

VERSIONE ON LINE

LUGLIO 2023

PADDOCK **PLUS RALLYRAMA**

IL MEGLIO DEL MOTORSPORT

SPECIALE 24 H **ROSSO LE MANS** **DAL NÜRBURGRING A SPA**

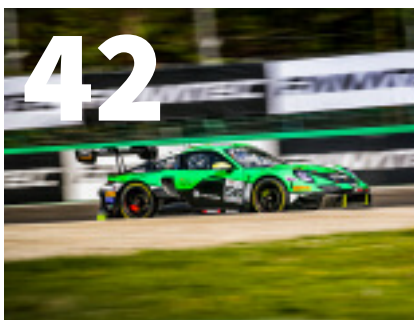
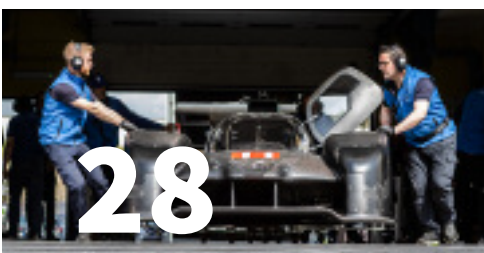


NO, NON È UN ERRORE, IL NUMERO DI PAGINE DEDICATO ALLA F1 È RIDOTTO E NELLA SECONDA METÀ DEL GIORNALE. L'ESALTANTE VITTORIA DELLA FERRARI 499P A LE MANS MERITA LA PRIMA PAGINA. È, COME VEDREMO, UN FATTO DI DIMENSIONE STORICA CHE CREA DELLE GRANDI ASPETTATIVE PER LA PROSSIMA SUPERSTAGIONE DEL WEC.



SPAZIO ANCHE AL CENTENARIO DELL'AERONAUTICA MILITARE, CHE PURE CON UNA SUA STORIA PRECISA, PUÒ VANTARE LEGAMI IMPORTANTI CON IL MOTORSPORT, DAGLI IDROCORSA DELLA COPPA SCHNEIDER ALLE FRECCIE TRICOLORI.

S O M M A R I O



PADDOCK PLUS RALLYRAMA

VERSIONE ON LINE | LUGLIO 2023

FERRARI

- 4 Rosso Le Mans
- 10 Centodieci e lode

HYPERCAR

- 20 50 anni dopo: 499P (2023)
vs. 312PB (1973)

CARLO CAVICCHI

- 24 Cinque domande a
Carlo Cavicchi

ISOTTA FRASCHINI

- 28 In lista d'attesa

DAL NÜRBURGRING A SPA

- 34 Dalle parti di Spa

BIG A CONFRONTO

- 36 Ayrton e Max

GT

- 42 Golden GT

FERRARI

- 46 Le Gran Turismo da corsa

CENTENARIO AERONAUTICA MILITARE

- 52 Nel segno del cavallino

PIERO TARUFFI

- 60 La volpe argentata

2° GRAN PRINX

- 62 Torna a settembre

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

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

Hanno collaborato

Riccardo Alemanno, Carlo Baffi, Massimo Campi, Franco Carmignani, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Enrico Giuliani
Grazie a Aeronautica Militare, Automobile Club Roma, Orgoglio Motoristico Romano, Anna Fendi, Prisca Taruffi.

ROSSO LE MANS

di Franco Carmignani



Ferrari davanti a tutti!



**La numero 50, partita
in pole con Antonio Fuoco**



Il 1974 è una stagione spartiacque per la Ferrari. Luca di Montezemolo convince Enzo Ferrari a rinunciare alle corse sport, per concentrare tutti gli sforzi sulla F1 dove inizia un nuovo ciclo. Una decisione sofferta, che tuttavia si rivela produttiva. Nel '75, Niki Lauda mette fine al digiuno nel campionato mondiale piloti che durava dal 1964.

Ma Le Mans rimane Le Mans, è la corsa più importante del motorsport, il terreno di confronto dei grandi costruttori: Porsche, Alpine Renault, Jaguar, Matra, Peugeot, Mercedes, BMW, Bentley, Audi... Poi sono arrivati anche i giapponesi: Mazda, Nissan, Dome e Toyota.

Ebbene, anche in assenza di programmi ufficiali, una finestra sulla

Sarthe è rimasta sempre aperta.

NART e Charles Pozzi, il concessionario Ferrari di Francia, da sempre in rapporti strettissimi con Maranello, hanno corso con le Daytona e le 512 BB fino all'82. Poi il pallino è passato alle Lancia LC2 motorizzate Ferrari 308, poi, esaurito il tempo del Gruppo, ecco le nuove GT dei clienti del Cavallino, la F40 ma anche la 333P, la 430, la 458, e qui si sono sviluppati i programmi di AF Corse.

Uno dei segreti della vittoria della 499P è proprio qui. La squadra di Amato Ferrari ha maturato negli anni un'esperienza unica nelle tante battaglie per vincere le categorie GT. Gli equipaggi si sono via via cementati, così come la linea di comando che passa per Antonio Coletta, che è un

grande stratega, e l'ing. Ferdinando Cannizzo.

Quando John Elkann ha annunciato il ritorno a Le Mans sapeva bene di poter contare su un team affidabile e concreto. Lo sviluppo della vettura e i risultati gli hanno dato ragione.

E adesso? Adesso c'è la prospettiva 2024, di un campionato del mondo con una dozzina di costruttori ventiquattro hypercar in pista. Concorrenza con la F1? No, grazie, ma c'è un problema di visibilità, e quindi di dirette televisive. Ma soprattutto va creato un vero interesse per queste gare lunghe. L'idea della Sprint Race, di un'ora, non sarebbe male...

Intanto, Viva Ferrari Prima, Viva Le Mans!





8



Toyota la grande rivale

7. La Cadillac al terzo e quarto posto

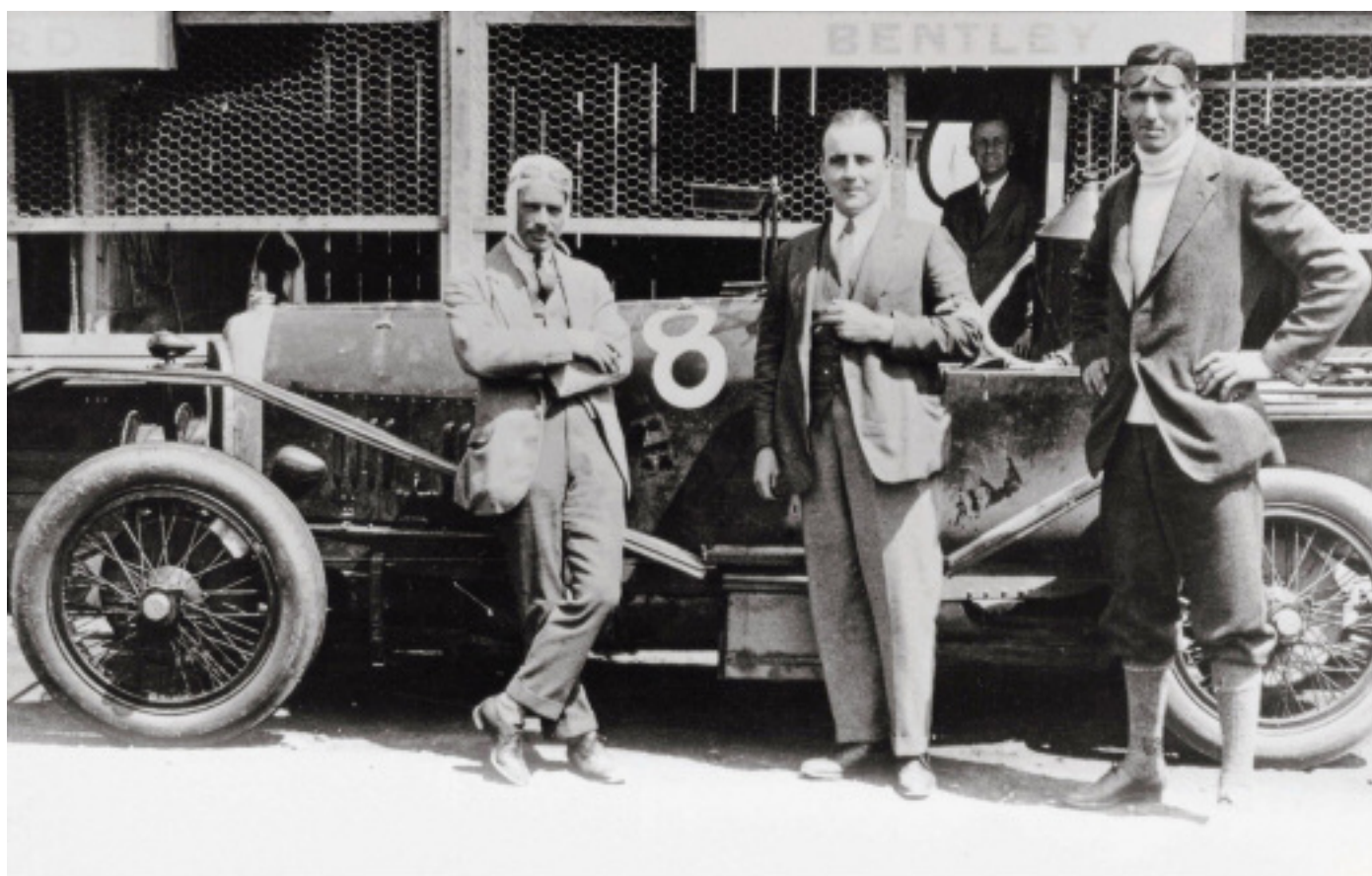
8. Gara complicata per Peugeot e Porsche

9. Toyota domani con l'idrogeno



FERRARI

CENTODIECI E LODE



***Frank Clement, W.O. Bentley e John Duff
alla 24H di Le Mans***



Forse è l'ultimo dei pensieri che avevano in Ferrari, all'ACO, l'Automobile Club de l'Ouest che organizza la gara, invece, ci speravano. Chissà? Alla fine la 24 Ore di Le Mans 2023 entra nella storia proprio perché è l'edizione del centenario e coincide con la decima vittoria Ferrari sul circuito della Sarthe, dove è tornata cinquant'anni dopo l'ultima partecipazione ufficiale. Beh, miglior cameo per Le Mans

1923-2023 non poteva esserci. Toyota ha lottato aspramente, ma alla fine ha dovuto rinunciare alla sesta vittoria consecutiva. Peugeot s'è trovata in testa a metà gara, Porsche ha lamentato problemi di vario genere. Terza e quarta sono dunque le Cadillac, sorpresa della gara, quinta l'altra Ferrari. Messe insieme Porsche, Ferrari, Toyota e Peugeot occupano oltre un terzo dell'albo d'oro della "classicissima", tutte

concentrate nelle edizioni che si sono svolte dal 1949 a oggi. Allo stesso periodo appartengono le tredici vittorie Audi, sette della Jaguar, sei della Ford. Jaguar, come è noto, è stata la prima a vincere a Le Mans con una vettura dotata di freni a disco, ma viene ricordata anche per il disastro del 1955, il più grave incidente di sempre, causato da una manovra assurda di Mike Hawthorn alla guida di una D-Type.



**Wolf Barnato e Glen Kidson
festeggiano la vittoria del 1930**

LE LEGGENDE DELLA SARTHE

Le Mans è il capoluogo del dipartimento della Sarthe nella regione dei paesi della Loira. Il 26-27 maggio 1923 si corre la prima edizione del Grand Prix d'Endurance des 24 Heures du Mans. I francesi sono degli innovatori nel caotico mondo delle corse. Il Grand Prix dell'ACF ha fatto da riferimento a inizio secolo, ora si passa al concetto di durata. La 24 Ore numero uno si corre su un tracciato di 17,262 km. Vince la Chenard & Walcher sport tre litri di André Lagache e René Léonard che percorrono 128 giri pari a 2.209,536 chilometri. Tranne un belga, ci sono solo piloti francesi al via, situazione destinata a cambiare l'anno successivo quando inizia la saga Bentley con Duff-Clement.

LA SAGA BENTLEY

Per molti appassionati, l'imponente Bentley "Blower" è l'icona delle Bentley da corsa degli anni prebellici, legata per sempre all'immagine del suo pilota, Sir Henry (Tim) Birkin. Ironia della sorte, la 4 litri e mezzo Supercharged fu la meno riuscita di tutte le Bentley

di Cricklewood nelle competizioni e il fondatore W.O. Bentley si oppose aspramente al suo sviluppo.

Nel 1928 era ormai chiaro che la 4 1/2 litri stava raggiungendo la fine del suo sviluppo e che i concorrenti stavano rapidamente riducendo il divario dalla supremazia di Bentley nelle corse. Per W.O. Bentley la risposta era semplice: aumentare la cilindrata del motore. Il risultato fu la sua Speed Six da 6 litri e mezzo, che vinse Le Mans nel 1929 e nel 1930. Ma Tim Birkin preferì l'opzione della sovralimentazione, basata sul quattro cilindri da 4 litri e mezzo.

MESSIEUR LE MANS

Nel 1929 Birkin commissionò la produzione di una serie di Bentley da 4 litri e mezzo, alimentate da un compressore sviluppato dall'ingegnere indipendente Amherst Villiers. La potenza passò da circa 110 CV a 175 CV con l'installazione del compressore.

W.O. si oppose all'idea, affermando che il compressore avrebbe "pervertito il design del motore e corrotto le sue prestazioni", ma Birkin convinse il presidente di Bentley Woolf Barnato ad

appoggiare il suo progetto.

Per soddisfare i requisiti delle regole di gara dell'epoca, dovevano essere prodotte 50 "Bentley Blowers" di serie; il finanziamento della squadra di Birkin fu fornito dalla ricca ereditiera Dorothy Paget.

Figlia di Lord Queensborough e dell'ereditiera americana Pauline Whitney, Dorothy Wyndham Paget è stata una delle più note proprietarie di cavalli da corsa della Gran Bretagna, vincendo 1.532 gare con diversi allenatori. Era anche molto eccentrica. Alla fine degli anni Venti, una visita a Brooklands accese il suo interesse per le corse automobilistiche. Prese lezioni di guida da Tim Birkin e, si dice, gareggiò con lo pseudonimo di "Miss Wyndham". Senza la sua sponsorizzazione, la Blower Bentley non sarebbe mai entrata nella leggenda delle corse.

BIRKIN CONTRO LA STELLA

Il duello tra il pilota Mercedes-Benz Rudolf Caracciola e Sir Tim Birkin alla 24 Ore di Le Mans del 1930 è entrato nella leggenda. Come per molte leggende, è difficile separare la realtà

dalla finzione. Per la gara, Bentley schierò tre Speed Six del team e la squadra indipendente di Birkin, composta da Bentley da 4 litri e mezzo sovralimentate. Fin dall'inizio Birkin e Caracciola corsero testa a testa, Birkin passò notoriamente la Mercedes SSK sul rettilineo di Hunaudières con due ruote sull'erba. Nessuna delle due auto durò a lungo, lasciando a Barnato la vittoria con Glen Kidston su una Speed Six, la "vecchia numero uno". In seguito, la Bentley incoraggiò il mito che Birkin avesse deliberatamente esagerato con la Mercedes con una strategia "a testuggine e lepre" nel "Blower", lasciando che le Speed Six del team conquistassero la vittoria. Di fatto Wolf Barnato chiude il ciclo con la terza vittoria consecutiva, diventando il primo "Monsieur Le Mans."

IL TANK DI BUGATTI

In occasione della gara inaugurale del 1923, Bugatti schierò due Brescia 16S, una guidata da Max de Pourtalès e Sothène de La Rochefoucauld, l'altra da Louis Pichard-René Marie. La Brescia era un'auto rinomata per la sua leggerezza e affidabilità, introdotta in un'epoca in cui molte auto da corsa erano grandi e ingombranti. Nonostante la pioggia caduta per quasi tutte le 24 ore, la Brescia si assicurò un piazzamento tra i primi dieci. Bugatti tornò a Le Mans, nel 1930 con una Tipo 40, iscritta dalla proprietaria privata Odette Siko. È sorprendente che Siko e la sua copilota Marguerite Mareuse abbiano gareggiato come un duo tutto al femminile, in un'epoca in cui molti ritenevano che le donne non fossero in grado di portare a termine

una gara così estenuante, concludendo al settimo posto finale. Le loro imprese a Le Mans furono solo un esempio di donne audaci che gareggiarono ai massimi livelli del motorsport con Bugatti, con icone come Hellé Nice ed Eliška Junkov.

Negli anni successivi, Bugatti ha avuto fortune alterne alla 24 Ore di Le Mans. Ma tutto sarebbe cambiato nel 1937. In risposta ai nuovi regolamenti proposti dagli organizzatori della 24 Ore di Le Mans del 1936, Bugatti iniziò a lavorare su una nuova vettura da corsa, la Tipo 57G, dotata di un motore otto cilindri in linea da 3.266 cc, in grado di erogare 170 CV, un telaio forato con un processo meticoloso per risparmiare peso, e una carrozzeria in lega di magnesio. Questa forma distintiva ha fatto sì che la vettura venisse affettuosa-



**Tim Birkin
e Raymond Sommer
hanno aperto la serie di successi dell'Alfa Romeo**



***I piloti Bugatti
in partenza***

mente soprannominata "Tank". Sul rettilineo del Circuit de La Sarthe, vantava una velocità massima di quasi 220 km/h.

Nell'edizione del '37 Jean-Pierre Wimille e Robert Benoist, firmarono una straordinaria vittoria. Terminarono la gara avendo percorso circa 100 km in più rispetto alla vettura seconda classificata. Dopo il ritiro nell'anno seguente, nel 1939 Bugatti e Wimille tornarono sul circuito di Le Mans, questa volta con Pierre Veyron, alla guida di un'evoluzione della Tipo 57G, con un motore a 8 cilindri potenziato che produceva circa 200 CV. Questo permetteva di raggiungere una velocità di oltre 255 km/h sul rettilineo e, grazie a ulteriori aggiornamenti, Bugatti riuscì a ridurre il peso del cofano rotondo a forma di pontone. Anche l'asse posteriore, l'albero motore e altre parti furono ottimizzate. Fin dall'inizio della gara, la Bugatti dovette affrontare la concorrenza di Raymond Sommer su una nuova Alfa Romeo. Alla lotta accanita dei due si unirono Louis Gérard e Georges Monnert, piloti della Delage. Ma la domenica mattina, un problema al motore li costrinse a fermarsi ai box. Nel frattempo, Pierre Veyron aveva



***Odette Siko e Marguerite Mareuse
settime con la Bugatti nel 1930***

avuto la meglio su Sommer. durante la gara i meccanici non dovettero mai aprire il cofano, poiché il motore a 8 cilindri era così affidabile.

L'Avvio della Seconda Guerra Mondiale segnò l'inizio di una pausa di dieci anni per la 24 Ore di Le Mans. Non si vide più una Bugatti alla famosa gara fino al 1994, esattamente 55 anni dopo l'ultima vittoria del marchio di Molsheim. L'auto in questione era una EB110 Super Sport che, purtroppo, subì un incidente causato da un problema tecnico e non riuscì a completare la gara.

CHINETTI NUVOLARI ALFA L'ITALIA C'È

Birkin continua a vincere anche dopo il ritiro dalle corse della Bentley.

Lo ritroviamo nel primo successo di quella splendida vettura che è l'Alfa Romeo 8C 2300, prima macchina italiana a vincere la 24 Ore. Nel '31, insieme a Francis Richard Henry Penn Curzon Principe di Howe è scatenato con la vettura di proprietà del suo nobile compagno.

L'equipaggio dell'Alfa numero 16 batte tutti record, sul giro (16,340 km) a 125,735 km/h, sulla distanza dove il

FERRARI

***Luigi Chinetti, al suo terzo
centro, regala a Ferrari
la prima vittoria a Le Mans***



***La Jaguar D Type
mattatrice
negli anni
cinquanta***



Le Mans italiana negli anni sessanta con Lorenzo Bandini,

duo britannico infrange la barriera dei tremila chilometri, coprendo nelle 24 ore 184 giri pari a 3017,714 km. L'8C 2300 è la macchina migliore, vince di seguito fino al 1934, con Nuvolari, che nell'occasione del suo successo ha iscritto le vetture come Scuderia Nuvolari, Sommer e Chinetti. Il pilota varesino, primo italiano a vincere sul circuito della Sarthe, era all'epoca il rappresentante Alfa Romeo in Francia per le vendite di automobili da corsa ai gentleman-driver, fondò inoltre la Scuderia Chinetti, che collezionò numerose vittorie con il titolare via via associato con Raymond Sommer, Louis Chiron e Philippe Étancelin.

La 8C 2300 con la quale Odette Sico, questa volta in coppia con Louis Charaval, arriva al quarto posto nel '32, rimane l'unica macchina del Biscione nell'albo d'oro della corsa.

Chinetti invece riemerge nel '49, quando si riprende a correre sul circuito francese pesantemente danneggiato durante la guerra. Il nuovo (vecchio) Monsieur Le Mans è tornato dagli USA in gran

forma. Ha subito legato con Ferrari, diventerà l'importatore americano con la NART. A Le Mans guida la 166 MM di Lord Seldson (Peter Mitchell-Thomson). Rimane al volante per oltre 23 ore, lasciando solo qualche giro al coequipier. È una grande impresa grazie alla quale Ferrari apre il suo capitolo nell'Albo d'oro. Ricordiamole queste vittorie: Gonzales-Trintignant con la 375 Plus nel 1954, Olivier Gendebien, nuovo Monsieur Le Mans, primo nel 1958 con Phil Hill e la 250 TR, nel '60 con Paul Frère, e nel '61-'62 di nuovo con Phil Hill. Nel 1963 il successo di un equipaggio tutto italiano, Lorenzo Bandini-Lodovico Scarfiotti, su una macchina italiana, la 250P, e ancora Italia nel '64 con Nino Vaccarella.

DAVIDE CONTRO GOLIA

L'ultimo sigillo, prima della 499P, è stato il più sofferto ma anche il più sfizioso per il sire di Maranello, che l'anno prima s'era visto rifiutare dalla FIA l'omologazione GT alla 250 Le Mans. Ebbene nell'edizione del '65 è

successo di tutto! a cominciare dalle macchine ufficiali, le 330 P2 di Parkes-Guichet, Scarfiotti-Surtees, Bandini, Biscaldi. A quel punto sono emerse le 250LM appartenenti alle varie scuderie nell'orbita ferrarista. Prima si è classificata la vettura della NART di Chinetti, con un equipaggio molto interessante, formato dall'ancor giovane "rookie" Jochen Rindt, dall'esperto Masten Gregory e dal "pilota fantasma", lo statunitense Ed Hugus, che in effetti non figurava nell'elenco ufficiale degli iscritti. Ancor più sorprendenti le altre due posizioni del podio, tutto Ferrari.

Secondi i due gentlemen drivers Pierre Dumay e Taffy Gosselin con una 250 LM tutta gialla, simbolo della Ecurie Francorchamps, che si sono visti sfuggire la vittoria per l'esplosione di una gomma, terzi i veterani Willy Mairesse e "Beurllys" addirittura con una Ferrari 275 GTB, pure tutta gialla, molto simile al modello stradale al centro della gamma.

Da ricordare in quell'edizione il decimo



Lodovico Scarfiotti e Nino Vaccarella

posto della Rover BRM a turbina affidata ai due piloti ufficiali Graham Hill e Jackie Stewart. Un disastro invece per le truppe Ford con la MK2, che devono attendere ancora un anno per festeggiare, pure con un podio pieno di MKII, il primo trionfo festeggiato sul podio da Henry Ford II con Chris Amon e Bruce McLaren, vincitori per una differenza di 200 metri calcolata sullo schieramento di partenza su Ken Miles che assieme a Carroll Shelby ha portato il prototipo Ford a

questo livello. Ancor più drammatica l'edizione del '67. Ferrari con la nuova P4 ha vinto a Daytona in casa dell'avversario, ma alla vigilia della maratona francese ha perso Bandini, la squadra è scioccata.

Ma a fregare il Cavallino di Modena ci pensa la lepre di Detroit. Dan Gurney e AJ Foyt con la rossa MKIV numero 1 (!) partono sparati imponendo un ritmo folle.

È la classica tattica di sacrificare una macchina nell'intento di far rompere

gli altri. Incredibilmente la MKIV tiene fino alla fine. Gurney e Foyt distruggono il record sulla distanza, portandolo a 5.232,9 km, quasi 400 km in più!

Con la fine della grande sfida, che ha richiesto al gigante di Detroit investimenti massicci (forse i ritorni non saranno stati all'altezza, ma ha prevalso il desiderio di rivincita di Ford nei confronti di Ferrari che all'ultimo momento non gli ha ceduto l'azienda) evapora anche un'epopea della 24 Ore.

La grande sfida Ford Ferrari



Alpine Renault A42 arriva il turbo

La prima di Porsche





Peugeot, Mercedes, Mazda, BMW



L'ALTRA METÀ DELLA STORIA

Ci sono però tanti spunti nei secondi cinquant'anni. Nel '70 c'è la prima delle diciannove vittorie Porsche, con la splendida 917K iscritta da Porsche Salisburgo, Hans Hermann, da sempre uomo del Cavallino di Stoccarda e Dick Attwood, Altro passaggio chiave due anni dopo, con il ritorno dei francesi, la Matra, la "triple crown" di Graham Hill, l'unico finora capace di vincere Le Mans, Indy e campionato del mondo F1, purtroppo nell'atmosfera di tristezza per la perdita di Jo

Bonnier. Arriva il turbo con l'Alpine Renault A442, prima nel '78, e mettici pure Paul Newman, che fa secondo nel '79 con una Porsche 935. La casa di Stoccarda continua a "macinare" con le 956 e 962. Tra i piloti che salgono sul primo gradino del podio con la vettura tedesca anche due italiani: Paolo Barilla e Mauro Baldi, mentre Jacky Ickx, sei volte primo, è ora il re di Le Mans.

Con gli anni novanta la sfida della Sarthe viene onorata anche da Peugeot, Jaguar, TWR Porsche con Mi-

chele Alboreto e BMW con Pier Luigi Martini. Mazda è il primo costruttore giapponese primo a Le Mans, con il motore rotativo che è il principale asset. La prima parte degli anni duemila è targata Audi, tredici i successi della signora degli anelli, che porta il diesel e la trazione integrale, e uno per la Bentley che fa parte del gruppo, cinque delle quali firmati da Emanuele Pirro che è l'italiano più vincente. Il resto è storia recente Porsche 919 che introduce l'ibrido, Toyota, e finalmente Ferrari! ■

Emanuele Pirro con cinque vittorie è il primatista italiano



FERRARI



*Cavalleria
pesante a Le Mans*

50 ANNI DOPO: 499P (2023) VS. 312PB (1973)

di Marco Giachi

FIG. 1

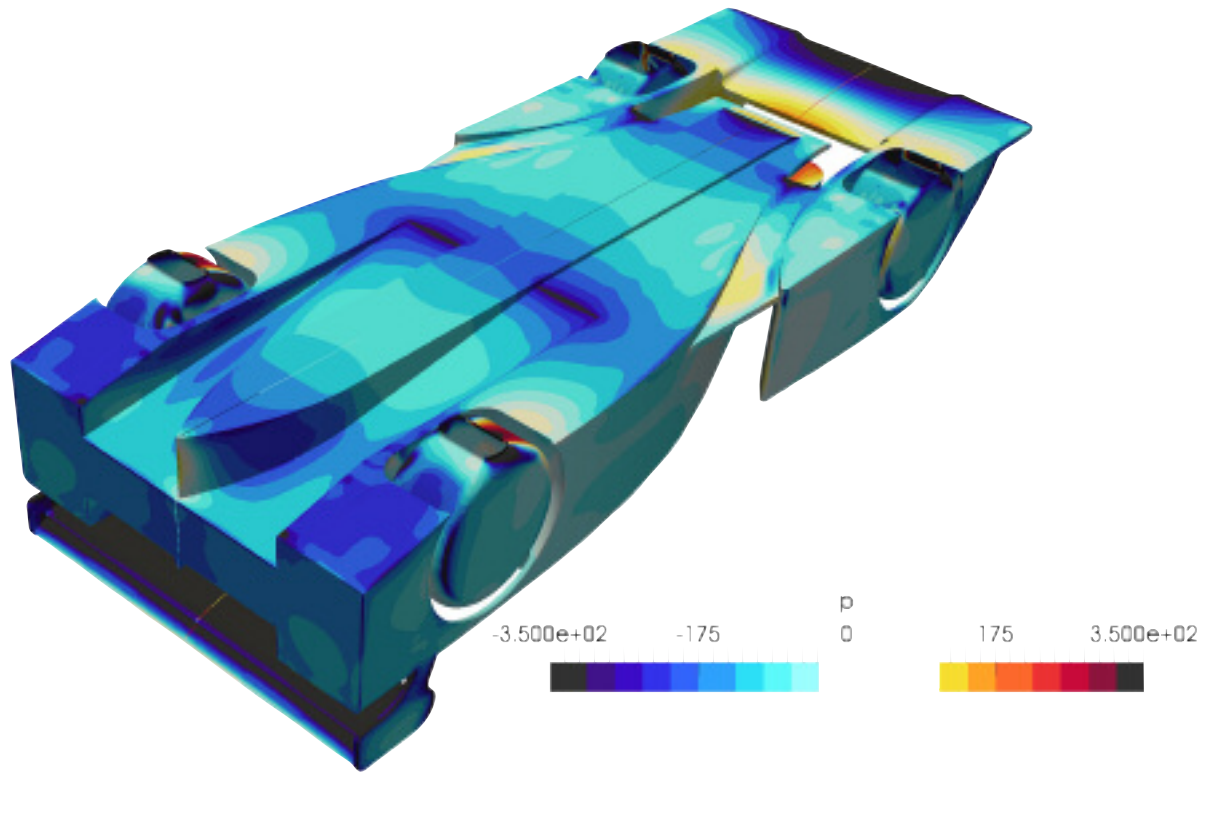


FIG. 2

WEC HYPERCAR

(This view is only valid as an identification for stickers placement)



Side pod area :

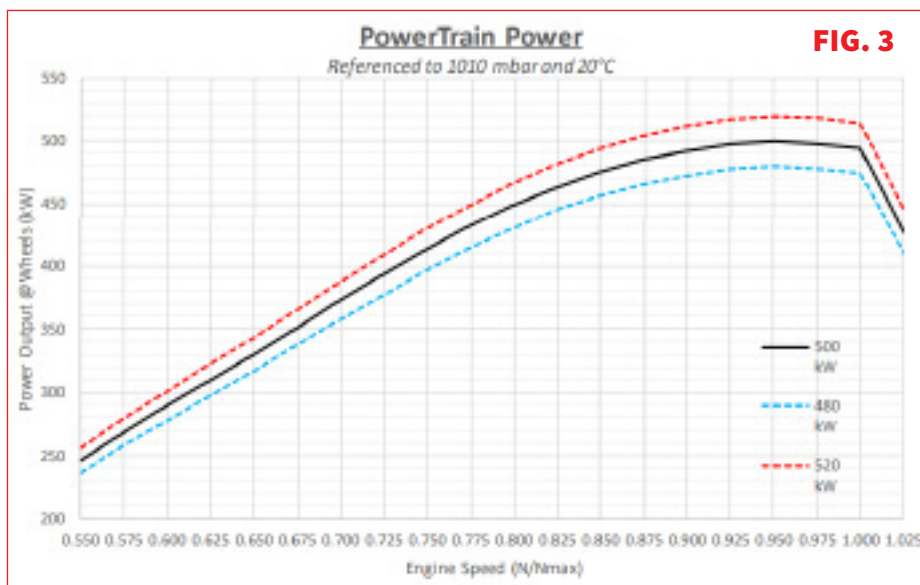
- 1 car category sticker
- Race number and official sponsor stickers combined

Position free on the allowed area.
Must be accepted at the scrutineering.

FIG. 1 - Per quelli come me cresciuti nel tormentone che "... il fondo della vettura deve essere piatto dalla tangente verticale posteriore della ruota anteriore alla tangente verticale anteriore della ruota posteriore ..." le Hypercar, dove praticamente tutto è libero (anche il fondo che deve solo essere "conforme con piccole modifiche" alla corrispondente versione stradale della vettura), rappresentano una svolta epocale. Chissà cosa ci sarà sotto, abbiamo pensato in molti, aspettando un piccolo incidente che costringesse una gru a sollevare una vettura per vederne il fondo. Chi ha una esperienza precedente in LMP1 (Toyota) avrà ottimizzato quel fondo di cui già aveva il progetto, chi ha una squadra in Formula 1 (Ferrari) avrà attinto dal fondo usato sulla vettura a ruote scoperte. E gli altri? Hanno liberato la fantasia degli ingegneri a tal punto che la Peugeot è riuscita ad eliminare l'ala posteriore (altra svolta epocale), evidentemente grazie a un fondo "monstre" terribilmente efficiente. Il "nostro", mostrato nella figura, è derivato da una LMP1 con qualche licenza in più, ma è praticamente tutto blu che vuol dire, nel linguaggio dei colori del computer, che riesce a generare downforce su tutta la sua superficie, con quattro zone nelle quali la pressione è particolarmente bassa (evidenziate con il colore blu scuro).

FIG. 2 - Se per certi aspetti le Hypercar sono molto libere per altri seguono, invece, regole molto rigide che arrivano a definire dove e come mettere i nomi degli sponsor della categoria. In questa immagine (originale tratta dal Regolamento Tecnico) è rappresentata la fiancata di una tipica vettura con le indicazioni per gli sticker.

FIG. 3 - Le Hypercar sono nate per essere direttamente riconducibili a vetture, per quanto eccezionali, che potrebbero girare anche sulle strade normali. Aerodinamica e propulsione sono fissate: il rapporto fra carico verticale e resistenza deve essere 4:1 (per la forma, come abbiamo detto più volte in questo articolo, si faccia pure quello che si vuole), e il motore deve fornire questa curva di coppia ben precisa come specificato nel Regolamento Tecnico dal quale è preso il diagramma mostrato nella figura.



La Ferrari è tornata alla 24 Ore di Le Mans, la Ferrari ha vinto la 24 Ore di Le Mans.

Qualcuno potrebbe osservare che il coinvolgimento della Ferrari non è stato diretto in prima persona, che le macchine erano gestite da una struttura esterna e che lo stesso Ferdinando Canizzo ("Head of Endurance Race Car") ha dichiarato alla autorevole rivista inglese Racecar Engineering nel numero di luglio che "... un passaggio di staff dalla Formula 1 alla vettura sport era atteso ma, alla fine, solo una piccola manciata di ingegneri fece il cambiamento ...". Le parole sono state tradotte dal testo inglese, ma il senso è chiaro.

Questo non per sminuire la vittoria, sia ben inteso, ma per mettere in chiaro che non è proprio un remake del 1973 quando la 312 PB di Arturo Merzario e Carlos Pace, progettata dal gotha degli ingegneri di Maranello (a proposito, la 499P chi l'ha progettata?), spinta dal 12 cilindri della Formula 1 e gestita dalla stessa struttura che seguiva le vetture a ruote scoperte (con la piccola differenza, volendo essere precisi, dell'ingegnere Giacomo Caliri che era più rivolto verso le Sport) arrivò seconda, in mezzo alle due Matra Simca di Gérard Larrousse ed Henri Pescarolo (prima classificata) e Jean-Pierre Jaussaud con Jean-Pierre Jabouille (sul gradino più basso del podio).

La 312 PB era una "macchinina", derivata dalla Formula 1, con un passo di

2220 mm (da Wikipedia), aggressivissima progettata senza compromessi, che, per l'occasione, era stata equipaggiata con una coda lunga secondo la pratica dell'epoca per i circuiti veloci.

Era molto bella nella sua essenzialità con una meccanica che oggi farebbe sorridere anche su una vettura GT.

A vista si vedono le differenze tra il 1973 e il 2023 con la parte superiore della carrozzeria della 312PB inclinata verso il basso a ricercare carico verticale con la pressione che, si pensava, si sarebbe generata su una superficie inclinata "in giù" come un cuneo (qualcuno ricorda la 312 "Spazzaneve"?).

Montava un'ala posteriore a singolo elemento, senza fessura, per non penalizzare eccessivamente la velocità di punta e anche, posso immaginare, perché sarebbe stato difficile, in mancanza di una vera e propria ala anteriore, bilanciare la macchina se si fosse generato troppo carico dietro.

La 499P appartiene a un altro mondo. La vettura e il suo progetto sono molto più codificati, il motore è derivato dalla serie e anche le prestazioni sono calmierate. Per evitare fughe in avanti incontrollate di qualche squadra il Regolamento Tecnico delle Hypercar prescrive infatti che ogni vettura, per essere omologata, venga provata nella Galleria del Vento neutra della Sauber in Svizzera e debba rientrare in una finestra di prestazioni medie.

È un concetto completamente diverso



Le Hypercar sono state pensate per avere un legame con equivalenti vetture stradali in modo da invogliare le grandi case automobilistiche a partecipare al Campionato quindi il loro Regolamento è molto libero in modo che ognuno ci si possa trovare a proprio agio. Il concetto è quello di verificare direttamente le prestazioni (potenza e aerodinamica) lasciando quasi completamente libero il modo di ottenerle in termini di forma della carrozzeria e di motorizzazione. Da questo punto di vista, alla Ferrari, hanno scelto uno schema ibrido a 4 ruote motrici con il motore endotermico collegato all'asse posteriore e quello elettrico all'asse anteriore.

dalla Formula 1 perché qui non si legifera sulle forme che deve avere la vettura ma si limitano direttamente le sue prestazioni e addirittura l'albero motore di queste vetture è strumentato per verificare la potenza trasmessa alle ruote in ogni istante durante la gara che deve stare dentro un fascia ben precisa a tutti i regimi del motore combinando la parte endotermica e quella elettrica. In questo modo, va detto, i progettisti hanno più margine e difatti si è vista una Peugeot senza l'ala posteriore e anche la 499P differisce, ad esempio, dalla Toyota per i suoi fianchi più continui senza la grande apertura per scaricare l'aria da sotto il muso che ha contraddistinto le vetture delle categoria LMP1 degli ultimi anni delle quali le Hypercar hanno preso il posto.

E c'è il BoP ("Balance of Performance")

che stabilisce le regole per zavorrare le migliori vetture. Ad esempio, dopo le prime gare, la 499 è stata zavorrata con 24 kg a fronte dei 37 kg della Toyota e sono state cambiate le regole per i cambi di marcia nel corso dei quali è stato stabilito che il motore elettrico non debba fornire più di 10 kW all'asse anteriore, nell'istante della cambiata, per non svantaggiare troppo le LMDh che non hanno il motore elettrico sull'asse anteriore.

Allora come si fa a primeggiare sugli altri? Con l'organizzazione (evitando i problemi o risolvendoli brillantemente), con i piloti (con una condotta di gara attenta evitando soprattutto di farsi coinvolgere in incidenti), con il set up della vettura (sfruttando al meglio gli pneumatici).

In questo senso la AF Corse di Amato

Ferrari (coincidenza casuale dei nomi... quando si dice il destino) si è rivelata fondamentale perché più abituata a "darsi da fare" durante la gara di quelli della Formula 1 dove tutto si brucia in un attimo e che hanno sicuramente una minore capacità di reazione agli imprevisti che, inevitabilmente, si creano in una gara di durata dove, a volte, si deve ricostruire la vettura quasi completamente pur di arrivare in fondo. Ci sono due categorie all'interno delle Hypercar, nella quali rientrare: LMH e LMDh e, sempre secondo quanto dichiarato da Ferdinando Cannizzo a Racecar Engineering, fu fatta una vera e propria gara interna in Ferrari, con due gruppi di lavoro distinti in competizione fra loro, per capire in quale delle due categorie ci sarebbero state più possibilità di ben figurare, e alla fine prevalse la scelta

LMH che lasciava più libertà di progettazione del telaio e meno vincoli sul resto della vettura e quattro ruote motrici, mentre le LMDh sono a due ruote motrici. In estrema sintesi le LMDh sono tendenzialmente più semplici e anche con molte parti che vengono costruite da fornitori qualificati e rese obbligatoriamente disponibili a tutti.

Nelle LMH troviamo, insieme alla 499P, Toyota, Peugeot, Glickenhaus e Vanwall mentre Porsche e Cadillac rientrano nelle regole della LMDh.

I criteri per bilanciare le due categorie in termini di prestazioni sono una poesia tecnica. Aerodinamicamente queste vetture sono sempre tutte figlie dell'effetto suolo e la carrozzeria è tutta ottimizzata intorno a questo concetto inclusa l'ala posteriore (quando c'è) che genera sotto di essa una bassa pressione che richiama ancora più aria sotto la vettura. Anche da questo punto di vista è evidente la differenza rispetto alla 312PB se guardiamo il muso delle due vetture: "a cucchiaino" nel 1973 per ricercare una pressione sopra rispetto e definirei "a labbro di cernia" quello della 499P per facilitare l'ingresso dell'aria sotto il fondo. Devo dire che a me personalmente piaceva più il primo ma è una insignificante opinione personale. Le aperture sopra i parafanghi sono

un'altra differenza rispetto al 1973 ma sono dovute a ... motivi di sicurezza e pure la pinna.

Ebbi modo di parlarne, in uno dei primi articoli che feci per Paddock, nel numero di febbraio/marzo del 2011. Il problema che si voleva eliminare, intorno ai primi anni 2000, era il rischio di decollo quando le vetture in imbardata prendono il vento a 90° e i parafanghi finiscono per rappresentare il bordo d'entrata di un profilo generando alta velocità e bassa pressione che tende a sollevare la fiancata sopravento, la vettura prende incidenza e ... buonanotte! Anche la pinna fu pensata per generare pressione sulla superficie superiore e tenere giù la macchina quando avanza di traverso. Le specifiche delle aperture e della pinna mi sembrano scomparse dal Regolamento Tecnico delle Hypercar ma sono rimaste sulle vetture, evidentemente si è scoperto nel tempo che producono benefici oltre ad aumentare la sicurezza.

La motorizzazione della 499P, come si diceva, è derivata dall'unità che equipaggia le vetture di serie ed è limitata a 500 kW, l'elettronica è Bosch anche qui prendendo le distanze da quella McLaren che equipaggia le vetture di Formula 1. Il motore endotermico aziona l'asse posteriore e quello elettrico l'an-

teriore, da qui la regola già citata che la potenza fornita da quello elettrico durante la cambiata non può superare un certo limite altrimenti le vetture della classe LMDh (che non sono ibride) sarebbero troppo svantaggiate. Detta così sembra facile ma vincere alla 24 Ore di Le Mans non è mai facile soprattutto se ci si riesce al primo colpo. Il punto (o il problema a seconda dei punti di vista) è che oggi una macchina vincente deve il suo successo a elementi per la loro maggior parte invisibili come i "software di gestione" che sono fondamentali e questo è stato uno dei punti di forza della 499P, ma non lo possiamo vedere e tanto meno commentare. Poi ci sono le gomme che hanno rappresentato un'altra variabile: le Hypercar sono equipaggiate dalla Michelin che fornisce tre tipi di gomma da asciutto e uno da bagnato ma sono proibite le termocoperte. Le gomme devono restare sempre a vista esposte all'aperto a condizioni rigorosamente ambiente per tutta la durata della gara e anche per questo è fondamentale la capacità di adattamento dei piloti che si ritrovano a ripartire dai box con gomme fredde. Inizialmente sembrava che, per motivi di sicurezza, le termocoperte venissero reintrodotte a Le Mans ma non mi sembra di averle viste. ■



CINQUE DOMANDE A CARLO CAVICCHI

Un bilancio della tua attività giornalistica - Come è cambiata la professione?

Mangio pane e automobili da oltre mezzo secolo e tutto è inevitabilmente mutato. Sono cresciuto con la macchina da scrivere portatile dettando i pezzi al telefono ai dimafonisti, ho vissuto il passaggio dalle telescriventi ai fax e poi alla rete. Tutto è cambiato in maniera più confortevole per chi deve dar vita a una pubblicazione, ma la narrazione è diventata sempre più difficile. Avevo cominciato con i grandi campioni che ti chiedevano che cosa fai a pranzo, adesso invece il rapporto diretto non c'è più. Tutto quello che si viene a sapere è filtrato dagli addetti stampa che controllano, censurano e banalizzano. Gli eventi si vivono da casa in diretta, i resoconti escono all'istante e tutte le statistiche sono disponibili in tempo reale. Ma le storie, gli aneddoti, le curiosità sono sparite. Si sa tutto ma è un tutto uniformato e purtroppo anche spesso manipolato. Non invidio che fa il mestiere oggi: uscire dal gregge è diventato difficilissimo, così come dare una valutazione alle capacità dei giovani che vogliono emergere se non limitandosi al loro impegno quotidiano e, in parte, alla capacità di scrivere bene. Dico in parte perché ormai l'informazione si basa tutta sulla velocità: si scrive di corsa con ben poca attenzione alle ripetizioni, alla cura della grammatica e agli errori di battitura, peraltro quasi mai corretti perché chi revisiona i testi con attenzione non c'è più perché costa denaro e poi perché rallenta il processo. La notizia, il pezzo, devono arrivare prima della concorrenza, devono arrivare prima perché i quotidiani chiudono con

orari impiegatizi, devono arrivare prima perché poi si va a cena oppure si torna a casa.

Rally ieri - rally oggi. Siamo al fondo del bicchiere?

Non parlerei di fondo del bicchiere perché non paragonerei due discipline molto distanti tra loro. Le gare di un tempo con il loro fascino incredibile, la durata impossibile, la fatica e i rischi, oggi non sono più proponibili. Erano state l'evoluzione delle grandi corse su strada come la Mille Miglia, la Targa Florio, le Carrere Messicane o Panamericane via via cancellate per motivi di sicurezza. Col passare dei decenni anche i rally, per come i più nostalgici (a partire da me) li avevano conosciuti e vissuti, hanno subito lo stesso destino. Oggi sono gare diverse, più concentrate, più esasperate e non meno difficili, dove protagonisti straordinari fanno sfoggio di una guida al limite dell'umano, però non hanno nulla a spartire con le maratone del passato. Ho vissuto da vicino quelle corse e ho per forza nostalgia di quei tempi, ma capisco che è una lente che distorce e tende a non accettare i vincoli imposti oggi.

Qual è la malattia (cronica) della Ferrari?

In F1 tutto è diventato difficilissimo: ormai abbiamo i primi dieci piloti racchiusi in meno di un secondo dopo un giro di qualifica su piste di oltre 5 chilometri, e ci sono gli altri dieci che seguono ancora più vicini tra loro. Tutto si è livellato verso l'alto e il divario tra le squadre più ricche e quelle meno ricche si è ridotto in maniera assoluta dopo che un tetto alle spese è stato imposto dai regolamenti. I piloti paganti sono pressoché spariti perché non ci

sono sedili disponibili, e il livello di quelli che ce l'hanno fatta è straordinario. Ormai un micron su ogni intervento sulla vettura fa la differenza. Chi lo trova è davanti, chi non lo trova insegue. La scelta autarchica a suo tempo decisa da Marchionne ha privato la Ferrari di una presenza di tecnici stranieri di altissimo livello e i risultati si vedono sul campo. Dopo il titolo del 1979 conquistato da Jody Schekter ci sono voluti ventuno anni perché un pilota delle Rosse tornasse campione. Poi ci sono stati anni di dominio sin quasi sfacciato con i rivali che non trovavano il bandolo della matassa e adesso è tornato il buio. Non credo che ci sia un male cronico, credo che ci sia un'inferiorità tecnica che non si riesce a rimediare.

Non un problema evidente sulla vettura, altrimenti balzerebbe all'occhio e verrebbe risolto, ma qualcosa che si misura in centesimi di secondo in qualifica e in decimi sul giro in gara. In più la proprietà mi sembra molto assente. Passare da Enzo Ferrari a Montezemolo, da Marchionne a Elkann, ha avuto il suo peso.

Non è il caso di puntare sul Wec?

Il mondiale endurance è molto affascinante, soprattutto a partire da quest'anno dove la concentrazione di costruttori al più alto livello rende esaltanti le competizioni. Pertanto la Ferrari può correre anche (e sottolineo anche) nel WEC e fa pure bene, ma non può fare a meno della F1 perché abbandonarla significherebbe ammettere di non esserne all'altezza, una resa che non può essere nel DNA del solo costruttore sempre presente in questa disciplina, sia nei periodi più bui e sia in quelli più vittoriosi.

Biografia essenziale

CARLO CAVICCHI ha 76 anni e una laurea in ingegneria civile servita soltanto per essere appesa al muro del suo studio. Ha iniziato a lavorare ad Autosprint nella primavera del 1970 occupandosi quasi subito di rally e girare il mondo in largo e in lungo per 14 anni. Dopo una breve ma preziosa parentesi a Rombo, è tornato ad Autosprint nel 1984 per prenderne la carica di direttore, un impegno durato 15 stagioni con continui record di vendite ma anche la delusione per non aver mai goduto di una Ferrari vincente. A seguire ha diretto il settimanale SportAutoMoto e poi il mensile Quattroruote. Attualmente è direttore Comunicazione di Isotta Fraschini, il leggendario marchio italiano che ha ritrovato vita dopo 70 anni di oblio per partecipare alle competizioni nel Mondiale Endurance e produrre anche modelli stradali dalle prestazioni estreme.

Ibrido, elettrico, idrogeno?

Al momento il futuro dell'automobile parrebbe segnato, con l'elettrico imposto dall'alto e l'idrogeno che si propone come l'alternativa più interessante ma ancora troppo complessa per un uso generalizzato. La transizione elettrica, in ogni caso, da noi sarà piuttosto faticosa perché l'Italia è un paese lungo e stretto, con poche

grandi città e invece tanti centri più piccoli spesso sparpagliati tra loro e anche scomodi da raggiungere per la presenza quasi costante di montagne e colline. Ci sarà molta resistenza verso il nuovo perché giudicato costoso e disagiata, mentre le infrastrutture stanno procedendo molto a rilento. Servono tanti quattrini a uno Stato che non ne ha e non vedo

molta convinzione al riguardo. A oggi il disegno europeo è chiaro, ma le elezioni del 2024 potrebbero cambiare radicalmente lo scenario al potere e tante cose potrebbero essere rimesse in discussione. Che la rigidità attuale venga confermata anche con l'avvicinarsi della fatidica data del 2035 lo vedo molto difficile. Un compromesso si troverà. ■





Carlo Cavicchi

2500

IN LISTA D'ATTESA

di Franco Carmignani

Isotta Fraschini e Vanwall. Due leggende fino ad oggi relegate negli archivi della storia. E invece questo incredibile 2023 ce le fa ritrovare in pista, in un settore inedito. Il WEC, per entrambi i brand, il primo protagonista

negli anni trenta tra le “luxury car”, il secondo direttamente in F1. Vanwall, nata dalla passione del “Re dei cuscinetti” Tony Vandervell, dopo le esperienze con la “Tin Wall” derivata dalla Ferrari 375, ha vinto la prima edizione

del campionato costruttori F1 nel 1958. La nuova LMH è schierata dal team austriaco by Kolles, anche se sul marchio pendono ricorsi e cause legali con il precedente proprietario. Caratteristica unica della Isotta Fraschini



L'Isotta Fraschini Tipo 6

Tipo 6 è quella di essere pensata sin dalla nascita per un utilizzo molto differente pur mantenendo sempre lo stesso spirito estremo.

Al momento Isotta Fraschini sarà l'unica marca che produce una vettura LMH, l'espressione più estrema di una vettura da competizione a ruote coperte, per portarla direttamente in gara, per venderla a team satelliti e anche per essere venduta a chi vorrà farla correre in altri campionati dove sarà ammessa a partecipare. Parallelamente ci sarà la versione Pista, riservata a clienti che se la

vogliono godere su differenti circuiti senza per questo gareggiare. Lo potranno fare da soli oppure in occasione di eventi dove ci saranno più proprietari di Tipo 6 Pista, uniti dal piacere di condividere la stessa passione. Infine ci sarà la versione Strada, destinata a clienti che la vorranno per collezione oppure per girare liberamente per strada in tutti quei Paesi dove sarà ammessa la sua libera circolazione.

Un cuore e più anime, in sintesi, quello che al momento nessun altro costruttore può offrire.

CLAUDIO BERRO GLI SCHERZI DELLA PASSIONE

“Ero abbastanza tranquillo, comunque partecipavo a un progetto con degli amici della Iveco per preparare un veicolo elettrico per la Dakar. Proseguo, comunque, con loro come consulente. Però, Isotta Fraschini è un qualcosa che ti prende di più, perché partito da zero, sia per la parte sportiva ed è entusiasmante per la parte automotive, vista l'esperienza che ho maturato in Maserati e in Fiat Abarth per la produzione di vetture di serie. Insomma sono contento



che mi cerchino per progetti importanti da impostare da zero. Vuol dire che...ispiro fiducia”

“È un progetto che nasce un paio d’anni fa da parte di un gruppo di imprenditori che volevano fare una vettura iperlimpousine come una volta. Chiaramente, ci si è scontrati con le mutate realtà. Oggi per una vettura del genere gli investimenti e il know how sono molto elevati. Nel frattempo, era iniziata la produzione, Michelotto stava costruendo la macchina da corsa, la Tipo LMH 6 Competizione, allora abbiamo preso il marchio Isotta Fraschini per la vettura, poi proseguiremo con la produzione”.

“Insomma mentre va avanti il percorso della hypercar IF da pista, parallelamente, con l’arrivo di altri due investitori, si sta partendo con il progetto della hypercar stradale”.

“Sarà una ibrida, perchè il solo motore termico non è sufficiente, con il full-electric non ci siamo ancora. La soluzione ideale oggi un ibrido plug-in, ma quando le batterie ad accumulo e le fuel cell avranno raggiunto il 100% del loro sviluppo, il motore termico ridurrà la sua presenza, ma non sono convinto che sparirà”.

“Parallelamente si guarda all’idrogeno, ma qui si tratta di sovrastrutture importanti che dovranno essere sviluppate nei prossimi anni”.

“Il nostro programma di lavoro è già passato attraverso gli step della presentazione lo scorso febbraio, lo shake down e il primo test a Vallelunga, al termine del quale siamo andati alla galleria del vento 1:1 della Sauber in Svizzera, quindi di nuovo a Vallelunga per un raffronto con i tempi. A Vallelunga ha girato Maurizio Mediani, a Monza Calcagni,

mentre nel successivo test ad Aragon c’erano i piloti del team Vector”.

“A fine stagione, prima della 8 Ore del Barhein ci saranno ancora dei test per la definizione dei piloti, e quelli che sceglieremo saranno poi i piloti ufficiali per il 2024. La LMh6 è una macchina che va guidata con molta attenzione, non devi andare sempre al 1000x1000”.

“Per concludere vedo il WEC in grande crescita, ci sono costruttori a livello mondiale: Toyota, Ferrari, Peugeot, BMW, Porsche. Per noi, esserci è già un onore e cercheremo di figurare bene accanto a questi colossi. E’ necessario però mantenere i costi a un livello accettabile, che non si arrivi a budget mostruosi, gestibili solo dai grandi costruttori. Oggi una formula azzeccata è quella del costruttore che si affida a un team per la gestione in pista, come faceva Audi con Jost”.



Claudio Berro (a destra) assieme a Carlo Cavicchi (al centro) e Alex Fassina (a sinistra).

CLAUDIO BERRO

Responsabile del Motorsport e consigliere delegato di Isotta Fraschini Milano, Claudio Berro ha un lungo passato nelle competizioni. Dopo gli inizi agonistici come codriver nei rally, è passato a dirigere le operazioni sul campo come team principal di Peugeot Italia (1985-1993) impegnata nei rally e in pista. Dopo è passato in Ferrari (1994-2004), dove ha occupato i ruoli di direttore sportivo, capo della comunicazione F1 e quindi responsabile del Motorsport (F1 esclusa).

Nei due anni successivi è stato general manager di Maserati Corse e capo del Motorsport Fiat (Abarth, Alfa Romeo e Fiat), quindi è passato in Abarth come direttore delle attività da corsa. Prima di entrare in Isotta Fraschini Milano è stato anche in Lotus come direttore del Motorsport e in Leopard Sport con lo stesso incarico.

Nel bilancio della sua lunga carriera ci sono due titoli tricolori come codriver, un tricolore Superturismo con Peugeot, 5 titoli piloti e 6 titoli costruttori in Ferrari, un titolo iridato con Maserati, un campionato europeo rally e due tricolori italiani rally con Fiat, due tricolori rally con Abarth e un titolo TCR piloti in Leopard.

LA SIGNORA ISOTTA

Nata per competere nelle gare del mondiale Endurance, questa estrema hypercar a trazione integrale ha l'erogazione della potenza elettrica attraverso l'asse anteriore mentre al posteriore c'è un motore 3 litri a iniezione diretta V6 di 90° turbocompresso, montato in posizione centrale. Questo propulsore è stato concepito in collaborazione tra i tedeschi della HWA e la Michelotto Engineering, ma la proprietà intellettuale è di Isotta Fraschini. In questa versione la potenza massima è stata limitata a 700 CV, mentre il motore elettrico anteriore sviluppa invece una potenza di 270 CV. Il peso totale della vettura è attorno ai 1000 Kg. Vettura pressoché gemella della Tipo 6 Competizione, la Tipo 6 Pista è destinata ai clienti che non puntano ad

un uso agonistico ma se la vogliono gustare in circuito con assistenza diretta di Isotta Fraschini nei cosiddetti "Track Days". Rispetto alla vettura da competizione può contare su una potenza del motore V6 turbocompresso addirittura maggiore (750 CV contro 700 CV) sempre abbinato al motore elettrico da 270 CV, così da rispettare la promessa di un'auto con più di 1000 cv e un peso attorno ai 1000 chilogrammi, perché sull'auto non ci sarà la zavorra imposta dal regolamento del WEC (il mondiale Endurance).

I proprietari di questo bolide potranno contare anche sulla presenza di un pilota professionista in veste di coach su revisioni ordinarie e straordinarie, sul deposito della vettura presso la fabbrica oltre agli spostamenti della stessa da e per le piste.

LA SCHEDA TECNICA

VETTURA → Le Mans Hypercars (LMH)

TELAIO E CARROZZERIA → Telaio dedicato in fibra di carbonio, carrozzerie in carbonio e materiali compositi

Lunghezza: 5000 mm | larghezza: 2000 mm | altezza: 1260 mm

MOTORE →

Motore termico: turbocompresso, 3 L., V6, 90°, iniezione diretta, 750 cv (560 kW)

Motore elettrico: posizionato frontalmente con gruppo inverter, 270 CV (200 kW)

BATTERIA → 900 V agli ioni di Litio

CAMBIO → Sequenziale trasversale a 7 velocità

SOSPENSIONI → Doppio braccio oscillante con barre di torsione



L'Isotta Fraschini è tornata

LA STRADALE

La versione stradale mantiene lo stesso spirito delle versioni Competizione e Pista ma avrà modifiche più vistose di carrozzeria, altezza da terra e peso, per essere adeguata ad un uso non esclusivamente in circuito.

campionato italiano. Nell'82 il campione trevigiano ha ottenuto l'ultima vittoria in assoluto di una Ferrari alla Targa Florio. È poi subentrato l'imprenditore, che ha lasciato solo piccole finestre, al pilota, e all'appassionato che ora torna con l'Isotta Fraschini nel

più prestigioso campionato in pista.

"Tonino, ma tu che "c'azzeccchi" con l'LMh?"

"Me lo chiedo anch'io! A parte gli scherzi, la verità è che sono amico di Giuliano Michelotto che ho sempre frequentato, e lui mi considera quasi un fratello, anche perché la sua fortuna è iniziata con le vittorie con la 308 e con la fiducia che gli ha dato l'ing. Ferrari e poi la Ferrari".

"Quando Giuliano si è messo in questa avventura, mi ha chiesto se volevo entrare nel consiglio di amministrazione della Michelotto per dargli una mano. Certo, visti i miei trascorsi di vita posso aiutarlo più che altro come appassionato". "Comunque mi sono calato in questa veste. C'era da capire determinate logiche, la meccanica della vettura che conosco poco, saprò girare un po' il volante! ma del resto non ho mai capito niente, dunque mi sono rimboccato le maniche e mi sono messo a studiare a fondo questa LMh, che è una macchina



La Tipo 6 LMh in pista

La sua caratteristica più forte è la possibilità di costruirsela su misura secondo lo spirito di "nessuna uguale". Ovviamente la personalizzazione può essere limitata alle colorazioni piuttosto che alla finitura degli interni, arrivando perfino a scelte più estreme che riportano alle Isotta Fraschini dell'epoca quando veniva venduta l'auto senza la carrozzeria lasciando ai più famosi atelier il compito di interpretare la linea a piacere.

Le prestazioni rimangono simili alle versioni Competizione e Pista, perché quello che è sotto la pelle è lo stesso, seppure il peso maggiore e l'assenza di alcune importanti appendici aerodinamiche la rendono meno esasperata.

Sono previste omologazioni in esemplare unico ripetibile per circolare in tutti quegli Stati che lo permettono.

TONINO TOGNANA

Tonino Tognana è una leggenda dei rallies per aver sdoganato la Ferrari in questa specialità, quando ancora si correva sugli sterrati scassamacchine. Con la Ferrari 308 GTB ha vinto un

Tonino Tognana



Appuntamento in Barhein




Michelotto con l'ing. Capotosto

complicata con i due motori del sistema ibrido che devono dialogare in continuazione.

“Perché Isotta Fraschini?”

Per correre nel campionato era necessario un brand con una storia sportiva alle spalle. Isotta Fraschini ha iniziato proprio con le competizioni. Nel 1913 corse a Indianapolis e vinse a Monza nel 1923. Nel 1913 ha disputato la Parma-Poggio di Berceto e ha corso a Monza con Vincenzo Trucco. Enzo Ferrari nel 1920 ha corso con la 100/110 IM Corsa alla Parma Poggio di Berceto, piazzandosi terzo assoluto, e al Circuito del Mugello, che poi ha sempre amato. Lo stesso Alfieri Maserati è stato tecnico e pilota IF, e ha vinto al Mugello nel 1922. Insomma, seppure inutilizzato in quel momento, IF era quel marchio che aveva corso, e prodotto auto di lusso. Era quello che cercavamo. Siamo riusciti a recuperare il marchio principale Isotta Fraschini Automobili e gli altri collegati del settore corse. Isotta Fraschini Motori è invece di proprietà Fin Cantieri, opera soprattutto nel settore dei motori marini ed ha lo stabilimento a Bari.

“Cosa ti aspetti come risultati?”

“Premesso che lo staff è di alto livello, dico che già riuscire ad arrivare sul podio sarebbe un ottimo risultato.”

GIULIANO MICHELOTTO

La magnifica storia di Giuliano Michelotto inizia a Padova nel 1969, in una officina che dal 1973 diventerà Service Ferrari. Oggi la Michelotto Engineering si occupa di automobili da competizione, prototipi di automobili di serie ed elaborazioni di vetture stradali. Sin dalle origini Michelotto si è dedicato

alla preparazione di vetture da corsa ottenendo subito successi a raffica. Tra i risultati dei primi trent'anni di attività ci sono la conquista del Campionato Italiano Turismo Gruppo 1 Classe 850 nel 1971, cinque Campionati Italiani Rally ed oltre trenta vittorie assolute

ottenute con la Lancia Stratos negli anni settanta, inoltre due Targa Florio, due Tour De France, un Campionato Italiano Rally Internazionali ed un Campionato Spagnolo Rally con la Ferrari 308 Gruppo 4 nei primi anni ottanta.

Sulla base delle esperienze così acquisite, l'azienda padovana fu coinvolta dalla Ferrari nella realizzazione della 308 GT/M del 1983, destinata a rimpiazzare le 308 Gr.4 e 308 Gr.B, quindi nella successiva Ferrari GTO Evoluzione del 1985, che a causa dei mutati regolamenti sportivi divenne la vettura-laboratorio per lo sviluppo della Ferrari F40.

In seguito a Michelotto venne commissionata dalla Casa del Cavallino Rampante la realizzazione delle versioni da corsa della F40: furono allestiti 19 esemplari della F40 Le Mans (1989) per il campionato statunitense IMSA, sette Ferrari F40 GT (1993) per il Campionato Italiano Granturismo e sette Ferrari F40 GTE (1994) per il BPR Global

GT Series. Alcuni esemplari delle varie versioni furono iscritti anche alla 24 Ore di Le Mans da varie squadre nel corso degli anni novanta, ma essendo concepiti per le gare sprint non ottennero risultati di rilievo nella classica maratona francese. Il miglior risultato fu infatti il 12° posto a 28 giri dal vin-


L'antenata

citore ottenuto nel 1995 dopo aver segnato il 5° tempo assoluto e pole position tra le GT nelle qualifiche. Tra le tante imprese vanno segnalati i successi con la Ferrari 333SP che collezionerà 69 pole position e 56 vittorie assolute comprese 3 12 Ore di Sebring e una 24 ore di Daytona. La sbornia di risultati arriva però nell'ultimo ventennio, quando le vetture uscite dalla sede di Padova raggiungeranno questa incredibile serie di risultati:

- 34** titoli Costruttori
- 120** titoli Team
- 183** titoli Piloti
- 178** campionati mondiali Costruttori FIA
- 28** campionati mondiali Team FIA
- 30** campionati mondiali Piloti FIA
- 11** vittorie 24H Le Mans
- 18** vittorie 24H Spa
- 2** vittorie 24h Daytona
- 9** vittorie 12H Sebring
- 10** vittorie 10H Petit Le Mans
- Oltre 1300 singole vittorie**

DAL NÜRBURGRING A SPA

DALLE PARTI DI SPA

di Franco Carmignani

Forse pensare al triplete era esagerato, ma è sempre bello provarci. A Francorchamps la Ferrari ha vinto nel 1949 con la 166 MM guidata da Luigi Chinetti con Jean Lucas, e nel 1953 dopo tre cancellazioni con Nino Farina in coppia con Mike Hawthorn con la 375 MM. È l'anno in cui si corre per la prima volta sul circuito di 14 km, sul quale i due ferraristi segnano una media di 152,742 km/h. complice la scelta degli organizzatori nel festival

delle vetture turismo, per vedere una Ferrari prima nella 24 Ore belga c'è voluto mezzo secolo. Nel 2006 la 550 Maranello di Lillian Bryner, Enzo Calderari, Fabrizio Gaollin e Luca Cappellari spezza l'incantesimo, seguono tre centri della Maserati Mc12. Due anni è la straordinaria 488 a imporsi con Pier Guidi, Ledogar e Nielsen. Ora il testimone passa all'altrettanto splendida 496 presa in carico da Oreca per preparazione. Ci vuole tempo, anche se il suc-

cesso alla 24 Ore del Nürburgring aveva creato maggiori aspettative, il cammino è lungo, ma già tracciato come è accaduto per la BMW con l'M4 prima quest'anno, dopo le sofferenze della passata stagione. Godiamoci allora le prestazioni dei nostri. Raffaele Marciello, campione del mondo in carica è secondo con la Mercedes AMG, Valentino Rossi sesto con la BMW M4, Davide Rigon 0 e Antonio Fuoco, impegnati in una gara test per la 296 undicesimi. ■



*L'impressionante
schieramento GT a Spa*



DALLE PARTI DI SPA



Valentino Rossi
ottimo sesto a Spa



La BMW vincitrice a Spa



La nuova Ferrari 296
prima al Nürburgring

BIG A CONFRONTO

AYRTON E MAX

di Carlo Baffi

“È incredibile. Non mi sarei mai aspettato di raggiungere questi livelli, quindi continuiamo a divertirci e a lavorare sodo. Ma anche oggi è stata una giornata fantastica.” Con queste frasi Max Verstappen ha commentato la sua recente vittoria nel G.P. del Canada, la sesta stagionale che lo lancia, con un ampio margine sulla concorrenza, verso la conquista del suo terzo titolo iridato consecutivo sempre al volante della Red Bull. L'impressione è che l'olandese abbia messo in risalto il 100esimo successo raggiunto dal team di Milton di Keynes, che fece il suo esordio come costruttore in F.1 nel 2005. Ma lo scorso 18 giugno, Max ha portato a 41 i suoi trionfi nella massima serie, al pari di una leggenda come quella di Ayrton Senna, superandolo poi con l'affermazione nel seguente G.P. d'Austria. L'olandese non s'è soffermato più di tanto sull'impresa quasi rientrasse nella normalità. L'aver eguagliato Senna ha però destato parecchio clamore nell'ambiente con i conseguenti confronti tra questi due personaggi. Come detto in altre occasioni, ogni epoca ha il suo campione. Di conseguenza paragonare due fenomeni legati a tempi diversi e generazioni diverse, è decisamente scomodo e pure inopportuno. Inoltre stiamo parlando di due figure quasi all'opposto. Gli unici elementi in comune sono la fortissima passione per la velocità, l'istinto, la ricerca maniacale della perfezione combinata alla capacità di portare al limite la monoposto e la fame insaziabile di successo tipica degli atleti plurititolati. I due crescono in contesti familiari differenti anche se per certi versi i rispettivi padri giocheranno un ruolo rilevante. Ayrton nasce il 21 marzo del 1960 in Brasile a San Paolo, è il secondogenito di una famiglia agiata in cui il padre Milton Da Silva è un imprenditore. Si accorge ben presto della passione crescente

Max Verstappen



per le automobili di quel figlio un po' gracile che gioca coi modellini, o le disegna. Gli regala allora un rudimentale kart fatto costruire dai suoi operai e scatta il colpo di fulmine. Decisamente diversa è la storia in casa Verstappen. Max Emilian, nasce il 30 settembre 1997 ad Hasselt in Belgio da due genitori piloti: Jos olandese e Sophie Kumpen una brava kartista belga. I due si separeranno nel 2008 e Max andrà a vivere col papà a Maaseik in Belgio

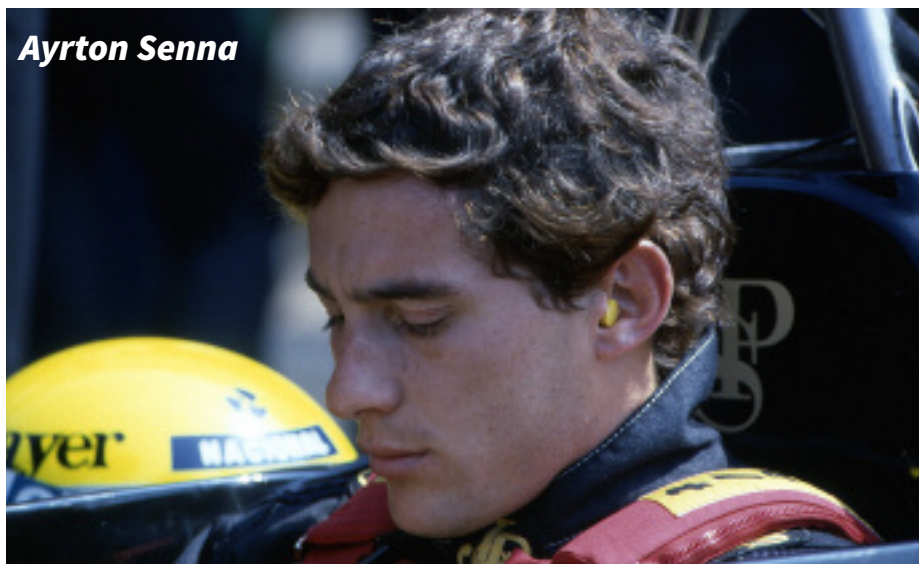
nella regione del Limburgo scegliendo la cittadinanza olandese. La sorella Victoria resterà invece con la mamma.

All'epoca Jos milita ancora in F.1. In Olanda è molto popolare, lo chiamano "Jos the boss", malgrado la sua carriera vanti solo due terzi posti nel '94 con la Benetton, l'unica monoposto competitiva avuta a disposizione. Uscito dal Circus il suo futuro sarà rivolto principalmente al mondo del kart, in cui si diverte a costruirli ed elaborarli nei box di Genk. Un futuro che di lì a poco si sarebbe orientato esclusivamente su Max.

UN PADRE PADRONE

Una scommessa che richiede pazienza, tempo e soprattutto danaro. Jos aveva guadagnato bene correndo in F.1 e tutti quei risparmi sarebbero stati investiti nella carriera del figlio. Nessun aiuto esterno. Sono anni di grossi sacrifici in cui il piccolo Max cresce all'ombra di un padre molto esigente e severo. Max germoglia con l'imperativo di vincere, di arrivare quanto prima in F.1 ed i risultati non tardano ad arrivare. Jos si rende conto del grande potenziale del piccolo, che va migliorato: è ancora un diamante grezzo. Ed allora sotto

Ayrton Senna





Max e la Red Bull binomio quasi imbattibile

con i test, in particolare quando piove per acquisire familiarità con la guida sull'acqua. Non mancano le punizioni. Nel 2012 dopo una gara finita male, Max viene abbandonato in autostrada per una decina di minuti. L'anno dopo, a Sarno, per esser finito fuori pista ed aver danneggiato irrimediabilmente il kart, Jos non gli parla per una settimana. Jos spiegherà infatti che il figlio non doveva pensare che fosse soltanto un gioco.

L'ETÀ DEL KART

Sia Senna che Verstappen spopolano nel karting. La fase di kartistica di Ayrton durerà sino al 1982 e sarà ricca di successi in campo internazionale (si trasferirà in Italia facendo tappa alla DAP, un'azienda lombarda produttrice di kart di proprietà dei Fratelli Parilla). Max è campione del mondo nel 2013 a Varennes-sur-Allier in Francia. Chiusa l'avventura nei kartodromi, per Senna e Verstappen si apre il capitolo monoposto. Il paulista si dirige oltre

Manica seguendo i consigli di Emerson Fittipaldi, il connazionale due volte iridato. Qui si mette in mostra dapprima nella F. Ford 1600 e poi nella 2000, preludio allo sbarco in F.3 con la West Surrey Racing, una scuderia parecchio quotata con cui è protagonista dell'ennesima marcia trionfale. Ben 10 vittorie nei primi dieci appuntamenti, con il suo nome che circola sempre più in F.1.

Il dopo-karting di Max si inaugura nel febbraio 2014 con la partecipazione nella Florida Winter Series organizzata negli States dalla Ferrari Driver Academy. Sempre in quell'anno ha luogo il salto nell' Europeo Fia F.3 con il team Van Amersfoort Racing con cui sigla dieci successi tra cui il prestigioso Master F.3 sul tracciato casalingo di Zandvoort. La svolta importante avviene tra Spa ed il Norisring, dove si afferma con grande autorità calamitando l'interesse di Helmut Marko, l'eminenza grigia e gran consiglieri di Dietrich Mateschitz il fondatore e proprietario della Red

Bull. Il manager austriaco resta colpito dal talento del giovane, sul quale si sono già posati gli occhi di Toto Wolff il team principal della scuderia Mercedes di F.1 che non dispone di uno junior team. Soluzione che invece gli prospetta Marko. Oltre a diventare membro del Red Bull Junior Team, Max avrà l'opportunità di salire sulla Toro Rosso (scuderia legata alla Red Bull) già nel corso di quella stessa stagione. Diversamente, all'epoca di Senna non esistevano ancora le filiere legate ai team, da qui il percorso intricato per debuttare nei Gran Premi. Ayrton sostiene vari test con Williams, McLaren, Toleman e la Brabham di Ecclestone. Messo alle strette, Ayrton deve assolutamente trovare un volante per debuttare in F.1 e nel dicembre '83 firma con la Toleman un accordo triennale, non molto vantaggioso dal punto di vista economico. Nessun ingaggio per il primo anno, bensì solo la possibilità di usufruire di alcuni spazi sulla tuta dietro approvazione della scuderia.

Senna farà così il suo esordio nel Circus nella gara di casa in Brasile il 25 marzo 1984 sull'impianto di Jacarepaguà a 30 km da Rio; pochi giorni dopo il suo 24esimo compleanno. Max invece brucia le tappe, anche perché ha iniziato a correre molto prima. Scende in pista con la Toro Rosso il venerdì di prove libere del Gran Premio del Giappone il 3 ottobre del 2014 all'età-record di 17 anni e 3 giorni. Seguono altre apparizioni nelle libere di Austin ed Interlagos che fanno da prologo all'esordio ufficiale nella stagione successiva insieme a Carlos Sainz junior. Non ancora maggiorenne e con una sola stagione di esperienze con le monoposto, l'orange

viene guardato con un certo scetticismo da colleghi e addetti ai lavori che saranno presto smentiti. A fine anno è dodicesimo con 49 lunghezze all'attivo e due quarti posti

Alle sue prime uscite Senna è sesto due volte. A Montecarlo, Il 3 giugno 1984, in una gara condizionata dal maltempo, il brasiliano parte 13° e rimonta approfittando dei molti ritiri. Il merito principale va però alle sue doti impareggiabili di guida sull'acqua. Danza sui cordoli sfiorando le barriere, sfida l'acquaplaning e si ritrova a ridosso del leader, Alain Prost scattato dalla pole sulla McLaren-Tag Porsche. Paghi di quella posizione insolita, dal box

della Toleman invitano Ayrton a rallentare onde non compromettere un risultato preziosissimo. Ma il brasiliano è incontenibile e porta la sua TG184 in scia a Prost pregustando la grande impresa. Le condizioni sempre più proibitive inducono però Jackie Ickx, in veste di direttore di gara ad esporre la bandiera rossa ponendo fine anticipata al Gran Premio. È da poco iniziato il passaggio 32 ed Ayrton ha superato Alain appena dopo la finish line, ma la classifica viene congelata al giro precedente quando il transalpino era primo: decisione che gli consegna la vittoria. Un'interruzione che scatena una marea di discussioni e sospetti, dal



momento che Ickx, esperto pilota di gare endurance è legato ad un contratto con la Porsche che a sua volta forniva i propulsori alla McLaren.

L'OCCASIONE DELLA VITA

Per contro, Verstappen calerà l'asso al suo secondo mondiale, quello del 2016. Partito ancora sulla Toro Rosso, alla vigilia del Gran Premio di Spagna viene promosso in prima squadra al posto del russo Daniil Kvjat. Per Max è l'occasione della vita! Guai farsela sfuggire e pazienza se le difficoltà paiono enormi: dall'avere i riflettori puntati addosso a trovarsi di fianco un osso duro come Daniel Ricciardo in F1. L'orange affronta

la sfida con la giusta determinazione. Il 15 maggio 2016 sul circuito di Montmelò vicino a Barcellona, Verstappen si schiera in quarta posizione al fianco di Ricciardo, alle spalle delle due Frece d'Argento, che penseranno bene di autoeliminarsi dopo le prime curve. Di conseguenza va al comando Ricciardo davanti a Verstappen. I due hanno una strategia diversa ed al termine del valzer dei pit-stop Max si ritrova capofila tallonato da Raikkonen sulla Ferrari. "Ice-man" è un brutto cliente, esperto e velocissimo, ma l'olandese non commette sbavature gestendo al meglio le gomme. Il ferrarista spinge, ma il leader è più freddo di lui e transita vit-

torioso sotto la bandiera a scacchi. E' un momento storico per il Circus che saluta la prima affermazione di un driver dei Paesi Bassi e non solo. Verstappen diventa il più giovane vincitore della F1, a 18 anni 7 mesi e 15 giorni, strappando il primato di Vettel. Anche Senna siglò il primo trionfo al suo secondo mondiale, per la precisione in Portogallo ad Estoril il 21 aprile 1985 con la più competitiva Lotus-Renault. Guarda caso diluvia ancora e lui spadroneggia relegando il secondo (Alboreto su Ferrari) ad oltre un minuto di distacco, tutti gli altri vengono doppiati. Ma la sua specialità saranno le pole position ottenute quasi sempre



Per Senna tre mondiali con la McLaren

allo scadere delle qualifiche: 65 in 161 G.P. Farà un ulteriore passo avanti quando la Lotus monterà i potenti motori Honda. La cura maniacale di Ayrton si sposa perfettamente con la ricerca del massimo risultato da parte dei tecnici giapponesi: è un feeling automatico. Nel 1987 Senna lotta per il titolo mondiale contro le Williams anch'esse motorizzate Honda di Mansell e del nemico Piquet. A fine stagione Senna è terzo con due vittorie all'attivo a Monaco e a Detroit, confermandosi Re dei circuiti cittadini, tracciati che esigono una guida pulitissima. Stesso discorso per Verstappen dopo il successo catalano con Max sempre più catalizzatore di attenzioni da parte della Red Bull, ormai il suo habitat ideale. In questo contesto la vittima è Ricciardo che resiste fino al 2018 e poi emigra alla Renault Complice lo strapotere Mercedes iniziato con l'avvento dell'era turboibrida e qualche eccesso di agonismo, Verstappen deve inizialmente accontentarsi di sporadiche vittorie e di alcuni podi, guadagnando però posizioni nella classifica iridata. Adrian Newey, il geniale responsabile tecnico di Milton Keynes lavora senza sosta alla crescita della monoposto che sboccia nel 2021. I trionfi dell'orange salgono a dieci, la lotta contro la Freccia Nera di Lewis Hamilton si combatte sul filo dei centesimi e si conclude negli ultimi passaggi del round finale di Abu Dhabi con la conquista del primo titolo mondiale per Max. Il 24enne Verstappen è iridato al suo settimo anno di F.1.

Senna lo era diventato a 28 anni alla sua sesta stagione dopo essersi accasato nella scuderia top del momento ossia la McLaren. Un salto di qualità pieno di rischi, visto che al suo fianco non avrebbe avuto piloti docili come Dumfries o Nakajima, bensì il bicampione Alain Prost, alla corte di Ron Dennis dall'84. Non a caso la rivalità di questa coppia si trasformerà ben presto in una cruenta faida con tutti i problemi del caso. La carriera di Senna si fregerà di tre corone iridate, numero che con ogni probabilità sarà raggiunto da Verstappen alla fine di questo cam-

pionato. "Super Max" ha un'insaziabilità pari a quella di Schumacher, Hamilton e anche di Senna.

LA FONDAZIONE SENNA

Ayrton era dotato di una sensibilità estrema che gli procurava una sofferenza interiore e parecchi turbamenti. Parlava apertamente in pubblico del suo credo religioso anche a costo di ricevere battute sarcastiche e spesso il suo pensiero era rivolto alla povertà dei popoli, alla mancanza di opportunità per i bimbi brasiliani. Occasioni che lui invece aveva avuto grazie alla condizione benestante della famiglia. Il suo obiettivo era fare qualcosa di concreto per il prossimo, non a caso diede vita alla "Fondazione Senna". Per ragioni di marketing, non usò più il cognome di suo padre "Da Silva" portato da tanti, meglio quello della madre "Senna", quasi inesistente in Brasile, più corto e forse più gradito dagli sponsor. Non solo: il nome Ayrton Senna venne depositato come marchio. Una volta scalate le vette del motorsport trattava personalmente i propri contratti coi team. Celebre il braccio di ferro con Ron Dennis nel '93 quando non convinto del potenziale offertogli dalla McLaren si accordò di gara in gara per i primi mesi del campionato. Come detto Verstappen è sempre stato affiancato dalla figura paterna a cui si aggiunse per un certo periodo anche Huub Rothengatter, un ex pilota dei Paesi Bassi che terminata la carriera si tuffò nelle pubbliche relazioni. L'evoluzione di Max ha riguardato principalmente il punto di vista tecnico-sportivo. È stato plasmato da un genitore molto pragmatico che non contempla la parola sconfitta, la cui visione del mondo si limita al bianco, o al nero. Da qui i suoi comportamenti molto diretti, a volte anche troppo. Non sono mancati episodi in cui ha manifestato una certa aggressività sia in pista che fuori. Nel famoso testa a testa con Hamilton del 2021 si è reso protagonista di manovre molto discutibili sfociate nel contatto tra le vetture; a sua difesa va sottolineata la collisione

provocata da Lewis a Silverstone, in cui finì contro le protezioni in piena velocità. Coloriti i suoi commenti riservati ad avversari rei di averlo danneggiato, o ai commissari che gli hanno inflitto una punizione: si va dall'idiota al mongoloide. Nel 2018 al termine del G.P. del Brasile, affrontò Esteban Ocon con cui era in rotta dai tempi della F.3 e per poco si sfiorò la rissa nelle operazioni di pesatura. Max era furioso dopo che il transalpino l'aveva toccato alla "esse di Senna" (quando si dice il caso) mandandolo in testa coda e facendogli perdere la corsa. Volarono spintoni e l'olandese si congedò puntando il dito al rivale. Pare che la conquista del primo mondiale abbia contribuito a calmare i suoi bollenti spiriti, peccato siano riemersi dopo la sprint-race di Baku nell'aprile scorso. Chiedere a George Russell circa il confronto a muso duro avuto con l'iridato al termine della sprint-race del sabato. L'inglese colpevole di una toccata al primo giro, si è sentito ammonire: "La prossima volta aspettati la stessa cosa". Dunque un personaggio restio ai compromessi, non a caso soprannominato anche "Mad Max. Ad essere onesti va detto che sulla mancanza di fair-play si sono macchiati anche altri nomi illustri.

LA GUERRA CON PROST

Lo stesso Senna non è stato esente da scorrettezze, basti rivedere la speronata rifilata a Prost allo start del G.P. del Giappone del 1990, con cui si guadagnò il secondo mondiale. Però dopo anni di colpi bassi, Ayrton sotterrò l'ascia di guerra quando il transalpino si ritirò, facendo emergere il rispetto verso l'uomo che aveva contrastato. Più feroce fu invece la rivalità con Piquet, il quale attaccò l'avversario anche sulla vita privata. Con Schumacher il rapporto non fu certo dei migliori, anzi. Il paulista riteneva il tedesco troppo arrivista e poco corretto. Sempre in quella stagione Senna fu però protagonista di un gesto encomiabile. Nel corso delle libere del G.P. del Belgio a Spa, il francese Erik Comas si schiantò con violenza

contro le barriere della curva di Blanchimont. La sua Ligier rimbalzò in pista arrestandosi in traiettoria tra fumo e detriti con il pilota incosciente ed il motore bloccato in piena accelerazione col forte rischio di surriscaldarsi ed esplodere. Ayrton fermò la sua McLaren ed incurante del pericolo si precipitò a prestare soccorso al malcapitato, spegnendo il V10 Renault e aspettando l'arrivo dei medici. Un comune denominatore tra i due riguarda il tifo: sono entrambi riusciti ad infiammare le folle. Nessun pilota brasiliano ha avuto un seguito come Ayrton, un amore che dura tutt'ora testimoniato dai folli pellegrinaggi sulla sua tomba nel cimitero giardino di Morumbi a San Paolo e sulla pista in riva al Santerno, dove è stata eretta una statua in suo ricordo.

LA MAREA ARANCIONE

L'ascesa di Verstappen ha fatto letteralmente decollare l'interesse per lo sport motoristico nei Paesi Bassi, che fino a qualche anno fa era seguito solo da pochi appassionati. Ovviamente il momento clou lo si tocca a Zandvoort regno del fenomeno che diviene il "Verstappenring", come accade a Spielberg in Austria, pista di casa per la Red Bull. Oggi, la "Max-mania" è ai livelli raggiunti negli anni '70 dalla nazionale orange di football guidata da Johan Cruyff. Visto il seguito è nata un'agenzia la "Verstappen Travel" che mette in vendita diversi pacchetti viaggio per i Gran Premi di Austria, Ungheria, Olanda e Belgio: così si sposta la "Orange Army". Oltre al posto in tribuna, i supporters vengono muniti di vari gadget dedicati

al loro idolo. Tra le tante iniziative legate al fenomeno c'è anche spazio per la beneficenza tramite un portale di auto usate tramite il quale il campione ha messo in vendita la sua Honda Civic Type R ed il cui ricavato è stato destinato all'ente benefico di Red Bull "Wings for Life", che supporta la cura per le lesioni del midollo spinale e per la paraplegia. Resta però il fatto che la leggenda di Ayrton Senna, al di là dei numeri, non è stata ancora scalfita e forse non lo sarà mai, proprio per la caratura di un uomo con "U" maiuscola. Non ci sono riusciti Michael Schumacher, Vettel ed Hamilton. Ci riuscirà Verstappen? Chissà... Davanti a sé ha un grande avvenire e magari potrebbe stupirci anche sul lato umano. ■

Max a Montecarlo



GOLDEN GT

di Paolo Ferrini

Il mondo delle gare granturismo nazionali ed internazionali attraversa un momento di grande fermento. Griglie di partenza affollate (55 vetture al via del Mondiale Endurance a Monza), piloti di alto livello, competizioni appassionanti (pensiamo, ad esempio, a gara 2 di Brands Hatch), ampia presenza di grandi costruttori come Audi, BMW, Ferrari, Lamborghini, McLaren, Mercedes.

Quest'anno in particolare assistiamo alla presenza di un parco vetture con alcune granturismo al debutto nelle competizioni come la Ferrari 296 GT3 e la Porsche 911 GT3 R (992), così come di modelli già visti come Audi R8 LMS, BMW M4 GT, Lamborghini Huracan, Mercedes-AMG che sono stati più o

meno profondamente aggiornati.

La cosa ha suscitato l'immediato interesse degli organizzatori e l'intervento del BoP (Balance of Performance), regolarmente oggetto di critiche trasversali e generalizzate da parte di tutti i diretti interessati. Critiche che, al momento in cui scriviamo, sembrano abbastanza infondate visto che le "vecchie" granturismo aggiornate si sono rivelate più competitive dei nuovi modelli che per il momento pagano lo scotto della novità.

Se infatti la granturismo tedesca è la seconda vettura sviluppata da Porsche Motorsport dopo la 911 GT3 Cup sulla base dell'ottava generazione dell'iconica 911 (la 992 presentata al Porsche Experience Center di Los Angeles nel

Novembre 2018), la vettura del Cavallino, dopo anni di proficua collaborazione con Michelotto, è stata interamente studiata dal reparto GT della Ferrari con la francese Oreca incaricata dell'assemblaggio e del supporto tecnico ai clienti sportivi di tutto il mondo.

Dal punto di vista telaistico la nuova "Rossa" presenta sospensioni anteriori e posteriori a braccio oscillante ed un passo più lungo di 60 mm rispetto alla 488. Il roll-bar è stato integrato con il telaio per migliorare lo spazio all'interno dell'abitacolo e la visibilità del pilota, ma soprattutto ha una costruzione modulare che permetterà di velocizzare le operazioni ai box. Particolarmente curata è anche la parte aerodinamica



La nuova Ferrari 296 GT3 vincitrice quest'anno della 24 Ore del Nürburgring è equipaggiata con un 6 cilindri turbo a V di 120° di 2.992 cc da 710 CV a 5.500 giri/minuto, che in osservanza dei regolamenti tecnici è privo dell'unità elettrica che invece caratterizza la 296 GTB ibrida, la nuova nata di Maranello ha il non facile compito di raccogliere il testimone della 488 GT3, la vettura più vincente in assoluto della storia Ferrari.

con l'alettone posteriore sorretto da due piloni a collo di cigno. Risultato: la 296 GT3 sarà in grado di garantire il 20% di carico aerodinamico in più rispetto al precedente modello.

La nuova 296 GT3, vincitrice quest'anno della 24 Ore del Nürburgring, non segna solo il ritorno in pista di una Ferrari equipaggiata con un 6 cilindri, ma questo è collocato in posizione più avanzata ed abbassata rispetto alla versione stradale, a tutto vantaggio dell'abbassamento del baricentro e della rigidità torsionale che, rispetto alla 488 GT3, segna guadagni attorno al 10%.

La progettazione si è concentrata nel miglioramento della rapidità di eventuali interventi sulla vettura nelle fasi di gara e in quelle che precedono il via. Da questo punto di vista, le operazioni per la modifica dell'assetto

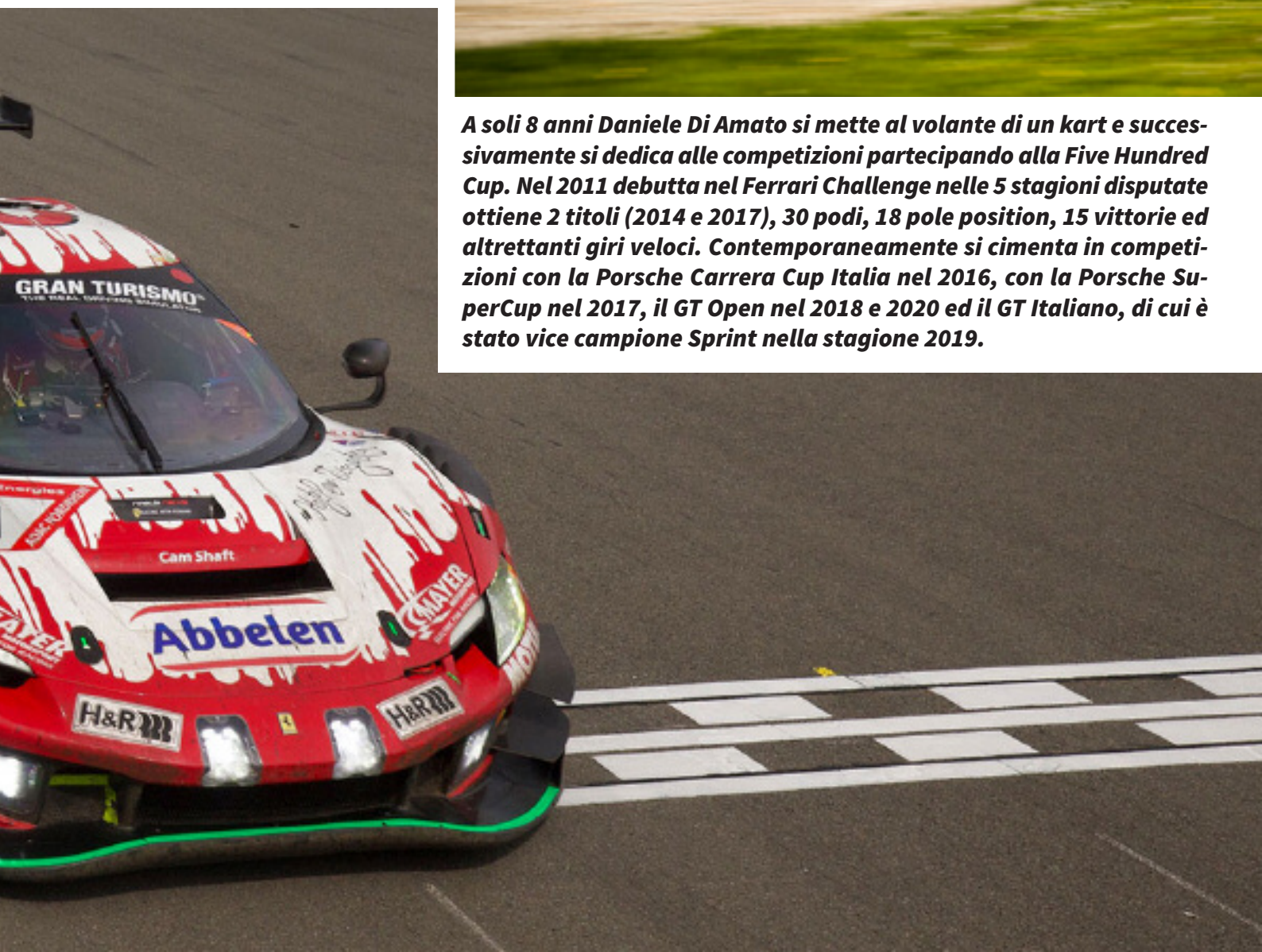
sono state agevolate rispetto al precedente modello, grazie ad un accesso facilitato alle componenti meccaniche ed elastiche.

Sensibilmente migliorate anche le operazioni relative ai controlli sul propulsore o sui principali sistemi accessori, per ridurre i tempi di intervento sull'auto. La nuova Ferrari tuttavia si distingue in maniera importante anche

rispetto alle rivali per ciò che concerne la sostituzione di parti significative della vettura. Tanto la sezione anteriore quanto quella posteriore possono infatti essere rimpiazzate in pochi secondi grazie ad una serie di accorgimenti e di soluzioni che garantiscono un rapidissimo rientro in pista in caso di danni che ne compromettano l'aerodinamica o la prestazione.



A soli 8 anni Daniele Di Amato si mette al volante di un kart e successivamente si dedica alle competizioni partecipando alla Five Hundred Cup. Nel 2011 debutta nel Ferrari Challenge nelle 5 stagioni disputate ottiene 2 titoli (2014 e 2017), 30 podi, 18 pole position, 15 vittorie ed altrettanti giri veloci. Contemporaneamente si cimenta in competizioni con la Porsche Carrera Cup Italia nel 2016, con la Porsche SuperCup nel 2017, il GT Open nel 2018 e 2020 ed il GT Italiano, di cui è stato vice campione Sprint nella stagione 2019.





Andrea Cola esordisce nel Giugno 2016 nel F2 Italian Trophy con una monoposto di Formula Abarth ottenendo 4 vittorie e 2 secondi posti nelle sole 6 gare alle quali ha partecipato. Quanto basta per chiudere la stagione al secondo posto di categoria e nella classifica Under 26. Passato l'anno seguente alla guida di una Dallara F312 di Formula 3 nell'arco di tre stagioni colleziona 9 titoli nazionali ed europei. Nel 2021 partecipa al Lamborghini Super Trofeo Europa con la Huracán del team Target vincendo a Monza e due volte al Nürburgring. Il 2022 vede il ventiduenne pilota romano alla guida di una Huracán Evo GT3 del team VSR di Vincenzo Sospiri con la quale vince il Campionato Italiano Gran Turismo Endurance GT3-Pro-Am2022.

Molto diverso è l'approccio della Casa tedesca alla realizzazione della nuova GT3 per la stagione 2023. Lo sviluppo è iniziato quattro anni fa, nel 2019, dando la priorità ad un ulteriore miglioramento della maneggevolezza per i piloti professionisti e per i cosiddetti "gentleman driver", nonché ad un incremento delle risorse prestazionali in funzione della categoria attraverso il BoP. Un altro degli obiettivi perseguiti è stato quello di semplificare la gestione della vettura per i team ed ottimizzarne i costi di gestione.

«Il serbatoio anteriore ed un importante spostamento in avanti del motore» spiega Daniele Di Amato che quest'anno corre con la vettura tedesca del team Dynamic GT Huber Racing di Maurizio Lusuardi nel GT Fanatec World Challenge. «Al volante la nuova 911 garantisce una maggiore precisione dell'anteriore, frutto di interventi meccanici ed aerodinamici. Il lavoro dei tecnici trova inoltre riscontro in una più ampia gamma di giri utilizzabili per il nuovo motore da 4,2 litri, in un'aerodinamica più stabile e costante e in carichi più bassi sugli pneumatici posteriori, che in questo modo possono sfruttare il loro potenziale in modo più uniforme e più a lungo».

Il cuore della nuova 911 GT3 R è il motore, un flat-six raffreddato ad acqua con 4 valvole per cilindro ed iniezione diretta. La novità principale è rappresentata dalla cilindrata che, come del caso della 911 RSR, risulta aumentata di un buon 5% da 3.997 cc a 4.194 cc. Ciò ha consentito di aumentare la potenza massima del motore a circa 565CV (416 kW). Il motore non è dotato di turbocompressore ed è collocato nella classica posizione posteriore per migliorare la trazione e la frenata, ma è tuttavia inclinato in avanti di 5,5 gradi in modo da lasciare più spazio al diffusore nel sottoscocca. Il cambio sequenziale a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa deriva dall'attuale 911 GT3 Cup.

Grande protagonista della prima fase della stagione 2023 è senza dubbio la BMW M4 GT3 che ha fatto chiaramente tesoro del suo primo anno di attività sportiva. Utilizzata fra gli altri anche da Valentino Rossi, ha tradizionalmente in Stefano Comandini uno dei suoi migliori interpreti. «Dopo un anno di praticantato, la macchina si è presentata ulteriormente migliorata sul piano della componente elettronica e della guidabilità generale. BMW ha appro-

fittato della pausa invernale per correggere qualche errore di gioventù ed ora siamo sulla strada giusta. Personalmente trovo che la M4 si guidi in modo più naturale della M6. La cosa mi fa piacere e mi rende particolarmente fiducioso per il Campionato Italiano Gran Turismo Endurance dove, oltre ad avere una macchina complessivamente più competitiva curata da Ceccato Racing, potrò contare su due compagni di avventura come Marco Cassarà che si sta adattando molto bene (proviene dalla Carrera Cup Italia) ed Alfred Nilsson con cui ho già condiviso la macchina nel 2022».

Tutt'altra cosa è la Audi R8 GT3, modello da anni protagonista delle competizioni granturismo la cui attuale versione Evo2 è equipaggiata con un V10-5.200 da 585 CV (436 kW). «L'Audi R8 GT3 è una granturismo con una grande tradizione agonistica che si ritrova appieno nella Evo2 che ho avuto modo di guidare» dice Andrea Cola che quest'anno condivide la vettura del team belga Boutsen VDS con il francese Cesar Gazeau e con l'americano Roe Meyuhaus. «Le mie prime impressioni sulla macchina sono subito molto positive, anche se ho impiegato un po' di tempo per ottenere un buon

“feeling” perché molto diversa dalla Lamborghini con cui ho corso l’anno scorso. La R8 è molto sicura sul veloce ed usabile sul lento, ringrazio la squadra che ha fatto un ottimo lavoro».

A proposito di Lamborghini Huracan, le principali novità tecniche della nuova Evo2 sono rappresentate soprattutto dall’inedito pacchetto aerodinamico

e da una serie di interventi sul controllo di trazione e sull’ABS. «Ovviamente la nuova vettura rappresenta un passo avanti rispetto a quella impiegata lo scorso anno» dice Edoardo Liberati, campione italiano in carica GT Endurance con una vettura del team VDS di Vincenzo Sospiri. «Magari in qualifica non ci sono particolari differenze, ma

in gara la nuova macchina si annuncia più facile da guidare e più costante in gara dove ha meno sovrasterzo». Quest’anno Liberati, oltre al programma tedesco, si alternerà al volante della Huracan GT3 Evo2 numero 63 con il padovano Mattia Michelotto, campione del mondo Lamborghini SuperTrophy 2021. ■



Il percorso sportivo di Edoardo Liberati è segnato da un serie di successi. All’esordio, nel 2008, conquista il suo primo titolo a soli 15 anni. Seguono tre stagioni nella Formula 3 tricolore in cui colleziona due vittorie ed una serie di podi, fino al debutto, nel 2012, nel Campionato Italiano Gran Turismo con il Team BMW Italia. La svolta avviene nel 2015, quando esordisce nel Lamborghini Super Trofeo, sia in Europa che in Asia, conquistando il titolo della serie orientale e facendo ufficialmente il proprio ingresso nello Young Drivers Program di Lamborghini Squadra Corse. L’anno successivo debutta nel campionato del GT Asia e conquista il terzo titolo della sua carriera. Viene poi promosso nel GT3 Junior Program della Casa di Sant’Agata Bolognese. Nel 2022 è campione italiano GT Endurance.



Stefano Comandini inizia l’attività agonistica quando ha già 23 anni, ma da allora non si è più fermato: 5 anni di kart e poi l’esordio in automobile nel 1996. Sette anni in Renault, uno in Alfa Romeo, 8 con la Porsche nella Carrera, uno con Ferrarri di Vita4One e poi con del BMW del team di Roberto Ravaglia con cui nel 2013 si è laureato vice-campione italiano GT.

FERRARI

LE GRAN TURISMO DA CORSA

Testo e foto di Massimo Campi

LE FERRARI GT DA CORSA RAPPRESENTANO L'ALTRA FACCIA DEL MITO DI MARANELLO, LE MAGGIORI VITTORIE DEL CAVALLINO SONO STATE CONQUISTATE PROPRIO CON QUESTE VETTURE

Le competizioni sono sempre state il miglior veicolo pubblicitario per le vetture del cavallino rampante, la storia tra le Ferrari granturismo e le competizioni sportive è molto lunga. Tutto parte da quando è stata fondata la Ferrari, dalle prime corse

del dopo guerra e, con fasi alterne, arriva fino ai giorni nostri. Oggi la classe regina delle corse è la Formula 1, le monoposto del cavallino rampante sono sempre tra le protagoniste. Negli anni '50 le gare più importanti e rinomate si svolgevano con le vetture a

ruote coperte, spesso con competizioni su strada. Alcune di queste rappresentavano l'evento principale della stagione sportiva, la Mille Miglia su tutte, poi la Carrera Panamericana. La Scuderia di Maranello partecipava a queste gare con i suoi prototipi uffii-

La Regina del GT



La 250 SWB



ciali, ma c'erano molti facoltosi clienti sportivi disposti a spendere importanti cifre anche per l'epoca, pur di correre con le vetture del cavallino rampante. Enzo Ferrari, abile commerciante e promotore del suo marchio, subito intuisce le possibilità che offre il mercato sportivo ed inizia a preparare ed in seguito realizzare granturismo adatte alle competizioni. Il Campionato Mondiale Marche inizia nel 1953, per dare

un titolo alle più importanti gare di durata che già si svolgevano da anni con le vetture a ruote coperte. Ma i prototipi di tipo a barchetta spesso non riuscivano a riempire gli schieramenti di gare come la 24 Ore di Le Mans, la Carrera Panamericana, la 24 ore di Daytona o la 12 ore di Sebring, e venivano ammesse le vetture granturismo preparate che le case costruttrici vendevano ai vari piloti privati,

spesso gentleman driver molto facoltosi che le usavano anche durante la settimana per viaggiare. Ben presto ci si accorse che anche queste vetture potevano rappresentare un importante business per la casa e la Federazione sportiva istituì un campionato anche per le vetture turismo. La Ferrari, che viveva proprio sul commercio delle vetture coupé o berlinette preparate per i clienti sportivi, che in seguito



La leggenda 250 GTO

verranno denominate “granturismo”, diventa la casa da battere con i suoi vari modelli. Spesso i gentleman driver fanno anche rivestire le loro vetture dai più importanti carrozzieri: Touring, Pinifarina, Vignale che lavoravano abitualmente sui telai prodotti a Maranello, realizzano modelli unici su ordini dei facoltosi proprietari.

Oltre alla gare su strada ci sono quelle in salita, terreno ideale per molti gen-

tleman driver. Alcuni piloti privati spesso non hanno molto tempo da dedicare alle competizioni: gli impegni aziendali impediscono lunghe trasferte. Le gare in salita, che si svolgono nella giornata della domenica, impegnano solo il tempo nel fine settimana, hanno una grande diffusione negli anni '50. Il pubblico accorre sempre numeroso ai bordi delle strade e le vetture del cavallino sono sempre quelle più veloci

ed ammirate. Con la fine delle grandi maratone su strada, come la Mille Miglia e della Carrera Panamericana, vengono sospese in seguito anche quelle sui circuiti stradali.

Nel 1961 nasce la categoria GT come allegato “J” del Codice Sportivo Internazionale FIA, a Maranello realizzano la Ferrari 250GTO con il V12 di 3000cc che diventa la vettura da battere e sarà in seguito una delle rosse più

Esagerata! La 512 BBL



ambite e costose da parte dei collezionisti. La sua discendente, la Ferrari 250LM, la prima GT di Maranello a motore posteriore non verrà omologata per mancanza di esemplari prodotti ma vince nel 1965 alla 24 Ore di Le Mans 1965 con Gregory/Rindt/Hugus. Dagli anni sessanta le gare si svolgono soprattutto in circuito e le ruote coperte sono l'attrazione principale, almeno fino all'inizio degli anni '70, quando le monoposto prendono il sopravvento. La Ferrari, in quegli anni, ha già vinto titoli mondiali e nove volte la 24 Ore di Le Mans, la regina delle gare di durata, ma ha anche conquistato molte vittorie di classe con le granturismo delle varie scuderie sportive che corrono con le vetture di Maranello. Le granturismo continuano a correre per merito delle scuderie private che conquistano varie vittorie di classe con le vetture del cavallino, ma le competizioni a ruote coperte hanno sempre meno attrattiva per i piloti che preferiscono le monoposto. Dopo un paio di decenni le competi-

zioni per le vetture granturismo a ruote coperte rinascono negli anni '90. Le supercar, come vengono definite, sono vetture che fanno sognare. Vederle correre sulle piste diventa nuovamente una grande attrazione, sia per il pubblico che per i piloti. Enzo Ferrari, prima di passare a miglior vita, ha voluto la F40, la supercar più potente mai prodotta fino ad allora nella fabbrica emiliana. In mani private, adeguatamente preparata, diventa la vettura del rilancio sportivo a ruote coperte. Con l'era di Luca Cordero di Montezemolo al timone della fabbrica, viene lanciato il Ferrari Challenge, campionato monomarca, inizialmente con la Ferrari 348. Siamo all'inizio degli anni '90, da allora le vetture granturismo appositamente prodotte a Maranello diventano una presenza fissa negli autodromi. Visto il successo, nascono i campionati negli Stati Uniti, nell'Asia-Pacifico e in Europa, con le finali mondiali.

All'inizio del terzo millennio la Ferrari 550 Maranello conquista la vittoria di

classe alla 24 Ore di Le Mans ed il titolo mondiale nel campionato FIA GT. È l'inizio di una nuova era, di un impegno sempre maggiore del cavallino rampante che fonda la Ferrari Clienti per l'assistenza sportiva. Con la Le Mans Series ed il World Endurance Championship viene istituito il titolo mondiale per le vetture granturismo. La Ferrari è da subito protagonista, lottando con storici avversari come Porsche, Ford, Corvette, Aston Martin. Le ultime grandi vittorie ed i titoli mondiali, arrivano proprio da queste vetture che ancora una volta portano il cavallino rampante sul tetto del mondo. Le vittorie mondiali continuano con la 458 Italia GTE che conquista due volte la maratona della Sarthe con Bruni/Fisichella/Vilander nel 2012 e nel 2014. L'ultima GTE prodotta è la 488 che inizia a gareggiare nel 2016 ed è subito una macchina da primato. Con Calado/Pier Guidi/Serra vince a Le Mans 2019, ma conquista anche tre titoli mondiali nella classe GTE-pro nel 2016/2017/2018. ■

Amato Ferrari





IN LIBRERIA



FERRARI LE GRAN TURISMO DA CORSA

di Massimo Campi | Giorgio Nada Editore

Formato: 24.5x26,5 cm | Pagine: 192 | Foto: centinaia in b/n e a colori
Cartonato | Testo: italiano | Collana: Ferrari

L'autentica epopea delle Gran Turismo Ferrari da corsa costituisce una sorta di storia nella storia della Casa del Cavallino che con le vetture a ruote coperte iniziò da subito a correre e, naturalmente, a vincere. Dalle prime 166 nelle diverse declinazioni alle varie 250 GTO e LM degli anni Sessanta, passando poi alle 275 GTB e 365 "Daytona" del decennio successivo, sino alle F40, 550 Maranello e quindi alle contemporanee 488, è stata una unica, lunga quanto gloriosa vicenda sportiva, con le "Rosse" protagoniste in gare di straordinario fascino come la Mille Miglia o la 24 Ore di Le Mans. Una storia oggi raccolta e finalmente raccontata in un volume che si avvale anche di una ricchissima galleria di immagini, per la maggior parte inedite.

CENTENARIO AERONAUTICA MILITARE

NEL SEGNO DEL CAVALLINO

di Franco Carmignani

Eccellenze italiane

PERCHÉ DEDICARE UN SERVIZIO ALL'AERONAUTICA MILITARE SU Paddock? BEH, LE RAGIONI SONO TANTE COSÌ COME LA "PARENTELA STRETTA" TRA AEREO E AUTOMOBILE, LE SFIDE, E GLI IDROCORSA, AUTENTICHE F1 DEL MARE E QUEL CAVALLINO RAMPANTE CHE HA LEGATO PER SEMPRE FRANCESCO BARACCA, IL PIÙ FAMOSO DEI "CACCIATORI" ITALIANI DURANTE LA PRIMA GUERRA MONDIALE A ENZO FERRARI UNO DEGLI ITALIANI PIÙ FAMOSI NEL MONDO.

Il 28 marzo 2023 l'Aeronautica Militare Italiana ha tagliato lo storico traguardo dei cento anni di vita. In effetti, la costituzione come arma autonoma, ha tardato ancora di qualche anno dopo la fine della prima guerra mondiale, dove l'aeroplano aveva dimostrato il suo moderno potenziale, così come i suoi uomini, provenienti per lo più dalla Cavalleria.

FRANCESCO BARACCA

Un primo riconoscimento c'era già stato nel 1917 con la creazione della squadriglia degli assi comprendente

il maggiore Francesco Baracca, il tenente Fulco Ruffo di Calabria, il ten. Ferruccio Ranza, il sottotenente Luigi Olivari ed il sergente Goffredo Gorini. Del gruppo fa parte anche Bartolomeo "Meo" Costantini, che divenne pilota ufficiale, e poi rappresentante Bugatti, la casa francese con cui aveva vinto la Targa Florio 1923. In seguito alla rinominazione della 70^a Squadriglia, fu scelto come distintivo il Grifo, dipinto sul lato destro della fusoliera, sul lato sinistro, ad imitazione dei cavalieri medievali, ogni pilota scelse il suo simbolo, Ruffo

un teschio nero, Ranza una scala e Baracca il cavallino rampante nero in campo bianco, che era il simbolo del Piemonte Cavalleria. Quei piloti erano un po' una sorta di angeli per i fanti in trincea.

Nel dopo guerra, mentre nasce ufficialmente la Regia Aeronautica, il Cavallino Rampante trova un altro "comandante". È Enzo Ferrari, impegnato come pilota. È più che una promessa. Vince il Circuito del Savio del 1923, e riceve in dono il cavallino dai conti Baracca. "Lo metta sulle sue macchine, le porterà fortuna"...

La rivalità tra i due mezzi che hanno segnato il novecento. Nella foto la sfida tra Nuvolari e Suster all'aeroporto dell'Urbe.



I GRANDI RAID

Gli anni venti-trenta sono entusiasmanti. È il tempo dei grandi raid, che si apre con il volo Roma-Tokyo nel 1920 firmato da Arturo Ferrarin e dal suo equipaggio con un SVA9. Nel 1925, Francesco De Pinedo e il motorista Ernesto Campanelli volano con l'idrovolante biplano SIAI S.16ter,

privo di carrello terrestre, ribattezzato "Gennariello" per 55mila chilometri, da Sesto Calende a Melbourne, a Tokyo e poi a Roma. Si fa strada, intanto, il progetto dei lunghi raid collettivi, di cui è sostenitore Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica. La prima impresa è la Crociera del Mediterraneo Occidentale (26 maggio - 2 giugno

1928) realizzata da una formazione di 61 idrovolanti da Orbetello alla penisola iberica e ritorno. L'anno seguente, dal 5 al 19 giugno, è la volta del Mediterraneo Orientale: 35 idrovolanti toccano Taranto, Atene, Istanbul, Varna, Odessa, Costanza, rientrando infine ad Orbetello. Qui, nel 1930, hanno inizio i preparativi per

Le crociere Atlantiche hanno rappresentato un successo tecnico e organizzativo dell'Aeronautica Militare Italiana.



***5 La Coppa Schneider
un vero campionato mondiale
per idrocorsa***



Il Fiat G50

la prima traversata dell'Atlantico in formazione, fino al Brasile. L'impresa è guidata da Balbo, dal 17 dicembre 1930 al 15 gennaio 1931, giorno in cui i trasvolatori arrivano a Rio de Janeiro. Il 1° luglio 1933 una formazione di 24 idrovolanti SIAI Marchetti S.55X comandata da Balbo decolla da Orbetello per raggiungere New York diciotto giorni più tardi. È un successo.

LA COPPA SCHNEIDER

Ma sul piano dell'emozione pura è la Coppa Schneider a tenere banco. Basta andare al Museo dell'Aeronautica a Vigna di Valle ad ammirare le macchine protagoniste della più grande sfida degli anni trenta. È una gara di velocità, su un circuito chiuso, per lo più triangolare, dove si correvano questi Gran Premi sul mare.

La Coppa, vinta definitivamente dalla squadra inglese nel 1931 ha avuto un grosso peso nello sviluppo dell'aeroplano.



**23 ottobre 1934 Francesco Agello e l'MC72
volano a 709,202 km/h**



Gli "idrocorsa" hanno segnato progressi fondamentali: l'abbandono della struttura biplano a favore del monoplano, lo studio dei motori e dell'aerodinamica. Le prime edizioni della Coppa hanno visto la vittoria di motori rotativi Gnôme, mentre la struttura dell'aereo prevedeva la doppia ala. Anche gli italiani adottano il biplano con lo scafo centrale: il Savoia S12 costruito dalla SIAI (Società Idro-

volanti Alta Italia) dispone di un motore Ansaldo San Giorgio 4E-28, V12 raffreddato ad acqua capace di 527 CV, sufficienti per il primo successo. La competizione si fa sempre più serrata, protagonisti Gran Bretagna, USA e Italia.

Il regolamento assegna definitivamente il trofeo alla squadra capace di vincere tre volte in un arco di cinque edizioni; gli inglesi chiudono la partita

nel 1931, tra le polemiche, perché non accettato di rimandare di un anno la gara, visto che l'Italia ha perduto due piloti alla vigilia dell'evento. La rivincita si sposta allora sul record di velocità. L'MC72 è una splendida macchina, con l'innovazione delle superfici radianti per la lubrificazione, idea ripresa da Gordon Murray sulla prima versione della Brabham BT45 F1. I problemi di detonazione causa



dei numerosi incidenti durante la preparazione, sono stati risolti grazie alla caparbia di Ing. Palanca, che ritroveremo negli anni ottanta in Gianini e nel progetto BBB della Bellanca di Violi.

Il 23 ottobre 1934 sul lago di Garda, sede del reparto sperimentale, Francesco Agello conquistò il record mondiale di velocità portandolo a 709,202 km/h: questo record è ancora oggi

imbattuto per gli aerei di quella categoria.

La guerra spegne ulteriori velleità. Dal Supermarine, vincitore della Coppa, deriva lo Spitfire, che vince la "Battaglia d'Inghilterra", mentre l'Hurricane che ha un'impronta, diversa ha ugualmente il suo punto forte nel motore Merlin della Rolls Royce.

In Italia invece alla vigilia della guerra si punta ancora sul biplano Fiat CR42

che ha una velocità inferiore ai 400 CV. Che ottusità! Il Macchi 202 che può essere associato all'idrocorsa, arriva solo nella seconda metà del 1941 e seguito dal Reggiane nel 1943. Pure in ritardo sono il Fiat G50 e G55. A dispetto delle teorie di Giulio Douet si torna alle imprese personali. Ci piace ricordare Carlo Emanuele Buscaglia il "silurista" grande interprete dell'SM79 (il Gobbo Volante) e Franco Bisleri Bordoni, il futuro pilota di Gordini Italia impegnato in Africa.

L'AEREO A REAZIONE

Passata la guerra si entra nel mondo degli aerei a reazione e del trasporto. L'Aeronautica Militare uscita malconca riceve i primi Vampire DH100. In effetti, nel 1941 Mario De Bernardi aveva volato da Milano a Roma con il Caproni Campini, che tuttavia non può essere considerato un vero jet. Il gruppo propulsore era il cosiddetto moto reattore costituito dal V12 Isotta Fraschini Asso L.121 raffreddato a liquido collegato a un compressore assiale a tre stadi rotorici e tre stadi statorici con passo variabile. Combustione e scarico avvenivano nel condotto e l'espansione dei gas creava la spinta. Non ci fu il tempo per sviluppare il progetto, che non venne più preso in considerazione dopo la guerra. Intanto con la pace da difendere l'Italia si dota degli F84 e F86 costruiti su licenza, così come l'F104 Starfighter, mentre il Fiat G91 è un successo con diverse commesse.

Con questi aerei nasce anche la tradizione delle pattuglie acrobatiche. Negli anni cinquanta la rappresentatività viene assegnata ai team dei vari reparti. Nell'ordine il "Cavallino Rampante" con i Vampire, i "Getti Tonanti" e le "Tigri Bianche" con gli F84G, ancora il "Cavallino Rampante" con gli F-86E Sabre MK4, i "Gatti Rossi", i "Diavoli Volanti", i "Lancieri Neri".

Nel 1961 a Rivolto nei pressi di Udine viene creato il Nucleo Speciale Acrobatico (dal 1° luglio 313° Gruppo Addestramento Acrobatico) per perfe-





L'F84 e...

zionare la specifica preparazione dei piloti evitando di disperderne le preziose esperienze.

È il passo decisivo per la PAN (Pattuglia Acrobatica Nazionale). Le "Frecce Tricolori" che prima con gli G91 poi

con i Macchi 323B contribuiscono alla tradizione, al ruolo e alla considerazione della Aeronautica Militare Italia e quella striscia di fumo bianco-rosso-verde, che ci ritroviamo anche a Monza, sono il simbolo dell'Italia che vola! ■



...l'F104 Starfighter

***Le Frecce tricolori ovvero
la Pattuglia Acrobatica
Nazionale***



PIERO TARUFFI

LA VOLPE ARGENTATA

di Giuseppina Fusco

Lasciate alle spalle le distruzioni e i lutti della seconda guerra mondiale, anche lo sport automobilistico riprese le attività. Piero Taruffi si ripresentò in pista, quarantenne, con i capelli precocemente imbiancati inanellando una serie di successi. Già

allora vantava un curriculum ricco di successi sportivi in sella alle due ruote e al volante, tra cui la vittoria del prestigioso Gran Premio di Tripoli nel 1935.

Con la "Carrera Panamericana" del 1950, in cui conquistò il 3° posto con

un'Alfa Romeo 6C 2500, il pilota romano entusiasmò i messicani, i quali, combinando la canizie con l'astuzia in gara, lo appellarono "El zorro plateado", ossia la "Volpe argentata", soprannome che lo accompagnerà in tutte le sue imprese.



Il Gran Premio di Svizzera del 1951, la doppietta al Giro di Sicilia nel '54-'55, la Targa Florio '54, la 1000 Km del Nürburgring del 1956 sono solo alcune delle tante vittorie della "Volpe Argentata", che chiuderà la carriera con l'agognato trionfo alla Mille Miglia del 1957 e, rispettando la promessa fatta, alla moglie Isabella, abbandonerà definitivamente le corse.

Prisca, la primogenita dei Taruffi, ha ripercorso le orme del padre; ha vinto un titolo italiano rally femminile e ha

disputato la Mille Miglia storica con la Ferrari 315S 4000, la stessa 315 di "quella" Mille Miglia del 1957.

Ma buon sangue non mente e Prisca, eclettica come il padre, pilota, ingegnere e giornalista, è anche un'ottima giocatrice di golf, scrittrice e organizzatrice del "Volpe Argentata", l'evento dedicato alla memoria del padre, che unisce automobilismo e golf.

Dopo le prime quattro edizioni, domenica 25 giugno il "Volpe Argentata" 2023 è sbarcato a Roma, finalmente a casa

di Piero, nato ad Albano Laziale ma romano di adozione. A due passi dalla Basilica di San Pietro c'era la sua abitazione e quel garage in cui progettò e realizzò il famoso "Bisiluro", l'auto avveniristica con cui ha ottenuto moltissimi record di velocità sulla Fottuccia di Terracina, a Monza e sul circuito parigino di Monthléry, superando per la prima volta il muro dei 300 Km/h.

Con il patrocinio dell'Automobile Club Roma, nel Parco di Roma Golf Club la manifestazione è iniziata già dalle prime

ore del mattino con il torneo di Golf e l'esibizione di 32 vetture storiche di gran pregio, organizzata con l'ausilio dell'Automobile Club Roma e del Club "Aci Storico". In serata la Giuria, cui ho avuto il piacere di partecipare insieme con Pietro Gasbarra, Presidente del Parco di Roma Golf Club; Maurizio Flammini, ex pilota di Formula 2; Alexandra Gallo, pilota-istruttore Guida Sicura e la stessa Prisca Taruffi, ha decretato le quattro prestigiose automobili vincitrici delle rispettive categorie previste, che mi fa piacere ricordare:

- Categoria Best Show: Lagonda M45 T8 Tourer 4500 cc, del 1934. Proprietario: Giulio Romanazzi Carducci

- Categoria Icona di Stile: Ferrari 275 GTB 3300 cc del 1966 - Proprietario: Valentino Orsolini Cencelli (nella foto)
- Categoria Auto più votata dal pubblico: Fiat Balilla 995 cc, del 1932 - Proprietario: Claudio Carrafelli
- Categoria Auto sportiva: Cisitalia 202 1090 cc del 1948 - Proprietario: Andrea Bona

Il trofeo, una pregiata riproduzione del Bisiluro, è andato ai quattro proprietari delle vetture e anche all'Automobile Club Roma, non solo per la collaborazione prestata ma anche per il profondo legame che lo ha unito a Piero Taruffi. Della sua lunga e proficua carriera sportiva, ma anche delle attività di ingegnere

progettista dell'Autodromo di Vallelunga, si conserva ampia memoria nell'archivio fotografico e documentale dell'Ente e, anche per tale ragione, Taruffi è stato ricordato, con particolare affetto, in occasione del centenario della fondazione, festeggiato il 2 dicembre 2022.

Esprimo dunque apprezzamento e soddisfazione per il successo del "Volpe argentata" e, insieme, l'auspicio di un ritorno stabile nel calendario degli eventi automobilistici romani, dove il nostro Automobile Club sarà sempre pronto a rinnovare l'impegno per onorare la memoria di un pilota che ha portato il motorismo romano ai massimi livelli agonistici. ■



Piero Taruffi

Prisca accanto alla FERRARI 275 GTB



Da sinistra: Giuseppina Fusco, Giulio Romanazzi Carducci, Prisca Taruffi



Prisca Taruffi accanto alla Lagonda vincitrice

2° GRAND PRIX STORICO DI ROMA

TORNA A SETTEMBRE

di Franco Carmignani



Si riparte dal successo del 2022

Dopo il successo dell'anno scorso, la seconda edizione del Grand Prix Storico di Roma, ideata e organizzata dall'Associazione no profit "Orgoglio Motoristico Romano" si svolgerà a Roma nella settimana dal 18 al 24 settembre 2023. Le vetture storiche sportive provenienti da musei e collezioni private, con esibizione statica e dinamica di auto di Formula Uno, vetture Sport Prototipi e vetture Turismo saranno protagoniste di esposizioni nei vari Municipi di Roma Capitale, e in piazza Mignanelli.

Venerdì 22 settembre ci si sposta a Via Veneto, con l'esposizione statica di vetture F1 sul largo Federico Fellini, in particolare le Lotus di Ayrton Senna e Elio De Angelis e l'Alfa Romeo di Andrea De Cesaris. Su via Veneto invece, attesissima, è prevista l'esibizione dinamica delle vetture esposte con tre o quattro passaggi lungo via Vittorio Veneto fino a piazza Barberini e ritorno.

Sabato 23 settembre il clou a Caracalla, che è stata la sede del Gran Premio Roma dal 1947 al 1952.

Una parata non competitiva sarà accompagnata da staffetta di testa e di

coda della Polizia di Roma Capitale, a velocità moderata lungo la normale viabilità.

Un programma importante, come si vede, ma ancor più importante è il coinvolgimento del Comune di Roma, che con un atteggiamento di grande apertura, e di assenso a 360° dell'assemblea, si propone come parte primaria nell'evento creato da Stefano Pandolfi, che ha raccolto anche l'entusiastica adesione di personaggi fondamentali per la riuscita dell'impresa, ma anche per la promozione di Roma e del suo potenziale.

ANNA FENDI

Sul piano della creatività noi italiani non abbiamo rivali e una delle maniere di rendere visibile al massimo questa creatività è attraverso le nostre auto che portano un'emblema di eleganza e di design. Peccato non siamo capaci di trarne vantaggio. Noi abbiamo tante cose belle, ma spesso le viviamo con indifferenza, ed è gravissimo che non ci si soffermi su questo patrimonio. Siamo al solito superficiali, invece dovremmo valorizzare di più quanto abbiamo, dimostrare maggiore interesse, amore, perché la bellezza merita attenzione.

Giorni fa, invece, una persona si è scandalizzata. "Tutto avrei immaginato meno che tu diventassi madrina dell'automobile d'epoca". Gli ho detto: "Per quale motivo? A me la bellezza ha sempre generato bellezza, poi che siano automobili o una semplice macchinetta per il caffè è uguale!"

Poi, dobbiamo guardare ai giovani, alle tradizioni che lasciamo a loro, e noi gli lasciamo la tradizione del bello, che è un patrimonio. Abbiamo sbagliato tante cose, però la bellezza ci ha sempre accompagnato".

"Non ho conosciuto personalmente designer dell'automobile, però immagino che siano degli artisti, e la cosa bella è che uniscono all'arte la tecnologia ed hanno realizzato dei capolavori che noi ammiriamo.

"Lo scorso anno abbiamo avuto la fortuna di veder sfilare come frecce queste automobili sui Fori Imperiali. E' stata una cosa grandiosa, nonostante il caldo, c'erano tantissimi stranieri, impazziti d'entusiasmo per il rombo delle vetture, sui Fori Imperiali, e poi salire in Campidoglio. Un'emozione unica!

Invito tutti a rivedere quello spettacolo, che molti hanno perso, questa volta a settembre.

"Prima di concludere lasciatemi dire che è rimasto in me un grande affetto e un ricordo indelebile di un ragazzo che purtroppo l'asfalto ci ha portato via, Elio De Angelis. Insieme al fratello Roberto, dal momento che erano amici delle

mie figlie, sono in pratica cresciuti nella nostra casa, e non riesco ancora a dimenticare lo sguardo, il modo di fare di Elio, un ragazzo dolcissimo".



Biografia

Seconda delle cinque sorelle più famose del mondo, Anna ha sempre scelto di interpretare il ruolo che più le si addice: La creativa. Storica collaboratrice di Karl Lagerfeld, negli ultimi 30 anni si è occupata come responsabile dello sviluppo di tutte le collezioni Fendi e delle molteplici licenze legate al marchio.

Anna ha rivoluzionato il settore della pelle e degli accessori, ideando nuovi materiali e concetti di produzione

per le nuove linee. In particolare, ripensa le borse, destrutturandole e aggiungendo una morbidezza innovativa.

Fendi completa la fusione con LVMH, che dà un'ulteriore spinta al marchio, annunciando l'apertura di oltre 250 negozi in tutto il mondo. In seguito, Anna Fendi lascia la direzione del reparto creativo alla figlia Maria Silvia Venturini Fendi, che continuerà la collaborazione con Karl Lagerfeld in Fendi come responsabile degli accessori, dell'abbigliamento maschile e del childrenswear.

Da quel momento in poi, Anna inizia un nuovo percorso imprenditoriale supervisionando la ristrutturazione di Villa Laetitia: residenza storica lungo il fiume Tevere che diventerà presto un nuovo concetto di hotellerie.

RACHELE MUSSOLINI

“Ho conosciuto Stefano Pandolfi in occasione delle elezioni amministrative per Roma. Ci ha presentato il suo progetto e l'Associazione Orgoglio Motoristico Romano. Io e la persona con cui lavoro maggiormente a contatto, abbiamo capito subito che era un qualcosa di molto valido. Dopo le elezioni, e la prima seduta del nuovo consiglio comunale ci siamo risentiti e ho portato avanti il progetto presentandolo al capo di gabinetto e al Sindaco Gualtieri. Anche se sono consigliere di opposizione sto portando avanti tutta una serie di cose che non hanno un colore politico, ma vanno nel senso del bene della città. Devo dire che ci siamo trovati con persone che ci hanno visto lungo, hanno capito le potenzialità del progetto, hanno votato a 360°, dopo di che abbiamo lavorato di concerto con il presidente della commissione turismo e la presidente della commissione bilancio che si sono fatti carico di oneri... e onori. Io ho lavorato dietro le quinte, ma devo dire sono stati molto corretti, infatti a giugno in sede di presentazione sono stata l'unico consigliere d'opposizione invitata a parlare”. “Ritengo che abbiamo dato il via a un qualcosa che sta diventando sempre più importante. In effetti, abbiamo votato una risoluzione valida per tre anni, dunque nel prossimo

mezzo di settembre auto, moda ecc si esibiranno nelle strade della Capitale. Poi, visto che l'appetito vien mangiando, stiamo costruendo anche qualcosa che ha a che fare con la musica”.

“Ne verrà fuori una bellissima manifestazione, con scenari ad altissimo impatto, ma già l'anno scorso è stata molto bella. Stiamo parlando con tantissima gente, persone d'eccellenza che portano le loro eccellenze a beneficio della città, dei romani e dei turisti”.

“Anna Fendi si è innamorata di questo progetto, e senza di lei non avremmo potuto far nulla. Quando l'ho conosciuta ho conosciuto una gran signora, una fonte di sapere, una testimonianza del passato, una icona della moda, che ha mantenuto la semplicità. Una persona da stimare”.

Biografia

Figlia di Romano Mussolini, apprezzato musicista jazz, l'attuale consigliera dell'assemblea comunale di Roma Capitale, si è voluta impegnare in politica. Una scelta difficile, a prescindere. Nella più recente votazione ha ottenuto a Roma il maggior numero di voti, che sono il riconoscimento al suo impegno e della sua serietà.



**Rachele Mussolini
e Stefano Pandolfi**

MAURO POMPONI

La manifestazione l'abbiamo vissuta sin dalla fase embrionale, data l'amicizia che ci lega da tempo all'organizzatore, che devo dire ha sempre avuto l'idea fissa di realizzare una manifestazione. A me sembrava un'utopia, uno di quei progetti che uno pensa ma non porta mai in fondo. Invece, piano piano, con il coinvolgimento di altri soggetti, si è rivelata possibile. C'è un personaggio come Anna Fendi che ti porta un audience a livello internazionale.

Ed è proprio un'iniziativa capace di veicolare l'immagine di Roma nel mondo, è un'ulteriore motivazione che mi ha spinto a dare una mano a Stefano Pandolfi per cercare di creare un appuntamento fisso negli anni. Un'immagine positiva della nostra città (io sono romano da diverse generazioni). Quando si parla invece dei mali di Roma - le buche, il traffico, i rifiuti - per me è un dolore, perchè passa un messaggio in Italia e in parte del mondo, che Roma è una città in fase di degrado. Ora che ci siano dei problemi da risolvere è indubbio, ma far passare Roma come una città allo sbando è un'immagine sbagliata da trasmettere. Manifestazioni come la Settimana Motoristica servono a dare una "fotografia" diversa.

Roma è la città nel mondo che ha più storia, e far convivere la storia e la passione per i motori, per gli appassionati credo sia un binomio formidabile.

L'anno scorso abbiamo dato vita a un evento bellissimo, con pochissimi mezzi, che ha rischiato di saltare, ma grazie al coinvolgimento del Comune siamo riusciti a condurla in porto, ma soprattutto ci siamo guadagnati una continuità per i prossimi anni.

Onore a Stefano che è riuscito in questa impresa perchè è un sognatore, ma con i piedi per terra che ha inseguito questo sogno con tutto sè stesso.

Biografia

Mauro Pomponi nasce a Roma il 20/4/1964 da famiglia romana al 100%. Primogenito di 5 figli (quattro maschi e una femmina), prende la maturità commerciale tecnica per ragionieri e si cimenta subito nel mondo del lavoro.

A 26 anni apre un piccolo supermarket a Piazza dei Navigatori. Dopo alcuni anni decide di intraprendere l'attività di costruttore, che dopo 25 anni è ancora il suo core-business, con grandi soddisfazioni sul piano personale e professionale.



Mauro Pomponi



**Appuntamento
a settembre!**



STAR GUEST ITALIA

Interverranno

L'ASSESSORE AI GRANDI EVENTI, SPORT, TURISMO E MODA

ALESSANDRO ONORATO

**IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE PERMANENTE
TURISMO, MODA, E RELAZIONI INTERNAZIONALI**

MARIANO ANGELUCCI

LA PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE BILANCIO

GIULIA TEMPESTA

LA CONSIGLIERA COMUNALE

RACHELE MUSSOLINI

inoltre interverranno

ANNA FENDI

EMANUELE PIRRO \ PRISCA TARUFFI

GIAN LUIGI PICCHI \ STEFANO D'AMICO

MAURO POMPONI \ FRANCO CARMIGNANI

mili⁹raf



**SCUDERIA FERRARI CLUB
ROMA PRATI**



ROMA

E IL PRESIDENTE

LA SETTIMANA

MADRINA

DELL'EVENTO

Anna Fendi

ROMA 27 giugno 2023



**IL COMUNE DI ROMA
DELL'ASSOCIAZIONE ORGOGLIO MOTORISTICO ROMANO
STEFANO PANDOLFI**

PRESENTANO

A DEL MOTORISMO STORICO ROMANO



SALA LAUDATO SI' • CAMPIDOGLIO • 27 GIUGNO 2023 ORE 11:00



Standard 8856-2018
DC-142.21-0
sponco
valid after 2038

sparco

ORACLE



Red Bull

Mobil 1

Red Bull

Castrol



Castrol

CASTORE