massimi livelli.

Il Grand Prix storico ha dimostrato una volta di più la potenzialità degli abbinamenti con i luoghi più belli di Roma. In questo senso è da sottolineare la disponibilità del Comune che ha saputo interfacciarsi con Orgoglio Motoristico Romano, al pari di Anna Fendi che ha voluto ripetere l'esperienza dell'anno scorso come madrina dell'Evento. Da Alessandro Onorato Assessore ai Grandi

Eventi, Sport, Turismo e Moda, a Giulia Tempesta, da Mariano Angelucci a Rachele Mussolini, politici giovani e dinamici hanno fatto squadra, in modo trasversale e oggi il Comune si ritrova questo ennesimo format che va ad aggiungersi alla Formula E e al Rally. A seguire la manifestazione c'erano tra gli altri giornalisti e dirigenti giapponesi, non è improbabile che si possa arrivare ad esportare a Tokyo il format. Non c'erano, colpevolmente le televisioni, e i personaggi più influenti, che forse non hanno capito la portata di questo evento.

Da questa settimana tutti al lavoro per il terzo Gran Prix Storico, che ne siamo certi non finirà di stupire...

Stefano Pandolfi





LE F1 STORICHE A ROMA

In alto: Emanuele Pirro con la Ferrari 312B e Pandolfi, Fendi, Tempesta, Angelucci. Sotto: La sempre affascinante Maserati A4CM.



LE F1 STORICHE A ROMA



LE F1 STORICHE A ROMA

Una panoramica della grande manifestazione romana.



LE F1 STORICHE A ROMA





NON C'ERA UNA VOLTA LA LA MONOGOMMA

di Paolo Ferrini

Oggi giorno partecipare ad una competizione automobilistica con lo stesso tipo di pneumatico di tutti gli altri concorrenti è ormai una cosa quasi naturale. Pressochè in qualsiasi categoria.

In realtà, non è andata sempre così. Anzi. Quando, ad esempio, nel 1950, si corse la prima edizione del Mondiale di Formula 1, le monoposto erano equipaggiate con pneumatici di quattro costruttori diversi - Dunlop, Englebert, Pirelli e Firestone (quest'ultima presente solo alla 500 Miglia di Indianapolis inserita all'epoca nel calendario) - ai quali si aggiunse nel 1954 Continental. E così sarebbe stato ancora per molti anni (sia pure con diversi fornitori) tanto è vero che quando si chiuderà il Mondiale 2023, solo 30 stagioni delle 73 disputate si saranno corse in regime di monogomma (per scelta regolamentare o per carenza di fornitori).

L'idea della monogomma nacque probabilmente verso la metà degli Anni Sessanta quando, organizzando la prima edizione della Coupe de France Gordini - il primo monomarca nella

storia delle competizioni automobilistiche - gli organizzatori introdussero questa novità allo scopo di ridurre le spese dei concorrenti (e magari inserire uno sponsor in più fra quelli della manifestazione). La prima edizione si corse nel 1966 con la Renault R8 Gordini e, forse anche per questo, fu un immediato successo, almeno nelle cosiddette "gare minori" dove il contenimento dei costi è fondamentale. Non certo in Formula 1. Qui le cose cambiarono in modo quasi inaspettato nel 1987 quando, a causa del temporaneo disimpegno di Pirelli, Goodyear si trovò per un paio di stagioni a gestire da sola la fornitura di tutte le monoposto. E così fu monogomma, anche nella massima specialità dello sport automobilistico.

Un controsenso, se vogliamo, per la F1 che dovrebbe essere il banco di prova di nuove tecnologie, per l'industria dell'automobile, così come per quella dei pneumatici. Come in fondo era a cavallo degli Anni 60/70 quando Dunlop, Firestone e Goodyear facevano a gara per sfornare nuove soluzioni, come ad esempio i pneumatici da qua-

lifica, senza parlare delle gomme slick (1971) e di quelle radiali (1977).

Oggi le cose sono completamente diverse. Per la stagione di Formula Uno 2023, Pirelli ha approntato 6 tipi differenti di pneumatici slick, un intermedio e due da bagnato. Ed il regolamento impone di utilizzare due mescole diverse (le famose rosse, gialle, bianche) durante ogni singolo gran premio. Probabilmente c'è un vantaggio economico, ma il famoso "travaso di tecnologie" tra le corse e le automobili di serie non è proprio dietro l'angolo. Assistiamo soprattutto ad un gran parlare di strategie sull'uso dell'una o dell'altra mescola che non vale certo gli epici confronti tra più fornitori di pneumatici e che probabilmente non interessa il pubblico più di tanto.

Tanto varrebbe fare come fa Hankook (e prima di lei Michelin) che alla Formula E fornisce un unico tipo di pneumatico scolpito adatto all'asciutto come al bagnato e che senza problemi copre tutta la durata della competizione. Come quelli che montiamo sulle automobili di tutti i giorni. ■



Quale monogomma si usa nel campionato...

Allontanandoci dal mondo della Formula 1 possiamo vedere che la monogomma è una scelta pressoché trasversale adottata dalla maggior parte delle specialità e che, come si suol dire, va per la maggiore. Nel Mondiale Endurance (WEC) vediamo che Michelin equipaggia, ad esempio, tutte le Hypercar e le Granturismo, mentre i maggiori campionati riservati alle monoposto di Formula 2 e di Formula 3 sono territorio riservato di Pirelli. Hankook guarda invece al futuro e dal 2023 è fornitore esclusivo delle monoposto a propulsione elettrica di Formula E. Da anni Firestone equipaggia invece le monoposto dell'americana Indycar che ricordiamo protagoniste, ad esempio, della 500 Miglia di Indianapolis. Restando negli Stati Uniti, Goodyear, che ha alle sue spalle una vittoriosa presenza trentennale in Formula 1, è il tradizionale fornitore della popolarissima serie

NASCAR. Pirelli è invece fornitore esclusivo del campionato Italiano e mondiali riservati alle Granturismo e del monomarca Ferrari, così come Michelin lo è di quelli Porsche e Hankook di Lamborghini.

Ancora Michelin e Pirelli sono le principali protagoniste dei grandi rally internazionali con la Casa francese che equipaggia in regime di monogomma tutte le vetture che gareggiano per il successo assoluto e quella italiana quelle delle altre categorie. Nel campionato italiano invece le due aziende si scontrano con Michelin che equipaggia, ad esempio, la Skoda Fabia di Giandomenico Basso e Pirelli la Citroen C3 di Luca Rossetti, Ford Fiesta di Simone Campedelli e la Skoda Fabia di Andrea Crugnola. I due monomarca italiani Peugeot e Suzuki sono invece "gommati" rispettivamente da Pirelli e da Toyo Tires.



Gli anni della monogomma in F1

1961-1964	Dunlop	4 stagioni
1987-1988	Goodyear	2 stagioni
1992-1996	Goodyear	5 stagioni
1999-2000	Bridgestone	2 stagioni
2007-2010	Bridgestone	4 stagioni
2011-2023	Pirelli	13 stagioni



CINQUE DOMANDE A CLAUDIO BERRO

Anche quest'anno le serre sopra Bordighera dovranno fare a meno di lui. Claudio Berro è pronto a tornare sul muretto dei box per seguire l'ambizioso programma Isotta Fraschini, di cui fanno parte gli amici di sempre. D'altra parte Berro è uno dei dirigenti più stimati, ed ha alle spalle una lunga carriera durante la quale ha maturato esperienze nei rally e in pista, con Peugeot, Fiat, Lotus, Ferrari, Maserati, ecc, che unitamente alla sua passione per la tecnica ne fanno un punto di riferimento unico.



Nel WEC 2024 Claudio Berro ritroverà, questa volta al muretto della Ferrari, Antonello Coletta con il quale aveva condiviso la prima esperienza in pista con Peugeot.



Claudio in versione Lotus.

CLAUDIO BERRO

WEC 2024 come te lo immagini?

Con una griglia di oltre 20 hypercar e una dozzina di GT. E' stato fatto un gran lavoro con il BOP, prevedo almeno 10 auto in 1 secondo, ci sarà da combattere.

Quali sono i problemi dell'attuale F1, è a rischio con il WEC?

La F1 sta diventando sempre di più spettacolo che non tecnica pura, l'aerodinamica la fa troppo da padrone, sempre. Noi della vecchia guardia amiamo ancora l'odore dell'olio di ricino che assieme al rumore scatenava anche nei bambini il sogno di queste auto. Però i risultati in termine di notorietà danno ragione a questa politica. Vorrei più semplicità nelle regole in gara, altrimenti poi il pubblico non si diverte più. Le gare di durata riescono a mantenere ancora questo fascino

ecco perché una parte di tifosi, i più competenti tecnicamente, amano queste sfide dove la gestione gara, il pilota, le gomme oltre ovviamente all'auto, sono ancora elementi che caratterizzano un risultato di gara.

Motorizzazione endotermica, ibrida, elettrica, o idrogeno, come la vedi, sia nelle corse che sulle macchine normali?

Nelle auto normali la propulsione elettrica sarà il futuro, anche perché si potrà avere un importante recupero di energia nei rallentamenti. Il dubbio ancora oggi è: come genero energia elettrica per alimentare questi motori? una batteria o super condensatori ci vanno per recuperare ed immagazzinare energia. Poi batterie, fuel cell idrogeno, motori range extender con alimentazioni più disparate saranno gli elementi che caratte-

Maserati MC12 un altro passaggio prestigioso.





Isotta Fraschini amore a prima vista.

rizzeranno i diversi costruttori e le auto. Oggi non c'è ancora una ricetta perfetta su come portarsi in giro energia elettrica per alimentare questi motori. Per l'uso cittadino e basse potenze lo vedo assolutamente necessario nei prossimi anni. Per lunghi spostamenti ancora da vedere. Nelle corse, anche se sono un sostenitore dell'elettrico per la ricerca del miglior sistema di stoccaggio dell'energia, credo che la componente rumore sia un fattore fondamentale per creare emozioni. Oggi penso che l'ibrido sia la migliore soluzione per sviluppare il risparmio energetico ed aumentare la resa dei motori termici. Poi i carburanti sintetici potranno fare la loro parte ma non sono così convinto del loro uso quotidiano per i normali utenti.

Rally, WRC e CIAR. Non si può certo dire che stanno vivendo un gran momento. Quali i problemi, quali le soluzioni.

Rally te lo spiego subito, guarda il WEC avvicina la gente alle auto, alle squadre nei paddock e nel circuito. I rally li allontanano, ok sulle prove dove la sicurezza va assolutamente garantita, anche se a volte si esagera con le chiusure. Ti faccio un esempio, Rally di Montecarlo, Paddock praticamente vuoto, con alcuni amici mi av-

vicino alle mega strutture dei costruttori per vedere l'assistenza, un commissario ci dice, allontanatevi non avete il pass per entrare!! ti assicuro eravamo in tutto il paddock in 10 persone. Si tiene la gente distante, non si crea lo stimolo affinché i tifosi possano toccare con mano il lavoro dei meccanici ed altri interventi sulle auto che hanno sempre creato spettacolo. Io obbligherei la sostituzione di alcune componenti per creare atmosfera.

Perché in Italia non nascono più campioni?

Bella domanda, da chiedere all'ACI ed alle case automobilistiche presenti in Italia in particolare Stellantis. Se non crei filiere non avrai mai bacino di giovani piloti da fare crescere. All'ACI di concentrarsi di più su pochi ma buoni e come fanno in Francia se diventeranno campioni, restituiranno un po' di quello che guadagnano per sostenere economicamente altri giovani.

Ma principalmente non esistono più campionati monomarca di livello che siano in grado di fare selezione vera e possano portare in alto chi se lo merita.... sai ovviamente a quali campionati monomarca del passato mi riferisco... (Peugeot, Ndr). ■

FORMULA E

PERFORMANCE ELETTRICHE

di Eugenio Franzetti

Con la seconda gara a Londra di domenica 30 Luglio si è chiusa la stagione 9 del campionato mondiale di Formula E.

È stato un campionato lungo, intenso, combattuto fino alla fine e per questo ricco di emozioni.

Voto abbondantemente positivo per questa nona edizione che ha visto l'esordio delle nuove vetture di Generazione 3 così come di 3 nuovi circuiti segno del grande dinamismo della serie che sta facendo di tutto per entrare nel cuore di tutti gli appassionati di motorsport.

Per quanto riguarda il Team DS Penske forti emozioni anche per noi. Non sempre positive però.

Abbiamo cominciato a Dicembre con i test pre-season di Valencia.

È stato il primo momento in cui ci siamo ritrovati tutti insieme con le nuove vetture, il primo momento per misurare se il lavoro fatto nel corso dei due anni precedenti sia stato mi-



Eugenio Franzetti

gliore di quello dei concorrenti.

Noi li siamo stati subito veloci e così siamo volati verso il Messico per la prima gara fiduciosi di fare un buon risultato.

Ma così non è stato. Anzi abbiamo pagato più di altri la comprensione della nuova macchina e delle sue logiche di performance e la nostra power-unit ha fatto inizialmente fatica a scaricare a terra il suo grande potenziale. Grande lavoro e grande stress per rientrare nel gruppo dei primi. E lo abbiamo fatto.

Febbraio, Marzo, Aprile ed inizio Maggio ci hanno visti protagonisti.

Una vittoria, un secondo ed un terzo posto ed una Pole Position ci hanno rimesso in corsa.

Poi la sfortuna ci ha fermati in un paio di corse ed alcuni errori ci hanno rallentati. Ecco l'emozioni negative.

Il finale di campionato non ci ha visti protagonisti come avremmo voluto, anche qui per episodi.



Ma questa è la vita, questo è il Motorsport dove si deve essere più bravi anche della sfortuna e più solidi degli episodi.

Chiudiamo la nostra stagione in 5° posizione nella classifica Team ed in 5° nella classifica Piloti con Jev.

Un 6,5 il nostro voto. A tratti davvero veloci e vincenti, ma solo a tratti.

Adesso dobbiamo ricominciare subito a lavorare. Capitalizzare su quanto non è andato bene. È dagli errori che si ricostruisce e si riparte. E noi lo faremo. Il nostro è un team vincente che sente

la frustrazione di non averlo fatto e così la spinta a migliorarsi. E lo faremo. Voto certamente positivo ai nostri due campioni, spesso protagonisti di grandi rimonte. Un ricordo tra tutti quello di Jev a Montecarlo: partito 22° è arrivato 7° con la vettura senza neanche un graffio. Campione.

Voto 9 alla comunicazione che abbiamo saputo fare attorno al campionato.

Una visibilità positiva per Ds Performance su tutti i canali di comunicazione, una visibilità a prescindere dalle classifiche. Il motorsport è fatto anche

(e soprattutto) per questo e questa è una grande vittoria.

Per quanto mi riguarda è stata un'esperienza meravigliosa. Ho imparato tantissimo, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista professionale sia da quello personale. Un arricchimento in un ambito, quello delle corse, che non ha prezzo e che mi servirà sempre e ovunque. Ho avuto anche il piacere di scoprire persone e luoghi speciali. Perché girare il mondo per le corse è certamente faticoso ma è anche certamente una grande fortuna. ■



La GEN3



A.C. ROMA

UN NUOVO INIZIO

di Giuseppina Fusco (Presidente A.C.Roma)

Il 30 settembre 1923, cento anni fa l'Automobile Club Roma organizzava la corsa di velocità in salita Vermicino-Rocca di Papa, 14 chilometri molto impegnativi fino alla Madonna del Tufo, nel cuore dei Castelli Romani, luogo di villeggiatura della Roma bene. La classifica finale vide ai primi tre posti piloti che appartengono alla storia dell'automobile: il conte fiorentino Carlo Masetti, fratello del più noto Giulio, con la Bugatti T35, una delle migliori macchine da corsa dell'epoca, il marchese Diego De Sterlich, che era stato finanziatore dei fratelli Maserati e Felice Bianchi Anderloni, il geniale patron della Touring Superleggera, una delle grandi firme della carrozzeria italiana, al volante

di una Isotta Fraschini Tipo 8. A cento anni di distanza, il 16 e 17 settembre, l'Automobile Club Roma è tornato nello scenario suggestivo dei Castelli come organizzatore, insieme con il partner Punto Gas, di una competizione automobilistica che, sotto la denominazione di Roma Eco Race, fa parte del Campionato Green Challenge Cup, dedicato ai mezzi alimentati con carburanti alternativi.

Alla velocità e al fragore dei motori a scoppio si sono sostituite prove di regolarità nel rispetto del codice della strada e propulsori ecologici. I piloti con occhiali e le giacche impolverate si sono trasformati in concorrenti e navigatori, soprattutto giornalisti dell'automotive, dotati di rilevatori di ve-

locità satellitari connessi con GPS. Anche oggi, così come allora, l'Automobile Club ha voluto realizzare una competizione al passo con la mobilità contemporanea, che parla di transizione energetica ed emissioni a basso impatto per il clima.

Il primo Roma Eco Race, tra l'altro svolto nell'ambito della "Settimana europea della mobilità sostenibile", ha registrato un'ampia partecipazione di concorrenti, considerato il tipo di manifestazione, segno dell'interesse che esercita il tema della propulsione alternativa e del bisogno del mercato di avere informazione specialistica per potersi orientare nell'acquisto di un veicolo nuovo, in attesa che l'auspicato superamento della crisi congiunturale

Partecipanti al Roma Eco Race





consenta di accelerare gli acquisti e il rinnovo del parco circolante a beneficio dell'ambiente e della sicurezza dei mezzi.

Nonostante il rallentamento del mercato, le rilevazioni statistiche confermano l'interesse per l'auto "green". I dati ACI sulle immatricolazioni evidenziano che le autovetture ad alimentazione benzina/GPL, benzina/metano, ibrida ed elettrica rappresentano il 14,03% del parco circolante nel 2022, in crescita rispetto al 2021, quando le energie alternative quotavano il 12,35%, mentre nel 2019 si fermavano al 9,86%, a conferma di un trend in progressione su cui il Roma Eco Race ha consentito di riflettere.

Lungo un percorso tutto incentrato negli scenari naturalistici dei Castelli romani, il corteo delle 16 vetture in gara ha effettuato le prove di regolarità e ha fatto

sosta presso le piazze dei Comuni interessati dal tracciato (Frascati, Castel Gandolfo, Albano Laziale), dove i concorrenti e i veicoli posizionati in "Green Park", sono stati accolti da Sindaci e rappresentanti delle Amministrazioni locali sotto lo sguardo di un pubblico interessato a vedere da vicino i mezzi ad alimentazione evoluta.

I veicoli, tutti di uso comune, si sono cimentati in cinque prove a media sulle strade che costeggiano i prateri del Vivaro e i laghi di Nemi e di Albano. Al termine, sul primo posto del podio sono saliti Matteo Rigamonti e Michele Firriolo. Ma uno speciale trofeo è stato conferito ai giornalisti partecipanti intitolato a Fiammetta La Guidara, apprezzata e talentuosa giornalista sportiva, scomparsa prematuramente nel 2021.

In attesa di una seconda edizione su

cui presto ci metteremo al lavoro, possiamo dire che il Roma Eco Race ha consentito anche a Roma di essere protagonista, nel calendario sportivo, di una manifestazione che coniuga lo sport con l'esigenza di sensibilizzare i cittadini verso l'obiettivo della sostenibilità che, per la mobilità, vuol dire realizzare nel 2050 zero emissioni inquinanti e climalteranti sulle nostre strade.

Abbiamo così sollecitato l'attenzione degli utenti della strada, automobilisti in primo luogo, sulle opportunità offerte, già oggi, da veicoli che hanno una minore impronta carbonica e, al tempo stesso, essendo di recente costruzione, presentano requisiti in grado di migliorare le prestazioni, supportare il conducente alla guida e ridurre sensibilmente i rischi connessi alla circolazione stradale. ■

WEC

IL CAVALLINO È FRENATO

Foto e testi di Massimo Campi



Sarà ricordata sicuramente come una stagione fantastica quella della Ferrari al ritorno nella classe regina dell'endurance mondiale, con un acuto da brivido, nella maratona della Sarthe ed anche tanti altri podi, ma Antonello Coletta ed Amato Ferrari, ad un certo punto della stagione, hanno sicuramente iniziato a pensare anche al titolo iridato.

Poi sono cambiate le situazioni, soprattutto sono variati i parametri del Balance of Performance che regola le prestazioni delle vetture per equiparare

le diversità meccaniche con cui sono state concepite le vetture. A rimmetterci è stata soprattutto la vettura di Maranello che si è ritrovata fuori dal podio nella 6 Ore del Fuji, la gara successiva alla 6 Ore di Monza, dove era già in affanno sui veloci rettilinei della Brianza rispetto alla Toyota.

Nella gara del sol levante il team giapponese ha conquistato il suo quinto alloro mondiale di fila, un dominio iniziato nella doppia stagione 2018-2019 e continuato fino ai giorni nostri. Fino allo scorso campionato la Toyota cor-

reva praticamente da sola, con qualche outsider, come la Renault che ha piazzato quasi accidentalmente la vittoria a Monza, complice qualche problema della vettura nipponica. Con l'avvento della stagione 2023, la terza con i nuovi regolamenti tecnici delle Hypercar, la musica è cambiata, ma la Toyota è riuscita a dimostrare di avere ancora la macchina più competitiva del lotto. L'inizio del campionato vede Ferrari piazzare il primo grande colpo con la pole position di Antonio Fuoco al debutto a Sebring.



Toyota festeggia la quinta iride consecutiva.



Grande stagione quella della nuova Ferrari.



Subito si è capito che la vettura di Maranello non era un bluff, nata bene, veloce, solo bisognosa di messa a punto per reggere sulla distanza. Nelle prime tre gare della stagione le prestazioni della Ferrari migliorano costantemente, e si arriva alla 24 Ore di Le Mans, dove la FIA ritocca i vari parametri del BoP favorendo i vari avversari e penalizzando la Toyota. Questo si capisce subito dai tempi in prova, sui veloci rettilinei francesi la Ferrari vola, mentre è la Toyota quella più penalizzata. Coletta ed Amato sono

consapevoli del vantaggio in termini velocistici, nella gara più importante della stagione devono fare una bella figura, soprattutto in prova, poi in gara, dove tutto può succedere, sarà un'altra storia. Ed invece è stata favola a lieto fine, con le Ferrari che occupano la prima fila e la n°51 che finisce la gara nel trionfo. Attenzione, però, non tutto è stato facile: tutti i concorrenti top sono stati a turno al comando della gara, tutti hanno avuto i loro problemi e le loro sfortune. La Porsche del Team Jota esce di pista per colpa del cinese

Ya, la prima Toyota viene coinvolta in una collisione multipla nella notte. La Peugeot esce di pista per colpa di Mezzenes, infine la seconda Toyota bacia il guard rail ad Arnage con Hirakawa. La Ferrari continua a marciare come un orologio sui rettilinei francesi, anche se Pier Guidi esce nella ghiaia alla Chicane dell'Hunaudieres e infine arriva il giallo dei box con la vettura di testa che non vuole ripartire. Alla fine la rossa è stata quella che ha saputo mantenere la calma e reagire meglio nei momenti più difficili concretizzando



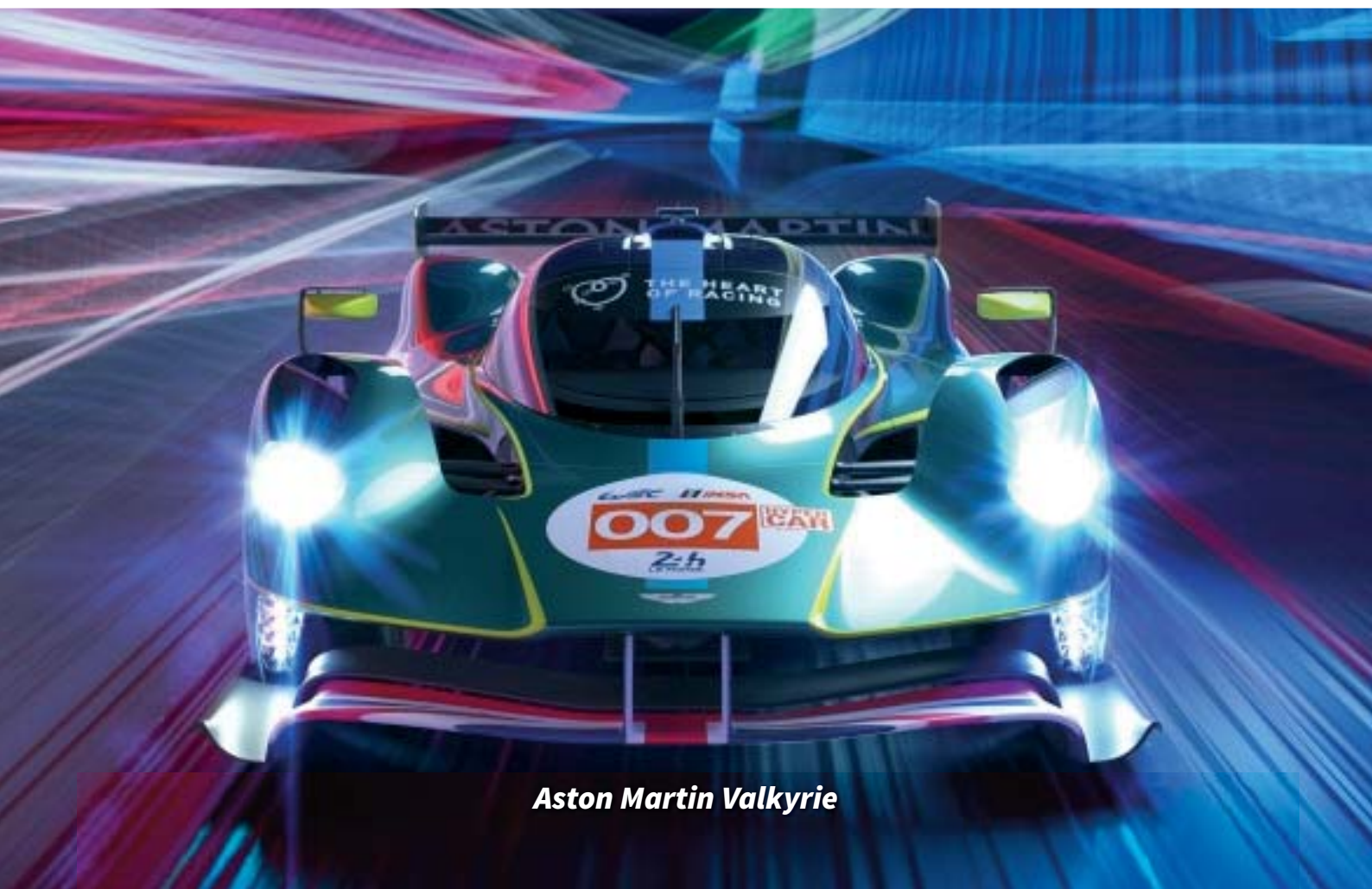
*Peugeot inferiore
all'attesa.*



La BMW americana.



*Porsche
e le gare
di durata.*



Aston Martin Valkyrie

un risultato che entrerà nella storia del motorsport.

Per il resto della stagione ci si immaginava una lotta a tre tra Toyota, Ferrari e Porsche, ma tutto è cambiato con una nuova revisione dei parametri a Monza e la GR01Hybrid è tornata a volare con gli avversari che non riescono a stare nella scia ed al Fuji si è avuta la fine della storia con la conquista del titolo mondiale.

L'impressione di molti è che la FIA abbia voluto premiare chi ha sostenuto il mondo dell'endurance negli ultimi anni. Dopo due decenni di latitanza, la serie mondiale WEC è nata nel 2012, con un regolamento tecnico che ha fatto realizzare le macchine più tecnologicamente avanzate mai viste nelle corse, ma anche tra le più costose. Audi, Porsche e Toyota hanno creduto

in questa serie, le loro battaglie per la vittoria hanno entusiasmato un pubblico di palati fini, che amavano soprattutto le gare di durata e la tecnologia applicata al motorsport. Alcune soluzioni impiegate in quel fantastico periodo avranno una ricaduta sulla produzione di serie per le vetture ibride. Poi è arrivato il "diesel gate" ed il consiglio di amministrazione del gruppo Volkswagen ha tagliato i fondi prima alla Audi poi alla Porsche, lasciando solo la Toyota a tenere le redini di un campionato che aveva bisogno di una nuova linfa vitale. Sono cambiate le regole, dal regolamento con i prototipi "Hybrid" si è passati alle attuali "Hypercar" mischiando le vetture per il mondiale le LMH con i prototipi LMDH (Le Mans Daytona Hybrid). Un regolamento con vetture tecnologicamente

meno avanzate e molto più economiche rispetto alle precedenti, ma è stata ancora la Toyota a credere e sostenere la serie impegnando uomini, mezzi e risorse economiche per sostenere la classe top dell'endurance.

Nel 2023 sono arrivati i nuovi competitor, Ferrari e Porsche in testa, ma anche Peugeot con una vettura che fatica a tenere il passo della concorrenza. Alla Toyota hanno saputo reagire dimostrando che, anche quando correvano da soli, avevano una vettura altamente competitiva. La logica dei correttivi applicati dal BoP che ha favorito la Toyota può anche essere letta in una chiave politica o solamente di rispetto per un costruttore che è rimasto fedele al WEC, credendo fermamente in questo campionato anche nei momenti più bui. ■



Con Isotta Fraschini e Lamborghini si allarga la presenza italiana tra le hypercar.



DALLE DUE ALLE QUATTRO RUOTE

LA SPECIALIZZAZIONE DEL “DOTTORE”

di Massimo Campi

Campioni sulle due e sulle quattro ruote, la lista dei piloti è lunga nella storia del motorsport. Ultimo arrivato sembra essere Valentino Rossi, dopo i suoi nove titoli mondiali con le moto si sta ritagliando una nuova carriera con le granturismo andando a scegliere una categoria al top, quella del GT Fanatec. Dopo un anno di apprendistato è passato alla BMW ed è arrivata la prima vittoria. Valentino Rossi e Maxime Martin si sono assicurati una vittoria decisiva al Fanatec GT Europe nella gara Sprint Cup a Misano, trionfando sul terreno di casa di Rossi con la loro #46 Team WRT BMW. La vittoria ha posto anche fine a un'attesa di otto anni dall'ultima vittoria della Sprint Cup per la BMW ed è stata la prima per il Team WRT da quando ha iniziato la sua alleanza con il marchio tedesco. Valentino Rossi che ha guidato nel secondo stint è stato quello che ha preso la bandiera a scacchi per assicurarsi la sua prima vittoria al Fanatec GT Europe davanti a una vasta folla di suoi appassionati sostenitori. Per Vale non è stata la prima vittoria sulle quattro ruote, ri-



Valentino Rossi

cordiamo i suoi successi nel Monza Rally Show, dove aveva già dimostrato di avere ottime doti di pilotaggio anche sulle quattro ruote, anche se, alcune di queste, hanno destato qualche perplessità sul motore della sua vettura che sfoggiava lo stesso sponsor che sosteneva la manifestazione. Valentino Rossi è l'ultimo di una lunga schiera di piloti che sono passati dalle due alle quattro ruote, una usanza che è venuta a mancare negli ultimi decenni, dove i giovani partono dal kart, ma molto frequente in passato. Tra i colleghi più illustri del pesarese è doveroso citare i due grandi assi italiani anteguerra, ovvero Tazio Nuvolari ed Achille Varzi. La competizione

tra loro due è partita dalle due ruote, con il mantovano volante che inizia la sua carriera il 20 giugno 1920 a Cremona con una Norton e l'anno seguente ha già un contratto da professionista con la Indian, per poi passare alla Bianchi dove vince sul Circuito del Lario prima di iniziare la sua carriera da professionista anche con le auto. Il campione di Galliate corre in moto nel 1922, già l'anno dopo conquista il titolo di campione italiano seniores, vincendo numerose gare tra cui il Circui-



Nuvolari in versione centauro...



...e pilota.

to del Lario, con la Garelli 350 e con la Sunbeam 500. Varzi e Nuvolari sono i principali alfieri a due ruote che si contendono il titolo nel 1924 e da allora saranno amici e avversari irriducibili sui campi di gara.

Tra i grandi campioni degli anni '30 c'è anche Bernd Rosemeyer, nato a Lingen (Germania, Bassa Sassonia) il 14 ottobre 1909. ha pure iniziato con le motociclette, nel 1931. Compete con successo in numerose gare locali e nazionali in Germania con BMW e NSU. Il talento e le grandi capacità gli fruttano numerose vittorie e viene notato dagli osservatori, tanto che presto viene ingaggiato dalla DKW. Con la moto tedesca continua a ben figurare e diventa presto uno dei giovani più considerati dai tecnici e uno dei più amati dai tifosi. Gli osservatori della Auto Union (del cui gruppo la DKW fa parte) sono alla ricerca di un giovane pilota di talento da affiancare occasionalmente ai titolari Varzi e Stuck e Bernd, assieme ad altri, viene convocato per effettuare un test. Nel Novembre del 1934 ha l'occasione di

provare l'auto dei quattro anelli al Nürburgring: è la prima volta in assoluto che guida un'auto da corsa. Nonostante l'inesperienza emerge tra gli altri e ottiene un contratto per correre qualche gara l'anno successivo. Willi Walb, direttore sportivo della squadra, lo fa debuttare sul velocissimo tracciato dell'AVUS, dove si mette subito in mostra ma si deve ritirare per la rottura del motore. Il 1936 è ricordato negli annali della storia dell'automobilismo come l'anno di Rosemeyer: il tedesco ha a disposizione una nuova versione migliorata dell'Auto Union e domina nettamente la stagione, lasciando le briciole agli avversari. La popolarità di Rosemeyer, negli anni '30, ha rasentato quella di una pop stars degli anni nostri, è stato la meteora più brillante nella storia delle competizioni: comparso quasi dal nulla, si è subito inserito ai vertici dell'automobilismo, prima di volare via, nell'inverno del '38, mentre inseguiva il mito della velocità, assieme alla sua Auto Union. Fra il 26 maggio 1935, data della sua prima

gara all'Avus ed il 28 gennaio 1938 sono passati solamente 978 giorni. In mezzo ci sono 33 gare, 10 vittorie e sei secondi posti, un matrimonio con una delle donne più famose al mondo, l'aviatrice Eli Benhiorn e la nascita del loro unico figlio, Bernd II, che il 28 gennaio aveva solamente 77 giorni di vita.

Il più grande campione sia delle due che delle quattro ruote è stato John Surtees. Campione mondiale con le moto e con le auto, il sogno di tanti piloti. Sono ben otto i titoli mondiali del "Figlio del Vento", sette titoli tra le due ruote con l'MV Agusta ed il titolo mondiale F1 del 1964 con la Ferrari. Nessun pilota ad oggi è stato in grado di fare tanto e di farlo con il suo stile. John Surtees ha corso con i maggiori marchi del suo tempo: Norton, MV Agusta, Cooper, BRM, Ferrari, Honda, Lola, ed infine ha anche creato una propria scuderia in F.1, ma senza nessun particolare risultato.

Dopo Surtees è doveroso citare Mike Hailwood. Talento puro, un vero fenomeno, soprattutto con le due ruote.

DALLE DUE ALLE QUATTRO RUOTE

Questo è stato Mike, al secolo Stanley Michael Bailey Hailwood, nato il 2 aprile del 1940 a Great Milton nell'Oxfordshire. Hailwood è stato una stella di primo piano, forse il più talentuoso, il più eclettico, il più versatile, sicuramente uno tra i più vincenti nell'arco temporale dal 1958 al 1967, ma ha anche vinto con le quattro ruote, dove ha conquistato il Titolo Europeo di Formula 2 nel 1972. Mike "the bike" come è stato soprannominato, eredita la passione dal padre Stan, il più importante commerciante inglese di motociclette dell'epoca che lo mette in sella alla sola età di 8 anni nel campo vicino a casa. Debutta

il 22 aprile 1957, a Oulton Park, in sella ad una MV Agusta. Appena diciassettenne, si piazzò all'11° posto, ma cominciò presto a vincere. Ha corso e vinto in tutte le classi vincendo soprattutto con MV e Honda. I suoi avversari sono stati tra i più grandi di tutti i tempi come Giacomo Agostini, Billy Ivy, Phil Read, Jim Redman, Renzo Pasolini e tanti altri. Tra i record di Hailwood, ci sono 9 titoli di campione del mondo di motociclismo fino al 1966 e nel 1967, in cinque occasioni vince tre Gran Premi in una giornata, il tutto in appena 7 anni da professionista. Dalle due passa alle quattro ruote, anche se la sua carriera

non ebbe i successi che ha avuto sulle moto, ma fu comunque caratterizzata da alcuni risultati di tutto rilievo come il titolo di F.2. Ma la parte più bella è il ritorno sulle due ruote a fine anni settanta, con le grosse derivate, contrassegnato dalle vittorie al Tourist Trophy nel '78 con la Ducati e nel '79 con la Suzuki.

"The Bike" è scomparso a quarant'anni in un tragico incidente stradale, assieme alla figlia Michelle.

Per Vale Rossi i principali esempi sono questi, per ora c'è la vittoria a Misano, vediamo in futuro come riuscirà ad emergere in categorie sempre più professionali (Hyper Car?). ■



Le sfide tra Achille Varzi e Nuvolari sono iniziate tra le moto.



Bernd Rosemeyer.



Mike Hailwood.



Il "Dottore" assieme a John Surtees.

PORSCHE SUPERCUP

SI CHIAMA BUUS MA VA COME UN TRENO!

di Paolo Ferrini

La gara di Monza, ultima tappa della Porsche Supercup Mobil 1 2023 avrebbe dovuto essere poco più che una formalità per il danese Bastian Buus del team BWT Lechner Racing. Con 21 punti di vantaggio su Larry ten Voorde, secondo nella classifica provvisoria del monomarca Porsche, in caso di vittoria dell'olandese del Team GP Elite, gli sarebbe bastato infatti chiudere la gara in zona punti per assicurarsi il titolo.

Il destino ha voluto però che le cose andassero diversamente. Partito, fatto insolito per Buus, dalla nona casella della griglia ("piccola battuta d'arresto

dovuta al fatto che non ero fiducioso del bilanciamento") e spinto in testacoda da un altro concorrente alla prima variante, il nostro ha dovuto risalire dall'ultima alla tredicesima posizione e sperare che, come poi è successo, che il compagno di squadra Harry King vicesse la corsa davanti a Ten Voorde. Confermando, una volta di più la supremazia delle rosa 992 del BWT Lechner Racing che ha portato a casa anche la classifica a squadre e quella dei debuttanti.

«Senza Lechner non so come avrei fatto in Supercup» ammette il ventenne spilungone (1,87 m) danese che l'anno scorso aveva vinto classifica

rookie con la stessa squadra tedesca. «Lechner mi ha insegnato molto. Oggi sono più maturo rispetto all'anno scorso e so sempre cosa devo fare, ma soprattutto ogni volta che scendo in pista ho la consapevolezza di avere in mano una macchina per dare il massimo».

Bastian Buus è il terzo pilota Porsche Junior che si impone nella Porsche Mobil 1 Supercup dopo il neozelandese Earl Bamber (2014) ed il tedesco Sven Müller (2016). Cresciuto nei pressi di Kolding sulla costa danese del Mar Baltico, ha debuttato nel karting seguendo le orme del padre Morten e si è dedicato alle competizioni



virtuali al simulatore. Le doti messe in mostra in questa specialità convinsero il team tedesco Allied-Racing ad iscriverlo nella GT4 European Series con la Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport con la quale ha vinto il titolo ProAm. Sempre con Allied-Racing, nel 2021, ancora studente, ha partecipato alla Porsche Carrera Cup Deutschland. L'anno seguente ha stabilito un record nella Porsche Mobil 1 Supercup vincendo la classifica Rookie in tutte ed otto le gare ed assicurandosi facilmente il titolo nella classe entry-level.

A questo punto è naturale aspettarsi di non ritrovare il neo-campione nelle fila della Porsche Supercup. Si parla di Mondiale Endurance (WEC?) e più ragionevolmente di mondiale gran turismo. «Non vedo l'ora di scoprire-

cosa mi riserverà il futuro» ammette il giovane danese ancora visibilmente emozionato per il successo.

Si chiude così l'edizione 2023 della Porsche Supercup che giunta quest'anno alla sua trentunesima edizione ci ha regalato 5 vincitori differenti e titoli assegnati all'ultima prova (Monza), Secondo Porsche le gare hanno attirato 22 milioni di telespettatori in tutto il mondo, la maggior parte in Europa, dove Eurosport fornisce una copertura regolare.

Ad oggi l'olandese Patrick Huisman è il pilota di maggior successo nel campionato, avendo vinto 4 titoli consecutivi tra il 1997 e il 2000, seguito da René Rast e Michael Ammermüller con 3 titoli e da Jeroen Bleekemolen, Richard Westbrook e Larry ten Voorde con 2 titoli ciascuno. ■

Il terzo gradino del podio conquistato a Monza al termine di un appassionante arrivo in volata con l'inglese Harri Jones del BWT Lechner Racing, ha rappresentato per il 33enne cosentino Simone Iaquinata il sigillo per una stagione che lo ha visto



come il migliore dei piloti italiani impegnati nella Supercup 2023. Iaquinata ha corso per il Centro Porsche Latina con una vettura della tedesca Huber Racing.

Il 41enne ex-pilota tedesco Timo Glock ha partecipato ad alcune gare della Supercup 2023 con la "VIP-911" riservata agli ospiti delle singole prove del monomarca Porsche.



ALBO D'ORO PORSCHE SUPERCUP

- 1993** Altfred Heger (Germania)
Porsche Zentrum Koblenz
- 1994** Uwe Alzen (Germania)
Porsche Zentrum Koblenz
- 1995** Jean-Pierre Malcher (Francia)
JMB Competition
- 1996** Emmanuel Collard (Francia)
JMB Competition
- 1997** Patrick Huisman (Olanda)
Olaf Manthey Racing
- 1998** Patrick Huisman (Olanda)
Olaf Manthey Racing
- 1999** Patrick Huisman (Olanda)
Olaf Manthey Racing
- 2000** Patrick Huisman (Olanda)
Olaf Manthey Racing
- 2001** Jörg Bergmeister (Germania)
Farnbacher Racing
- 2002** Stéphane Ortelli (Monaco)
Kadach Tuning!
- 2003** Frank Stippler (Germania)
Farnbacher Racing
- 2004** Wolf Henzler (Germania)
Farnbacher Racing
- 2005** Alessandro Zampedri (Italia)
Walter Lechner Racing
- 2006** Richard Westbrook (GB)
Jetstream Motorsport
- 2007** Richard Westbrook (GB)
HISAQ Competition
- 2008** Jeroen Bleekemolen (Olanda)
Jetstream Motorsport
- 2009** Jeroen Bleekemolen (Olanda)
Konrad Motorsport
- 2010** René Rast (Germania)
Al Faisal Lechner Racing
- 2011** René Rast (Germania)
Veltins Lechner Racing
- 2012** René Rast (Germania)
Lechner Racing
- 2013** Nicki Thiim (Danimarca)
Attempto Racing
- 2014** Earl Bamber (Nuova Zelanda)
Verva Lechner Racing Team
- 2015** Philipp Eng (Austria)
Lechner Racing Middle East
- 2016** Sven Müller (Germania)
Lechner MSG Racing Team
- 2017** Michael Ammermüller (Germania)
Lechner MSG Racing Team
- 2018** Michael Ammermüller (Germania)
BWT Lechner Racing
- 2019** Michael Ammermüller (Germania)
BWT Lechner Racing
- 2020** Larry ten Voorde (Olanda)
GP Elite
- 2021** Larry ten Voorde (Olanda)
GP Elite
- 2022** Dylan Pereira (Lussemburgo)
BWT Lechner Racing
- 2023** Bastian Buus (Danimarca)
BWT Lechner Raing

CAMPIONATO ITALIANO GT ENDURANCE

LA STAGIONE PERFETTA

di Francesco Cassioli

Due vittorie, un secondo ed un terzo posto sono il bottino dei neo campioni italiani Giancarlo Fisichella e Tommaso Mosca, assecondati per tutta la stagione da una 488 GT3 Evo 2020 magistralmente gestita dalla Scuderia Baldini. Anche nell'ultimo round di Vallelunga, tra l'altro il circuito di casa della compagine romana, i portacolori Ferrari hanno portato a termine una prova maiuscola, non inficiata minimamente dalla penalizzazione ricevuta nel post gara per un contatto nel corso del secondo stint.

Un mix perfetto da parte dei due piloti, l'esperienza di un grande campione ex pilota di Formula 1, unita al talento di un 23enne ma con già diversi trascorsi a grandi livelli, il tutto amalgamato dalla grande professionalità della Scuderia Baldini e delle prestazioni di un'eccezionale vettura, la 488 GT3 Evo 2020, tornata alla vittoria finale in campionato dopo tre anni. Oltre al titolo conduttori, a Vallelunga per i colori Scuderia Baldini-Ferrari è arrivato anche il titolo Team-Costruttori che va a completare una stagione da incorniciare.





Un mix perfetto!



La Ferrari è tornata!



Baldini al vertice anche nella classifica Team-Costruttori.



**Comandini-Cassarà-Nilsson (BMW M4 GT3-BMW Italia/Ceccato Racing Team)
campioni GT3 PRO-AM**



**Nella GT Cup AM hanno vinto Caiola-Fabi-Ianniello
(Lamborghini Huracan ST Evo-Lamborghini Roma/DL Racing).**

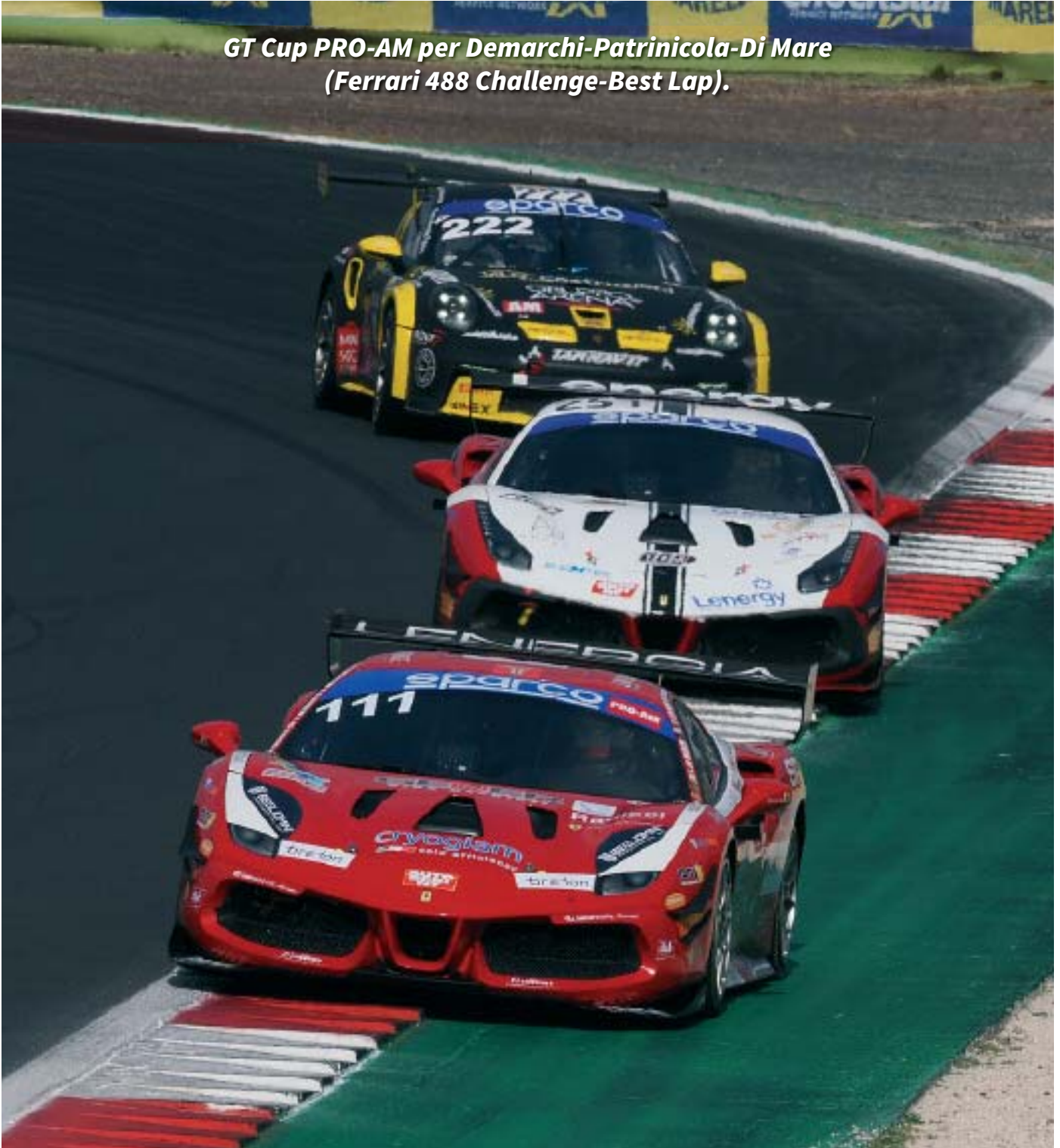
In effetti, Fisichella e Mosca avevano già conquistato matematicamente il primo posto in classifica nel penultimo appuntamento del Mugello, ma avrebbero dovuto condividere il titolo in caso di vittoria a Vallelunga dei portacolori BMW, Comandini-Cassarà-Nilsson. Per la cronaca, sotto alla bandiera a scacchi i portacolori della Scuderia Baldini ave-

vano concluso al primo posto, ma nel post gara è arrivata la decisione dei commissari sportivi che li hanno penalizzati di dieci secondi per un contatto di Mosca in occasione del sorpasso a Gilardoni, facendoli retrocedere sul secondo gradino del podio.

A Vallelunga sono stati assegnati anche i titoli italiani delle sottoclassi. Quello

GT3 PRO-AM è andato a Comandini-Cassarà-Nilsson (BMW M4 GT3-BMW Italia/Ceccato Racing Team), quello della GT Cup PRO-AM a Demarchi-Patrinicola-Di Mare (Ferrari 488 Challenge-Best Lap) e quello della GT Cup AM a Caiola-Fabi-Ianniello (Lamborghini Huracan ST Evo-Lamborghini Roma/DL Racing). ■

***GT Cup PRO-AM per Demarchi-Patrinicola-Di Mare
(Ferrari 488 Challenge-Best Lap).***



LE AVVENTURE DI EMMA

Continuano le avventure di Emma la nostra giovanissima collaboratrice, un'antenna dei giovani, delle loro sfide e della loro preparazione verso il futuro, in un tempo che ha messo in crisi quasi tutti i valori fondanti di questa società. Ma lasciamo spazio ad Emma, che ha bissato il viaggio "dentro" il Minardi Day, ma ha pure accolto con gioia un invito del papà! Che molti le invidieranno...

Un giorno, alcuni mesi fa, mentre stavo studiando per preparare alcuni esami di inglese, mio padre mi è venuto accanto annunciandomi soddisfatto che aveva appena iscritto me e lui ad una gara di kart che si sarebbe svolta a fine giugno a Siena.

I primi giorni non avevo realizzato, ma più il tempo passava, più si avvicinava il grande giorno e più io provavo ansia e mi volevo ritirare. Alcune volte, in passato, sono andata a girare con mio padre in una pista vicino Roma, quella di Ponte Galeria, ma non avevo mai fatto gare di kart e non avevo mai

girato in altre piste. Insomma, non mi sentivo all'altezza, avevo paura di deludere mio padre o peggio mia nonna che per diversi anni ha corso in kart. Alla fine, mi sono convinta ad andare... anche se non fosse andata bene, sarebbe stata comunque una bella esperienza da raccontare.



Emma è pronta per la sua giornata speciale.



Alberto Giorgio con la figlia, una grande gioia per entrambi.



Il briefing con papà.

Così sabato mattina, 24 giugno 2023, mio padre, mia nonna ed io ci siamo messi in viaggio per Siena. Appena arrivati siamo andati direttamente alla pista, abbiamo pranzato e poi subito un giro a piedi in pista, e poi sui kart. Io per i primi giri ho seguito

mio padre per capire bene le traiettorie e poi sono passata avanti per fargli vedere cosa sbagliavo. Mentre guidavamo io e papà eravamo in chiamata con il cellulare così papà mi diceva gli errori che commettevo ed io, il giro dopo, provavo a migliorare.

Alla fine dei giri ero terrorizzata: la pista mi sembrava molto difficile e alcune curve erano davvero “toste” perché scivolavo perdendo i giri del motore e quindi rallentavo. Dopo siamo andati in albergo e per tutto il pomeriggio ho dormito.

Inizia la grande avventura.





A Imola con la Van Dimien Formula Ford.

La mattina dopo abbiamo fatto un giretto per Siena e poi siamo andati subito alla pista. Abbiamo mangiato, o almeno ci ho provato perché l'ansia mi aveva chiuso lo stomaco.

Verso le 16 è iniziata la gara Prima, gli organizzatori della gara hanno spiegato le regole e hanno assegnato un kart ciascuno con il quale avremmo fatto i giri di prova e le qualifiche.

Io ero vestita con l'ultima tuta di mio nonno, Carlo Giorgio, e qualche persona, riconoscendola, mi ha fermata chiedendomi come mai avessi quella tuta: è stato bello dire che era di mio nonno!

Eravamo più o meno ventisette persone, erano tutti uomini e poi c'ero

io, una ragazza diciassettenne... non avevo speranze di vincere!

Ovviamente ci hanno diviso in due gruppi perché eravamo troppi. I primi 15 minuti di giri liberi ho iniziato a capire meglio la pista e in particolare dove frenare così sono riuscita a non scivolare più, mi sentivo sempre più sicura. Poi 10 minuti di qualifiche; ora che conoscevo meglio la pista dovevo dare il meglio di me per qualificarmi tra i primi... Così ho fatto e sono arrivata quarta!!

Ero felicissima, non pensavo che sarei riuscita ad arrivare in quarta posizione.

Era arrivato il momento della gara. Tremavo tutta, ero gasata per il buon

tempo che avevo fatto ma allo stesso tempo avevo paura che in gara avrei annullato tutto il lavoro fatto prima. Mi hanno chiamata e mi hanno detto di andare in posizione, ci siamo fermati davanti ai semafori, era la mia prima volta, non sapevo cosa fare, ero confusa, non sapevo quando partire se quando i semafori rossi si fossero spenti o se quando sarebbero diventati verdi... ci siamo messi tutti in posizione, ecco i semafori che uno dopo l'altro sono diventati rossi. Ad un tratto si sono spenti e ho visto gli altri partire, così anche io ho messo il piede sull'acceleratore.

Prima curva qualche persona si gira, io riesco per poco a non prenderlo e

vado avanti. Supero un kart, ero in terza posizione, cerco di superare anche il secondo entrando più forte in una curva e cercando di frenare più tardi ma purtroppo mi giro e finisco sull'erba. Ormai non avevo speranze ma ci provo lo stesso, mi rimetto in pista ormai ero in ottava posizione, mancavano ancora tanti giri, potevo farcela. Così piano piano sono riuscita a superare il settimo poi il sesto... ormai mancava solo un giro, erano le ultime curve quando ad una sono riuscita a superare ben due kart ed ecco che finisco la gara in quarta posizione!!!

Non potevo crederci, ero riuscita a riprendermi e ritornare in quarta posizione.

Tutti mi hanno fatto i complimenti e non credevano al fatto che fosse stata la mia prima gara. Mio padre e mia nonna erano fieri di me! Mia nonna mi ha anche confessato che anche lei alla sua prima gara di kart era arrivata quarta!

È stata un'esperienza insolita ma stupenda, ho lasciato a bocca aperta tutti i miei amici quando ho raccontato loro come era andata ...

E pensare che non la volevo fare e che mi stavo per ritirare ... menomale che mio padre ha insistito così tanto. Ora a mio padre sono stati regalati due kart: li restaureremo bene e poi inizieremo ad allenarci meglio per eventuali future gare e chissà... forse un giorno riuscirò a battere mio padre (P.S. è arrivato secondo). ■



Un po' di riposo dopo una giornata intensa.

L'incontro con il "Fantino", al secolo Arturo Merzario.



LA REGINA DEI RALLY

LANCIA STRATOS 50

Testo e foto di Franco Carmignani

IL COMPLEANNO DELLA LANCIA STRATOS
CI FA RIVIVERE MOMENTI BELLISSIMI
DELLE MACCHINE E DEI
PILOTI ITALIANI



La “Regina dei Rally”, in assoluto! La Lancia Stratos ha segnato uno dei periodi più belli della specialità, sia dal punto di vista tecnico sia in termini sportivi. Ha vinto di tutto e di più! Tre Campionati Mondiali, tre Campionati Europei, una Coppa Mondiale FIA Piloti, tre Campionati Italiani, un Campionato di Francia, quattro Rally di Montecarlo, cinque Rally Sanremo, sei Tour de Corse, tre Tour de France, due Giri d’Italia, e tanto altro ancora! Curiosamente la Stratos non è nata come macchina da rally. È apparsa per la prima volta con le vesti di dream car al Salone di Torino del 1970 opera della Carrozzeria Bertone, che aveva già “firmato” l’indimenticabile Miura. Un concetto di vettura estrema, come sarà più tardi la Coun-

tach, bassissima, con una linea a doppia freccia, caratterizzata tra l’altro dall’assenza di portiere, con l’ingresso nell’abitacolo previsto dall’anteriore dopo aver sollevato l’ampio parabrezza! Il motore centrale posteriore della Stratos “0” era, guarda caso! il quattro cilindri 1.6 litri della Lancia Fulvia HF, ripreso dalla vettura di un privato. Bertone anziché una semplice concept-car, aveva voluto realizzare un prototipo marciante, che fu fatto provare alla stampa in diverse occasioni. I concetti estremi del progetto non sfuggirono a Cesare Fiorio, che con la Fulvia HF ormai all’apice della carriera, stava pensando a una valida sostituta in grado di battere le berline Alpine Renault che in quel momento rappresentavano il top, né a Ugo Gobbato, Direttore Generale della

Lancia. Fu così deciso di chiedere a Bertone di sviluppare quel prototipo per realizzare una macchina da rally all’avanguardia, passando tra l’altro alla trazione posteriore. La squadra HF con i suoi piloti – Munari, Ballestrieri e Barbasio – si rivelò preziosa in questa fase. Alla fine Bertone realizzò una berlinetta compatta, ovviamente con due portiere, all’interno delle quali era previsto anche lo spazio per i caschi di pilota e copilota, con un passo di soli 2.18 metri. La linea era sempre cuneiforme con i fari primari a scomparsa, e due elementi rettangolari ai lati della generosa “bocca” anteriore. Previsti fin da subito l’alettone sul tetto e lo spoiler posteriore, che sovrastava i gruppi ottici circolari, mentre il lunotto evidenziava una copertura “a tendina”.



La Stratos “Zero”.

LA REGINA DEL RALLY

Il telaio era di tipo autoportante, con la parte posteriore in lamiera sciolata. Per le sospensioni fu scelta la soluzione del McPherson posteriore, con l'anteriore a quadrilateri deformabili. Grazie alla regolazione degli ammortizzatori l'altezza da terra poteva essere variata di 35 mm. Ed eccoci al "cuore" oggetto di un vero e proprio innamoramento che è poi stato una delle componenti principali del successo della vettura. Si trattava di salire di cilindrata rispetto alla Fulvia. In casa Lancia l'unica possibilità era il propulsore della nuova Beta, ma Fiorio, Tonti & Co puntarono dritto sul Ferrari 246 "Tasmania". Fu Gobbato a convincere Enzo Ferrari e la Stratos poté montare il V6 di Maranello, assistito poi anche da Mike Parkes in veste d'ingegnere, che trovò la sua

sistemazione ideale in posizione trasversale posteriore centrale – davanti al retrotreno – nel ristretto spazio del vano posteriore, garantendo, sia il tipo di trazione, posteriore, sia la ripartizione dei pesi, in buona parte concentrati all'interno degli assi, cui puntava il progetto. Inizialmente la distribuzione del V6 era a doppio albero a camme, uno per bancata, e due valvole per cilindro, con l'alimentazione a tre carburatori Weber 48 DCF doppio corpo invertiti, con una potenza di 270 CV a 7800 giri, e una coppia di 37 kgm a 5300 giri.

Poi si è passati alle 4 valvole, mentre per l'impiego in pista fu adottata una versione turbocompressa, che arrivò fino a 440 CV. Il cambio era un cinque marce di origine Lancia, il differenziale

autobloccante posteriore ZF, i freni a disco ventilati sulle quattro ruote Girling. I cerchi Campagnolo in lega con pneumatici dal caratteristico disegno montavano nella versione rally pneumatici 205/50-15 e 295/35-15 posteriormente, il tutto per un peso di 1000 kg. La "vera" Lancia Stratos venne presentata al Salone di Tortino 1971, un anno dopo la "zero", e fu subito imposta la produzione per raggiungere i 500 esemplari necessari all'omologazione – ottenuta per il Gruppo 4 il 1 ottobre 1974, numero accompagnato alla fine dalle immancabili polemiche...- destinati sia alle corse che alla clientela normale. Tra questi ultimi ricordiamo il tennista Nicola Pietrangeli, che con la sua Stratos blu girava tranquillamente dentro Roma.



Il "Drago" in partenza da Vallelunga in direzione Montecarlo dove allungherà la sua striscia di vittorie.

Sandro Munari e la Stratos un binomio perfetto.



**Lele Pinto un altro
uomo chiave nello
sviluppo della
Stratos**



***“BeBe” Darniche ha contribuito in modo importante
ai successi della Lancia Stratos.***

L'esordio agonistico ancora in versione prototipo al Tour de Corse, il 4/5 novembre 1972, con Munari e Mannucci, fu caratterizzato da un ritiro, per problemi alla sospensione posteriore, che si ripeterono anche alla seconda uscita al Rally Costa del Sol un mese dopo. Un intervallo di qualche mese, e la vettura torna in gara, sempre in Spagna, al Rally Firestone. E' l'8 aprile 1973, data che entra di diritto nella storia, perché coincide con la prima vittoria della Lancia Stratos con Sandro Munari e Mario Mannucci! Il “Drago”, associato a Jean Claude Andruet, compie poi un'impresa delle sue classificandosi secondo assoluto alla Targa Florio a soli sei minuti dalla

Porsche Carrera RSR tre litri ufficiale di Müller-Van Lennep!

L'annata si chiude con altri due successi, su altrettante partecipazioni. Andruet-“Biche” sono primi nel Tour de l'Aisne, in Francia. Sandro Munari e Mario Mannucci trionfano nel Tour de France, la classica maratona di oltre 6000 km comprendente, oltre ai trasferimenti, prove in pista e su strada.

Munari sommando i punti conquistati al Firestone e al Tour con quelli ottenuti con la Fulvia HF è Campione d'Europa! Nel '74, anno che risente della crisi petrolifera, con la cancellazione del Rally di Montecarlo, la Stratos vince subito due gare del Campionato Francese con Andruet - la Ronde della Gi-

raglia e il Rally Neige e Glace”. Poi piazza il colpo spettacolare dell'assoluto alla Targa Florio con Gerard Larrousse e Amilcare Ballestrieri. C'è anche un tocco “rosa”, che non mancherà mai nella carriera della “Regina dei Rally”, grazie alla vittoria di Christine Beckers e “Biche” nel Rally Paris-St Raphael al femminile. Nel palmares finisce anche il Giro d'Italia con la versione turbo affidata a Andruet. Nemmeno una settimana dopo l'omologazione, Munari trionfa al Rally Sanremo. Cesare Fiorio fa un po' di conti, e si convince che nonostante il gap di punti che accusa nei confronti della Fiat, il titolo Mondiale costruttori, appena istituito come tale nel 1973, per Lancia non è impossibile.

LA REGINA DEL RALLY

Viene organizzata la trasferta americana per correre gli inediti "Rideau Lakes" in Canada e "Press on Regardless" negli USA, che si conclude con un primo e un secondo posto. Tutto si deciderà dunque in Europa, nelle due classiche del RAC e del Tour de Corse. In Gran Bretagna Munari, con una gara controllata, va sul podio, in terza posizione. E come sempre il Tour de Corse, già favorevole ai tempi delle Fulvia HF, regala l'apoteosi alla Lancia, grazie a Jean Claude Andruet, in coppia con la fida "Biche". È il primo mondiale targato Stratos, anche se al punteggio hanno contribuito il terzo posto della Fulvia al Safari e i piazzamenti della Beta Coupè. L'anno seguente Stratos,

che ora indossa i colori Alitalia - bianco, rosso e verde! - non ha più avversari, a partire dal redivivo Rally di Montecarlo, con Munari e Mannucci, e il Rally di Svezia con la "new entry" Bjorn Waldegaard. C'è anche il miglior risultato di sempre, in realtà è una vittoria mancata... al Safari, con il secondo posto di Sandro Munari-Lofty Drews e il terzo di Bjorn Waldegaard-Hans Thorselius. Le conferme arrivano invece dal Tour de France con Bernard Darniche-Alain Mahè, dal Sanremo con Waldegaard, e ancora dal Tour de Corse, dove la terza vittoria di una Lancia è firmata da Darniche. È il secondo titolo mondiale Lancia firmato Stratos.

L'anno seguente l'accoppiata Mondiale

e Europeo. Munari, navigato da Sergio Maiga - Mannucci passa nello staff direttivo - vince il suo terzo Montecarlo, poi va a segno in Portogallo e in Corsica, ed è secondo, con tanto di solenne arrabbiatura al Sanremo, dove c'è il bis di Waldegaard, e terzo in Marocco. Sono questi i risultati che garantiscono una nuova iride marche. Nel Campionato Europeo, "Bebè" Darniche con la Stratos azzurra di Chardonnet preparata da Maglioli è Campione davanti ad Antonio Zanini con la Seat ufficiale, e ad Andrzej Jaroczewicz che dispone di un'altra Stratos competitiva (è il figlio del Primo Ministro polacco...). C'è anche il secondo successo al Giro d'Italia con Carlo Facetti, navigato da Sodano, e la Stratos turbo.



**Roberto Liviero
la Stratos la guida così.**

**Anna Cambiagli una
campionessa "Rosa"
per la "Reine".**





La versione stradale.



Munari e la Stratos in pista per il Giro d'Italia.

La stagione più ricca è paradossalmente l'ultima nella quale la Stratos viene schierata ufficialmente. Munari inizia l'anno con la quarta vittoria a Montecarlo, la terza consecutiva con la "Reine", poi è terzo al Safari, e primo al Total Rally in Sud Africa: è il primo vero Campione del Mondo Piloti, sancito dalla Coppa FIA. La Lancia è ancora una volta prima nel Mondiale Costruttori, e Darniche Campione d'Europa. Straordinaria è la sequenza del francese primo alla Giraglia, in Sicilia, all'Elba, al Criterium Alpin, al 4 Regioni, a Ypres, in Polonia, al Tour de France, tanto che alla fine ha più del doppio dei punti del secondo classificato! C'è spazio anche per Mauro Pregliasco che regala alla Stratos anche il titolo italiano. E qui comincia la seconda parte della carriera della Lancia Stratos. Per il

1978 le politiche sportive-industriali del Gruppo Fiat prevedono il via libera per la nuova 131 Abarth, che ovviamente ha una maggiore valenza commerciale. Per la Stratos, che come visto è all'apice del successo, ci sono i preparatori, primo fra tutti Maglioli, Michelotto, University Motors e tanti altri. Così il palmares continua ad allungarsi. Tony Carello con la Stratos-Pirelli ufficiale, vince con "Icio" Perissinot il titolo Europeo, grazie ai "centri" in Costa Brava, Sicilia, 4 Regioni, Alpi Orientali, Halkidiki, RACE. Markku Alen, per vincere il Sanremo, fondamentale per il suo titolo mondiale, chiede alla Fiat di farlo correre con la Stratos (Pirelli), e centra entrambi gli obiettivi. Lo stesso finlandese è primo con la Stratos al Giro d'Italia, assieme a Giorgio Pianta e Ikka Kiwimaki.

Il colpo di coda, straordinario, nel 1979. Le Stratos di Maglioli vincono ancora una volta il Rally di Montecarlo – è la quarta volta! – con Bernard Darniche-Alain Mahè, e il Rally Sanremo con "Tony" Fassina-Mauro Manini, che si fregiano anche del titolo italiano.

La "grande signora" dei rally non ne vuole proprio sapere di andare in pensione, anche se gli scenari sono ormai cambiati. È ancora seconda a Montecarlo nel 1980, con Darniche che vince anche il Tour de France, il Costa Smeralda e la Ronde di Serre Chevalier. Gli ultimi "acuti" sono di Federico Ormezzano nell'81-'82 a Monza, nel "Tempio della Velocità" dove, guarda caso, si conclude degnamente la storia della "Regina dei Rally". ■



Giorgio Pianta ha regalato alla Stratos la vittoria al Giro d'Italia.



La "Regina" delle Alpi Marittime.

HENRY MORROGH

UN UOMO TRANQUILLO

di Franco Carmignani

Nel febbraio del 1968, a Vallelunga, nell'impianto ora di proprietà dell'ACI, prossimo alla ristrutturazione, arriva uno strano tipo, che attira l'attenzione dei presenti. È alla guida di una station wagon abbastanza datata, che traina un carrello con su

tre monoposto. Sono le Lotus 22 Formula Ford. Lui è Henry Morrogh, scomparso recentemente, ex pilota irlandese fino a pochi anni prima. Ha corso con le Alpine M64 ufficiali e nel '64 ha ottenuto la vittoria di classe alla 12 Ore di Reims e un piazzamento di rilievo a Le

Mans. Ma la sua principale attività è ora in Francia dove ha creato la scuola di Magny Cours, dalla quale sono usciti molti dei piloti francesi degli anni '60. In Italia porta l'esperienza acquisita alla Jim Russel Racing School, di cui ha aperto una sede negli USA.



Lo sbarco a Vallelunga.



*Morrogh in veste pilota
alla 12 Ore di Reims.*



*Le Formula Italia utilizzate per la scuola e
per le gare Club. Sulla sinistra si riconosce il
campione F3 Carlo Giorgio che dà una mano
all'amico irlandese.*



A Magione Henry ha varato il Challenge Formula Ford.



Van Diemen, il costruttore inglese con il quale Morrogh ha avuto un solido rapporto.

Da buon irlandese è uno che non si arrende mai, ma il paragone con l'Uomo Tranquillo di John Wayne finisce qui! In Italia metterà le radici, e rimarrà sempre legato a quel suo italiano anglofono. Il format della scuola prevede il corso completo su dodici lezioni, con la possibilità di accedere a una lezione singola, per allenamento per i piloti in attività, o per semplice desiderio di appassionati di provare come si guida una monoposto.

Nel pacchetto c'è anche la finale per i migliori dell'anno, e una monoposto per il vincitore. A Magny Cours, come detto, lo schema ha grande successo. In Italia, purtroppo, le grandi case e i petrolieri non ci sentono.

Il manager irlandese riesce a mettere in palio una Tecno F3, che va a Livio Ponzone. Il salto però è un po' troppo

critico per il ragazzo ligure, che si ferma per un grave incidente.

Va meglio con Biagio Cammarone l'anno dopo, promosso a pieni voti dalla giuria di esperti su una De Sanctis Formula Ford, con la quale vince il campionato italiano. La F3 sarà indigesta anche per lui. "Biagio non va adagio", rimasto alla scuola come istruttore, è coinvolto in un incidente assieme a Giancarlo Naddeo sul circuito di Kassel Calden che lo costringe ad abbandonare le corse.

Morrogh nella seconda parte degli anni settanta, riesce a coronare un secondo progetto: le gare club, che hanno un grosso successo in Gran Bretagna, Schierando vetture da corsa fuori omologa, vetture da campionati monomarca, ecc. La decisione della CSAI di aprire una propria scuola di pilotaggio, crea

notevoli polemiche. Morrogh si trasferisce a Magione, area e ambiente disponibili. Nella verde Umbria mette a fuoco un super challenge, con la Van Diemen FF, con la quale dà vita al Challenge Formula Ford dai costi accessibilissimi. Per la prima volta porta tre piloti italiani al Festival della Formula Ford a Brands Hatch.

Nel 2000 presenta una Van Diemen predisposta per piloti diversamente abili, e infine la Dallara F007.

Gli anni passano, l'istruttore irlandese lascia l'Umbria e torna alla sua casa nell'area del lago di Bracciano. C'è ancora un impegno alla pista del Sele, e poi il tempo per rivivere a mente lucida le lezioni di Jacques Villeneuve, Elio de Angelis, Nicola Larini, Emanuele Pirro, Teo e Corrado Fabi, Jimmy Bruni, Andrea De Cesaris, Eddie Cheever, ecc. ■

Fabrizio Frizzi, l'allievo più celebre.



100 ANNI MG

OTTAGONO ROSSO

di Francesco Cassioli

È disponibile in libreria e sul web il nuovo libro “Ottagono Rosso - 100 anni MG” edito da Media Quattro e scritto dal nostro collaboratore Paolo Ferrini, già autore di analoghi libri dedicati ad Aston Martin ed a Lotus.

Il susseguirsi dei modelli, dalla Old Number One alla prossima Cyberster, è il filo conduttore per raccontare la storia del marchio MG nel contesto della società britannica ed in relazione ai gruppi industriali che ne sono stati proprietari.

«Iniziativa come questa sono la con-

ferma che, ad ormai un secolo dalla costituzione della MG, questo marchio gode ancora di fascino a livello internazionale» dice Andrea Bartolomeo, country manager di SAIC Motor Italia, attuale importatore delle automobili dell'Ottagono.

Abbiamo dunque l'occasione di poter presentare questa opera direttamente con l'autore:

Paolo presentaci Ottagono rosso

È la storia della MG, che l'anno prossimo compie 100 anni. Ma non è la storia-storia dei modelli intesa come

la recita di Paperino: che tipo di candele adotta il tal modello, i rapporti al cambio ecc. I vari modelli ci sono tutti, e per questo devo ringraziare MG Car Club Italia per la preziosa collaborazione aiuto, inseriti nel loro periodo storico, e a differenza di altre pubblicazioni sono il filo conduttore di un viaggio che ci porta all'interno della storia d'Inghilterra e delle macchine inglesi.

All'inizio del XX secolo c'erano tantissime marche, che poi si sono fuse dando vita a dei gruppi industriali. È il caso di MG, che nasce dalla catena di





concessionari Morris Garage cui è stato dato il compito di costruire modelli speciali.

Il fine è quello di raccontare non solo la storia della MG, ma anche quella dell'automobile inglese".

Cosa ha rappresentato e cosa rappresenta l'ottagono rosso?

Il punto è questo, l'Ottagono ha sempre cercato di fare le macchine che la gente voleva, alla portata di molti. La prima MG era una Morris modificata. Poi MG ha cominciato a fare modelli sportivi che hanno creato la leggenda dell'Ottagono Rosso confrontandosi con una concorrenza rappresentata da Standard, Riley, Aston Martin e la stessa Maserati. Si correva a Brookland, al Tourist Trophy, all'Ulster Trophy e all'immane 24 Ore di Le Mans.

Con la nuova proprietà cinese ci sarà la continuità con la tradizione MG, oppure qualcosa di nuovo?

Secondo me i cinesi hanno comprato qualcosa che non conoscevano davvero a fondo ed oggi si stanno chiedendo cosa farne davvero. Quello che vedo è che MG continua a fare macchine che la gente vuole. Molti ap-

passionati storcono il naso quando vedono un SUV MG. Ma nella storia dell'automobile ci sono stati tipi di auto legati alla moda: i SUV oggi, le station wagon ieri, le coupè ieri l'altro. MG ha sempre preso questi modelli, facendone vetture speciali secondo quello che voleva il pubblico. Ed è quello che vedo nei SUV MG.

Concludiamo con la grande rivalità Triumph-MG.

Più che con Triumph la rivalità era interna con Austin Healey. Negli Anni Cinquanta i due marchi si erano uniti sotto l'ombrello BMC. Austin Healey divenne la macchina di una parte dei dirigenti, MG di un'altra. Ma le cose cambiarono.

Tuning ante litteram. Serie speciali. Record di velocità. Iconiche spider. Automobili da corsa. Modelli a basso impatto ambientale. Questo e molto altro ancora ha caratterizzato per un secolo l'attività di MG, la rete delle prime concessionarie inglesi che hanno rappresentato sul mercato The Morris Garages Ltd che si è trasformata in un affascinante marchio automobilistico conosciuto in tutto il mondo. accessibili. ■



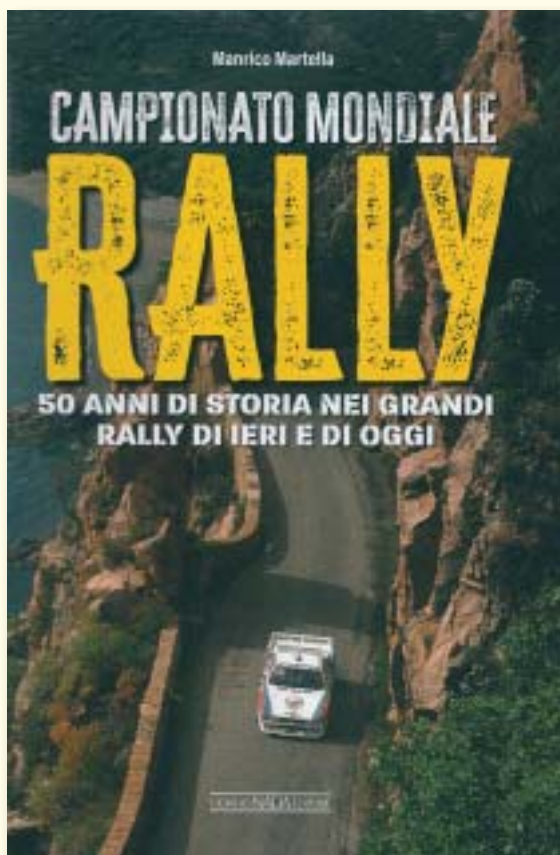
OTTAGONO ROSSO 100 ANNI MG

di Paolo Ferrini
Editore Media Quattro

Formato: 20x28 cm
Pagine: 184
Foto: 153 b/n | 144 a colori
Data pubblicazione Settembre 2023
Progetto grafico Massimo Stasi
Tipo copertina brossura
Prezzo copertina 35,00 Euro
ISBN: 978-88-947689-0-9

Tuning ante litteram. Serie speciali. Record di velocità. Iconiche spider. Automobili da corsa. Modelli a basso impatto ambientale. Questo e molto altro ancora ha caratterizzato per un secolo l'attività di MG, la rete delle prime concessionarie inglesi che hanno rappresentato sul mercato The Morris Garages Ltd che si è trasformata in un affascinante marchio automobilistico conosciuto in tutto il mondo.

Per informazioni
info@mediacff.com



CAMPIONATO MONDIALE RALLY

50 anni di storia nei grandi rally di ieri e di oggi

di Manrico Martella | Giorgio Nada Editore

Formato: 24X27 cm | Pagine: 216 | Foto: centinaia a colori

Cartonato con sovraccoperta | Testo: italiano

Collana: Grandi corse su pista, strada e rallies

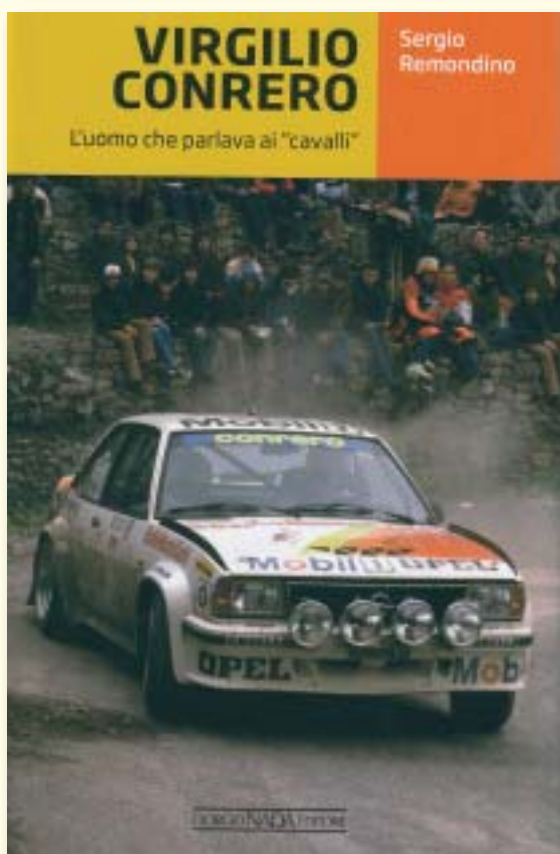
Prezzo scontato (valido solo per acquisti online): € 47,50*

La fotografia - vera - è arte sia nei ritratti che nei movimenti.

Ed è un grande fotografo, Manrico Martella, che con le sue opere inserite nei vari capitoli, racconta 50 anni di Campionato mondiale Rally.

Il libro si articola su diciotto capitoli, quante sono le gare -Montecarlo, Svezia, Portogallo Safari, Marocco, Acropoli, 1000 Laghi, Tour de Corse, Nuova Zelanda, Argentina. Australia, Nuova Zelanda, Messico- che presenta con le sue foto, con la descrizione e con aneddoti alcuni dei quali vissuti in prima persona.

Un ottimo lavoro, e come sempre Rally is...magic!



VIRGILIO CONRERO

L'uomo che parlava ai "cavalli"

di Sergio Remondino | Giorgio Nada Editore

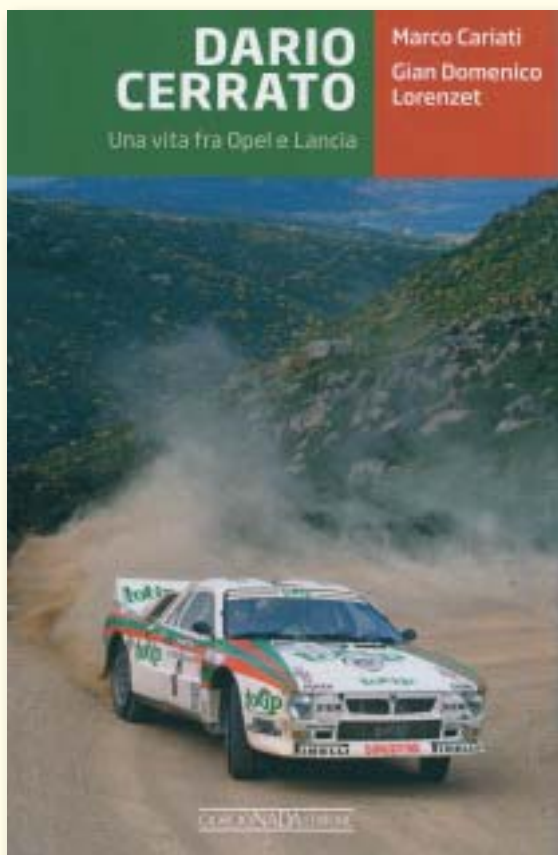
Formato: 14x22 cm | Pagine: 192 | Foto: centinaia in b/n e a colori

Cartonato con sovraccoperta | Testo: italiano

Collana: Grandi corse su pista, strada e rallies

Prezzo scontato (valido solo per acquisti online): € 26,60*

Chi ha avuto la fortuna di conoscerlo ne ha un ricordo iconico. Virgilio Conrero era davvero un personaggio unico, motorista nato sui propulsori avio per poi lavorare alle auto con la Cisitalia, dove ha collaborato con l'ing. Savonuzzi. E finalmente ecco l'Autotecnica Conrero. Virgilio è tra i preparatori Alfa Romeo più stimati, e ricercati. Lo vuole De Tomaso per motorizzare le sue F1, esperienza comunque utile, al di là dei risultati. Elabora le Alfa SZ, tra cui quella di Ada Pace, le GTA, l'Opel Commodore e la GT 1.9. A questo punto il legame con la casa del blitz, versione italiana, diventa ufficiale. L'Opel Ascona e la Kadett by Conrero fanno incetta di titoli di Gruppo facendo crescere la nuova generazione di piloti italiani: Ormezzano, Cerrato "Lucky", Tognana ecc. Con l'Ascona 400 parte l'assalto al titolo italiano, che arriva nel 1981 per mano dell'esperto "Tony", che bisca nel '82 con il titolo europeo. Nasce anche l'erede di "Penna Bianca", non è ovviamnete Renè Arnoux che ha lavorato da giovanissimo con il "mago", ma Mario Cavagnero che farà grandi cose con l'Italtecnica per Peugeot. In questo suo nuovo libro, Sergio Remondino che ha seguito Conrero in tante avventure ce ne dà un ritratto bello e forte, come il whisky che concludeva una giornata a Moncalieri...

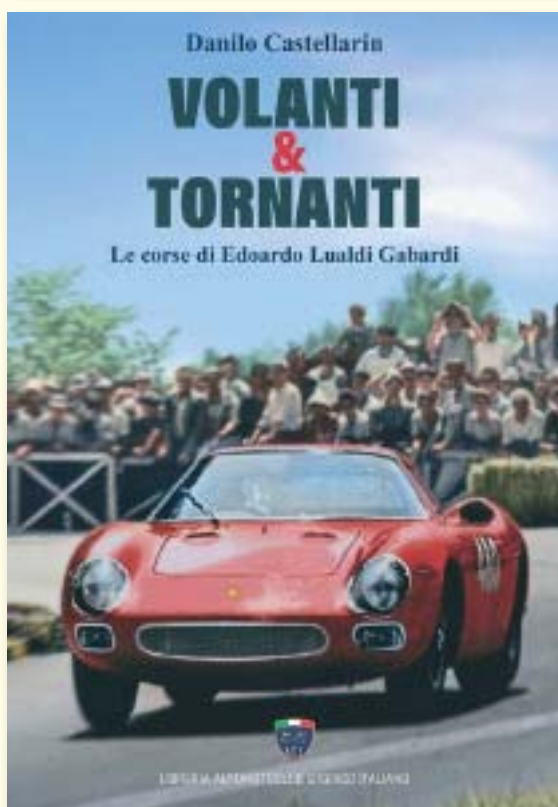


DARIO CERRATO **Una vita tra Opel e Lancia**

di Marco Cariatì e Gian Domenico Lorenzet
Giorgio Nada Editore

Formato: 14X22 cm | Pagine: 240 | Foto: centinaia in b/n e a colori
Cartonato con sovraccoperta | Testo: italiano
Collana: Grandi corse su pista, strada e rallies
Prezzo scontato (valido solo per acquisti online): € 26,60*

Virgilio Conrero è anche il “papà” rallistico di Dario Cerrato, che pure rimane un’icona di questa disciplina. Con le macchine di “Penna Bianca” ha vinto i titoli di gruppo, N e A, poi è salito sulla Ascona 400. Alla fine di quella stagione di assuefazione ai Gruppi 4, Darione è passato alla Fiat con prospettive mondiali, ma ancora una volta i risultati non sono stati brillantissimi. Due stagioni perse, tutto da rifare. Per ripartire il “Coguaro” è tornato da Conrero, portando alla vittoria la Manta 400 a Piancavallo. Ora è pronto, entra in Lancia e al volante della 037 vince il campionato Open e l’Europeo. Nell’86 la “guerra” con la Peugeot. Con Geppy Cerri al suo fianco e con la difficile S4, il “Coguaro” ha la meglio sul “Leone”. Seguono altri due europei e due italiani con le Delta. Cariatì e Lorenzet raccontano questa storia con dovizia di particolari e testimonianze, che permettono di conoscere anche il Cerrato uomo, quello da incontrare alla “Felicina”.



VOLANTI & TORNANTI **Le corse di Edoardo Lualdi Gabardi**

di Danilo Castellarin | Editore Asi Service
Pagine: 230 | Cartonato
Prezzo € 24,70*

Tutto andava più piano nelle città italiane degli anni Sessanta. La scena cambiava di colpo quando arrivavano i piloti delle corse in salita. Guidavano bolidi sinuosi e affascinanti come Ferrari Le Mans, Porsche Carrera 6, Abarth 2000, Alfa 33 e Ford GT40 e si avventavano sulle povere strade di allora sbriciolando l’asfalto e correndo fra ali di folla. Chi vinceva di più su Ferrari era l’industriale lombardo Edoardo Lualdi Gabardi che in questo libro racconta la storia di un’epopea, mentre l’Italia esce dall’incubo del Dopoguerra e accarezza i primi anni del boom economico, del benessere a portata di mano, della motorizzazione di massa.

*per ordini

Giorgio Nada Editore Via Claudio Treves 15/17 - 20055 Vimodrone (Mi) Tel. +39 02.27301126 -ordini@giorgionadaeditore.it



Standard 8856-2010
DC-142.21-0
Sparco
valid after 2038

sparco

ORACLE



Red Bull

Mobil 1



CASTROL