

PADDOCK



**70 ANNI
DI F.1**



IN QUESTO CIRCUITO ANCHE LA PASSIONE HA MILLE VARIANTI

zampoliverse



**AUTODROMO
NAZIONALE
MONZA**

www.monzanet.it

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

Vai su www.monzanet.it per avere maggiori informazioni e lascia le tue passioni libere di correre.

RICORDANDO TINO BRAMBILLA



Il 3 agosto scorso si è spento a 86 anni, nella sua casa monzese Ernesto Brambilla, al secolo "Il Tino". Un personaggio storico del motorsport italiano e non solo, una sorta di mito per gli appassionati delle due e delle quattro ruote. Pilota tenace e combattivo, è stato protagonista in pista tra gli anni '50 e '70. Sempre pronto a spingere a fondo sull'acceleratore, sfidando i tanti pericoli, che sulle piste di allora erano una costante. Brambilla si cimentò dapprima in sella alle moto conquistando in breve tempo vittorie e titoli, per poi passare alle auto. Nel 1962 esordì sui kart, sbarcò in Formula Junior per poi approdare in Formula

3 dove vinse il titolo italiano nel '66. Corse quindi in Formula 2 come alfiere del Cavallino, guadagnandosi la stima di Enzo Ferrari. Lasciate le competizioni, Brambilla si dedicò alla sua officina meccanica in quel di Monza. Continuò comunque a calcare le piste al seguito di Vittorio, suo fratello minore. Un pilota della sua stessa pasta, rude e schietto, che non solo raggiunse la Formula Uno, ma siglò uno storico trionfo nel Gran Premio d'Austria '75. E che purtroppo fu stroncato da un infarto nel 2001, a 63 anni. Con la scomparsa di Brambilla, il motorsport perde un altro simbolo di quell'epoca romantica di cui molti appassionati provano tanta nostalgia.

La Redazione





mco

SEMAFORO VERDE

Il 5 luglio sul circuito del Red Bull Ring in Austria, ha finalmente preso il via il Campionato del Mondo di F.1. Doveva essere la stagione delle grandi celebrazioni per i 70 anni dalla nascita (Silverstone 13 maggio 1950), invece quest'edizione 2020 passerà alla storia come la più travagliata di sempre, a causa della pandemia del Covid 19. Trionfi a raffica delle Freccie Nere.

Già, la classica livrea argentea delle Mercedes è stata rimpiazzata dal colore nero (la scaramanzia non esiste più?), comunque per un nobile scopo, sposato da Lewis Hamilton, lanciare un messaggio sociale contro il razzismo dopo i fatti di cronaca legati alla morte di George Floyd. Tornando all'aspetto sportivo, la superiorità schiacciante della "Stella a tre punte" deve far riflettere perché il campionato

rischia di essere già chiuso non appena incominciato, e ciò potrebbe comportare prevedibili ripercussioni sugli ascolti, in un'annata particolarmente critica sotto il profilo economico. Le premesse si erano già viste durante i test pre-stagionali, quando l'armata di Toto Wolff aveva stupito tutti presentando l'innovativo DAS. Un sistema con cui il pilota, spostando il volante, agisce sul camber delle ruote an-



mco

teriori, portando le gomme nella giusta finestra di funzionamento. Invenzione che ha indotto la Red Bull a chiedere lumi alla Fia, la quale ha però confermato la regolarità del "volante mobile", ma vietandolo per il 2021. Al di là di qualche dubbio, la trovata funziona ed i risultati si vedono. Hamilton stesso ha definito la W11 la miglior Mercedes di sempre; perché quelle di prima com'erano? Dal 2014 e probabil-

mente finché proseguirà l'era del turbo-ibrido, la musica difficilmente cambierà. Il vantaggio per il costruttore tedesco è talmente ampio da avere sempre la possibilità di lavorare in anticipo sull'anno successivo.

Per le emozioni c'è il cosiddetto "Campionato degli altri", ossia i normali e le sorprese non sono mancate. Ha stupito la competitività della McLaren-Renault, che ha permesso a Lando Norris e

Carlos Sainz junior di guadagnare punti preziosi. Un buon inizio per la scuderia inglese che sta attraversando un difficile momento economico. Nel maggio scorso a Woking si stava valutando l'ipotesi di ipotecare la sede ed alcune monoposto, dopo il rifiuto da parte del governo britannico di un prestito di circa 150 milioni di sterline. Soluzione bocciata da un gruppo di obbligazionisti, che ha costretto il McLaren



Bottas ed Hamilton festeggiano l'ennesima doppietta Mercedes.



Group (circa 1200 dipendenti) a cercare nuovi investitori, con la possibilità di cedere fino al 30% delle quote. Vendita che avrebbe riguardato solo la parte inerente al reparto corse, ovvero quello impegnato sia in F.1 che nella Indy. L'assetto societario vede il 56% in mano alla Mumtalakat Holding Company del Bahrain, il 14% a Mansour Ojeh, il 20% ad azionisti di minoranza ed il 10% a Michael Latifi padre di Nicholas attuale pilota della Williams.

Trattasi di un facoltoso imprenditore di origini iraniane a capo di una delle maggiori compagnie alimentari canadesi, la Sofina Foods, che sarebbe intenzionato a rilevare pure una buona parte del capitale della Williams, dopo aver versato 50 milioni di sterline a titolo di prestito, avente come garanzia la sede della factory e la collezione delle monoposto storiche di Sir Frank. Anche il team di Grove infatti naviga in cattive acque, soprattutto dopo aver per-

so il main sponsor ROKiT. Ritornando alla McLaren però, fortunatamente sono affluite nelle sue casse 150 milioni di sterline a fronte di un finanziamento per conto della National Bank del Bahrain, posseduta al 44% dalla sopracitata Mumtalakat Holding Company. Una boccata d'ossigeno al fine di scongiurare seri rischi di insolvenza.

Quest'inizio di campionato ha portato alla ribalta anche la Racing Point. Le vetture di Mister Stroll, motorizzate Mercedes, hanno mostrato una buona competitività sin dalle libere del G.P. d'Austria e nelle gare successive si sono rivelate alquanto temibili. E se pensiamo alla stagione passata, quando il team navigava a centro gruppo, è comprensibile che questo salto di qualità abbia destato una certa curiosità tra i rivali. Voci di corridoio parlano di una copia della Mercedes 2019; secondo Helmut Marko si tratterebbe addirittura dell'originale. Sospetti che sono culminati con il reclamo presentato dalla Renault al termine del G.P. della Stiria. Il costruttore francese cerca infatti

di tutelare i propri interessi dal momento che a fine anno gli introiti per le scuderie variano a seconda della posizione occupata tra i costruttori. Sotto accusa sono finite le prese d'aria dei freni anteriori e posteriori delle RP20, in realtà, il costruttore francese contesterebbe la legalità delle monoposto rosa "troppo" simili alle Mercedes. La Federazione ha sequestrato i particolari delle auto incriminate e chiesto a Stoccarda di fornire la documentazione sulle prese dei freni delle Freccie d'Argento 2019. A detta del regolamento alcune parti delle monoposto devono essere progettate da ciascun team ed è vietata qualsiasi informazione sui componenti stessi. Un rebus che doveva essere risolto a Budapest, ma il latitare della risposta ha fatto sì che la Renault presentasse un nuovo reclamo. Nel mirino vi sono sempre le prese incriminate che a detta dei vertici transalpini non sono stati copiati guardando le foto, bensì sono il frutto di un travaso tecnologico proveniente da Stoccarda. Nicolas Tombazis, direttore tecnico federale ha escluso questa ipotesi, però ha

ammesso che durante l'ispezione eseguita a febbraio nella sede della scuderia a Silverstone, il particolare contestato non venne controllato. Per contro, alla Racing Point si dicono tranquilli e di non essere in presenza di alcuna illegalità. Il team principal Otmar Szafnauer ha dichiarato che esistono ben 886 disegni che provano la regolarità del progetto, tant'è che quei condotti dei freni saranno utilizzati anche nel-

la prossima gara a Silverstone. Nessuna preoccupazione anche in Mercedes, dove lo stesso Toto Wolff ha detto di credere che i regolamenti siano stati rispettati, dal momento che la Racing Point è sempre stata in stretto contatto con la Federazione. Interessante anche il pensiero di Ross Brawn, attuale direttore generale e responsabile sportivo del Formula One Group, secondo cui il copiare in F.1 è un fenomeno che dura da



McLaren torna protagonista con la coppia Carlos Sainz jr. e Lando Norris.





Helmut Marko e Max Verstappen. La Red Bull riuscirà a contrastare la Mercedes?



parecchio tempo; qualcuno riesce a farlo meglio di altri e nel caso specifico la Racing Point ha sviluppato con maggiore efficacia alcuni concetti, potendo acquistare molte parti della Mercedes. Andreas Siedl, team Principal della McLaren, si chiede però se i futuri G.P. debbano trasformarsi in una serie di monoposto ...copiate. Un interrogativo che tira in ballo la vecchia questione sulla possibilità per le scuderie "minori" di acquistare parti dai top team, i quali aumenterebbero i loro affari. Concetto vantaggioso in un periodo di crisi, ma come la mettiamo con quelle scuderie, vedi Renault e la stessa McLaren che investono fior di quattrini per la realizzazione e lo sviluppo dei propri progetti? Chi glielo fa fare? E se dovesse passare questa linea, le altre vetture dotate della power unit Mercedes diverrebbero an-



Racing Point: la grande rivelazione nei primi Gran Premi iridati del 2020.

ch'esse dei cloni molto competitivi? Insomma, la questione è molto delicata e la decisione che arriverà dalla Fia potrebbe aprire nuovi scenari e dare adito ad ulteriori polemiche.

Intanto i riscontri della pista hanno confermato che la Red Bull vanta sempre il suo potenziale. È alle spalle della Mercedes tra i costruttori, ma per ora non ci sembra che la RB16 sia in grado nel breve termine di colmare il gap che la separa dalla W11 pigliatutto. Eloquente il commento di Max Verstappen, al termine del G.P. di Stiria dov'è giunto terzo dietro a Bottas ed Hamilton: "Ho dato tutto, ma siamo troppo lenti". L'olandese è inarrendevole per natura e non si darà certo per vinto.

Carlo Baffi

Foto: Mercedes, McLaren, Red Bull Content Pool, Racing Point





ALLARME ROSSO

Malgrado i motori fossero spenti, il Circus ha continuato a far parlare di se, con il Cavallino protagonista. Il 12 maggio infatti, la Ferrari annunciava il mancato rinnovo del contratto a Sebastian Vettel. Un epilogo prevedibile. Nelle ultime due stagioni il rendimento del tedesco era risultato al di sotto delle aspettative, vuoi per qualche errore di troppo in gara, vuoi per una vettura non sempre al top e la sempre crescente rivalità con il giovane compagno di squadra Charles Leclerc, rivelazione del campionato 2019. Stando alle

prime indiscrezioni si parlò di una proposta con l'ingaggio ribassato che il quattro volte iridato avrebbe rifiutato. Le cifre si aggravano intorno ai 12 milioni di Euro per un anno (stessa cifra di Leclerc), a fronte dei 36 stagionali negoziati nel 2017. Certo, Seb aveva dichiarato precedentemente che non si sarebbe mai arreso finché non avesse conquistato il titolo mondiale con la Rossa, però forse davanti ad un'offerta troppo bassa, decise di mollare il colpo. D'obbligo l'uso del condizionale, capiremo poi il perché. Intanto era sempre più accreditata l'ipotesi che il sedile

del tedesco sarebbe stato occupato da Carlos Sainz jr. attualmente in forza alla McLaren, soluzione che il 3 giugno veniva ufficializzata con un contratto biennale.

Da qui l'effetto domino in chiave 2021, con Ricciardo al posto di Sainz in McLaren e Fernando Alonso prossimo erede del volante dell'australiano in Renault. Come si dice, a volte ritornano.

Ma guardiamo al presente. Il 2 luglio, appena giunto in Austria, Vettel dichiarava: «Sono rimasto sorpreso quando Mattia (Binotto) mi ha detto che non c'era nessuna intenzione di continuare.

Non abbiamo mai avuto discussioni, non c'è mai stata un'offerta sul tavolo, nessun punto d'incontro». A sorprendere però non fu soltanto la rivelazione del quattro volte iridato, bensì la mancata smentita di Binotto: «Quello che dice Seb, lo dice onestamente e in modo trasparente. Lui era la nostra prima scelta e la volontà era quella di continuare con lui, ma è vero che non c'è mai stata un'offerta». Vettel però andò oltre dicendo che avrebbe lottato con il suo compagno di squadra come in passato. Insomma parole che non facevano presagire ad un clima particolarmente sereno. E se sommiamo la previsione di Leclerc secondo cui al 99% le rosse avrebbero faticato più del 2019, ecco delinearsi un quadro preoccupante.

Un pessimismo che veniva puntualmente confermato dalle libere e dalle prime qualifiche. Poi in gara il monegasco riusciva abilmente ad arpionare un secondo posto sfruttando al meglio alcune occasioni favorevoli, mitigando un po' la delusione che regnava nel team. Sette giorni dopo, arrivava la frittata. Nel corso del primo giro, Leclerc partito undicesimo cercava di guadagnare terreno finendo con l'urtare Vettel, partito decimo. Morale, entrambe le rosse fuori, musi lunghi, critiche e pronta autocritica del monegasco con scuse al collega. Un epilogo che complicava ulteriormente una situazione difficile.

Passava una settimana ed ecco la seconda batosta. Dopo una qualifica illusoria, che vedeva i fantini del Cavallino occupare la terza fila, la corsa evidenziava tutti i limiti della SF1000, una monoposto decisamente nata male. Le rosse venivano doppiate da Hamilton e



Per Charles Leclerc, inizio di stagione con due podi consolatori e qualche errore.





Qualche perplessità per Sebastian Vettel, ormai ex-fantino del Cavallino, mentre per Charles Leclerc, a destra, non resta che riflettere sui problemi della SF100.

a fine gara Vettel confessava di non essere particolarmente sorpreso dell'accaduto: «Era già chiaro prima della gara che ci avrebbero doppiato». Leclerc parlava di un'involuzione delle vettura rispetto ai giorni precedenti e Binotto ammetteva che la situazione fosse peggiore di quanto si potesse pensare. La crisi era dunque conclamata. Il problema emerso non è la distanza dalla Mercedes, ma le prestazioni, il doppiaggio e le difficoltà emerse nel contrastare le Red Bull e dei rivali di seconda fascia come le McLaren e le Racing Point. Rispetto al 2019, la vettura ha perso non solo velocità in rettilineo, ma pure in curva. Alla power unit mancano circa 60 cavalli, proprio quelli che aveva l'anno scorso e che la Fia le ha tolto su suggerimento di alcuni team, Red Bull in testa. L'indagine, partita nell'autunno

scorso, guarda caso dopo i tre successi consecutivi in Belgio, Italia e Singapore, riguardava lo sviluppo che i tecnici Ferrari stavano facendo nelle cosiddette zone grigie del regolamento (quelle che si prestano ad interpretazioni) e che avrebbe aumentato le prestazioni della rossa anche in prospettiva 2020. Ufficialmente non venne riscontrata alcuna infrazione ed il tutto si chiuse con un accordo riservato fra il Cavallino e la Federazione. Epilogo che però non chiarì la vicenda e che alimenta tutt'ora sospetti, dal momento che le Ferrari non furono più competitive come prima. Qualcuno sostiene che a pagarne le conseguenze sarebbe stata la SF1000, il cui telaio e l'aerodinamica sarebbero stati studiati in funzione di una power unit che non poteva più essere utilizzata. Un modello "monco", in cui era-

no venuti meno certi equilibri ed il tempo per correre ai ripari era scaduto.

Quello che preoccupa maggiormente riguarda le prospettive di miglioramento, perchè il congelamento delle vetture in prospettiva 2021, introdotto insieme al budget cap per combattere la congiuntura economica, rischia di dilatare il periodo nero del Cavallino.

A Maranello non sono nuovi a situazioni come questa. In tempi recenti, nel 1975 Lauda conquistò un mondiale piloti che mancava dal '64 e questo dopo che sul finire del 1973 il Drake decise di concentrare gli sforzi della scuderia solo sulla F.1. Nel 2000, Michael Schumacher ruppe un digiuno che durava dal 1979. Ad oggi l'ultimo titolo piloti risale al 2007. Inoltre al di là del fattore tecnico, a nostro avviso esiste anche un fattore politico da non sottovalutare.

L'improvvisa scomparsa di Sergio Marchionne, avvenuta il 25 luglio del 2018, ha rappresentato un duro colpo sia per FCA che per la Ferrari, con una decisa frenata nei programmi di sviluppo. Marchionne aveva un notevole peso nella stanza dei bottoni dove si governa e si stilano le regole del Circus. Una figura autorevole, come lo erano stati Enzo Ferrari, Montezemolo e Todt. Personaggi che sapevano imporre un certo rispetto nei confronti del Cavallino, che ricordiamoci assicura al prodotto F.1 un valore aggiunto di grandi proporzioni.

Le disavventure del Cavallino perdurano ormai da troppo tempo e forse questo spiegherebbe in parte la ragione che ha visto campioni e fuoriclasse arrivare in Ferrari con fior di aspettative e

finire con l'essere ridimensionati. Proprio come nel caso di Vettel, l'ultimo della serie. I precedenti illustri non mancano, pensiamo a Nigel Mansell, Gerhard Berger, Alain Prost e Fernando Alonso: questi ultimi due iridati e rimasti a bocca asciutta. Vettel varcò i cancelli della Gestione Sportiva verso la fine di novembre del 2014, ereditando proprio il volante di Alonso. Forte delle quattro corone mondiali conquistate al volante della fortissima Red Bull, l'allora 27enne di Heppenheim venne visto come l'erede naturale del grande Michael Schumacher; vuoi per la stessa nazionalità, che per la classica professionalità teutonica alquanto importante per lo sviluppo della monoposto. Elementi che potevano far presagire il ritorno di quel benedetto titolo mondiale. Questi sei anni sono volati via e siamo giunti ai titoli di coda con l'ennesima delusione. Certo, non siamo ai livelli delle crisi attraversate in passato

quando a latitare era anche la vittoria. In parecchie occasioni la Ferrari ha lottato per il mondiale per buona parte del campionato, ma alla fine i festeggiamenti sono andati in scena dapprima nel box della Red Bull e poi della Mercedes. Il bilancio ferrarista di Vettel conta ad oggi, 14 vittorie, 53 podi e 12 pole position. Il "Kaiser" giunse a Maranello forte di due corone iridate vinte con la Benetton e senza deludere le attese, riportò la Ferrari al vertice. Ma va sottolineato che in quel caso non era stato ingaggiato solo un campione in ascesa, ma pure i vertici della scuderia anglo-italiana, vera rivelazione negli anni '90. Parliamo di Ross Brawn, Rory Byrne senza contare che negli anni precedenti era arrivato un certo Jean Todt, manager dalle grandi doti in materia di organizzazione. S'era formato un gruppo che via via s'è consolidato diventando quasi invincibile. E non bisogna dimenticare

che all'epoca il Cavallino poteva contare su un fornitore di gomme praticamente esclusivo, la Bridgestone ed i test erano liberi. A Fiorano, le rosse potevano provare in continuazione acquisendo un'infinita quantità di dati importantissimi. Eppure nonostante tutti questi elementi favorevoli, il titolo piloti non arrivò subito, ma dal '96 si registrò un progresso continuo con tre mondiali sfiorati all'ultima gara, il titolo costruttori conquistato nel '99 e poi la marcia trionfale dal 2000 al 2004. Solo nel 2005 si registrò un'impasse, ma l'anno dopo, Schumacher contese la corona iridata ad Alonso sino alla fine. Ma torniamo all'elemento umano. Un altro aspetto che va considerato è il peso psicologico che un pilota avverte indossando la tuta rossa. L'essere ingaggiati dalla Ferrari, è sicuramente il sogno nel cassetto per tutti i drivers. Montare in sella al Cavallino Rampante ti dà emozioni partico-





lari, perché la "Rossa" è particolare. Vincere un Gran Premio al volante di una monoposto "made in Maranello" ti fa entrare direttamente nella storia, figuriamoci il conquistare un titolo mondiale. Un'impresa tutt'altro che facile, perché oltre ad una concorrenza sempre più agguerrita, le pressioni di un pilota Ferrari sono maggiori rispetto ai colleghi delle altre scuderie. E se poi i successi latitano si entra in una spirale di polemiche e critiche che incrinano l'armonia generale. Il blasono e la popolarità di questo brand ti impone l'obbligo di vincere a tutti i costi.

Fortunatamente il Cavallino non ha mai avuto difficoltà economiche, come anche Mercedes e Red Bull, ma forse su questi team non si avverte lo stesso peso che c'è in Italia nei confronti del Cavallino e si lavora più serenamente e magari riesci ad essere più lucido nei momenti cruciali. E poi non è matematico che

pur disponendo di un budget importante i successi arrivino automaticamente. In passato abbiamo avuto Toyota e Honda che nonostante l'ampio margine di spesa hanno fallito. I soldi sono sicuramente fondamentali (anche se il successo non è sempre sinonimo di budget faraonico), ma la gestione delle risorse umane lo è altrettanto.

E sotto questo aspetto a Maranello qualche problema c'è stato, ripercuotendosi sulle scelte tecniche, strategiche e la gestione dei piloti. Dal passato emergono non pochi esempi.

Nel 1986 al culmine di una crisi di risultati, venne ingaggiato John Barnard, ingegnere di grande blasono, non a caso soprannominato "il Mago". Le scarse prestazioni erano da imputarsi ad una carenza nel telaio, per cui si ricorse ad un luminare del settore. La scelta però iniziò a destare qualche perplessità, quando Barnard pretese di avere a dispo-

sizione un'antenna tecnologica in Inghilterra con una succursale a Guilford assistito dai suoi collaboratori; era convinto che la scuola telaistica inglese fosse l'unica all'avanguardia nel motorsport. Dal cilindro del "Mago" uscì la 640 F1, ribattezzata simpaticamente "la papera" per via del muso. Un modello innovativo, primo a beneficiare di un cambio semiautomatico sequenziale. Però la mancanza di affidabilità permise a Berger e Mansell di riportare solo tre vittorie. Il distacco del reparto progettuale e lo scarso scambio di informazioni con Maranello evidenziarono parecchie lacune e ciò provocò uno spaccamento all'interno della scuderia. Complice anche la poca sintonia tra Barnard e le maestranze italiane. Michele Alboreto, pilota molto amato dai ferraristi (sfiorò il titolo nel 1985 perdendolo per un'errata scelta delle turbine) entrò subito in rotta di collisione

con l'ingegnere britannico che gli aveva preferito Berger. Barnard lasciò la rossa nel '90, ma le sue intuizioni si dimostrarono valide nel progetto 641, che permise al nuovo arrivato Prost di lottare per il titolo contro Senna. Purtroppo il traguardo sfumò anche questa volta a causa di una rivalità interna (gestita a fatica) con Mansell poco incline a dargli una mano. Sprecata quell'occasione subentrarono carenze progettuali e dissidi interni che portarono alla partenza del direttore sportivo Cesare Fiorio ed al licenziamento del "Professore" per aver sfogato la sua delusione paragonando la 642 ad un camion.

Nel 1993 Barnard fece ritorno a Maranello, ma Jean Todt, fresco team principal, accentrò tutte le strutture nella sede emiliana e si pose fine all'era dell'antenna tecnologica. Della serie soldi e tempo gettati al vento. In anni più recenti, come dimenticare il mondiale perso all'ultimo round da Alonso ad Abu Dhabi nel 2010? Lo spagnolo si presentò in qualità di leader del mondiale davanti al duo della Red Bull: più precisamente vantava 8 lunghezze di vantaggio su Webber e 15 su Vettel. Il titolo era a portata di mano, invece il muretto della rossa mise in atto una strategia suicida, curando Webber e lasciandosi scappare Vettel che vinse la sua prima corona iridata. Un epilogo amaro che scatenò gli attacchi dei media e dei tifosi e pure di qualche politico che chiese le dimissioni del presidente Montezemolo; ma si sa, in Italia siamo fatti così... A lungo andare i tifosi del Cavallino si sono quasi abituati a vivere tra speranza, rassegnazione e ancora speranza. Purtroppo per loro la realtà attuale è dura da accettare,



Il ponte di Comando Ferrari: Laurent Mekies direttore sportivo e Mattia Binotto team principal, costretto dagli scarsi risultati a riorganizzare la parte tecnica.

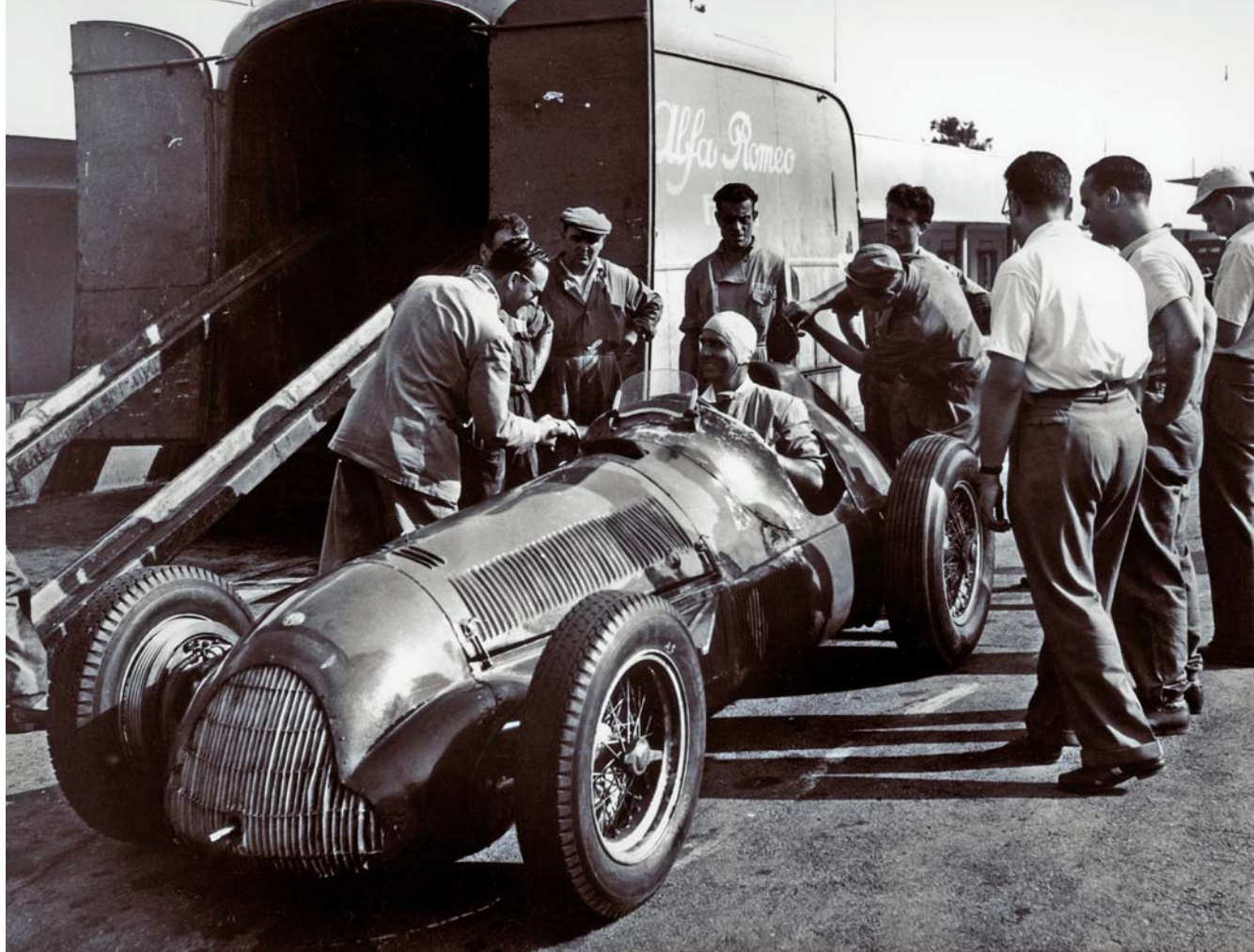
soprattutto dopo un 2019 in cui l'esplosione del fenomeno Leclerc aveva portato una ventata di ottimismo.

Dopo la disfatta ungherese, da Maranello è arrivato un segnale di reazione. Il 22 luglio è stato ufficializzata una riorganizzazione interna. Binotto ha messo mano alla struttura tecnica, quella orizzontale voluta da Marchionne, rendendola più verticistica. Ha promosso Enrico Cardile, attuale coordinatore del programma della SF1000, a responsabile della nuova area Sviluppo e Performance, il quale potrà avvalersi della consulenza di un progettista di grande esperienza, vecchia conoscenza dei ferraristi, il 76enne Rory Byrne padre delle rosse vincenti dell'epopea di Schumi. Del gruppo farà ancora parte David Sanchez, Enrico Gualtieri dirigerà i motoristi, Simone Resta sovrintenderà l'area telaistica e Laurent

Mekies ricoprirà il ruolo di direttore sportivo e responsabile dell'attività in pista.

Dunque niente epurazioni, bensì un rimpasto con cui i vertici del Cavallino hanno puntato sulla stabilità, confermando la fiducia a Binotto, che sarà sgravato da alcuni compiti tecnici. Anche perché non è detto che le rivoluzioni copernicane portino sempre dei benefici, soprattutto col campionato in corso. Invece ottimizzando l'utilizzo dell'attuale gruppo di lavoro, si accorcerebbero i tempi di recupero. Desta sicuramente interesse il ritorno di Byrne, figura carismatica intorno al quale potrebbero crescere nuovi tecnici, pilastri fondamentali per un ricostruzione di una squadra che deve assolutamente tornare ai vertici. E ad augurarselo sono in tanti.

Carlo Baffi
Foto: Ferrari



SUCCEDEVA 70 ANNI FA

La 159. Niente a che vedere con la berlina prodotta dall'Alfa Romeo dal 2005 al 2011, diretta discendente della 156 che, a differenza di questa, che pur ne riprendeva le belle linee disegnate da Walter de' Silva, ebbe un enorme successo. Però, forse per nobilitarla commercialmente, le fu dato un nome davvero mitico: 159, come l'Alfetta vincitrice dei Campionati del Mondo F1 del 1950 e 1951 con Nino Farina e Manuel Fangio. Una vettura da corsa straordinaria non tanto per la meccanica, abbastanza convenzionale per i tempi, quanto soprattutto per la leggenda racchiusa nel marchio che rappresentava e per le vittorie e le gioie che l'Alfa restituiva al Paese e agli italiani usciti massacrati da una guerra mondiale appena terminata. In verità il

mondo, letteralmente naufragato, era uscito assai malconcio da un conflitto lungo e disastroso non solo per gli uomini ma anche per le industrie e lo stesso sport. Nel dopoguerra nessuna Casa automobilistica era quindi in grado di tirar fuori una vettura moderna e competitiva; ci riuscì l'Alfa Romeo che miracolosamente aveva nascosto e salvato dai saccheggi dei tedeschi in fuga, e degli alleati in arrivo, alcune "Alfette" 158 anteguerra. Le 158, sigla per 1500 di cilindrata e 8 cilindri, furono concepite nel 1937 a Modena dalla Scuderia Ferrari, che ancora gestiva il reparto esperienze e sportivo della Casa milanese, con Enzo Ferrari team principa le progettisti Gioacchino Colombo e Alberto Massimino. La vettura, con un telaio a longheroni tubo-

lari e traverse in lamiera, pesava circa 630 kg. e aveva un motore sovralimentato con compressore volumetrico Rootsper una potenza di circa 250 cavalli a 7.000 giri. La vettura fu subito vincente alla sua prima uscita in gara guidata da Emilio Villoresi, fratello di Gigi, alla Coppa Ciano a Livorno nell'agosto del 1938, iscritta direttamente dal Portello tramite il nuovo reparto sportivo della Casa, l'Alfa Corse, appena costituito dal Direttore Generale Ugo Gobbato che aveva poco prima liquidato, in tutti i sensi, Enzo Ferrari. Alla fine della guerra l'Alfa, che pur aveva subito pesanti bombardamenti nel 1943 e si era messa a far cucine a gas e infissi per finestre, ritirò fuori le sue auto da corsa e, in particolare, le Alfette 158 recuperate da un magazzino a Milano e persino da una por-

cilaia a Melzo dove erano state nascoste per l'intero periodo bellico. Le vetture, aggiornate e migliorate, furono subito competitive; la potenza salì via via da 250 ad oltre i 400 cavalli a ben 9000 giri erogati dalla 159 nella versione 1951 con punte di velocità superiori ai 300 kmh. Ovviamente la vettura venne adeguata alle maggiori potenze del propulsore con modifiche all'impianto frenante dai quattro enormi tamburi, al telaio, al ponte e alle sospensioni. Furono numerosi i piloti che, oltre a Villorresi, si susseguirono alla guida di questa magnifica macchina ottenendo successi ovunque: Jean Pierre Wimille, Achille Varzi, Carlo Felice Trossi, il collaudatore Consalvo Sanesi, Alberto Ascari, Piero Taruffi e anche ... l'attore Amedeo Nazzari, protagonista con Alida Valli nel '51 del film "Ultimo incontro" di Gianni Franciolini dove in verità le vere protagoniste erano le rombanti 159 guidate da Sanesi, Farina, Fagioli, Fangio, Bonetto e Von Stuk.

Nel 1950, sotto l'egida della FIA e con nuovi regolamenti, partì il Campionato del Mondo F1 che assegnerà il titolo anche ai piloti vincitori. La prima gara, che si svolse in Inghilterra, con la presenza addirittura di Re Giorgio VI°, padre dell'attuale regina, vide il predominio assoluto dell'Alfa Romeo, assente invece la Ferrari perché ritenne che l'ingaggio fosse troppo basso. Le 158/159 conquistarono i primi quattro posti con Farina, Fagioli, Fangio e Parnell. Lo squadrone era stato completamente rinnovato e, oltre ai "collaudati" Farina e Fagioli, si aggiunse anche l'argentino Fangio (lo squadrone delle tre F), pilota non più giovanissimo ma fortemente seg-

nalato e caldeggiato da Varzi, e infine Reg Parnell in omaggio alla nazione ospitante. Le Alfa non ebbero rivali per l'intera stagione aggiudicandosi ben sei Gran Premi su sette e Nino Farina divenne il primo Campione del Mondo di F1.

Nel 1951 l'Alfa schierò una vettura ulteriormente migliorata in potenza, guidabilità e soprattutto velocità, la 159, perfetta e ultima evoluzione della 158. Il debutto in verità avvenne ufficialmente alla conclusione della stagione precedente ed esattamente a Monza per il XXI° Gran Premio d'Italia vinto da Nino Farina mentre per l'annata successiva le vet-

ture milanesi, ormai spremute al massimo, faticarono non poco a mantenere la loro supremazia incalzate sempre di più dalle Ferrari. Riuscirono comunque anche nel '51 a vincere con Fangio il Campionato del Mondo Marche e Piloti e, a stagione vittoriosamente conclusa, l'Alfa, gravata da una pesante situazione economica e sindacale, come peraltro da sua tradizione, annunciò il ritiro ufficiale dalle competizioni di F1 per dedicarsi esclusivamente alla produzione di vetture di serie. La Ferrari conquisterà il suo primo Campionato del Mondo F1 nel 1952 con la 500 F2 affidata ad Alberto Ascari. Enzo Ferrari così



Nino Farina, vincitore del GP inaugurale a Silverstone e primo campione della Formula 1. Sotto, Farina e Juan Manuel Fangio al GP del Belgio.





Fangio, campione nel 1951. Sotto, l'argentino precede Gonzales con la Ferrari 375 e Farina con l'altra 159, ma si comincia ad intuire che le Alfa sono orma giunte alla conclusione del loro ciclo sportivo.



rispose al telegramma di congratulazioni inviato dall'Alfa: «*Agosto 1952. Cari Amici dell'Alfa, permettetemi di incominciare così questa lettera che vi scrivo dopo tanti anni. Il vostro telegramma di oggi mi ha portato una ventata di primavera e nel cielo terso ho letto, con chiarezza sconcertante, l'intero libro dei nostri ricordi. Vent'anni ho vissuto con voi; quanti fatti, avvenimenti, uomini sono passati! Tutto e tutti oggi ho ricordato. Ho ancora per la nostra Alfa, siatene certi, l'adolescente tenerezza del primo amore, l'affetto immacolato per la mamma!*

Credetemi. Vostro Enzo Ferrari». L'Alfa riapparirà sulle piste di F1 vent'anni dopo, nel 1971, con la sola fornitura alla March di motori 8 cilindri derivati dai prototipi 33/3 (con i piloti De Adamich e Nanni Galli). Bisognerà attendere il 1975 per rivedere un'Alfa F1 in pista, la Brabham-Alfa Romeo BT45 mossa dal boxer 12 cilindri, una vettura concepita da Gordon Murray e Carlo Chiti, Direttore dell'Autodelta, reparto sportivo della Casa milanese e affidata a Carlos Pace e Carlos Reutemann. Tornando alla 158/159 è interessante sapere che il suo carbu-

rante non era la benzina usuale ma una miscela particolare e piuttosto complessa studiata e sperimentata sulle Alfa da corsa dall'ing. Somazzi della Shell, amico di lunga data di Ferrari e fornitore ufficiale della sua Scuderia. Era composta soprattutto da alcool metilico al 97,5%, acqua distillata all'1,5% per rallentare la corrosione e infine olio di ricino all'1% per lubrificare i lobi del compressore. Le dosi dovevano essere assolutamente perfette ed equilibrate per non rischiare di rovinare il motore, interamente in magnesio, compromettendone affidabilità e rendimento.

Abbastanza empirica la prova per avere una miscela perfetta, prova che veniva effettuata semplicemente immergendo un pezzo di magnesio dentro quel mefitico intruglio attendendo poi qualche ora per vedere che succedeva! Il motore veniva quindi messo in moto con un avviatore elettrico, candele di gradazione molto calda e riscaldato vari minuti con benzina tradizionale. Raggiunte quindi le temperature ottimali si svuotava la benzina residua dal serbatoio e si metteva il metanolo; si sostituivano le candele con altre più o meno fredde secondo i circuiti, per evitare di bucare qualche pistone; seguiva un robusto cicchetto al carburatore e ... via tra nubi di fumo puzzolente e un frastuono lacerante! Rientrati ai box procedura inversa: svuotare di nuovo tutto, rimettere benzina e candele normali e fare infine girare un po' il motore per pulizia generale ed evitare depositi di residui corrosivi all'interno. Certo le procedure erano molto "macchinose" ma non tanto lontane poi da quelle attuali.

Succede oggi... Sono passati 70 anni, ma è sempre entusias-

mante! Ne posso parlare perché ho avuto la fortuna di guidare più volte la 159 grazie alla cortesia del Museo Alfa Romeo di Arese. Già il solo assistere ai lunghi preparativi per la messa in moto e in pista della vettura è qualcosa di emozionante. Intanto i meccanici che operano intorno ad essa; li ricordo tutti con affetto ed amicizia, e in particolare il Bonini, grande collaudatore, Maurizio Monti suo discepolo, il longilineo Rigoni, ... eccezionale la loro perizia e sintonia. Facevano parte della vecchia guardia, di quel capitale intangibile di cui l'Alfa è stata custode per cento anni.

Un capitale fatto di tradizioni e di eccellenze in cui l'anziano trasmetteva al più giovane antiche conoscenze e passate esperienze sì che le tradizioni della Casa non si perdessero nel suo divenire. Enzo Ferrari diceva che "in Alfa c'erano meccanici che sapevano fare i guanti alle mosche!". Il sedersi al posto di guida, peraltro non scomodo, su quel sedile in vellutino chiaro consumato da culi tanto illustri già incute non solo rispetto ma parecchia soggezione. Impugni un enorme volante in legno, quello che ha stretto Fangio, quello con cui ha vinto il Campionato del Mondo, ...e ti rendi conto di essere un sacrilego! Sono seduto sulla leggenda, su una macchina il cui stemma sul radiatore racchiude storie esaltanti di uomini e di sfide.

Ma vengo subito risvegliato dagli incitamenti dei meccanici: "Stefano vai!!, parti subito, forza, non far sporcare le candele!". Si fa presto a dire; cambio non sincronizzato, acceleratore al centro, tra frizione e freno, con gamba e piede destro che tremano, cuore a mille, e poi quel rombo poderoso che si sprigiona dallo scarico. Intorno la gente si ottura



L'autore dell'articolo si è tolto la soddisfazione di guidare più volte la 159 grazie alla cortesia del Museo Alfa Romeo di Arese.



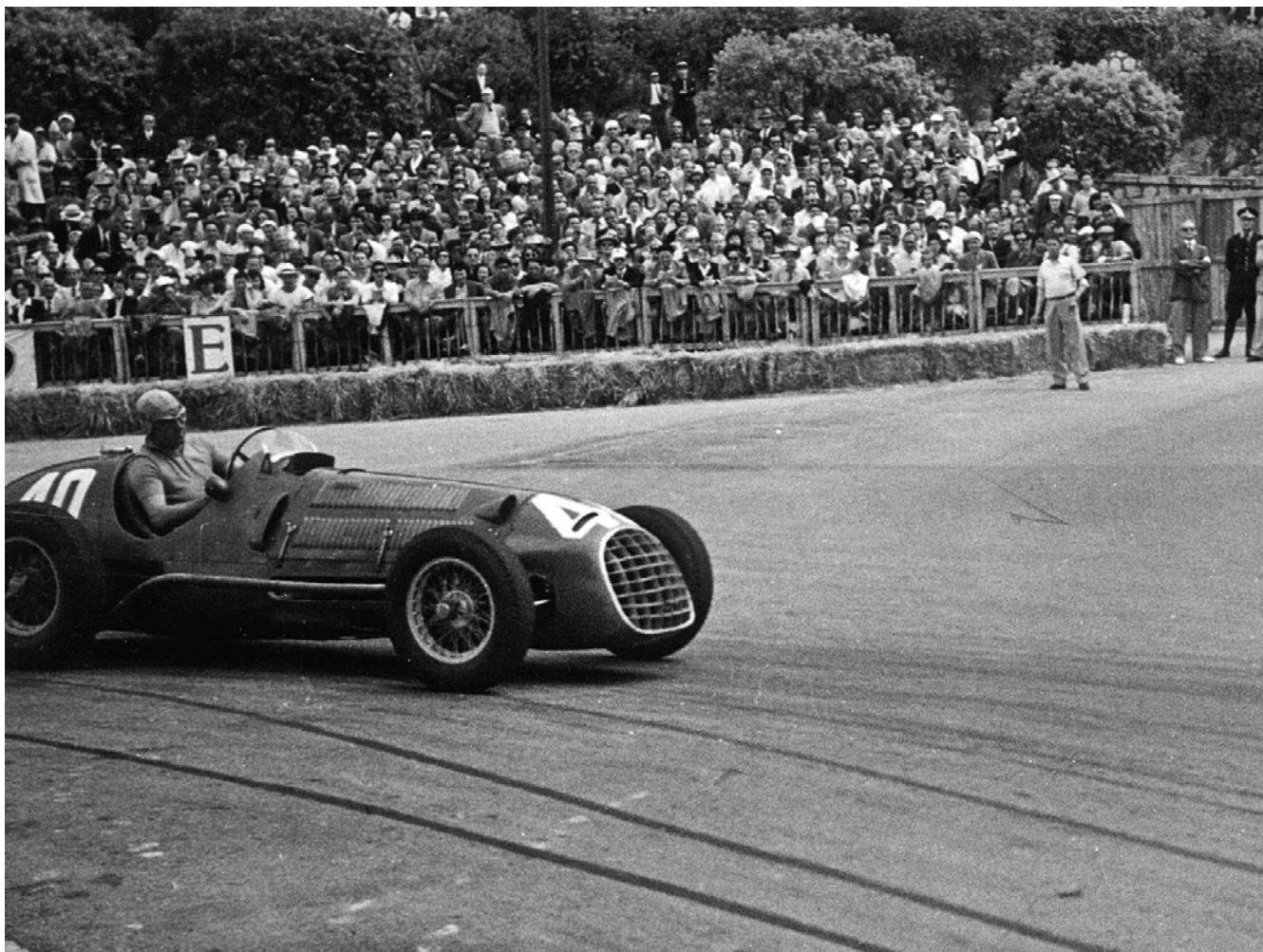
le orecchie mentre la 159 vola via con i pneumatici posteriori che si gonfiano per l'accelerazione e la forza centrifuga. È andata, ora si è soli, o forse no; troppa storia c'è là dentro. Una bella doppietta, non facile, ma le marce scorrono via con una coppia mostruosa e la velocità è davvero notevole. Siamo a Monza, proprio dove questa leggenda è nata e cresciuta, dove la 159 ha sempre vinto; la pista scorre via ma i dolori arrivano alla staccata della Campari, infatti la prima volta vado dritto. I freni, o meglio i rallentatori, non sono certo affidabili: ma come facevano quelli? Però

poi più giri e più impari. Stacchi, anzi rallenti prima e accelera prima; leggera derapata e di nuovo via in accelerazione.

La fregatura è che più la guidi più impari a conoscerla e prendi così anche maggior confidenza con quest'arma da guerra, le sue scontrosità e le sue allegrie, e nello stesso tempo ti accorgi di andare sempre un po' più forte. Poiché però gran pilota non sono e scemo neppure ... è meglio rientrare ai box e ... restare senza parole continuando a sognare ... su gambe malferme.

Stefano d'Amico

Foto: Alfa Romeo, Arch. D'Amico



LA PRIMA FORMULA 1

La superiorità dell'Alfetta nel primo anno del Campionato mondiale Piloti ha messo in un angoletto ogni altro elemento tecnico e sportivo.

Compressore sì, compressore no
Il più importante riguarda il confronto tra il motore sovralimentato e l'aspirato. Come è noto il regolamento imponeva un rapporto di 1:3, in pratica l'Alfa Romeo 158 nata nell'anteguerra come "voiturette", una sorta di F2, si doveva confrontare con avversarie aspirate di 4.500 cc. Una scelta drastica se si pensa che l'ultimo schema per la formula

Grand Prix prima della guerra proponeva il rapporto 1:1,5, motori 3000 sovralimentati contro i soliti 4,5.

La lunga fase di ripresa delle corse e di avvicinamento al primo campionato del mondo, dal 1946 al 1949, è favorevole alle vetture sovralimentate, in particolare la 158 e la Maserati 4CL, che tra le altre cose hanno il vantaggio del peso, 700 kg la prima e addirittura 625kg la macchina del Tridente nella versione 4CLT/48.

Come indicano le sigle, Alfa e Maserati sposano due tipologie diverse per i motori: otto cilindri in linea la casa milanese, quattro cilindri la seconda. Diverso è an-

che l'approccio alle gare, che si rifletterà sui risultati, soprattutto nei primi due campionati del mondo. Alfa corre con una squadra ufficiale, Maserati si affida a scuderie - Ambrosiana e successivamente Milan - e a privati, di conseguenza della 4CL progettata nell'anteguerra da Ernesto Maserati sono stati costruiti 24 esemplari, della 4CLT/48 venti esemplari.

La strada del motore sovralimentato viene subito perseguita da Ferrari, che è la grande novità nel dopo guerra. La filosofia del costruttore di Maranello, che trova un grande sostenitore in Raymond Sommer, uno dei piloti

maggiormente stimati dal "Drake", è strettamente legata al 12 cilindri, buono per tutte le occasioni. Dodici cilindri è la barchetta 125 S che vince a Roma nel 1947. Da questa deriva la "botte" ovvero la prima monoposto del Cavallino. Il motore si presta evidentemente ad accogliere la sovralimentazione. In proposito vale la pena ricordare che si tratta di un sistema meccanico. Differentemente dal turbo che si diffonderà a fine anni settanta, il compressore volumetrico (a palette) Roots è azionato direttamente dal motore, e immette il carburante direttamente nel cilindro a una pressione di alimentazione di 2 - 3 kg/cm². Vale l'equazione di sviluppare potenze di circa 300 CV, senza ricorrere a cilindrata di 5, 6 o più litri. I parametri cruciali sono la temperatura e i consumi. Per ottimizzare il sistema si passerà al doppio compressore, disposto prevalentemente in serie, o al compressore doppio stadio.

Per quando riguarda il carburante si utilizzano miscele di metanolo anidro o alcool metilico per i motori sovralimentati e supercarburante addizionato con etanolo per gli atmosferici, con diverse percentuali, tenute segrete dai team. Tornando a Ferrari, nel 1948 presenta la sua prima F1, è la tipo 125 progettata da Gioacchino Colombo, che a Modena presso la Scuderia Ferrari aveva realizzato tra il 1937 e il 1938 l'Alfetta.

La nuova monoposto di Maranello ha un motore 12 cilindri a V di 60° a doppio albero a camme per bancata, alimentato a carburatori, sovralimentato inizialmente con un compressore monostadio. La potenza si attesta sui 230 CV a 7000 giri/min. Nel 1949 con l'avvento di Aurelio Lampredi alla direzione tecnica, al posto di



In apertura, la Ferrari 125. Sopra, Gonzales autore della prima vittoria assoluta Ferrari in Formula 1 a Silverstone. Sotto, Ascari con la Ferrari 500.



Colombo che torna in Alfa, si interviene sul motore adottando un compressore doppio stadio, c'è un guadagno di una trentina di CV, che in una stagione caratterizzata dall'assenza dell'Alfa, ferma dopo aver perso i suoi migliori piloti, Wimille e Varzi per incidenti, Trossi per malattia, permette ad Alberto Ascari di vincere il Gran Premio d'Italia e d'Europa a Monza e il Gran Premio di Svizzera a Berna.

Ed è sempre la 125 la macchina con la quale Ferrari, assente alla "prima" di Silverstone, fa il suo esordio nel Campionato Mondiale F1 il 21 maggio 1950 al Gran

Premio di Monaco. Vince Fangio con l'Alfetta, ma le Ferrari si mettono in luce con Villorosi autore di un poderoso quanto sfortunato inseguimento dopo essere stato attardato dalla famosa "ammucchiata" al Tabaccaio, Ascari è secondo, Sommer quarto. In Svizzera, invece, si registrano i ritiri di tutte e tre le vetture. Lampredi che deve confrontarsi con i regimi di rotazione, per spremere qualche CV in più per avvicinarsi all'Alfa che sta viaggiando ben oltre i 300 CV, decide a questo punto di puntare sul motore aspirato. Al Gran Premio del Belgio Ascari è al volante della



Ferrari 275 con motore di 3,3 litri ed è comunque quinto. La squadra ufficiale diserta poi il Gran Premio di Francia proprio per concentrarsi sulla gara di casa a Monza. Sul circuito brianzolo è il turno della 375, l'aspirato a cilindrata piena. Ascari è secondo in prova a due decimi da Fangio, e in gara chiude alle spalle del neo campione del mondo Nino Farina, dopo essere salito sulla macchina di Serafini. La sfida è lanciata e nel 1951, dopo aver battuto per la prima volta l'Alfa Romeo a Silverstone, con Froilan Gonzales, la 375 arriva a giocarsi il titolo con Ascari all'ultima gara, il Gran Premio di Spagna a Barcellona. È una corsa stregata che mette

clamorosamente in luce i punti deboli dei due rivali. La 159 "beve" troppo, la Ferrari consuma pneumatici in quantità industriali. Vince l'Alfa che ha adottato una scelta conservativa per i pneumatici, ma è anche la fine del confronto tra aspirati e sovralimentati. Con il ritiro dalle corse dell'Alfa Romeo, la FIA preoccupata da un possibile monopolio Ferrari nei due anni a venire, decide di far disputare il Campionato Mondiale Piloti 1952 - 1953 con le F2 che hanno una motorizzazione atmosferica di due litri, ma ottiene il risultato contrario di quanto ipotizzato con il dominio di Ascari e della Ferrari 500. Ma questa è un'altra storia.

Il sogno blu

Il primo Campionato Mondiale Piloti vede al via due marchi francesi. Non c'è Bugatti, la grande protagonista dei Grand Prix a cavallo degli anni 20 e 30 e nemmeno la Delage. L'interessante CTA Arsenal dell'ex progettista della Delage, Albert Lory, apparsa nel 1947 non ha avuto seguito.

Ma il bleu France sembra comunque ben rappresentato. Il 13 maggio 1950 a Silverstone prendono il via ben cinque Talbot-Lago e Yves Giraud-Cabantous e Luis Rosier a fine gara occupano il quarto e il quinto posto. Luis Rosier firmerà nella stagione due podi per la casa francese, alla quale regalerà il più grande successo vincendo quell'anno la 24 Ore di Le Mans, dove ha segnato un exploit incredibile guidando per oltre 23 ore, per lasciare al figlio Jean Luis pochi spiccioli di gara.

Elemento comune alla sport e alla monoposto è il motore sei cilindri 4,5 litri che ci riporta ai legami italiani del marchio franco-inglese, per il quale aveva lavorato a inizio anni venti Walter Becchia, il futuro grande motorista di Citroën. È infatti il veneziano Antonio Lago a rilevare la parte francese dell'azienda, quando nel 1932 va in crisi la Clément-Talbot, ed è già nell'anteguerra che Talbot-Lago progetta il grosso sei cilindri. Paradossalmente la parte inglese, originata da un Lord Talbot, è acquistata dalla Roots, e Lago al momento di schierarsi in F1 non prende in considerazione il compressore...

La monoposto Talbot-Lago, assai simile alla sport se a questa togliamo i parafanghi, ha nella sigla l'indicazione di una delle caratteristiche del motore. T26C, oltre al motore sei cilindri si riferisce alla doppia accensione,



Nella pagina a sinistra, la Talbot F1. A fianco, Trintignan al volante della sua Simca Gordini. In basso, la Vanwall campione costruttori nel 1958.

due candele per cilindro, con doppio magnete. Non è un fulmine di guerra, ma grazie alla potenza di 280 CV a soli 5000 giri/min beve pochissimo, 28 litri per 100 km, e può rifornire almeno una volta in meno rispetto alle altre macchine, vantando anche una buona affidabilità. che, invece, fa un po' difetto alla Type 15 del "mago" parigino Amedeo Gordini, che equipaggia la sua piccola F2 con un compressore Maserati o Roots. Dopo un solitario quarto posto di Robert Manzon al Gran Premio di Francia 1950, le Simca-Gordini partecipano ad altre corse iridate l'anno dopo con Luis Chiron, Maurice Trintignant, Manzon, André Simon, e lo stesso Aldo Gordini, il figlio del "mago", senza lasciare grosse tracce. Il miglior risultato, a parte le numerose vittorie in F2, rimane il secondo e terzo posto di Simon e Trintignant al Gran Premio di Germania del '50, anco-

ra non valido per il mondiale, vinto da Alberto Ascari.

Al servizio di sua Maestà

Non meglio stanno gli inglesi. A Silverstone si vedono le ERA, macchine dell'anteguerra, e si vede, portate in gara dai volenterosi Bob Gerard e Leslie Johnson, l'ALTA, che invece è la prima

monoposto inglese costruita dopo la seconda guerra mondiale. L'ALTA fornirà poi i suoi motori F2 alla HWM (Hersham and Walton Motors) con la quale correrà il giovanissimo Stirling Moss.

Di lusso va a Reg Parnell, che si vede offrire la quarta 158 a Silverstone, dove per la gioia del pubblico salirà sul podio e a Peter Whitehead che a metà campionato riesce a rilevare una 125 da Ferrari con la quale è terzo a Reims.

Ferrari anche per il "re delle Bronzine". Nel 1951 Tony Vandervell, fornitore della casa di Maranello, riesce ad avere una 375, ma si mette subito in contrasto con Ferrari ribattezzando la vettura, colorata di verde, come Thin-Wall, ed è questa la genesi della Vanwall tutta inglese, che vincerà nel 1958 il primo titolo costruttori F1.

Non fa invece in tempo ad arrivare al top il sontuoso progetto BRM Type 15 Mark 1, con motore 16 cilindri 1,5 litri.

Franco Carmignani

Foto: Arch. Carmignani, Ferrari





REIMS: A 300 KM/H

NELLO CHAMPAGNE

Cento bottiglie di champagne erano negli Anni '50 e '60 il premio-extra offerto al vincitore del Gran Premio di Francia, o meglio del Gran Premio dell'A.C.F. (Automobile Club France) come la corsa si chiamava all'epoca. Questo speciale premio era messo in palio dai produttori di vino della regione dello Champagne quando la corsa si disputava sul locale circuito di Reims-Gueux, 150 chilometri a nord-est di Parigi.

Nel 1966 Jack Brabham fu l'ultimo campione che si portò a casa (e probabilmente si sciolò!) le famose cento bottiglie di champagne. Da allora le Formula 1 non

hanno più corso a Reims e la pista è ormai in disuso.

Negli Anni '60, in Francia, non esistevano impianti permanenti (unica eccezione Linas-Montlhéry alle porte di Parigi). Le Mans, Pau, Rouen, Albi, Clermont Ferrand e per l'appunto Reims erano circuiti realizzati chiudendo normali strade di traffico abitualmente aperte alla circolazione. Un po' come avviene ancora oggi con Spa-Francorchamps.

A Reims ciò si verificava tra la fine Giugno e i primi di Luglio quando Toto Roche vi organizzava una sorta di "festival della velocità" che, se non contemplava il grand prix di Formula 1 (in rotazione con Rouen, Clermont-Ferrand e

LeMans-Bugatti), prevedeva comunque i prestigiosi Trofei di Francia di Formula 2 e 3, la Coppa Gordini e una singolare 12 ore notturna (la partenza veniva data alle ore 24.00) per vetture sport e granturismo, mai assurta peraltro a rango di prova del Campionato Mondiale.

Modificato nel 1954 per tagliare fuori l'abitato di Gueux e renderlo più veloce (sic!), l'andamento del circuito di Reims (8,301 km) aveva grossomodo la forma di un triangolo, un triangolo velocissimo visto che sui suoi lunghissimi rettili si superavano i 300 km/h e che nel 1966 "nonno Jack" - come colleghi ed appassionati avevano preso a soprannominare

A sinistra, la partenza del Gran Premio del 1966, che si chiuse con un'amara delusione per un grande Bandini.

l'ormai quarantenne pilota-costruttore australiano che si avviava a conquistare il suo terzo titolo iridato - vinse il grand prix alla media di 220,315 km/h.

Un percorso facile? Per niente. Se qualcuno vi viene a dire che bastava premere a tavoletta sui rettilinei e poi piantare qualche bella staccatona, potete pure ridergli in faccia. Se è pur vero che il rettilineo delle tribune non presentava grandi problemi, la lunga curva del Calvario posta al termine dello stesso richiedeva grande attenzione e pelo sullo stomaco. Il successivo rettilineo poi... non era affatto un rettilineo come vi raccontano. Dopo un primo tratto diritto il tracciato chiudeva sempre più decisamente a destra (molto di quanto un esame superficiale della cartina del circuito potrebbe far supporre). Superato questo tratto, detto dell'Hovette, c'era un misto medio-veloce che dopo un'impegnativa piega a sinistra, proponeva all'improvviso la curva di Muizon, una destra da prima che immetteva il tracciato sulla strada nazionale 31 Soissons-Reims, il rettilineo più lungo del circuito. Qui c'erano due trappole. La prima era rappresentata dalla Garenne, una maligna piega a destra da affrontare poco dopo aver messo la quinta, la seconda è l'altimetria. La pista saliva e poi scendeva come precipitando all'improvviso da gradini. L'auto si alleggeriva, si sollevava sulle sospensioni per poi ripiombare sull'asfalto. E poiché si andava a 280-300 km/h e la strada era costeggiata da una doppia fila di robusti platani, ogni errore si poteva pagare caro.

Usciti dalla boscaglia di Gueux, si piombava sul filo dei 320 km/h sulla curva di Thillois, un'altra destra da prima dopo la quale, costeggiata La Bonne Rencontre, ci si rilanciava ad oltre 300 km/h sul rettilineo delle tribune ricavato sulla strada provinciale 27 Reims-Gueux. Il contagiri schizzava verso l'alto e, se c'era qualche avversario attorno, era come essere in mezzo ad un tuono. Probabilmente gli spettatori sentivano la tribuna tremare la terra sotto i piedi.

La curva di Thillois ci riporta al gran premio del 1966 e alla grande occasione svanita di conquistare a Reims un'altra vittoria tutta italiana dopo quella ottenuta nel 1961 da Giancarlo Baghetti. Separatasi da John Surtees, il "figlio del vento", la Ferrari aveva promosso caposquadra Lorenzo Bandini e gli aveva affiancato Mike Parkes, debuttante in F1, per il quale, vista la statura del pilota inglese, aveva costruito una speciale 312 "allungata". Assenti per infortuni Clark e Stewart, la potenza del 3000-V12 di Maranello faceva delle rosse le logiche favorite per la vittoria. Tanto favorite che "mamma Rai" decise di regalare agli appassionati un'inattesa diretta della corsa.

In prova Bandini rispettò in pieno il pronostico. Conquistò facilmente la pole con uno strepitoso 2'07"8, lasciando a 6 decimi Surtees (Cooper-Maserati) e a 1"3 il compagno di squadra Parkes che completava la prima fila dello schieramento. Domenica, un'afosa giornata di Luglio, Bandini partì perfettamente e condusse la corsa per 32 dei 48 giri in programma fino a quando, proprio alla curva di Thillois, il 12 cilindri si ammutolì improvvisa-

mente: si era sganciato il cavo che collega il pedale dell'acceleratore al motore!

Lorenzo scese, strappò un filo di ferro che legava le balle di paglia, lo collegò alle farfalle e, tirandolo con una mano, rientrò ai box. Esattamente come farebbero oggi Hamilton, Vettel e Leclerc (sic!). Pare vero! Riparata la Ferrari, riprese la corsa che concluse staccato di alcuni giri.

Brabham, buon secondo fino alla panne della Ferrari, si aggiudicò il Gran Prix dell'A.C.F. e divenne il primo pilota a vincere un gran premio al volante di una monoposto che portava il proprio nome. Bandini si consolò con il giro più veloce in gara.

Prima di andare oltre vorrei ancora segnalare quella che ormai diventata un'inesattezza storica ricorrente. Nel suo libro "Le briglie del successo" Enzo Ferrari (e molti cronisti dopo di lui) chiamano di Muizon anziché del Calvario o di Gueux la "velocissima curva che segue il rettilineo delle tribune" il luogo dell'incidente in cui nel 1958 perse la vita Luigi Musso. Muizon, ma che, come abbiamo visto, è tutto un altro punto del circuito. E soprattutto non era una curva che si potesse pensare di affrontare in pieno!

Il circuito di Reims è in disuso da ormai una cinquantina d'anni. Nel 1969 ospitò l'ultima gara automobilistica e tre anni dopo prova del campionato francese di motociclismo). Chi oggi dovesse percorrere la strada D27 tra Thiillois e Gueux può ancora vedere le strutture dei box che dal 2005 sono state restaurate a cura di un gruppo di appassionati e classificate come monumento storico.

Paolo Ferrini



IL "MURO" DEL CORAGGIO

Dovremo aspettare il Gran Premio d'Olanda 2021 per vedere di nuovo correre delle monoposto di Formula 1 su una sopraelevata. Avverrà sul circuito di Zandvoort dove sono state realizzate due curve con rispettivamente 19 e 18 gradi di pendenza, disegnate da Jarno Zaffelli. Per il moderno campionato sarà una novità assoluta che ha però celebri eredi a cui il fondatore della Dromo Circuit Design si è ispirato, come lui stesso conferma in un'intervista: «Il direttore della pista si rivolse a Charlie Whiting per capire come allungare un rettilineo raddrizzando una curva che non si poteva spostare, e venne l'idea di una sopraelevata. Si tratta di un concetto diverso rispetto a quello americano. Ci

siamo dovuti quindi ispirare a circuiti classici, come Monza».

Ripercorriamo allora la nascita, gli anni di gloria e il declino dell'anello italiano che ha arricchito (e in alcuni casi tristemente macchiato) le pagine della storia del motorsport scritte nel Tempio della Velocità.

L'idea di una pista ad alta velocità risale al progetto originario che servì nel 1922 ad erigere in tutta fretta un circuito adatto al Gran Premio d'Italia. Dopo la prima edizione a Montichiari, era evidente alle case d'auto che era necessario un tracciato permanente non solo per ospitare le competizioni ma anche per sviluppare tecnicamente vetture e moto prima del lancio sul mercato. L'Automobile Club di Milano si assunse la paternità

dell'idea e individuò nel Parco di Monza un luogo abbastanza ampio e non troppo lontano dal capoluogo regionale per procedere all'edificazione. Il tracciato, ridimensionato rispetto ai disegni iniziali, aveva già allora una pista di velocità di 4,5 chilometri con due curve sopraelevate. L'inclinazione non era nulla in confronto a quanto si sarebbe raggiunto con il catino d'alta velocità del 1955 ma già allora i 21 gradi (con un'altezza di 2,6 metri rispetto al livello del suolo) e il raggio di 320 metri consentirono ad Achille Varzi su Alfa Romeo di superare i 200 chilometri orari nel secondo GP d'Italia, una velocità mai raggiunta in nessun altro autodromo europeo. Sia auto che moto percorrevano in gara prima il circuito stradale di 5,5

chilometri e successivamente la pista di velocità.

Nel 1928 ventitré auto (per lo più di scuderie private con Bugatti e Maserati) gareggiarono per aggiudicarsi i premi in denaro del Gran Premio d'Italia e d'Europa. Lasciamo alla cronaca del giornale dell'epoca *Auto Italiana* raccontare cosa successe: «*Allorché Materassi stava per ultimare il 18° giro, sul rettilineo davanti alle tribune, mentre cercava di rimontare la Bugatti di Foresti, deviava improvvisamente a sinistra, senza nessun apparente motivo, e la macchina, dopo aver superato lo spazio erboso al lato della pista, abbattuti diversi paletti sostenenti la recinzione metallica di protezione, scavalcato il fossato che separa la pista dal parterre delle tribune, piombava sulla folla e dopo alcuni ribaltamenti ritornava nel fossato dopo aver seminata la strada di morti e di feriti*».



Nell'incidente persero la vita ventisette spettatori. In una tempesta di polemiche, si sospese così il Gran Premio d'Italia per un biennio, sostituendolo semplicemente "all'italica maniera" nei due anni successivi con un Gran Premio di Monza. Nonostante nel 1929, proprio per garantire

maggiore sicurezza, si decise di correre solo sulle sopraelevate e non sul tracciato stradale, era ormai maturata la convinzione che il circuito dovesse essere necessariamente rivisto per diminuire la velocità media.

Dal 1930 si adottò quindi il tracciato cosiddetto Florio che es-





La sopraelevata durante la costruzione e, sotto, il suo restauro del 2014.

cludeva la sopraelevata Nord. La morte dei piloti Giuseppe Campari, Baconin Borzacchini e Stanislao Czaykowski tre anni più tardi durante un Gran Premio di Monza proprio sulla rimasta cur-

va Sud, decretò di fatto la fine delle due sopraelevate del 1922 sostituite dalle celebri curve in porfido del 1938.

Bisognerà aspettare il 1955 per vedere ripristinato il tracciato classico di Monza. L'idea di ricostruire le curve sopraelevate venne all'allora direttore Giusep-

pe Bacciagaluppi che aveva tuttavia in mente di sfruttarle per test tecnici e tentativi di record più che per le competizioni. La nuova pista d'alta velocità era più corta di 250 metri rispetto a quella originaria e con caratteristiche costruttive ben diverse. Le curve posavano infatti su piloni in cemento armato e avevano una pendenza fino all'80 per cento, permettendo alle auto di raggiungere i 300 chilometri orari. La miscela d'asfalto venne posata interamente a mano e per la prima volta in Italia si installarono ai bordi della pista i guardrail in metallo (invenzione che più tardi venne estesa a tutta la rete autostradale, dopo i positivi risultati riscontrati a Monza).

L'entusiasmo della Formula 1 per la nuova pista di alta velocità durò esattamente due anni perché case e piloti iniziarono a lamentarsi delle troppe sollecitazioni alle monoposto che causavano numerosi guasti meccanici. Nacque allora l'idea di far



competere le vetture di Indianapolis contro le europee in un "Trofeo dei due mondi": un'operazione geniale e avanguardistica se pensiamo che nacque proprio a Monza. Gli americani raccolsero la proposta con entusiasmo portando via nave le auto per la prima edizione sulle sopraelevate della "500 Miglia di Monza" del 1957. La gara venne invece disertata dagli europei che avevano forse paura dell'impetuoso confronto delle prestazioni. L'anno successivo si unirono alla kermesse due Ferrari e una Maserati ma, dopo la seconda edizione, il progetto italoamericano non venne riproposto (con grande delusione del pubblico).

Come in passato, un altro tragico incidente mortale costrinse l'autodromo monzese a chiudere le sopraelevate alle vetture di Formula 1. Nel 1961, tamponata da Jim Clark, la Ferrari di Wolfgang Von Trips si alzò in aria e colpì una rete di protezione dietro cui erano assiepati degli spettatori. Il bilancio di quindici

morti, oltre al pilota, sancì l'abbandono del catino per il migliore campionato del mondo.

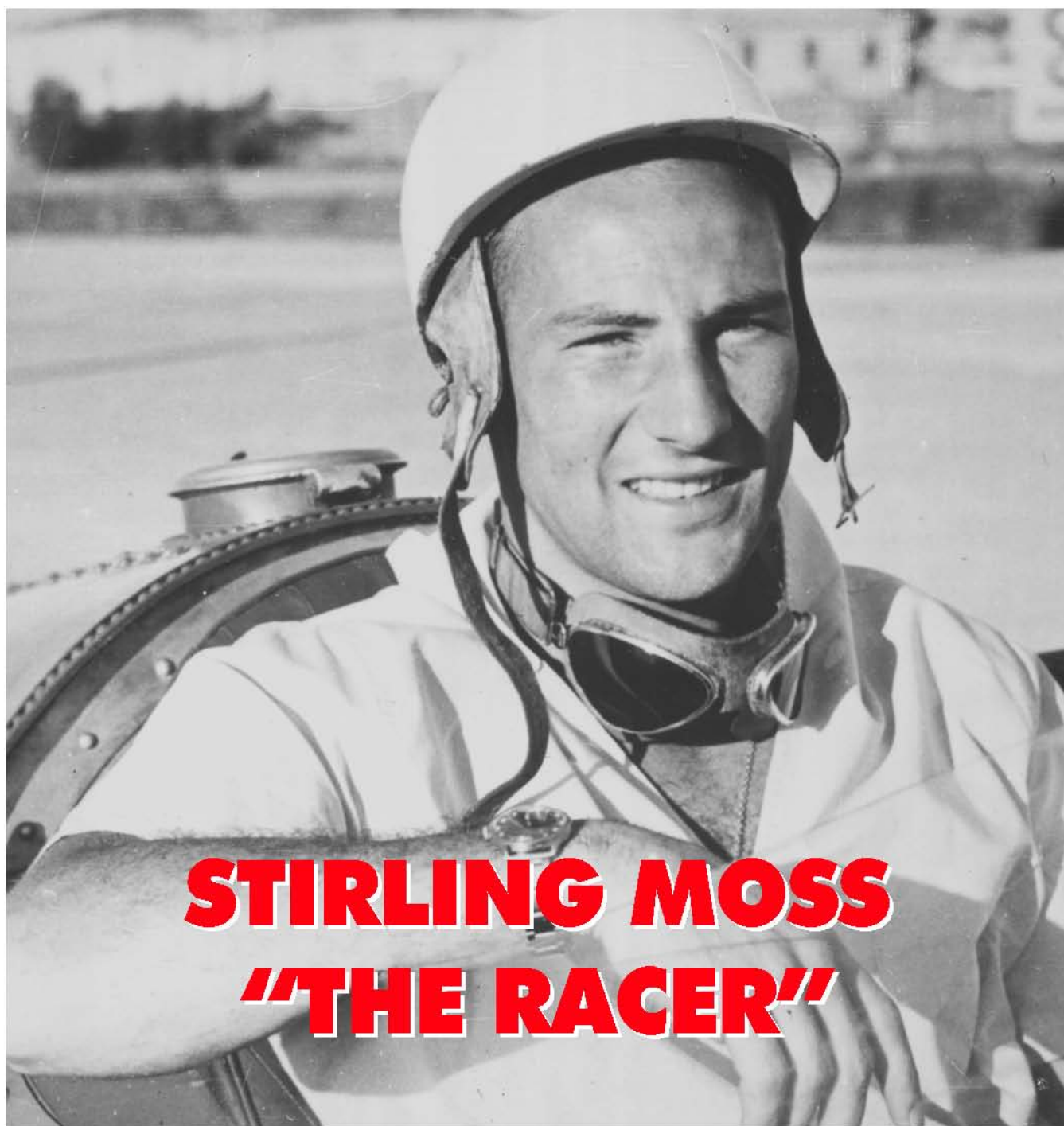
Dal 1965 al 1969 furono GT, sport e prototipi a sfruttare le sopraelevate grazie alla "1000 chilometri di Monza", una endurance che attirò nel circuito folle di spettatori che normalmente solo il Gran Premio d'Italia riusciva a portare. Dagli anni Settanta, la pista ad alta velocità venne di fatto abbandonata perché l'incremento delle prestazioni delle vetture non permetteva di percorrere le pendenze del catino in sicurezza. Sfruttate per alcune Prove Speciali del Monza Rally Show, il weekend rallistico del Tempio della Velocità, e per alcune parate storiche, le sopraelevate iniziarono a deteriorarsi tanto da spingere una fetta dell'opinione pubblica a chiederne l'abbattimento. A inizio anni Duemila, oltre cinquemila appassionati di motorsport tra i quali numerosi piloti come Alex Zanardi, Jody Scheckter, Phil Hill, Stirling Moss e John Surtees si opposero con una petizione inviata ai Comuni di

Milano e Monza, proprietari dell'area. Nel 2014 sul circuito di alta velocità venne steso un nuovo strato di cemento, posizionato un guardrail e revisionata la struttura portante in cemento, conferendo alle sopraelevate un aspetto curato, tanto da renderle oggi teatro di numerosi set fotografici pubblicitari.

Il fascino di questa struttura imponente ben traspare nelle scene del film cult Grand Prix (1966) di John Frankenheimer, girato in parte nell'autodromo brianzolo. Scott Stoddard, uno dei piloti di fantasia protagonisti della pellicola, descrive in poche battute cosa provavano nella vita vera gli eroi che sfrecciavano sulle sopraelevate di Monza: «*La sollecitazione è tale che sembra quasi squassare l'auto. La forza centrifuga spinge l'auto nella parabola della curva e tu senti una serie di pugnalate trafiggerti la schiena. Soffri da morire. Tutto trema e traballa e hai l'impressione che l'auto debba finire a pezzi*».

Davide Casati





STIRLING MOSS "THE RACER"

È stato definito "un Re senza corona", nonostante sia stato uno dei più grandi drivers di tutti i tempi. Anzi, per essere precisi è meglio etichettarlo come "racers". Così amava definirsi, Sir Stirling Craufurd Moss. In Formula Uno ha conquistato sedici vittorie e altrettante pole position ed è salito 24 volte sul podio in 66 Gran Premi. Complessivamente ha tri-

onfato per 212 volte in 529 gare disputate. Numeri da paura che fanno di Stirling Moss un asso del volante a 360 gradi: dalle monoposto alle ruote coperte, compresi i rally (si piazzò secondo a Monte Carlo nel 1952 su una Sunbeam), categoria a cui s'era dedicata anche la sorella Pat (più giovane di cinque anni) così come mamma Aileen vincitrice due volte del "Lady Expert Trials". E

che dire del padre Alfred, uno stimato dentista con il pallino dei motori? E dal momento che il Dna non è un'opinione, non c'è da stupirsi che a soli dieci anni Stirling guidasse una Austin Seven intorno alla casa di famiglia in campagna e che a sedici si mettesse al volante di una Morgan a tre ruote. Una passione travolgente, stranamente non condivisa però dal padre che pare

abbia cercato in tutti i modi di tenere il figlio lontano dai circuiti. Ma la passione di Stirling, allora diciassettenne, era troppo forte così, compiuti i diciotto anni e presa la patente, Moss entrò nel mondo delle competizioni motoristiche.

Sin dalle prime corse in Formula 3 al volante di una Cooper, Moss firmò numerosi successi e nel '50 trionfò nel prestigioso RAC Tourist Trophy a bordo di una Jaguar per ripetersi pure nell'anno successivo. Imprese che convinsero una volta per tutte anche il papà sulla futura carriera del figlio e che furono il preludio al gran salto in Formula Uno. Debutto che ebbe luogo il 27 maggio del 1951 nel Gran Premio di Svizzera a Bremgarten presso Berna; a bordo di una modesta HWM-Alta partì 14esimo e concluse ottavo a due giri dal vincitore Juan Manuel Fangio su Alfa Romeo.

L'anno della svolta arrivò nel '54, quando Stirling venne ingaggiato dalla Maserati con la quale ottenne il suo primo podio in Belgio, proprio nella gara in cui debuttò la potentissima Mercedes W196. A Spa, il britannico si piazzò terzo alle spalle di Trintignant e ...Fangio. Alfred Neubauer, gran capo della "Stella a tre punte", rimase colpito dal talento di quel giovane astro nascente d'oltre Manica e non esitò ad affidargli una Freccia d'Argento per il 1955. In una stagione dominata da Fangio, Moss colse la sua prima vittoria in carriera imponendosi sul tracciato di Aintree, primo pilota inglese a vincere il Gran Premio di Gran Bretagna. In quell'occasione ebbe la meglio proprio su Fangio, dopo averlo preceduto anche in qualifica dando filo da torcere al



"grande Chueco" con una sana competizione in seno alla Mercedes, che però non degenerò mai in una faida interna che minasse la serenità della scuderia. Moss non nascose mai la grande stima verso Fangio, che reputava un maestro e che definì un gentiluomo del volante, un pilota che non fece mai ricorso a mezzi sleali contro i suoi avversari. Per contro ricevette sempre una grande considerazione da parte del suo grande rivale. Proprio in quell'anno i due avevano fatto coppia alla 24 ore di Le

Mans. Due fuoriclasse a bordo della formidabile Mercedes 300 Slr, della serie un "dream team" pressoché imbattibile. Invece, complice il terribile incidente in cui morirono 85 persone, la casa di Stoccarda ritirò le sue vetture in segno di lutto e addio sogni di gloria.

La sfida tra i due proseguì anche nel 1956, quando dopo il ritiro della Mercedes dalle competizioni, Moss fece ritorno in Maserati e Fangio passò alla Ferrari. Nella lotta per il titolo si Moss con al Maserati 250F a Spa.





Moss con Rob Walker. A destra, Stirling precede Villorosi nella sfortunata gara di Silverstone dove, ottenuta la pole, fu poi costretto al ritiro ma conquistando un punto per il giro più veloce.

inserirono anche Jean Behra e Peter Collins, quest'ultimo alfiere del Cavallino. La spuntò Fangio grazie allo stesso Collins che abbandonò il sogno iridato cedendogli la propria D50 a Monza, dopo che l'argentino s'era fermato per noie meccaniche. Quel giorno Moss, sulla 250F, salì sul gradino più alto del podio precedendo il sudamericano.

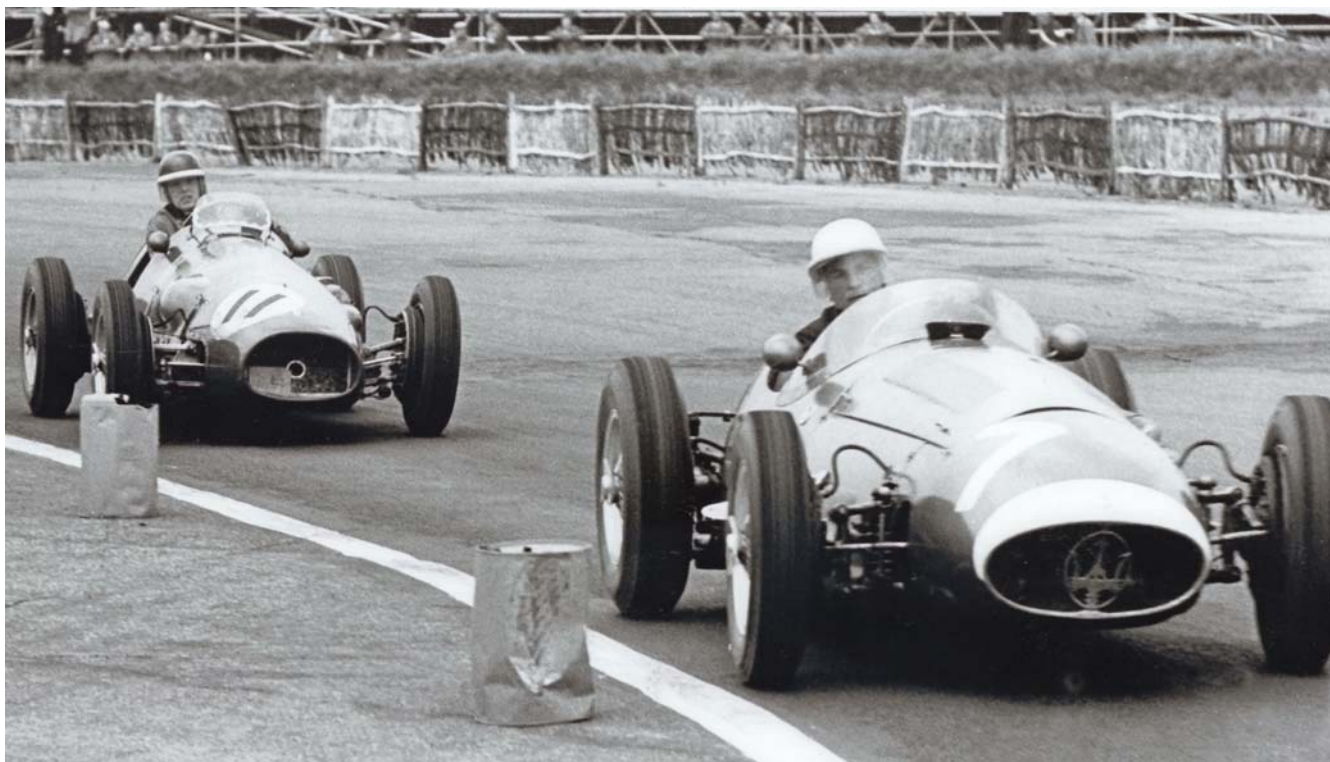
La stagione successiva andò in scena una nuova puntata del duello, ma su monoposto diverse. Il campione in carica lasciò Maranello in contrasto con Enzo Ferrari e venne ingaggiato proprio dalla Maserati che salutò Stirling accasatosi alla Vanwall. Il team british di Tony Vanderwell sempre più in crescita. L'epilogo fu favorevole a Fangio, iridato per la quinta volta, nuovamente davanti a Moss, ma il distacco era ben più ampio rispetto all'anno

prima. Fu un mondiale a due facce, con Juan Manuel dominatore della prima parte e Stirling in crescita nella seconda. Il britannico però si tolse la soddisfazione di firmare il primo trionfo della Vanwall, guarda caso in Inghilterra ad Aintree.

Nel 1958, le strade tra i due eterni sfidanti si divisero. La Maserati abbandonò le competizioni per problemi economici e Fangio, non vedendo auto competitive da pilotare, decise di appendere il casco al chiodo, appagato dei suoi cinque allori. In verità disputò solo due Gran Premi su una Maserati poco competitiva. Furono in molti quindi a pronosticare Moss favorito nella corsa al titolo dal momento che la sua Vanwall era una delle monoposto più forti del lotto, ma non avevano considerato la Ferrari, che con la 246 salì alla ribalta con Musso, Collins e Hawthorn. Disgraziatamente i primi due persero la vita tragicamente in quello stesso anno: prima l'italiano a Reims e poi il britannico al

Nürburgring. La corsa mondiale si ridusse così ai due piloti di "Sua Maestà", entrambi nati nel 1929, ed entrambi esponenti di punta di una generazione di piloti del Regno Unito, che si erano fatti con ottimi risultati nelle formule minori.

Un match tirato che si consumò all'ultimo round in Marocco. Moss giunse a Casablanca forte di quattro vittorie ma ritrovandosi tuttavia alle spalle di Hawthorn, leader in classifica con otto lunghezze di vantaggio. Il ferrarista aveva vinto una sola volta, ma era stato più regolare nei piazzamenti. Qui però entrò in gioco un episodio singolare accaduto nel G.P. del Portogallo, terz'ultima prova di campionato. Il 24 agosto sul circuito di Boavista, Moss scattò dalla pole e vinse a mani basse, precedendo Hawthorn e portandosi a sole quattro lunghezze dal ferrarista che restava al comando della classifica grazie ai sei punti guadagnati col secondo posto. Ma al termine della cerimonia del podio Hawthorn venne convocato in direzione gara per via di una manovra scorretta segnalata da un commissario di percorso alquanto zelante. Che era successo? Dopo essere transitato sotto la bandiera a scacchi, il britannico essendo rimasto senza freni fermò la sua Ferrari nel primo spazio disponibile, dopodiché provvide a spinta a rimetterla nella corretta direzione di marcia. Così facendo avrebbe commesso un'infrazione punibile addirittura con la squalifica. Insieme al proprio direttore sportivo Romolo Tavoni spiegò i fatti al collegio dei commissari, ma a scagionarlo definitivamente fu proprio il suo antagonista nella corsa iridata. Moss infatti dichiarò che in quell'azione non c'era



nulla di irregolare e che Mike non andava squalificato. Un nobilissimo gesto di sportività, che oggi sarebbe pura fantascienza e che alla resa dei conti avrebbe pesato sull'esito del mondiale.

Moss probabilmente confidava di poter finalmente mettere le mani sull'ambito titolo, visto che il trionfo portoghese aveva evidenziato le grosse potenzialità del suo mezzo: *«Sono entusiasta della mia Vanwall - dichiarò a fine gara - e sono sicuro che andrà ancora meglio nelle due prove rimanenti per il Campionato del Mondo. Penso che a Monza, più che a Casablanca, la Vanwall mostrerà tutta la sua potenza»*. Aveva ragione in parte, perché in Italia vinse una Vanwall, ma quella sbagliata, ovvero quella del compagno Brooks e Hawthorn giungeva secondo portando a otto punti il suo vantaggio in classifica. Un margine che avrebbe obbligato Stirling a vincere l'ultimo round di Casablanca, sperando che il suo rivale giungesse al massimo terzo. Una missione che di-

ventò ancora più impossibile dopo le prove che videro primeggiare Hawthorn. Moss era secondo e quando lo starter calò la bandiera si portò in testa seguito dal ferrarista, virtualmente campione. Al 17° passaggio Brooks passò Hawthorn regalando al suo compagno di scuderia l'illusione del titolo. Un sogno lungo solo otto giri, perché la Ferrari Dino 246 di Mike si riportò alle spalle di Moss che vinse siglando anche il giro più rapido, ma, staccato di un solo punto, vide sfuggirgli lo scettro iridato per la quarta volta. Con il senno di poi, tornarono alla mente i "sei punti" del G.P. del Portogallo, che avrebbero potuto cambiare le sorti della battaglia. Per la Vanwall quella fu l'ultima stagione che la vide presente a tutti gli appuntamenti del mondiale di Formula Uno. Moss comunque era molto ambito dalle scuderie e alla fine restò fedele alla madrepatria e scelse il team di Rob Walker (il discendente della dinastia dei produttori di whisky) verso cui nutriva un certo

feeling. Si trattava di una scuderia che schierava sotto i propri colori le vetture acquistate dai vari costruttori. Per cui Stirling si ritrovò a correre con vari modelli con motori diversi, il che non gli consentiva di svolgere un completo programma di messa a punto. Dopo i primi round su una Cooper, Moss salì sulla BRM del British Racing Partnership in Francia ed Inghilterra, per poi tornare sulla monoposto iniziale di Walker, sulla quale si era deciso di puntare: la Cooper T51-Climax.

Nonostante queste peripezie l'inglese tornò al successo in Portogallo in modo prepotente, a cui seguì il bis in Italia. Quando mancava un solo round alla fine, l'asso britannico era a sole cinque lunghezze e mezzo da Jack Brabham, leader della classifica piloti, anch'egli pilota su una Cooper identica. La resa dei conti era fissata per il 12 dicembre a Sebring negli Stati Uniti. Moss partì in pole accanto a Brabham, ma fu la Ferrari di Brooks a por-



Moss vittorioso nel GP del Principato di Monaco del 1960 con la Lotus 18.

tarsi davanti per poi uscire subito di pista e perdere terreno. Restavano quindi Moss e Brabham a giocarsi la corona iridata ma durante il quinto passaggio un nuovo problema tecnico costringeva Stirling ad accantonare il grande sogno. Brabham sarebbe giunto quarto ma era campione per la prima volta, precedendo Brooks e poi Moss. E nel biennio successivo, Moss sarebbe ancora giunto terzo nel mondiale, ma senza giocarsi il titolo fino in fondo. Certo, si sarebbe ancora tolto delle soddisfazioni, come quella di imporsi altre due volte sul prestigioso palcoscenico di Monte Carlo.

Nel 1960, sempre alla corte di Walker, ebbe a disposizione la Lotus 18. Quella monoposto, creata dal vulcanico Colin Chapman, era rivoluzionaria. Molto bassa e leggerissima, con telaio tubolare

ed una carrozzeria realizzata con materiale plastico, era spinta dallo stesso propulsore della Cooper, il Coventry-Climax a quattro cilindri. Nel Principato, alla sua prima gara su questo gioiello di avanguardia, che pesava circa 45 chili in meno della concorrenza, Stirling partì dalla pole, ma dovette sudarsi la vittoria. E fu così anche nel 1961, quando il successo fu in gran parte per merito suo, dal momento che la Lotus 18 era ormai un po' obsoleta e faticava a competere contro la nuova e potente Ferrari 156 F1, per intenderci quella col muso che ricordava uno squalo. Eppure l'inglese sfoderò tutta la sua abilità e determinazione aggiudicandosi la corsa, migliorandosi giro dopo giro e precedendo la rossa di Richie Ginther per soli 3 secondi, dopo un duello serrato con quest'ultimo e con l'altro americano e ferrarista Phil Hill.

Pochi mesi dopo giunse anche il

successo al Nürburgring, dove peraltro il britannico era già salito sul gradino più alto del podio nella "1000 Chilometri" riservata alle vetture sport. Ebbene il trionfo sul lungo e difficile tracciato della Eifel, sarà l'ultimo della sua carriera agonistica.

Nel 1962, il terribile schianto a Goodwood porrà bruscamente fine all'attività agonistica di questo campione. Otto anni dopo, farà ritorno in pista proprio dove colse la sua ultima vittoria in Formula 1, in occasione della "Maratona della Strada", l'84 Ore del Nürburgring. Faceva parte, con Innes Ireland e Claudio Maglioli, del trio schierato dalla Lancia Corse su una Fulvia 1.3 HF, che non terminò la gara causa la rottura del cambio.

Nel 1980, Moss tornò alle competizioni nell'ambito del BTCC, il Campionato Turismo Britannico alla guida di un'Audi 80 GLE. Vi partecipò anche la stagione dopo, sempre con la marca teutonica, ma visti gli scarsi risultati decise di chiudere. Moss restò comunque nel motorsport in veste di commentatore televisivo per la BBC e partecipando a gare di auto d'epoca. Era considerato un esempio dagli stessi piloti, in particolare quelli inglesi. Si pensi che Nigel Mansell, il "Leone d'Inghilterra" rivelò che nel Gran Premio del Portogallo del 1990, volle vincere a tutti i costi proprio per eguagliare il numero di successi in F1 del grande Stirling (16). Uno sfizio che sarebbe costato caro ad Alain Prost, a quel tempo suo compagno in Ferrari. Mansell infatti ostacolò il francese in partenza, favorendo il rivale Senna che poi avrebbe vinto il mondiale. Ma questa è un'altra storia.

Carlo Baffi

Foto: Arch. Carmignani, Mercedes, Maserati

MOSS E L'ITALIA



Alcuni capitoli della luminosa carriera di Stirling Moss, hanno avuto come teatro proprio l'Italia. Primo fra tutti, il trionfo alla Mille Miglia del 1955, un'impresa con tanto di record tutt'ora imbattuto e di cui quest'anno ricorre il 65° anniversario, che per uno strano gioco di parole vide protagonista una Freccia d'Argento alla Freccia Rossa, come veniva chiamata la popolare corsa che attraversava la nostra penisola, ideata dal trio Canestrini, Maggi e Castagneto. La vettura che annichilì la concorrenza era infatti una Mercedes, la 300 SLR, che aveva la stessa meccanica della W196, l'altra vettura progettata a Stoccarda che stava dominando in F.1.

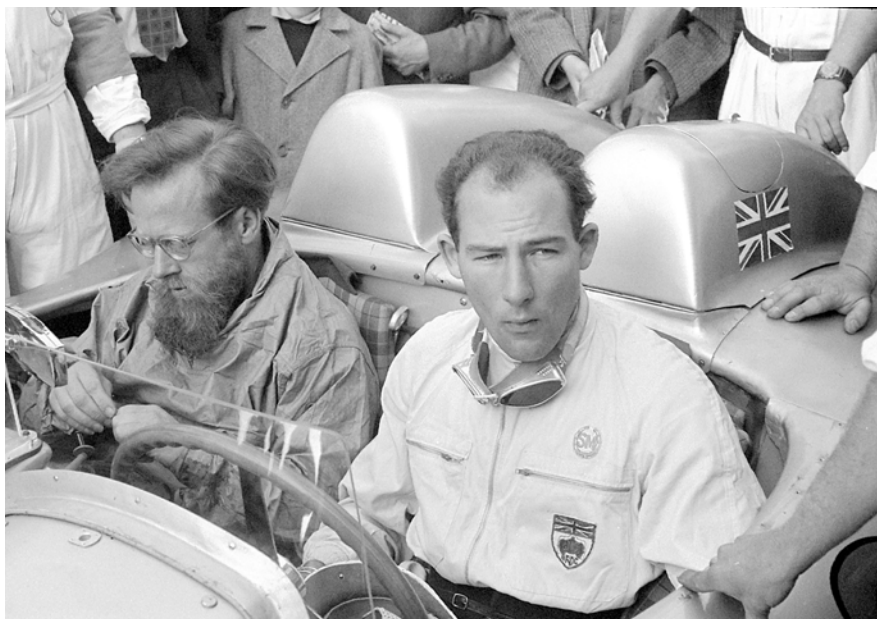
Seppur poco agile nei cambi di direzione e assai complessa da guidare, la 300 SLR aveva il pregio di essere velocissima e molto affidabile. Non a caso Moss

dichiarò che per romperla si doveva andare contro un muro. Accanto a Stirling, sulla Mercedes numero 722, sedeva lo stravagante Denis Jenkinson. Un popolare giornalista inglese che nell'occasione ricoprì il ruolo di copilota rivelandosi un ottimo navigatore. Stirling infatti non conosceva il percorso della corsa italiana e Jenkinson fu in un certo senso il suo asso nella manica. Come? Durante le ricognizioni, il barbuto reporter stese con estrema precisione tutte le note su un rotolo di carta igienica di parecchi metri, in modo che durante la competizione gli fosse più semplice fornire tempestivamente tutte le informazioni al guidatore. Ma non solo. Durante le prove, Jenkinson aveva avuto problemi nelle comunicazioni con l'interfono, soprattutto quando Moss era concentratissimo alla guida. Da qui la trovata di adottare

quindici segni convenzionali fatti con le mani.

Grande rivale della "Stella a tre punte" era la velocissima Ferrari 376, portata in gara da campioni del calibro di Taruffi, Paolo Marzotto, Castellotti e Maglioli. Per contro la Mercedes schierava, un certo Juan Manuel Fangio, poi Kling, Gendebien ed Hermann.

Per la coppia Moss-Jenkinson, la Mille Miglia scattò alle 7 e 22 da Brescia, ma al primo controllo, Marzotto era balzato in testa. Ben presto però sarebbe finito ko per un incidente ed il comando l'avrebbe preso Castellotti. Moss però spinse sul gas e sulle strade che lo conducevano a Pescara procedette a 190 Km/h di media. Attraversò le strade di Firenze a quasi 130 all'ora trovandosi così alle spalle di un nuovo leader, Piero Taruffi sempre su una Ferrari. I due concorrenti erano ormai vicinissimi, tant'è che a



Stirling Moss e Denis Jenkinson alla 1000 Miglia del 1955 e, a destra, con Peter Collins alla Targa Florio.

Roma, l'inglese passò in prima posizione con 1'49" di vantaggio. Ma poco dopo a Viterbo, Taruffi sarebbe stato tradito dalla pompa dell'olio e si sarebbe arreso. Compiuta la seconda sosta nella capitale, Moss ripartì. Questa volta era primo davanti al suo grande rivale Fangio.

Il suo vantaggio continuò ad aumentare e malgrado un'uscita di strada senza conseguenze, rimase sempre il leader. Nel tratto finale Stirling spinse ancora a fondo e tagliò il traguardo di Viale Rebuffone a Brescia, in 10 ore, 7 minuti e 48 secondi. Delle 534 vetture partite, solo 274 terminarono quella corsa massacrante. Al secondo posto si piazzò l'altra Mercedes, quella di Fangio e terzo chiuse Umberto Maglioli al volante di una Ferrari 118 LM.

Nel 1955 Moss ebbe modo di confermare le sue doti di grande stradista pure alla Targa Florio, prova valida per il mondiale marche disputata il 16 ottobre. Di scena c'era sempre la 300 SLR, che vide alternarsi al volante Moss ed il connazionale Peter Collins. Stirling partì alla grande e dopo i primi tre giri era saldamente al comando, ma nel corso del quarto

passaggio incappò in un'uscita di strada sul rettilineo del Buonfornello. Riprese la corsa prima di cedere il posto a Collins, ma era stato superato dalla Ferrari 857S di Castellotti e aveva alle costole la Mercedes di Fangio. Le Freccie d'Argento non mollarono e ben presto strinsero d'assedio Castellotti. Collins nel frattempo aveva recuperato terreno ed all'ottava tornata s'era riportata al comando. Moss, risalito in vettura aumentò il passo, volando sull'insidioso circuito delle Madonie e la sua marcia trionfale si concluse dopo 13 giri in un tempo di 9 ore, 43' e 14", alla media record di 96,280 Km/h. Alle sue spalle si piazzò la coppia formata da Fangio e Kling a completare una prestigiosa doppietta per la casa teutonica, per la grande gioia di Alfred Neubauer, il capo supremo della squadra corsa di Stoccarda. A seguire la rossa di Castellotti e Manzon.

Un altro successo siglato in Italia ebbe luogo due anni dopo nel Gran Premio di Pescara, settima prova del mondiale di F.1. Un circuito stradale, dove un tempo si correva la Coppa Acerbo, lungo 25,579 chilometri da percorrere per 18 giri, la cui forma ricordava quel-

la di un triangolo e dove nei rettilinei si raggiungevano velocità di oltre 300 orari. Le qualifiche salutarono la pole di Fangio su Maserati 250F, fresco del quinto titolo conquistato nel Gran Premio precedente in Germania, davanti a Moss su Vanwall. Dietro partivano Musso su Ferrari e Behra sull'altra Maserati. In partenza l'inglese ebbe subito lo spunto vincente, ma al termine del primo giro venne superato da Musso ma dopo la seconda tornata Stirling si riprese la prima posizione per mantenerla sino alla bandiera a scacchi. Fuori gioco Musso per un problema ai serbatoi del carburante, Fangio non forzò più di tanto mantenendosi dapprima terzo e poi ereditando il secondo posto dal ko di Musso. In terza posizione giunse la Maserati dello statunitense Harry Shell.

Ma la pista italiana, dove "Sir Stirling" vinse di più resta quella di Monza. Nel "Tempio della velocità" l'inglese s'impose per tre volte: nel biennio 1956-57 e nel '59. Vittorie conseguite al volante di tre monoposto diverse, una Maserati, una Vanwall ed una Cooper. Se l'affermazione del '56 fu in parte oscurata dalla delusione per la conquista in extremis del titolo da parte di Fangio, l'anno dopo Moss fu il dominatore incontrastato, così come la Vanwall che dopo le qualifiche piazzò tre vetture in prima fila. Quell'8 settembre, l'inglese era scatenato e nemmeno Fangio riuscì a tenere il suo passo, complice anche la differenza tra i mezzi a disposizione.

Due anni più tardi, Stirling partiva dalla pole sulla Cooper accanto alla Ferrari di Brooks e all'altra Cooper di Brabham: i tre alfieri in

lotta per l'iride, avevano monopolizzato la prima fila. Brooks, forse per la tensione bruciò subito la frizione ed al comando balzò l'altra rossa di Phil Hill, seguita da Moss e da Brabham più deciso a fare punti e non rischiare in ottica di classifica. Tutti quanti sapevano che le gomme avrebbero avuto un ruolo decisivo e le Ferrari più pesanti di 150 chili rispetto alle Cooper, avrebbero patito il problema. Hill rientrò ai box al giro 32 ed i suoi meccanici furono lestissimi a rimandarlo in pista dopo soli 29". Una soluzione ideale a patto che anche Moss e Brabham si fossero fermati ma i due portacolori della Cooper proseguirono la loro marcia e dopo la sosta, Hill si ritrovò secondo dietro a Moss che resisteva ai suoi attacchi riuscendo a tagliare vittorioso il traguardo del 30° G.P. d'Italia.

Ma parlando di Italia è doveroso aprire il capitolo sulla Ferrari ed il rapporto di Moss con il Cavallino merita un approfondimento visto la sua iniziale conflittualità. Per comprendere meglio i fatti occorre tornare al 1951, agli albori della carriera dell'asso britannico, quando Enzo Ferrari colpito dalle sue prestazioni gli offrì una sua vettura per disputare il Gran Premio di Bari. Galvanizzato dalla chiamata, Moss partì alla volta del capoluogo pugliese insieme al padre, ma arrivato a destinazione ebbe l'amara sorpresa di scoprire che la sua quattro cilindri da 2,5 litri era stata destinata a Taruffi. Un colpo davvero basso al morale del giovane Stirling, che però riuscì a correre ugualmente su una vettura del Cavallino rimediando una 125 cedutagli dal connazionale David Murray che s'era iscritto come privato. Una soluzione tampone che al di là del deludente risultato sportivo, non



consolò Moss, anzi. «*Giurai che non avrei mai più corso per la Ferrari*» sentenziò il britannico, che in realtà riconosceva il valore del ben più esperto Taruffi, ma non tollerava che il Drake non fosse stato «*sufficientemente signore e corretto di farmelo sapere*». Tuttavia col passare del tempo la ferita si rimarginò. Moss riconosceva che le rosse fossero le migliori macchine da corsa e di conseguenza mostrava rispetto verso il Commendatore.

La svolta arrivò nei primi mesi del 1962, quando ebbe luogo un incontro segreto a Maranello. Moss nel frattempo s'era aggiudicato il Tourist Trophy a bordo di una Ferrari Granturismo 250 SWB schierata da Rob Walker. Stirling ed il Drake fecero il giro della fabbrica ed una volta a colazione, Ferrari incalzò: «*Lei mi dice quale vettura vuole per la prossima stagione ed io gliela costruirò, con sei, otto o dodici cilindri. Anche un costruttore per realizzare una grande macchina, la migliore macchina possibile, ha bisogno di avere innanzitutto i suggerimenti del miglior pilota*».

Moss, sicuramente lusingato, rispose che in quel momento corre-

va per Walker, ma se fosse stata realizzata una monoposto dalla livrea blu-scuro con tanto di Union Jack sulla fiancata, la scuderia inglese ne avrebbe curato la manutenzione schierandola in pista. Moss aggiunse inoltre che avrebbe redatto una cartella con tutte le osservazioni tecniche del caso. Ferrari accettò ed il progetto partì. Purtroppo però il destino era in agguato ed il 23 aprile si sarebbe consumato lo schianto di Goodwood e di quel progetto non se ne fece più nulla. Moss ammise che se avesse corso per il Cavallino avrebbe sicuramente conquistato più successi, ma forse non sarebbe stato felice per via del complicato rapporto che avrebbe dovuto mantenere con il Drake.

Per contro nel suo libro "Piloti che gente", Ferrari accostò Moss a Nuvolari, vista quella smania di correre, andando al limite con qualsiasi macchina, osservando: «*Se Moss avesse anteposto il ragionamento alla passione, si sarebbe laureato campione del mondo essendone più che degno*». Un'ipotesi suggestiva, probabilmente vera, ma che non ha mai potuto avere una conferma.

Carlo Baffi



MOSS L'INDOMITO

In rispetto alla sua filosofia di "racer", Stirling Moss non si è mai risparmiato durante la corsa. Ha sempre spinto al massimo anche a costo di assumersi non pochi rischi, incurante di un pericolo sempre in agguato in un'epoca dove la sicurezza era ancora agli albori. Di conseguenza "Sir Moss" è stato protagonista di incidenti tanto spettacolari quanto

terribili. L'11 giugno del 1950, nel corso del Gran Premio Roma sul circuito di Caracalla, l'inglese non ancora ventenne e ad inizio carriera, si mise in luce dando battaglia nelle retrovie in una gara dominata dalle potenti Ferrari due litri di Ascari e Villoresi; al traguardo primo e secondo. Per trenta delle settanta tornate previste, Moss ingaggiò

un duello serrato con Roberto Vallone su un'altra 166 F2 made in Maranello. Vallone cercò di arginare gli attacchi del rivale, ma alla fine dovette cedere il passo. Moss divenuto il beniamino della folla per la sua guida spericolata, si lanciò quindi all'inseguimento dei primi, ma dopo poco finì rovinosamente fuori strada. Nei pressi della curva 3, alle spalle delle

Terme, complice la rottura del fusello, la sua H.M.W. numero 14 perse di colpo la ruota anteriore destra. La vettura lanciata ad oltre 100 chilometri all'ora decollò e superati alcuni alberi ricadde in una zona fortunatamente priva di spettatori, rimbalzando prima in pista e poi terminando la sua folle corsa in un prato. Un botto terrificante che però si concluse nel migliore dei modi con Sterling incolume, che una volta uscito dall'abitacolo fece ritorno a piedi sul traguardo applaudito dal pubblico. Non a caso il britannico aveva siglato il giro più veloce.

Dieci anni più tardi, Moss fu protagonista di uno schianto da brivido sul temibile circuito di Spa. Nel corso del secondo passaggio durante prove del Gran Premio del Belgio, un cedimento meccanico provocava il distacco della ruota posteriore destra in prossimità della curva di Bu-ruonville. La sua Lotus sbandò a circa duecento orari finendo fuori pista ed il pilota venne sbalzato fuori dall'abitacolo restando esanime sull'asfalto. Bruce McLaren e Lucien Bianchi furono i primi a fermare le loro vetture e prestare i primi soccorsi, dal momento che sul posto non c'erano i sanitari. A dare l'allarme fu Olivier Gendebien, una volta rientrato ai box. I soccorsi non furono proprio tempestivi, anzi, tant'è che dalle cronache dell'epoca si apprese che l'ambulanza giunse sul luogo dell'incidente dopo quasi venti minuti. Una volta giunto all'ospedale di Malmedy, a Moss vennero diagnosticate le fratture di tre costole, delle gambe sotto il ginocchio ed una doppia ferita al setto nasale. In sostanza Stirling se l'era cavata ancora abbastanza bene, ciò grazie all'abilità di fronteggiare l'improvviso guasto en-

trando in curva in sbandata. Ovviamente si aggiunse anche una buona dose di fortuna, quella che invece voltò le spalle in corsa ai britannici Chris Bristow ed Alan Stacey. Il primo, mentre lottava con Mairesse perse il controllo della sua Cooper al 20° giro proprio nello stesso punto di Moss e catapultato fuori dalla sua vettura finì contro gli steccati che delimitano il tracciato morendo sul colpo decapitato. Stessa tragica sorte toccò a Stacey cinque giri dopo a Malmedy. Uscita di pista la sua Lotus si rovesciò e prese fuoco ed il pilota non ebbe scampo. La corsa non si fermò e vide l'affermazione di Brabham.

Un weekend da incubo se si tiene conto che anche un altro inglese Michael Taylor visse momenti di terrore durante le prove, poco dopo l'incidente di Moss. Anche in questo caso all'uscita di strada provocata dalla rottura dello sterzo fecero seguito le fiamme, ma tutto si risolse con una grande spavento. Seppur "acciaccato",

Moss si rimise al volante dopo un paio di mesi in occasione di un evento secondario, ricordando un po' il carattere indomito di un mostro sacro come Nuvolari.

E arriviamo così al drammatico 1962: per la precisione il 23 aprile, il lunedì dell'Angelo. Guarda caso proprio il giorno successivo a Pasqua, il giorno che gli sarà fatale 52 anni dopo. A Goodwood era in scena il "100 Mile Glover Trophy" davanti alla consueta grande folla di appassionati. Sul tracciato che andava asciugandosi dopo la pioggia, "Sir Stirling" era secondo alle spalle del leader Graham Hill. Nel corso del week-end, la sua Lotus sponsorizzata dalla British Racing Partnership aveva lamentato non pochi problemi, non ultimo quello del motore che venne pure sostituito. Premesse che riducevano le possibilità di successo, nonostante ciò l'inglese volle ugualmente osare. Mancavano quattro tornate al termine delle 42 previste e nel corso del 36° passaggio

Stirling Moss, vincitore del British Grand Prix del 1955, sul podio con l'amico e rivale Juan Manuel Fangio, secondo classificato.





aveva abbassato il record della pista. Raggiunse la BRM di Hill che aveva ben due giri di vantaggio ed iniziò la manovra di sorpasso nella curva a destra di St. Mary. A circa 180 all'ora, mise le ruote sul prato ai bordi del tracciato, sbandò e andò ad urtare contro un terrapieno al di là della via di fuga. Una brutta uscita di strada e a rendersene conto furono i primi soccorritori. Moss era incosciente all'interno dei rottami della macchina, intrappolato dalla cintura di sicurezza. Il suo casco era finito in frantumi e a complicare ulteriormente la situazione era la continua fuoriuscita di benzina dal serbatoio distrutto, che poteva far divampare un incendio da un momento all'altro. La vettura venne letteralmente segata in due e solo dopo un'ora il pilota venne liberato; nel frattempo un medico, visto

il respiro sempre più affannoso di Moss, aveva intuito che la trachea era in parte ostruita da una pallina di chewing gum, che venne estratta con delle piccole pinze. Il volto di Stirling presentava profonde ferite, lo zigomo ed il setto nasale erano fratturati e l'orbita spostata. La gamba sinistra era spezzata, ma ciò che preoccupava maggiormente era la paralisi del lato sinistro del corpo, conseguenza dell'urto violento subito alla testa, che aveva spostato il cervello dalla sua sede. Dapprima trasportato d'urgenza all'ospedale di Chichester, viste le gravi condizioni venne poi trasferito all'Atkinson Mosley Hospital di Wimbledon dove dopo 30 giorni di coma, andò incontro ad una degenza molto lunga. Sopravvissuto nuovamente, Moss poteva considerarsi un miracolato, ma la sua carriera sarebbe stata

definitivamente compromessa. Nei mesi successivi la psicologa Benerice Krikler sottopose il pilota insieme ad altri suoi colleghi ad alcuni test su un simulatore. Durante la prova di guida la dottoressa cercava in tutti i modi possibili di distrarre l'attenzione degli esaminandi battendo colpi improvvisi su un tavolo ed altri rumori. Questo per testare le reazioni dei soggetti i cui errori di pilotaggio venivano segnalati dal suono di una campana. Ebbene, Stirling aveva commesso nove sbagli più degli altri. Un responso implacabile che indusse il campione ad abbandonare l'attività agonistica, perché non avrebbe più potuto essere il fuoriclasse di prima.

Le cause dell'incidente non furono mai definitivamente chiarite. Guasto meccanico? Errore umano? Poco importa, sta di fatto che di colpo s'era prematuramente spezzata la carriera di un asso che avrebbe ancora potuto vincere tanto. E per aggiungere un altro velo di mistero su quell'episodio, si narra che il fotografo che scattò le immagini dell'uscita di strada, confessò di aver sognato la notte prima quanto poi accaduto ed in quello stesso punto del tracciato. Purtroppo però in materia di incidenti il capitolo non era ancora concluso. Questa volta però le piste non c'entrano. Nel marzo del 2010, l'ottantenne Moss fu ricoverato in ospedale dopo essere caduto nella tromba dall'ascensore della sua casa londinese. Circa la dinamica, pare che le porte si fossero aperte, ma la pedana non era al piano. Risultato: frattura di quattro vertebre, delle due caviglie ed abrasioni varie. Ma anche in questa circostanza "Sir Moss" riuscì ancora a cavarsela.

Carlo Baffi

Foto: Archivi Mercedes

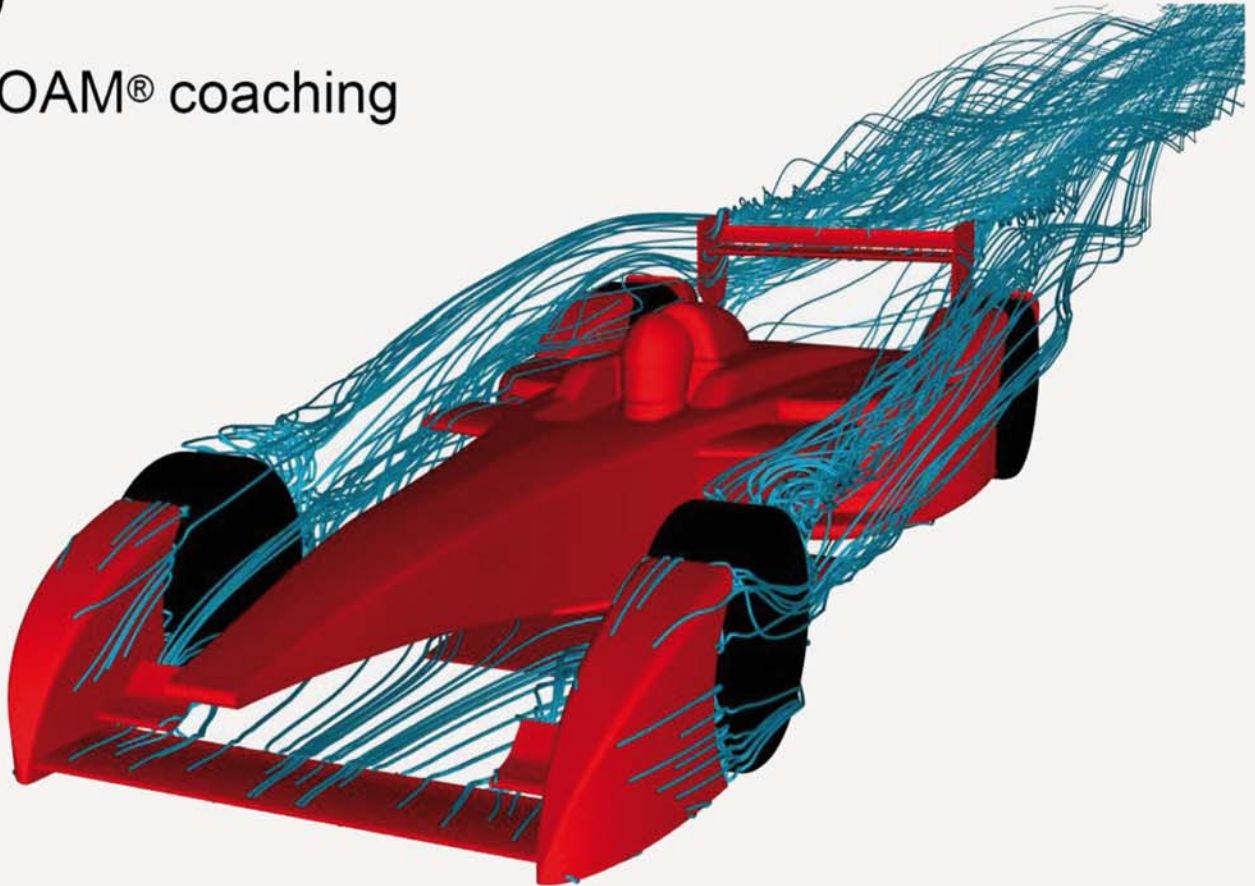
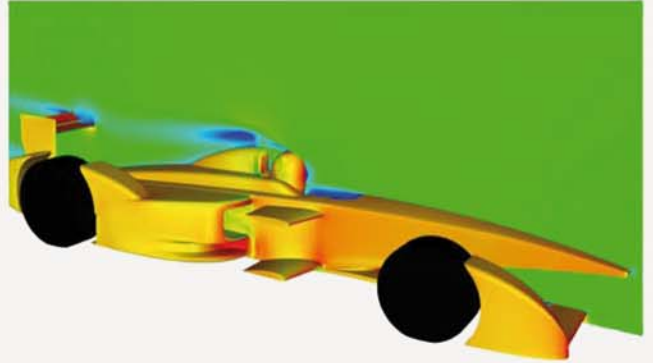


wolf dynamics

multiphysics simulations,
optimization & data analytics

www.wolfdynamics.com

- Supporto alla progettazione aerodinamica
- Corsi di addestramento sui principali software di calcolo CFD (commerciali ed open source)
- OpenFOAM® coaching



Ci puoi trovare su www.wolfdynamics.com e anche su



YouTube



Via Montallegro 1, 16145 - Genova - Italia

info@wolfdynamics.com

+39 010 3352560



MALEDETTO SETTANTA

Inverno 1970 una delle tante giornate a seguire test a Vallelunga. L'autodromo non ...esiste più, sono state smantellate le vecchie strutture che risalivano alla prima edificazione come ippodromo. I lavori per la nuova Vallelunga vanno avanti. La pista è invece agibile. Si posiziona in qualche spazio aperto il van officina e via. È una giornata importante, arriva infatti l'attesissima De Tomaso F1, ancora priva di verniciatura, che gode di un buon credito. Non è più una di quelle macchine del costruttore italo argentino che s'erano viste all'inizio degli anni sessanta che montavano motori Osca, Maserati o Conrero Alfa ottimisticamente adattati alla F1. No, la 505/308 nasce su ben altre basi. De Tomaso è oggi un costruttore af-

fermato, pur sempre geniale, la F1 nasce da un progetto dell'ing. Dallara, il motore è il migliore che c'è sul mercato, il Ford Cosworth DFV e il tutto è associato a Frank Williams che nel 1969 ha fondato un suo team per far correre Piers Courage. Qui si incrociano storie di amicizia tra Frank, Piers, Johnathan Williams, Charles Lucas e Charles Chricton Stewart, ragazzi di estrazione diversa ma capaci di far squadra per il comune obiettivo di correre.

Eravamo cinque amici al bar

Courage è figlio di un affermato industriale della birra, Chricton Stewart è l'ottavo marchese di qualche cosa... è uscito dalla RAF dopo una spiacevole esperienza con un Vampire, e per consolarsi ha corso in Formula Junior e in F3

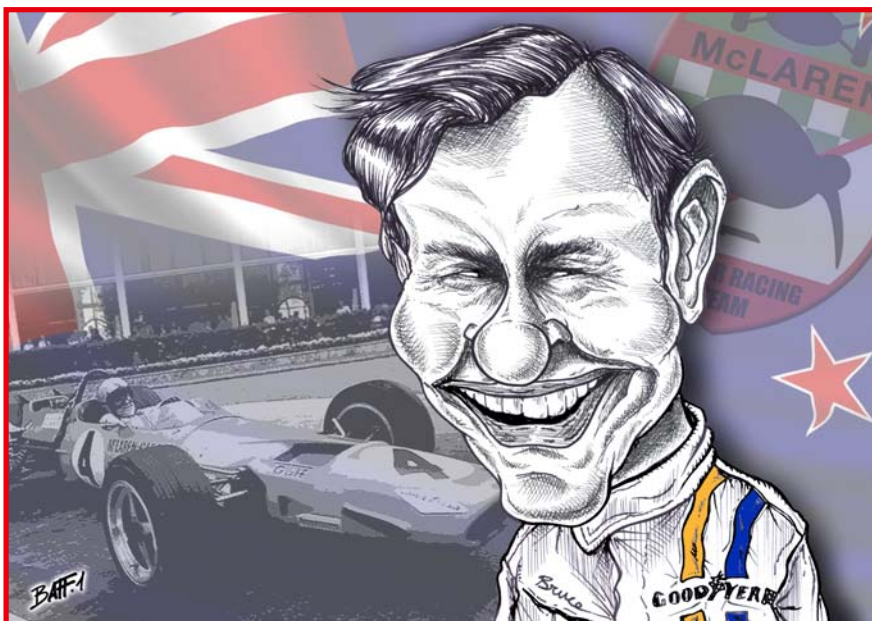
per Stirling Moss, prima di accorgersi che il suo ruolo è negli affari, e diverrà un prezioso mediatore per le sponsorizzazioni di Frank, Lucas è già un ottimo team owner, Jonathan nel '64 ha un incidente a Montecarlo, finisce all'ospedale dove va a fargli visita la Principessa Grace!

Insieme in nostri amici dividono un piccolo appartamento a Pinner Road, Harrow, dove la cosa più normale è trovare un motore sul letto. Dividono soprattutto le lunghe trasferte in Europa per correre ogni domenica in Francia, Germania e Italia alla ricerca di ingaggi e premi.

Poi la situazione si evolve. Jonathan verrà in Italia con De Sanctis e arriverà, forse troppo in fretta alla Ferrari. Frank dopo una vita a vendere macchine e pezzi di

ricambi fa il primo passo per diventare costruttore, Courage entra nel 1967 in BRM, e poi raggiunge Frank e Chricton Stewart. Il Courage che incontriamo a Vallelunga, dove già nell'autunno del '69 aveva corso con la De Tomaso del team Williams in F2, non è più il bohemien di un tempo, è sposato e padre di due figli, impeccabile nel bel montone scuro che copre la tuta bianca, ma rimane il "porridge" di sempre. C'è ancora una pozza d'acqua sulla pista, c'è anche la Benelli che dovrà girare con Renzo Pasolini. Courage prende una scopa e interviene, e sorride quando sente il click della macchina fotografica. Si fa ora di pranzo e mentre sta girando Pasolini, l'Ing. Dallara con i meccanici fa un break, con qualche panino, e subito: *«Ragazzi volete mangiare un panino con noi?»*. Questa era la F1 e quei piloti si facevano amare, tanto che quel 21 giugno fu un colpo terribile anche per chi aveva avuto un piccolo incontro con Piers Courage, entrato nelle grazie degli appassionati italiani correndo anche per l'Alfa nei prototipi con Andrea De Adamich. C'è anche una trattativa avanzata con Ferrari per la stagione successiva. Durissima è per Frank Williams che nonostante i titoli mondiali conquistati dai suoi





piloti non ha più con nessuno di loro il rapporto che aveva con Courage.

Un kiwi color arancio

Solo diciannove giorni prima lontano dai clamori di un gran premio se n'era andato Bruce McLaren, stava provando a Goodwood la nuova McLaren M8D per la Serie Can-Am, serie di corse che stava diventando molto popolare ed economicamente interessante.

McLaren, pilota e ingegnere, si è affermato come uno dei più solidi interpreti dei campionati F1 per oltre dieci anni. Era arrivato nel vecchio continente grazie a una "borsa di studio" della federazione neozelandese, segnalato dallo stesso Jack Brabham che poi ha affiancato alla guida delle Cooper F1, al volante delle quali ha vinto almeno un GP nelle regolamentazioni diverse del mondiale piloti - 2.5 litri, 1.5 litri, tre litri.

Seguendo l'esempio di Brabham è diventato pilota costruttore e a Spa nel 1968 ha vinto la prima gara con una sua vettura tutta arancione. Bravo come pilota, bravo come costruttore, McLaren non è forse riuscito a farsi amare come avrebbe meritato

«Quando mio padre morì nel giugno 1970 - appena 12 anni dopo essere arrivato nel Regno Unito dalla Nuova Zelanda - aveva già fatto tanto per realizzare le sue ambizioni, ma il meglio doveva ancora venire. I risultati ottenuti dalla McLaren in oltre 50 anni di Formula 1, la storica vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1995 e le supercar e ipercar progettate, sviluppate e costruite sotto l'egida della McLaren, rappresentano la sua eredità», ha voluto testimoniare Amanda McLaren, la figlia di Bruce e ambasciatrice di

McLaren Automotive, durante la cerimonia che si è tenuta nel "museo" della casa dove nell'occasione è stata inaugurata una statua che omaggia il fondatore. *«Il 2 giugno è sempre una data emozionante per noi e questo è particolarmente vero quest'anno. Avere 'Papà' che guarda la McLaren è incredibilmente commovente e so che sarebbe stato molto orgoglioso dei risultati ottenuti nel suo nome».*

La statua in bronzo di Bruce McLaren è stata realizzata dal pittore e scultore Paul Oz. Riconosciuto a livello mondiale per la sua arte ispirata ai motori, Oz è stato precedentemente incaricato dalla McLaren Racing di realizzare una scultura di Ayrton Senna.

Rindt e la Lotus 72

L'espressione di Jochen Rindt sul podio di Zandvoort è terribile. C'è tutto il dolore per la perdita di un collega profondamente stimato, come Courage, tristezza e... Ha deciso di ritirarsi a fine stagione per godersi la vita con la modella Nina Lindon. In campionato sta andando alla grande.

Colin Chapman dopo averlo studiato in curva, dove è quasi sempre in sbandata, gli progetta la Lotus 72. Il risultato è perfetto "Grindt" vince a Montecarlo, Zandvoort, Spa, Clermont Ferrand e Hockenheim. Ma sul circuito tedesco suona l'allarme. La Ferrari 312 B di Jacky Ickx è finalmente competitiva e dopo il gran duello al Motodrome, vince facilmente a Zeltweg. A Monza c'è grandissima attesa per le "rosse" di Maranello, ma... Quella stagione terribile ha voluto anche il campione del mondo al quale viene assegnato il titolo postumo.

Franco Carmignani

Foto: Arch. Carmignani





SPONSOR E FORMULA 1

Grattate via la vernice dalla carrozzeria di una odierna monoposto di Formula 1. Immaginatela, ad esempio, tutta nera. Sapreste distinguerne una da un'altra? Personalmente, confesso, io non credo proprio. Una volta, fino alla fine degli Anni Sessanta, il regolamento prevedeva che le vetture fossero dipinte con i colori nazionali del costruttore o della squadra che le iscriveva alle competizioni. Rosso per l'Italia, verde per la Gran Bretagna, azzurro per la Francia, bianco (o argento) per la Germania, giallo per il Belgio, bianco e blu per gli Stati Uniti... e via dicendo. Chiaro, no? Le cose cambiarono di punto in

bianco all'inizio del 1968 quando la Lotus annunciò che le monoposte della squadra ufficiale non sarebbero state più colorate in British Green con la banda longitudinale gialla, ma in bianco e rosso con finiture di colore oro. Il tutto in omaggio al nuovo sponsor Gold Leaf. Nasceva così il Gold Leaf Team Lotus e si apriva un nuovo capitolo della storia della Formula 1. Qualcuno gridò allo scandalo. Qualcun altro fece notare che nelle corse USA le cose andavano così da tempo. Qualcun altro ancora si fece due conti e di lì a poco le BRM abbandonarono a loro volta il tradizionale colore verde per abbracciare il bianco e il rosso della Marlboro. Qui com-

inciò l'avventura del grande sponsor dei tabacchi in Formula 1 dove in quegli anni il suo impegno si tradusse nell'iscrizione di tre e perfino cinque fra BRM e Iso (Monza 1973) ai gran premi e soprattutto in un impegno promozionale mai visto prima nei gran premi. I successi sportivi però scarseggiavano. Nel 1974 la Marlboro passò alla più competitiva McLaren che, vuole il caso, proprio quell'anno mise in campo la leggendaria M23 e con Emerson Fittipaldi si aggiudicò il primo Mondiale della sua storia. Nel frattempo le Lotus di Mario Andretti e Ronnie Peterson avevano assunto i colori nero e oro della John Players che alla moda

americana tenta invano di far chiamare le sue monoposto John Players Special anzichè Lotus.

Il meccanismo insomma è innescato e - fatta eccezione per la Ferrari che resta fedele al rosso nazionale - da allora tutte le squadre diedero alle loro monoposto i colori dello sponsor del momento. Si innescò così un effetto cascata che in breve coinvolge anche le categorie inferiori al punto che oggi giorno farebbe notizia vedere sulla griglia di partenza un'automobile da corsa con la carrozzeria monocolore e priva delle ormai immancabili "pecette" degli sponsor.

L'arrivo dei grandi sponsor ha innegabilmente cambiato il volto dell'automobilismo comprimendo le componenti sportive e tecniche a favore dei contenuti economici e promozionali. Le industrie del tabacco, in particolare, sono state per molti anni le principali "benefattrici" del circus, abbinandosi in modo indelebile ad alcuni team come fecero Gitanes, Camel, Lucky Strike, Rothmans, West, Winfield oppure creandone "ad-hoc", come la BAR nata nel 1999 dalla British American Tobacco.

A mettere la parola fine alla storia della "Formula 1 tabaccaia" ci ha pensato nei primi anni del XXI Secolo l'Unione Europea che ha proibito la pubblicità di sigarette e simili. A nulla servono i tentativi di contrabbandarne i marchi come linee di abbigliamento e sponsor di grandi eventi (il Camel Trophy su tutti). Il 2006 è l'ultima stagione corsa con i tabaccai.

Oggi le cose sono radicalmente cambiate. Ferrari e Mercedes restano comunque le sole squadre che sfoggiano orgogliosamente i rispettivi colori nazionali (con un po' di sponsor qua e là, a dire il





vero) sulle loro monoposto. Per tutti gli altri, lo sponsor - possibilmente il "main sponsor" - imperversa, come è giusto e logico che sia visto che è quello che paga il conto. O almeno dovrebbe. La fine dell'epoca degli "sponsor tabaccai" non ha ovviamente messo la parola fine sulle sponsorizzazioni senza le quali sarebbe impossibile per la maggior parte delle squadre coprire gli enormi costi del circus della Formula 1. E siccome la necessità aguzza l'ingegno, abbiamo visto comparire sulle monoposto marchi dei più disparati prodotti





merceologici: dalle compagnie petrolifere alle bevande energetiche, dagli aperitivi alle compagnie telefoniche, passando per i lubrificanti e chi più ne ha più ne metta. Una sorta di mercatino internazionale a quattro ruote, insomma.

Cosa ci riserva il futuro? Difficile dirlo, specialmente agli occhi della recessione economica conseguente la pandemia del Covid-19. Non è da escludere che assisteremo a un rimescolamento dei valori. E magari ad un approccio un poco differente. Chi vivrà, vedrà.

P. Ferrini





LE MANS 1965, L'ULTIMA VITTORIA FERRARI CON IL PILOTA FANTASMA

Le Mans 1965, la guerra Ford-Ferrari ha ormai avuto inizio. Da una parte il colosso di Detroit, con i suoi potenti mezzi, dall'altra la rossa di Maranello con la sua grande esperienza, all'epoca è la marca che più a vinto sul tracciato francese, dove ha conquistato fama e gloria nel mondo. La missione di Henry Ford II° è proprio quella di sconfiggere Enzo Ferrari sul suo terreno, e per fare questo non ha lesinato risorse, uomini, piloti e soldi. La sfida Ferrari-Ford inizia a Le Mans 1964 con le nuove GT40 che vengono mostrate per la prima volta al grande pubblico. Gli americani vanno forte, ma bisogna anche finire la gara e nessuna Ford vede il traguardo. Subito alla partenza le GT40 mostrano di avere le carte in regola per vincere, ma alla tredicesima ora il motore della prima prende fuoco, e la seconda la segue poco dopo. Nessuna



Masten Gregory e Jochen Rindt vittoriosi nel '65 con la Ferrari 250 LM del team NART.

Ford finisce la maratona, e le Ferrari vincono occupando tutti e tre i gradini del podio. Bisogna cambiare passo ed in America Carrol Shelby risponde creando la nuova GT40 mk2.

La prima vittoria americana arriva alla 24 Ore di Daytona 1965 con la

Ford di Ken Miles e Lloyd Ruby che transita per prima sotto la bandiera a scacchi. È grande festa per i colori americani, ma per conquistare fama e gloria ci vuole la vittoria sulla Sarthe. A Le Mans del 1965, gli spalti sono stracolmi e l'eccitazione è alle stelle. La





Phil Hill primo al traguardo nel 1958 con la Ferrari 250 TR58. A fianco, Olivier Gendebien con la Ferrari 250 TR59/60. A destra, Phil Hill e Olivier Gendebien, vincitori dell'edizione del 1962.

GT40 MkII sono velocissime in prova ed al via staccano subito le Ferrari, alla fine del primo rettilineo le rosse non sono nemmeno più visibili dallo specchietto, ma è presto per cantare vittoria. I motori Ferrari sono meno potenti ma più complessi, ma l'esperienza di Maranello è fondamentale nel gestire le problematiche di una corsa così difficile. La battaglia è dura, senza esclusione di colpi, le macchine americane cadono a pezzi, ma anche le rosse ufficiali risentono della durezza della sfida e cedono lasciando alle squadre private il compito di conquistare la vittoria. Allo scadere delle 24esime ore è la Ferrari del-

la Scuderia NART a conquistare l'ambito trofeo, ma nella fantastica storia delle corse automobilistiche ci sono vicende, destinate a diventare leggende, che solo il tempo svela.

Nelle corse di durata, quelle lunghe con la notte di mezzo, come Daytona e Le Mans, sono successi fatti spesso avvolti nella nebbia con un alone di mistero che li fanno entrare direttamente nella storia. È il caso del pilota fantasma che corse e vinse nel 1965 a Le Mans, ma le cronache non riportano il suo nome. Si chiamava Ed Hugus, nato nel 1923 in Pennsylvania e cresciuto nell'Ohio, buon pilota, veloce e coriaceo con già dieci Le Mans sul groppone. Hugus doveva correre anche quella che sarà l'ultima vittoria di una Ferrari, proprio con una rossa della NART, ma la vettura rompe nelle prove e la





sua partecipazione salta. Poco male, è già a Le Mans e Luigi Chinetti lo iscrive come pilota di riserva sulla 275 LM di Jochen Rindt e Masten Gregory, una macchina di puro contorno, non certo destinata, in teoria, alle alte vette della classifica dove le rosse ufficiali iniziano la lunga guerra con la Ford.

Jochen Rindt e Masten Gregory sono una coppia un po' atipica. L'austriaco ha solo 23 anni, veloce, irruento, pieno di grandi speranze e poco ligio agli ordini. L'americano ha dieci anni in più, tante battaglie sulle spalle, ed un paio di spessi occhiali che lo limitano soprattutto nei turni di notte. Le Mans, notte tra il 19 ed il 20 giugno 1965, ne sono già suc-

cesse di tutti i colori. È sfida aperta tra le rosse di Maranello e l'armata Ford, ma nella cruenta battaglia tutti soccombono e rimangono in lizza solo i comprimari. È notte, Jochen Rindt è insofferente come suo solito, non ama correre con queste pesanti vetture, ama le monoposto, ama sempre spingere al massimo, anche quando non serve. Masten Gregory è invece il pilota ideale per questo tipo di gare, ma piove, c'è anche la nebbia ed il buio offuscato della "ligne droite" fa paura. Attraverso i suoi spessi occhiali non ci vede, si ferma ai box, vuole il cambio. «Dove è Jochen?» si chiedono i meccanici, si chiede Chinetti, ma l'austriaco non c'è, è in giro, forse a mangia-

re, forse a dormire, forse a farsi solamente un giro per scaricare la tensione. È emergenza, ma ai box c'è il pilota di riserva, c'è Ed Hugus. Luigi Chinetti da il via libera, su il casco, si infila i guanti e via per un turno di guida nella nebbia, nel buio. Fa il suo dovere, poi scende, cede il volante a Rindt e scappa via. Il trucco riesce, il pomeriggio di domenica la rossa della NART passa per prima sotto la bandiera a scacchi, sul podio salgono Jochen Rindt e Masten Gregory festeggiano, brindano, sollevano l'ambito trofeo, ma Hugus è sparito, come spariscono i fantasmi. Il mistero rimarrà tale per molti anni: Rindt sparisce nel 1970, prima di godersi l'ambito titolo mondiale,

A sinistra, lo start dell'edizione del 1964. A destra, Ludovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini, protagonisti della vittoria tutta italiana del 1963. Sotto, José Froilan Gonzalez nella 24 Ore del 1954 con la Ferrari 375 Plus.

Gregory passa a miglior vita nel 1985 e patron Luigi, come i suoi piloti non rivelerà mai quanto è veramente accaduto. Ma la verità uscirà da una lettera proprio del fantasma Hugus ad un amico, dove ormai ottantenne, poco prima di passare a miglior vita, rivelerà quanto è accaduto in quella buia e piovosa notte.

La spiegazione comunque è molto semplice: allora a Le Mans erano ammessi solo due piloti ed un eventuale terzo di riserva in caso di emergenza, ma il terzo pilota una volta entrato nell'abitacolo diventava lui titolare estromettendo di fatto uno dei due piloti. Così Chinetti, per non penalizzare Rindt e Gregory fece correre un turno di notte al "pilota fantasma" senza di fatto comunicarlo ai commissari che stavano brindando nei retro box. Se la vicenda fosse stata scoperta la 275 NART sarebbe stata squalificata e l'albo d'oro della maratona francese sarebbe cambiato.

L'edizione 1965 della maratona francese sarà anche l'ultima conquistata da una vettura di Maranello. Nelle rimanti edizioni degli anni '60 sarà il colosso di Detroit ad ottenere l'ambita vittoria, con il cambio dei regolamenti arriverà la Porsche, che dominerà Le Mans per molte edizioni, seguita da molti altri costruttori, mentre la Ferrari, sempre più concentrata sulla F.1 abbandonerà definitivamente il sogno di vincere la maratona francese.

Massimo Campi

Foto: Ferrari





IL VIA LIBERA DEL SEMAFORO TRICOLORE

Diciamoci la verità, c'era molta preoccupazione alla vigilia della ripresa dell'attività del motorsport italiano sia in pista che nei rally. Come è noto già a fine maggio era pronto il protocollo studiato dalla Federazione e poi sottoposto ai ministeri competenti, da applicare in occasione delle gare, mentre continuava ad allungarsi la lista delle rinunce e degli arrivederci al 2021.

Poi sull'onda del semaforo verde della F1 a Zeltweg (a noi piace ancora chiamarlo così), si è corso, anche se un po' in sordina, a Imola, al Mugello e a Monza,

ovviamente a porte chiuse, ma senza grossi problemi nell'applicazione del protocollo.

Più timori c'erano per i rally, perché un conto è muoversi all'interno di un impianto fisso, un altro gestire un'organizzazione già di per sé complessa, su strade normali, a ridosso di paesi e cittadine, interessate anche al ritorno economico della manifestazione, ai quali vai a vietare l'accesso alle prove e ai parchi assistenza, dopo aver rinunciato di partenza ai Villaggi Rally.

Dopo una paio di prove generali nel Casentino e a Biella, la prova del nove è toccata al Rally di

Roma Capitale. Diamine, qui c'erano la FIA e i promoter internazionali - la gara era valevole per l'ERC ed era la prima targata FIA a corrersi quest'anno - a controllare tutto.

Ma c'era una Federazione alla quale bisogna dare atto di una grande sensibilità - e i tre Gran Premi di quest'anno non nascono a caso - e un organizzatore tosto, che ha mandato giù anche il boccone amaro della rinuncia alla kermesse di Ostia, che l'anno passato aveva attirato fino a 35.000 persone, pur di fare il suo lavoro.

Il Rally di Roma Capitale ha

risposto alla grande, addirittura un mese e mezzo prima della ripresa del mondiale in Estonia! Tanto è vero che Andrea Adamo ha pensato bene di portare i piloti Hyundai in Italia, Sordo a Roma, Tanak, Neuville, oltre a al giovane Loubet, per sgranchirsi dopo mesi di inattività.

«Abbiamo fatto un grande sforzo - ha commentato Max Rendina, ideatore del Rally di Roma Capitale - ma grazie alla collaborazione della FIA, di Eurosport Events, di ACI Sport, delle istituzioni nazionali e di tutte le amministrazioni locali che ci hanno sostenuto, siamo riusciti a dare nuovamente il via al mondo del rally. Speriamo davvero che questo possa essere stato un esempio, che lo "start of the restart", come è stato definito il Rally di Roma Capitale 2020, sia un messaggio positivo per tutto il mondo del motorsport: insieme possiamo farcela, possiamo ripartire e presto potremo tornare a vivere la nostra passione come eravamo abituati a fare prima del lockdown».

Soddisfatti anche i piloti. Il vincitore Aleksey Lukianuk: «È stato davvero un modo incredibile di iniziare la stagione, devo ringraziare gli organizzatori per essere riusciti ad realizzare questo rally in un momento così difficile. Per noi è stato un piacere esserci».

Marco Ferrari Direttore per lo Sport in ACI conferma: «La ripartenza è stata positiva. Per testimonianza diretta (sono stato al Mugello alla prima dei Campionati in Circuito ed al Rally di Roma) posso confermare che tutti gli addetti ai lavori hanno rispettato il protocollo sanitario. Gli organizzatori sono stati molto bravi ad attuare tutte le disposizioni di sicurezza date e tutto si è svolto





per il meglio. Il ritorno che ho anche dalle altre manifestazioni che si sono svolte è positivo.

Per quanto riguarda i GP per ora saranno sicuramente a porte chiuse poiché le disposizioni governative lo impongono. Certo è che se la curva dei contagi diminuisce sicuramente qualche apertura dal governo ci potrà essere. Come sempre il calcio la fa da padrone ed ho sentito che il ministro vorrebbe riaprire parzialmente gli stadi a settembre. Se così fosse noi ci allineiamo a questa disposizione.

Infine è vero che non dobbiamo essere referenziali, ma assicuro che abbiamo ricevuto complimenti dalla FIA e dal Coni per come abbiamo gestito l'emergenza. Siamo un punto di riferimento per il motorsport nel mondo. I Francesi ci hanno chiesto di venire ad osservare delle gare per vedere come ci siamo organizzati.

Come ho detto non è autoreferenziale ma questi attestati da parte di tutte le altre federazioni del mondo ci confermano che siamo stati bravi».

Dando uno sguardo anche a ERC

e CIR, a Roma Lukyanuk ha vinto con grande autorevolezza e con la Citroën C3 Sainteloc, che è sicuramente il top team, e si ricandida per il titolo dopo le disavventure dell'anno scorso. Da scoprire le carte dei vari Breen, Kreim, Mares e altri ancora in ordine sparso, anche se ci piace pensare che sia il campionato dei giovani a partire da quel piccolo ma già grande Oliver Solberg. Il tricolore a Roma si è corso sulle due gare e per certi versi è stato un bene, perché a fronte del monologo di Basso con la VW dell'HK schierata da Loran nella prima frazione, nella seconda è andato in onda l'atteso confronto tra "Giando" e Andrea Crugnola, alla fine primo con la Citroën C3 dell'FPF, che sicuramente caratterizzerà questa mini stagione, dove soprattutto non è ammesso sbagliare!

Franco Carmignani





I QUATTRO DELL'OTTICA BLU

In questo periodo così assurdo una notizia è quasi passata inosservata. Gli amici di Photo 4 hanno deciso di... oscurare gli obiettivi e di andarsene in pensione, strameritata. Piero e Gavina torneranno nell'amata Sardegna, Romano forse getterà definitivamente le ancore in quel di Bologna, mentre il ricordo di Lino ci accompagnerà per sempre. Photo 4 da più di quarant'anni rappresenta una vera colonna nel mondo dell'immagine da corsa che, bisogna riconoscerlo non è più premiante, almeno economicamente, nei confronti di agenzie fotografiche strutturate tradizionalmente anche se allineate a tutti i sistemi di trasmissione, controllo e qualità oggi in voga, a parte s'intende la pirateria che

purtroppo è in agguato in ogni angolo. Un po' di storia. L'agenzia è stata fondata nel 1978 da Lino Vanelli, Romano Poli, Piero Lissia e Gavina Ruzittu, in seguito è entrata nella società come editor per la F1 Eliana Cortella. Passione per la fotografia e per le corse e tanto ottimismo il collante, e una mission bene deflnita, soddisfare le esigenze di chiunque si rivolgesse a loro: giornali, piloti, scuderie, semplici appassionati. Il tratto dominante dei quattro pur in un contesto di professionalità e di concorrenza di ogni tipo è sempre stata la disponibilità e la gentilezza, senza mai ergersi a "maestri" inarrivabili, al solo scopo di gonfiare i prezzi... No davvero.

Qui si affollano i ricordi personali, dalle lunghe maratone serali per seguire la Dakar aspettando con ansia la telefonata satellitare di Romano (all'epoca non esistevano email e il whats'up era ben lontano dall'essere inventato). Le otto, otto e mezzo, le nove e anche più tardi visti i fusi orari, e finalmente ecco "Romanov" con le informazioni per il comunicato da faxare immediatamente alla mailing list dell'azienda per la quale lavoravo. Brand del quale Photo 4 ha preso in leasing una dozzina di automobili senza mai ricevere nemmeno un portachiavi! dalla sede centrale che finalmente si convinse (!!!) a pubblicare un articolo sull'house organ interno! E, ancora con Romano, quel ser-

vizio con il pilota bello e ammirato. C'era la modella, molto carina e professionale, ma c'era pure l'immane starlet "appiccicata". Niente paura, dopo il diluvio della mattinata con la massima pazienza da questa parte le foto, molto belle, con tutti gli ...interessati.

Lino era indistruttibile, anche con il braccio ingessato per una scivolata continuava a seguire i rallies sotto l'acqua, e dalle parti di Pavia o Biella se ne beccava veramente parecchia. È stata un'ingiustizia perderlo prematuramente.

Con Piero si scende nella parte organizzativa: *«Abbiamo avuto moltissimi collaboratori, che hanno mosso i primi passi con noi nel motorsport, alcuni che oggi vanno per la maggiore hanno continuato a livello professionale, da Roberto Viva a Marco Passati e Gino Allegritti. Tanti altri, pur bravi, non hanno continuato, mantenendo la loro passione per le auto e la fotografia a livello di*





un hobby. Photo 4 ha lavorato con tutte le migliori testate italiane, con numerosissime pubblicazioni, ed anche alcune straniere e a livello case automobilistiche con Audi, Bmw, Alfa Romeo (Nordauto), Peugeot, Mitsubishi ecc...

Siamo stati membri prima dell'IRPA, poi FIA per tutte le manifestazioni legate a F1, GT, WRC, siamo stati fotografi ufficiali del ETCC, poi WTCC, e per molti anni di Acì Sport».

E poi la grande rivoluzione. «A metà della nostra vita lavorativa, inizi anni 2000 - è sempre Piero che parla - siamo dovuti passare dall'analogico (avevamo tre camere oscure) al digitale, molto più immediato che ha comportato una diversa impostazione del lavoro (sito e disponibilità delle foto in tempo reale) e quindi nuovi investimenti in attrezzature e persone esperte nel nuovo formato (photoshop ecc...). Come macchine fotografiche abbiamo usato Nikon, Canon ed agli inizi per il medio formato 120: Zenza Bronica».

A Gavina dobbiamo invece delle scuse per tutte le volte che, concentrata per ore sul computer in





sala stampa a lavorare sulle immagini appena scaricate e da trasmettere appena possibile, eravamo lì a disturbarla con le nostre esigenze. Dietro quel sorriso comunque dolce ma non rassegnato, chissà quanti "vaffa" si aggiungevano...

Ora è il tempo dell'arrivederci, non tanto ai classici vent'anni dopo, ma al piacere continuo nell'aprire l'archivio sulle loro foto di quarant'anni e passa in presa diretta con la storia del motosport.

Franco Carmignani



FIAT 500 ELETTRICA



Il rispetto ambientale è una bella cosa, ma si paga. Eccome! Prendiamo, ad esempio, le due versioni "La prima" di Fiat 500 elettrica. Una vettura assolutamente originale grazie al suo stile vagamente retrò che colpisce molti cuori e che spicca in panorama di automobili che purtroppo si assomigliano esteticamente sempre più, ma che ha per forza di un'abitabilità interna molto limitata. Bene. La nuova versione berlina costa 34.400 Euro, mentre la cabrio, lanciata lo scorso mese di Marzo, arriva addirittura a 37.900 Euro. Ci si compra una Mercedes Classe-A. E scusate, se è poco! Il caso della Fiat 500, sia ben chiaro, non è unico. Al contrario. È solo uno degli ultimi in ordine di tempo. Infatti, più o meno tutte le versioni BEV (Battery Electric Vehicle) dei modelli circolazione,

costano molto più di quelle a propulsione tradizionale. Restando alla 500, parliamo di 16.250-21.850 Euro a seconda della versione. Certo poi ci sono le promozioni e gli sconti, ma alla resa dei conti molte persone, già perplesse di fronte alle incertezze sulla reale autonomia delle elettriche, così come sulle possibilità e sui tempi di ricarica fanno marcia indietro. E comprano un'automobile tradizionale. Magari più comoda e grande. A contraddirci, parzialmente, è proprio la 500 elettrica "la prima" la cui versione Cabrio sarebbe andata esaurita rapida. Peccato che, trattandosi di una tiratura limitata e numerata lanciata per di più lo scorso Marzo in piena pandemia non dovrebbero essere state molte. Dovrebbe fare meglio la Berlina - realizzata anche essa in serie limitata - e

che deve essere pre-ordinata. A differenza di quella con capote in tela, però, questa non richiede alcun deposito. Basta andare sul sito della Casa e registrarsi attraverso l'apposita procedura. In questo modo si può scegliere anche la concessionaria. La storia della 500 elettrica non è recente. Senza addentrarci nei prototipi elettrici realizzati alla fine degli Anni Sessanta da Giannini e da Moretti, al Salone di Detroit del 2010 venne esposto il prototipo 500 Elettra BEV, sviluppato dal reparto ENVI di Chrysler. Realizzato sulla base Abarth ma con il logo Fiat applicato sul frontale e sulla coda, si distingueva dal modello di serie per ruote in lega imbrunite con cornici argentate e soprattutto per il motore ENVI con batterie in grado di garantire un'autonomia di circa 160 chilometri.

All'epoca la casa madre smentì l'ipotesi di una produzione in serie della 500 Elettra BEV, ma poi tornò sui suoi passi e ne ufficializzò la produzione nel Marzo 2010. Prodotta da Chrysler per il solo mercato nordamericano, la versione definitiva della 500 a motore elettrico fu poi presentata al Salone di Los Angeles nel Novembre 2012. Le prime 150 unità furono messe in vendita in California nel Luglio 2013.

Tornando alle nuove 500 elettriche diciamo subito che Fiat parla di un'autonomia di fino a 320 chilometri (ciclo WLTP) grazie alle batterie litio ione che hanno una energia installata di 42 kWh. Per ottimizzare i tempi di ricarica la Nuova 500 abilita il "fast charge" in corrente continua fino a 85 kW che consente di ricaricare la batteria in tempi molto brevi. Ad esempio, per una riserva di energia sufficiente a percorrere 50 chilometri in uso urbano sono necessari solo 5 minuti. E sempre grazie al "fast charge", è possibile ricaricare la batteria fino all'80% di carica in appena 35 minuti. La presa Combo 2 posizionata sulla fiancata posteriore destra consente la ricarica sia in corrente alternata sia in continua, ed è una presa intelligente perché consente di dare input sulla programmazione della ricarica e fornisce feedback sullo stato di carica della vettura. Inoltre, si è pensato di offrire delle soluzioni anche per la ricarica domestica. La Nuova 500 "la Prima", versioni berlina e cabrio, comprende l'easyWallbox, il sistema di ricarica che permette di collegarsi alla rete domestica. È stato sviluppato da ENGIE Eps per FCA e sarà commercializzato nei principali mercati europei da Mopar in concomitanza con il

lancio del modello. Si tratta di una soluzione semplice, accessibile e gestibile via Bluetooth, che - senza necessità di alcun intervento da parte di personale specializzato - consente di ricaricare da subito a casa la propria 500 con una potenza di ricarica fino a 2,3 kW tenendo in conto gli altri carichi domestici attivi durante la ricarica. Inoltre, l'easyWallbox è già predisposta per l'upgrade di potenza fino a 7,4 kW. Il modello è dotato inoltre di cavoMode 3 che permette sia la ricarica domestica sia quella da rete pubblica, fino a 11 kW.

Tre sono le modalità di guida - Normal, Range e Sherpa - selezionabili secondo lo stile di guida. In particolare la modalità Sherpa consente al guidatore di arrivare a destinazione ottimizzando le risorse disponibili. Il driving mode Sherpa interviene su più elementi per ridurre al massimo il consumo energetico della vettura, proprio per assicurare il raggiungimento della destinazione impostata sul navigatore o della colonnina di ricarica più vicina. Al pari di uno "sherpa himalayano", che ha il controllo di tutta la spedizione e la indiriz-

za alla meta, questa modalità di guida interviene su vari parametri: la velocità massima, che viene limitata a 80 km/h; la risposta all'acceleratore, in modo da ridurre il consumo di energia, e la disattivazione del sistema di climatizzazione e dei sedili riscaldabili (con la possibilità da parte del driver di riattivarli in ogni momento).

La modalità Normal è quella che avvicina il più possibile la guida a quella di un veicolo con un normale motore a combustione. La modalità Range invece, attiva la funzione "one-pedal drive". Il pilota selezionando questo driving mode può guidare la Nuova 500 quasi con il solo pedale dell'acceleratore. È una modalità che massimizza la frenatura rigenerativa e quindi di conseguenza l'autonomia. In ogni caso è necessario intervenire sul pedale del freno per arrivare a uno stop completo.

Il motore ha una potenza di 87 kW che consente la velocità massima di 150 km/h (autolimitata) e una accelerazione in 9.0 secondi da 0-100 km/h, e di 3.1 secondi nello 0-50 km/h.

P. Ferrini





LAMBORGHINI SCV12



Una supercar per pochi intimi, da guidare solo in pista. Possibilmente in occasioni speciali. Con la SCV12, la nuova hypercar da pista progettata da Lamborghini Squadra Corse e disegnata dal Lamborghini Centro Stile, ci troviamo di fronte a una granturismo molto particolare come sottolinea peraltro la scritta "Attenzione macchina veloce" che compare sul frontale utilizzato per lo sviluppo. Tanto per cominciare è equipaggiata con il più potente V12 aspirato mai progettato dalla Casa bolognese, un motore in grado di erogare oltre 830 CV, anche grazie al contributo della sovralimentazione dinamica alle alte velocità. Potenza da gestire con un inedito cambio portante 6 rapporti, derivato dall'unità montata sulla Huracán Super Trofeo Evo, posto sul retrotreno e abbinato alla trazione posteriore. Eccezionale è anche il rapporto peso/potenza, grazie all'inedito telaio monoscocca di nuova generazione, realizzato in fibra di carbonio e progettato specificatamente per la vettura. Per offrire la massima agilità e al contempo la massima stabilità nonché un piacere di guida estremo anche sui tracciati più impegnativi, sono state adottate soluzioni cinematiche ispirate dai prototipi da competizione, come le sospensioni posteriori push-rod installate direttamente sul cambio. La potenza è scaricata a terra

tramite pneumatici slick Pirelli specifici montati su ruote in magnesio da 19 pollici all'anteriore e da 20 al posteriore.

L'aerodinamica è figlia dell'esperienza di Lamborghini Squadra Corse nelle competizioni GT e assicura un livello di efficienza e di deportanza superiore a quello di una vettura GT3. Il cofano anteriore presenta la doppia presa d'aria con costola centrale tipica delle Huracán da competizione, per sviluppare flussi aerodinamici favorevoli all'airscoop posto al centro del tetto. Sempre all'anteriore spiccano splitter e le due appendici laterali; sulle fiancate i flussi destinati al raffreddamento di motore e cambio sono stati ottimizzati attraverso l'utilizzo di pinne verticali poste sui brancardi. Completa il pacchetto aerodinamico la grande ala posteriore regolabile e dal doppio profilo.

La vettura, non omologabile per utilizzo stradale, sarà interamente prodotta a Sant'Agata Bolognese in poche decine di esemplari. I clienti entreranno così a far parte di un esclusivo club che darà accesso a programmi di guida dedicati per pilotare la propria SCV12 in tutti i più prestigiosi circuiti del mondo. L'assistenza sarà garantita dallo staff tecnico Squadra Corse con il supporto di Emanuele Pirro, cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans e tutor d'eccezione per i clienti-piloti.

Paolo Ferrini

EMANUELE PIRRO E LA SC-V12 ESSENZA



Mia nonna mi diceva che a volte "si chiude una porta e si apre un portone", da quando ho smesso di correre, nel 2009, sono rimasto con Audi come Ambasciatore del Marchio, ruolo prestigioso di cui andavo e vado ancora orgoglioso. Ma la mia aspirazione era di fare qualcosa di più sia nel motorsport che nell'automotive, sia dal punto di vista tecnico che da quello manageriale, mettendo a frutto la lunga esperienza che ho accumulato in di quarantasette (ahimè) anni di corse. Con il marchio tedesco non riuscivo a trovare spazio soddisfacente che mi permettesse di realizzare il mio desiderio. Il portone si è però aperto con

Lamborghini, che essendo dello stesso gruppo di Audi evitava anche il problema della conflittualità, per volere del suo presidente e CEO Stefano Domenicali che mi ha preso a bordo dall'inizio del 2019 con una serie di incarichi molto interessanti e stimolanti. Uno di questi è stato proprio la responsabilità del nuovo progetto, all'epoca segretissimo, della prima Hypercar per esclusivo utilizzo in pista che Lamborghini avesse mai prodotto.

Per me è stato un sogno realizzato quello di occuparmi di un progetto di questo genere partecipando alle riunioni tecniche e strategiche con il Management di Lamborghini, per definire le specifiche che questa vettura

doveva avere, implementarle nel progetto, seguirne la sua gestazione con i "tools" di progettazione moderna. Poi discutere le problematiche sia della progettazione che della realizzazione valutando tutti gli aspetti e le controindicazioni di una scelta piuttosto che di un'altra.

Dalla carta (anzi dal computer) si passa poi alla realizzazione del prototipo che piano piano prende forma nelle stanze segrete di Squadra Corse. Più esso cresce, più, in parallelo, cresce la voglia di andare in pista e verificare se le intenzioni (e ambizioni) dei progettisti si traducono in realtà.

Di questo periodo mi ricordo con piacere i meeting con il Centro Stile, capitanato da Mitja Borkert,

il cui obiettivo primario era quello di realizzare una vettura il più bella possibile, mentre Giorgio Sanna (responsabile di Squadra Corse), gli ingegneri ed io avevamo in testa più che altro le prestazioni, con Maurizio Reggiani (Board Member e capo di R&D) a fare da saggio e capace mediatore.

Il risultato raggiunto è, dal mio punto di vista, qualcosa di straordinario. Una linea che lascia senza parole per la sua bellezza e prestazioni mozzafiato!

Arriva un momento poi, in cui in pista ci si va veramente. E lì comincia il bello.

SC-V12 Essenza ha la bellezza di 830cv, erogati con una progressione che solo un 12 cilindri può fornire, associato ad un rombo da fare invidia ad una orchestra sinfonica. Il carico aerodinamico che a 250 km/h produce 2.500kg di schiacciamento e la sua tenuta di strada sono spettacolari.

La SC-V12 essenza verrà prodotta solo in 40 esemplari e potrà essere utilizzata esclusivamente in pista ma non per gareggiare. Per questo è stato possibile creare una vettura senza vincoli regolamentari per l'uno o l'altro campionato in modo di avere prestazioni senza compromessi.

La monoscocca, completamente in fibra di carbonio, non ha un rollbar in acciaio pur rispettando gli alti standard di sicurezza del regolamento FIA destinato ai prototipi. È la prima GT al mondo con queste caratteristiche.

Le sospensioni sono tutte e quattro push-rod con il terzo elemento a controllare la stabilità verticale, le posteriori sono attaccate direttamente al cambio portante. L'abitacolo è estremamente curato e futuristico e devo confessare che questi esercizi di stile mi sembravano superflui per una vettura da pista. Invece ora che la vedo re-

alizzato mi piace davvero molto. Nel volante (che da solo è un'opera d'arte) alloggiato tutti i principali comandi e quello che mi piace di più è la regolazione elettro-attuata del precarico del differenziale che influisce in modo importante sul bilanciamento dinamico.

Assieme a Raffaele Giammaria mi occupo anche dello sviluppo in pista e questo compito mi piace molto. Con gli ingegneri di Squadra Corse mi trovo proprio bene, sono giovani, motivati e competenti, vogliosi di condividere esperienze.

L'obiettivo è quello di rendere la SC-V12 veloce, ma nello stesso tempo facile e non impegnativa da guidare. Quando verrà consegnata, all'inizio del 2021, la sola cerimonia di presa di possesso sarà un'esperienza da vivere ma non

posso svelare ulteriori particolari. I clienti che vorranno potranno lasciarla in Lamborghini, potranno usufruire di uno speciale spazio dedicato dove la loro "bambina" sarà sorvegliata da una web-cam a cui potranno accedere da remoto in ogni momento.

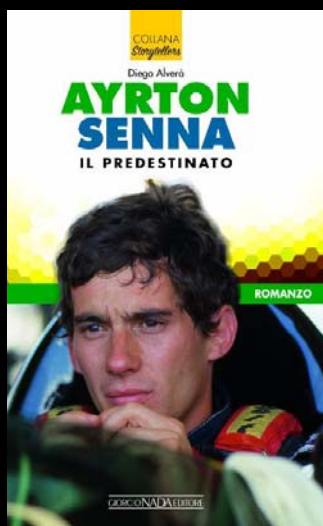
Lamborghini si occuperà di portare la Essenza in pista con cinque eventi schedulati l'anno più altri eventuali da concordare. Io sarò là a fare da tutor ed accompagnare i fortunati possessori a scoprire tutti i segreti della guida della loro vettura.

È anche previsto il sedile del passeggero per condividere il piacere della guida con amici o amiche.

E il prezzo... non chiedetelo a me! Sportivamente vostro,

Emanuele Pirro



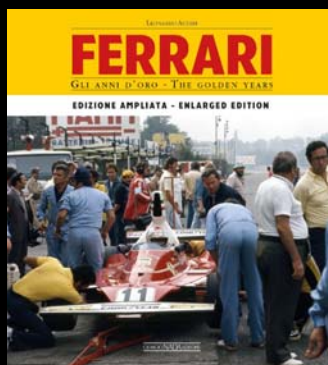


AYRTON SENNA - Il predestinato

di Diego Alverà

Imola, 1 maggio 1994. Ayrton è schierato in griglia di partenza, nello stretto cuneo della sua monoposto. Sta interrogando il destino, sta cercando ritmo e concentrazione, sta fissando l'orizzonte. L'asfalto lo attende al pari di migliaia di appassionati e tifosi, giunti da ogni dove per vederlo all'opera, per lasciarsi stregare ancora una volta dalle sue traiettorie. Sono tutti lì in attesa del tricampeo, del Predestinato, quello a cui riesce sempre tutto. La stagione è iniziata storta, il week-end di Imola ancor di più con l'incidente di Rubens Barrichello il venerdì e la morte di Roland Ratzenberger il sabato. Dubbi, paure ma anche speranze affollano la mente di Ayrton che, a pochi attimi dal via, riavvolge metaforicamente il nastro della propria carriera, della propria esistenza che, di lì a poco, giungerà al capolinea. La narrazione appassionante ed incalzante è quella di Diego Alverà, affermato storyteller che in questo nuovo romanzo si cimenta con un gigante della storia delle corse, per molti, il più grande di sempre: Ayrton.

Editore: Giorgio Nada - Formato: 14x22 - Pagine: 312 - Illustrazione: 30 in b/n - Prezzo 24 €/ 22,80 € (sconto valido per acquisti on line)



FERRARI - Gli anni d'oro / The Golden Years

Edizione ampliata/Enlarged edition

di Leonardo Acerbi

Uscito in occasione del 70° anniversario della Casa di Maranello nel 2017, questo volume vuole essere non già una nuova storia del Marchio quanto, piuttosto, un omaggio alla Ferrari degli anni d'oro, quando al timone c'era un uomo solo: Enzo Ferrari. Avvalendosi delle immagini scattate da uno fra i fotografi più fedeli al Cavallino, Franco Villani, il volume ripercorre, attraverso il forte potere evocativo della fotografia, l'epopea dell'uomo e della sua irripetibile creazione, dalla fine degli anni Quaranta, quando la 125 S mosse i primi passi nei cortili della fabbrica, agli Ottanta del Novecento quando il Commendatore se ne andò in una mattina di mezza estate. A corredo di questo prezioso materiale, per lo più inedito, la puntuale ricostruzione storica a firma di Leonardo Acerbi, profondo conoscitore del Marchio. In questa nuova edizione, riveduta ed ampliata con 40 pagine in più, l'opera si arricchisce, per ciascuna delle decadi, di una serie di approfondimenti dedicati agli uomini più importanti nella storia sportiva del Cavallino rampante: nomi del calibro di Gioachino Colombo, Aurelio Lampredi, Romolo Tavoni, Franco Gozzi, Carlo Chiti, Mauro Forghieri, Piero Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo, Marco Piccinini e John Barnard. Ad ognuno è dedicato un apposito testo accompagnato da altre immagini assolutamente inedite

Editore: Giorgio Nada - Formato: 28x30 cm - Pagine: 400 - Foto: 390 in b/n e 304 a colori - Cartonato con sovraccoperta - Testo: italiano-inglese
Prezzo: 75 € /71,25(sconto valido per acquisti on line)



Who Works in F.1 - Who Works in Motorsport

Con la ripresa dell'attività in pista, è stata pubblicata l'edizione 2020 delle guide "Who Works in F.1" e "Who Works in Motorsport". I vademecum più completi che raccolgono nominativi, contatti, indirizzi e ruoli degli addetti che operano nel mondo dell'automobilismo sportivo. Dal settore tecnico a quello commerciale, dagli sponsor ai media. I volumi sono disponibili in tre formati: cartaceo con copertina rigida, ebook e online con accesso diretto al sito tramite smartphone.

Tutti coloro che sono interessati all'acquisto possono richiederli al seguente indirizzo:

www.whoworksin.com - e-mail: orders@whoworksin.com

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**:



Cosa vuoi fare da grande?

Marco Belfonte
66 anni, ex professore,
tutta una vita davanti.

È ora di fare qualcosa di grande. Scopri cos'è un testamento solidale.



Fai un testamento solidale, sarà come vivere una nuova vita: una vita per gli altri. Lasciando una parte di quello che hai ad un'organizzazione che si occupa di cause benefiche, potrai aiutare chi ha bisogno anche quando non ci sarai più. E **fare qualcosa di davvero grande**. Grande, come il sogno di un mondo migliore. Scopri di più su testamentosolidale.org

**testamento
solidale**

Con il Patrocinio di



CONSIGLIO
NAZIONALE
DEL
NOTARIATO