

VERSIONE ON LINE

FEBBRAIO 2024

# **PADDOCK** **PLUS RALLYRAMA**

IL MEGLIO DEL MOTORSPORT

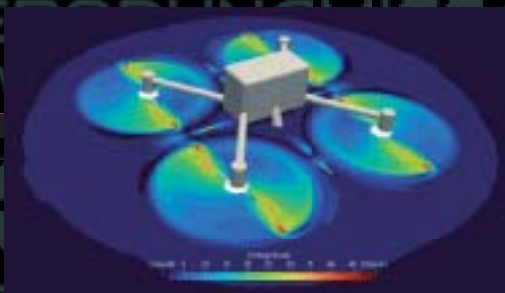
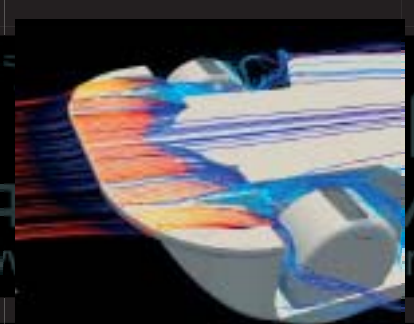
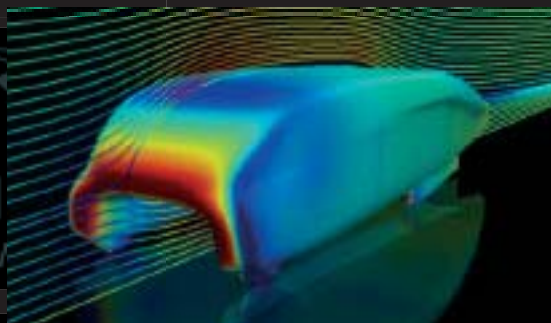
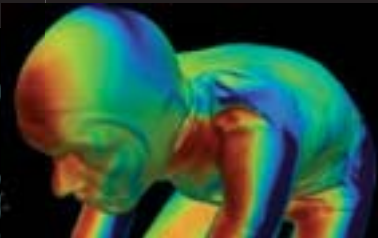
## **HAMILTON** **VESTE DI ROSSO**

### **IL MAGO DI RED BULL** **WEC BOOM** **L'ALTRA FERRARI**





# 40 anni di aerodinamica e ... oltre



**Progettazione, consulenze o ...  
semplici suggerimenti**

**Marco Giachi**

**Pzza Beccaria, 1 50121 Firenze**

**349 6760766**

**smartaerodynamics@gmail.com**

**mgiachi@aero58.it**



# S O M M A R I O



## **PADDOCK** PLUS RALLYRAMA

VERSIONE ON LINE | FEBBRAIO 2024

### **ADRIAN NEWEY**

4 Il Mago di Red Bull

### **LE AUTO CHE HANNO FATTO LA STORIA**

10 La Ferrari di Lauda

### **WEC 2024**

16 Tutto esaurito!

### **FERRARI**

18 L'altra faccia del Cavallino

### **LUIS IN FERRARI DAL 2025**

24 Hamilton veste di rosso

### **CINQUE DOMANDE A**

26 Giancarlo Fisichella

### **L'AC ROMA IN FESTA**

30 Pilota Romano dell'Anno 2023

### **UNA STORIA DI SUCCESSI**

32 Mi manda Ratel

### **PILOTI DIETRO LE QUINTE**

40 Il "Comandante" si confessa

### **GALLERIA**

44 Il bello della Dakar

### **PORSCHE CARRERA CUP ITALIA 2023**

48 Tricolore straniero

### **SILVIO PEDERZINI**

52 Tesori nascosti

### **ORGOGGIO MOTORISTICO ROMANO**

58 E tre!



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

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

*Hanno collaborato*

Riccardo Alemanno, Carlo Baffi, Massimo Campi, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Enrico Giuliani, Stefano Pandolfi, Luca Pirri - Grazie a: Automobile Club Roma, Ferrari Media Center

# ADRIAN NEWEY

## IL “MAGO” DELLA RED BULL

# SUPERFANTAGENIO

di Carlo Baffi

**L**a sua prima monoposto di Formula Uno l'ha guidata a 35 anni, era la vincente Williams-Renault FW15 progettata da lui medesimo insieme a Patrick Head, il responsabile tecnico nonché socio di Sir Frank. Un test molto singolare destinato dapprima ad un giornalista e poi allargato ad altri ingegneri del team. A rivelarlo è il protagonista della nostra storia, nelle prime righe della sua autobiografia dal titolo “Come ho progettato il mio sogno”. Parliamo di Adrian Martin Newey, genio di professione e forse non basta ancora perché scorrendo la sua storia si evince che ha sempre inseguito

quel sogno fin da quando era un bimbo. Ma parliamo di un sognatore particolare, di quelli coi piedi per terra (merce rarissima), le cui fantasie si trasformano in realtà vincenti, quasi imbattibili, come l'ultima nata la Red Bull RB19. L'arma micidiale con cui Max Verstappen ha cannibalizzato il mondiale di Formula Uno 2023. Il valore di Newey è riconosciuto da tutti, un vero e proprio asso nella manica per le scuderie che hanno la fortuna di annoverarlo nel proprio organico. Non a caso nel 2012, nel pieno della lotta tra Ferrari e Red Bull, Fernando Alonso in forza a Maranello disse quasi rassegnato:” Non

combattiamo soltanto contro Vettel e Webber, bensì pure contro Adrian Newey.” Come per magia il tecnico britannico riesce sempre a sorprendere la concorrenza, questo perché cerca sempre di sfruttare i regolamenti al fine di ideare soluzioni mai viste prima.





**Williams FW 15**



**Leyton House 881**

Una prospettiva di vedute diversa, secondo la quale le normative non sono viste come limitazioni, bensì come opportunità per crescere ed evolversi. Se vogliamo, una filosofia di vita che orbita intorno ad un ottimismo creativo che da sempre ha contraddistinto la vita e la carriera di quest'uomo dal carattere molto riservato che non ama finire sotto i riflettori. Nei weekend di gara è presente sul ponte di comando del pitwall, oppure è frequente vederlo sulla griglia di partenza prima del via, mentre sbircia le vetture della concorrenza: chissà mai che qualcuno ha in serbo qualche trovata interessante ed è meglio non farsi cogliere impreparati. Questa sua continua voglia di imparare denota anche un'umiltà non indifferente. Newey è nato il 26 dicembre del 1958 nel Regno Unito, nel cuore delle Midlands occidentali, per l'esattezza nella cittadina di Stratford upon Avon, il paese natale del celebre William Shakespeare. Sua madre guida le ambulanze e segue la tendenza hippy, mentre il padre è un chirurgo-veterinario. Sin da piccolo, Adrian è affascinato dai bolidi della F.1 che segue in televisione e poi si diverte con le macchinine dell'autopista Scalextric e costruisce le repliche delle monoposto prodotte dalla Tamiya (storica azienda di modellismo). A dieci anni inizia ad

elaborare i primi schizzi ed appena può si fionda nell'officina del papà, anch'egli appassionato di auto, (per hobby elabora le Mini Cooper e Lotus S). Il giovane Newey frequenta la Repton School come il nonno, il padre ed il fratello, ma è un po' emarginato per la sua scarsa attitudine agli sport di squadra. Il suo rendimento scolastico non è eccellente nemmeno all'università di Southampton (è allergico alla matematica), scelta perché in quella città d'oltre Manica si trovano le gallerie del vento di Brabham e March. Il suo amore verso il motorsport ha ormai preso definitivamente il sopravvento, dovrà assolutamente lavorare in quel mondo e così si laurea con una tesi sull'effetto suolo nelle auto da corsa; come dirà il suo caro amico Bobby Rahal (figura eminente del motorsport Usa), "Adrian è un ingegnere che ascolta il vento". Il curioso è che la facoltà scelta sia quella di "Aeronautica e Astronautica", dove si impara a volare e con i bolidi della strada ha poco a che fare. Pazienza, quella tesi gli tornerà utilissima anni dopo. Terminati gli studi, Newey trova impiego presso il Team Fittipaldi dove lavora al fianco del vulcanico Harvey Postletwhite, che definisce un ottimo maestro. Emigra poi negli Stati Uniti dove lavora nella serie Imsa e nella Indy Car facendosi

largo. I successi conseguiti lo riportano in Europa nel 1988, come progettista della March Leyton House. Partorisce il modello 881, la sua prima vettura di F.1, di cui andrà sempre molto orgoglioso. Sebbene quell'auto sia dotata del motore Judd aspirato, Newey colma quel deficit di potenza rispetto ai rivali, facendo leva sull'aerodinamica, alzando il telaio ed il muso in modo da far lavorare meglio l'ala anteriore sfruttando anche le paratie laterali. Sacrifica anche l'abitacolo a discapito della comodità dei piloti, per la buona pazienza di Cappelli e Gugelmin. I risultati sono stupefacenti e nel G.P. del Portogallo, Ivan parte terzo e chiude secondo, compiendo un grande sorpasso su un certo Ayrton Senna dotato della potentissima McLaren-Honda MP4/4 che vincerà 15 gare su 16. Le idee innovative del 30enne tecnico britannico non passano inosservate ed ecco che nel '90 gli si spalancano le porte della blasonata Williams, che rappresenta per lui il definitivo trampolino di lancio. Il budget a disposizione è decisamente più ricco rispetto a quello della March e si possono sviluppare svariate soluzioni. Insieme a Patrick Head, contribuisce al rilancio della scuderia inglese con le fortissime FW14B e FW15 C, che permetteranno a Nigel Mansell prima ed Alain Prost poi di dominare le stagioni



## ADRIAN NEWEY IL "MAGO" DELLA RED BULL

1992 e 1993. I trionfi dovrebbero proseguire anche nel '94 dal momento che in Williams è approdato il mitico Ayrton Senna, ma purtroppo la stagione finirà in tragedia, complice la scorbutica FW16. Newey accusa il colpo e visto che all'interno del team l'atmosfera non è serena comincia a guardarsi intorno. La McLaren di Ron Dennis, che intende tornare grande grazie anche all'accordo col motorista Mercedes, gli strizza l'occhio. Il matrimonio con Woking si perfeziona nel 1997 e consegna a Newey la direzione tecnica dell'intera squadra. È una nuova sfida dove i riscontri non sono immediati, ma sbocciano nel 1998 quando Mika Hakkinen si laurea Campione del Mondo al volante della MP4/13 avendo la meglio sulla potente Ferrari di Michael Schumacher. Il finlandese volante bisserà il titolo l'anno dopo, sempre ai danni del Cavallino. Seguiranno momenti complicati, con la Rossa del "Kaiser" che detterà legge tra il 2000 ed il 2004. Il rapporto con l'intransigente e maniacale Dennis non è sempre idilliaco. Per la verità dei contrasti si sono avuti

anche all'inizio. Nel quartier generale di Woking, il neo technical-director aveva ereditato l'ufficio appartenuto a John Barnard, altro geniale progettista (fu il primo a creare una vettura di F.1 in fibra di carbonio), ma c'era qualcosa che lo disturbava. In fabbrica dominava il grigio, il colore preferito da Dennis e per di più la stanza di Newey era cupa, con le pareti coperte da pannelli di mogano, con gli infissi neri e la moquette marrone scuro. Un ambiente, ritenuto da Newey poco incline a stimolare la sua verve creativa. Di conseguenza fa tinteggiare le pareti di blu e sceglie una moquette marrone chiara. Quando Ron gli fa visita rimane a dir poco allibito, ma stranamente non muove obiezioni. Tempo dopo, come racconta Adrian nella sua biografia, su confidenza della signora Lisa Dennis, il team boss era rientrato a casa furibondo, avendo dovuto soprassedere (per interesse) a quella sorta di affronto fattogli dall'uomo su cui riponeva a ragione le speranze di tornare ai vertici del Circus. I rapporti tra i due s'incrinarono ulteriormente nel 2000 in oc-

casione del rinnovo del contratto, complice il rifiuto di Newey di giurare eterna fedeltà a Dennis e di un'offerta di rinnovo al ribasso di quest'ultimo. La trattativa si blocca, spunta così la Jaguar appena sbarcata nella categoria regina che attraverso il neo direttore generale Bobby Rahal offre cifre da capogiro (del resto i budget erano coperti dal gigante Ford). Newey firma una dichiarazione d'intenti con la quale s'impegna a trasferirsi a Milton Keynes, ma la McLaren non molla e passa al contrattacco. Ron sa che non può fare a meno di Adrian, di conseguenza rilancia venendo incontro ai desideri del tecnico: dallo stipendio pari a quello della Jaguar, alla possibilità di spaziare progettando gli scafi delle barche che partecipano alla Coppa America. Newey fa marcia indietro, facendo infuriare Rahal (alla fine però il rapporto di amicizia non sfumerà) e resta a Woking. Continuerà a progettare le future "Frecce d'Argento" nella nuova sede della factory, progettata dall'archistar Norman Foster. Un'imponente struttura che però lo stesso Newey descrive



**Williams FW14B**

## ADRIAN NEWEY IL “MAGO” DELLA RED BULL

come opprimente: gli ricordava le ambientazioni cinematografiche del film Metropolis di Fritz Lang. L'avventura in McLaren prosegue sino al 2005, i piazzamenti nel mondiale sono sempre ai piani alti, ma non arriveranno più titoli iridati e l'intesa con Dennis sarà per sempre compromessa. Condizioni che favoriscono una nuova svolta per la carriera di Adrian. Siamo nel 2004 e nel frattempo la Red Bull, da sponsor è divenuta costruttore rilevando la Jaguar dalla Ford stufa delle delusioni rimediate nel Circus. Dietro a questo marchio produttore di una bevanda energetica c'è Dietrich Mateschitz, un imprenditore illuminato che pensa in grande. Il team principal Chris Horner ed il fiduciario di Mateschitz, Helmut Marko iniziano a corteggiare Newey e dopo alcuni incontri col grande capo, c'è la stretta di mano. Il compenso che deve sborsare il magnate austriaco è oneroso (a discuterne è Marigold la seconda moglie di Adrian), ma il gioco vale la candela. Newey informa la McLaren e nell'imminenza dell'annuncio dell'ingaggio che vuole dare ufficialmente la Red Bull, Dennis capitola. Newey si tuffa a capofitto nella nuova avventura. A partire dai primi mesi del 2006, il tecnico si dedica assiduamente alla progettazione della RB3

motorizzata Renault per la stagione 2007 in cui viene centrato un podio nel G.P. d'Europa al Nürburgring. Il cammino non è dei più semplici, anche perché il progetto Red Bull nasce da un foglio bianco e necessita delle sue tempistiche. Il vero e proprio decollo avviene nel 2009 con la RB5 affidata allo stesso Webber ed al giovane astro nascente Sebastian Vettel che sigla la prima vittoria (sua e per i "bibitari) nel Gran Premio della Cina. A fine campionato la Red Bull è la seconda forza dietro alla Brawn GP e l'anno dopo il 23enne tedesco conquista il primo dei suoi quattro mondiali piloti consecutivi, che si accompagnano agli altrettanti titoli costruttori. Una vera e propria egemonia che lancia la Red Bull nella storia e nell'Olimpo della F.1. Il grande piano di "Herr Mateschitz" era divenuto realtà.

E siamo all'epilogo. La Red Bull interromperà il ciclo vincente della Mercedes durato dal 2014 al 2020 contrassegnato dall'era turbo ibrida. Intanto al genio del progettista inglese s'è aggiunto il talento del giovane Max Verstappen che nel 2021 detronizza l'epitacampione Lewis Hamilton. L'ascesa dell'olandese è fulminea, tanto che quest'anno è alla sua terza corona consecutiva. Il 2023 ha visto il binomio

Verstappen-Red Bull demolire tutti i record e le probabilità che questo ciclo vincente prosegua sono molto elevate, almeno fino al 2026 quando entreranno in vigore nuove regole tecniche. L'ennesimo challenge per Adrian Newey che nel maggio scorso ha prolungato il suo sodalizio con Milton Keynes (è lì ormai da 20 anni). Come detto nel 2026 ci troveremo di fronte ad uno scenario diverso, in cui la Red Bull dovrà affidarsi ad un'unità motrice realizzata in casa e Newey pare sia convinto che il potenziale per fare bene ci sia. E se lo dice lui, che ha scelto di restare alla corte di Horner & C. un motivo ci sarà.

Adrian è molto legato alla terra, al modo di vita anglosassone, ama coltivare i suoi hobby come quello di cimentarsi al volante di alcune Gran Turismo, come Ferrari e Jaguar. Meglio non imbarcarsi in avventure ad alto rischio anche se prestigiose? Forse sì. Newey ormai vanta una bacheca ricchissima: 11 titoli piloti e 10 costruttori. L'impressione è che il nostro "superfantagenio" guardi molto alla qualità della vita, che però non significa essere pago delle affermazioni ottenute. Per uno come Adrian Newey la prova più emozionante è quella che deve ancora affrontare. ■



**McLaren MP4/13**





*Red Bull RB6*



*Il risultato...*



**LE AUTO CHE HANNO FATTO LA STORIA**

**SPECCHIO SPECCHIO  
DELLE MIE BRAME  
CHI È LA PIÙ BELLA  
DEL REAME?  
MA LA 312T MIA  
REGINA ...**

di Marco Giachi

*L'ingegnere Mauro Forghieri, qui con Clay Regazzoni, al tempo dell'intervista di Autosprint di cui si parla nel testo*





**N**on è la prima volta che mi capita di parlare della 312T ma questa non è una volta come le altre perchè è la prima dopo che tutti i grandi personaggi legati a questa vettura ci hanno lasciato.

Mi riferisco al progettista Mauro Forghieri, al pilota Niki Lauda e anche all'altro pilota, legato indissolubilmente alla 312T cioè Clay Regazzoni, scomparso alcuni anni fa in un incidente stradale vicino a Modena.

Certo, la 312T ricorda per molti anche il periodo del liceo, quando l'anno scolastico andava in archivio a maggio celebrato con la vittoria di Niki Lauda al Gran Premio di Montecarlo.

E si riparlava di scuola ai primi freschi di settembre con il Gran Premio d'Italia, era il 1975, suggellato dal trionfo mondiale ancora di Lauda e dalla vittoria di Regazzoni.

lo, pensate un po' per celebrare quel giorno, andai nella mia cameretta e mi feci il modellino della 312T con il legno di balsa e le vernici della Humbrol che si usavano per colorare i modellini di plastica dell'Airfix.

Il mio legame personale con la 312T si è poi consolidato quando, quattordici anni dopo nel 1989 alla Lamborghini Engineering, ho avuto modo di lavorare con l'ingegnere Forghieri e ancora dopo, nel 2015, quando abbiamo cominciato a scrivere insieme un libro, arrivato alla quinta edizione con la sesta in rampa di lancio, sulla storia della tecnica in Formula 1 nel quale, ovviamente, un intero capitolo è dedicato alla 312T. Per descriverla preferisco rifarmi alle parole di Forghieri stesso pubblicate sulla rivista Autosprint

nel numero speciale annuale del 1975. "... Lo studio della 312T si è sviluppato nel '74 quando ancora correva la B3 revisionata; infatti il B3 aveva già in sé molte cose della T. Nella nuova macchina avevamo cercato di ottenere un più razionale sfruttamento dello spazio, maggiore compattezza, riduzione dei mo-



**La Ferrari 312T  
(Archivio Carmignani)**

## **LE AUTO CHE HANNO FATTO LA STORIA**

menti polari... Una cosa che forse è stata curata in modo particolare nella T e, si dovrebbe anche vedere, è l'aerodinamica, soprattutto per quello che riguarda l'aerodinamica interna della macchina. Cioè si è cercato di sfruttare ancora di più che nella B3 quelle che erano le zone "sporche" della macchina per sistemarvi il raffreddamento... questo non tanto per delle questioni di finezza, quanto per delle questioni di massima efficienza agli effetti dei carichi verticali negativi, per ottenere delle buone deportanze senza doverle pagare troppo in velocità pura..." Forghieri ha sempre cercato l'integrazione fra i flussi interni e quelli che lambiscono la carrozzeria all'esterno cercando di incanalare nei primi tutte le zone a bassa

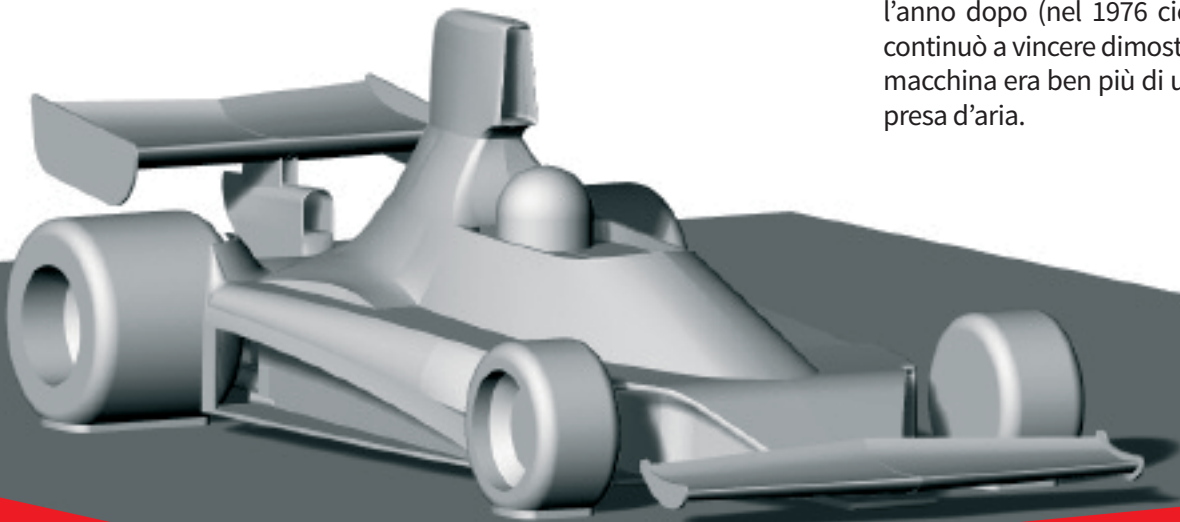
energia (lui dice "sporche" come le scie delle ruote) per ridurre al massimo il disturbo soprattutto verso l'ala posteriore.

Riguardo al giudizio generale sulla vettura diceva che "... La T è molto più nuova di quanto non si veda dall'esterno. Il cambio trasversale posteriore è solo uno dei particolari della macchina...". Aveva pensato anche alla gestione in pista, difatti in un'altra parte della intervista si legge "... Altro aspetto interessante della macchina è la relativa facilità di lavoro dei meccanici sui campi di gara; la T è infatti scomponibile in due parti, una davanti, una dietro, con 4 bulloni, dato che al motore è già applicata la flangia di attacco alla scocca, tutto ciò senza compromettere la rigidità

e la robustezza dell'insieme, Infatti si può dire che la T sia molto sicura...".

Mi sono sempre occupato di aerodinamica e, pur essendo ben consapevole delle qualità meccaniche della 312T, per me la parte più interessante è quella relativa agli aspetti aerodinamici. La 312T è essenzialmente la sua forma con la sua grande presa d'aria a periscopio e una gestione dei volumi unica che conferma quella tradizione estetica, oltre che ingegneristica, che ha sempre contraddistinto i progetti di Mauro Forghieri, sia che fossero vetture a ruote coperte o scoperte.

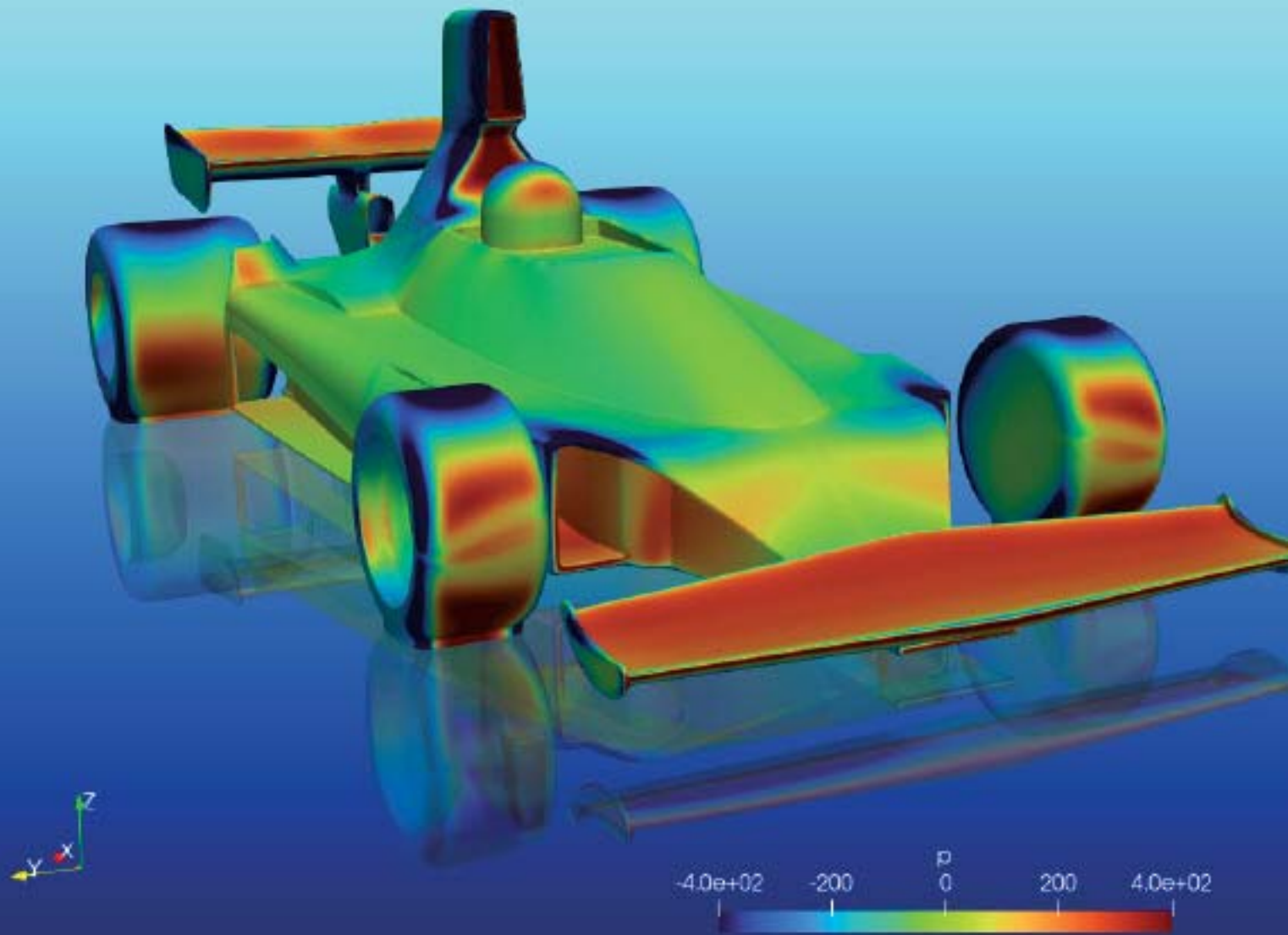
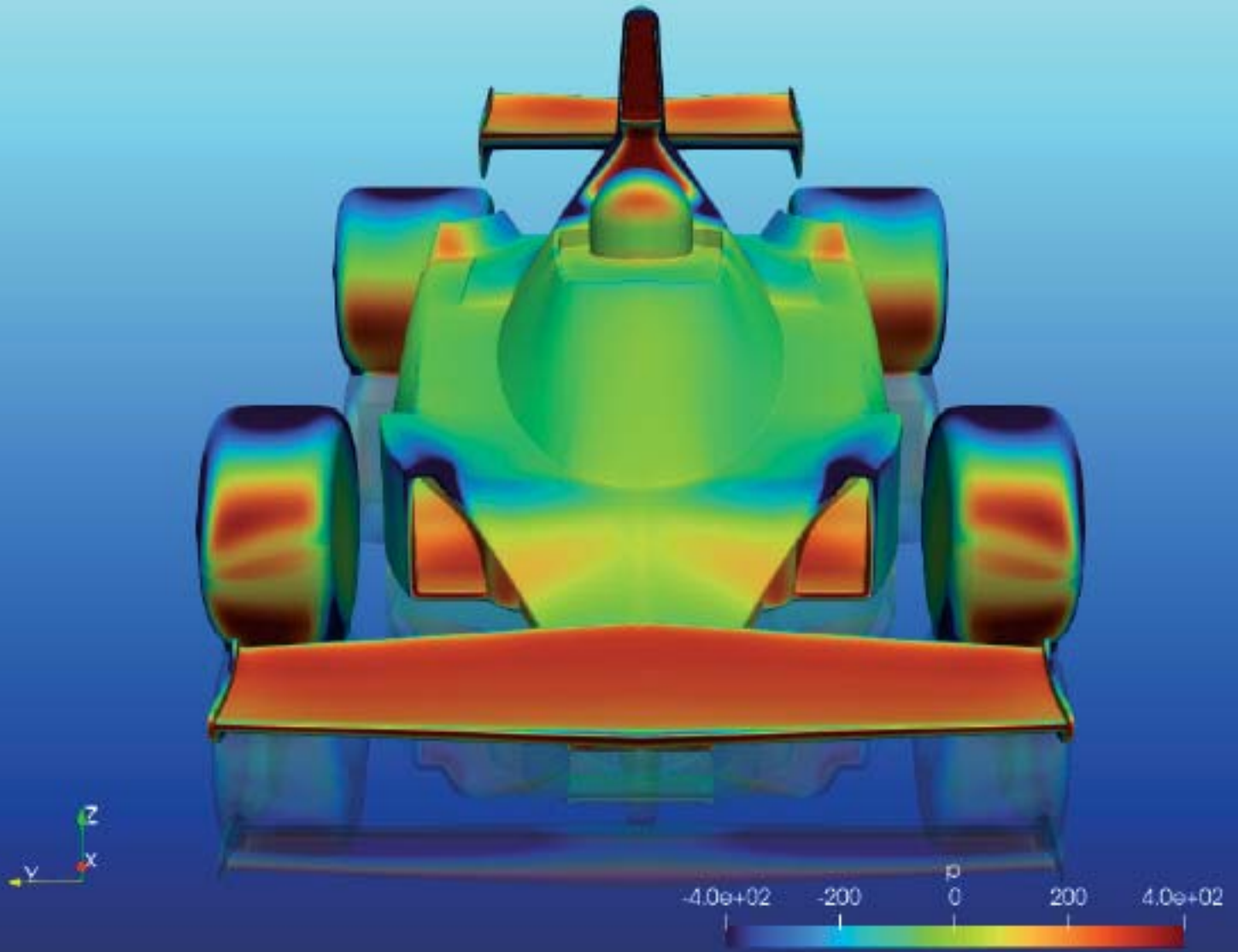
Gli inglesi pensarono che la presa d'aria fosse il segreto del successo e fecero pressioni (riuscendoci) affinché questo tipo di prese d'aria venisse proibito l'anno dopo (nel 1976 cioè), ma la T continuò a vincere dimostrando che la macchina era ben più di una semplice presa d'aria.



***La "mia" 312T ricostruita e riprovata in virtuale nella Galleria del Vento 48 anni dopo le prove vere che furono fatte alla Pininfarina.***

La simulazione ha dato un quintale di carico aerodinamico ad alta velocità come quella tipica di un curvone veloce e anche la resistenza calcolata, di circa 250 kg, è coerente con la massima potenza dichiarata (520 CV) del 12 cilindri. Il carico è quasi completamente dovuto alle ali e concentrato (84%) sull'asse posteriore. Sono valori in più che ragionevole accordo con quelli rilevati alla Pininfarina quasi mezzo secolo fa.









**AUTO  
SPRI  
NT**  
Supplemento al N. 51  
del 16-23/12/75  
Sped. in abb. post. Gr. II  
**anno**  
ire  
000

**1975**



**Ferrari 312T Lauda  
(Archivio Carmignani)**



Me la sono disegnata, 48 anni dopo averne fatto il modellino in quel lontano 7 settembre del 1975, cercando di recuperarne le forme perché solo in questo modo si possono apprezzare le geometrie, le superfici della carrozzeria e la loro armonia d'insieme.

E mi sono immaginato di ripetere le prove nella Galleria del Vento che furono effettivamente fatte con la 312T alla Galleria del Vento della Pininfarina per rivivere quei momenti anche se solo simulati nel computer.

All'epoca si andava in galleria con la vettura reale senza modelli in scala e si facevano due-tre sessioni l'anno per verificare il progetto iniziale e gli sviluppi di metà anno.

La galleria non aveva il suolo mobile, del resto il cosiddetto "effetto suolo" era ancora lontano da venire e non ci si preoccupava più di tanto del flusso di aria che scorre sotto la vettura.

L'assetto della "mia" 312T è 50/72, ovvero 50 mm di altezza da terra in corrispondenza dell'asse anteriore e 72 mm in corrispondenza di quello posteriore; è un assetto realistico ("picchiato") di quelli che furono effettivamente pro-

vati alla Galleria del Vento.

Gli altri assetti erano 72/70 ("statico") e 100/73 ("cabrato").

L'effetto del vento laterale veniva anche considerato e tutte le prove venivano ripetute a 5°, 10°, 15° angoli di imbardata.

L'importanza dell'assetto era ben nota già all'epoca anche se non si chiamava "rake", come si usa oggi, e per questo era meno fascinosa ma costituiva solo un semplice dato tecnico da passare ai meccanici per regolare le sospensioni, cioè fare il "set up" che sembra tutta un'altra cosa; potenza dei nomi inglesi! Anche per i profili delle ali, non avendo i disegni di quelli effettivamente montati, mi sono rifatto a profili tipici dell'epoca; negli appunti di Forghieri si parla di un profilo tipo "AVA 620 (67 1.8)", ma non sono riuscito a trovare alcun riferimento in letteratura.

È probabilmente un profilo di derivazione... aeromodellistica, che non deve meravigliare perché la Ferrari si avvaleva, all'epoca, della consulenza per le ali di Francesco "Kiki" Guglielminetti che era appunto un noto aeromodellista nonché valido motociclista.

L'aerodinamica era anche questa: semplice e un po' "de noartri", fatta in casa. La "mia" 312T ha dato nella simulazione un quintale di carico verticale ad alta velocità tipica di un curvone veloce, per la massima parte concentrato sull'asse posteriore (84%).

Viene da chiedersi come facessero a guidare con quella distribuzione di carico e non è un caso che, sempre nell'intervista Forghieri dica "... Non vi è più sottosterzo come l'anno scorso, semmai vi è una leggera tendenza contraria...".

Mi torna la prima parte della frase, meno la seconda (cioè che non ci sia sottosterzo), ma evidentemente la sospensione anteriore riusciva a compensare la distribuzione aerodinamica perché si legge anche "... La sospensione anteriore è anch'essa nuova, è stata creata in funzione delle richieste di quelli della Good Year...".

Ci sarebbe materiale per riempire un numero intero della rivista sulla 312T, mi fermo qui aspettando di rivederla in qualche raduno di storiche dove fa ancora la sua parte nonostante il suo ormai mezzo secolo di vita. ■

# WEC 2024 CON 14 PRODUTTORI E UN NUMERO RECORD DI HYPERCAR **TUTTO ESAURITO**



**D**a quando la classe Hypercar è stata introdotta nel 2021, il Mondiale Endurance è cresciuto in modo esponenziale e la classe ha raggiunto numeri record per la stagione 2024. Il FIA World Endurance Championship del prossimo anno vedrà la partecipazione di 19 Hypercar e 18 LMGT3 da record. Un numero impressionante di 14 produttori sarà rappresentato in entrambe le classi: il più alto nella storia del FIA WEC.

Nove produttori si sfideranno nel campionato mondiale Endurance Hypercar il prossimo anno, tra cui i campioni del mondo in carica Toyota oltre a Cadillac, Ferrari, Peugeot e Porsche. Alpine farà il passo da LMP2 a Hypercar e si unirà ai nuovi arrivati BMW, Lamborghini e Isotta Fraschini. Oltre a loro è prevista la partecipazione al campionato anche per Aston Martin, BMW, Corvette, Ford, Lexus e McLaren, uno schieramento che evidenzia la continua crescita delle principali serie di gare di endurance del mondo.

Nella serie è prevista l'entrata di nuovi piloti oltre a quelli che abitualmente

corrono ed ogni squadra è tenuta a presentare almeno un pilota per vettura iscritta sin dall'inizio dell'anno. Nomi degni di nota includono il sette volte campione del mondo MotoGP Valentino Rossi che guiderà per il Team WRT nella LMGT3. Altre sorprese includono il neo-campione LMP2 Robert Kubica che piloterà la nuova Ferrari 499P Hypercar di AF Corse. L'ex pilota di riserva della Haas F1 e attuale pilota di riserva della Mercedes F1, Mick Schumacher, è passato alle gare di durata dopo essere stato annunciato nella formazione dei piloti Alpine.

Anche il WEC del prossimo anno si espande a otto round con l'aggiunta di San Paolo in Brasile, mentre il WEC farà un gradito ritorno in Sud America. Ci saranno anche nuovi round a Doha in Qatar e Imola, più un ritorno al COTA in Texas, USA. Con questi appuntamenti: Doha, Imola, Spa-Francorchamps, Le Mans, San Paolo, COTA, Fuji e Bahrain il campionato viaggerà in cinque continenti, ovvero Europa, Medio Oriente, Asia, Nord America e Sud America

L'altra novità per il 2024 sarà la composizione dello schieramento da due classi: Hypercar e la nuovissima categoria LMGT3. Quest'ultima sostituisce la classe LMGT2 che è stata sulla griglia della serie nel 2012. La nuova classe GT sarà basata sull'attuale piattaforma tecnica GT3 della FIA e continuerà a concentrarsi sui gentlemen driver e piloti professionisti.

Le due principali avversarie per il 2024 dovrebbero essere Toyota e Ferrari. La stagione 2023, la prima del ritorno Ferrari nella classe top dell'endurance mondiale ed anche la prima con la hypercar è stata una stagione sicuramente positiva con una vettura che ha rispettato, anzi è andata anche oltre le aspettative della vigilia.

La vittoria alla 24 Ore di Le Mans è stato il trionfo della 499P, vincere al primo anno con una vettura così complessa da gestire significa che il progetto 499P è stato veloce, affidabile ed ha ancora possibilità di crescita in vista della stagione 2024, dove saranno tre le hypercar di Maranello iscritte al WEC.





Oltre alle due della squadra ufficiale ci sarà la terza vettura gestita direttamente dalla AF Corse, con Robert Kubica come capo squadra. Il pilota polacco si è dimostrato come uno dei più competitivi della categoria conquistando il titolo mondiale nella classe LMP2 con il Team WRT.

Una delle principali caratteristiche della Ferrari 499P è stata quella di essere veloce, ma soprattutto affidabile, una delle doti principali nella gara del WEC. Le due 499P, durante tutta la stagione 2023 hanno avuto pochi problemi di affidabilità: gli unici inconvenienti tecnici sono stati il problema al motore elettrico della n°51 in Portogallo e le noie elettroniche della stessa vettura nelle battute finali della 24 ore di Le Mans. La n°50 invece si è ritirata nella seconda metà della 6 ore di Spa, a causa di un errore del pilota con le gomme fredde all'uscita dei box. Un problema che hanno incontrato diversi team prima di Le Mans con il divieto

di pre-riscaldare le gomme prima del cambio ed ampliato dalle basse temperature della pista sulle Ardenne.

La progressione della 499P durante la stagione è stata anche quella nell'utilizzo della gomme. Nelle gare iniziali la Hypercar di Maranello tendeva ad utilizzare pneumatici duri a causa dell'eccessivo degrado, una situazione nettamente migliorata nel corso della stagione quando i tecnici hanno affinato le strategie di regolazione per l'assetto della vettura.

Ora non resta che imparare a gestire meglio le varie regolazioni con un Balance of Performance penalizzante. La Hypercar in una situazione come quella di Le Mans, ha dimostrato di avere saputo approfittare di un BoP migliore rispetto a quello della diretta avversaria Toyota. Il momento forse più negativo è stato quello a Monza, dove la 499P con un BoP meno favorevole non è riuscita a tenere il passo della vettura giapponese.

La Toyota ha ampiamente dimostrato la sua superiorità durante tutta la stagione scorsa. Anche quando ha avuto un Balance of Performance sfavorevole è sempre riuscita a lottare per la testa della gara ed i giapponesi hanno sempre dimostrato di riuscire a tenere il passo della rossa, la sconfitta di Le Mans va ricercata in diversi errori dei piloti e nella gestione piuttosto che alla differenza di regolazioni imposte. Dalle prime prove vedremo se durante la stagione invernale i tecnici Ferrari saranno riusciti ad armonizzare le prestazioni nelle varie condizioni per essere competitivi e puntare sempre al massimo risultato. Per la stagione 2024 la 499P avrà maturato l'esperienza di un anno passato da vera alternativa alla Toyota, inoltre con l'introduzione di quattro nuove piste ci saranno delle variabili da affrontare per tutti i team e chi saprà meglio interpretarle avrà un netto vantaggio sugli avversari. **Massimo Campi**



# L'ALTRA FACCEIA DEL CAVALLINO

di Franco Carmignani



*51 e e 50 i...numeri Ferrari  
(Ferrari)*

**Una stagione incredibile, da incorniciare, quella della Ferrari nel WEC. La 499P all'esordio assoluto è andata subito sul podio a Sebring con il terzo posto di Fuoco-Nielsen-Molina ancora secondi a Portimao. E...poi Le Mans. Sulla Sarthe Ferrari non vinceva dal 1965. Beh ci hanno pensato Pierguidi-Calado-Giovinazzi, già terzi a Spa. Nel resto della stagione ha visto ancora un secondo e una terzo posto dell'equipaggio di Fuoco, che è finito terzo nella classifica piloti. Regista della squadra un fedelissimo di Maranello, Antonello Coletta.**



**Chi è Antonello Coletta?**

Sono una persona nata a Roma 56 anni fa, che ha avuto il privilegio di poter praticare uno sport che adorava e poi di rimanere in un ambiente, quello dell'automobilismo sportivo, che mi ha regalato moltissime emozioni e soddisfazioni. Ho la fortuna di poter

lavorare per il brand più importante al mondo, il più iconico per quanto riguarda le competizioni.

**Ci racconti tutte le tappe del tuo percorso professionale?**

Partiamo da lontano, ossia da quando avevo poco più di dieci anni e mi sono

messo al volante di un kart, sport e passione a cui mi sono dedicato fino a circa 19 anni. Non mi posso lamentare dei risultati ottenuti, visto che sono riuscito a vincere un campionato italiano ed ho chiuso al secondo posto nel mondiale. Per molti anni ho fatto parte della Nazionale italiana di kart e sono

stato il primo pilota ufficiale di Toni Kart, che adesso è il costruttore di riferimento per questa tipologia di mezzi. Avevo però capito che gli sforzi economici necessari per continuare il percorso nell'automobilismo non erano alla mia portata così, pur di rimanere all'interno di questo ambiente, ho iniziato a lavorare facendo il direttore sportivo in un piccolo team di Formula 3, l'MC Motorsport, poi sono passato in un'altra squadra, la Forti Corse di Alessandria, per occuparmi di Formula 3 e quindi di Formula 3000, in un periodo in cui questa categoria era davvero bellissima perché era una fucina di piloti e squadre che poi passavano al mondiale di Formula 1. Un esempio? La Stewart Racing che poi è diventata, nel corso degli anni, la Red Bull che oggi ben conosciamo. Dalle ruote scoperte, successivamente, sono passato a quelle coperte del Superturismo, con Peugeot

Italia. Ho potuto, ma anche saputo, sfruttare molte coincidenze che mi hanno permesso di lavorare per un costruttore all'interno di un contesto in fortissima crescita. Per la Casa del Leone ho ricoperto il ruolo di direttore sportivo per il programma italiano, prima di approdare alla NordAuto, successivamente N-Tecnology, che faceva gareggiare le Alfa Romeo. Una volta concluso il programma nel 1995, ho fornito i miei servizi come consulente, prima di iniziare la mia collaborazione con Ferrari. A Maranello mi sono occupato di seguire l'organizzazione dell'anniversario dei 50 anni della Casa, prima di diventare il coordinatore del Ferrari Challenge. Quella che, allora, era l'unica attività rivolta ai clienti, è diventata il precursore per tutte quelle iniziative che, oggi, si rivolgono ai possessori delle nostre vetture.

Abbiamo dato vita al Ferrari-Maserati Historic Challenge, un'iniziativa splen-

dida che riportava in pista alcune tra le più belle auto da competizione mai prodotte da queste due eccellenze italiane. Per continuare a mettere il cliente al centro delle nostre attività, abbiamo quindi dato vita all'XX Programme, a F1 Clienti e abbiamo iniziato a gestire i Corsi Pilota. Sono stato responsabile di Ferrari Classiche, in due cicli diversi: quando è stata fondata e poi dopo cinque sei anni. Ho fatto nascere il Trofeo Maserati, prima di lasciarne la gestione completamente alla Casa del Tridente. Sempre sotto la mia responsabilità sono quindi confluite tutte le attività sportive e logistiche della Formula 1 quindi, a partire dal 2005, ho avviato il programma di rientro nel mondo endurance di Ferrari. Siamo quindi arrivati ai nostri giorni, dove oltre alle attività appena citate, sono responsabile e membro del consiglio d'amministrazione dell'Autodromo del Mugello e del Circuito di Fiorano.







**Antonello in cabina di regia...**

### **È così difficile lavorare in Ferrari e perché?**

Non credo sia più difficile rispetto ad altre aziende, ma c'è un aspetto che rende tuttavia unico lavorare per questa azienda. In Ferrari abbiamo l'obbligo, non solo morale, di fare sempre il massimo, di non trascurare alcun dettaglio, tanto nelle nostre vetture quanto negli eventi che organizziamo per i nostri clienti. Dobbiamo perseguire l'eccellenza in ogni aspetto perché questo è ciò che fa parte del nostro DNA e perché questo è quello che la nostra clientela si attende da noi. Il nome, la fama e la leggenda del nostro marchio si è alimentata con questi principi.

### **Cos'è oggi l'endurance?**

L'endurance oggi è una categoria dove i Costruttori si stanno impegnando a fondo, dal punto di vista tecnologico, sportivo e commerciale. Se andiamo a vedere il numero di Case impegnate nella categoria GT o Hypercar, il numero è veramente pazzesco. Già da qualche anno, ma ancora di più con l'introduzione delle Hypercar e l'ingresso di Ferrari in questa classe, l'endurance sta tornando a conoscere un successo globale, con appassionati giovani che si avvicinano ad una disciplina che è rimasta sempre nel cuore anche degli appassionati con qualche anno in più. Credo che mai nella storia dell'endurance ci sia stata una presenza così forte di marchi come in questo momento. C'è voglia di tornare a fare motorsport, di fare sperimentazione e ricerca per le tecnologie che troveremo sulle vetture di gamma nei prossimi



**...e con i suoi al muretto (Ferrari)**

anni. Questa combinazione è fantastica per chi, come noi, ama questo sport ma anche per i tifosi. Quello che potrebbe sorprendere è vedere le fasce di età di coloro i quali seguono le nostre gare, perché la maggioranza è inclusa in una porzione che va dai 13-15 anni ai 35-40. Questo nuovo "zoccolo duro" è la migliore garanzia per un futuro di successo per questo tipo di gare.

### **Come si prepara per la gara endurance?**

Tutte le gare, endurance e sprint, vanno preparate meticolosamente. Ovviamente, per una gara di durata l'attenzione deve essere massima. Ci possono essere tantissime variabili, tanto "trasversali" quanto specifiche per i formati che caratterizzano queste competizioni. Perché nel mondiale la durata di una

corsa può variare dalle 6 alle 24 ore. Si prepara il piano gara principale, ma anche dei piani alternativi perché, come detto prima, le variabili che possono entrare in gioco sono molte e non prevedibili. Creiamo comunque degli scenari che ci consentano di essere pronti e reattivi qualora si presentassero determinate situazioni. Ed è qui che l'uomo ma, soprattutto, la squadra, entra in gioco e può fare la

differenza. La velocità nel prendere decisioni, giuste o sbagliate che siano, fa la differenza tra una vittoria e una sconfitta. Anche questo, anzi, proprio questo è il fascino dell'endurance secondo me.

### **Quali sono le caratteristiche di un pilota endurance e di un equipaggio?**

Cominciamo dall'equipaggio che, in prima battuta, deve essere formato da piloti in grado di andare molto d'accordo tra di loro. Devono avere uno stile di guida il più simile possibile e, come opzione non obbligatoria, devono avere stature analoghe. Nell'endurance ci possono essere equipaggi composti da quattro, tre e due piloti. Nel caso di team con tre piloti, le caratteristiche che privilegiamo sono abbastanza co-



muni. Uno deve essere quello che definirei “velocista”, uno deve essere molto meticoloso nella messa a punto della vettura ed il terzo deve essere, possibilmente, la sintesi dei due. Un equipaggio con due velocisti puri e uno solo che sappia definire un buon assetto della vettura non è destinato a prevalere sul lungo termine, pur avendo la possibilità di conquistare qualche vittoria. Nel caso di equipaggio

velocista puro, che si fa apprezzare nella messa a punto. Anche Fuoco è un ottimo collaudatore, tanto che lavora in maniera molto intensa anche al simulatore con il team di Formula 1, un vantaggio che – al netto delle differenze tra le due vetture – si vede soprattutto nell’interazione con gli ingegneri.

Per quanto riguarda i piloti al volante della numero 51, i vincitori della 24

Ore di Le Mans, abbiamo un terzetto che è molto ben amalgamato. Partiamo da Alessandro Pier Guidi, pilota dal talento purissimo che associa con competenze ingegneristiche importanti, essendo lui stesso un ingegnere. Nel percorso di sviluppo e messa a punto della 499P, è probabilmente il pilota che ha dato un contributo maggiore, sia in pista che al simulatore. È un collaudatore sopraffino e un grandissimo stratega in corsa. Gli riconosco una lucidità che poche volte ho visto in un pilota. Ama confrontarsi con gli ingegneri per cercare la migliore strategia, ma è sempre concentratissimo e veloce in gara.

Antonio Giovinazzi, fresco dall’esperienza in Formula 1, è quello dei tre che forse ha meno bisogno di presentazioni. È molto attento nella messa a punto della vettura e, anche se potrebbe essere difficile da credersi, è quello che svolge il ruolo di “moderatore” tra i tre, nonostante Alessandro e James Calado formino dal 2017 una coppia capace di laurearsi tre volte campione del mondo nella classe LMGTE. Il pilota inglese è indubbiamente veloce e sempre efficace nel dialogo con gli ingegneri tuttavia, volendo semplificare, si può dire che sia



**Coletta e l’ing. Cannizzo si godono il trofeo della 24 Ore di Le Mans (Ferrari)**

composto da due piloti, invece, abbiamo sempre cercato un velocista puro e uno con la propensione a lavorare con efficacia sulla messa a punto della macchina.

### **Mi parli distintamente dei vostri sei piloti?**

Seguirei l’ordine numerico delle nostre 499P, iniziando dalla vettura numero 50 e dai piloti Fuoco, Molina e Nielsen. Antonio Fuoco è giovane, è un velocista di recente estrazione formulistica ed è certamente il pilota che, tra i tre, è riuscito a sfruttare al meglio il potenziale della nostra Hypercar. Antonio è ben supportato da Miguel Molina, che è anche lui molto veloce, ma è il “moderatore” dell’equipaggio. Quindi abbiamo Nicklas Nielsen, che è un altro



**La squadra vincente (Ferrari)**





**Antonio Giovinazzi e Antonio Fuoco hanno trovato un collocamento ideale nel WEC (Ferrari)**

niente che possa precluderle un'opportunità in tal senso. Anzi, a dire il vero ha già avuto modo di guidare la 499P in Bahrain, nel corso del rookie test, lasciando intravedere potenzialità molto interessanti.

**Qual è il rapporto tra una gara WEC e una di Formula uno?**

Sono le massime espressioni dell'automobilismo sportivo in un circuito, ma ovviamente sono due discipline molto diverse, tanto per seguito, calendari, e tipologia di gare. Differiscono davvero molto, basti considerare alle variabili che entrano in gioco. Lo schieramento delle gare endurance vedono molte più vetture al via, di classi diverse, con tipologie di vetture e piloti molto diverse tra di loro. In Formula 1, invece, tutto è più semplice anche se più veloce. Un confronto tra i pit-stop può spiegare in maniera semplice questo: due, massimo tre per gara in Formula 1 contro 25 o anche 26 soste possibili durante una gara di 24 ore. Per non parlare del numero di meccanici che possono intervenire contemporaneamente, che nel mondiale endurance è limitato a 4.

**È possibile che la Formula 1 possa subire la concorrenza del WEC?**

Sono due cose differenti e non penso che l'endurance possa fare concorrenza alla Formula 1, ma può crescere molto e diventare sempre più interessante, creando non tanto un'alternativa ma un elemento in più per i tifosi per seguire le corse automobilistiche.

**Come si vince una 24 Ore di Le Mans?**

Se esistesse una ricetta sarebbe troppo facile. Per vincere quella che è una delle gare più importanti del mondo ci vuole una grandissima preparazione che non è esagerato dire che si sviluppi in un anno intero. Ci vuole metodo per portare avanti tutti gli sviluppi della vettura, avere bene in mente tutti i processi da seguire durante l'avvicinamento alla settimana della competizione e durante la stessa. Ogni momento di quei sette giorni è un momento topico, dalla prima



**I complimenti del presidente FIA Bin Sulayem (Ferrari)**

l'alter ego di Pier Guidi. Forse questo è anche uno dei motivi per cui sono riusciti a vincere così tanto assieme.

**In futuro è possibile pensare anche a una ragazza al volante della 499P?**

Mai dire mai. Noi abbiamo già un prospetto molto interessante in tal senso,

nel gruppo dei nostri piloti ufficiali. Lilou Wadoux, ragazza francese che gareggia per Ferrari dal 2023, è stata la prima pilota donna a vincere una gara del campionato del mondo Endurance da quando, nel 2012, ha assunto la forma che conosciamo oggi. È veloce, talentuosa, dunque non c'è



sessione di prove al momento in cui risuona l'inno per il vincitore. Dunque tutto va vissuto e interpretato minuto per minuto. Metodo, processi e un team affiatato in grado di far fronte a tutte le incombenze o ai momenti della corsa sono però ingredienti fondamentali per garantirsi buone chance di lottare per la vittoria.

### **Qual è il sogno di Antonello Coletta?**

È bello avere sempre dei sogni. Il primo era quello di riportare la Ferrari a competere nella massima categoria dell'endurance, ed ho avuto la fortuna di vederlo realizzato. Il secondo era quello di vincere la 24 Ore di Le Mans nel corso del ciclo della 499P, e anche in questo caso è stato esaudito. Il prossimo è quello di continuare a vedere la vettura competitiva, in grado di conquistare delle vittorie e, magari, aggiudicarsi il campionato del mondo.

### **Come vedi il WEC 2024 e cosa ti aspetti dalle new entry?**

Quello del 2024 sarà un campionato sicuramente interessante, in continuità

con quello del 2023, grazie anche alle nuove Case che entrano. Questo aumenta la competizione, l'importanza di ottenere dei punti in tutte le gare, affidabilità e velocità saranno elementi chiave ai fini della classifica del campionato. Certamente immagino che sempre più tifosi si appassioneranno a questa disciplina dell'automobilismo e mi auguro che gli organizzatori sappiano cogliere al massimo questa opportunità che si presenta davanti a noi.

### **Ferrari 296 GT3, un primo bilancio e prospettive per la stagione 2024.**

Dopo una prima stagione che è partita con qualche difficoltà, come naturale in funzione di un progetto nuovo e completamente inedito se non rivoluzionario per Ferrari, siamo stati in grado di ottenere un'affermazione storica, come quella di Frikadelli Racing alla 24 Ore del Nürburgring, una gara mai vinta da Ferrari nella sua storia, prima di concludere l'anno con una bellissima doppietta a Barcellona nel Fanatec GT World Challenge Europe. Ci auguriamo di ripartire come abbiamo concluso. La prima gara dell'anno sarà

a Daytona, dove speriamo di essere competitivi e in grado di lottare per la vittoria con gli altri Costruttori. Quest'anno nei principali campionati dedicati alle vetture GT saremo presenti con molti team, altamente specializzati, dunque speriamo di ottenere un numero di successi tale da iniziare davvero a ripercorrere il solco della splendida tradizione vincente della 488 GT3. Nel 2024, in funzione del cambio di regolamento tecnico, la 296 GT3 sarà protagonista anche nel mondiale endurance. Non sarà semplice in quanto saranno solo due le vetture, per ogni costruttore, a poter prendere parte alle gare e dunque marcare punti in ogni appuntamento sarà fondamentale ai fini della graduatoria. È chiaro che un ruolo importantissimo sarà giocato dagli equipaggi. Noi abbiamo rispettato appieno quello che è lo spirito del regolamento, che prevede equipaggi Pro-Am, anche se abbiamo visto che la regola è stata interpretata in maniera più libera da altre realtà. Noi faremo comunque il massimo per cercare, ancora una volta di essere all'altezza della sfida. ■

## **Il programma 2024 : davanti! (Ferrari)**



## LEWIS IN FERRARI DAL 2025

# HAMILTON VESTE DI ROSSO

**P**rossimo al traguardo dei quarant'anni, di cui più di trenta dedicati all'automobilismo sportivo, sette titoli mondiali, 332 Gran Premi disputati, 103 vittorie a Luis Hamilton è scattata la questione esistenziale. Come concludere questa splendida carriera, un po' in ombra negli ultimi tempi: uscire alla chetichella, lasciando il boccino ai ragazzi della

nuova generazione che si affermando? Dare il massimo con la Mercedes andando alla caccia di Verstappen, che gli ha fregato il titolo nel 2021? Oppure mettersi a disposizione della squadra e accompagnare la crescita del compagno di squadra George Russel (mmmm...). Oppure?

Ci ha pensato lo stesso "Hammer": smentendo tutte le illazioni possibili il

pilota inglese è andato a prendersi il sedile più prestigioso e ambito, quello della Ferrari, già di Michael Schumacher, con il quale condivide il numero record di titoli. E a seguire una serie di dichiarazioni d'amore verso il Cavallino Rampante, di cui è stato fiero avversario fino a un paio d'anni fa.

Ma, attenzione! È tutto vero, ma a partire dal 2025. E quest'anno cosa faranno

eGP #JapaneseGP





## LEWIS IN FERRARI DAL 2025

i protagonisti di questa storia? Hamilton continuerà a professare il suo amore per le "rosse", non c'è dubbio, e sarà accolto con grande amore Maranello. Ma in pista con la Mercedes, con quale spirito correrà? Certo, parliamo di professionisti "very skilled" come direbbero

gli inglesi, ma non automi. A 180° è la posizione di Sainz. Il figlio del vincitore della Dakar ha concluso il 2023 con qualche rospo da mandare giù. Chiamamente, lo spagnolo contesta il ruolo di secondo pilota di fatto, lui che ha salvato la stagione con la magnifica

vittoria a Singapore. Ci aspettiamo di vedere Carlos incazzato, teso a farsi rimpiangere dall'attuale team, ma anche a mettersi in vista ai top team per il 2025. Bel casino. Ma non sarebbe più facile un semplice scambio di piloti tra Mercedes e Ferrari già dal 2024? ■



# CINQUE DOMANDE A GIANCARLO FISICHELLA



*Il pilota romano in piena azione  
con la Ferrari 488 della Scuderia Baldini.*





**Giancarlo Fisichella**



## **GIANCARLO FISICHELLA**

### **Giancarlo hai aggiunto al tuo palmares anche il titolo piloti del Campionato Italiano Gran Turismo Endurance cosa significa per te?**

Una bella soddisfazione a 51 anni. È stata una bella stagione, e mi sono tolto un peso. Gli anni passati ho vinto delle gare ma non sono riuscito a vincere il titolo. Nel 2023, invece è andato tutto bene: abbiamo vinto delle gare, e abbiamo portato in conto dei podi. È stato bello vincere con Baldini e con Tommaso, un ragazzo giovane che sta crescendo bene. Spero di rifarlo ancora.

### **Qual'è secondo te il livello del GT italiano?**

Direi buono. È vero mancano un po' di macchine, ma il valore dei team e dei piloti è alto. Ci sono tutti: Lamborghini, Audi, BMW, con piloti e macchine.

### **Eppure ci sono state molte polemiche riguardo al format, due campionati di sole quattro gare, l'endurance con gare di due ore, il BOP...**

È vero, due ore per le gare endurance sono poche. Per il 2024 si è deciso di riportarle a tre ore, anche con un

terzo pilota. Per quanto riguarda il BOP, abbiamo visto nelle prove prestazioni molto vicine, le macchine racchiuse in meno di un secondo.

### **Parlaci della 296**

Bellissima a cominciare dalle sue linee. Ha avuto dei problemi perché è nata come ibrida. Passare al solo motore termico ha richiesto molto tempo. L'ho provata a Vallelunga, va fortissimo.

### **Giancarlo dove va la F1?**

Occorre trovare un maggior equilibrio, tra aerodinamica prestazioni e pilota. E poi l'...ibrido. No, il pubblico viene per "sentire" il rombo dei motori, oggi imbrigliati da un regolamento che penalizza questo aspetto, del resto non gliene frega molto.

Rimane il fatto che la macchina conta più del pilota, l'esempio più calzante è Luis Hamilton, sette volte campione del mondo, eppure non vince una gara da chissà quando...



**Uno sguardo  
sul campionato endurance.**





*Fischella e Tommaso Mosca campioni 2023.*





# AC ROMA FESTEGGIA QUOTA 80.000 ISCRITTI E IL “PILOTA DELL’ANNO”

## TANTO “FISICO”

**G**iancarlo Fisichella è il “Pilota Romano dell’Anno 2023”. Il premio assegnato “Fisico” dall’AC Roma su parere di una giuria comprendente presidente e direttore dell’ente e il presidente della commissione sportiva Max Rendina ha voluto sottolineare l’impegno che Giancarlo ha saputo trasferire nel Campionato Italiano Gran Turismo Endurance.

«Con il conferimento del titolo di Pilota romano dell’anno 2023» ha dichiarato Giuseppina Fusco «l’Automobile Club Roma, rappresentante della Federazione per lo Sport Automobilistico in seno al CONI Lazio, ha voluto manifestare il proprio riconoscimento a Gian-

*carlo Fisichella per i prestigiosi risultati raggiunti nel corso di una lunga e luminosa carriera e, da ultimo per la vittoria nel Campionato Gran Turismo 2023. Interpretando sempre il proprio talento secondo i valori sportivi, Giancarlo Fisichella è entrato nel palmares dei grandi piloti romani che hanno fatto la storia dell’automobilismo».*

*«È con grande orgoglio che ho consegnato il premio Pilota dell’anno ad un romano e ad un grande campione che è anche uno sportivo apprezzato in Italia e nel mondo. Giancarlo Fisichella si è innamorato di questo sport frequentando l’officina del padre in zona Pietralata. Un ragazzo simile a tanti*

*nostri ragazzi che con impegno e sacrificio ha coronato il suo sogno facendosi apprezzare dagli appassionati di tutto il mondo e diventando un modello per tanti giovani»,* ha affermato Alessandro Onorato, Assessore di Roma Capitale ai grandi eventi, turismo, sport e moda.

Il percorso sportivo di Giancarlo Fisichella è costellato di successi: due volte vincitore del Gran Turismo alla 24 Ore di Le Mans, ha condotto una brillante carriera in Formula Uno, dove ha disputato 231 Gran Premi ottenendo 19 pole position e la vittoria in 3 gare, consacrando come pilota romano con il maggior numero di vittorie nella



**Giancarlo Fisichella premiato  
da Giuseppina Fusco e Alessandro Onorato.**



massima competizione del motorsport. «Insieme alla Scuderia Baldini 27, siamo riusciti a essere sempre competitivi, vincendo numerose gare e ricoprendo un ruolo da protagonisti. Direi che meglio non poteva andare».

### QUOTA (80.000)

Con 81.268 soci, l'Automobile Club Roma ha raggiunto e superato il record di 80 mila soci, un traguardo che risale agli anni '80.

Dopo il calo registrato nell'ultimo decennio del secolo scorso (45 mila i soci a fine 1999), la ripresa nell'associazionismo, iniziata via via gradualmente, si è progressivamente intensificata: nell'ultimo decennio, nonostante gli effetti della pandemia e della crisi economica e sociale, i soci entrati a far parte della compagine dell'Ente sono cresciuti di circa 12.500 unità, di

cui ben 4000 nell'ultimo anno.

Questi risultati testimoniano l'impegno dell'Automobile Club Roma in tutti gli ambiti istituzionali di attività; dalla erogazione di servizi, sempre più qualificati e orientati a soddisfare le esigenze dei soci e degli utenti, alla cura e all'attenzione rivolta alla collettività di riferimento, specie nelle fasce più deboli della popolazione; dalla promozione e dal sostegno allo sport automobilistico e al motorismo storico alla alimentazione della passione dei romani verso i motori e le auto d'epoca; dalla sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale alla campagna di educazione dei giovani presso le scuole di ogni ordine e grado; dallo svolgimento di studi e ricerche in materia di mobilità, accompagnati da iniziative informative e formative rivolte al pubblico, alla collaborazione con le Istituzioni

per contribuire attivamente alla realizzazione degli obiettivi di sostenibilità di Roma Capitale.

È anche per queste ragioni che il Presidente Giuseppina Fusco e il Consiglio Direttivo dell'Ente desiderano esprimere la propria gratitudine ai soci: il loro sostegno ha concorso alla crescita del Club e costituisce oggi premessa per affrontare, con ancora più forza e determinazione, le sfide della mobilità del futuro.

Il raggiungimento di 80.000 soci è una celebrazione di successo per l'Automobile Club Roma, un'organizzazione che continua a guidare il settore con passione, dedizione e un impegno costante verso l'eccellenza automobilistica. Che questo record sia solo un capitolo in una storia di continuo progresso e prosperità per l'associazione e tutti i suoi soci. **Riccardo Alemanno**



**Festeggiato anche Fabio Baldini e la sua Scuderia Baldini 27.**

## I CAMPIONATI GT DELLA SRO

# MI MANDA RATEL

di Luca Pirri

**Q**uella di Luca Pirri è la storia di successi comune a tanti piloti, puntualmente ignorata dalla maggior parte dei mezzi di comunicazione attenti solo a una F1 che pure non ha più lo spirito genuino di un tempo. Basta ascoltare il racconto della sua carriera per averne un esempio.

Il mio e quello della mia LP Racing è un viaggio appassionante attraverso il mondo delle corse automobilistiche, caratterizzato da successi, sfide e una determinazione senza limite. Ho iniziato nelle Formule nei primi anni '90 con vittorie e un notevole secondo posto nel campionato italiano Formula Europa Boxer.

Dopo un periodo di gare nella Formula Opel Lotus e nella Formula Renault

Europea, sia pure a malincuore ho dovuto interrompere la mia carriera a causa della mancanza di sponsor.

Finiti gli studi in Giurisprudenza e dopo vari anni da imprenditore sono riuscito a tornare alle corse iniziando con la FIA GT1 nel 2004 con la Saleen Sr07, più un'apparizione con la prestigiosa Maserati MC12 a Zhuhai. Nel 2005, ho ottenuto un notevole secondo posto nella classe Gt2 con la Ferrari 360 del team JMB, affiancato da Luca Drudi.

Durante questo periodo, ho sviluppato una stretta amicizia con Stéphane Ratel, che abita a Roma nell'appartamento vicino al mio, una connessione che si è rafforzata nel corso degli anni, specialmente durante il lockdown quando abbiamo trascorso molto tempo insieme. Durante questo pe-

riodo, Ratel ha avuto l'opportunità di allenarsi sul mio simulatore su Aspetto Corsa Competizione, guidando la Lamborghini Huracan Gt3 del team LP Racing, fatto sta ha deciso di rimettersi tuta e casco.

Tornando alla mia carriera è continuata con successi notevoli, tra cui il podio a Silverstone nel 2006 con la Ascari e le vittorie nel 2007 con la Corvette del team Callaway a Monza, Dubai e Brno. Nel 2008, ho conquistato la vittoria con la Ford Gt40 a Oschersleben. Poi è arrivata la possibilità di correre le 24 Ore, nel 2009 Daytona con una Ferrari 430, e nel 2010 Le Mans, coronando un sogno. In quella edizione ero al volante di una Lola Lmp2 motorizzata Judd del team Racing Box.

**Luca Pirri pilota e team owner.**

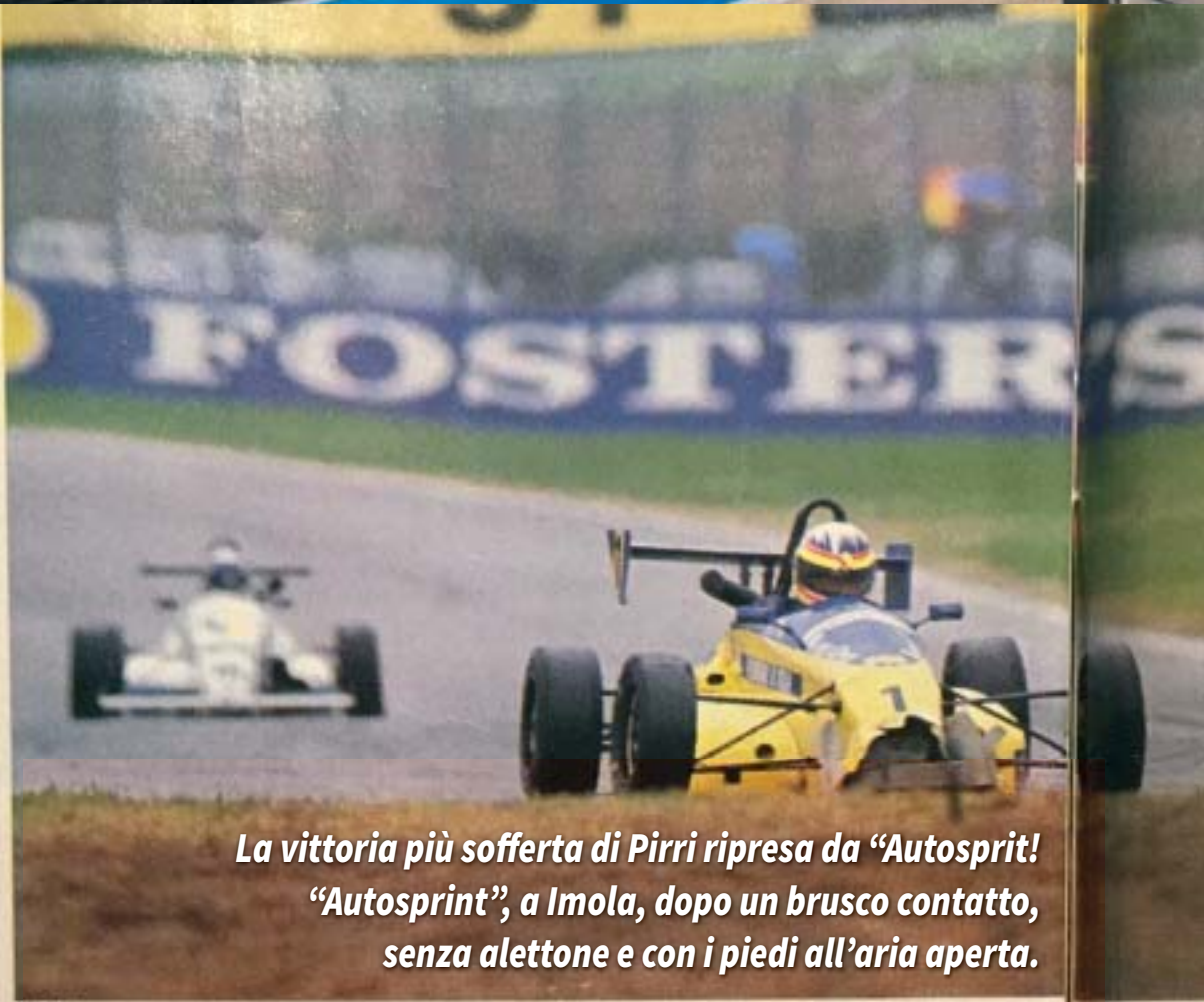




*Le serie della SRO ricche di concorrenti con la presenza dei più importanti brand del GT.*



Il romano Luca Pirri, a fianco, con il musetto semi distrutto dopo il contatto con Rebai. Ciononostante è riuscito a concludere la gara della F. Europa Boxer al comando. Sotto, il podio con il campione Danilo Tomassini e De Lorenzi che si sono classificati rispettivamente secondo e terzo. Nell'altra pagina al centro, partenza delle Renault Clio: Maurizio Campani sulla sinistra scatta più lesto di tutti, bruciando il pole-man Luca Leoni. Nell'altra pagina in basso, la Clio di «Camaleone» ha appena concluso la sua paurosa carambola innescata da un contatto all'ingresso della curva della Tosa. Il pilota è uscito illeso



*La vittoria più sofferta di Pirri ripresa da "Autosprint!" "Autosprint", a Imola, dopo un brusco contatto, senza alettone e con i piedi all'aria aperta.*

ACTION









*Il passaggio con la Maserati Mc12 a Zuhai.*



## **I CAMPIONATI GT DELLA SRO**

Non abbiamo visto il traguardo a causa di un incidente del compagno di squadra, ma, credetemi! è stata un'esperienza formidabile.

Dal 2015, pur continuando, ho seguito il team LP Racing, che ho fondato nel 2015. LP Racing ha rapidamente affermato la sua presenza nelle competizioni automobilistiche, con successi notevoli in vari campionati prototipi Nazionali, culminati in particolare nel trionfo nel campionato Fanatec GT2 European Series nel 2023 con l'Audi di


Henry Hassid e Anthony Beltoise.

Il 2022 è stato altrettanto impressionante con la vittoria di due titoli, Campioni Italiani Pro Am e Campioni Europei GT2 classe Am, grazie alla performance straordinaria dell'Audi n67 guidata da Henry Hassid. Il 2023 ha visto la LP Racing concentrarsi sul campionato Fanatec GT2 European Series, ottenendo il titolo assoluto con una vittoria emozionante all'ultima gara a Paul Ricard.

La stagione si è conclusa con un de-

butto entusiasmante della Maserati MC20 GT2, che ha conquistato la pole position e un secondo posto in gara 1 a Paul Ricard. Ora, per il 2024, la LP Racing si prepara a schierare due Maserati nella serie Fanatec GT2 e almeno una Audi. I nomi dei piloti saranno annunciati a fine febbraio, durante la prima uscita ufficiale del team.

L'obiettivo per il 2024 è ambizioso: replicare il successo del 2023 nonostante la forte concorrenza, in particolare da parte di Mercedes.



***24 Ore di LeMans 2010 la realizzazione di un sogno.***





*E non manca nemmeno la Lamborghini Huracan.*







*Sul podio della 12 Ore di Dubai con Valentino Rossi.*



*L'Audi condivisa con Ratel.*



Negli anni il BoP ha subito una continua evoluzione e oggi secondo tutti gli addetti ai lavori è uno strumento estremamente preciso e le azioni di livellamento delle performance sono accolte di buona lena dai costruttori, e qui parliamo di; Ferrari, Mercedes, Porsche,

BMW, Honda, Maserati, KTM, Audi e da quest'anno anche Ford.

La SRO Motorsports Group gestisce diverse serie e campionati nel mondo delle corse automobilistiche, con un focus particolare sulle competizioni Gran Turismo.

Ecco alcuni dei principali campionati gestiti dalla SRO:

**1. GT World Challenge:**

- GT World Challenge Europe: Una delle serie più prestigiose, comprende gare sprint e endurance su circuiti europei di fama mondiale.
- GT World Challenge Asia: Si svolge in circuiti asiatici, coinvolgendo squadre e piloti provenienti da diverse parti dell'Asia.
- GT World Challenge America: Copre gli eventi negli Stati Uniti con diverse classi di competizione, tra cui Pro, Pro-Am e Am.

**2. GT4 European Series:** serie dedicata alle vetture GT4, coinvolgendo piloti e squadre in competizioni su circuiti europei.

**3. GT2 Fanatec European Series:** serie dedicata a Vetture Gt2, su 6 week end di doppie gare da '50 Min. dove due piloti per equipaggio si alternano alla guida.

**4. TCR Europe Series:** campionato dedicato alle vetture TCR, con gare su vari circuiti in Europa.

**5. GT Sports Club:** Rivolto a piloti e squadre che competono con vetture GT3, GT4 e cup, offrendo una serie di gare sprint.

**6. British GT Championship:** campionato britannico che presenta una varietà di vetture GT3 e GT4.

**7. GT4 America Series:** serie statunitense dedicata alle vetture GT4.

**8. Intercontinental GT Challenge:** serie globale che presenta eventi di prestigio in diversi continenti, come le 24 Ore di Bathurst e le 24 Ore di Spa.

**9. TCR International Series:** serie internazionale focalizzata sulle vetture TCR, che ha corso in diverse parti del mondo.

**10. SRO E-Sport GT Series:** campionato virtuale che si svolge su simulatori di guida, coinvolgendo piloti gentlemen e professionisti.

**Luca Pirri**





**PILOTI DIETRO LE QUINTE**

# **IL “COMANDANTE” SI CONFESSA**

di Paolo Ferrini

**Stefano Comandini a cuore aperto. Una vita divisa tra l’impegno sportivo come pilota ufficiale del team BMW Italia di Roberto Ravaglia e la gestione dell’attività commerciale avviata molti anni fa dal nonno e dal padre.**



*Stefano Comandini in abiti borghesi davanti al suo negozio a San Pietro assieme alla moglie Marcella e la figlia Carolina*



«**Q**uando Fisichella ha vinto il Campionato GT Endurance, gli ho fatto scherzosamente notare che due cinquantenni come noi avevano messo in fila un bel gruppo di giovani. Come dire: ce la caviamo ancora bene!» racconta Stefano Comandini, secondo assoluto nella serie tricolore e primo nella categoria Pro-AM con la BMW M4 ufficiale del team Ceccato diretto da Roberto Ravaglia. Gli anni che passano sono forse il maggior cruccio di Stefano che alla fine di ogni stagione si interroga sul suo futuro di pilota «... ma fino a quando sono competitivo e mi danno una macchina all'altezza della situazione, vado avanti.

Perché smettere?» dice Comandini che festeggia 28 anni di attività sportiva. In fondo, le automobili e le corse sono sempre state nei suoi sogni: dalle automobiline con cui giocava da bambino, al volante di vere auto da corsa con cui oggi corre e vince. La strada però è stata tutt'altro che facile. Rimasto orfano di padre a soli 17 anni, Stefano si è dovuto rimboccare le maniche e prendere in mano l'attività che nonno Mario aveva avviato a Roma dalle parti di Borgo Pio negli Anni Cinquanta realizzando piccole fusioni in antimONIO delle Guardie Svizzere ed il padre Romano aveva trasformato a partire dagli Anni Settanta in un'azienda nota in tutto il mondo religioso.

«Mia madre era stata molto chiara con me: o porti avanti il lavoro di tuo padre e di tuo nonno oppure vendo tutto e continui a studiare!» Il problema, per così dire, era che forse il lavoro che gli si prospettava non era particolarmente entusiasmante, specialmente per un giovane: vendere oggetti sacri al clero che, andando a visitare la basilica di San Pietro, passava per il suo moderno negozio a Borgo Pio ed ai molti clienti che l'azienda ha acquisito in varie parti del mondo. Alla fine Stefano è consapevole di avere fatto la scelta giusta, anche se «per salire su un kart (un 100 mono-marca) ho quindi dovuto attendere sei anni.



**2021 - Stefano Comandini e Roberto Ravaglia**



**2023 - Comandini Stefano-Cassara Marco-Nilsson Alfred, BMW M4 #7 GT3 PRO-AM Qualifying**



**2023 - Monza giro di lancio**



## PILOTI DIETRO LE QUINTE



**2023**  
**Monza sul podio**

*Poi ho fatto il corso di pilotaggio del mitico Henry Morrogh e dopo altri sei anni, nel 1996, sono potuto passare alle automobili, prima con i monomarca Renault Clio 1.8 e Megane, poi con le Clio V6 3.0 (indimenticabili le gare a Montecarlo appena prima del gran premio di Formula 1!) e Porsche con la 911 degli Autocentri Balduina. Poi sono arrivate le gare con le granturismo, prima con la Ferrari di Matteo Bobbi ed infine con la BMW che dal 2013 è la mia "casa sportiva". Con Roberto Ravaglia ho un rapporto splendido di reciproca stima fino da quando ci siamo conosciuti sul circuito di Adria per una prima prova con la BMW Z4, lui era un mito... anzi lo è tutt'ora!».*



**Comandini - Renault Megane**



Da allora il rapporto con la Casa di Monaco è diventato sempre più stretto ed oggi, oltre a pilotare la BMW M4 GT3 della squadra ufficiale nel Campionato Italiano Gran Turismo, svolge periodicamente il compito di istruttore dei clienti. Anche per questo guida una BMW M3 Touring Competition (“un benefit per essere pilota della Casa tedesca”), con la quale tra le altre cose accompagna la moglie Marcella e la figlia Carolina per recarsi all’Olimpico per as-

sistere alle partite della Roma di cui è tifosissimo. Senza dimenticare la sua prima auto, la Mercedes 240D (“color crema!!!”) appartenuta al padre e che la madre, dopo la scomparsa del marito, preferì affidare al figlio neo-patentato piuttosto che vendere. A casa resta così la cagnolina Frida, «una di quelle che durante Striscia la Notizia si acciambellava in un cestino e che il mio amico Jimmy Ghione mi ha regalato».

Le corse restano però sempre al centro

dei suoi pensieri. «Pilotare in gara con tuta e casco integrale è sempre impegnativo fisicamente, visto che all’interno dell’abitacolo si può arrivare ad una temperatura di 50°C» confessa Stefano che, probabilmente anche per tenersi in forma, è un grande sportivo. Va in palestra ed è uno sciatore provetto, sport che pratica da quando aveva cinque anni, visto che lo zio era maestro di sci. E così si prepara per la stagione 2024, con una BMW ovviamente! ■



**Comandini-Cassarà-Nilsson**



**Stefano Comandini**



**GALLERIA**

# IL BELLO DELLA DAKAR

No, non è lui, il vincitore dell'edizione 2024 con l'Audi elettrica, Carlos Sainz Sr che pure ha un certo fascino a sessant'anni suonati. Sono i panorami incredibili, a volte lunari, a volte degni dei film western di John Ford in Arizona, che fanno da sfondo alla Dakar e alle sfide più epiche.



No, il bello non è lui...











IL BELLO DELLA DAKAR





# PORSCHE CARRERA CUP ITALIA '23

# TRICOLORE STRANIERO

di Paolo Ferrini



**L**a Carrera Cup non parla più italiano. E non solo perché a vincere la diciassettesima edizione italiana del monomarca Porsche è stato l'olandese Larry Ten Voorde. Portato probabilmente come wildcard a Misano per la gara di apertura della stagione dalla squadra di Enrico Fulgenzi, deve averci preso probabil-

mente gusto. Una volta assolti i suoi impegni nella Porsche Mobil 1 Supercup (secondo assoluto a fine di un campionato che peraltro aveva già vinto nel 2020 e nel 2021), Ten Voorde si è riproposto da grande protagonista nella serie italiana centrando 5 vittorie nelle 8 gare alle quali ha parte delle 12 gare in calendario. Pro-

tabilmente un record.

Per frenare l'olandese (secondo pilota non-italiano ad aggiudicarsi il monomarca Porsche) ci sono voluti un problema tecnico a Misano ed il comprensibile sguardo alla classifica di campionato nell'appuntamento finale ad Imola. Qui è venuto alla ribalta un altro pilota non-italiano. Parliamo



***Sul paraurti anteriore di tutte le Porsche impegnate nella Carrera Cup italiana compare il nome di Primerent, società specializzata nel noleggio di automobili alto-di-gamma quali sono per l'appunto le vetture della Casa di Stoccarda. Non solo. Al termine di ogni weekend di gare Primerent premia con una targa il Most Valuable Gentleman Driver ovvero il pilota non-professionista che si è messo maggiormente in luce.***



del bi-campione francese Marvin Klein (un altro protagonista della Supercup internazionale) in gara sul circuito del Santeramo per i colori di Target Competition – Centro Porsche Bolzano che si è aggiudicato la gara del Sabato. Un po' come aveva fatto qualche settimana prima il sudafricano Keagan Masters, presentatosi alla seconda

gara di Misano con la vettura di Ombra Racing – Centro Porsche Padova. Questa è un'ulteriore conferma dell'interesse che la serie italiana del monomarca Porsche sta sempre più riscuotendo, come direbbe Valentina Albanese, responsabile Motorsport di Porsche Italia, anche al di fuori dei confini nazionali. Una conferma che

passa anche per 15 squadre e 22 Centri Porsche coinvolti e che è certificata non solo dall'ampia presenza di piloti tutti per la prima volta al volante della nuova versione 992 della 911 GT3 Cup (51 iscritti, 37 al via), ma anche dalla varietà dei loro passaporti. Oltre ai piloti di casa nostra, quest'anno la serie ha visto al via piloti



## PORSCHE CARRERA CUP ITALIA 2023

### PORSCHE CARRERA CUP ITALIA ALBO D'ORO

- 2007** Andrea Boldrini  
(Centro Porsche Padova)
- 2008** Luigi Ferrara (Ebimotors)
- 2009** Alessandro Balzan (Ebimotors)
- 2010** Alessandro Balzan (Ebimotors)
- 2011** Alessandro Balzan (Ebimotors)
- 2012** Vito Postiglione (Ebimotors)
- 2013** Enrico Fulgenzi  
(Heaven Motorsport)
- 2014** Matteo Cairoli  
(Antonelli Motorsport)
- 2015** Riccardo Agostini  
(Antonelli Motorsport  
Centro Porsche Padova)
- 2016** Côme Ledogar  
(Tsunami Racing Team)
- 2017** Alessio Rovera (Tsunami Racing  
Team - Centro Porsche Padova)
- 2018** Gianmarco Quaresmini  
(Dynamic Motorsport  
Centro Porsche Brescia)
- 2019** Simone Iauinta (Ghinzani Arco  
Motorsport - Centro Porsche  
Milano)
- 2020** Simone Iauinta (Tsunami Racing  
Team - Centro Porsche  
Milano)
- 2021** Alberto Cerqui (Ghinzani Arco  
Motorsport - Team Q8  
Hi Perform)
- 2022** Gianmarco Quaresmini  
(Ombra Racing - Centro  
Porsche Brescia)
- 2023** Larry Ten Voorde (Enrico Fulgenzi  
Centro Porsche Udine)

provenienti da Austria, Cina, Francia, Germania, Israele, Olanda, Spagna, Stati Uniti, Sud Africa.

Se a questo aggiungiamo poi le due vittorie ottenute Vallelunga e ad Imola dal nostro sempre inossidabile Salvatore Iauinta, vediamo che 9 delle 12 gare disputate hanno visto il successo di altrettante "stelle" della Supercup. Agli altri sono rimaste le briciole: una vittoria a testa per Gianmarco Quaresmini, Matteo Malucelli, Alberto Cerqui. Tutta gente che la serie tricolore l'aveva vinta almeno una volta. E scusate se è poco!

A questo punto si possono trarre considerazioni opposte. Se da un lato la partecipazione delle stelle della Supercup da lustrò alla serie tricolore e – un po' come avveniva nella Formula 2 dei primi Anni '60 – questo mescolare piloti professionisti (Jorge Lorenzo non fa testo, ndr) con altri meno esperti potrebbe fare crescere sportivamente i secondi, dall'altro rischia di fare disamorare alle competizioni quei giovani e quei gentleman che ne sono la linfa. Difficile trovare una via di mezzo. Vedremo cosa accadrà nel 2024. ■









# SILVIO PEDERZINI

# TESORI NASCOTI

di Alberto Giorgio

**I** Colli Euganei che si stagliano sulla skyline di Padova sono un piccolo paradiso ricco di acque termali a Montegrotto e Abano con eleganti centri benessere, buona tavola e ottimi vini a Monselice, e altrove.

Ma che c'entrano i colli Euganei con le nostre pagine? Semplice. Qui troviamo Silvio Pederzini, un appassionato restauratore, anzi qualcosa di più, di

vetture da corsa anni settanta che non passano inosservate quando ri-scendono in pista nel Minardi Day, la grande festa per la grande massa di appassionati.

“La mia passione nasce da mio padre che lavorava per l'Alfa Romeo, e sono cresciuto su macchine Alfa Romeo, in particolare la Giulia la 1750 berlina. Quando ho preso la patente con le

cambiali ho comprato una A112 Abarth nuova. Poi una Porsche 914 che ho tenuto fino a qualche anno fa, al pari di una Lamborghini Espada.

Nel '95 mi è venuta voglia di passare alle macchine da corsa. Ho preso un'Abarth 1000 che poi ho rivenduto in Svizzera. Ancora un'Abarth la 1000 su base 850, con la quale ho scoperto il piacere di guidare in pista.



*Silvio Pederzini sulla bellissima March 733 ex David Kennedy.*





Il passo successivo è stato la monoposto. Su Autosprint ho visto che vendevano una March 733 a Cerveteri. Sono sceso a Cerveteri e l'ho comprata. Aveva la livrea della Scuola Federale e la scritta B.Patriarca. Una volta a casa ci siamo accorti che era stata modificata in modo massiccio. Mentre andava avanti il restauro, ho cercato di ricostruire la sua storia. L'aveva avuta Augusto Baldini che con questa vettura aveva disputato il Trofeo Avon F2000, in precedenza era la macchina di Albertin. Poi scendo a Perugia da Morrogh in cerca di ricambi, e ne porto via in quantità...industriale, da poter ricostruire una macchina intera!

***La March 733 di Carlo Giorgio efficiente come nel '73.***





Intanto l'ultimo passaggio per la prima 733 è stato da Pagliaro, dove lavoravano alcuni dei meccanici che oggi ho con me, tra i quali Roberto Fassina ex Alfa F1. Lo stesso Pagliaro mi convince a ricostruire una nuova macchina con il materiale di Morrogh. Mancavano il motore e il cambio, tutto il resto era originale. Faccio girare la voce e finalmente trovo

chi aveva il motore ma voleva vendermi tutto il pacchetto. Fassina mi porta da Kabibo di Pordenone. Anche lui aveva una montagna di pezzi. E vabbè prendo tutto, in pratica è la 733 campione d'Italia nel '73 con Carlo Giorgio. Intanto finisco la seconda 733, appartenuta originariamente a David Kennedy, andiamo a Franciacorta a provarla e dopo un po' arriva Bruno

Giacomelli, che ha passato tutti il giorno con noi. Poco dopo vendo la prima March, quella di Albertin a Pagliaro, che mi convince a comprare una sport. Andiamo da Moreschi e vediamo un...rudere. No guarda prendiamola., mi dice Fassina. In effetti una volta restaurata - è una GRD - è davvero bella! E la storia continua...











*Il più recente arrivo della “scuderia” Pedrazzini, la GRD sport.*



*La scocca della March F2.*





### IL PAESE DELLE MERAVIGLIE

Silvio Pederzini, mi contatta nel settembre 2016 tramite Facebook di Charlotte K. La compagna di mio padre Carlo, ormai scomparso da poco tempo, dicendomi che aveva comprato la scocca della sua F2 ancora verniciata come da origine, cioè, dal 1974...

Mi spedisce una foto, impatto emozionante, mille ricordi grazie ad una fotografia!!!

Dopo pochi giorni di scambio mail e piacevoli colloqui telefonici, mi invita a Padova, nella Sua grande ed accogliente dimora di Teolo.

Nella mia vita, essendo nato dal ma-

trimonio di due piloti, Manuela Boscardi e Carlo Giorgio, cresciuto nel medesimo ambiente, ho avuto la fortuna di conoscere personaggi di "ogni genere" ma, Silvio Pederzini sprizza passione per il Motorsport da ogni dove!!! riscoprii il mondo da dove provengo: macchine da corsa ovunque, pezzi di ricambio, motori, cambi, ali, carrozzerie, cerchi, volanti, ossia "il Paese delle meraviglie!!!

Da allora è nata una sincera amicizia animata dalla condivisione della stessa passione. Il grande pregio di Silvio, è la sua ricerca nella perfezione ed originalità dei particolari, sia per le sue auto stradali

che da corsa, affidandosi ad esperti di rilievo nel settore, sia Italiani che Esteri, infatti, è doveroso sottolineare che, ad ogni evento motoristico a cui partecipa, le sue auto sono sempre riconosciute come le più belle ed originali presenti. Dopo aver acquistato la March 742, Silvio ha rintracciato la GRD prototipo con cui Carlo partecipò alla 1000 KM di Monza, dopo poco tempo, rintraccia anche la March 733 con cui vinse l'Italiano nel 1973. Chiaramente, il restauro delle vetture sopra citate, non ha pari, le offerte di acquisto, molto generose, che pervengono dal Regno Unito, lo testimoniano. ■



# ORGOGGIO MOTORISTICO ROMANO E TRE!

di Franco Carmignani

**IL NOSTRO AMICO STEFANO PANDOLFI CHE UNA NE FA E CENTO NE PENSA, È AL LAVORO PER L'EDIZIONE 2024 DEL GRANDE EVENTO ROMANO, IN PROGRAMMA DAL 10 AL 16 GIUGNO DI CUI CI PARLA QUI DI SEGUITO.**

**È** sotto gli occhi di tutti il successo che abbiamo avuto. L'amministrazione comunale ha espresso il suo compiacimento ed è interessata alla sua continuità. Quest'anno vorremmo valorizzare l'aspetto del "made in Italy", con at-

tenzione ai brand italiani, organizzando un'esposizione permanente nelle giornate dell'evento e l'esibizione di vetture Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Ferrari, Maserati, Lamborghini ecc comprendendo anche le moto che pure rappresentano un elemento

notevole. Stiamo lavorando alla definizione delle varie location. Ci sarà una "sorpresa" che spero di poter annunciare a breve. Per quanto riguarda i luoghi, l'amministrazione comunale vuole estendere l'esibizione non solo in centro.



*La F1 a Roma un sogno che si avvera.*





**Anna Fendi**  
*la regina del "made in Italy."*



**Stefano Pandolfi.**







**Emanuele Pirro  
e la Ferrari 312B  
di Paolo Barilla.**



**Clive  
Chapman.**





**Anche Prisca Taruffi è della partita.**

Per ora come certezze abbiamo Eur e Piazza di Spagna, mentre un'opzione riguarda il Foro Italico.

Vogliamo riportare in auge **la scuola dei piloti romani** e la stessa produzione del "made in Italy". A proposito di quest'ultimo fattore, come sappiamo c'è una discussione a livello istituzionale.

La difficoltà oggettiva è trovare le macchine. Ci sono tanti eventi sparsi in tutto il mondo e occorre un coordinamento molto puntuale per riuscire ad avere le più belle macchine. Parlando di chi c'è troviamo **Paolo Barilla**, un gran signore e una gran bella macchina la sua **Ferrari 312B**, c'è poi **Anna Fendi**, che è il "made

in Italy" a livello più alto, ma soprattutto è una donna e un personaggio stupendo, che ci ha seguito con entusiasmo fin dall'inizio, **Emanuele Pirro** che ci ha dato subito una mano.

Come **sponsor** voglio ricordare l'amico **Mauro Pomponi** della Star Guest che ha dato piena fiducia alla nostra iniziativa e senza il quale non avremmo potuto realizzare il nostro sogno. Il nostro evento crea **un'immagine a livello internazionale**, prendiamo **Clive Chapman** figlio del creatore della Lotus ha aderito alla nostra iniziativa e probabilmente farà il bis il prossimo giugno. **Direttore di Car Graphique Japan**, che ci ha aperto

alla realtà giapponese.

**La sicurezza.** Portare delle F1 per strada è impegnativo, ma non abbiamo avuto problemi. Siamo stati attenti su tutti gli standard di sicurezza e non lasciamo nulla di intentato.

I miei amici mi dicono che sono un **"pazzo scatenato"**. Diciamo che ci vuole coraggio, e se non ci fossero stati Stefano e Franco con la loro passione, forse, il mio entusiasmo sarebbe scemato.

Lo stesso entusiasmo lo abbiamo messo sul libro **Alfa Romeo nei Gran Premi 1924 1951**, un lavoro specifico che aiuta a far capire come in quel periodo Alfa è stato il brand dominante. ■



# 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 di gara, dalla Formula Uno all'endurance, dalla cronaca all'arte, dai libri sul tema, alla storia...

*Motorsport, different!*

Segui **Limitless Race TV**:





# **MOTOR** **EMOTION**



**Formula 1 – WEC – 24 Ore di Le Mans – monoposto  
– Granturismo – Storia – Tecnica - approfondimenti**

**<https://www.motoremotion.it/>**

**Il sito che vi informa degli eventi motoristici  
internazionali e vi racconta la storia  
dell'automobilismo sportivo.**





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

sparco

ORACLE



Red Bull

Mobil 1



CASTORE