

PADDOCK



Ferrari 2021 "Vamos"!

SEBRING STORY

Rally i 60 anni del Campionato Italiano

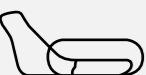
Pianeta Karting

#essereFerrari



IN QUESTO CIRCUITO ANCHE LA PASSIONE HA MILLE VARIANTI

zampedevise



**AUTODROMO
NAZIONALE
MONZA**

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

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

www.monzanet.it

PADDOCK

Anno XXX - NUMERO 248 - Febbraio-Marzo - 2021

S O M M A R I O

MONZA 2021

Tributo a Bruno Brida

FORMULA 1

5 Il marciapiede non c'è più

9 Gioco di coppia

17 Ferrari Il Futuro nel Passato

19 Il ritorno dell'Aston Martin

REMEMBER

23 Michele Alboreto

LE PISTE DELLA STORIA

25 Sebring

PERSONAGGI

32 L'Arte di Jean Graton

NUOVI ORIZZONTI

35 "E"-Force

RALLY

41 Sessant'Anni di Campionato Italiano

51 Arctic Magic

SPECIALE

55 Pianeta Karting – la storia



Hanno collaborato Martina Cola, Carlo Baffi, Luca Brida, Massimo Campi, Luciano Canobbio, Franco Carmignani, Davide Casati, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Gabriele Gorini, Matteo Losa, Pascal Alia, Manrico Martella, Michele Porta.

CHE BELLO!

Se pur condizionato dalla preoccupazione e dall'incertezza legata al COVID l'inizio della stagione è sicuramente stimolante. L'Arctic Rally che ha spostato in Lapponia l'ago del WRC alla ricerca di un vero "winter rally", dove Pirelli al rientro come monofornitore delle WRC ha fatto faville, ha proiettato al vertice della classifica piloti Kalle Rovander, generazione "Millenium" non ancora ventunenne che con Oliver Solberg, di un anno più giovane promette di riportare al vertice la scuola nordica. In Italia la Federazione che ultimamente non sbaglia un colpo, confermati, per ora...due Gran Premi e la carta di riserva del Rally di Monza, sta cercando di rendere

sempre più appetibile il Campionato Rally con un grande montepremi e un title-sponsor di prestigio. Partendo dal Ciocco la serie tricolore si annuncia spettacolare con un ampio ventaglio di candidati al titolo, cosa che non si è mai vista in precedenza. Speriamo che qualcuno possa poi prendere la strada giusta per il WRC. La F1 ha iniziato l'annata, l'ultima che vedrà in vigore l'attuale regolamento con le presentazioni on line delle nuove vetture, poi i test in Bahrain prima del semaforo verde del 28 marzo. Tante le novità per scongiurare una lenta transizione. Dalle nuove coppie a rischio, al ritorno del marchio Aston Martin, un'operazione quella di Lawrence

Stroll che è anche strutturale con l'ampliamento e l'evoluzione tecnologica della "base" inglese di Silverstone. Ma la notizia più bella è quella che arriva dal WEC. Dal 2023 tra le nuove hypercar ci sarà anche la Ferrari! E la notizia che tutti gli appassionati aspettavano da decenni ed è una decisione che rischia di mutare gli equilibri, beh finora..., tra la F1 e l'endurance, almeno alla pari come succedeva nella "golden age" con l'alternanza ogni due settimane di Gran Premi e corse sport-prototipo con gli stessi piloti! I due anni che mancano a questa svolta non faranno che alimentare l'attesa...**Paddock**



Dall'albo prototipi Ferrari : la 250P di Bandini-Scarfiotti prima a Le Mans nel 1963 (in alto a sinistra), Nino Vaccarella con la 275P prima nella 24 Ore 1964(in alto a destra), la 365 P2 1966 di Pedro Rodriguez (sopra a sinistra), la Dino 206 S e la 330 P3 (sopra a destra), la 512M (sotto) e la 312PB l'ultimo prototipo Ferrari campione del mondo (sotto a destra)



La Ferrari tornerà a splendere nell'endurance



PREMIO BRUNO BRIDA MONZA

Un premio d'onore per chi saprà meglio raccontare la realtà dei campionati italiani di velocità in pista. Paddock organizza il primo concorso giornalistico dedicato alla memoria del direttore Bruno Brida, con il patrocinio gratuito di ACI Sport e Autodromo Nazionale Monza. L'iniziativa nasce dalla volontà di ricordare il direttore della rivista, prematuramente scomparso nel 2019, che è sempre stato un assiduo frequentatore del circuito monzese e ha dedicato nel corso della sua carriera una particolare attenzione all'automobilismo locale, partendo dal Trofeo Cadetti, e fondando Paddock proprio per dare voce al settore, spesso dimenticato dalla stampa più generalista. La partecipazione al Premio Bruno Brida è gratuita e aperta a tutti i giornalisti e redattori che realizzeranno un servizio sui due fine settimana di gara organizzati da ACI Sport nel Tempio della Velocità: il primo dal 30 aprile al 2 maggio 2021 e il secondo dal

29 al 31 ottobre 2021. Concorrono al premio elaborati testuali, servizi audio e video che, fin dai giorni precedenti la gara, siano stati pubblicati da giornali (cartacei e web) o trasmessi da radio e canali TV, e abbiano come argomento le attività di pista e i protagonisti dei campionati in programma nei rispettivi weekend. Gli elaborati andranno segnalati all'indirizzo e-mail fstudioservice1@gmail.com entro due settimane dal termine della domenica di gara scelta e saranno presi in esame da una giuria presieduta da Carlo Leoni (*Comunicazione e Eventi di Stellantis*) e composta da Luca Bartolini (Direttore della Comunicazione di ACI Sport), Davide Casati (Coordinatore della Comunicazione di Autodromo Nazionale Monza) e Carlo Baffi (collaboratore di Paddock). La giuria, a suo insindacabile giudizio, assegnerà due differenti premi. L'autore del migliore lavoro che tratterà le gare del fine settimana del 2 maggio sarà premiato

la prima settimana di settembre e otterrà come omaggio un paio di biglietti tribuna del Formula 1 Gran Premio d'Italia mentre il giornalista che presenterà l'elaborato del weekend del 31 ottobre sarà designato la settimana antecedente il rally di Monza e avrà la possibilità di guidare una vettura Peugeot, CitroënDS o Opel in prova stampa per un mese. I premi del concorso, che non persegue scopi commerciali o speculativi ma è puramente d'onore, saranno consegnati da Luca e Marco Brida, figli di Bruno, che condividevano con il padre la passione per il motorsport e lo accompagnavano spesso nelle trasferte di lavoro negli autodromi di tutta Europa. Le date di consegna dei riconoscimenti verranno comunicate in seguito. Per maggiori informazioni sul concorso e sugli elaborati da presentare, è possibile scrivere a fstudioservice1@gmail.com.



APPUNTAMENTI IN AUTODROMO



Monza ci riprova. La ricca stagione sportiva 2020 dell'Autodromo Nazionale Monza ebbe fin dai primi mesi dell'anno una battuta d'arresto, a causa dell'epidemia di Coronavirus. Ora il circuito guarda con più fiducia al futuro, riproponendo quasi tutti i fine settimana previsti nel 2020 e confezionando così uno dei migliori calendari a livello europeo. Aprono le danze due appuntamenti con vetture Gran Turismo: il Ferrari Challenge Europe dal 9 all'11 di Aprile, seguito, il fine settimana successivo, dal GT World Challenge Europe powered by AWS (16-18 aprile). I campionati italiani di ACI Sport corrono nel Tempio della Velocità dal 30 aprile al 2 maggio e dal 29 al 31 ottobre. Nel primo weekend si sfidano in pista le vetture delle serie Campionato Italiano Gran Turismo, Campionato Italiano Sport Prototipi, TCR Italy, Mini Challenge, M2 CS Racing Cup Italy e Topjet F.2000 Italian Trophy. A fine ottobre, spazio in-

vece alla Formula Regional European Championship by Alpine, Italian F.4 Championship powered by Abarth, Campionato Italiano GT Endurance, Porsche Carrera Cup Italia e Renault Clio Cup Italia. Anche il promotore romano Peroni ha in programma due weekend di gara nel circuito lombardo: il primo dal 28 al 30 maggio e il secondo dal 1 al 3 ottobre. Di respiro europeo saranno invece le gare DTM – Monza round dal 18 al 20 giugno (è la prima volta che Monza ospita la serie tedesca), European Le Mans Series – 4 hours of Monza dal 9 all'11 luglio e GT Open International Series dal 24 al 26 settembre. Il FIA World Endurance Championship porta i prototipi del mondiale di durata nel veloce Tempio della Velocità dal 16 al 18 luglio. Affrontare i lunghi rettilinei di Monza sarà una sfida per tutti i team che hanno avuto un assaggio delle difficoltà che la pista può riservare nel 2017 durante il Prologue.

L'appuntamento più atteso, il Formula 1 Gran Premio d'Italia, è quest'anno posticipato di qualche giorno rispetto alle date a cui erano abituati i tifosi. Si svolge infatti dal 10 al 12 settembre. Le gare di contorno confermate, dai rispettivi calendari dei campionati, sono il FIA Formula 2 Championship e la Porsche Mobil 1 Supercup. C'è ancora incertezza invece sull'ultimo evento dell'anno. Il Monza Rally Show ha infatti lasciato il posto nel 2020 all'ACI Rally Monza, tappa del campionato del mondo rally. FIA e WRC potrebbero riconfermare l'appuntamento monzese che ha raccolto numerosi attestati di stima dai team e dai piloti. Il rally, mondiale o show che sia, potrebbe collocarsi a inizio dicembre. Lo precede dal 13 al 14 novembre il 5° Special Rally Circuit by Vedovati Corse, saltato lo scorso anno proprio a causa della concomitanza con la preparazione dell'ACI Rally Monza.

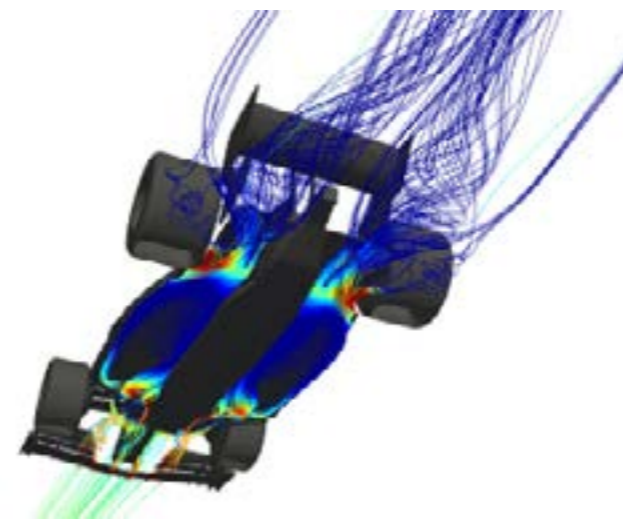
Davide Casati

IL “MARCIAPIEDE” NON C’E’ PIU’

A “memi” piace la A521 dell’Alpine. Non è stato facile trovare qualche elemento che facesse da differenziatore tra le vetture che scenderanno in pista questa settimana per le prime prove in Bahrain e affronteranno il primo Gran Premio sullo stesso circuito il prossimo 28 marzo. Quest’anno poi, a dirla tutta, anche i piloti mi sembrano tutti uguali, fotografati nelle stesse pose con lo sfondo neutro e quelle pose innaturali che stanno a mezza strada tra un “bravo” dei Promessi Sposi di Alessandro Manzoni e un Super Eroe moderno. Invece l’Alpine è proprio una bella signora di buona famiglia parigina, elegante, avvenente e con una sua personalità diversa dalle altre. Anche la AMR21 di Aston Martin non è male, fosse solo per la novità del marchio e la colorazione da Lord inglese, ma per me viene un gradino sotto. Le altre ... minestra riscaldata, senza offendere nessuno per carità, ma basta un’occhiata veloce da sopra o dal davanti per notare gli elementi che distinguono

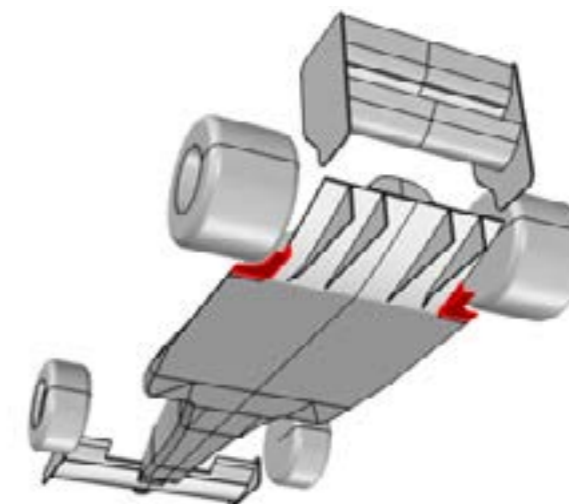
la “signora in blu”: il suo cupolotto rotondeggiante, le sue forme sinuose e un musetto finalmente diverso da quella specie di bottone stile Mercedes, che sembra fatto più per esaltare il marchio (un cerchio appunto) della casa di Stoccarda, che per reali motivi aerodinamici. Decisamente molto bella (l’Alpine). Peccato che non si possano vedere le auto come sono fatte dentro, come si faceva una volta, perché sarebbe interessante capire cosa c’è all’interno di quel cupolotto, così diverso da tutti gli altri. Dal punto di vista della carrozzeria, il 2021 ci ha portato essenzialmente la novità di un fondo ristretto davanti alle ruote posteriori al fine di non esagerare con il carico generato dall’effetto suolo, che avrebbe messo in crisi le gomme che la Pirelli non ha intenzione di sviluppare ulteriormente per non distogliere risorse dallo sviluppo di quelle per il prossimo anno. In gergo, si è sempre chiamato “marciapiiede” quel pezzettino di carbonio, che ora non c’è più. Sin da quando è comparso

le prime volte sulle vetture, negli anni ottanta insieme al fondo piatto e ai primi diffusori posteriori, quelli storici che iniziavano in corrispondenza “della tangente verticale anteriore della ruota posteriore” e lasciavano spazio per questo lembo di carbonio che girava intorno alla ruota. Già allora avevamo capito l’effetto negativo della ruota posteriore e si cercava di confinarne la scia affinché non si estendesse sotto il diffusore. A un certo punto la Benetton introdusse anche un piccolo particolare mobile per andare il più vicino possibile alla ruota nella sua posizione in marcia, che i meccanici spostavano a mano al box per poter sostituire lo pneumatico. Il fatto è che, un pezzettino oggi un pezzettino domani, la faccenda era arrivata forse all’eccesso nell’ultimo periodo, e saranno sicuramente contenti i contabili delle squadre che vedranno ridurre le spese che erano necessarie, in termini di risorse di calcolo e di galleria del vento, per sviluppare quei pochi centimetri quadrati di carrozzeria.



Si capisce che la presenza di un oggetto aerodinamico molto goffo come la ruota posteriore abbia un effetto drammatico sul funzionamento del diffusore e su tutto il fenomeno dell’effetto suolo. È stata stimata una perdita di “downforce” del 10% con l’eliminazione della parte di fondo che sta davanti alle ruote posteriori

La presenza della ruota ha un effetto molto complesso e, se da un lato riduce l’efficacia del diffusore, dall’altro può generare una piccola zona di bassa pressione come si vede in questa immagine evidenziata dal colore blu intenso



La scia delle ruote posteriori è sempre stata nel pensiero degli aerodinamici sino dagli inizi dell’era del fondo piatto e dei primi diffusori degli anni novanta. Il regolamento consentiva di “lavorare” nella zona a fianco delle ruote ed era diventata una pratica comune di tutti noi aerodinamici dell’epoca l’inserimento di piccole superfici di carbonio per guidare la scia della ruota



Alpine F1 Team

Il diffusore, è noto, serve solo a “smaltire” la quantità dell’aria che passa sotto il fondo e deve “accompagnare” nel modo più graduale possibile i filetti fluidi verso il mare di bassa pressione che c’è nella parte posteriore della vettura. Si capisce che tutta la zona deve essere la più libera possibile da ostruzioni e ostacoli che rallenterebbero il regolare flusso delle particelle di aria, un po’ come la foce di un fiume che deve essere pulita affinché l’acqua possa defluire regolarmente nel mare.

La scia delle ruote è come un grosso tronco, portato dalla piena, che si incastra sotto l’arcata di un ponte. Nel dettaglio, la faccenda è anche più complessa perché, nel girare intorno alla ruota, l’aria aumenta la propria velocità e diminuisce la pressione e può anche generare qualche chilo di downforce che non guasta mai, ma l’effetto primario della scia resta quello negativo dovuto all’ostruzione del passaggio di aria. Tutto questo veniva controllato (per quel che si poteva) da quella

incredibile quantità di fessure e piccole alette che sono state in massima parte abolite quest’anno. Ho detto in “massima parte” perché appena le nuove vetture sono uscite dai garage, nel corso dei primi test in Bahrain, qualche aletta si è di nuovo vista davanti alle ruote posteriori e la lotta eterna fra coloro che fanno le regole e coloro che le devono rispettare ha aggiunto un nuovo capitolo come è giusto che sia nel mondo della competizione sportiva di altissimo livello.

Marco Giachi



La nuova Alpine Renault F1



La nuova Alpine Renault F1



La nuova Alpine Renault F1



La nuova Alpine Renault F1

F.1 2021: SI ALZA IL SIPARIO



Lewis Hamilton ottavo titolo e ritiro?

Con la presentazione delle nuove monoposto, s'è aperta ufficialmente la nuova stagione di Formula Uno. Come quella passata anche questa sarà condizionata dalla pandemia di Covid-19, perlomeno nella fase iniziale. L'andamento del virus potrebbe provocare cambiamenti del calendario che prevede 24 Gran Premi (boom!), con inizio in Bahrain il 28 marzo. Resta ancora da stabilire la data della in Cina. Però ancora prima dei vernissage, ha fatto parecchio discutere la proposta inerente al nuovo format di gara, che introdurrebbe dal 2022 una sprint race il sabato pomeriggio per stabilire la griglia di partenza del Gran Premio della domenica. Una mini gara per una lunghezza massima di 100 chilometri, che attribuirebbe punti dimezzati ai primi 8. Il venerdì avrebbe in pro-

gramma una sessione di prove libere di 90' e le qualifiche (sempre divise in tre fasi ad eliminazione) per formare lo schieramento della sprint race. Ed è questo il punto nodale, ovvero cercare di rendere più interessante la giornata attualmente riservata alle libere, che riscuote poco interesse. Non dimentichiamoci che di recente è pure ventilata l'ipotesi di concentrare il fine settimana della F.1 solo il sabato e la domenica, risparmiando alle squadre il costo di un giorno di trasferta. La soluzione sebbene interessante per certi versi, presenta non poche incognite. Ad esempio, con l'introduzione di ulteriori punti, se ci fosse il dominio di un pilota (come sta accadendo in questi ultimi anni), il mondiale potrebbe chiudersi con molto anticipo. Inoltre l'attuale sistema di qualifiche, in vigore dal

2006, gode di un ampio consenso. E poi è lecito chiedersi: non verrebbe stravolta eccessivamente la tradizione della massima serie? Sta di fatto che le scuderie, la Fia ed il Formula One Group saranno chiamati a votare la proposta. Se questa otterrà almeno 28 voti su 30, quest'innovazione verrà sperimentata già quest'anno nei round di Canada, Italia e Brasile. D'obbligo partire dalla regina del Circus, la Mercedes che domina dal 2014, ovvero da quando si è entrati nell'era dei motori turbo-ibridi. La nuova W12 è l'evoluzione della vettura dell'anno scorso, la struttura di base è rimasta identica, ma i tecnici della "Stella a Tre Punte", hanno lavorato assiduamente su tutte quelle altre aree prive di vincoli. Un leitmotiv che ha riguardato tutte le squadre. La cosiddetta line-up non è cambia-

ta con Lewis Hamilton e Valtteri Bottas. Malgrado i motori fossero spenti, l'eptacampione è riuscito a catalizzare l'interesse dei media, con il prolungamento del suo contratto, la cui firma è arrivata solo a febbraio dopo lunghe pause di riflessione. Un rinnovo che gli frutterà 40 milioni di Euro nel 2021. Già, perché la durata è di una sola stagione. Una decisione che si presterebbe a varie interpretazioni." sarà decisivo il «sorridere quando infilo il casco ed esco dai box». Che l'inoscidabile fame di vittorie sia in via d'esaurimento? Un dubbio che pare quasi paradossale per un cannibale come Hamilton. Accanto a lui ci sarà Bottas al suo decimo mondiale di F.1, che dovrà cambiare decisamente passo rispetto al 2020. Seppur classificatosi secondo nel mondiale alle spalle di Hamilton, il finlandese ha avuto un rendimento al di sotto delle aspettative. Ha vinto solo due volte e al di là di alcune gare sfortunate, ha commesso qualche errore di troppo. Nel

Gran Premio di Sakhir, in Bahrain patì non poco il confronto diretto con l'emergente George Russell, il quale mancò il successo per un errore del team anglo-tedesco. Certo per Hamilton è il compagno ideale, collaborativo nello sviluppo della vettura e che non crea problemi di rivalità interna. Ma qualcuno s'è chiesto per quale motivo Wolff non abbia sostituito Bottas con Russell? Sulla carta ne sarebbe sortito un dream team, con due fuoriclasse su una monoposto quasi imbattibile. Ma a volte la realtà riserva delle sorprese amare. C'è chi azzarda pure che di fronte ad un emergente come Russell, Lewis avrebbe trovato le motivazioni di una nuova sfida, ma siamo sempre nel campo delle ipotesi ed i rischi sopracitati non sono da sottovalutare. Restando in ottica del mondiale costruttori, una delle maggiori insidie per la Mercedes è rappresentata dalla Red Bull. Stiamo parlando della seconda forza del campionato che ha cercato in tutti i modi di

rendere la vita difficile alle Freccie Nere. Nel 2020 Adrian Newey ed i tecnici di Milton Keynes hanno cercato imperterriti di migliorare la monoposto che ha chiuso in crescendo. Logico pensare che la RB16B sia un'evoluzione in grado di permettere a Max Verstappen e Sergio Perez di insidiare ulteriormente il primato dei primi della classe, soprattutto in chiave costruttori. Verstappen ha un anno di esperienza in più che dovrebbe evitargli di commettere certi colpi di testa dettati dalla sua irruenza. Lo scorso anno la Red Bull dovette fare i conti con il rendimento sottotono di Alexander Albon che ha portato all'ingaggio di Sergio Perez, il messicano, lasciato a piedi dalla Racing Point. Forse il suo arrivo non ha scatenato l'euforia di Verstappen che conosce bene il temperamento del messicano poco incline a fare da scudiero.



Nonostante la concorrenza di Russell, Valtteri Bottas ha conservato il volante nella squadra pluricampione del mondo



Toto Wolff punta forte anche al campionato costruttori con la sua copia di piloti così solida

Altra novità da tenere d'occhio è rappresentata dalla McLaren che lasciata la motorizzazione Renault è passata a quella made in Stoccarda. Il team di Woking è stata la vera rivelazione del Campionato passato, giungendo terza e beffando sul filo di lana la Racing Point. Un risultato frutto del lavoro svolto dal Ceo Zak Brown, dal Team Principal Andreas Seidl e dal progettista James Key. Un merito che va riconosciuto pure ai piloti Carlos Sainz jr. e Lando Norris rispettivamente sesto e nono in classifica. La coppia però non sarà più la stessa, Sainz è partito alla volta di Maranello ed il suo volante è stato ereditato da un pilota di talento come Daniel Ricciardo. «Per il titolo non c'è fretta – ha detto l'australiano – ho firmato per tre anni». Il suo apporto potrebbe far fare veramente

un salto di qualità alla scuderia, anche se per Norris rappresenta un cliente scomodo. La situazione economica aveva denunciato una certa fragilità complice anche la pandemia. Poi alla vigilia del Gran Premio di Abu Dhabi, ecco la provvidenziale boccata d'ossigeno con l'arrivo di nuovi azionisti americani, la MPS Sports Capital, un gruppo di investimento sportivo pronto ad acquisire dapprima il 15% del team e poi salire fino al 33% entro il 2022. Per cui se arrivassero ulteriori conferme dalla pista, la blasonata compagine. Per restare oltre Manica, apriamo il capitolo Aston Martin, ovvero la ex-Racing Point, nata a sua volta dalle ceneri della Force India. Al di là dell'aspetto cromatico, i commenti sulla nuova AMR21 hanno sottolineato la somiglianza con la Mercedes W12. L'anno passato la

Racing Point finì nell'occhio del ciclone, tacciata di essere un clone della Mercedes 2019. Del resto i legami tra le due scuderie non si possono negare. Toto Wolff è azionista con una quota di minoranza ed è grande amico di Lawrence Stroll, il proprietario della factory di Silverstone. Dopo il quarto posto tra i costruttori del 2020, all'Aston Martin mirano ancora più in alto. Sul fronte piloti, è stato ingaggiato Sebastian Vettel pronto al riscatto: «Non vedo l'ora di correre». Accanto a lui, ci sarà ovviamente Lance Stroll, che nonostante le critiche che si porta dietro da quando è sbarcato in F1 per via del patrimonio paterno, non ha sfigurato quando ha avuto un mezzo competitivo a disposizione.

Grande attesa anche per la Renault, pardon l'Alpine. Una mossa di marketing voluta dal presidente e a.d. Luca De Meo per rilanciare un brand con una spiccata connotazione sportiva. Tant'è che anche la carrozzeria ha abbandonato il giallo, per adottare il classico bleu francese, con inserti bianco-rossi sul retrotreno della A521. Le ambizioni dovranno essere confermate dai risultati e qui entra in gioco Fernando Alonso. L'asturiano, reduce da un intervento chirurgico, conseguenza dell'incidente in bicicletta dell'11 febbraio scorso che gli ha provocato una frattura alla mascella, farà coppia con il riconfermato Esteban Ocon. Altra new entry legata all'Alpine è quella di Davide Brivio, il popolare manager italiano arrivato dalla MotoGP e fresco dalla conquista del mondiale in Suzuki con Joan Mir. E veniamo alla Ferrari. A dicembre, durante la videoconferenza che aveva sostituito la tradizionale cena natalizia, il team principal Mattia Binotto aveva così valutato

il mondiale: «Voto 4, le prestazioni sono state inadeguate ed io ho tardato troppo a dare una sterzata all'organizzazione della squadra. Un altro 2020 non ce lo possiamo permettere». Sempre Binotto ha detto di puntare nel 2021 almeno al terzo posto tra i costruttori. Questo perché il gap nei confronti dei migliori è troppo grande e per colmarlo ci vuole tempo. Charles Leclerc ha un nuovo compagno Carlos Sainz jr., 49 anni in due. La coppia più giovane dal '68. Lo spagnolo, figlio d'arte, è reduce dalla sesta piazza in campionato. Memorabile il suo Gran Premio d'Italia a Monza contendendo il successo a Gasly fino all'ultima curva. Anche per la setima forza del Circus, l'Alpha Tauri s'è registrato l'arrivo di un nuovo pilota. Si tratta del rookie Yuki Tsunoda che ha rimpiazzato Daniil Kvyat. Il giapponese, classe 2000, è cresciuto nel vivaio della Honda. Con Tsunoda, il Giappone torna ad avere un pilota in F1 dopo sette anni. L'ultimo fu Kamui Kobayashi

nel 2014 sulla Caterham. Il nipponico sarà il driver più giovane del mondiale. Quanto a Pierre Gasly non occorrono presentazioni, dopo essersi imposto a Monza nella sorpresa generale in una corsa rocambolesca. Resta invariato invece il tandem dell'Alfa Romeo Racing con il 41enne Kimi Raikkonen, veterano del Circus e Antonio Giovinazzi (27 anni), chiamato a migliorare le sue performances. Line-up identica anche per la Williams. La nuova FW43B, segna il nuovo corso targato Dorilton Capital. La coppia di piloti è composta dall'astro emergente Russell e Nicholas Latifi. Haas ha due debuttanti: Mick Schumacher e Nikita Mazepin. Il primo arriva con merito e progressione in F1, mentre la carriera del 22enne russo ha beneficiato delle ingenti disponibilità del padre, un magnate che gestisce aziende che operano nel settore dei fertilizzanti e nell'estrazione mineraria negli Urali.

Carlo Baffi



Il nuovo Sergio Perez



Pierre Gasly



George Russell aspetta



Alfa Racing 2021 : da dx a sx Kimi Raikkonen, Antonio Giovinazzi e il terzo pilota Robert Kubica



Dopo tanta gavetta Mick Schumacher debutta F1

FERRARI: IL FUTURO NEL PASSATO.

La musica epica, gli stabilimenti di Maranello ripresi dall'alto che mostrano la maestosità del marchio Ferrari, l'inquadratura che scende verso il piazzale del museo e stacca sugli interni, nella sala dei trofei, dove Mattia Binotto, direttore sportivo della scuderia, saluta gli spettatori tra le vetture che hanno fatto la storia del Rosso in F1. Inizia così il video che presenta la squadra, il "kick-off" al campionato 2021, come scritto nel post che ha lanciato la premiare sull'account Facebook ufficiale della Formula Uno. Un "calcio d'inizio" che, più che presentare la squadra, ha presentato la mentalità con cui la scuderia del Cavallino rampante affronterà il mondiale. Un linguaggio preciso. Binotto indossa un maglione nero e quasi si confonde con lo sfondo pur di dare risalto alla storia delle Rosse

alle sue spalle. E parla a tutto il mondo in italiano, così come fanno dopo di lui, nello stesso video, Carlos Sainz e Charles Leclerc, al termine di un breve snodo in inglese. Nell'ufficio di Fiorano di Enzo Ferrari, va in scena un botta e risposta "costruito" dallo stesso Binotto, - "il capo", ricorda il pilota spagnolo-, che fa trovare in una busta le domande che l'uno deve rivolgere all'altro. Sembra un test, da cui emerge soprattutto qualche rassicurazione per chi teme un'eccessiva competitività tra una coppia di piloti molto giovane, come a Maranello non si vedeva dal 1968, (Jacky Ickx, Chris Amon). «lo leggo quello che c'è scritto - precisa Leclerc - pensi di battermi?», i due ridono, poi la risposta di Sainz: «No! Sarà molto difficile per me: non conosco la macchina, l'ambiente. Ovvio, darò il massi-

mo e il massimo sarebbe batterti. Quest'anno, però, dobbiamo pensare a collaborare per far crescere la squadra. Poi, quando ci sarà da lottare per il campionato, ci preoccuperemo l'uno dell'altro». Il video si conclude come è cominciato, con Mattia Binotto e una frase già sentita, ma non banale: «Il Cavallino Rampante è il simbolo dell'eccellenza italiana nel mondo». Dopo la presentazione della squadra, è seguita una diretta streaming. Binotto, Leclerc e Sainz hanno risposto alle domande dei tanti giornalisti intervenuti da tutto il mondo. Sullo schermo, posto alle loro spalle, i volti dei partecipanti hanno formato un enorme mosaico, ricostruito, in seguito, con alcuni tifosi selezionati. Leclerc e Sainz hanno scattato un selfie, un abbraccio virtuale ai supporter del Cavallino.



#essereFerrari

Poi, il 10 marzo è arrivato il giorno più atteso, quello della presentazione della SF21. È sempre Mattia Binotto a fare gli onori di casa e sempre dalla sala dei trofei. Questa volta, però, l'abito è elegante con il logo Ferrari sulla giacca. Ad un suo cenno della mano, la monoposto si materializza davanti a lui. Oltre le novità tecniche, risalta subito il colore verde fluorescente del logo dello sponsor Mission Winnow: distrae dalla sfumatura del rosso, che comincia dal retrotreno con una tonalità amaranto- a richiamare la colorazione della prima Ferrari, quella del '48 - e via via assume il

colore rosso delle vetture odierne. Dopo di lui a parlare è Enrico Gualtieri, direttore del reparto che si occupa dello sviluppo della power unit, «...I successi del passato non sono una garanzia per quelli futuri...», dice citando Enzo Ferrari. Lo segue Enrico Cardile, che spiega i punti di sviluppo dell'aerodinamica. Mentre da Laurent Mekies, direttore di pista, arrivano altre rassicurazioni sull'ottimo rapporto che c'è fra i due piloti. A chiudere la presentazione non poteva che essere John Elkann. Il Presidente del Cavallino si presenta con un completo grigio e un maglione rosso, la tonalità si avvicina

molto a quella della prima 125 S. È in piedi e con le mani poggiate sulla scrivania. Il suo discorso, in inglese, è chiaro e preciso, ma l'immagine, ancor più delle parole, mostra la ferma intenzione di ribaltare le sorti della Scuderia con la sua attenta supervisione. La Ferrari vuole ricostruire il sogno rimarcando le proprie origini, partendo dai luoghi a cui appartiene, dalla sua lingua madre. Un messaggio che vuole evidenziare il cambio di passo della squadra e che forse ha l'obiettivo di arrivare oltre oceano, in vista di future sfide.

Pascal Alia



LA LEGGENDA ASTON MARTIN

RITORNO AL FUTURO



L'AMR21 riporta il marchio Aston Martin in F1

Torna a splendere il british green in F1! È la livrea ai tempi inconfondibile sfoggiata il 20-21 giugno 1959 dalla vettura n°5 vincitrice della 24 Ore di Le Mans l'Aston Martin DBR1/300 guidata dall'inglese Roy Salvadori e dallo statunitense Carroll Shelby con un giro di vantaggio sui compagni di squadra Maurice Trintignant e Paul Frère sulla vettura gemella contrassegnata dal numero 6. Un trionfo capace di consolidare la leggenda del marchio inglese che nel 1963 avrebbe festeggiato i suoi primi cinquant'anni. Aston Martin è stata fondata nel 1913 da Lionel Martin e Robert Bamford titolari di una piccola officina londinese, fu tuttavia nel dopoguerra che la sua stel-

la iniziò a brillare grazie a Louis Zborowski, il ricco figlio di un conte polacco e di un'ereditiera. Zborowski aveva a disposizione ampie risorse e decise di sostenere il progetto di Martin che puntava a costruire macchine da corsa. Nacque così nel 1922 la prima Aston Martin Grand Prix dotata di un inedito motore quattro cilindri a doppia camme in testa a 16 valvole di 1.486 cc, in grado di erogare circa 55 CV a 4.200 giri/min. La vettura pesava 750 kg, aveva una velocità massima di quasi 140 km/h, e due posti, uno per il pilota, l'altro per il meccanico di guida che era un membro essenziale. L'intervento di Zborowski non fu soltanto di natura economica, il conte riuscì infatti ad arrivare ai

disegni del motore 3.0 Ballot che furono ripresi nel progetto della Bamford & Martin 16 valvole. L'esordio avvenne al Gran Premio di Francia per vetture di 2.0 litri il 15 luglio a Strasburgo con alla guida lo stesso Zborowski. Dopo il duplice ritiro dovuto a problemi di gioventù, arrivarono i primi incoraggianti risultati, tra cui un secondo posto al Grand Prix de Penya Rhin del 1922, disputato sul circuito di Villafranca, bissato l'anno seguente e il terzo posto al Grand Prix de Boulogne, sempre nel 1923. La prematura scomparsa di Zborowski nel 1924, che si schiantò contro un albero a Monza, segnò l'inizio della fine della prima fase della storia Aston Martin.

Dopo la guerra compare un altro personaggio di spicco: John Ratcliffe Stewart Horsfall, "Jock" come era ampiamente conosciuto. Di famiglia benestante, Jock ha acquistato la sua prima Aston Martin nel 1934, a soli 24 anni. Agente di borsa di successo, Horsfall entrò rapidamente a far parte della "famiglia" Aston Martin e aiutò il marchio in modo significativo nello sviluppo e nei test. Durante la guerra prestò servizio presso l'MI5. Tornato ai suoi interessi Jock va a vincere il Gran Premio Automobilistico del Belgio 1946, che si è svolto il 16 giugno su tracciato stradale temporaneo a Bruxelles con un'Aston Martin vecchia di dieci anni. Il risultato

più famoso l'ottenne alla 24 Ore di Spa del 1949 con una Aston Martin Speed Model iscritta privatamente: quarto assoluto dopo aver guidato ininterrottamente per tutta la gara senza mai cedere il volante al suo coequipier Paul Frère. Quattro settimane più tardi, purtroppo, Horsfall perse la vita in un incidente in gara a Silverstone. Ma gli anni cinquanta saranno ugualmente leggendari per la casa inglese, grazie a Sir David Brown, al pari con il brand Lagonda. Aston Martin si propone come una rivale agguerrita di Ferrari sia con la clientela stradale alla quale propone vetture sportive di lusso tipicamente "british" di gran fascino, sia in pista. Dal 1955 Aston

Martin sfida le migliori case concorrenti al top del motorsport, nelle corse di durata e anche in F1. Nel 1959 dopo aver vinto per il terzo anno consecutivo la 1000 km del Nürburgring, grazie ai successi nella 24 Ore di Le Mans e al Tourist Trophy con Stirling Moss, associato a Jack Fairman e Carrol Shelby, fa suo il campionato mondiale sport prototipi. In F1 le cose vanno meno bene sia con l'iniziale DP155 che con la DBR4 che porta ancora avanti la soluzione del motore anteriore, quando si sta affermando il concetto del posizionamento alle spalle del pilota.



Louis Zborowski (a destra) e Clive Gallop (a sinistra) a Strasburgo prima del Gran Premio di Francia 1922



Jock-Horsfall

Succede così che nel 1960 Aston Martin abbandoni la F1. Ora dopo sessant'anni si ricomincia e su basi ben diverse... L'operazione condotta da Stroll padre ha fatto rinascere dalla Racing Point (a suo tempo Force India) uno dei marchi più prestigiosi della storia del motorsport che nei campio-

nati GT è già presente e vincente da qualche anno. Si ricomincia dunque con l'AMR21 affidata a Sebastian Vettel e Lance Stroll, ma il programma prevede anche la realizzazione di una nuova struttura di quasi 20.000 m2 che completerà l'attuale fabbrica Aston Martin nella seconda metà

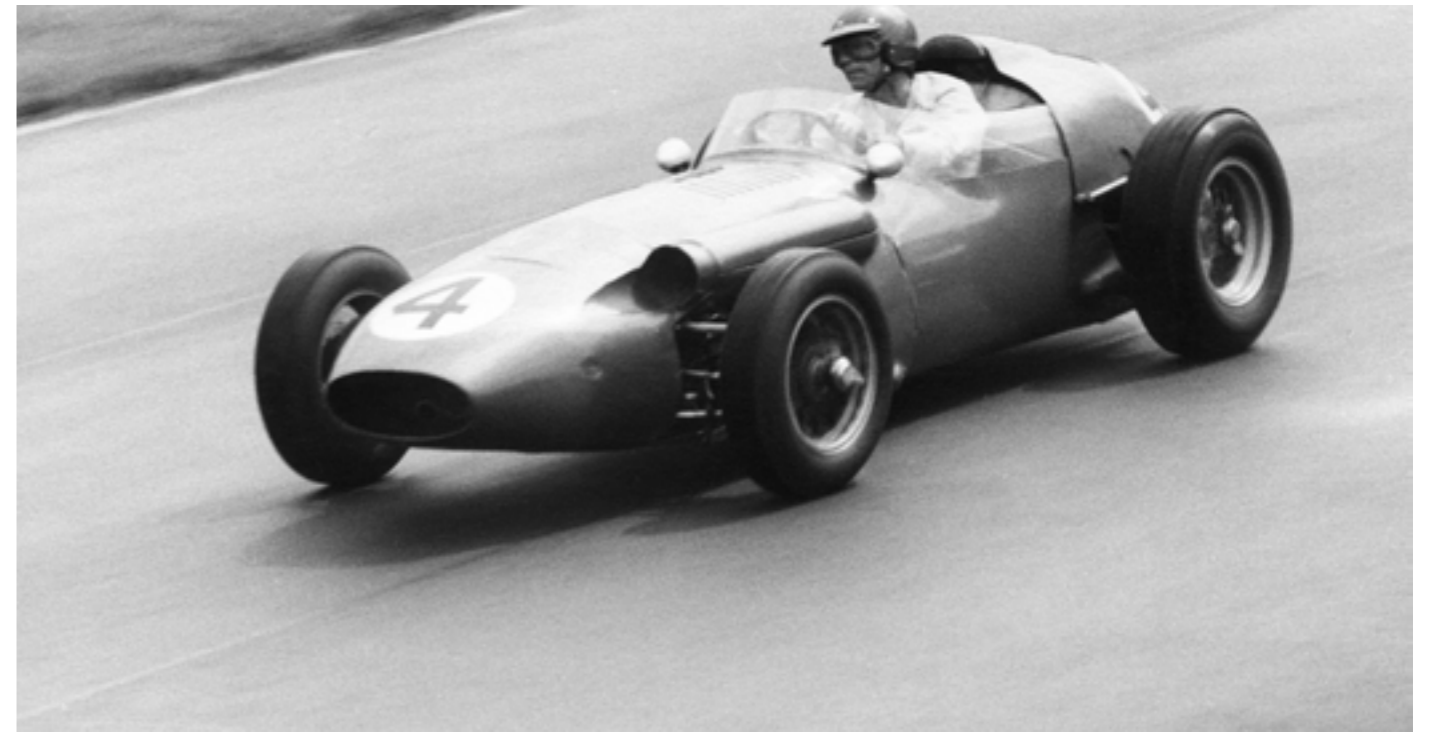
del 2022. Presidente esecutivo di Aston Martin Lagonda, Lawrence Stroll durante la presentazione dell'AMR21 ha dichiarato: «Questo è solo l'inizio. La squadra sta spingendo in avanti e le nostre ambizioni sono illimitate».



Il trionfo alla 24 Ore di Le Mans con le DBR1/3000 di Carrol Shelby-Roy Salvadori (n°5) e Maurice Trintignant-Paul Frère (n°6) ai primi due posti



David Brown (a sinistra) e Carroll Shelby (a destra)



Il pilota americano al volante della DBR4 F1 del 1959



L'Aston Martin Vantage GTE campione del mondo GT costruttori e piloti con Niki Thiim e Marco Sørensen

ALBORETO



Sera del 25 aprile 2001, i telegiornali aprono con la triste notizia "Michele Alboreto è deceduto in Germania durante un test con la nuova Audi che stava collaudando per la 24 Ore di Le Mans". La scomparsa del pilota italiano è stato un grande lutto per tutti i suoi tifosi, ed erano veramente tanti, ma anche per tutti gli appassionati del motorsport che hanno sempre identificato Michele come una grande persona, oltre ad essere quel pilota che poteva diventare campione del mondo nel 1985 con la rossa di Maranello se non fosse stato fatto lo scellerato cambiamento di turbine con la conseguente moria di motori. Michele nel 2001 era una delle colonne portanti dell'Audi, con le vetture tedesche aveva ritrovato lo smalto dei tempi migliori, la voglia di lavorare per un grande progetto con una casa ufficiale. Monza, 22 aprile 2001, c'è una Lamborghini Diablo GTR nera, versione racing, pronta nei box della 1000 Km di Monza FIA Sport Car. Lo schieramento è pronto per la

gara del Lamborghini Supertrophy, sul cofano della Diablo GTR capeggia un grande stemma con il toro e sul lunotto il nome del pilota: Michele Alboreto. L'Audi, proprietaria del marchio ha ideato il nuovo campionato monomarca con la granturismo modenese e Michele, pilota di punta della squadra di Ingolstadt, deve fare da testimonial nella gara lombarda. Il campione di Rozzano ha 44 anni, ha conquistato gare, trofei, è stato vicecampione del mondo ha vinto la 24 Ore di Le Mans nel 1997. Reinhold Joest e Wolfgang Ullrich hanno subito pensato a lui quando l'Audi ha deciso di andare alla conquista delle gare endurance, ed in marzo è salito per l'ultima volta sul gradino più alto del podio a Sebring, portando alla vittoria la R8 con Dindo Capello e Laurent Aiello. Michele è alla fine della carriera, è un pilota appagato anche se ha ancora voglia di confrontarsi, anzi di trasmettere la sua passione e la professione ai giovani. Il presidente della CSAI è il suo amico Piero Ferrari che lo vuole al fianco come

vicepresidente, Michele accorre alla chiamata, vede quello come suo futuro. Indossa tuta e casco, entra nell'abitacolo della Lamborghini, corre in coppia con il campione di sci francese Luc Alphand, che ha abbandonato la neve per passare all'asfalto e correre con le ruote coperte nel Lamborghini Supertrophy. Quando esce dall'abitacolo è il solito Michele di sempre, disponibile, mai banale nelle interviste, è a Monza, nella sua Monza, trova tanti amici, tutti gli vogliono stringere la mano, scambiare due chiacchiere, e lui da grande signore non si nega a nessuno. A distanza di molti anni, ricordando le immagini di quella giornata, quell'ultima volta in pista a Monza, nella sua Monza dove tutto è iniziato, il ricordo va a quel volto con una espressione di dubbio, quasi di tristezza, forse un presagio per quello che doveva succedere. Domenica pomeriggio, sala stampa, la 1000 Km è in corso, seduti alle postazioni qualche giornalista e pochi fotografi di passaggio.

Entra Michele, è appena uscito dalla Direzione Gara dove è andato a salutare altri amici, si ferma con noi pochi giornalisti presenti, sempre disponibile a fare quattro chiacchiere, ma mai banale negli argomenti. Michele bella vittoria a Sebring! "È stata dura, ma con Dindo a Laurent siamo un gran bell'equipaggio ed abbiamo portato a casa la vittoria, sono proprio felice ed anche Wolfgang (Ullrich) era molto contento. Bello...bello! vincere in Florida mi mancava..., ma ora sono pronto per nuove sfide con la CSAI: con Piero (Ferrari) stiamo preparando un programma per i giovani con lo scopo di portare nuove leve nella massima formula." Già gli italiani sono sempre meno in F.1 "ci sono Giancarlo (Fisichella) e Jarno (Trulli), sono bravi, ma serve investire nelle formule promozionali, bisogna creare nuovamente una filiera che parta dal basso e mediante varie selezioni sostenga i migliori. Io stesso ho iniziato per passione, senza soldi, per merito degli amici della Scuderia Salviati. Hanno creduto in me, hanno trovato chi ha investito sulla mia persona, mi hanno formato e sono passato dalla passione al professionismo arrivando

ai vertici. Servono investimenti, bisognerebbe che la Ferrari capisca l'importanza di allevare giovani talenti, con tutti i miliardi di lire. Indossa tuta e casco, entra nell'abitacolo della Lamborghini, corre in coppia con il campione di sci francese Luc Alphand, che ha abbandonato la neve per passare all'asfalto e correre con le ruote coperte nel Lamborghini Supertrophy. Quando esce dall'abitacolo è il solito Michele di sempre, disponibile, mai banale nelle interviste, è a Monza, nella sua Monza, trova tanti amici, tutti gli vogliono stringere la mano, scambiare due chiacchiere, e lui da grande signore non si nega a nessuno. A distanza di molti anni, ricordando le immagini di quella giornata, quell'ultima volta in pista a Monza, nella sua Monza dove tutto è iniziato, il ricordo va a quel volto con una espressione di dubbio, quasi di tristezza, forse un presagio per quello che doveva succedere. Domenica pomeriggio, sala stampa, la 1000 Km è in corso, seduti alle postazioni qualche giornalista e pochi fotografi di passaggio. Entra Michele, è appena uscito dalla Direzione Gara dove è andato a salutare altri amici, si ferma con noi pochi giornali-

sti presenti, sempre disponibile a fare quattro chiacchiere, ma mai banale negli argomenti. Michele bella vittoria a Sebring! "È stata dura, ma con Dindo a Laurent siamo un gran bell'equipaggio ed abbiamo portato a casa la vittoria, sono proprio felice ed anche Wolfgang (Ullrich) era molto contento. Bello...bello! vincere in Florida mi mancava..., ma ora sono pronto per nuove sfide con la CSAI: con Piero (Ferrari) stiamo preparando un programma per i giovani con lo scopo di portare nuove leve nella massima formula." Già gli italiani sono sempre meno in F.1 "ci sono Giancarlo (Fisichella) e Jarno (Trulli), sono bravi, ma serve investire nelle formule promozionali, bisogna creare nuovamente una filiera che parta dal basso e mediante varie selezioni sostenga i migliori. Io stesso ho iniziato per passione, senza soldi, per merito degli amici della Scuderia Salviati. Hanno creduto in me, hanno trovato chi ha investito sulla mia persona, mi hanno formato e sono passato dalla passione al professionismo arrivando ai vertici. Servono investimenti, bisognerebbe che la Ferrari capisca l'importanza di allevare giovani talenti, con tutti i miliardi di lire.

Massimo Campi



SEBRING. CORRERE TRA GLI AEROPLANI.



Anche Sebring ha adottato la prima Chaparral

I circuiti americani non sono solo ovali ultra-veloci come Indianapolis. Ci sono anche molti circuiti stradali, cittadini e perfino ricavati all'interno di aeroporti. Questo è il caso, ad esempio, di Sebring, in Florida, che dal 1952 è teatro della omonima 12 Ore endurance, probabilmente la più europea tra le corse automobilistiche che si corrono negli Stati Uniti. Realizzato un paio di anni prima utilizzando parte della base area di Hendricks Field - dove durante la Seconda Guerra Mondiale si addestravano i piloti dei bombardieri B17, le famose "Fortezze Volanti" - Sebring è impiegato ancora oggi dall'aviazione commerciale. Per tutte queste ragioni, fino dalle sue origini, presenta quindi ampi spazi e vie di fuga ed è stato sempre considerato un circuito molto sicuro. Se si fa eccezione ovviamente per alcune costruzioni, per i pali della luce a bordo pista ed i molti aerei ed elicotteri, allineati fuori degli hangar accanto ai rettilinei... Un'altra particolarità connessa alle sue origini aeronautiche è il fondo stradale, una metà abbondante del quale non ricoperta d'asfalto, bensì realizzata in elementi di cemento giuntati fra loro. Un po' come avviene ancora oggi su alcuni ponti. Immaginatevi però che



Sebring un'atmosfera...



Il "cobra" della Florida

effetto faceva questa serie di continui sobbalzi quando, ad esempio, si era lanciati sul filo dei 300 km/h, sotto il sole della Florida oppure nelle ore di guida notturna, sul rettilineo più lungo (il famoso Straight di 1.500 metri circa). Le sospensioni rotte non si contavano. Ancora oggi il passaggio da una sezione all'altra è piuttosto duro e provoca lo sfregamento del fondo della vettura con la pista, evidenziato da numerose scintille. Questo, insieme alla leggera inclinazione della superficie stradale, rende la pista, soprattutto in caso di pioggia, una vera e propria sfida per i piloti. La prima gara si svolse il 30 Dicembre 1950 per iniziativa di Alec Ulman, gran patron della SCCA (Sport Cars Club America) con la collaborazione della moglie Mary e del colonnello C.D. Richardson, loro

socio, e vide la partecipazione di 13 vetture. Per la 12 Ore si dovette attendere un paio di due anni quando, il 15 Marzo 1952, si corse su tracciato allungato da 5.300 a 8.368 metri. L'anno successivo la gara fu inserita nel calendario della FIA come la gara di apertura del Campionato Mondiale Vetture Sport, cosa che fu per una quindicina d'anni quando fu anticipata da Daytona. Il 12 Dicembre 1959 ospitò per la prima ed ultima volta una gara di Formula 1 - il Gran Premio degli Stati Uniti d'America ovviamente - che vide la prima vittoria in questa specialità dell'allora ventiduenne Bruce McLaren al volante di Cooper T51-Climax di 2,5 litri. La gara "clou" della stagione restava però la 12 Ore. Da quasi settanta anni, all'inizio della Primavera questo aeroporto del-

la Florida si trasforma e ed attira migliaia di persone con una gara di durata che da sempre su ispira alla 24 Ore di Le Mans, ma sotto il sole della Florida. Bandiera a scacchi alle ore 22 con i fari delle vetture che illuminavano la pista. Due soli piloti (non tre-quattro come accade oggi) si dividevano l'impegno di portare al traguardo le cinquanta e passa vetture al via: le sport delle squadre ufficiali, quelle della passata stagione cedute a scuderie private, ma anche vecchi modelli acquistati da piloti locali e molte granturismo di tutte le cilindrate (MG, Triumph, Osca, Porsche, Corvette, Ferrari, Cobra soprattutto) di volenterosi appassionati americani. Distrarci in mezzo a loro non era facile.



“All’uscita di una curva” ricorda Ferrari nel suo libro ‘Le briglie del successo’ parlando di Dan Gurney “si era ritrovato la strada sbarrata da un altro concorrente in testa-coda, Era andato fuori pista, rientrato da solo e ripreso la corsa. Gurney disse di sì, che era vero, e aggiunse che era dispiaciuto del tempo che aveva perduto. Io mi misi a ridere: sapevo infatti dai tempi della relazione di corsa che il tutto si era svolto in 31 secondi!”. L’edizione più straordinaria fu probabilmente quella del 1965. Fra lo stupore generale Jim Hall e Hap Sharp si lasciarono alle spal-

le Ford e Ferrari al volante dell’allora sconosciuta Chaparral con motore Corvette, carrozzeria in vetroresina e frizione automatica. “E’ una Sport e non un Prototipo (e quindi può essere più leggera di circa 300 kg)!” diceva il costruttore. “Ha un motore enorme (un V8 di 5300 cc)!” strepitò la stampa per giustificare la sconfitta Ferrari e facendo intendere che il “bianco uccellino del Texas” non era precisamente regolare. A Sebring era iniziata una nuova epoca e non se ne erano accorti! Nel 1970 la 12 Ore di Sebring registrò l’unico acuto della Ferrari



riportarono al costruttore di Maranello quel successo in una gara del Mondiale Sport che mancava da ormai tre anni (Bandini-Amon alla 1.000 Chilometri di Monza).





Dindo Capello (a destra nella foto)

A stupire fu però la prestazione dell'attore Steve McQueen, secondo assoluto nonostante il piede sinistro ingessato, con la Porsche 908 di 3.000 cc. "Sapevo di essere un discreto attore, ma non sapevo di essere un ottimo regista a quattro ruote" commentò "Bullit" che si preparava a girare il suo "Le Mans". Inutile dire che in settanta anni di attività anche il circuito di Sebring è stato oggetto di molte trasformazioni. Per ospitare la prima edizione della 12 Ore (vinta da Harry

Gray e Larry Kulok su Frazer-Nash) furono ridisegnate la prima curva e il tratto centrale che ora devia verso la parte occidentale percorrendo la lunghissima Big Bend fino al tornantino Hairpin nella zona dei magazzini che costeggiavano il rettilineo Warehouse per poi attraversare la esse Webster e reimmettersi nel precedente tracciato sul rettilineo Green Park Boulevard. Per l'edizione del 1967 - vinta da Bruce McLaren e Mario Andretti su Ford Mark IV - il rettilineo Wa-

arehouse e la esse Webster furono abbandonati, ma la lunghezza totale rimase pressoché invariata, per l'inserimento di una chicane, subito dopo il tornantino Hairpin, che immetteva i concorrenti sul nuovo allungato rettilineo Green Park. Le modifiche più sostanziali risalgono però al 1983 quando, per conciliare le contrastanti esigenze dell'aeroporto e dell'autodromo, la lunghezza del tracciato fu ridotta a 7.600 metri eliminando il tratto finale del Green Park Boulevard per lasciare libera agli aerei la Pista 14.



Tramonto a Sebring



Audi protagonista

Per gli stessi motivi quattro anni dopo la velocissima sezione First Bend-Second Bend-Tower Turn fu eliminata a favore di una secca curva a sinistra che portava alla Big Bend, Anche lo Straight fu abbandonato in favore di un serpeggiante allungo posto più a ovest che partiva dalla Webster, percorreva la nuova Tower (ora una curva a 45 gradi), passava sul retro degli hangar centrali e a ridosso della nuova First Bend e si innestava poi lungo il Back Strai-

ght, riducendolo. Infine anche la Sunset Bend fu trasformata da tornante a doppia curva, di cui la prima molto stretta, e la lunghezza totale fu quindi ridotta a 6.100 metri. Nel 1997 fu modificato l'ingresso al Back Straight, stringendo la curva, mentre nel 1999 fu allargata la Sunset e sostituito il tornante Hairpin con una chicane. Oggi il circuito, divenuto di proprietà della Panoz Motorsport, misura 6.020 chilometri ed è caratterizzato da 17 curve, alcune molto

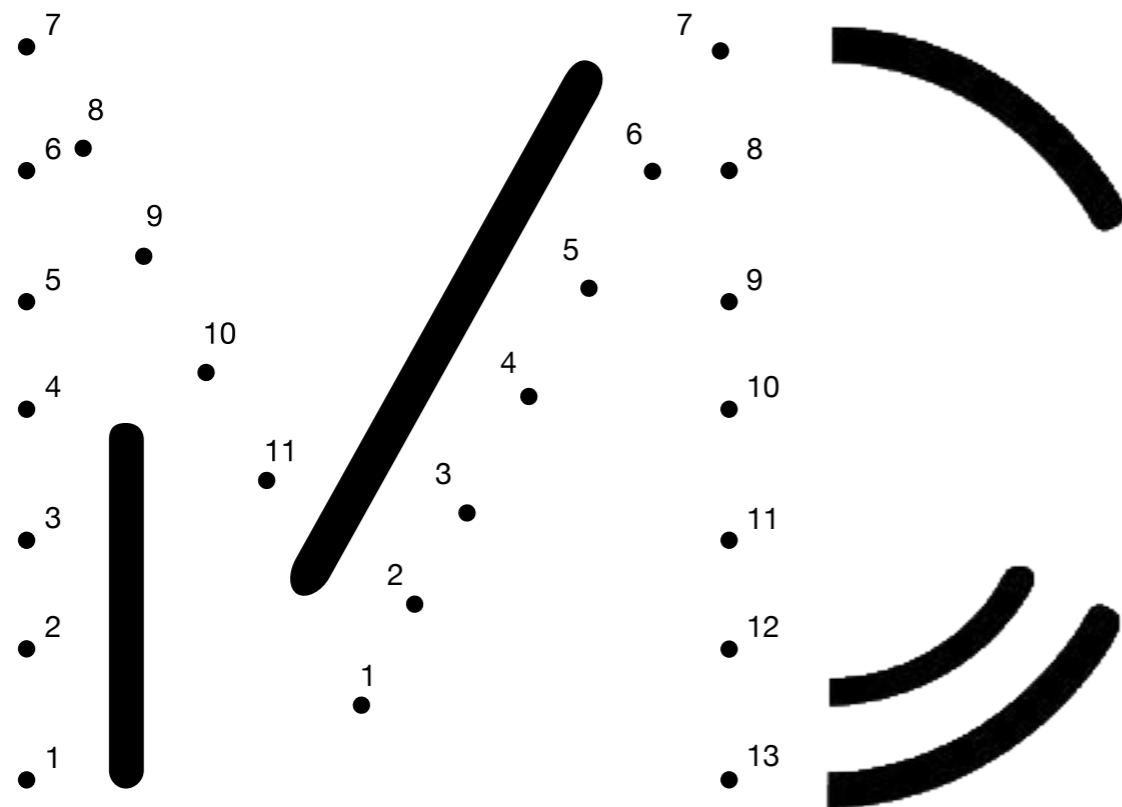
lente, altre veloci, intervallate da lunghi rettilinei, ma a differenza di molti circuiti moderni conserva intatto il suo fascino originale. Così come la sua 12 Ore che, entrata a far parte prima del del calendario del campionato ALMS e quindi, dal 2014, dello United Sports Car Championship, avrebbe senza dubbio le carte in regola per tornare ad essere prova del Mondiale Endurance (WEC).

Paolo Ferrini



La peugeot

UNISCI I PUNTINI



Martina Cola
Art director / Graphic designer

✉ mjc.cola@yahoo.it
📷 [whosmjc](https://www.instagram.com/whosmjc)

MISANO WORLD CIRCUIT

30-31 OTTOBRE 2021

BRING YOUR BRAND IN

POLE POSITION



DISPONIBILITÀ SPAZI PUBBLICITARI PER L'EVENTO
Per informazioni n9ty9@yahoo.com



GRATON & VAILLANT

IL FUMETTO PIU' VELOCE DEL MONDO

È stato uno dei più grandi illustratori e fumettisti a livello mondiale. Parliamo di Jean Graton (10 agosto 1923- 21 gennaio 2021). Una celebrità riconosciuta da tutti grazie alla sua più celebre creatura: Michel Vaillant. Un campione che corre da oltre 60 anni nelle più svariate categorie. Ha sfidato i più grandi fuoriclasse a partire dalla fine degli anni '50 fino ad oggi. Con tutto rispetto non ci sono Clark, Graham Hill, Lauda, Prost, Senna, Schumacher e Loeb che tengano. Vaillant è un eroe di carta che poteva scaturire solo da una creatività geniale come quella di Graton. La sua giovinezza non fu certo rosea. Rimasto solo dovette affrontare la vita con le sue forze e 19enne trovò impiego presso i

cantieri navali della sua città, Nantes, durante l'occupazione. A seguito dei bombardamenti l'attività dei cantieri di fermò e lui dovette sfollare. Intanto però la sua passione per le arti figurative cresceva, così come l'attrazione verso le automobili da corsa. La folgorazione era avvenuta nel 1937 quando aveva assistito alla "24 Ore di Le Mans" vinta dalla Bugatti numero due di colore blu della coppia Wimille-Benoist. Anni dopo Graton, quando creò la saga di Vaillant pensò al capostipite della famiglia, Henry Vaillant ispirandosi alla figura di Ettore Bugatti, e la Vaillante da corsa non poteva che essere blu. Dopo la guerra, Graton partì alla volta di Bruxelles dove poteva contare sui suoi parenti.

Nella capitale belga si trovavano importanti editori che avevano calamitato l'interesse dei più illustri fumettisti. Graton iniziò così a mostrare le proprie tavole nelle varie redazioni ed arrivarono le prime commissioni di lavoro, come le "Le Belles Histoires de l'Oncle Paul" per la rivista "Spirou". Una delle peculiarità di questo giovane disegnatore era la raffigurazione delle scene sportive, dinamiche e reali. Venne assunto da uno dei maggiori quotidiani belgi di lingua francofona "La Dernière Heure/Le Sport". Il caso volle che pure l'editore fosse appassionato di corse, dirigeva infatti il team automobilistico nazionale belga.



Illustrazioni tratte da libro "JEAN GRATON ET MICHEL VAILLANT, L'ADVENTURE AUTOMOBILE" di Xavier Chimits e Philippe Graton - Edito nel 2015 da Editions Hors Collections.

Un colpo di fortuna che portò l'artista a frequentare le piste e stringere amicizia con alcuni piloti, tra cui Lucien Bianchi. Da quel momento prese corpo l'idea di realizzare un fumetto ambientato nel mondo delle corse. Fu il preludio alla nascita di Michel Vaillant, il cui debutto avvenne sulle pagine di un altro settimanale blasonato "Tintin" nel febbraio del '57. Ma chi è Michel Vaillant? Ha circa trent'anni, alto dal fisico perfetto e con un sorriso accattivante. È il secondogenito di Henry, il titolare di un'azienda che costruisce vetture sportive. Suo fratello maggiore Jean-Pierre, ha appeso il casco al chiodo per dedicarsi alla progettazione dei modelli poi pilotati da Michel, attorno al quale ruotano le figure della moglie Françoise, di suo figlio Patrick e del suo miglior amico Steve Warson, un pilota statunitense di talento, che in origine era uno dei più accesi rivali di Vail-

lant. Le storie si dipanano tra le più prestigiose competizioni mondiali dove i circuiti sono riprodotti con precisione, spesso con viste panoramiche dall'alto con indicati i nomi delle curve. Senza contare le sequenze in soggettiva dall'abitacolo che permettono al lettore di calarsi ulteriormente nell'atmosfera della competizione. Uno stile con cui Graton è sempre riuscito a trasmettere un'adrenalina inconfondibile. Era in grado di visualizzare pure i rumori: dal rombo dei motori, allo stridio dei freni, fino al sibilo degli pneumatici. Un'altra caratteristica è il costante accostamento con la realtà nelle diverse epoche. Dai mezzi ai personaggi reali. Peter Collins, Fangio, Hawthorn, Bianchi e Behra furono i primi a figurare nelle tavole, seguiti poi da Surtees, Graham Hill, Stewart, Rindt, per arrivare ai piloti moderni. Gli stessi campioni ambivano a comparire nelle tavo-

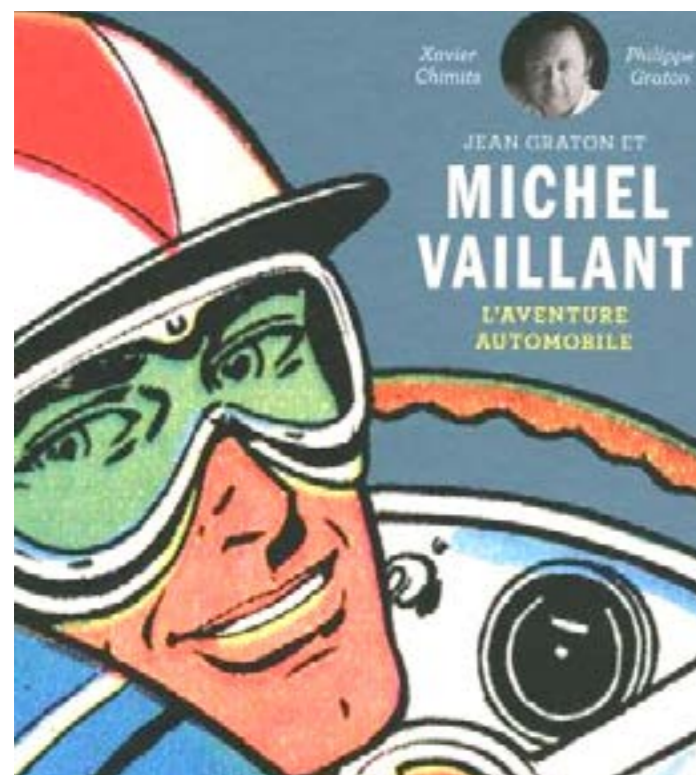
le di Graton, questo perché avevano letto Vaillant sin da ragazzi. Ne sono un esempio Prost, Alboreto, Alesi, Arnoux. Lo stesso Jackie Ickx gli chiese di voler sfidare Michel. La replica al belga fu: «Guarda che non vincerai spesso». La risposta fu eloquente: «Arrivare alle spalle di Vaillant, non è un disonore». In quel periodo Ickx era in forza alla Ferrari ed invitò Graton a Monza, dove poté assistere in diretta e dai box del Cavallino, al gran premio di F.1. Per riconoscenza, Graton modificò la sceneggiatura dell'episodio intitolato "Brivido a Monza" in cui fece trionfare l'amico Jacky. Da buon perfezionista, Graton amava documentarsi il più possibile fotografando tutto ciò che era presente sulle piste e nei box. Qui ebbe modo di conoscere di persona non solo i piloti, ma pure tecnici, meccanici, giornalisti e fotografi.

Figure che finirono col popolare le sue storie. Ecco dunque apparire Ecclestone, Balestre, oppure cronisti del calibro di Gerard "Jabby" Crombac, o fotografi blasonati come Bernard Chaier ed il nostro Ercole Colombo. La presenza femminile è un altro elemento fisso. Le donne immortalate da Graton sono sempre molto seducenti, ma senza mai scendere nella volgarità. Tra queste troviamo Julie Wood, una bionda ed affascinante pilota motociclista le cui storie vennero pubblicate tra il 1976 ed il 1980 e che entrò a far parte nella galassia di Vaillant. Michel si trova spesso a fronteggiare nemici senza scrupoli. Primi fra tutti il team Leader, diretto da un personaggio misterioso e potentissimo, pronto ad usare qualunque mezzo pur di contrastare la scuderia francese. Storie ricche di colpi di scena ed in cui non mancano gli incidenti. Però malgrado le violente collisioni raffigurate, con piloti sbalzati fuori dall'abitacolo, o vetture avvolte dalle fiamme, Graton non fece mai morire nessuno. Steve

Warson si fratturò le gambe e nel caso di Michel, la sua scomparsa apparve solo in un incubo vissuto dalla madre Elisabeth nell'albo "Il 13° è alla partenza". Come detto sopra le vetture la fanno da padrone. Anche questa tematica è rigorosamente al pari coi suoi tempi. La prima Vaillante con la livrea blu (colore storicamente attribuito alle vetture da corsa francesi), risale al 1958. Poi seguendo l'evoluzione tecnica, si passò al motore posteriore, spuntarono gli alettoni e le prese d'aria sull'airscope, arrivarono le wing-car e così via fino alle monoposto dei nostri giorni. Stesso discorso per le auto a ruote coperte per le gare endurance ed i rally. Insomma un fumetto senza tempo e sempre d'attualità che negli anni ha garantito la crescita del gruppo di lavoro creato da Graton. Nel 1981 nacque la "Graton Editeur". In Italia, le avventure di Vaillant vennero dapprima pubblicate da Mondadori con i "Classici dell'Audacia" tra il 1965 ed il 1967. Poi nel '68 apparvero sul "Corriere dei Piccoli". E nel 2012, "La Gazzetta dello Sport", ripub-

blicò l'intera collana distribuendola settimanalmente. Una leggenda inarrestabile che nel 2003 uscì nelle sale cinematografiche col film "Adrenalina Blu" sceneggiato da Luc Besson. Nell'ottobre del 2020, la "Graton Editeur" venne rilevata dalle "Editions Dupuis", un popolare marchio belga in campo editoriale, che in passato aveva diffuso popolari personaggi dei cartoons, quali "Spirou", "Lucky Luke" ed i "Puffi." Tra gli ultimi soggetti, uscito in Italia nel novembre scorso col titolo "13 Giorni", c'è il ritorno in Formula Uno di Vaillant, dopo essere caduto momentaneamente in disgrazia. Il francese è chiamato a sostituire in extremis Nico Hulkenberg sulla Renault ed ha pochissimi giorni per rimettersi in forma e giocare al meglio questa grande chance: vietato sfigurare nel Circus ormai dominato dalla Mercedes di Lewis Hamilton. Con la scomparsa di Graton, se n'è andato un talento unico nel suo genere, che però ci ha lasciato in eredità un mito indissolubile, quello di Michel Vaillant.

Carlo Baffi



VALLAINTE ALIAS RÉBELLION SFIDA A LE MANS



Le Rebellion Vaillante alla 24 Ore del 2017

Le storie del famoso fumetto da corsa si sono spesso intrecciate con la 24 Ore di Le Mans. Nei primi decenni dell'attuale secolo sono state due le volte che Michel Vaillant è sceso in pista sul tracciato francese. Nel 2002 sono state iscritte due vetture alla 24 Ore per girare molte scene in pista del film "Adrenalina blu - La leggenda di Michel Vaillant" diretto da Louis-Pascal Couvelaire. La pellicola, sceneg-

giata da Luc Besson e Gilles Malençon, è liberamente tratta dal fumetto ed è stata interpretata da Sagamore Stévenin e Diane Kruger. Le sequenze di gara sono state eseguite dalla barchetta Lola B98/10, marchiata Vaillante, e dalla Panoz LMP1 Roadster S con i colori Leader, entrambe gestite dal Team DAMS, con gli equipaggi Emmanuel Clerico-Michel Neugarten-Philippe Gache e Perry McCarthy-Marc

Duez-Jerome Policand, entrambe non vennero classificate. Diverso approccio quello del 2017, con la sponsorizzazione del Team Rébellion per pubblicizzare il sesto album della nuova serie del fumetto da corsa intitolato appositamente "Rébellion". Il team partecipava all'intero campionato Endurance con due prototipi nella specifica livrea ed il nome di Vaillante-Rébellion.



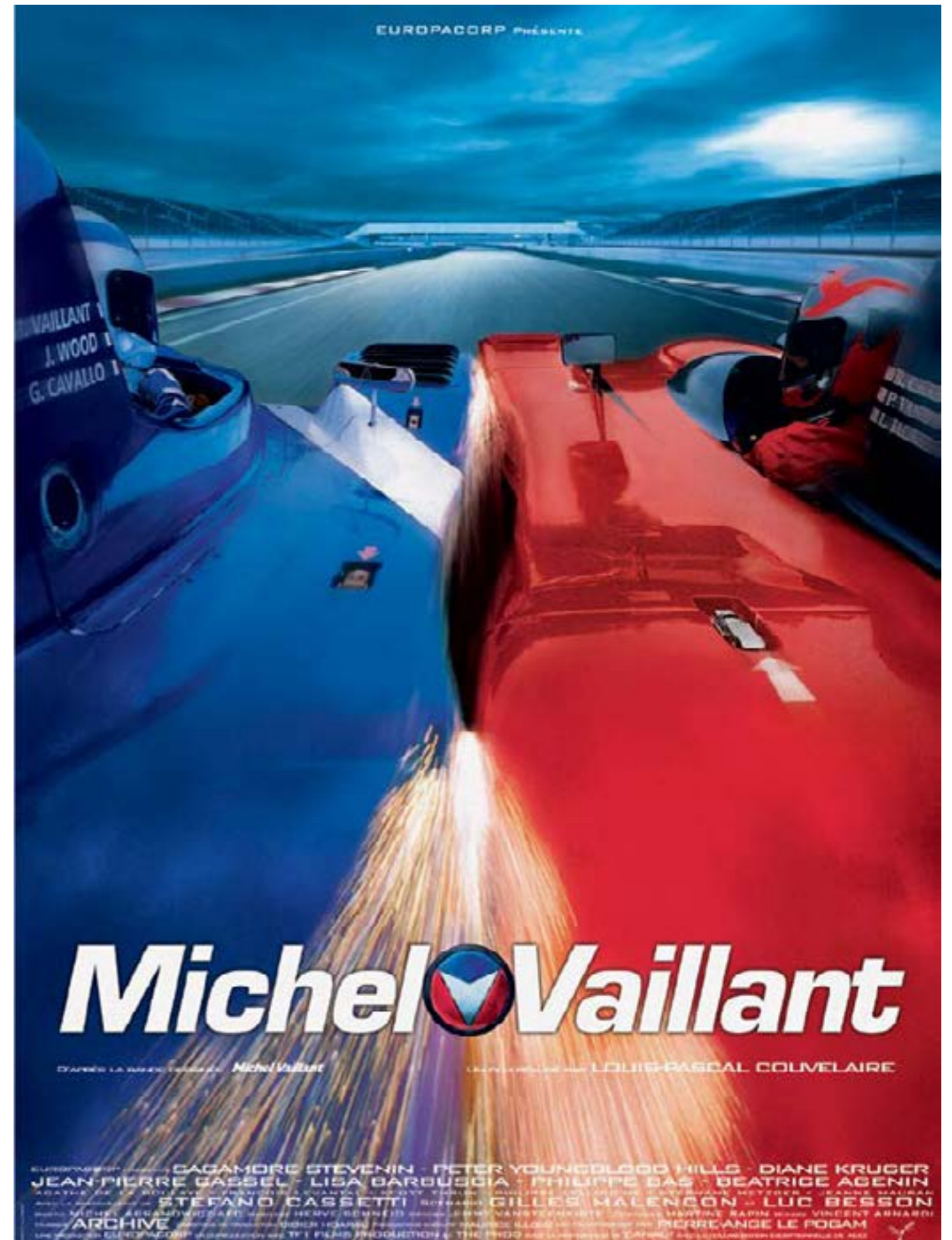
Le Rebellion Vaillante alla 24 Ore del 2017

Nella saga a fumetti a Le Mans Michel Vaillante è al volante della vettura n° 13 che corre nella massima categoria dei prototipi (LMP1), mentre nella realtà la Vaillante-Rébellion è una LMP2. In gara ci sono due vetture, la numero 13, "feticcio" nella saga, e la 31. I piloti veri della Vaillante-Rébellion per Le Mans sono Nelson Piquet Jr., Mathias Beche e David Heinemeier Hansson sulla n°13 e Nico Prost, Bruno Senna e Julien Canal sulla n°31. Nella storia, assieme a Michel corre proprio Nicolas Prost già apparso nella saga. La 24 Ore di Le Mans 2017 vive sulla grande sfida tra le vetture top ibride e quelle della seconda classe. Le nuove LMP2 sono sempre più belle, sorelle in miniatura delle vetture top, ma con una tecnologia meccanica imposta e decisamente affidabile. Prima della gara si annuncia la sfida i top team della categoria, con la speranza di arrivare in fondo colmando il gap velocistico di qua-

si 10 secondi al giro delle LMP1 con il ritmo di gara costante. La speranza dei team principali, soprattutto delle Vaillante-Rébellion, è di arrivare nei primi cinque, magari approfittando di qualche debacle di una vettura ibrida. Gara con tempo ottimale Le Mans 2017 lascia poco spazio ad eventuali improvvisazioni e sviste causate dal maltempo con conseguenti incidenti come nelle passate edizioni. Ma come nei migliori film di azione una serie di imprevisti hanno ribaltato la situazione e le piccole LMP2 si sono ritrovate, la domenica mattina, a combattere per la testa della gara. La prima Toyota è ko, rimangono le altre due contro una sola Porsche competitiva, ma il destino è beffardo, ed anche l'altra vettura di Kamuy Kobayashi è KO con la frizione a pezzi. In testa rimane saldamente la Porsche 919 Hybrid n°1. Alle 11 della domenica mattina succede l'incredibile con la Porsche n°1 che si ferma mestamente a bordo pi-

sta con il motore ammutolito. Con l'altra Porsche attardata, passa al comando l'Oreca 07 Gibson di Ho-Pin Tung, Oliver Jarvis e Thomas Laurent, seguita dalla Rébellion di Nelson Piquet Junior, David Heinemeier Hansson e Mathias Beche e dall'altra vettura della DC Jackie Chan Racing, la n.37, nelle mani di David Cheng, Tristan Gommendy e Alex Brundle. Improvvisamente la situazione si fa molto interessante, con Timo Bernard che sprema la Porsche n°2 a suon di giri record per conquistare la vetta. La 919 Hybrid viaggia dieci secondi al giro più veloce ed a meno di un'ora dalla fine ripassa al comando. La bandiera a scacchi sancisce il risultato, prima la Porsche, seguita dalla LMP2 del Team Jackie Chan e dalla Rébellion-Vaillante n°13 sul terzo gradino del podio, ma dopo, durante le verifiche tecniche arriva la delusione con la squalifica della Rebellion per aver utilizzato, nel finale di corsa, una carrozzeria diversa da quella omologata.

Testo e immagini © Massimo Campi



Il poster di Adrenalina blu

L'UNIVERSO "E"

E chi l'avrebbe mai detto? Un po' come quelli che, anni fa, dicevano: "nel 2020 le macchine voleranno". Non siamo certamente arrivati a quello, anche se di progetti ne abbiamo visti diversi, ma che il rombo, scusate, il sibilo del motore e lo stridore degli pneumatici potessero avere un così grande successo nel motorsport non era certo un qualcosa di semplice da immaginare. Ed invece la Formula-E, tra alti e bassi, annunci e dipartite, è arrivata alla sua settima stagione ed è diventata "Mondiale", sempre più punta di diamante nel pa-

norama motoristico internazionale, ma soprattutto traino per quelli che "sarebbero arrivati dopo". E dopo la Formula-E ne sono arrivati diversi: in Italia la Smart EQ ForTwo e-cup ha cavalcato l'onda e si è ritagliata uno spazio importante con le piccole di casa Mercedes sempre pronte a stupire. E a quelli che: "Ma una gara con le Smart elettriche? Ma dai!" consigliamo una sana serata con birra e pop-corn sul divano di casa, un televisore e una rapida ricerca sul web. Il divertimento è assicurato. A livello internazionale, invece, la

strada è stata un po' più lunga, ma in questo 2021 la stagione sarà "elettrizzante". Dopo la partenza della FE dall'Arabia Saudita con le vittorie di Nyck De Vries (Mercedes EQ Formula E Team) e Sam Bird (Jaguar Racing) sono pronti a scattare, o forse sarebbe meglio dire ad accendersi, due serie che hanno suscitato interesse e clamore. Da un lato la novità Pure E-TCR con la gara inaugurale in programma a Vallelunga dal 18 al 20 giugno, dall'altro la scommessa Extreme.e che scatterà in Arabia Saudita il 3 e 4 aprile.



Il campionato Formula E è la punta di diamante del motorsport elettrico



Il campionato Formula E è la punta di diamante del motorsport elettrico

Extreme.E - sostenibilità e uguaglianza.

Proprio l'ultima nata è stata la serie che ha riscosso maggior interesse, vuoi per il fatto che Lewis Hamilton, Nico Rosberg e Jenson Button hanno annunciato la partecipazione di un proprio team, con l'ultimo che sarà, oltretutto, tra i piloti in gara, vuoi per la formula legata a doppio filo con i temi caldi di ecologia, ambiente e sostenibilità. Da non sottovalutare il fatto che ogni team schiererà due piloti, un uomo e una donna, aggiungendo un'altra tematica di grande valore come quella della parità di genere. Insomma, una serie in cui, i SUV Odissey 21 che affronteranno le gare in Arabia Saudita, Senegal,

Groenlandia, Brasile e Argentina passano, almeno per ora, in secondo piano. Se alle tematiche sociali si aggiungono, poi, i nomi di Carlos Sainz, Jamie Chadwick, Sebastian Loeb, Sara Price e il già citato Jenson Button allora diventa ben difficile pensare che la serie possa partire con il piede sbagliato. La formula si prospetta molto interessante con diverse sfide testa a testa su un anello di circa 16 chilometri. Eliminatorie, semi-finali e finale in uno schema già visto nelle gare di RallyCross con la variabile dell'Hyperdrive, una sorta di "superpotere" conquistato grazie al salto più lungo nella prima manche. Qualcuno sicuramente storcerà il naso, perché una gara con i

SUV e per giunta elettrici potrebbe causare scompensi cardiaci ai puristi, ma su una cosa siamo pronti a scommettere: sarà divertente. E se attraverso lo spettacolo sarà possibile veicolare messaggi importanti tanto di guadagnato, l'Agenda 2030 passa anche e soprattutto dai motori e una serie ad impatto contenuto può certamente aprire nuove possibilità. Oltretutto, la scelta dei luoghi non è casuale: il deserto arabo, il ghiaccio artico, le spiagge senegalesi, la foresta brasiliana e i ghiacciai del remoto sud dell'Argentina sono scenari colpiti dal cambiamento climatico e questo consentirà di focalizzarsi sulle conseguenze di quanto sta accadendo al nostro pianeta.

Pure E-TCR: Il turismo elettrico. Ma se l'attesa della Extreme.e cresce, quella per il Pure E-TCR non manca. Scatterà a Vallelunga la serie turismo elettrica il prossimo 20 giugno. Non un caso visto che l'autodromo capitolino, che quest'anno festeggia i 70 anni, è stato il primo in Italia, con la collaborazione di Enel X, ad essere completamente "Electric Friendly". 4 i team che, per ora, hanno confermato la propria partecipazione: Cupra, Hyundai Motorsport, Shanghai Lisheng Racing e Romeo Ferraris. Mentre le prime tre saranno al via come case ufficiali, discorso diverso per la squadra italiana che ha elettrificato una Alfa Romeo Giulia dopo i grandi successi avuti con la Giulietta nelle serie TCR con motore termico. Michela Cerruti, Operations Manager di Romeo Ferraris ha così

spiegato la decisione di entrare nella serie: "Il progetto nasce perché dopo 6 anni con la Giulietta era evoluzione naturale dell'azienda cercare un nuovo stimolo. Abbiamo così deciso di fare un passo in avanti, avendo anche la possibilità di fare della Giulia una macchina da corsa. Non è stato semplice perché, per la sua conformazione e caratteristiche tecniche è difficile inserirla nelle svariate categorie. L'occasione è arrivata con l'ETCR e, siccome siamo un po' fuori di testa, privatamente, abbiamo cominciato la costruzione di questa macchina. Una costruzione che ci ha portato davanti a grandissime sfide, partendo da una vettura nata per ospitare un motore tradizionale e dovendo installare una batteria che pesa 530 kg oltre al motore elettrico. Possiamo dire che, rispetto al TCR dove la vettu-

ra di serie non viene quasi toccata, in questo caso abbiamo quasi plasmato una nuova macchina anche se, di base, la Giulia ha già delle caratteristiche che, grazie a materiali e scelte tecniche, sono ad altissimo livello. La volontà di abbracciare il progetto ETCR e la fiducia dimostrata sono motivate anche dal fatto che il connubio Marcello Lotti ed Eurosport sono sinonimo di qualità, sviluppo internazionale e con una promozione molto valida. Sono e siamo sicuri che la stagione 2021, la prima del Pure ETCR, sarà un successo e soprattutto sarà spettacolare. Essere tra i primi da un lato può essere un salto nel buio, ma dall'altro lato avremo la possibilità di mettere subito in pista la vettura e fare un anno di esperienza quando le case che stanno alla finestra decideranno di entrare nel campionato".



Augusto Farfus fa il pieno prima di scendere in pista



L'ETCR il campionato riservato alle berline alle berline elettriche è atteso al debutto a metà giugno sulla pista di Vallelunga

Formula-E la costante che guarda al futuro.

Una formula vincente, con grandi nomi, giovani campioni e diverse case automobilistiche, marchio di fabbrica di Alejandro Agag che, all'ambito sportivo ha sempre associato un forte impatto mediatico e di coinvolgimento del pubblico. Proprio per questo, oltre alle indubbie qualità tecniche, la Formula E è riuscita a ritagliarsi uno spazio importante nel panorama motoristico internazionale. Così

come in altri campionati le case automobilistiche vanno e vengono, ma la qualità del prodotto rimane indubbia. 12 team e 24 piloti al via della stagione 2021 sono la prova. Alla finestra ci sono nomi importanti come Alfa Romeo e McLaren che potrebbero sbarcare nel campionato con la terza generazione in arrivo dalla stagione 2022/23, mentre l'anno prossimo verranno portate in pista le evoluzioni delle attuali monoposto. Un percorso, quello della Formula E,

che ha portato il motorsport nelle città e nelle piazze attirando il pubblico, ovviamente escludendo la fase pandemica che ha messo a dura prova gli organizzatori. Questa formula piace e riscuote successo, anche dal punto di vista dello spettacolo. Infatti, al contrario di quanto ci si potesse aspettare, anche sui circuiti cittadini si può sorpassare, combattere e rendere avvincenti le gare. ranno di entrare nel campionato".



L'aspetto aggressivo della Alfa Romeo Giulia preparata da Romeo Ferraris

RALLY 60



Enzo Martoni, primo Campione d' Italia rally con una Lancia, nel 1965

Giorgio Fiumi e Thierry Neuville. Che cosa lega questi due personaggi? Vincendo il Rally Il Ciocco e Valle del Serchio il pilota belga di Hyundai ha aperto nel migliore dei modi le celebrazioni per il sessantesimo anniversario del Campionato Italiano Rally, che ha preso le mosse nel 1961 con il Rally Riviera di Ponente, vinto appunto da Giorgio Fiumi con una Giulietta SZ. A fine stagione il Campione sarà Luigi Marsaglia della Scuderia Grifone con una Fiat 1100 TV, che

è una delle vetture più diffuse, capace di imporsi al Rally di Sardegna. Marsaglia è stato il pilota più regolare, ha vinto il Rally dei Rododendri a Torino dove giocava in casa, il Rally delle Dolomiti e il Rally della Maiella al Mare. Un successo meritato termine di un'annata combattuta, ma non priva di problemi legati al format della gara, che cerca di distaccarsi dalle regolarità. Ci vorrà ancora del tempo per eliminare le anacronistiche prove di accelerazione e di abilità.

Nel 1962 il titolo va ad Arnaldo Cavallari che in breve diventerà il riferimento della specialità unitamente a Dante Salvay, dapprima avversario, poi navigatore e più avanti "regista" dei rallies più importanti. Il supporto fondamentale arriva però dalle case. C'è inizialmente l'Alfa Romeo impegnata tramite il Jolly Club con le Giulia Super e la stessa GTA. Tra l'altro vanno ricordati gli exploit di due velocisti.



Sandro Munari e la Fulvia HF il binomio che ha fatto crescere il Campionato Italiano



Cesare Fiorio e Sandro Munari la coppia d'assi della Lancia

Andrea De Adamich con la Giulia Super vince nel 1964 il Rally ACP, l'antenato dell'odierno Rally del Portogallo, mentre Ignazio Giunti è secondo con la GTA al San Martino di Castrozza. Ma è la Lancia con l'HF Corse diretta da Cesare Fiorio, che ha da poco appeso il casco al chiodo dopo i successi al volante dell'Appia Sport e della Flaminia Coupè, la punta di diamante. Con le Flavia Coupé e Sport crescono due grandi piloti Leo Cella e Franco Patria, purtroppo accumulati da un triste destino. E' Cella che porta al successo la Fulvia vincendo il Rally dei Fiori con la 2C nel 1965, e l'anno dopo con l'HF, con la quale centra il titolo italiano. Fiorio continua il suo lavoro di talent-scout. HF che pure può contare su due "nordici", gli svedesi Harry "Sputnik" Kallstrom che regalerà alla Fulvia due straordinari successi al RAC inglese e un Sanremo, e Ove Andersson, ai quali si aggiunge Sandro Munari. Allievo di Cavallari, il pilota di Cavarzere sale rapidamente i gradini verso il top. Nel 1967 è campione d'Italia, e a fine stagione trionfa al Tour de Corse. L'incidente nel percorso di

avvicinamento a Montecarlo edizione 1968 ne rallenta un po' la crescita, che riprende nel 1969 con un nuovo titolo tricolore, e proseguirà fino alla storica vittoria al Rally di Montecarlo nel 1972. C'è un'altra data storica da ricordare il 5 maggio 1968 Giuseppe Berselli al volante della Fiat 124 Sport Spider vince il Rally Villa d'Este davanti al compagno di marca Luciano Trombotto. E' la svolta nei programmi Fiat che finora si sono concentrati sul supporto e l'assistenza a una serie di clienti con le berline 125 e 124. Il "ventiquattro" spider evolverà tecnicamente, salendo prima di cilindrata a 1600 cc e poi in 124 Abarth 1.8 che è una vera macchina da corsa. Inevitabile lo scontro con la Lancia. I due marchi sono ancora rivali e il campionato italiano di infiamma con Munari, Barbasio, Ballestrieri e Pregliasco da una parte, Pinto, Paganelli, Trombotto e Verini dall'altra. Nel 1970 Fiat mette a segno il colpaccio con Alcide Paganelli, il più estroverso dei suoi piloti, che dopo aver vinto all'Elba e all'Alpe della Luna va a prendersi i punti necessari per fregare Bar-

basio al Rally del Belgio, gara estera da portare in conto nel totale. "Fox" si prende la rivincita con gli interessi vincendo il titolo per due anni consecutivi, e poi si trasferisce in Fiat, che intanto ha inglobato l'Abarth, che diventa così il reparto corse dei "ventiquattro". Ma la vecchia Fulvietta che ha appena fatto bingo a Montecarlo riesce a piazzare un ultimo acuto con Amilcare Ballestrieri, il "Balestra" che arriva dalle moto, già autore a fine '72 dell'exploit a Sanremo, nel suo rally. E' l'età dell'oro dei rallies, macchine di concezione tecnica agli antipodi, tuttoavanti la Fulvia, motore anteriore e trazione posteriore la 124. Straordinario il rapporto con il pubblico, basta ricordare l'invasione di migliaia di ragazzi in sella a moto da enduro all'Elba per seguire tutta la notte i loro beniamini per poi riprendere il primo traghetto la mattina, stanchi, infangati, ma felici di uno spettacolo unico durante la notte con le sciabolate dei fari che fendono il buio dove rimane l'immagine dei dischi dei freni completamente incandescenti.



Gare durissime, di notte e di giorno, su terra e asfalto, piloti veri, comprese le ragazze, che vanno fortissimo, rivalità sportive in un ambiente sano, dove alla fine non mancano tavolate, prima e dopo la corsa con gli inevitabili sfottò e gli immancabili scherzi. Signori questo è il rally! A metà anni settanta, mentre la Fiat torna tricolore con Maurizio Verini, la "Sfinge" che vincerà anche un titolo europeo, e Bobo Cambiaghi la "Jena" che sigla l'ultimo trionfo del 124, nonostante l'arrivo dell'Alfa Romeo Alfetta GTV con il "Balestra", Pittoni, "Chicco"

Svizzero e altri, c'è la prima svolta spettacolare. Lancia getta nella mischia l'arma assoluta la Stratos, che i suoi tecnici, c'è anche Mike Parkes, e tutti gli uomini di HF Corse hanno pensato come la macchina ideale per il rally. Passo corto, 2180 mm, biposto, motore centrale, il V6 Dino Ferrari 2.4 litri 12 e poi 24 valvole Un cocktail micidiale, capace di vincere tutto quello che c'è da vincere: tre Campionati del mondo costruttori, una Coppa FIA con Munari, tre Campionati Europei con Darniche e Carello, quattro rally di Montecarlo, sette Tour de Corse, cin-

que Sanremo. Famosissimi sono i confronti in Riviera tra Munari e Waldegaard che finiscono due a uno per lo svedese che nel '77 batte il "Drago" per soli 4 secondi, mentre nel '79 è "Tony" Fassina autore di una grande impresa vincendo con una Stratos privata preparata da Claudio Maglioli che gli spiana la strada verso il secondo titolo tricolore dopo quello del '76, il primo della serie tricolore per la Stratos, campione anche nel '77 con Mauro Pregliasco e nel 1978 con Adartico Vudafieri.



Sandro Munari e la Fulvia HF il binomio che ha fatto crescere il Campionato Italiano



Maurizio Verini Campione d'Italia (1974) e d'Europa (1975) con la 124 Abarth



Munari e la Stratos imbattibili!



Con la 131 Abarth Fiat ha vinto tre titoli mondali costruttori (1977, 78,80), un campionato del mondo piloti Walter Röhrl, campionato europeo e campionato italiano con Adartico Vudafieri



"Tony" Fassina, "Rudy" e l'Opel Ascona 400 di Conrero campioni d'Italia 1981 e d'Europa (1982)

Il pilota di Castelfranco Veneto regala l'unico titolo italiano, alla 131 Abarth, la vettura d'origine berlina di famiglia in ogni caso vince tre titoli mondiali per marche e un titolo mondiale FIA piloti. Intanto in Italia sito affermano anche altre componenti. Primo fra tutti Virgilio Conrero che dopo numerose esperienze si è legato alla Opel, dopo tanti anni di esperienze Alfa Romeo. "Penna Bianca" renderà vincenti, anche in pista, una dopo l'altra, Commodore, Kadett, Ascona nelle varie versioni, in Gruppo 1, 2 e 4. Nell'80 anche per Conrero arriva la macchina da assoluto l'Opel Ascona 400 Gruppo 4 con tutto il sostegno di General Motors Italia. Sono anni fantastici. "Tony Fassina" è campione d'Italia nel 1981 e sul

trono d'Europa l'anno successivo, nonostante l'arrivo dell'Audi Quattro, che porta tecnica 4x4, affidata per il programma italiano al giovane Michele Cinotto. Ma nel 1982 a dare scacco a tutti nel campionato italiano è la Ferrari 308 GTB preparata a Padova da Giuliano Michelotto, che con il suo possente motore V8 3 litri a quattro alberi a camme da 290 CV e la classe di Tonino Tognana emerge da dal duro confronto con Audi, Fiat, Lancia e Opel. A fine stagione, con una mossa discutibile, Lancia scippa parte del titolo Ferrari, mettendo Tognana al volante della nuova 037 omologata nel nuovo Gruppo B Gruppo B (come rovinare una bella favola!). Comunque anche se nell'albo d'oro figura Ferrari/Lancia, il titolo è chiaramente Ferrari.

La 037 (Lancia Rally) è la risposta Lancia all'Audi, macchina leggera e maneggevole, capace di fare la differenza sul guidato veloce sull'asfalto, con il motore dotato di compressore volumetrico che garantisce 280 CV a 8000 giri/min. Il confronto serrato tra la Quattro e la Rally nel mondiale si risolve a favore della macchina italiana grazie a un formidabile Röhrl. In casa la Lancia viaggia alla grande con la classe del campione emergente Miki Biasion, campione d'Italia e d'Europa con la macchina del Jolly Club che bisca ancora il titolo nell'84 con Dario Cerrato, mentre nell'85 tocca ancora alla 037 lato...Genova, ovvero Fabrizio Tabaton leader della Grifone.



La "rossa" da rally



La Lancia Rally 037 Gruppo B, qui con Mauro Pregliasco, campione del mondo 1983



Piero Longhi con la Toyota Grifone



Paolo Andreucci il re del 2000



Dario Cerrato e Geppi Cerri pluricampioni con la Delta



Miki Biasion e Tiziano Siviero, campioni del mondo e unici italiani ad aver vinto al Safari



Gianfranco Cunico collezionista di titoli di Gruppo con la Ford Sierra Cosworth e assoluti don l'Escort Cosworth



Andrea Navarra campione Subaru

MAGIC ARCTIC



Era da tempo che non si vedeva un autentico "winter rally" nel campionato mondiali. Le immagini delle Subaru blu o delle Citroën rosse che staccavano tra due pareti di neve nella lunga notte del Rally di Svezia sembravano quasi ingiallite dal tempo. Così i funambolismi dei piloti nordici nella "loro" gara. Le temperature troppo alte che hanno rovinato l'ultima edizione dello Svezia, il Covid, ecc. , per quest'anno significavano

dare l'addio a questo spettacolo. Bene ha fatto la FIA ad accogliere l'ancora di salvataggio degli organizzatori dell'Arctic che tradizionalmente inaugurava la stagione delle corse scandinave e dell'eurorally, un po' quello che è successo a Monza (chissà non si ripeta anche nel 2021....). Per evitare qualsiasi problema ci si è spostati a nord, in Lapponia, a Rovaniemi, a casa di Babbo Natale, e il celebre personaggio

ci ha regalato non solo l'ormai classico duello Hyundai-Toyota, Tānak ha pareggiato i conti per la squadra diretta dall'Ing. Adamo, ma un spettacolo unico che solo il rally sa offrire quando è messo nelle sue condizioni più veraci. Magic, come si può ammirare in queste pagine, e vogliamo interpretare l'evento Lapponia con un sorriso e una speranza per una stagione piena e uno stato d'animo più leggero.



Foto Manrico Martella, Jani Salonen, Manrico Martella e Miche Porta di PURE WRC AGENCY

La Storia siamo Noi

PIANETA KART

Nel luglio del 1964 ero alla spiaggia di Tagliata vicino a Cervia durante le vacanze scolastiche mio padre, allora sotto ufficiale di aeronautica, mi portò alcuni biglietti omaggio per i kart a noleggio della pista Happy Valley regalati dagli amici Carabinieri di Cervia. La gioia fu tanta e il giorno dopo inforcando la bicicletta andai alla pista poco distante per provare per la prima volta questa entusiasmante esperienza ma, con mia profonda delusione, non ho potuto viverla in quanto come minore dovevo essere accompagnato. Così, la domenica mio padre mi portò in macchina per debuttare su quelli che mi parevano dei bellissimi go kart 100 cm³, Silverkart con motore Garelli presa diretta, velocità massima 45 km/h. Di lì a pochi mesi divenni uno degli "imbattibili" nelle sfide dei kart a noleggio che si organizzavano in pista, forse anche dovuto al poco mio peso di allora 50 kg circa, fin-

chè i meccanici della pista, Attilio e Diego, dissero a mio padre: "Maresciallo perché non compra un bel go kart usato per suo figlio? Abbiamo qui un bellissimo Tecno Piuma con un Parilla BA 13 perfetto, quasi nuovo", e fu così che iniziai. Il sabato pomeriggio o le domeniche mattina mio padre mi accompagnava in pista per gli "allenamenti" presenti gli altri piloti del momento all'Happy Valley, circa una decina in tutto: Mazzotti di Ravenna, Venieri di Lugo, Battistini, Riva, Benzi di Cesena, Neri di Savarna, Zannoni di Forlì e Gambacciani. I giri si svolgevano tutti in fila, a scalare in base alla bravura ed io naturalmente per ultimo per vedere ed imparare le traiettorie e le migliori tecniche di guida, ma all'inizio a causa della notevole differenza di velocità, a metà giro dovevo tagliare il tracciato per riaccodarmi al gruppo: tutto questo naturalmente faceva parte del noviziato per

acquisire esperienza e velocità. La sera, al rientro, si scaricava il kart dal tetto della Fiat 1300 assieme alla "sempre presente" cassetta delle chiavi inglesi e si portava il tutto nella cantina per poi, durante la settimana, smontare il kart per una accurata verifica da parte di mio padre per eventuali lavori di riparazione o manutenzione al quale, da bravo militare armiere profondo conoscitore della meccanica di precisione, non sfuggiva nulla. Grazie alla sua perizia in pista non incorrevo in rotture meccaniche, gli devo molto per quanto ho imparato da lui solo nello sport, ma anche di insegnamento durante l'arco della vita. Per mia meraviglia e fortuna a quei tempi (1965) ho visto passare dalla pista i kart più strani, tutti nati per le corse o il divertimento in cui, sicuramente, i primi due decenni sono stati per questo sport i migliori sia per interesse che per sviluppo a livello tecnologico.



Il Silverkart 100 con presa diretta

I "Cancelli"

I primissimi kart erano chiamati in gergo "cancelli", a causa del notevole peso, dimensioni oltre che all'aspetto, costruiti ed ide-

ati nelle officine più disparate fin dal triennio 1958-60 con le ruote alte della Vespa e motori 125 cm³ col cambio di derivazione motociclistica come Rumi, Vespa,

MV, gareggiavano nella categoria derivata fino al 1968, anno che fu soppressa ma già affiancate fin dal 1960 dalla Tony Kart, che montava anche motori Bultaco.



Kart della prima ora con cerchi della Lambretta e telai di ogni tipo

Il made in Italy

A partire dal 1962 le prime aziende costruttrici italiane sulla scia delle americane Fox, Caretta, Bonanza, Bug, Cavalla, Ala e Xterminator, iniziarono a produrre kart in serie. Parliamo della Italkart di Donà Delle Rose, Birel di Lissone

fondata dalla famiglia Sala oggi ancora in attività (5 foto), Silverkart, la Birel di Lissone, fondata dalla famiglia Sala ancora oggi in attività, e naturalmente Tecno. Questi costruttori hanno spaziato nella classe fino a 100 cm³, da subito regina della specialità

agonistica, e nella 200 cm³ mono motore o bimotore, abolita alla fine del 1965 a causa dei notevoli costi, entrambe senza cambio che completavano le categorie allora ammesse alle competizioni, mentre la Tony di Prevalle, si specializzava per la 125 cm³ col cambio.



Il Kaimano primo kart costruito dalla Tecno



Il Kaimano 200 bimotore



Il Quickart anni '60

In Europa c'erano gli inglesi con Zip, Barlotti, Sprint con le caratteristiche ruote in materiale plastico, lo svedese Robardie con

la classica struttura a freccia costruito dal padre di Ronny Peterson per soddisfare le esigenze dei piloti di altezze vicine al 1,80

mt, e ancora i tedeschi Maico e Taifun, gli olandesi di Landia fino allo svizzero Speedmaster acquistabile solo su ordinazione.



L'inglese Barlotti



Ronnie Peterson e Susanna Raganelli lavorano su un Robardie costruito dal padre del pilota svedese. La ragazza romana ha vinto il titolo mondiale categoria 100 cc nel 1966.



Il tedesco Maico

I motori Garelli, Komet, Guazzoni, Saetta, Parilla, BM e Dap (tutti di fatturazione italiana costruiti appositamente, via via hanno preso il posto degli americani MC Cullock e West Bend derivati dalle omonime motoseghe. Motori tassativamente a due tempi e per lo più a valvola rotante: inizialmente, con i motori montati dietro il pilota, a raffreddamento forzato tramite ventola con convogliatore d'aria. Ma, nel 1963 il Tecno Piuma la struttura dei kart con una filosofia subito seguita da tutti i costruttori e ancora oggi la base

di costruzione dei kart moderni. I motori vennero infatti collocati a fianco del pilota per migliorare il raffreddamento eliminando le ventole, con un incremento di potenza passando dagli iniziali 9 CV a 12 CV e poi con i dovuti sviluppi a 15 CV: per l'epoca erano potenze quasi impensabili, raggiunte in un secondo tempo con il contributo delle marmitte che rallentavano l'uscita dei gas di scarico. (20 foto). Sta di fatto che fino al 1980 circa i motori italiani hanno avuto praticamente il monopolio del mercato mondiale nei kart.



Parilla e Saetta motori "Made in Italy"



Il trasporto dei kart sul tetto di una macchina era pratica normale a inizio anni sessanta, in primo piano nella foto del 1961 si riconosce Ferruccio Colucci che sarà presidente della Federazione Motociclistica Italiana

I carburatori utilizzati per la 100 cm3 erano commerciali di tipo motociclistico nel maggior parte dei casi il nostrano Dell'Orto che variava in base al tipo di motore, o l'americano Tillotson già in dotazione per le motoseghe. Altro fattore importante per i costruttori dell'epoca fu la necessità della riduzione del peso dei kart che fino al 1964 per le gare era libero per passare l'anno successivo a un minimo kart-pilota a 115 kg per la classe 100 (diventati poi 120 kg), 145 kg per la classe 125 e 130 kg per la 200. Gli oli per miscela andavano da una percentuale del 10% per l'Esso MS 30 fino a 5 % di ricino addizionato per l'R 30 Castrol usato per lo più dagli inglesi. I piloti: contrariamente a quanto si possa pensare i primi ad avvicinarsi alle gare di kart furono ex piloti motociclisti, ricchi d'esperienza, primi fra tutti Guido Sala due volte campione del mondo nel 1964 e 65 a Roma, fratello di Guido fondatore della Birel, Umberto Masetti e i fratelli Brambilla. Assieme a loro hanno gareggiato altri fortissimi piloti italiani come Cancellieri, Eleonori, Pernigotti,

Beggio, Oscar Sala e Susanna Raganelli unica donna a fregiarsi del titolo di campione del mondo di kart nel 1966, oltre naturalmente gli stranieri come il belga Goldstein con cinque titoli mondiali, l'inglese Fullerton. I club: all'inizio anni 60 sorsero abbastanza numerosi per conglobare e socializzare le attività dei piloti. I più importanti e numerosi erano nelle grandi città per diramarsi un po' ovunque dove c'era attività agonistica. I più importanti furono: Kart Club Lissone (MI), Royal Club (MI), Arcionia Club (Roma), Burratti (BO), Trinacria (PA). I campi di gara nei primi anni erano costituiti dai circuiti cittadini delimitati dalle classiche balle di paglia ricavati da semplici vie o ampie piazze ove per diversi anni si sono svolti gare di campionato a livello europeo o mondiale, il più noto Vevey in Svizzera. Successivamente le gare si sono spostate con su apposite piste per kart, che per lo più misuravano dai 450 ai 500 metri come Parma, Reggio Emilia, Carpi, Mantova, per passare ai 700 mt della Pista Rossa di Milano, Jesolo e Fano, fino ai 1.000 mt della

Pista d'Oro Roma e Happy Valley Cervia, con annessi ampi spazi nel paddock e comodi servizi. Le gare erano previste per tutte le classi, ed erano di tipo nazionale e di campionato italiano, all'inizio con tre prove valide, mentre la 100, considerata classe regina, si estendeva in campo internazionale con l'ufficializzazione da parte delle federazioni del campionato europeo a squadre dal 1963 e del campionato del mondo dal 1964 anche questi inizialmente in più prove: solo dopo il 1973 si aprì il campo internazionale anche per la classe 125. Non meno importanti, soprattutto all'estero, furono le competizioni di durata tipo la 6 ore come quella di Tiverval a Parigi e di Milano Pista Rossa e la 24 ore a Brignoles con equipaggi di 2-3 piloti. Il trasporto dei mezzi agli inizi avveniva quasi esclusivamente sul porta pacchi delle auto o, per chi poteva, con grandi auto familiari trasportando un kart dentro e uno sopra fino all'uso estremo delle corriere da parte dei team meglio organizzati. Solo alla fine degli anni '60 si sono visti i primi furgoni.

I motori Garelli, Komet, Guazzoni, Saetta, Parilla, BM e Dap (tutti di fatturazione italiana costruiti appositamente, via via hanno preso il posto degli americani MC Cullock e West Bend derivati dalle omonime motoseghe. Motori tassativamente a due tempi e per lo più a valvola rotante: inizialmente, con i motori montati dietro il pilota, a raffreddamento forzato

tramite ventola con convogliatore d'aria. Ma, nel 1963 il Tecno Piuma la struttura dei kart con una filosofia subito seguita da tutti i costruttori e ancora oggi la base di costruzione dei kart moderni. I motori vennero infatti collocati a fianco del pilota per migliorare il raffreddamento eliminando le ventole, con un incremento di potenza passando dagli iniziali 9 CV

a 12 CV e poi con i dovuti sviluppi a 15 CV: per l'epoca erano potenze quasi impensabili, raggiunte in un secondo tempo con il contributo delle marmitte che rallentavano l'uscita dei gas di scarico. (20 foto). Sta di fatto che fino al 1980 circa i motori italiani hanno avuto praticamente il monopolio del mercato mondiale nei kart.



Gorini durante una delle indimenticabili gare di Jesolo

Questa mia unica ed indelebile bella esperienza di vita che sotto riassumo nel mio diario di ricordi che mi accompagnerà sempre, si è conclusa nel 1975 con l'apporto di quanto ho raccolto personalmente di volta in volta gara dopo gara, sia belle che brutte, anche in occasione di eventi in campo internazionale per la squadra italiana

di cui ho avuto l'onore e il piacere di far parte, consegnandole titoli europei e coppe internazionali. * 1965 inizio attività classe 100 cat. Allievi, * 1966 campione italiano cl 100 2° cat., * 1967-1968 1° categoria 100, * 1969 vincitore prova europeo Jesolo, * dal 1969 al 1975 squadra nazionale italiana europea e mondiale, * 1970

vincitore 6 ore internazionale di Milano, * 1971 campione italiano 1° cat 100, *1972-73-75 vincitore coppa campioni a Jesolo, * 1973-74-75 campione europeo squadra Italia, pilota ufficiale BM dal 1969 al 1974, *1975 pilota ufficiale Birel Parilla, * 1971 medaglia di bronzo e 1973 medaglia argento CONI al valore atletico.

Garbiele Gorini

Pianeta karting

LA COMPONENTE ROMANA



Dell'inizio della mia avventura kartistica voglio narrare questo episodio. Fu alla mia prima gara alla Siesta, era una pista vicino Roma che ora non c'è più fagocitata dalla città che avanza in continuazione nelle periferie, pioveva e nella mia inesperienza il meccanico mi mandò in pista con le stesse gomme da asciutto, avrà pensato che differenza fa per un pivello. La conseguenza fu che ad ogni giro della gara andavo dritto in fondo al rettilineo principale. Sulla tribunetta di quella curva il pubblico, composto da amici e familiari dei corridori si divertì un mondo a vedere questo scemo che pretendeva di pilotare un kart ed era sempre addosso alle gomme che delimitavano il percorso. Arrivò poi ai box un concorrente che avevo rallentato in una delle mie escursioni fuori pista che disse in romanesco "aohhh!!! quando uno nun è bono è mejo che resta a casa". A quell'arrogante rampollo romano già a fine stagione avrei dimostrato di essere uno dei piloti più veloci specialmente sul

bagnato. Dopo quella corsa disastrosa cominciai ad allenarmi con costanza alla Pista d'Oro vicino la mia città. Avevo imparato la lezione seppure incolpevole, avevo cominciato ad indagare e a rompere le scatole a chiunque potesse darmi indicazioni e consigli, il mio orgoglio ferito reclamava vendetta. Ebbi così un assaggio di quell'ambiente romano del karting, piloti dilettanteschi, alcuni veloci ed altri meno ed il codazzo dei meccanici divisi da profonda rivalità. L'unica struttura con mentalità professionale era quella di Attilio Bisori, che sarebbe stato il meccanico della Raganelli. Quando tutti noi andavamo con cuscinetti alle ruote commerciali, Attilio adottava già cuscinetti con sfere speciali che comprava in Germania. Sui cavalletti le ruote anteriori dei suoi kart continuavano a girare 10 volte di più dei nostri, per fare un esempio. Cominciai ad allenarmi con continuità cercando la vendetta in pista. Osservavo alla Pista d'Oro gli altri kartisti mentre giravano, rubavo con gli occhi e con le

orecchie le sfumature di tono del rombo dei loro motori. A casa di notte a volte mi svegliavo pensando alla gara che avrei affrontato di lì a poco. La cosa che maggiormente mi preoccupava, cominciavo ad essere già abbastanza veloce visti i tempi sul giro che erano incoraggianti, era l'incubo di poter e dover ripetere in continuazione i tempi in gara. Avevo acquisito il concetto che si poteva andare forte ed avere risultati soltanto acquisendo ritmo ed evitando errori. La velocità sul giro era la premessa, ma vincere era altra cosa, né in quel momento pensavo di poter vincere. Gli avversari potenziali erano tutti esperti, ma alla mia seconda gara arrivai quinto e con mia grande soddisfazione misi dietro lo sbruffone romano che così brutalmente mi aveva apostrofato nella mia prima "non corsa". Ed allora come capita sovente nelle competizioni motoristiche Mario Giannini, il mio meccanico mi disse: "Ho visto che vai bene, ti dò

una sistematina al motore, ho visto che sul dritto ti lasciavano in velocità, la prossima volta andrà meglio, vedrai". La gara dopo fu una trasferta sulla pista di Grosseto era il 5 maggio del 1963. Fu una emozione veramente forte, il viaggio e saggiare quel nuovo circuito. In gara ero quarto e stavo prendendo il terzo quando questi arrivando lungo alla curva di immissione sul dritto si intraversò ed io gli finii addosso, un comune lieve incidente di corsa. Ma quell'episodio fu determinante per rendermi antipatico nell'ambiente kartistico a causa della reazione di mio padre che interpretò l'episodio come un sabotaggio nei miei confronti. I tre davanti erano tutti della squadra romana più importante, la Motor Style di Bisori ap-

punto, e quello che avevo toccato, Farina, si sapeva fosse il guardaspalle corsaiolo dei primi due. Da lì a pensare che la frenata del pilota che mi precedeva fosse stata intenzionale per non permettermi di andare a prendere i primi due fu automatico e quel poveraccio che avevo tamponato scappò a fine corsa per sottrarsi alle ire di mio padre che lo inseguì fin sotto il tavolo dei cronometristi. Una ulteriore prova di come la presenza dei padri nelle corse kartistiche può essere veramente negativa. Il mio capì l'errore e da allora non intervenne mai più. Ma il problema delle influenze negative dei padri è problema anche di oggi nelle corse minori in genere. Da quella esperienza capii intanto che avevo la capacità di trova-

re l'interpretazione delle curve di un nuovo circuito in pochi giri. Naturalmente il mezzo che avevo a disposizione era essenziale, ma qualche deficit di potenza o una non precisissima messa a punto del telaio permetteva ancora di potersi difendere. Il kart non aveva alcuna possibilità di regolazione se non, come vidi fare a qualche meccanico, per dare un poco di inclinazione alle ruote anteriori, usare una barra per piegare leggermente gli attacchi delle ruote. La rigidità o la elasticità del telaio che faceva all'occorrenza la differenza era affidata al tipo di canne che si usavano nella costruzione. La gara dopo cominciai a vincere. Feci anche il giro veloce.



Manuela Boscardi



Poi trovai nel 1964 la ufficialità, la Tecno di Bologna, mi fornì i telai ed una fabbrica di Piacenza, la BM (Bertuzzi Motori) i motori, fui il primo a portare alla vittoria quel motore 100 sport che aveva la canna cromata. Ho vinto 32 gare in tre anni, più tutte e 6 le manche quando con la squadra dell'Arcionia Karting Club, la mia squadra, vincemmo il Campionato Italiano a Squadre nel 1963. Altre 6 manches su 8 le vinsi nella selezione per essere inserito nella squadra nazionale nel 1964, la selezione si svolse alla Pista d'Oro variando il tracciato con quattro percorsi alternativo e variando il senso da orario ad antiorario, ma quando

fu il momento della convocazione questa non arrivò. Mio padre informò un suo amico giornalista e questi fece un articolo piuttosto pungente. La risposta della federazione fu che non avendo ancora diciotto anni non potevo essere inserito. Fu una grande delusione, ma ci furono anche ragioni commerciali, ero l'unico ad usare il motore BM diversamente dagli altri. Ho dovuto perciò attendere l'anno seguente per far parte della compagine azzurra che vinse il Campionato Europeo a Squadre. Noi piloti avevamo le tute di pelle rossa, i colori del motorismo italiano. Fu veramente bello rappresentare l'Italia e difenderne i colori. Nel-

le varie squadre europee c'erano piloti che ho ritrovato nell'automobilismo, Toine Hezemans della nazionale olandese e Ronnie Peterson della nazionale svedese. La cosa più bella per me fu girare mezza Europa a spese della Federazione e prendere contatto con altre realtà e conoscere altra gente, altri modi di pensare, altre culture. Tutte cose che non avrei mai potuto fare da solo. L'aspetto più positivo di quella esperienza, mi resi conto, fu che accomunati dai valori dello sport, pur difendendo ciascuno i valori nazionali, finite le gare ci si riuniva con profondo spirito di amicizia e fratellanza.

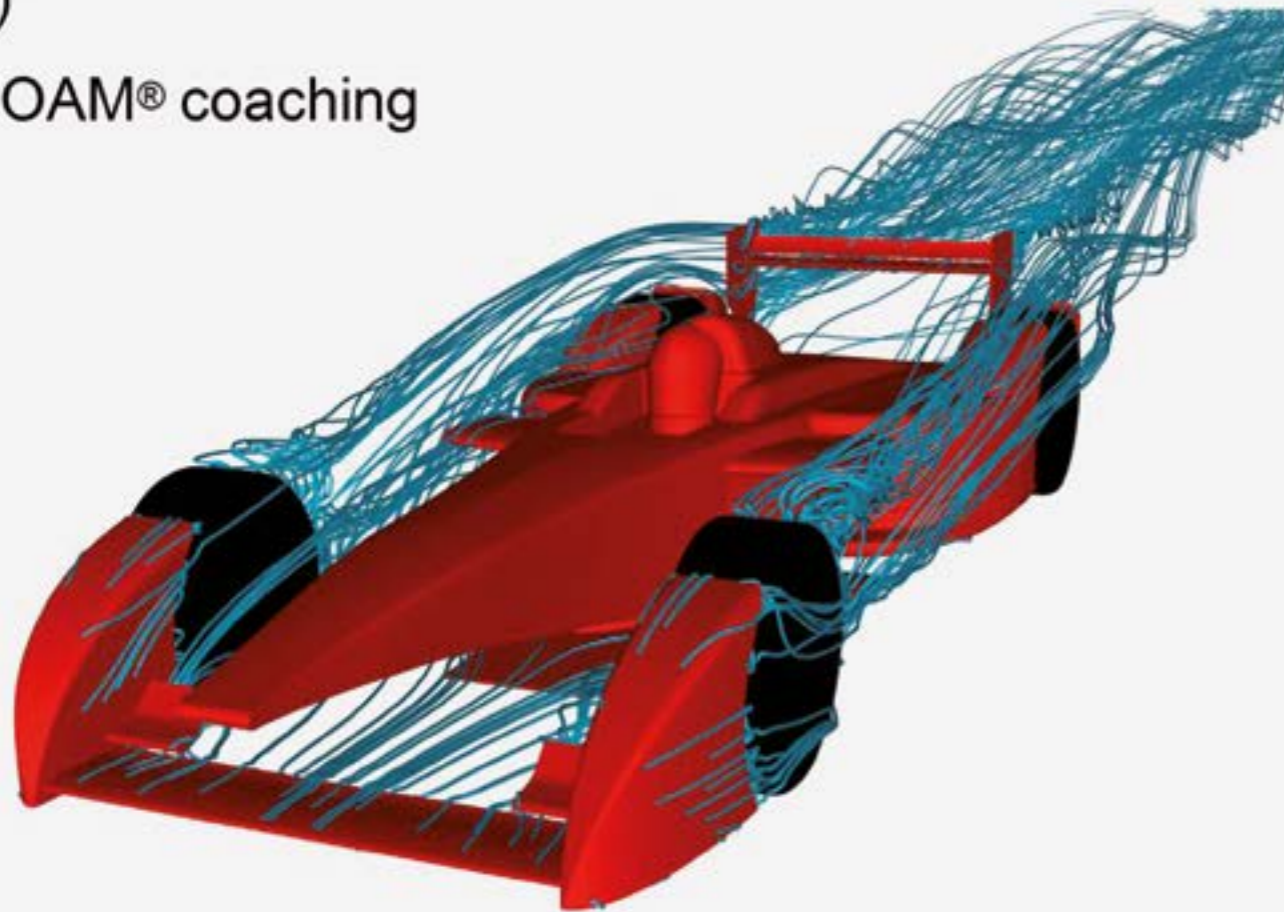
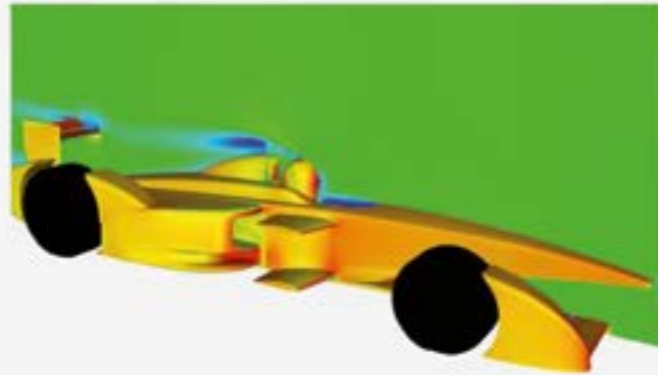
Gian Luigi Picchi



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

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:

