

5 Euro + Autosprint (Italy only)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

**AUTO
SPRI
NT**

ACTUAL FOTO

**GOLD
COLLECTION
GOLD**



L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA FORMULA UNO

Tecnologia fa rima con poesia

DI MARIO DONNINI



LAT

”

*A settembre del 1975 fu presentata
la rivoluzionaria Tyrrell a sei ruote
e subito scoppiarono accese
discussioni intorno a quella
soluzione capace di dividere
l'opinione di costruttori,
piloti e tecnici...*

Sei Ruote

e mille storie

DI **ANDREA CORDOVANI**

Oltre alettoni, nolder, caliper, anche l'evoluzione tecnica della Formula Uno può trasformarsi in un gran bel racconto da corsa. In un certo senso anche questa è poesia. Poesia di un mondo in continua metamorfosi che non si è mai arrestato perché lo sviluppo, la tecnologia e la ricerca hanno raggiunto livelli da fantascienza.

Questo non è un manuale di ingegneria, ma piuttosto il condensato di tante incredibili storie che grazie a soluzioni diverse hanno lasciato un segno nella storia della F.1 dagli Anni 60 fino ai giorni nostri.

Il penultimo volume della prima collana di Autosprint Gold Collection racconta si sviluppa in un arco temporale di cinquanta anni.

Uno spazio temporale enorme, impossibile da colmare, senza alcuna pretesa di essere esaustivi, vista la portata degli eventi che a livello tecnico hanno cambiato il volto, il cuore e le forme alle monoposto di Formula Uno.

Dal nostro archivio abbiamo ripescato per l'occasione 24 capitoli, vicende che hanno segnato epoche o rivoluzionato il modo di pensare, ma anche qualche flop, tentativi sporadici ma più replicati.

E, sfogliando i vecchi numeri di As, ecco che saltar fuori delle pagine datate 1975 sulle quali sono impresse le immagini dell'avveniristica Tyrrell a sei ruote. In quei giorni su Autosprint, Mauro Coppini sottolinea: "Ora sono tutti pronti a parlare di rivoluzione, eppure mai come questa volta, ci si è trovati di fronte a un classico caso di evoluzione, prevedibile evoluzione. Il Progetto 34 della Tyrrell non esce infatti dagli attuali canoni che presiedono alla costruzione di una monoposto di Formula Uno". A Modena in quei giorni di fine estate va in scena una tavola rotonda. Autosprint scomoda tre personaggi autorevoli: il commendator Bindo Maserati, l'ingegner Aurelio Bertocchi (direttore tecnico della De Tomaso) e l'ex pilota collaudatore della Ferrari, Martino Severi. Le opinioni si dividono. Il più tradizionalista è il commendator

Maserati che sottolinea: «Le 6 ruote? E che vantaggio potranno avere? Per la sicurezza? Direi che si è già raggiunto uno stadio soddisfacente, mentre con le sei ruote sarà assai difficile, secondo me, ottenere non soltanto un adeguato equilibrio della vettura, ma realizzare maggiori velocità. Io di macchine ne ho costruite di tutti i tipi, se c'è una Casa che ha fatto esperimenti in tutti i campi, questa è proprio la Maserati. Non ci siamo mai sognati di sperimentare le sei ruote perché ritenevamo che dovessimo perdere (come senz'altro si perde) una parte della potenza del motore». Tutto l'opposto il parere dell'ingegner Bertocchi: «Finalmente qualcosa di nuovo!, si respira aria nuova! Sono convinto che la soluzione delle sei ruote potrà dare dei buoni risultati. Come si vede la tecnica specializzata non ha limiti; credo che si avranno vantaggi aerodinamici e soprattutto di sicurezza». A concludere la discussione il parere del pilota Martino Severi: «Lo studio e la ricerca nell'auto è un fatto di civiltà. Ma oggi ci sono macchine sulle quali anche i brocchi possono ben figurare. Comunque sia non credo alla soluzione delle sei ruote, sono già impegnative le quattro e per me bastano quelle». La storia dirà che quella vettura che fa tanto discutere disputa 30 Gp (nel 1976 e nel 1977) conquistando una pole, tre giri veloci e una storica doppietta con Scheckter e Depailler, nel Gp di Svezia. Nel 1978 la Tyrrell abbandona il progetto ma nel frattempo altre squadre hanno copiato con vetture che non parteciparono però mai a competizioni. La Lotus realizza una vettura con 4 ruote anteriori; la March e successivamente la Williams costruiscono monoposto con 4 ruote posteriori che non corsero mai. In seguito la Fia stabilisce l'obbligo delle sole quattro ruote, facendo svanire velleità di ulteriori sviluppi. Ma quella storia appassionata e divide. Ce ne sono tante di vicende che si sviluppano su questo canovaccio ma che magari hanno un altro finale. Ve le raccontiamo nelle pagine che seguono e che, come al solito, affondano nel passato per capire di più anche il presente e il futuro.



Evoluzione & sublimazione

BENVENUTI IN UN'IMMERSIONE NELLE STAGIONI E NEI CICLI TECNICI DELLA F.1 SENZA RINUNCIARE ALLA POESIA RACING

DI **MARIO DONNINI**

Tecnologia può far rima con poesia, eccome. Certo che sì. Per raccontare l'evoluzione tecnologica della F.1 come fosse quasi storia di carni e non già di metalli. Di urla e non di rombi, di cuori da corsa e non solo di motori. Questo numero di Autosprint Gold Collection nasce da una filosofia altra e diversa, rispetto a tutte le altre pubblicazioni che affrontano l'argomento impegnativo della tecnica in F.1 con prerogative particolari. Magari senz'altro più ingegneristiche e paludate ma puntualmente e quasi implacabilmente attente soprattutto al rigore didascalico e matematico della tecnologia e forse meno a certe pieghe poetiche che essa sa, a volte perfino inconsapevolmente, prendere e restituire al godimento dell'appassionato.

In altre parole, nell'era e nella civiltà in cui tendenzialmente gli uomini vengono trattati come macchine, l'idea di Autosprint Gold Collection in questa occasione, è quella di agire controcorrente raccontando macchine, soluzioni e propulsori come fossero esseri viventi.

Restituendogli una calda tridimensionalità e intravedendo nelle rispettive storie, nell'ordine, nascite, giovinezze, esplosioni belle e brutte e quindi l'inevitabile declino; il tutto tra alfa e omega, destino, fortuna e caso sapientemente o illogicamente mescolati, un po' come accade nella vita di tutti noi.

Ed è così che leggendo queste pagine, scorrendo i testi e gustando le immagini che li caratterizzano, scoprirete monoposto che potrete tranquillamente non solo riconoscere, centellinare e capire ma anche amare, propulsori capaci di destare sentimento ed empatie intense, nonché soluzioni tecniche ardite, tali da rappresentare esplicazioni sorprendenti di genio e creatività.

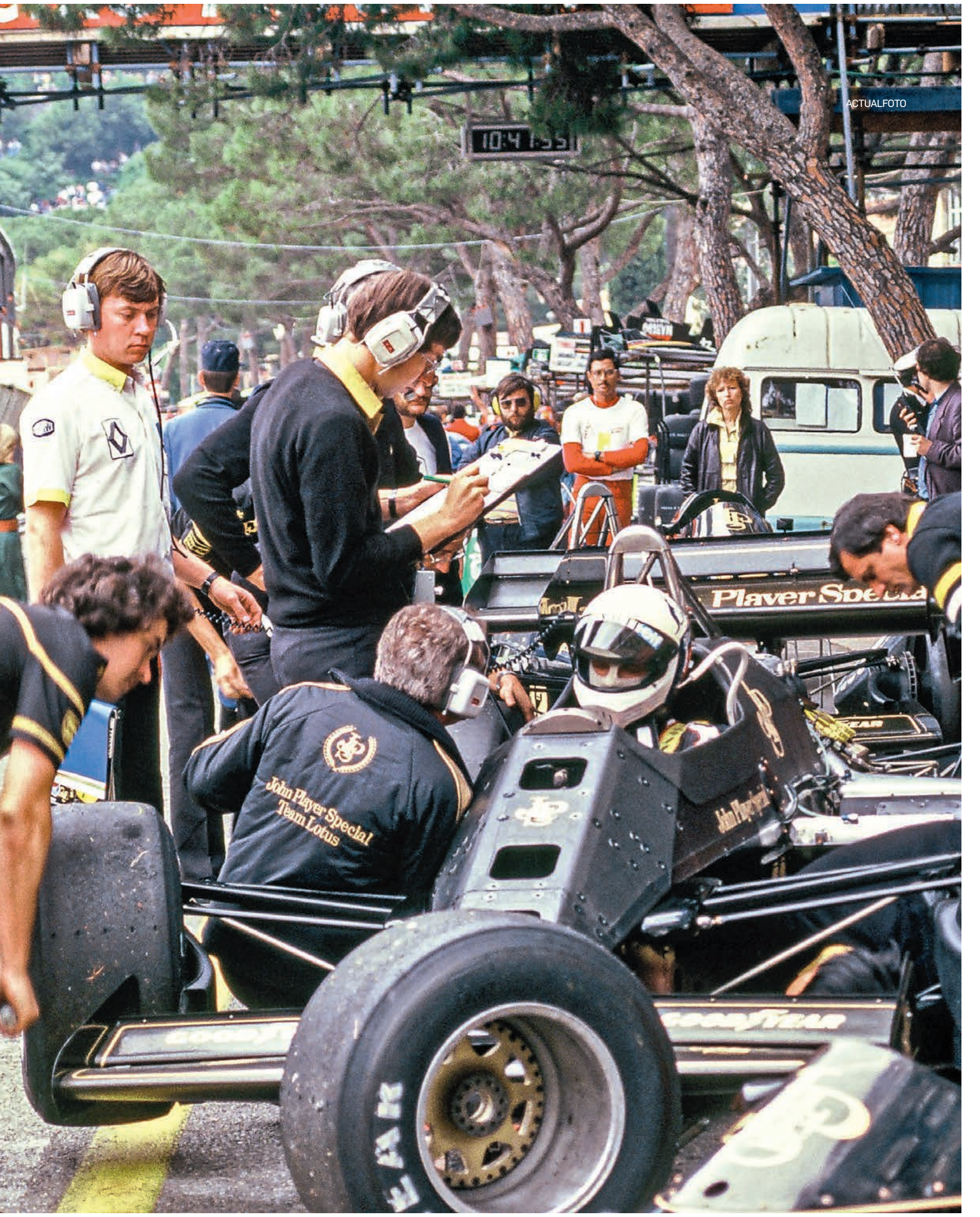
Il tutto in un ordine rigorosamente cronologico, in grado di restituire, seppure a bagliori molto spesso random, l'immenso viaggio intellettuale che c'è dietro la grandiosa progressione tecnologica della massima formula, dagli albori fino ad oggi.

Un presente sempre più epoca nella quale il cosiddetto progresso tecnologico, perfino nell'automobilismo da corsa e nella F.1 in particola-

A un passo dal cuore

Elio De Angelis con la Lotus a Montecarlo, sotto gli occhi degli appassionati, là dove, negli Anni '80, paddock e torcida coincidevano...

10:47:55



”

*La cifra
narrativa
è quella di
restituire una
panoramica
dell'evoluzione
tecnica in
Formula Uno,
umanizzandola
il più possibile*

”

re, risulta comunque più o meno sapientemente calmierato, imbrigliato e flangiato all'interno di dettami politico-evolutivi rispondenti all'esigenza di inviare messaggi ideologici e commerciali ben precisi. Non a caso stiamo parlando di continuità e stabilizzazione - fino a prova contraria - della civiltà turboibrida nei Gran Premi, mentre in parallelo la Formula E sta facendo da anni il suo corso.

Eppure il pensiero ritorna coi trionfanti singulti della nostalgia ai primi Gran Premi iridati, alla rinascita delle corse dopo il secondo conflitto mondiale e, di seguito, al vero salto di qualità della F.1, che avviene indiscutibilmente con la nascita della meravigliosa filosofia commerciale delle kit-car favorite dal motore per tutti, acquistabile al supermercato, ossia il celeberrimo e mai abbastanza rimpianto Cosworth Dfv. In altre parole, la grandiosa era degli Anni '70 quale punto di meraviglioso sviluppo, con l'esaltazione dell'aerodinamica sulla motoristica, quest'ultima peraltro con la Ferrari in veste d'irriducibile portabandiera grazie al 12 cilindri piatto subito pronto a diventare simbolo di una faticosa ripresa che nella prima era di Montezemolo diventerà entusiasmante rinascita.

Ma niente paura, perché il Cosworth proseguirà vivendo una nuova insperata giovinezza grazie all'avvento, dal 1978 in poi, delle wing car, le cosiddette macchine-ala. E quindi, di passata, il turbo - qui pionieristicamente raccontato da Arnoux col calore e la partecipazione di co-

Anni & belve ruggenti

Lotus, sotto, e Ferrari, nomi ruggenti ed evocativi nelle ere più affascinanti della F.1

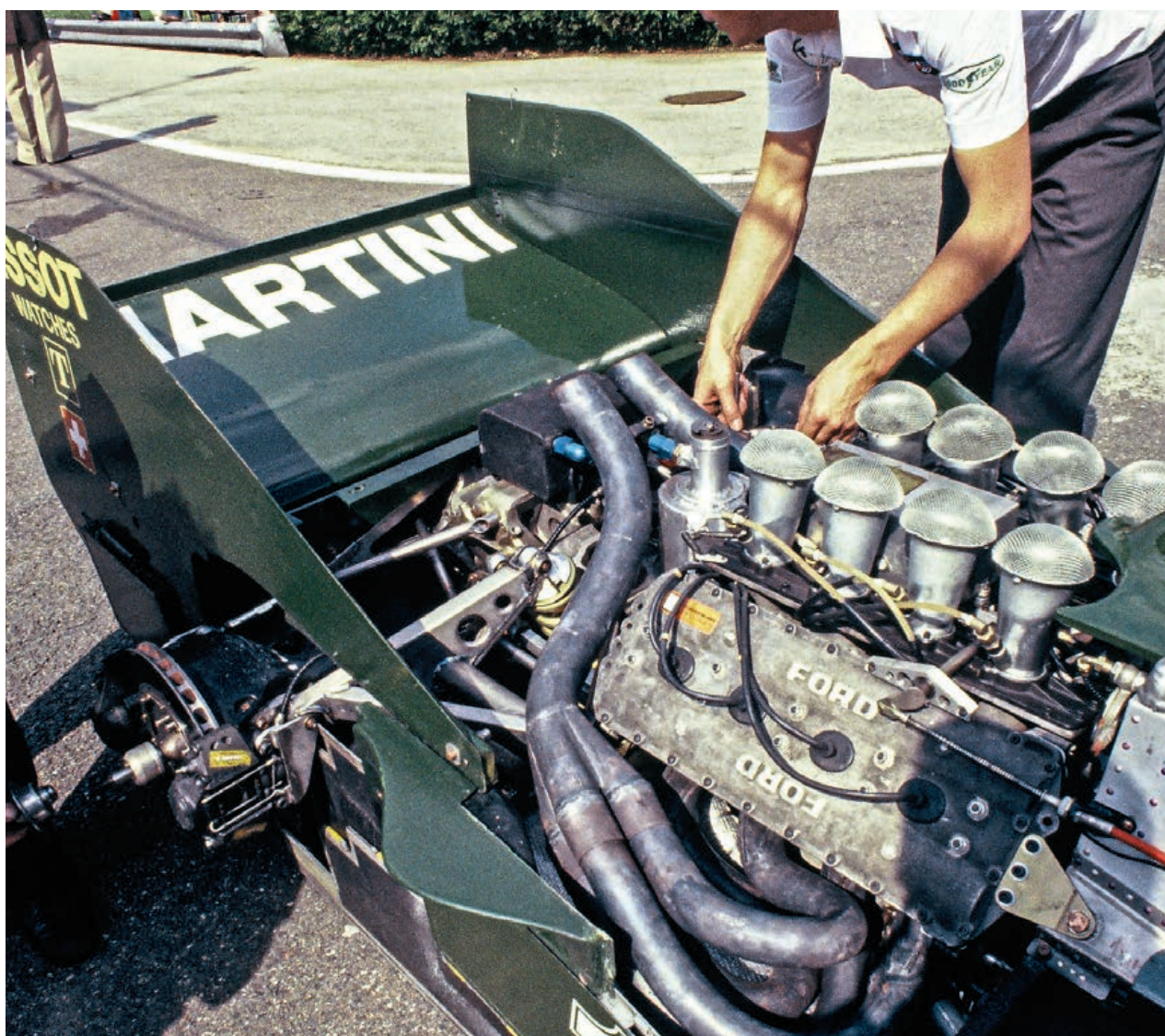


foto grafie ACTUALFOTO



lui che a ritroso narra di un'ex fidanzata che ha lasciato il segno -, fino al ritorno dell'aspirato e a stagioni caratterizzate di volta in volta dai nomi roboanti dei rispettivi top team d'alternata dominanza, che siano essi Williams, McLaren, Ferrari o che.

In poche e altre parole, la voglia che permea queste pagine è quella di farvi avvertire non solo cavalli e cavilli ma anche tanta umanità brulicante, sempre tesa a gestire loop regolamentari, intuizioni e scappatoie accanto a soluzioni più canonicamente geniali.

Non a caso la lunghissima intervista riproposta a Giorgio Piola nel momento del suo addio ad Autosprint altro non è che l'occasione quasi unica per ripercorrere oltre cinquecento Gran Premi della storia della Formula Uno dalla prospettiva di uno dei grandi maghi dell'osservazione e del disegno tecnico, al tempo stesso esperto sopraffino, specialista dell'evoluzione tecnica della massima formula e anche depositario di rapporti intensi, importanti e praticamente esclusivi con la maggior parte dei tecnici di riferimento nelle varie stratificazioni di storia della F1.

Leggete i vari servizi, scorrete pure gli argomenti e molto probabilmente alla fine uscite da questa esperienza con la netta impressione che la tecnica nei Gran Premi non è solo materia scientifica portata all'estremo, ma anche e soprattutto rigorosissima disciplina che non disdegna fascino e malie tipicamente di stampo umanistico. Perché

dietro ciascun bullone s'annida una storia e in quella storia si annidano uomini capaci di operare con sogni, sfide e coraggio.

E, certo, il sistema prescelto è quello dei mille spunti, ma senza avere né inseguire il dogma della completezza e dell'eshaustività. In altre parole, in questo As Gold Collection troverete non tutto ma di tutto alla voce dell'evoluzione tecnica (e non solo) nel mondiale di F1.

Per tutto questo state sfogliando una serie di pagine che mirano a restituirvi il gusto della storia, delle prodezze intellettuali dei singoli progettisti ma anche l'affresco grande di una Formula Uno che sa cambiare al cospetto dei decenni, continuando a essere tordente frullatrice e impastatrice di fatti e appuntamenti, spesso in grado di trascolorare nella leggenda. E dietro la prima Renault turbo, targata 1977, troverete non solo una monoposto fumante e coraggiosa, ma anche una stupenda pioniera, così come la Lotus 79 dell'anno dopo resta caposcuola di una disciplina aerodinamica a oggi fondamentale.

D'altronde gustare aneddoti e memorie dell'ingegnere D'Agostino, meraviglioso simbolo dell'era Schumi in Ferrari, è l'ulteriore prova provata che nei Gran Premi nulla è freddo, asettico e immoto e tutto, dal meccanismo più perfetto fino alla persona più appassionata e fallibile, sanno fornire a tratti lo stesso profumo d'operosa, entusiasmante, commovente umanità.

Buona lettura.



L'EPOPEA DEI GP

L'approdo turboibrido

Yas Marina Circuit,
Abu Dhabi: ecco Nico
Rosberg su Mercedes
F1 W05 Hybrid.
Dal 2014 la F.1 è
caratterizzata dal
ciclo turboibrido



Varie **formule** tecnologiche

PROVIAMO A RIPERCORRERE
IN SINTESI I CICLI CHE
HANNO CONTRADDISTINTO
LA STORIA DELLA F.1,
DALLE ORIGINI A OGGI

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 21 21 MAGGIO 2019

Poi dicono che la storia sia maestra di vita. Di certo lo è. Ma se in Formula Uno ci mettiamo a guardare quella, la lezione che ne promana di recente, non è proprio di quelle che entusiasmano. Perché quanto a indicazioni e linee interpretative di ciò sta accadendo nel mondiale in corso, i precedenti danno segnali univoci e non esattamente all'insegna dell'incertezza. E il campanello d'allarme suona da talmente tanto tempo, che ormai è lecito considerarlo un campanone. Con 79 vittorie su 106 Gp e cinque doppiette nelle prime cinque gare del mondiale, la Mercedes è protagonista unica e quasi incontrastata della formula turboibrida dal 2014 a oggi, avendo vinto dieci titoli mondiali, cinque conduttori e cinque Costruttori dal 2014, ed essendo ultraseramente candidata a fare l'en-plein, ovviamente, anche nella stagione in corso, arrivando a quota dodici titoli mondiali vinti consecutivamente: praticamente un primato mai visto prima.

Tutto bello? Tutto giusto? Tutto lecito? Be', lecito sicuramente, bello meno, giusto in proiezione, forse. Perché, a ben guardare, questa è la formula tecnica regolamentare più imbrigliata e irreggimentata nella storia della F.1, quindi più si va avanti e più sembra assurdo che briglie, calmieri e limiti servano involontariamente ma inesorabilmente a far vincere sempre e solo lo stesso marchio.

Per regolamento vige la monogomma, la progettualità dei motoristi è molto orientata dalle linee direttive fornite, l'affidabilità stessa - che obbliga a utilizzare tre motori per un'intera stagione, salvo penalty -, influisce pesantemente nella ricerca della potenza e sui tentativi di cambiare la scala dei valori.

Non bastasse questo, il calmierato relativo ai test, vigente ormai da più di dieci anni, in corrispondenza con l'avvento della crisi economica globale, ha praticamente paralizzato la capacità di sviluppo e di continua sintonia fine. Tagliando i costi vivi dei test team, questo sì, ma moltiplicando quelli relativi alle simulazioni e soprattutto inibendo la capacità di reazione della squadra che aveva mostrato negli anni maggior capacità di crescita quotidiana della sua monoposto grazie a ineguagliate dotazioni infrastrutturali e di know-how, ossia la Ferrari.

Parliamoci chiaro, i cicli tecnico-agonistici in F.1 ci sono sempre stati. Nei Gran Premi non si vince mai a caso e, se ne hai di più degli altri, poi diventa difficile e tutt'altro che immediato sovvertire la scala dei valori. Anzi, per certi versi la storia della massima formula, oltre che un'epopea di nomi ed eroi, è tutto un alternarsi di monoposto vincenti che sanno restare tali molto spesso anche al di là di chi le guida, con la Ferrari su tutte.

Negli Anni '50 la F.1 iridata si apre col dominio delle gloriose Alfetta, che in realtà sono cimeli dell'anteguerra, pronti a cedere il passo alla prima, vera grande novità realizzata appositamente per la nuova categoria, ossia la Ferrari. La quale in realtà si afferma poi in versione F.2, dominando con Alberto Ascari, prima del perentorio arrivo Mercedes, vera dominatrice di metà Anni '50.

Ferrari e Maserati danno altri segnali di supremazia, con Fangio puntualmente alla guida della miglior macchina, al posto giusto e al momento giusto. Tutto questo prima dell'interregno di Hawthorn e, soprattutto, dell'affermarsi di un nuovo ciclo tecnico, quello delle F.1 a motore posteriore, segnatamente di marca inglese. Comincia la Cooper, quindi ecco Brm e Lotus, mentre la Rossa c'è con Phil Hill nel glorioso e tragico 1961 e risponde tramite John Surtees nel 1964, con Forghieri che vince il mondiale da responsabile tecnico 29enne.

Ferrari contro tutti

È l'era degli inglesi contro la Rossa. Come si diceva, Lotus, ma pure Brabham, McLaren, Tyrrell (anche facendo correre la Matra), poco cambia: sostanzialmente si piomba nell'era delle kit-car in cui gli assemblatori anglosassoni giocano evolvendo telaio e aerodinamica confidando sul motore Cosworth clienti per aver ragione della cavalleria Ferrari. L'avvento delle wing car rilancierà la Lotus, gratificherà un po' la Ligier e soprattutto proietterà nell'empireo la Williams, grazie a finanziamenti arabi, mentre la Ferrari si è già goduta il gran ciclo del suo motore 12 cilindri piatto pluriridato con Lauda e al top, infine, pure con Scheckter.

”
*A fine anni '50
si impone
un nuovo ciclo
tecnico,
caratterizzato
dal motore
posteriore,
con la Cooper
caposcuola*
”





Ayrton mīto in McLaren
Ayrton Senna su McLaren MP4-8
nell' European Gp a Donington
Park nel 1993. Qui il brasiliano
è in prova, sull'asciutto



È con l'avvento e il consolidamento del motore turbo che inizia lo strapotere soffocante della McLaren, prima in coniugazione Tag-Porsche e poi Honda. Il ritorno dell'aspirato non cambia le carte in tavola: la straordinaria verità è che la McLaren stessa, pur con piloti fantastici come Lauda, Prost e Senna, vince sette titoli mondiali piloti e sei Costruttori, dal 1984 al 1991. Dal punto di vista matematico è il primo grande dominio di stampo ultraquinquennale nella storia della F.1 e l'intermittenza delle risposte vincenti Williams poco cambiano la sostanza delle cose. La McLaren di Dennis & Ojje in realtà è la prima grande forza capace di annichilire per lunghissimo tempo i Gp, con quella simbolica annata turbo 1988 (l'ultima) praticamente stradominata, non fosse per il ritiro di Senna toccato da Schlessler nel Gp d'Italia, che consegna una struggente doppietta alle Ferrari di Berger e Alboreto, a pochi giorni dalla scomparsa del Drake.

Alla fine della prima metà degli Anni '90 si afferma un pilota il quale da solo - proprio come aveva fatto Fangio negli Anni '50 - diventerà sinonimo di garanzia di ciclo vittorioso assicurato: si chiama Michael Schumacher e sbanca il mondiale dapprima alla Benetton di Briatore e poi, una volta in Ferrari, portandosi dietro il progettista Rory Byrne e il faro tecnico-organizzativo Ross Brawn, darà vita all'epopea più vincente in tutta la storia del Cavallino Rampante, con ben undici titoli mondiali Consecutivi dell'era Montezemolo-Todt, dal primo Costruttori conquistato nel 1999 che lo vede perfino infortunato a metà stagione fino agli ultimi hurrà iridati targato 2004. Da lì segue il mini-ciclo Alonso-Renault, con un biennio tutto franco-spagnolo, prima di cedere il passo a Raikkonen (Ferrari) e Hamilton (McLaren) nelle stagioni 2007-2008, di certo le più aperte e appassionanti dell'era recente.

In effetti il biennio 2007-2008, al di là di spy story e crash gate singaporiani, oltre al finale non proprio specchiato della presidenza Mosley, in pista presenta sfide incerte, al calor bianco e appassionanti al centimetro, tra Ferrari e McLaren.

Con lotte iridate tra piloti che finiscono all'ultimo tuffo, entrambe a Interlagos, consegnando un titolo a Raikkonen, pronto ad approfittare da ferrarista del derby fratricida in casa McLaren tra Alonso e il debuttante Hamilton e l'altro allo stesso Lewis, - che brucia Massa, campione per dieci secondi -, grazie a un determinante, millimetrico e disperato sorpasso sul filo di lana alla Toyota di Timo Glock, in un finale convulso e indimenticabile.

A parte l'anomalo 2009 nel quale inizia alla grande e si compie la favola BrawnGp con Jenson Button, la verità è che dalla seconda metà della stagione parte il ciclo tecnico Red Bull-Renault, con Adrian Newey capace di dar vita a una terza fase della sua avventura vincente nella massima formula, dopo le Williams targate Renault e le McLaren motorizzate Mercedes.

Quattro annate stradominate e otto titoli mondiali. È vero, due volte la vittoria arriva in volata sulla Ferrari di Alonso, che fa addirittura harakiri a Abu Dhabi 2010, arrendendosi nel 2012 a una rimonta strepitosa di Seb a Interlagos 2012 ma resta l'impressione che nel quadriennio in oggetto a menare le danze sul piano della pura prestazionalità e dell'avanguardia tecnologica sia proprio la Red Bull, con la Ferrari nel ruolo di validissima sfidante, a volte quasi sullo stesso piano, altre volte no.

Il ciclo Renault con Alonso

Fernando Alonso in Brasile 2006: in quella stagione lo spagnolo fa il bis del titolo conquistato già l'anno prima al volante della Renault

”
Nella seconda parte del 2009 inizia il lungo ciclo che vedrà la supremazia Red Bull, con Newey tecnico e Vettel quale primo pilota
”



Infine, eccoci all'era Mercedes turboibrida. Periodo nel quale per gli altri non v'è luce. Sì, è vero, specie nel biennio 2017-2018 il tentativo di Vettel e della Rossa di spezzare l'egemonia appare volitivo, intensissimo e specie all'inizio delle stagioni in oggetto, anche premiato da lampi di successo e da una competitività molto lodevole.

Ma strada facendo le Freccie d'Argento, specie nelle parti finali delle stagioni, quando il gioco si fa davvero duro, riaffermano un'egemonia non più discutibile.

Le lezioni della storia e le indicazioni di quella recente, con zero test e limitata capacità di reazione da parte di chi insegue, dicono che chi stravinca le prime cinque gare poi ha la stragrandi possibilità di godere tanto anche in tutto il resto del mondiale.

Fino a questo 2019, con, in prevedibile arrivo, il record dei dodici mondiali consecutivi di marca Mercedes, già primatista di start gloriosi con cinque doppiette di fila. Il massimo di luce nella storia della Casa tedesca, mentre, per l'incertezza della competizione, in F.1 è sempre più notte fonda. Al di là della gloria meritata, il dubbio resta: c'è forse anche qualcosa da cambiare in tutto ciò?



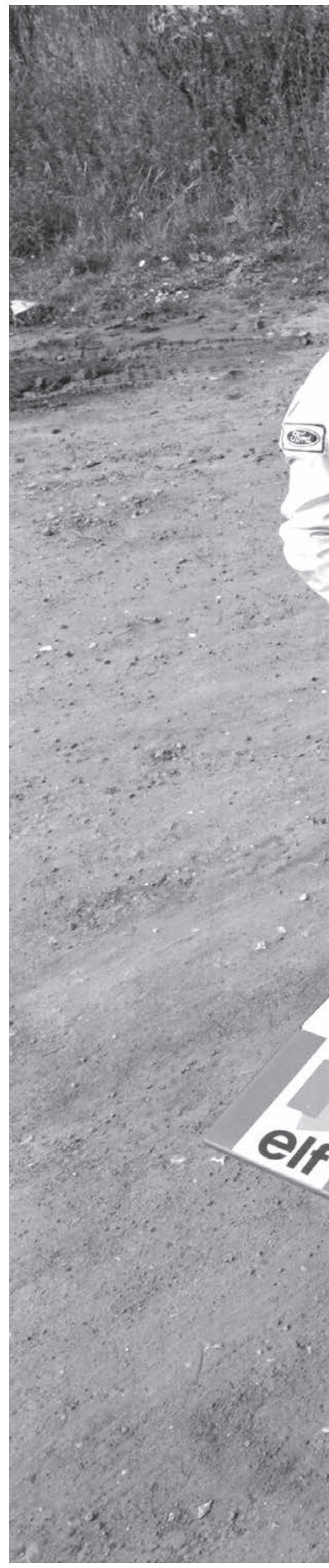
Quando c'erano i **garagisti**

A DEFINIRLI COSÌ È STATO IL DRAKE, CHE NON LI CONSIDERAVA VERI COSTRUTTORI. HANNO PERÒ SEGNATO LA F.1 CON GRANDI SVOLTE

AUTOSPRINT N° 45 10 NOVEMBRE 2009

La Honda ha mollato un anno fa. La BMW l'ha seguita dodici mesi più tardi. Con la Formula 1 adesso ha deciso di darci un taglio anche la Toyota. E il futuro della Renault non è poi così certo. Di costruttori veri e propri, di aziende che cioè producono vetture di grande serie, nel giro dei Gran Premi ne restano davvero pochi. Di fatto due: Renault e Ferrari, uno generalista, l'altro il più nobile quanto a nome. C'è poi la Mercedes, ma è fornitrice di motori e azionista di un paio di squadre. Le griglie non resteranno tuttavia vuote: c'è chi esce e c'è chi entra. Ed ecco le nuove scuderie: l'inglese Manor Racing, la spagnola Campos, l'americana Team US F1 e quella della risorta Lotus. Che della Lotus di Colin Chapman – quella, tanto per intenderci, di Clark, di Graham Hill, di Rindt, di Fittipaldi – ha però soltanto il nome; la proprietà è malese. Si aggiungeranno alle Force India, Red Bull, Toro Rosso, Brawn Gp e Williams. La Formula Uno pare dunque avviata a diventare nuovamente una faccenda tra “garagisti”.

Quella definizione, che suona un poco spregiativa, la conia Enzo Ferrari negli Anni Sessanta, riferendosi agli artigiani inglesi specialisti in telai. I quali, utilizzando i motori, soprattutto i Coventry Climax e i Cosworth, i cambi, gli impianti frenanti prodotti da piccole aziende concentrate nelle contee dell'Inghilterra centrale, assemblano monoposto di Formula 1, 2 e 3. Lui, il Commendatore di Maranello, costruisce invece ogni pezzo nelle proprie officine: dalla materia grezza al manufatto finito. Affronta più sfide – nel 1969, per esempio, la Fer-





*Arriva la Tyrrell
per Stewart!*

Anno 1970, dopo aver
puntato sulla March,
Jackie Stewart e Ken
Tyrrell posano
orgogliosamente
accanto alla Tyrrell
Formula One Race
Car, apparsa a fine
campionato

”

*Nel 1967
compare
il Ford
Cosworth DFV:
è il motore
ideale
per essere
installato
su qualunque
telaio*

”

La nobiltà della Lotus

Anno 1972:
Emerson Fittipaldi
andrà a vincere il titolo
a 26 anni non compiuti
con la sua
Lotus 72 Ford

rari è impegnata in F.1, nel mondiale Sport Prototipi, nella Can-Am nordamericana e pure nell'europeo della Montagna – e fabbrica formidabili gran turismo e fuoriserie. Eppure è uno di loro, il “garagista” John Cooper, il primo a intuire che collocando il motore alle spalle del pilota, la monoposto migliora decisamente le prestazioni, specie la maneggevolezza e la tenuta di strada. E sono sempre loro, gli inglesi, a introdurre gli chassis leggeri e il telaio a monoscocca; i primi a capire i vantaggi dell'effetto suolo con le “wing car”, le vettura ala. Le loro idee fanno scuola.

I garagisti d'Oltre Manica non se la prendono per la definizione del Signore di Maranello. Hanno via via preso il posto delle Case che si sono ritirate dalla F.1: Alfa Romeo, Mercedes, Maserati, Porsche, Honda. Lasciano che i grandi marchi se la vedano nelle competizioni di durata riservate alle Sport Prototipi – il campionato del mondo Marche, appunto – all'epoca all'apice della loro popolarità. Loro si concentrano sulle ruote scoperte; e si trasformano rapidamente in Costruttori. Neppure tanto piccoli considerando che la Lotus del geniale Colin Chapman quaranta anni fa era un solido gruppo industriale, con un migliaio di dipendenti e cinque divisioni: la Lotus Cars che costruiva piccole coupé e spider Elan e la berlina Europa – nel 1969 ne produrrà quasi 4mila – quindi la Lotus Sales per la commercializzazione, la Lotus Components per i ricambi, la Lotus Service per il servizio post-vendita e, infine, la Lotus Team, cioè il reparto corse per l'attività in Formula 1, e l'assemblaggio delle Formula 2, 3 e Ford destinati ai clienti. Nello stesso periodo la Ferrari è in piena crisi finanziaria. Tanto che dovrà intervenire la Fiat per evitare il dissesto economico. Altri garagisti di successo della seconda metà degli Anni '60, e poi dei '70, sono John Cooper, Jack Brabham e Bruce McLaren, che sono anche affermati piloti di livello internazionale. E un certo Ken Tyrrell; che ha trasformato la ditta di legnami in base della sua officina-scuderia. Per questo nel giro lo chiamano il “boscaiolo”.

Alla fine degli Anni Sessanta, tanto per dare una dimensione industriale del “garagista tipo”, la McLaren monta monoposto di Formula 1, Formula 5000 – cioè con motori V8 5 litri di grande produzione – e per le gare tipo Indianapolis, oltre alle biposto per la serie Can-Am. Ci riesce con una cinquantina di dipendenti; quindici volte meno di quanti ne dispone la McLaren di oggi per affrontare il mondiale F.1; più o meno quanti ne porta a un Gran Premio una squadra di piccole dimensioni, come può essere la Toro Rosso. Ma torniamo alla definizione “garagisti”. Che è meglio sostituire con il termine “assemblatori”, perché di assemblaggio si tratta. Il metodo è conosciuto oggi come “outsourcing”, cioè l'esternalizzazione di alcune fasi del processo produttivo; è una pratica molto diffusa nell'industria in generale. Il fenomeno degli assemblatori in Formula 1 si accentua a partire dalla seconda metà degli Anni '60, anche per effetto di un novità tecnica: il motore 3 litri V8 della Cosworth, il leggendario DFV, sigla che sta per “double four valve”, cioè a 4 valvole per cilindro, mentre “double” indica che in origini è stato sviluppato da un 4 cilindri. Finanziato dalla Ford e progettato e realizzato dalla ditta degli ingegneri inglesi Mike Costin e Keith Duckworth – dai cui cognomi proviene appunto Cosworth – il DFV V8 segna una svolta epocale in Formula Uno.

Semplice e potente - eroga circa 400 cavalli – è inizialmente dato in esclusiva alla Lotus: Jim Clark lo porta al debutto al Gran Premio di






Olanda del 1967, ed è subito vincente. Ma dall'anno successivo la Ford decide di fornirlo anche alla McLaren e alla scuderia di Ken Tyrrell, che utilizza il telaio realizzato dall'industria aerospaziale francese Matra. Dodici mesi più tardi andrà pure alla Brabham. Sarà messo in vendita a circa 8mila sterline: all'epoca, con quella cifra, si poteva acquistare una fuoriserie come l'Aston Martin Martin DBS V8. Tanto per spiegare la rapida diffusione del Cosworth, basta considerare lo schieramento di partenza dell'ultima gara del campionato 1969, il Gp del Messico: su 16 monoposto in griglia, le uniche non equipaggiate col V8 inglese sono la Ferrari del messicano Rodriguez

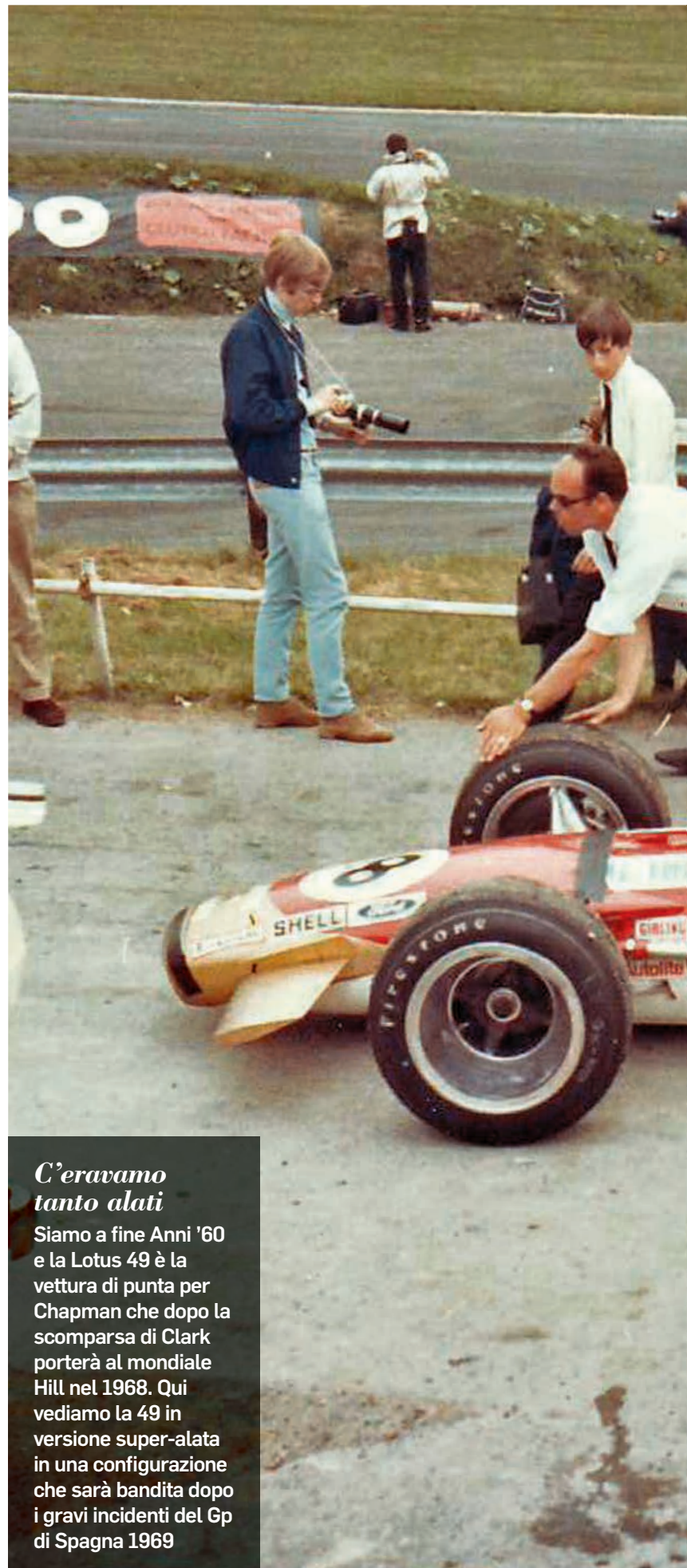
e le BRM di Oliver e Eaton. Anche sul fronte delle trasmissioni è un monopolio inglese, con i cambi della Hewland che la fanno da padroni. Il formidabile V8 di Costin e Duckworth conquisterà, in una carriera durata un quarto di secolo, 155 affermazioni in gare di campionato del mondo. Non è affatto azzardato affermare che ha salvato la F.1 in un momento in cui gli schieramenti andavano assottigliandosi proprio a causa della carenza di propulsori decenti. Con l'arrivo del Cosworth V8, invece, chiunque disponga di una struttura adeguata per realizzare un telaio può finalmente contare su un motore competitivo, affidabile e facile da revisionare. Sarà così, a metà Anni 70, per Graham Hill

che, smessa la tuta da pilota, diventa costruttore con la Embassy, e per l'eccentrico baronetto inglese Lord Alexander Hesketh, che si inventa un team e poi si fa anche la monoposto per il giovane James Hunt. Sarà proprio grazie alla disponibilità del Ford Cosworth V8 che alla fine del 1969 un gruppo di intraprendenti inglesi, tra cui un paio di ex piloti, costituiscono una società per la costruzione di macchine di F.1, estendendo poi il "business" alle F. 2 e 3, e alle biposto Sport. È la March, la cui sigla è composta dalle iniziali dei soci, Max Mosley, Alan Rees, Graham Coaker e Robin Herd. E ancora: è col Cosworth – e la determinante sponsorizzazione degli arabi – che un abile team manager inglese compie il salto di qualità, trasformando nel giro di poche stagioni una squattrinata scuderia in un potenza tra i costruttori della Formula 1: Frank Williams.

Per quelle interessanti coincidenze della storia, che sono i corsi e i ricorsi, ecco rispuntare il nome Cosworth. L'azienda, che oggi è un gruppo con interessi in vari settori, fornirà nel 2010 i propri V8 ai "garagisti" del ventunesimo secolo, ai nuovi arrivati della Formula 1: Manor, Campos, US F1e la Lotus controllata dai malesi. E a una vecchia conoscenza, la Williams. È curioso, ma l'organizzazione dell'intramontabile Sir Frank è l'unica, tra le sopravvissute dell'epopea del leggendario DFV, che è arrivata immutata ai giorni nostri. La McLaren ha cambiato proprietà, la Lotus che ritorna pure. La Williams no: sul ponte di comando, a decidere, ci sono sempre loro, Frank e l'inseparabile braccio destro Patrick Head. I veterani, ma forse i reduci, di un'indimenticabile epoca delle corse automobilistiche. Dove tutto era meno complicato e le vittorie si costruivano in pista.

Sono proprio i garagisti a scoprire, una quarantina d'anni fa, i soldi delle sponsorizzazioni. Fino ad allora limitata alla réclame di prodotti collegati all'automobile, quali le benzine, le gomme i lubrificanti e gli accessori, l'abbinamento pubblicità-macchine così come la conosciamo oggi compare in Formula 1 nel 1968. Quando cioè la Lotus abbandona il classico verde scuro simbolo delle vetture britanniche – il "British racing green" – per il bianco, rosso e oro del tabaccaio Gold Leaf. Per qualcuno è uno scandalo, la fine di un'epoca, per altri l'inizio di una nuova. Avranno ragione i secondi: da lì in avanti sarà un escalation di sponsor. Benzina, pneumatici, lubrificanti, candele: la Formula 1 dei garagisti, prima della svolta del fumo del 1968, campa così, con prodotti e un contributo nell'ingaggio dei piloti più affermati in cambio di qualche adesivo sulla monoposto. E, naturalmente, con i premi di partenza e di gara. Quest'ultimi vanno tuttavia spartiti con i meccanici.

La McLaren, per dire, in quegli anni non usa pagare gli straordinari ma riconosce il 10 per cento delle vincite ai meccanici. Se le cose vanno in un certo modo, se cioè ci si piazza con frequenza bene, a fine stagione gli uomini dei box mettono insieme una bella somma. Qualche meccanico farà carriera. Uno in particolare ne farà parecchia. Ha cominciato poco più che quindicenne alla Cooper. È un ragazzo sveglio e infaticabile. E ambizioso. Due anni più tardi è già in F. 1, lavora sulla Cooper-Maserati di Jochen Rindt. Quando l'asso austriaco passa alla Brabham, decide di portarselo come meccanico di fiducia. Si chiama Ronald Dennis, ma per quelli del paddock è Ron. Organizzerà un proprio team e realizzerà pure una monoposto di F.2, la Rondel. Nel 1981 metterà le mani sulla McLaren. E ce le terrà a lungo. 



C'eravamo tanto alati

Siamo a fine Anni '60 e la Lotus 49 è la vettura di punta per Chapman che dopo la scomparsa di Clark porterà al mondiale Hill nel 1968. Qui vediamo la 49 in versione super-alata in una configurazione che sarà bandita dopo i gravi incidenti del Gp di Spagna 1969



”

Tra i team più nobili ad aver interpretato il ruolo di assemblatori, c'è senza dubbio la Lotus di Chapman

F.1 Tremila

l'era moderna

LA FORMULA A 3000 CC SEMBRAVA NATA PER LA FERRARI DI SURTEES. INVECE È L'APOTEOSI DI BRABHAM E DEI SUOI REPCO

AUTOSPRINT N° 8 23 FEBBRAIO 2016

Riletto mezzo secolo dopo, il campionato del mondo di Formula Uno 1966 sembra un romanzo di fantascienza. Oppure un retrofuturo ucronico e distopico, dimensione parallela dove nulla è come sembra e tutto appare così tremendamente diverso e affascinante, rispetto a oggi. Eppure il 1966 è pura, autentica e testarda realtà. Con la franchigia didattica d'essere ormai Storia cristallizzata, madre legittima e naturale di tutto ciò che da lei scaturisce, compreso passato prossimo e oggidi Tanto per cominciare, il 1966 è l'anno d'uno stato di fatto e di una rivoluzione del tutto incredibile agli occhi d'un freshboy del terzo millennio. Perché il 1966 al suo apparire è l'anno in cui la Formula Uno riparte sbiadita, subordinata e plebea ancella delle gare di durata, ormai vero centro di gravità permanente del Motorsport. Con la Ford - non un Costruttore, ma "IL" Costruttore - pronto a sfidare e ghermire la Ferrari nella corsa più importante del mondo, la 24 Ore di Le Mans, e con essa il prestigioso Trofeo Internazionale per Prototipi.

Parallelamente, la Formula Uno vive la sua Rivoluzione di primavera, con i motori 3000 cc che soppiantano per sempre i modesti 1500 aspirati. Le F.1 smettono d'essere minimaliste saponette, per tornare a farsi belve ignoranti, sfiorando il tetto dei 300 cavalli, cento in più della Lotus-Climax di Clark che aveva sbancato l'anno prima.

Qualcuno battezza la svolta come "Il Ritorno della Potenza", quasi si tratti del titolo d'un film alla Star Wars dirompente e visionario, capace di cambiare tutto per sempre.

Lo scopo d'ammettere i motoroni nel Circus è tutto politico, una calamita potente per attrarre i Costruttori americani e provare a far avvicinare due pianeti così diversi, rilegittimando nel Villaggio Globale i quarti di nobiltà delle monoposto, dopo che da sei anni si è smesso di

Jack 1°, pilota & Costruttore

Jack Brabham su Brabham BT20 corre verso il 2° posto nel Gp Messico 1966 anno in cui diventa il primo e unico pilota-costruttore a vincere il mondiale







ritener sterilmente valida la Indy 500 per il mondiale della massima formula. Per qualsiasi cambiamento c'è un prezzo da pagare e stavolta nessuno ne conosce l'entità esatta, ma il nome del beneficiario immediato del salto in avanti, tutto motoristico, con lo sviluppo aerodinamico ancora lungi dal sublimarsi, è ben noto: Ferrari Commendator Enzo da Maranello, d'anni sessantotto, di professione agitatore d'uomini e cavalli vapore.

Lui, il Drake, che sta soffrendo la crescita Ford nelle maratone, nel Circus par pronto a piazzare quella che potrebbe essere una delle ultime zampate romantiche e terribili.

È lui il solo timoniere che ha in rada vele e sartame già bell'e pronti per l'attesa burrascosa natata in longitudine Tremila. Il V12 Rosso del nocchiero demonio Forghieri occhi di bragia - e pure di Bussi e Rocchi -, è il solo in giro teoricamente così maschio e maturo - 290 cavalli al banco -, da promettere sfracelli, se è vero che Lotus e Brm boccheggiano vagheggiando il complessissimo Brm H16 - poi al top in una sola gara con Clark -, che la fresca Brabham pare inoffensiva col casareccio e apparentemente raffazzonato Repco V8, che la Honda continua a essere un oggetto misterioso, che l'Eagle di Gurney con l'inaffidabile Weslake avrà da penare e basta, alternandolo al moscio Climax e che la neonata McLaren farà solo cinema saltellando da un Ford di derivazione F.Indy all'esotico Serenissima, salvo riapprodare al Ford medesimo, che non ha niente a che vedere con l'attesissimo V8 by Cosworth. Il quale ruggirà a metà anno dopo, dando il vero inizio, lui sì, a una nuova epopea della Formula Uno.

Okay, vincerà la Ferrari. E con chi? Non con l'ancora agonisticamente inesperto ingegnere-collaudatore Parkes, che ha sgrossato la nuova Rossa - la 312, 3 come Tremila e 12 per i cilindri che pompano -, non con il veloce, bravo ma ancora acerbo Bandini, non col valido Scarfiotti, per ora acquattato in penombra ma benvoluto dalle alte sfere anche grazie alla parentela con gli Agnelli, e allora con chi? Logico, col primo pilota John Surtees, già Figlio del Vento, unico iridato a due e quattro ruote, dopo che nel 1964 ha fatto strike proprio con la Ferrari. Ma Surtees ha due nemici terrificanti, uno addirittura invisibile, l'altro visibilissimo e piuttosto incazzoso. Il primo è il dolore terrificante frutto d'un grave incidente in Canada, il secondo risponde al nome di Eugenio Dragoni, potente direttore sportivo della Ferrari, che non vede l'ora di farlo fuori e proporre un'alternativa tutta italiana, tanto per non fare nomi ma solo cognomi, più Scarfiotti che Bandini. Sembrano faticose politiche minimaliste, ma anche no.

La F.1 inizia col Gp del Sudafrica, il primo gennaio, ma non conta nulla, perché fuori mondiale. Stesso discorso per il più vicino e sentito Gp di Siracusa, vinto, manco a dirlo, da Surtees su Ferrari, così la vera ouverture iridata è a Montecarlo il 30 maggio, laddove s'impone a sorpresa il giovane Jackie Stewart con una telefonatissima ma maneggevole Brm a motore 2000, davanti al bravo Bandini su una Ferrari ancora motorizzata 2400, mentre Surtees è out con l'attesa 3000. A Monaco debutta pure la troupe cinematografica by MGM del regista John Frankenheimer per il primo ciak in pista del film "Grand Prix", stupendo capolavoro nei decenni rivalutato per il suo valore documentaristico d'una F.1 vista e vissuta come prateria dei Cavalieri del Rischio.

Ma torniamo a noi. Occhio, perché il colpo di mano decisivo avviene il

”

*Lotus e Brm
intanto
boccheggiano
vageggiando il
complicatissimo
motore H16,
realizzato
faticosamente
da quest'ultima
Casa*

”

Surtees iridato mancato!

John Surtees su Ferrari sotto l'acqua va a vincere il Gp del Belgio 1966. Potrebbe essere il più serio candidato all'iride ma sul più bello la Ferrari lo licenzia...

”

Il primo grande colpo di scena della seminale stagione 1966 è il licenziamento di Surtees da parte del diesse della Ferrari Eugenio Dragoni

”

Tutti insieme felicemente

Nell'altra pagina, un impressionante estratto del parco motori 1966: Honda V12 (1), Maserati V12 (2), Ferrari V12 (3), Repco V8 (4), Ford V8 (5), Brm H16 (6), Serenissima V8 (7) e, infine, il Weslake V12 (8)

giorno dopo della corsa monegasca, di lunedì, a Maranello. Con una litigata spettacolare tra Dragoni e Surtees, tra l'altro accusato senza mezzi termini d'essere non del tutto estraneo al fatto che la nuova Lola Prototipo sembra, ehm, uguale sputata alla Ferrari concepita dal Reparto Corse. Ce n'è abbastanza per mandarlo a stendere e Enzo Ferrari sarebbe per liquidarlo già nell'immediato dopogara del successivo Gp del Belgio, ma c'è un problema grosso.

In un weekend da tregenda, con un acquazzone inatteso che rende la corsa un inferno nelle Ardenne, non ti va a vincere proprio il licenziando John Surtees? Così - per la cronaca in testa al mondiale è lo stupendo Bandini a quota 10, con un punto su Stewart e Surtees medesimo - il Drake e Dragoni aspettano il weekend della 24 Ore di Le Mans, ideale per piazzare la suppostina avvelenata laddove il Figlio del Vento la sentirà meglio.

Così va. A Le Mans Dragoni con Surtees sembra Gatto Silvestro con Titti, financo multandolo perché non autorizzato s'è seduto sulla macchina di un compagno, anteponeandogli Scarfiotti nel primo turno di guida - sono parole di Franco Gozzi, queste - come se Surtees fosse considerato ormai una seconda guida. Primo accenno d'insofferenza dell'inglese e arriva addirittura la sospensione. John è a piedi e non solo nella campagna della Sarthe. Il martedì dopo l'inglese passa all'ufficio paghe per la liquidazione e buonanotte suonatori di 12 cilindri. E, soprattutto, addio mondiale per lui e per la Rossa.

Tutto ciò che accade da lì in poi, ossia dal Gp di Francia, sembra un racconto di Asimov, tanto è cosmicamente alieno alla logica dei pronostici d'inizio mondiale. A Reims Jack Brabham su Brabham approfitta della jella di Bandini e trionfa, primo pilota costruttore a riuscire nell'impresa. Poi fa il bis in Inghilterra, a Brands Hatch, meritatamente, quindi il tris in Olanda, presentandosi al via con un barbone da barboglio perché ha 40 anni d'età e tutti lo sfottono considerandolo un nonno. Quindi al Nurburgring arriva il poker, dopo una gara intelligente nella quale "Black Jack" tiene a bada le Cooper-Maserati del transfuga Surtees e del 24enne Rindt.

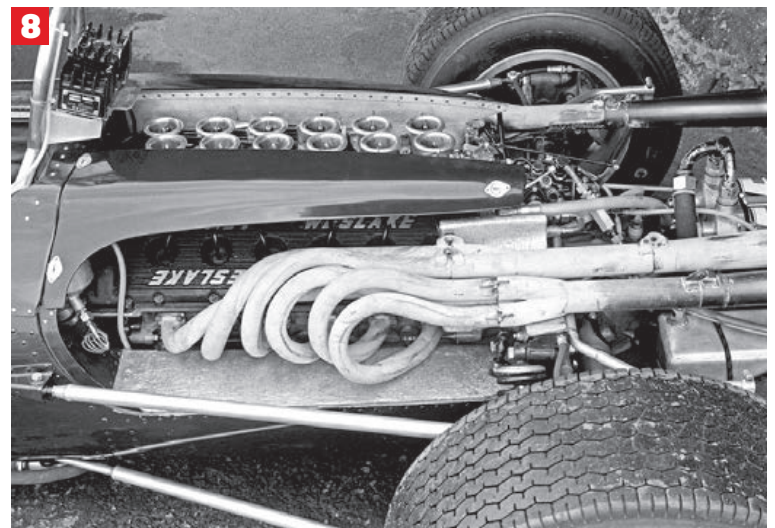
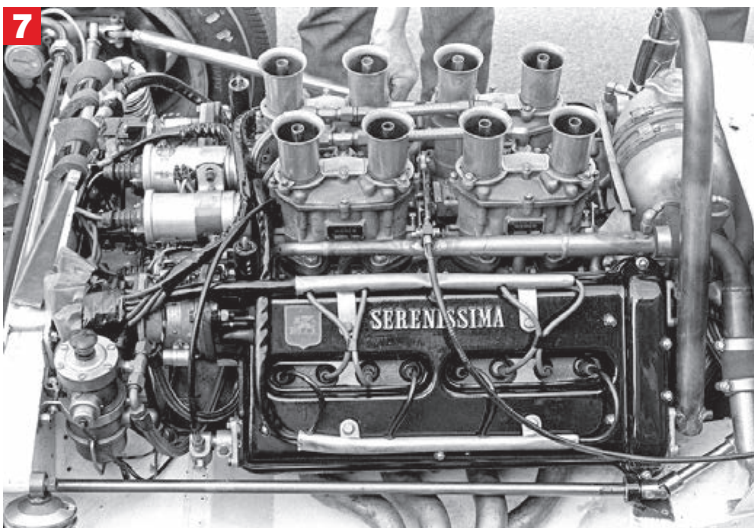
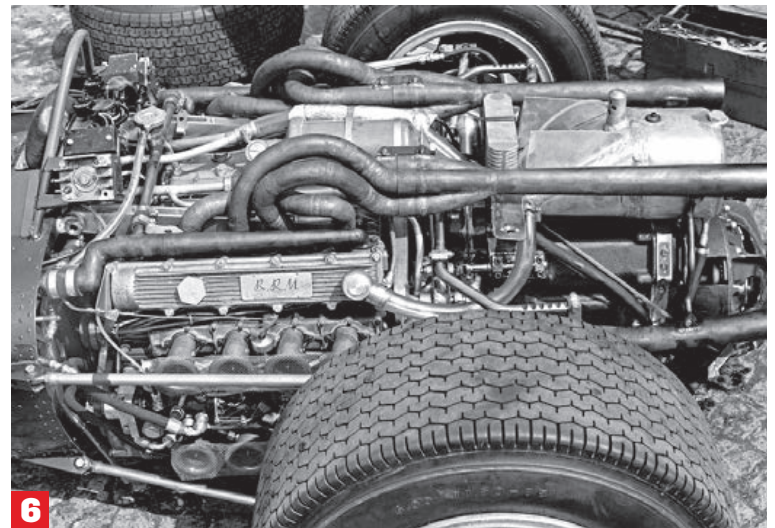
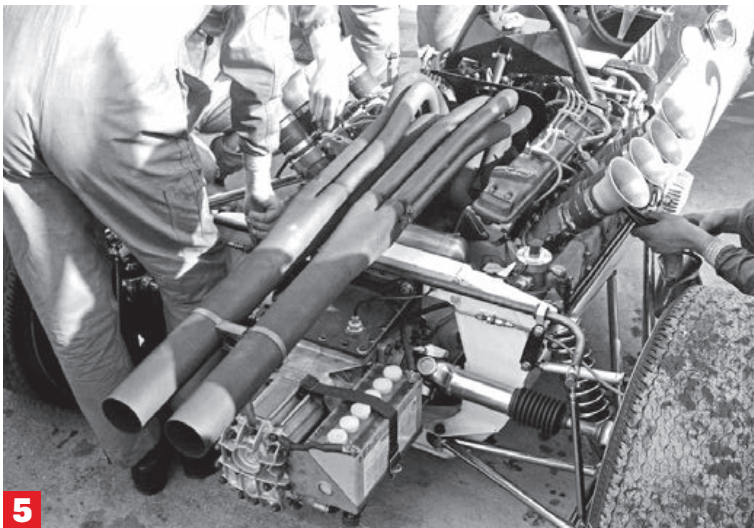
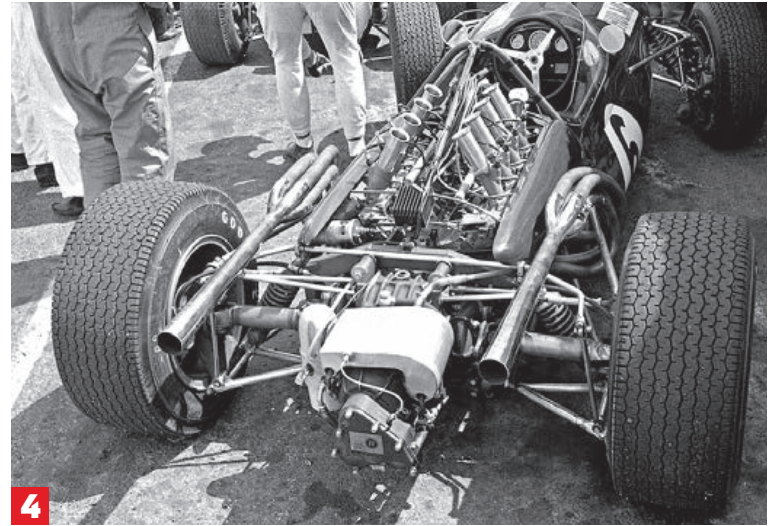
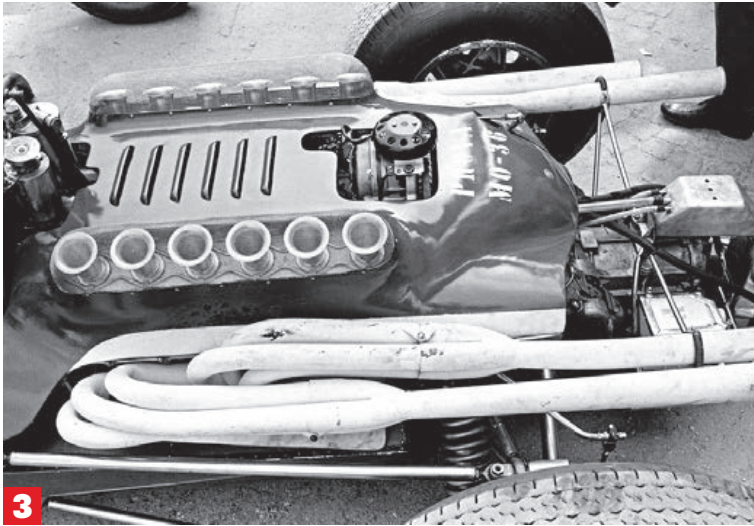
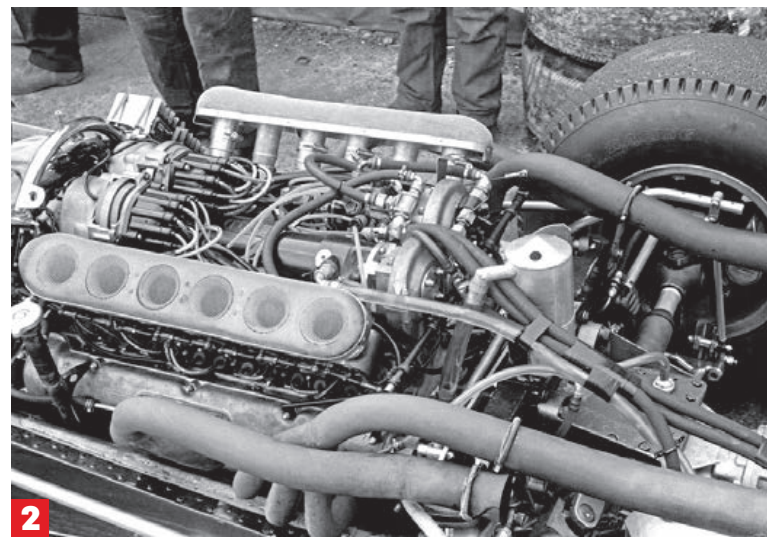
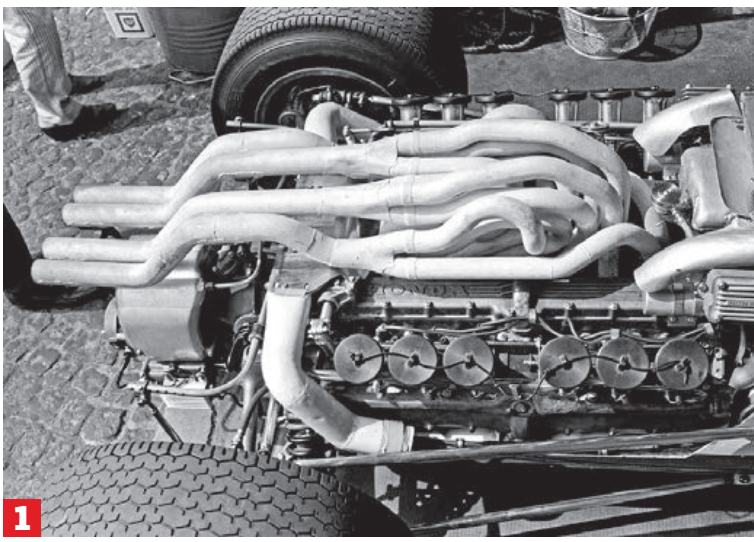
Fine dei giochi.

Alla Ferrari resta la consolatoria marcia trionfale di Scarfiotti a Monza, scortato da Parkes, per una doppietta che resterà nella storia affettiva della Rossa, con un italiano vincente a Monza su Ferrari. Per il resto, bisognerà attendere l'era Lauda, segnatamente il 1975, per rivedere la Rossa iridata, proprio sull'autodromo. Perché il divorzio con Surtees resterà per lustri un mortifero buco nero nella storia e nel palmares della Rossa.

Quanto a Jack Brabham e è rimarrà il solo pilota Costruttore capace di vincere il mondiale Piloti e il Trofeo riservato alle Case.

L'atteso sbarco degli americani, a parte il Ford Cosworth, resterà lettera morta. Piuttosto accade il contrario, perché alla Indy 500 trionfa l'uropeissimo rookie Graham Hill con l'inglese Lola, nome di femmina che aveva fatto litigare Surtees e il Drake, quasi a chiudere un cerchio di colpi di scena in una stagione memorabile, indimenticabile e strana.

Così altalenante e imprevedibile, da augurarsi di poterla non solo rileggere ma anche rivivere nei suoi tumultuosi e imprevedibili snodi mezzo secolo dopo, quindi ora, con lo stesso incanto che rese indimenticabili quei giorni.



1967



Quella prima estate del **Cosworth**

LANCIATO CON UNA SINERGIA TRA CHAPMAN,
FORD E I TECNICI DUCKWORTH & COSTIN, IL
MOTORE DFV CAMBIA LA STORIA DELLE CORSE

AUTOSPRINT N° 28 11 LUGLIO 2017



*Grande dal
primo anno!*

Graham Hill su Lotus
Cosworth 49 davanti
al compagno
di squadra Jim Clark,
quindi Chris Amon
su Ferrari 312
in piena azione
nel Gp del Messico
edizione 1967

Oinant'anni fa precisi. Il fascino della cifra tonda abbellisce la nascita del pezzo di ferro più umanizzabile, rivoluzionario e filosoficamente antropomorfo di tutta la storia della F.1: il motore Ford Cosworth. Curiosamente anche dietro il tonitruante Dfv otto cilindri, a dare l'impulso c'è il più grande innovatore delle corse moderne, Anthony Colin Bruce Chapman, artefice nonché patriarca della Lotus. E per un motivo semplice: perché, per dirla alla Luigi Tenco, non aveva nient'altro da fare. Con l'entrata in vigore della cilindrata massima dei motori aspirati a 3000 cc, di fatto raddoppiata, tra i top team il più in difficoltà appare proprio la Lotus. Schiacciata tra il rifiuto della Coventry Climax di realizzare un nuovo propulsore e la fornitura provvisoria e priva di costruito a opera della Brm, col complicato e inaffidabile H16, che montato sulla Mk43 guidata da Jim Clark riesce a vincere solo il Gp Usa, gara conclusiva del 1966, riuscendo finalmente a non rompersi. Ma certe fortune capitano una volta sola. E fin dall'inizio 1966 emerge la necessità d'individuare una terza via che al momento non esiste, quindi bisogna prima pensarla, poi lastricarla e percorrerla passo passo. Come? Anzitutto parlando con dei vecchi amici.

La Cosworth, fondata nel 1958, è sigla di una factory che sviluppa e produce motori da corsa, composta dalla metà fusa dei cognomi di Mike Costin e Keith Duckworth. Il primo ha già lavorato alla Lotus e con Chapman mantiene ottimi rapporti.

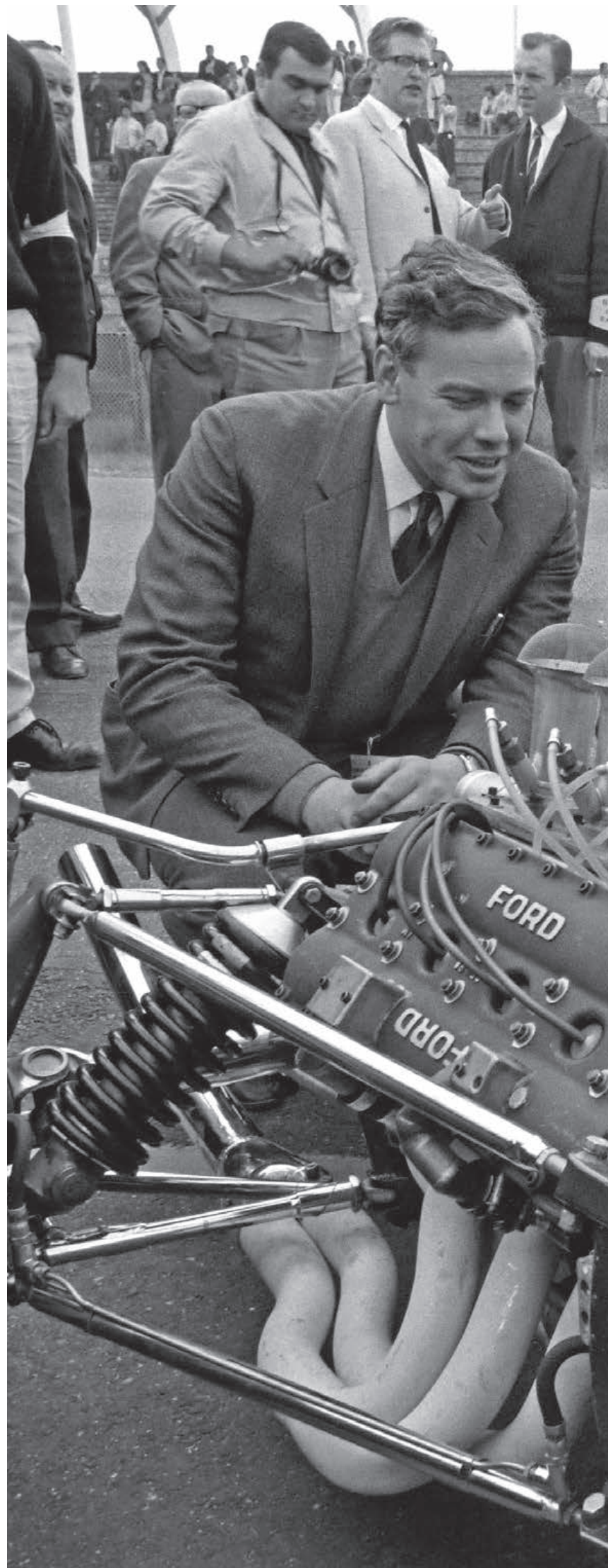
Il boss Lotus per la prima volta vorrebbe un motore su misura per le sue creature, un V8 potente, diciamo sui 400 cavalli, finalmente affidabile e, soprattutto, leggero, sotto ai 180 chili, lieve come sono da sempre le verdi farfalle metalliche imbozzolate a Norfolk. E realizzato in modo da fungere da spinta della monoposto ma pure da spina dorsale.

Si può fare, ribattono Costin & Duckworth, che da geni con aplomb aritmeticamente artigiano partoriscono un ragionevole preventivo: ci vorrebbero centomila sterline e via. Cioè un finanziatore per sborsare il capitale di rischio, poi tutto dovrebbe andare bene.

Se Enzo Ferrari si vanta d'essere ed è grande agitatore di uomini, Colin Chapman se ci si mette non è mica da meno e va a agitare subito Walter Hayes, Pr della Ford Great Britain, Casa con la quale Mister Lotus è in ottimi rapporti, vedi la sinergia in atto col modello Cortina. E non solo: la Casa americana, shakerata da Lee Iacocca, vive un'era d'oro nelle corse, con le effervescenze del progetto Gt40 all'assalto di Le Mans, ai danni di una Ferrari che prima resiste al tentativo d'acquisto e poi vende cara la pelle in pista.

Insomma, un impegno Ford, seppure indiretto, anche in F.1, nell'era del ritorno alla potenza a 3000 cc, renderebbe il conflitto una guerra totale, coinvolgendo endurance e Gran Premi. Le premesse ci sono tutte, i tempi appaiono maturi, le convenienze reciproche e l'accordo auspicabile.

Il 1° marzo 1966 viene siglato l'accordo. Cosworth lavorerà per Ford, producendo un motore di F.1 che debutterà nel 1967, anno in cui sarà fornito in esclusiva alla Lotus, mentre dalla stagione successiva la Ford potrà senz'altro offrirlo sul mercato a clienti in grado di permetterselo. Detto e fatto. Scendendo sul pratico, per dare il via al Dfv, acronimo di Double Four Valves, si prende le mosse da un altro propulsore racing, siglato FVA di 1600 cc, ovviamente pure questo di Casa





*Felici davanti
al bel bebé*

Keith Duckworth,
Colin Chapman, Jim
Clark e Graham Hill
con la Lotus 49 Ford
a Zandvoort
il 4 giugno 1967,
ammirano
il debuttante e già
invidiatissimo (da chi
non ce l'ha) Ford
Cosworth Dfv V8

”

*Il primo vero
test del motore
montato sul
neonato telaio
Lotus 49 R1
viene svolto
dal tecnico
Mike Costin
sull'aerodromo
di Hethel*

”

Cosworth F.1 mai in gara

La Cosworth 4 ruote motrici, qui guidata da Mike Costin, a colloquio col progettista Robin Herd, in un test a Siverstone nel 1969

Ford, utilizzato nella formula cadetta e di derivazione Lotus Cortina, a rendere la triangolazione Ford, Cosworth e Lotus un'entità geneticamente e geometricamente perfetta.

Quindi l'unione di due monoblocchi di Fva crea l'atteso otto cilindri a V di 90°, con una cilindrata dapprima di 3.200 cm³, subito portata sotto il limite dei 3000 giocando su corsa e alesaggio pistoni.

Costruito in lega leggera d'alluminio, il neonato propulsore vanta un peso oltre, anzi, sotto le più rosee aspettative, con soli 163 kg. La distribuzione a quattro valvole per cilindro prevede quattro alberi a camme in testa, mossi da cascata d'ingranaggi.

E gli stessi dati prestazionali nudi e crudi, ossequiano gli auspici del progetto iniziale, visto che l'unità esprime circa 400 cavalli a 9.000 giri/min. Precisamente, al banco, al primo rilevamento, vengono letti subito 408 cavalli. Wow.

Nel frattempo la stagione 1967 è partita da un pezzo. In Sudafrica e a Monaco la Lotus ha tamponato la faccenda ricorrendo ai soliti propulsori tappabuchi Brm e Climax. Addirittura a Montecarlo il team si è presentato con diverse soluzioni per i piloti ufficiali: Clark su Climax 2000 e Hill con un Brm 2000. E quest'ultimo è giunto addirittura secondo dietro al vincitore Denis Hulme, su Brabham-Repco. Ecco, appunto.

Per il secondo anno consecutivo, vista l'impreparazione media della concorrenza e le tribolazioni della Ferrari - nel 1966 il divorzio da Surtees e in questo 1967 purtroppo il tragico incidente occorso a Bandini proprio a Monaco -, si profila una nuova affermazione delle Brabham col robusto e efficace Repco, frutto dell'australianissimo fai da te di "Black Jack" Brabham, stavolta ben supportato e, in proiezione, addirittura surclassato dal compagno di squadra Hulme.

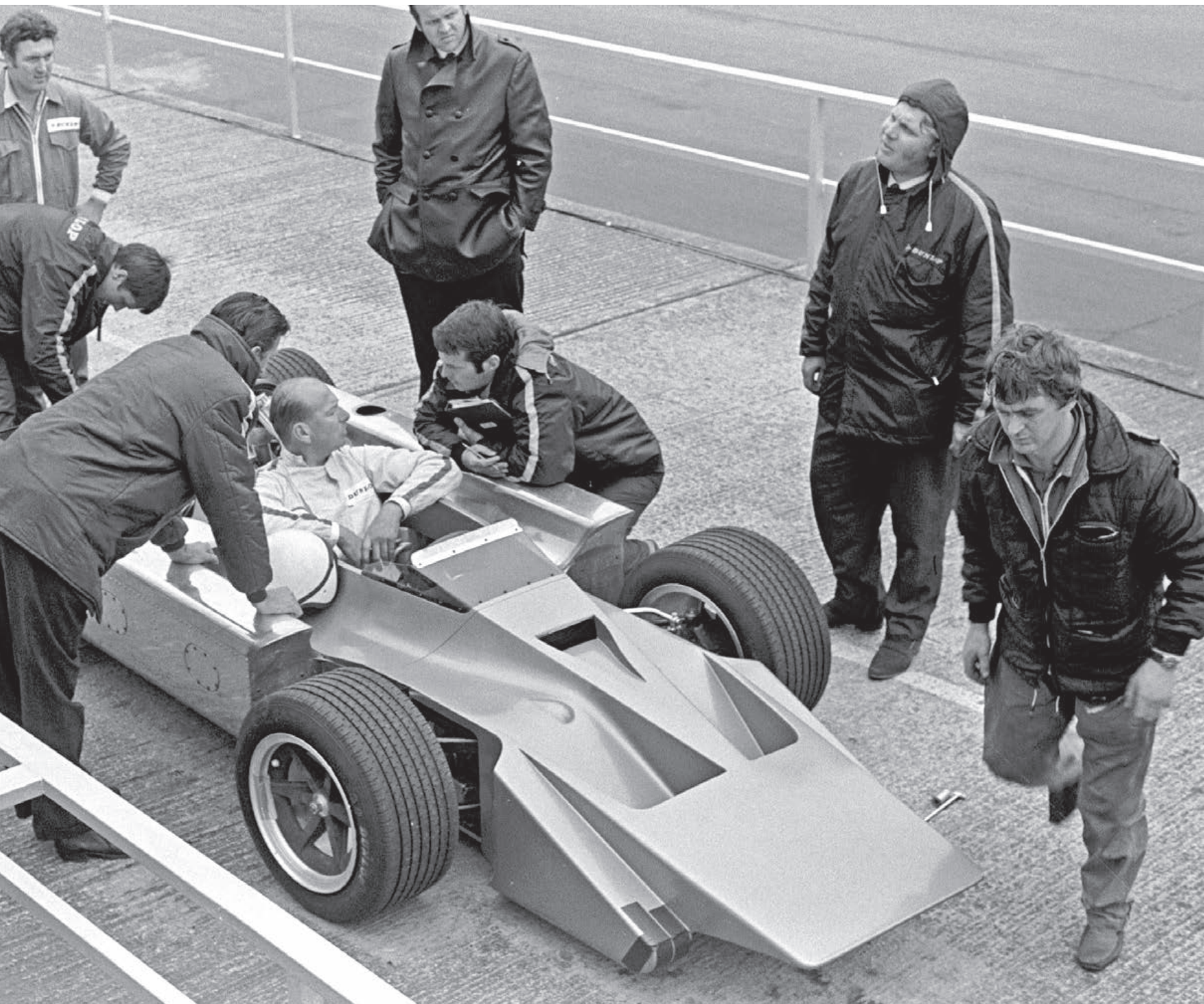
Non importa, alla Lotus si va avanti.

Il primo, vero test del motore nuovo di pacca montato sul neonato telaio Lotus 49 R1 viene svolto dal tecnico Mike Costin sull'aerodromo di Hethel, a due passi dalla sede storica della Casa di Chapman. Tutto suona bene, così si va a Snetterton, dove a incaricarsi dello shake-down agonistico c'è Graham Hill. L'uomo dai baffi più veloci del mondo esce dai box, percorre cinque giri, quindi rientra ai box abbassandosi gli occhiali e esclamando: «*Dai, che non mi sembra poi così male. Secondo me, ci siamo*». Ci siamo eccome. Il debutto iridato è programmato per il Gp d'Olanda sul circuito di Zandvoort, il 4 giugno 1967 e i primi ruggiti ufficiali del motorone lasciano di stucco il mondo. Graham Hill pianta subito la Lotus-Ford Cosworth in pole, rifilando quasi mezzo secondo a Dan Gurney con l'Eagle munita del poderoso Westlake dodici cilindri. E a sorprendere c'è il fatto che il Baffo col baby Dfv fa segnare un tempo più veloce di tre secondi e mezzo rispetto a quello del 1966, su Brm. Quanto alla gara, il dominio viene confermato. Malgrado il ritiro di Hill, fuori per un problema al cambio dopo una manciata di giri, Clark, scattato dall'ottavo posto in griglia, rileva il comando senza problemi, andando a cogliere un roboante successo al debutto per la Lotus 49 dotata del Ford Cosworth Dfv in funzione portante.

Sembrerebbe l'inizio di una schiacciante dittatura, ma il passaggio all'era Cosworth segue tempi tecnici non immediati. Perché da lì in poi le Lotus-Ford saranno in pole fissa per tutta la restante parte della stagione, ma in gara dovranno misurarsi con l'inevitabile scotto del



SUTTON-IMAGES.COM



”

Il 1° marzo 1966 viene siglato l'accordo. Cosworth lavorerà per Ford producendo un motore di F.1 per il 1967

”

noviziato. Altre tre vittorie per Clark in Inghilterra, il 15 luglio, quindi nello scoppiettante finale in Usa e Messico, eppure il titolo va a Hulme, il giovane neozelandese con la faccia da vecchio, al volante della solita, inaffondabile Brabham-Repco. Non importa. La strada maestra è tracciata. Alla Lotus il mondiale 1968 non sfugge, malgrado la scomparsa di Clark in F.2 a Hockenheim, che spiana la strada al vecchio Hill. E il Dfv in versione clienti vincerà anche montato su McLaren e Matra.

È fatta. Da lì in poi il motorone cambierà il volto delle corse, dando vita alla F.1 kit car nella quale attorno al Cosworth e al cambio Hewland è possibile costruire una monoposto da Gp, cioè un'auto da sogno e a costi da sogno. In F.1 dura fino al 1985. Il resto son numeri: 155 vittorie, 131 pole, oltre 500 unità prodotte 12 titoli Piloti e 10 Costruttori, più trionfi a Le Mans e, in versione Dfx, a Indy. Nato nel 1967 a pochi giorni di distanza da Nicole Kidman, proprio come l'attrice australiana il Dfv porta superbamente i suoi primi cinquant'anni. Enchanté.

Attrazione **integrale**

IL 1969 FU L'ANNATA BOOM DELLE 4 RUOTE MOTRICI NEI GP. TENTATIVI CORAGGIOSI QUANTO AFFASCINANTI. SCOPRIAMO PERCHÉ

AUTOSPRINT N° 20 19 MAGGIO 2009

20 giugno 1971, circuito di Zandvoort. Gp d'Olanda. A pochi minuti dal via Colin Chapman scorre a piedi la griglia di partenza da cima a fondo, deciso ma senza fretta, giungendo alla terz'ultima posizione, dove trova il più dimenticato dei suoi piloti, Dave Walker su Lotus 56 turbina 4x4. Lo guarda dritto negli occhi e gli dice: «Se resti calmo, oggi vinciamo».

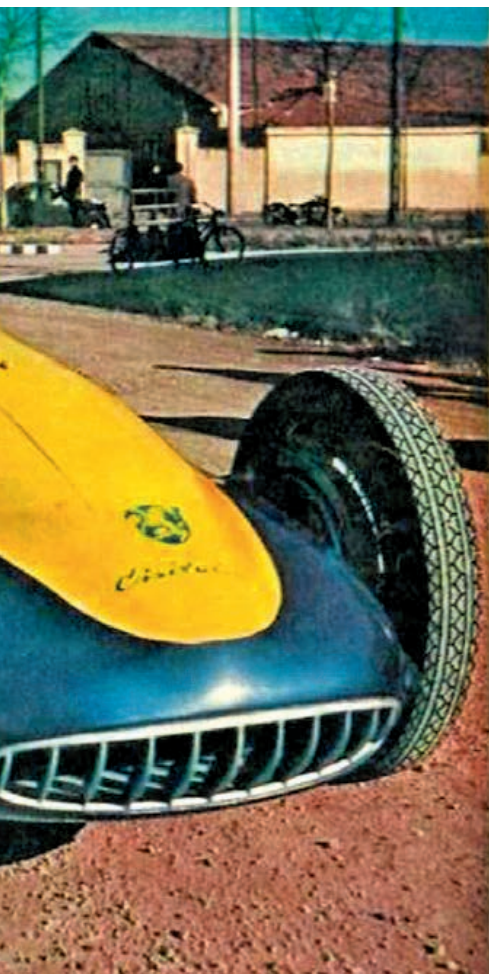
Nello sguardo del giovane rookie australiano, un bagliore di sorpresa misto a inquietudine. «Vinciamo, ti dico - prosegue Chapman -, perché qui non importa partire ultimi. In un giorno di pioggia come questo, su una pista così e con una F.1 a quattro ruote motrici, dopo pochi giri saremo in testa. È matematico. Guida come sai, tranquillo, concentrato e la gara ti verrà incontro da sola. Non puoi, non devi sbagliare».

Walker fa un impercettibile segno col capo. Uno sbocco d'adrenalina lo avampa improvviso e lui scarica il nervoso stringendo più forte il volante. Ha guanti bagnati double face. Gocce battenti fuori, sudore dentro. Partiti. S'avviano in una lieve nube d'acqua nebulizzata, che li fa sembrare, tutti e ventiquattro, uno sfuggente e irrealistico disegno fresco color nebbia. Un occhio poco allenato vede solo questo, non distinguendo una monoposto dall'altra, quasi fossero pallottole sparate nella panna una dietro l'altra dalla canna d'una mitraglia. Ma Colin Chapman no. Lui le conta, legge corsa e cronometri come un attore su un gobbo invisibile. Walker recupera manciate di secondi agli avversari, la trazione della Lotus è formidabile. A ogni passaggio ne fa secchi due, quando va bene tre. Dopo cinque giri è stupefacente 10°, è come se per lui la pista fosse asciutta. Ed è lì che Chapman pronuncia per la prima e unica volta una frase che non avrebbe mai pensato di sussurrare a un pilota, in vita sua: «Ti scongiuro, va piano, Dave».

Sesta tornata, dal muretto box Colin aspetta scrutando l'ultima curva: dopo che sono passati i primi otto, comincia a carezzare nervosamente il cronometro. Poi sfreccia il nono, quindi il decimo, l'undicesimo. Ma Walker non c'è.

La rabbia non arriva, esplose. Chapman è furibondo. Non sa quello che è successo, ma lo sente. Walker è uscito di pista, ha sbattuto, sis-





Dalla Cisitalia sognata per Nuvolari alla Lotus passando per la Ferguson

A sinistra, la Cisitalia 360 che Nuvolari sognò invano di portare in gara. Sopra, Moss con la Ferguson che nel 1961 vinse la Gold Cup a Oulton Park, gara non valida per il mondiale di F.1. Sotto, la Matra Ms84 del 1969 e, al centro, Graham Hill al volante della Lotus 63 in prova nel Gp d'Olanda di quell'anno. Una stagione di Gp molto caratterizzata dalle monoposto a trazione integrale



”

*Stirling Moss
nel 2008 ha
ricordato che la
Ferguson 4x4
resta la
monoposto
di F.1 più
guidabile
con la quale
ha corso*

”

Collezione di 4x4 da F.1

In alto a destra e in senso orario, la Cosworth F.1 del 1969, mai schierata in gara, la McLaren M9A, la Lotus 56B a turbina e, infine, in due scatti in bianco e nero, la March 2-4-0 del 1977, impiegata con un certo successo addirittura nelle salite britanniche nel 1979 con lo specialista Roy Lane

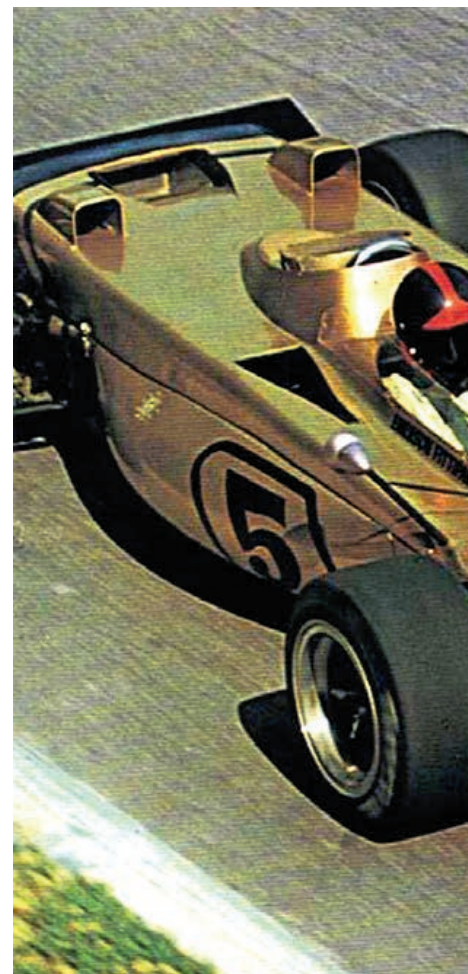
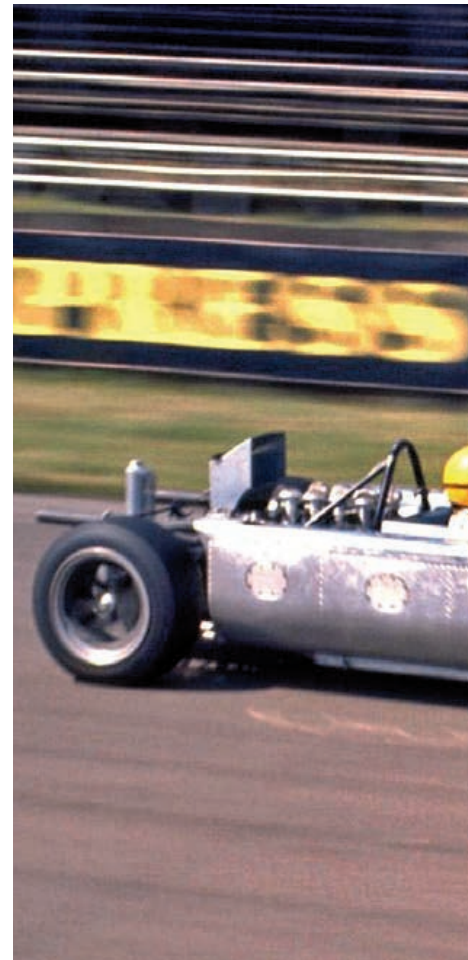
signore, si è impantanato. La sua corsa è finita. Quando l'australiano torna ai box il boss lo ghermisce come un falco vendicativo, vorrebbe picchiarlo, lo strattona, gli urla cose che si risparmierebbero anche all'amante della propria moglie, anche se la chiusa è aziendalistica: «Sei licenziato». Riga, una 4x4 non rischierà mai più di vincere un Gp iridato.

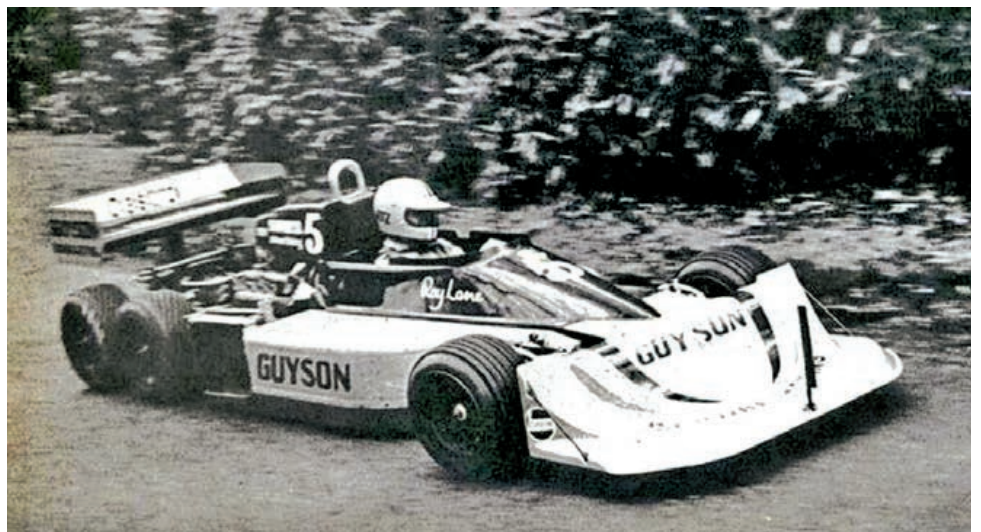
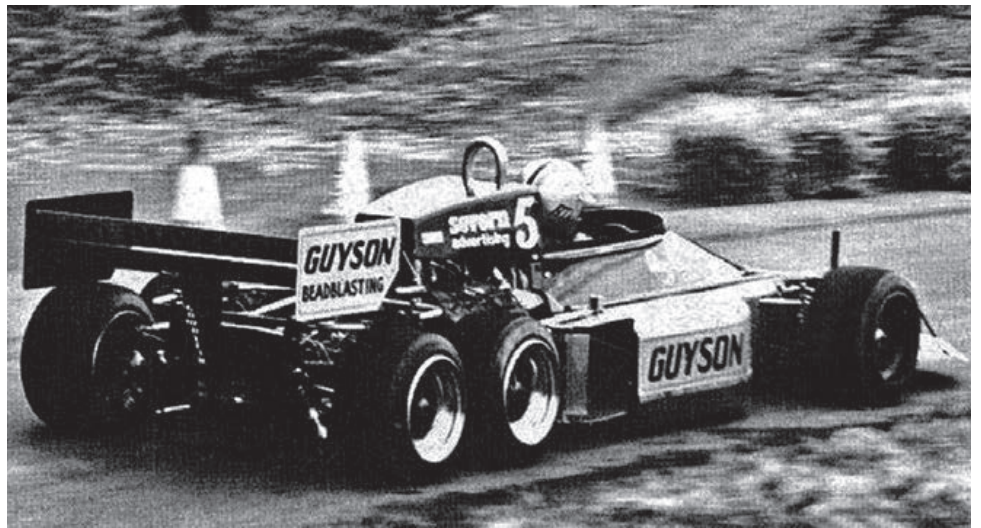
Questo tanto per chiarire che nella storia della F.1 la trazione integrale vive un affascinante paradosso. Ha rischiato di vincere - e una corsetta l'ha pure fatta sua -, ma mai di convincere. Perché, a ben guardare, la Ferguson P99 una garetta l'ha ghermita, nel 1961 a Oulton Park con Moss, ma si trattava della Gold Cup non valida per il mondiale. E come pioveva... Però di quel weekend i più attenti ricordano che Stirling in prova girò sull'asciutto a soli due decimi dalla gloriosa Cooper di Bruce McLaren, a testimoniare che per la Ferguson la classe non era solo acqua. Fatto sta che resta quello anche l'ultimo trionfo di una F.1 a motore anteriore, a sancire una giornata non iridata ma comunque storica. Tanto da far dichiarare a Moss che la Ferguson è la più guidabile tra le tante monoposto da Gp che ha portato in gara. E Moss medesimo ha pure diviso la guida della stessa macchina al Gp d'Inghilterra 1961 ad Aintree, alternandosi senza costrutto al vecchio Jack Fairman. È la prima presenza di una trazione integrale nel mondiale di F.1, realizzata dalla Harry Ferguson Research (factory di rinomati trattori agricoli) e studiata da Fred Dixon e Tony Rolt dividendo un secco fifty-fifty tra i due assali, per un motore Climax 1,5 litri. Un ritiro al British Empire Trophy con Fairman che fa crash e il ruolino in F.1 termina qui. Poi dotata di un Climax 2,5 la P99 emigra agli antipodi, correndo con Ireland e Graham Hill. Ma è nelle cronoscalate britanniche che la monoposto troverà l'eden, aggiudicandosi per tre anni consecutivi, dal 1964 al 1966, il titolo nazionale guidata dallo specialista Peter Westbury. La monoposto sarà anche base per la Novi-Ferguson di F.Indy, sviluppata senza fortuna da Granatelli per Bobby Unser. Il seme ormai è gettato.

Parliamoci chiaro, nei primi 60-70 anni di corse del secolo XX il concetto di carico e grip aerodinamico esisteva solo in teoria. Incollare la monoposto sull'asfalto in curva poteva essere prerogativa solo del cosiddetto grip meccanico. E cosa di meglio di una 4x4 per riuscirci? L'aveva capito l'olandese Spyker già nel 1902, piuttosto che la Bugatti con la type 53 nel 1932 per le salite, la quale ispirò l'americana Miller, a trazione anteriore, poi in lizza anche con una 4RM V8, vista nei Gp a Tripoli e all'Avus nel 1934.

Nel dopoguerra, anno 1948, Nuvolari torna a sognare un mirabolante ritorno alla ribalta grazie alla Cisitalia 360, monoposto a trazione integrale destinata alla neonata F.1 (iridata solo dal 1950) e dotata di un 12 cilindri boxer sovralimentato di matrice Porsche. Ma la creatura di Dusio viene travolta dalla crisi economica del marchio ed emigra in Argentina dove percorre solo giri d'esibizione o pomposi tentativi di record velocistici sudamericani. Peccato davvero, era un gioiello.

Ma il sogno e le ricerche Ferguson hanno un curioso prosieguo. Malgrado la rinuncia alle competizioni in forma diretta, la piccola Casa britannica offre comunque la sua tecnologia al Circus iridato e, con l'annunciato ritorno della potenza a 3000 cc previsto per il 1966 (un bel salto dai soliti 1500cc), la BRM pensa valga la pena di tentar la ventura con un sistema che sulla carta appare ideale per scaricare a





”

Nella stagione 1969, anno di massima espansione delle 4x4 nei Gran Premi si rischiò di averne ben quattro al via. Ma la moda poi finì nel nulla

”



terra il surplus di cavalli della nuova formula. Nasce così la strana e sperimentale P67, sorta di creatura mitologica scaturita da un telaio BRM P261, le sospensioni di una P57, il motore di una P56 1,5 litri e una trasmissione Ferguson, il tutto cucito da mente, matite e inventiva del giovane tecnico Mike Pilbeam. La storia della fantasmagorica BRM 4x4 nei Gp dura una sessione di qualifica: guidata in prova da Dick Attwood al Gp d'Inghilterra 1964 e buon'ultima nella strisciata dei ragguagli cronometrici, a due decimi dalla BRM della Centro-Sud di Tony Maggs, la vettura dà forfait e non riapparirà mai più sulle nobili quinte del massimo Circus, col complicato motore H16 che assorbe ormai tutte le energie BRM.

Ma la P67 ha una seconda vita pronta a fiorire. Proprio come la Ferguson P99, sfugge all'oblio richiamata in servizio nelle salite britanniche, durante il 1967. È il pilota dilettante David Good a portarla in gara, ma prima di fine stagione il materiale viene rilevato dallo specialista Pete Lawson, che potenzia il motore, fa sintonia fine sulla trazione integrale e nel 1968 si presenta sulle scene, pronto a dire la sua. Nella prima corsa tira una discreta botta, la seconda la salta per incollare i cocci, e dalla terza in poi torna e le vince tutte. Scendendo a valle, le sorprese non sarebbero di meno, perché nel frattempo il mondo dei Gp sta abbracciando con entusiasmo il concetto di trazione integrale.

Il 1969 è anno di svolta. Ben quattro top team nell'inverno affilano le armi sulle 4x4. Nomi altisonanti, poteri forti, mica bruscolini: Lotus, McLaren, Matra e la neonata ma già famosissima Cosworth - grazie al quasi imbattibile V8 DFV -. Poderoso, affidabile, dal potenziale immenso e longevo, il motore dà uno sprint ancora poco sfruttabile e spalma-

durano fino ai catastrofici cedimenti multipli delle Lotus 49 di Hill e Rindt al Gp di Spagna 1969, sullo strappacuore stradale del Montjuich.

Ci vuole ben dell'altro per attaccarsi a terra e cosa di meglio, sulla carta, delle 4x4? È vero, i sistemi paiono allo stadio iniziale dello sviluppo, risultano pesanti e poco affidabili, ma il gioco vale la candela se è vero che il 1968 è uno degli anni più bagnati nella storia della F.1 iridata. Con premesse tecnico-meteo del genere, la trazione integrale pare una man santa. Scoppia così la corsa alle 4x4, quasi fossero filoni dell'oro della California.

Chapman è il tecnico (e boss) più incattivito e ottimista tra coloro che esplorano il tema, sfornando la 63 che fa tesoro della 4WD a turbina a gas schierata a Indy, mescolandola alla razionalità costruttiva della ultra-competitiva e iridata mk49. Nasce così la 63, a cambio Hewland e trasmissione 4x4 Ferguson a ripartizione anteriore-posteriore che può oscillare, a secondo delle regolazioni, tra 50-50 e 30-70.

Nelle prove del Gp d'Olanda è Graham Hill a tentare il debutto iridato con la vettura, ma il Baffo più veloce del mondo esce dalle qualifiche terrorizzato dall'esperienza: «La monoposto è una trappola mortale», sentenza salomonica prima di dare forfait. In Francia la porta all'esordio in corsa il tester del team John Miles, ma al primo giro è fuori con la pompa della benzina kappaò. In Gran Bretagna Graham Hill, pur recalcitrante, la riprova, ma pochi giri e ciao. Ci corrono Bonnier, fuori col motore cotto, e Miles, al traguardo ma con 9 giri di ritardo.

Mario Andretti assaggia la 63 sulla terribile Nordscheife, nel Gp di Germania, e in gara la spalma subito contro i rail. Rindt viene costretto da Chapman a guidare la vettura nella Gold Cup ed è 2° ma senza



Tentativi della Williams

A inizio Anni '80 la Williams sperimenta peraltro senza seguito alcuno queste due 6x4 derivate dalla Fw07, a lato, e dalla Fw08, nell'altra pagina

punti iridati. La catastrofe continua: il povero Miles se la sorbisce in Italia, Canada e Messico, rompendo tutto il rompibile salvo una sospensione, che si guasta ad Andretti nella gara finale al Glen, a sancire il rovinoso epilogo della 63 nei Gp.

Sempre nel 1969, e anche in questo caso dalle prove del Gp d'Olanda, ci prova la Matra, Casa francese a finanziamenti governativi. In questo caso il sistema Ferguson rende di 10% maggiore il peso della monoposto rispetto alla versione a due ruote motrici e non è certo un buon punto di partenza. Stewart (in quell'anno iridato) prova la macchina ma si guarda bene dal correrci. A Silverstone Beltoise la porta al debutto, nono alla fine. Da lì in poi la Ms84 gareggia col differenziale anteriore staccato, quindi altro non è che una Ms80 sovrappeso con freni anteriori "inboard". Il biondo playboy Johnny Servoz-Gavin ci corre paziente ed eroico, pur definendola «*semplicemente inguidabile*», riuscendo a ottenere un eroico 6° posto al Glen. C'est fini.

A volte chi teme il peggio si fa fregare dall'ansia, perché i risultati in realtà sono peggio ancora. La McLaren M9A disegnata da Jo Marquart è una pena e Derek Bell ci corre solo al Gp d'Inghilterra, prima di ritirarsi. Il patron Bruce McLaren la guida nei test e se ne esce con un commento memorabile: «correrci è come provare a scrivere mentre uno da dietro ti dà botte sui gomiti». Curiosamente McLaren è anche uno dei collaudatori che prova a mettere in sesto la Cosworth 4x4 e quando il neozelandese si dice «*Nient'altro che disgustato*» dalla vettura, anche questo progetto viene accantonato.

Siamo al tramonto del sogno. L'ultima vera gloriosa 4x4 è la Lotus 56B turbina a gas, che debutta con Fittipaldi alla Corsa dei Campioni 1971 (ritirata), poi altri due ritiri con Wisell a Oulton Park e Fitti all'In-

ternational Trophy, con un 3° posto nella seconda manche, ma sono tutte gare non iridate. Viene la famigerata domenica di Dave Walker a Zandoort, che ci siamo gustati all'inizio di questa chiacchierata, e quindi ecco un anonimo epilogo con Wisell giunto a 11 giri di distacco al Gp di Gran Bretagna e Fitti solo 8° a Monza, salvo un 2° posto fuori busta del brasiliano a Hockenheim, guest star con la 4x4 in una gara di F.5000. Null'altro: la trazione integrale si mostra desolatamente pesante, inaffidabile e dallo sviluppo problematico e costoso. Okay, meglio lasciar stare e non pensarci più.

Nel 1977 la March, ormai bollitissima in F.1, presenta la 2-4-0, una 6 ruote con 4 RM posteriori, ma si capisce da subito che sarà uno statico fiasco, visto che il team sta uscendo dai Gp. Intanto la Ferrari a Fiorano con la T2 prova le 4 ruote gemellate posteriori, ma è tutt'un'altra storia. Nel 1979 però il 50enne specialista delle salite britanniche Roy Lane rileva la March 2-4-0 e ci corre con ottimi risultati sulle colline d'Albione. A inizio Anni '80 la Williams sperimenta altre due 6x4, la FW07E e la FW08D, ma nel 1982 la FIA sancisce la messa fuori legge delle 4x4 per la F.1 e lo show finisce qui.

Ora Max Mosley, solleticato da una pregevole creatività che di recente non sembra neanche seconda a chi fuma l'impossibile, tra le altre cose si è messo a paventare un futuro ritorno delle 4WD nel Circus, a 40 anni esatti da quella che fu la loro esplosione-implosione. D'altra parte l'attrazione integrale per le quattro ruote motrici in F.1 resta nella memoria come una "sleeper story" una calda storia d'amore, dormiente ma in fondo mai morta.

Destinata come minimo a pungere i Cuori da Corsa, quando meno se lo aspettano, con i mille spilli della nostalgia.



A PARTIRE DAL 1970

La **Ferrari** e il 12 cilindri piatto

È IL MOTORE DI FORGHIERI CHE
TRAMITE COMPLESSE FASI
SEGNA IL RINASCIMENTO DELLA
ROSSA, CON L'AVVENTO DI LAUDA

AS LEGEND N° 34 21 AGOSTO 2012



*In principio
fu la 312*

La Ferrari e il 12
cilindri piatto. Fin
dall'inizio dell'idillio
un'accoppiata
esteticamente
armoniosa

È una storia che giace conficcata nella roccia del tempo come un diamante nascosto che resterà grezzo per sempre. Narra l'incontro di due entità tra le più estreme mai viste in F.1: un ragazzo speciale e un blocco di metallo ricamato.

Lui è Jacky Ickx, belga, venticinquenne nel 1970. L'altro è un motore, il Ferrari 12 cilindri Piatto.

Sembra minuto, Jacky. Capelli mossi, bocca larga e labbra sottili a onda, a far da base a occhi acquei e trasognati. La fragilità fisica apparente è guaina d'un carattere d'acciaio e un talento sopraffino. Che esplodono sui circuiti più terrificanti del creato, Nürburgring e Spa, o nelle giornate di pioggia, come a Rouen 1968, il giorno della sua prima vittoria in F.1, mentre gli altri perdono o muoiono.

È quasi ricco, velocissimo e costa il giusto. A Enzo Ferrari piace talmente tanto, che, dopo averlo preso, prima lo lascia e poi lo rivuole. Perché ad attenderlo c'è l'ordigno più prezioso e deflagrante mai visto in F.1. Il motore con le bancate a V di 180 gradi progettato da Mauro Forghieri. L'arma totale. L'esaltazione filosofica sublime del centro di gravità basso, pietra filosofale che ottimizza e trasforma in oro la trazione disponibile

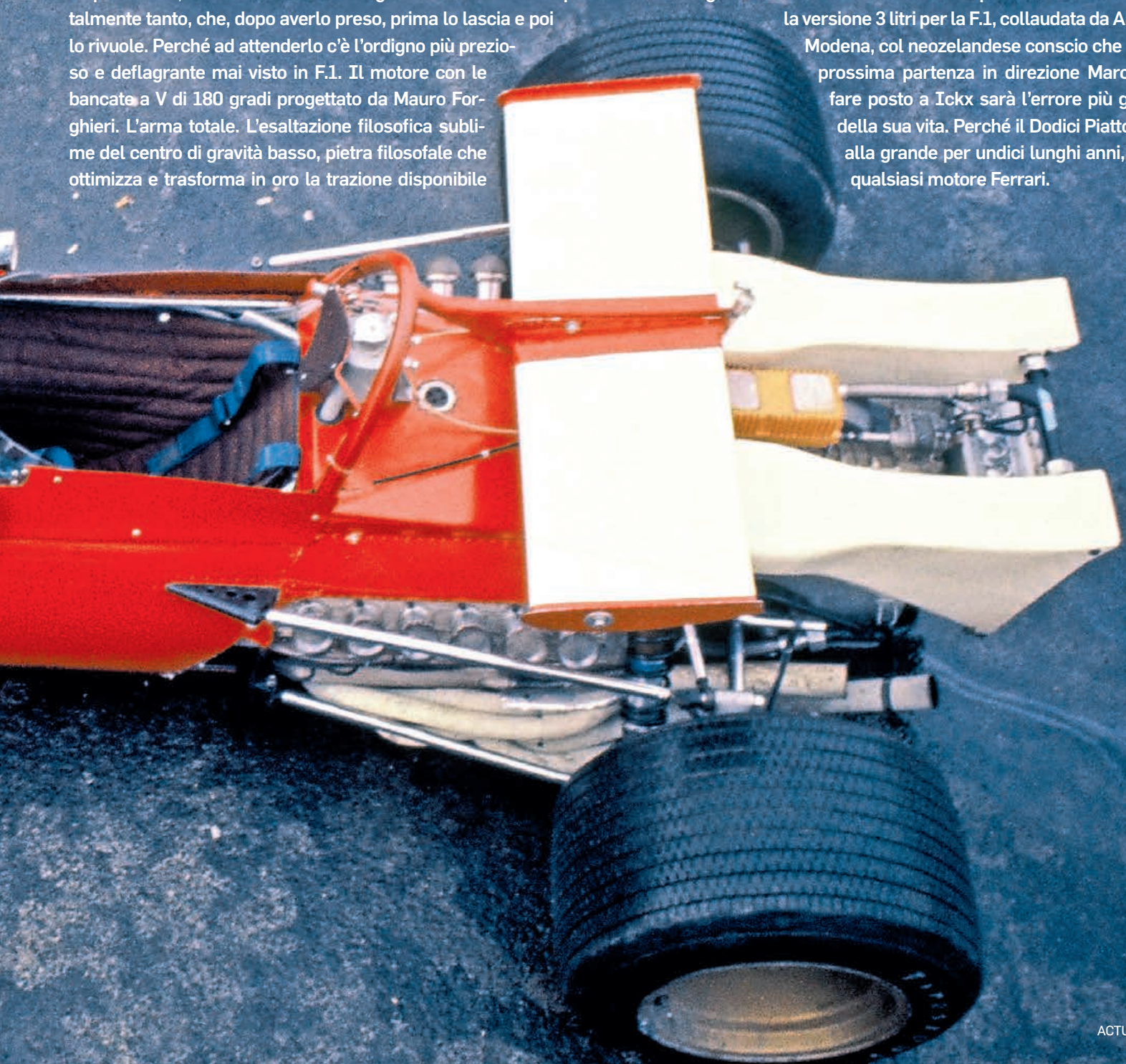
sugli pneumatici, in un maelstrom di potenza accompagnata a una sinfonia pluricindrica che uccide i timpani, resuscitandoli.

Il 1970 segna un momento epocale per la Casa di Maranello. Non vince più un titolo in F.1 dal 1964, sta accogliendo e subendo l'ingresso della Fiat e in F.1 è stufa del V12 con le bancate a 60 gradi, gioiello antico che rende ormai come la bigiotteria messa in vendita dalla Cosworth.

No, ci vogliono i cilindri contrapposti e tutto cambierà, giura Forghieri. Con le bielle di ogni bancata sullo stesso perno, quindi i pistoni girano nella medesima direzione, mentre nel Boxer puro, tipo il Porsche, ruotano uno contro l'altro. Per questo, secondo "Furia", il suo è un 12 cilindri piatto, non proprio un Boxer puro, punto.

Nasce 2 litri, montato su una Sport, la Dino 212, e si scioglie nell'Euromontagna 1969. Facendo tesoro dell'esperienza viene alla luce

la versione 3 litri per la F.1, collaudata da Amon a Modena, col neozelandese conscio che la sua prossima partenza in direzione March per fare posto a Ickx sarà l'errore più grosso della sua vita. Perché il Dodici Piatto vivrà alla grande per undici lunghi anni, più di qualsiasi motore Ferrari.



”

*A Monza 1970
cambia la storia
della F.1. Rindt
se ne va
per sempre
e il rookie
Regazzoni
porta
al successo
la Ferrari*

”

***Clay grande
rookie nel '70***

Gp del Canada 1970
Clay Regazzoni su
Ferrari 312B è davanti
a Chris Amon su
March 701 Ford,
Jackie Oliver su BRM
P153 e Henri
Pescarolo con la Matra
MS120 a Mont-
Tremblant

È vero, nell'incubatrice langue soffrendo di "surging", con l'olio di lubrificazione che invece di schizzare via dall'albero a gomiti s'incolla al manovellismo, creando attrito e ostacolando la rotazione delle parti in movimento. Allora Forghieri, mezzo matto e tutto genio, indossa impermeabile e mascherina di plastica, buttandosi sotto il motore semiaperto, mentre gira a mille al banco, per capire cosa diavolo c'è che non va, in un'epoca in cui non esistono sonde o sistemi spettrografici per verificare da fuori cosa succede dentro un propulsore. La mela di Newton, in confronto, è una pensata da Bertoldo.


Svelato l'arcano Forghieri riduce le perdite per attrito, realizzando ogni pezzettino interno del motore con superficie a depressione per non trattenere l'olio. Lo stesso albero a gomiti viene sagomato affinché sputi lubrificante. È l'uovo di Colombo. Così il Dodici a cilindri orizzontali ruota a 11.600 giri, erogando 470 cavalli, una quarantina in più del vecchio V12 e dell'odiato Cosworth Dfv V8.

Il tempo di collaudare il tutto, shakerato nella nuova Ferrari 312 B, e dopo quattro gare il package va a punti con Giunti a Spa, quarto. Poi tocca a Ickx. In Olanda va a podio, quindi, il 18 giugno 1970, il primo annichilente trionfo, in Austria: una doppietta con Regazzoni Gianclaudio secondo, in un mondiale dominato dalla esplosiva Lotus 72 di Jochen Rindt. Ma a Monza la storia cambia. Rindt in prova esce alla Parabolica con la sua Lotus impazzita, si schianta e riporta ferite mortali. La gara la vince Regazzoni, che da allora diventa Clay, in un tripudio di folla. E per la prima volta la sfida iridata diventa uno strano confronto tra Ickx, il Dodici Piatto e Rindt, un campione che non c'è più.

Jacky trionfa in Canada e Usa, ma intanto ha dato addio alle speranze iridate con un 4° posto al Glen, causato da un pit-stop imprevisto, per una perdita di carburante. Una leggenda metropolitana mai confermata vuole che la Ferrari abbia voluto perdere quel titolo, degno solo del campione che per vincerlo aveva perso la vita.

Ci saranno altre occasioni. È quello che pensano tutti. E quando nella vita dici così, così non è mai. Perché Jackie una chance reale non l'avrà mai più. Tre anni buttati via. La 312 B2 è una macchina sbagliata e la B3 si rivelerà un laboratorio infinito, con Forghieri messo nel freezer che si consola concependo la "Spazzaneve" mai usata, crogiuolo d'idee che verranno buone poi.

Ickx e il Dodici Piatto rispiegano al mondo cosa voglia dire dominare per manifesta superiorità a Zandvoort nel 1971 e al Nurburgring l'anno dopo, quando la pioggia o la pista infernale tolgono importanza al telaio esaltando il ragazzo dalle labbra a onda e quel blocco di metallo ricamato e urlante. Poi, dopo Monza 1973, l'addio.

La Ferrari prende Lauda e Regazzoni, Ickx firma per la Lotus e si compera una Rolls Royce Silver Shadow, giusto per dimenticare quello che avrebbe potuto essere e invece non fu. E che sarà, solo in mano ad altri, col Dodici Piatto che disputerà in tutto 155 Gran Premi, dal 1970 al 1980, con 37 vittorie e 3 titoli mondiali piloti (due Lauda, uno Scheckter). L'unica corale consolazione per Jacky resterà il Mondiale marche 1972 vinto dalla Ferrari 312 Pb, spinta dal medesimo propulsore. E adesso punge il cuore a veder brillare come un diamante la storia di un ragazzo e del suo ordigno sulla Nordschleife, incastonati in una macchina rossa che dopo poche curve saluta tutti e se ne va. Chi deve sapere, lo sa: se i Gran Premi si fossero corsi tutti lì, nessuno li avrebbe mai più ripresi, quei due. Il resto, in fondo, cosa importa. 



Il primo **turbo** svelato da Arnoux

IL RACCONTO DI RENÉ, CHE VENNE PRESO
AL FIANCO DEL PIONIERE JABOUILLE PER FAR
AFFERMARE IL MOTORE SOVRALIMENTATO

AUTOSPRINT N° 6 9 FEBBRAIO 2016

René Arnoux l'epopea della Renault che lanciò il turbo in F.1 l'ha vissuta davvero e dall'abitacolo. Pilota Regié dal 1979 al 1982, vinse 4 Gp. È l'uomo giusto per conoscere segreti e retroscena di quella sfida che cambiò volto al Circus.

René, non sei solo un top driver, di motori ne sai.

«Li amo. Li conosco bene. Ho iniziato dal nulla, da meccanico di Conrero, so fare rettifiche e aggiustaggio. Come dite voi in Italia, ho fatto la gavetta».

Anche in monoposto.

«Ho vinto dal debutto fino alla F.2, nel 1977 con la Martini-Renault. Sono arrivato in F.1 nel 1978, con Tico Martini e poi con Surtees, solo per merito».

Nel 1979 l'occasione della vita con la Renault.

«Nel 1977 la Renault aveva lanciato la più grande sfida tecnologica del motorismo da corsa: rendere vincente un 1500 turbo contro i 3000 aspirati. Equivalenza beffarda, concepita per scoraggiare i tentativi di motore sovralimentato. La Regié accettò, calzando perfino i rivoluzionari radiali Michelin».

Portaci dentro la factory di Viry Chatillon.

«Oggi come fosse allora? I tecnici Boudy, Castaing e Dudot ci credono terribilmente, ma ogni volta dopo pochi giri il turbo cede. La Rs01 l'avevano soprannominata la teiera, tanto fumava spesso, e a Viry Chatillon mi dicono: "Ridono, ma un giorno verranno in fila a piangere, pur di avere un nostro motore". Mi chiedo: "Vinceremo, ma quando? Ho 30 anni, devo fare presto, sennò resto fegato..."».

Come passate dalla Teiera alla Freccia Gialla?

«Con una creatività incredibile, che a oggi non è stata mai riconosciuta. Bruciamo i pistoni? Pensa, inventano un pistone in cui l'olio gira all'interno, tramite getti posti nel blocco, per lubrificarlo. E concepiscono sei prigionieri a cilindro in materiale speciale, che mentre lavorano si allungano. Poi, per la Rs10, lo step decisivo, passando da un

Prime grandi soddisfazioni

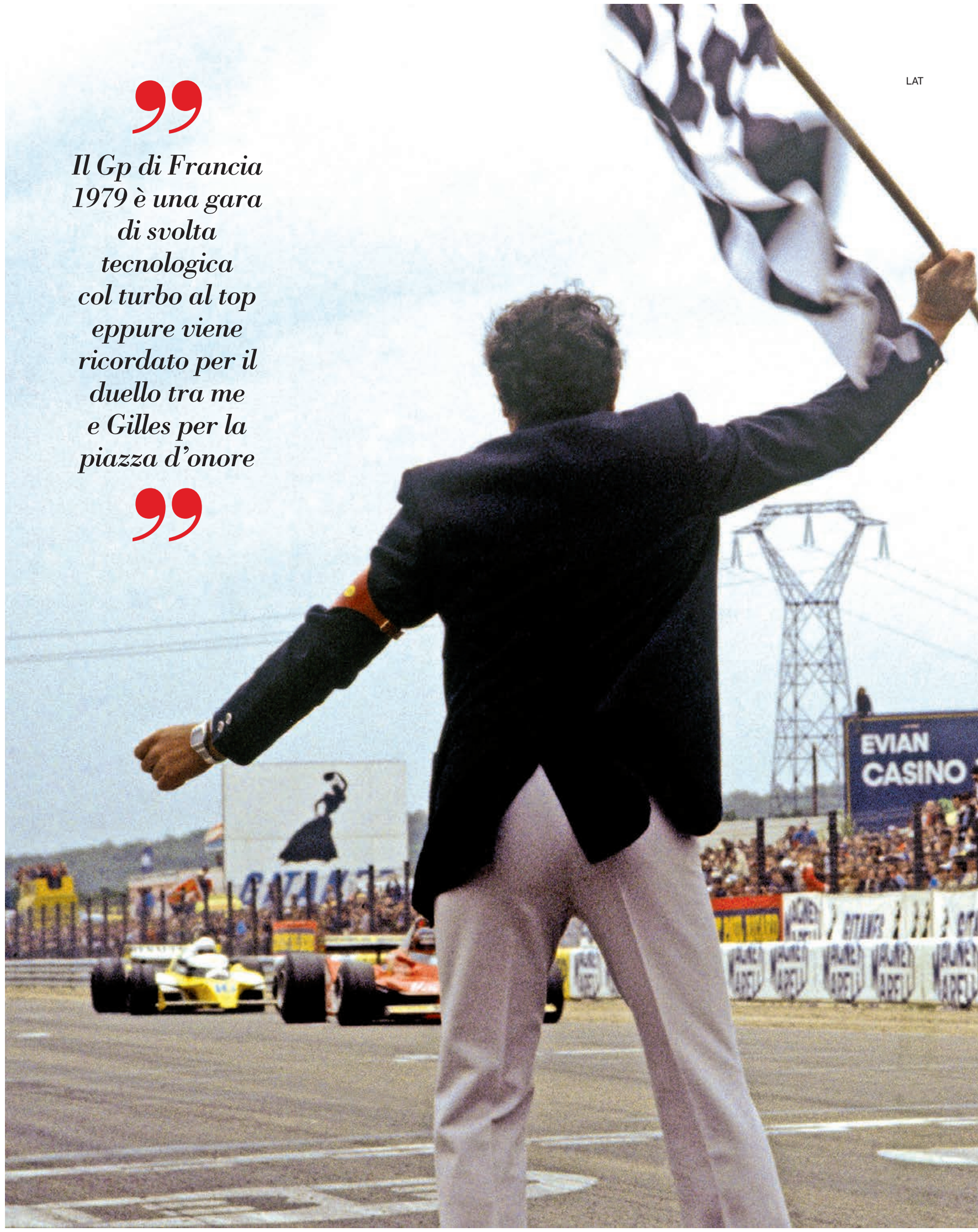
Rene Arnoux su Renault RS12 turbo finirà al terzo posto nel Gp di Francia a Digione, corso il giorno 1 luglio 1979



”

*Il Gp di Francia
1979 è una gara
di svolta
tecnologica
col turbo al top
eppure viene
ricordato per il
duello tra me
e Gilles per la
piazza d'onore*

”



Duello mitico con Gilles

Gilles Villeneuve
(Ferrari 312T4) batte
Rene Arnoux (Renault
RE10 turbo) per il
secondo posto nel Gp
di Francia 1979
a Digione, dopo una
lotta da leggenda



turbo solo e grosso a due turbine più piccole. E aggiungono la geniale "scatola di formaggio". Ti spiego: in decelerazione calavano i giri della turbina: un bel guaio, perché quando riacceleravi il motore rispondeva 20 metri dopo. Su tracciati tipo Montecarlo era un inferno. A Zolder 1979 col monoturbo avevo così ritardo di potenza che le gomme da qualifica non mi entrarono in temperatura. Incredibile, eh? Invece, con la "scatola di formaggio", i giri della turbina restano alti anche a gas chiuso. All'inizio pure troppo, perché il turbo esplose, poi, a forza di test, il ritardo alla risposta cala della metà, grazie anche all'elettronica. Bingo. A metà 1979 la vera svolta».

Gp di Francia a Digione, 1° luglio 1979. La Renault trionfa con Jabouille, tu sei 3° dopo un duello da leggenda con Gilles Villeneuve. La sfida Renault è vinta. Però c'è un però. Mediaticamente Jabouille non se lo fila nessuno e l'argomento turbo Renault diventa noioso, perché il mondo s'alza in piedi per acclamare te e Gilles Villeneuve.

«Hai solo ragione. Francia 1979 è l'unica corsa della storia in cui il Gp lo vince chi aveva perso e lo perde chi aveva vinto. Ma quel weekend ci liberò dalla pressione della vittoria, ci rasserenò, perché i dirigenti Renault dopo aver speso molto avevano fame di risultati. Sì, l'attenzione fu tutta per me e Gilles. Jabouille ne soffrì, tanto che poi divenne geloso».

Jean-Pierre va capito. Sul giro secco era fortissimo, ma in corsa aveva quasi sempre sfiga. Dai, le tue prime due vittorie in F.1, in Brasile e Sudafrica 1980, sono gare ereditate da Jabouille, leader solitario alla Fausto Coppi... Ma lui prima rompe il turbo e poi gli cede una gomma, così tu fai bang-bang. Non c'era bisogno d'essere Otello per diventare geloso di Arnoux, nuovo battistrada iridato e candidato al titolo mondiale 1980.

«È vero, il destino non era con lui. E tra l'altro con Jabouille le cose sono filate lisce, il rapporto è stato sempre buono, fino alla fine. Lui sviluppava il telaio, io le gomme, poi dialogavamo. Siamo stati bene, insieme. Il problema del 1980 risiede altrove. Potevamo vincerlo, quel mondiale, ma, invece che badare alla ricerca dell'affidabilità, ci concentrammo altrove, fatto sta che da lì in poi non vinsi più nessuna gara. E quello che mi fa incazzare veramente è che i guai non venivano tanto dal turbo, ormai decentemente solido, ma dalla componentistica e dall'elettronica. Rompevano stupidaggini, non più pistoni o bielle. È il mio grande rimpianto. Mah, un amico mi dice sempre che nella vita si diventa saggi in ritardo...».

Per il 1981 Jabouille se ne va e arriva Prost. Ahio.

«Avevamo contratti uguali, clausola per clausola. Giuro, non c'era una prima guida. Era tempo di motori e gomme a valanga, tutto illimitato, si facevano test ogni due Gp - mica come ora - e io non voglio uno che rompe i coglioni e vuole il mio materiale. Lui è molto forte in pista e pure fuori, cerca di mettere parte del team dalla sua parte e ci riesce». **I risultati sono a suo vantaggio, ma la discontinuità Renault tarpa le ambizioni iridate di Prost.**

«Andiamo avanti».

Butti via Monaco 1982 girandoti alle Piscine. Una cosa non da te. Per mezz'ora resti sugli scogli imbufalito, occhi spiritati a guardare il vuoto.

«Ero nero, ma non avevo sbagliato, s'era rotta una molla che regolava

”

La cosa bella è che ai primi tempi alla Renault mi svelarono l'esistenza di una specie di pioneristico simulatore: incredibile!

”



Tanta rivalità con Alain Prost

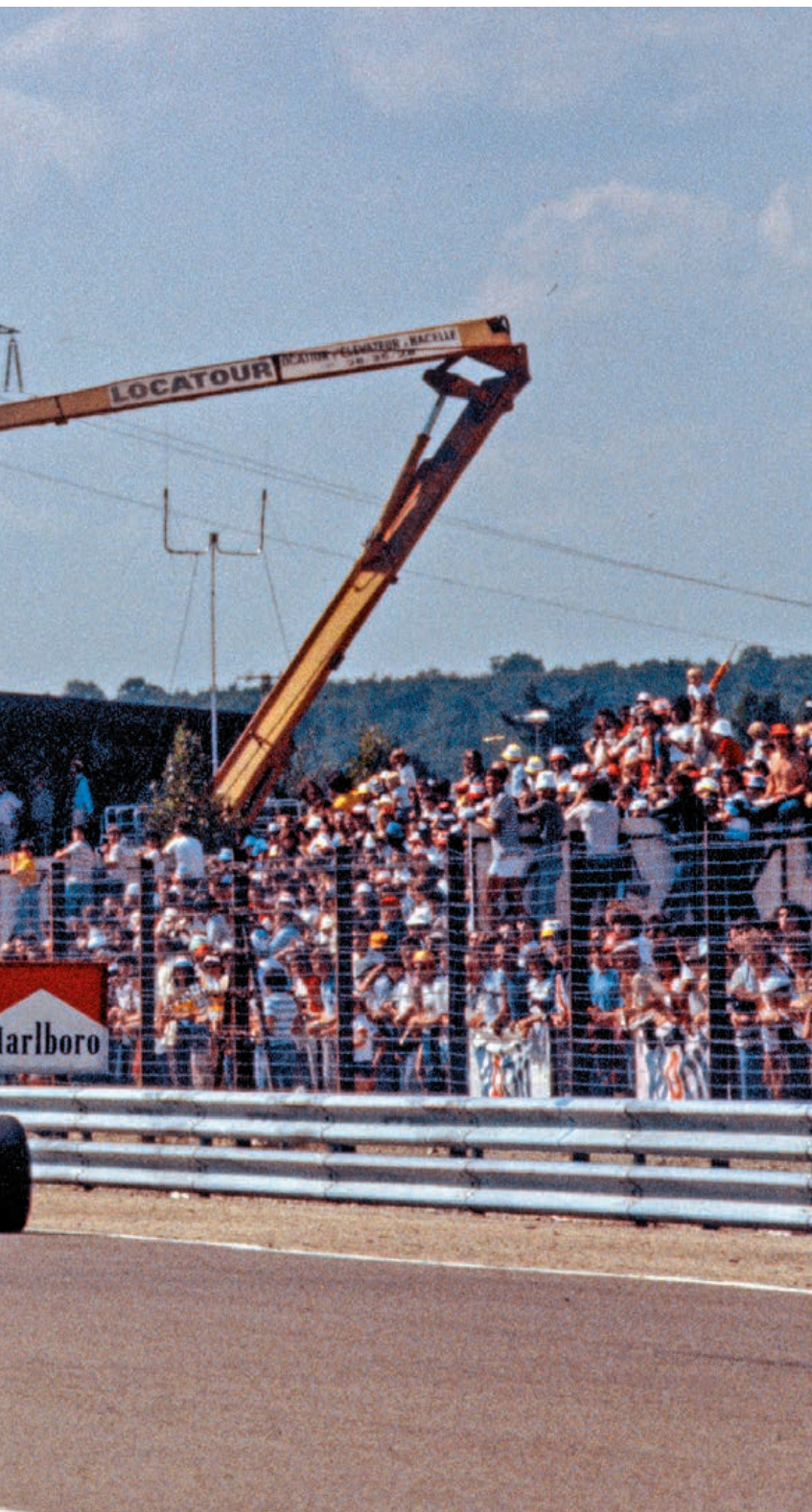
Alain Prost su Renault RE30B in lotta col team-mate René Arnoux nel Gp di Svizzera 1982 disputato sul tracciato francese di Digione

il funzionamento delle minigonne. La perdita d'aderenza non fu un mio errore».

Poi, al Gp di Francia 1982, il giorno della tua rivincita trionfale, scoppia un gran casino tra voi, in Renault. E Alain passa dalla parte del torto.

«Ecco. Abbiamo contratti uguali, ciò vuol dire che se sono primo è inutile che ti incazzi. Io non ti aspetto, non ti faccio vincere, mai nella vita. Quella volta andò così, al Paul Ricard. Partii dalla pole, vinsi e, se tornassi indietro, lo rifarei cento volte. Perché un pilota vero è una bestia fatta per vincere. E Prost in fondo è sempre stato uno scontento. Di tutto».

Si disse che lui nel dopo gara chiese la tua testa ai vertici Renault e, guardando al dopo, la ottenne.



LAT

«Balle. Finita la gara - è il 25 luglio 1982 -, il gran capo Renault è con me e voliamo a Parigi, ai Campi Elisi, a festeggiare Bernard Hinault che aveva vinto il Tour de France su bici Gitanes, costruite dalla Renault, unica Casa al mondo al top in F.1 e al Tour. E mi sento strafelice, perché coi pensieri sono già altrove. Sì, è tempo di svelare qualche segreto. In giugno mi aveva chiamato Piccinini, diesse Ferrari, dicendo che il Commendatore voleva conoscermi. A fine mese cenò col Drake, in un clima top secret, alla casa del custode, presso il circuito di Fiorano. Da solo, perché lui non sopporta la presenza di manager e avvocati altrui. Mi dice che mi vuole, sorrido, ci stringiamo la mano ed è fatta. "Questo per me, signor Arnoux vale un contratto" - aggiunge Enzo Ferrari. Sono euforico. Poco dopo il mio manager Jean-Paul Driot perfeziona la firma. Quindi, un mese più tardi, nessuno poteva chiedere la

mia testa, tantomeno Alain Prost, perché io ero già pilota Ferrari per il 1983. Ti dirò di più. Per riconoscenza verso Larrousse e dargli tempo di cercare un mio sostituto, avevo chiesto a Enzo Ferrari di poter dire in forma riservata al team Renault che me ne stavo andando. Ferrari acconsentì anche se puntualizzò che pubblicamente doveva restare tutto segreto fino al sabato di Monza, dove vinsi. Così andò. Quindi chi dice che Prost arrabbiato mi spinse fuori dalla Renault, ignora la storia e la sua parte più bella».

Purtroppo bella come una sinfonia incompiuta. Perché meritavi più gloria alla Rossa, René.

«A tre gare da fine '83 mi giocai il mondiale con Prost e Piquet, su Brabham-Bmw. Il brasiliano senza evoluzioni si mise ad andare a razzo e la sua benzina fece il miracolo. Strano, no? Se Renault e Ferrari fossero andate fino in fondo, forse avrebbero scoperto che era da squalificare. Io arrivai alla sfida finale sicuro di perdere, perché corremmo con una pressione del turbo che avrebbe spaccato tutto e così andò. In Sudafrica vidi la fine gara da bordo pista e, ogni volta che Piquet passava, emetteva un fumo nero sospetto. Tutto qua. In realtà il mondiale 1983 l'ho perso a Detroit, quando potevo vincere e mi ha ceduto la centralina nuova. In Austria, altra fregatura, con la quarta che mi pianta in asso e Prost mi passa. Fine dei sogni. Dai, era destino».

Intanto a fine 1983 si sfalda il team Renault di Larrousse, Sage e Prost e finisce un'era. Si dice perché qualcuno finì nel letto sbagliato. Quanto a te, a inizio 1985 la Ferrari ti lascia libero.

«Parlo per me: giuro, io non sono mai andato nel letto sbagliato. Il motivo per cui è finita tra me e la Ferrari è una cosa da niente, una cavolata. La prossima volta che ci vediamo te la racconto in privato, ma non la divulgherò mai. Resterà un segreto».

Con Tambay e Alboreto in Ferrari sei stato bene?

«Patrick era okay. Quanto a Michele, è stato il ragazzo più umile, sincero, dolce e onesto che io abbia conosciuto. Diverso da Gilles, ma altrettanto puro nell'anima. Mai visto un essere umano così positivo nella vita e così veloce in pista. Mi manca».

Ti sei ritirato dalla F.1 a fine 1989, a 41 anni.

«Non potevo più lottare per le prime due file, così a metà stagione ho preso Guy Ligier e gli ho detto di cercarsi un mio sostituto. Lui mi voleva ancora per un anno, ma ho fatto bene così».

L'intervista chiudila come vuoi.

«Torniamo ai primi tempi della Renault. Sono nella sede di Viry Chatillon e un tecnico mi mostra una loro nuova, meravigliosa scoperta. Un motore e un cambio che si guidano dal vivo, una specie di pioneristico simulatore. "Dai prova - mi fa lui - siamo in modulazione Paul Ricard". Okay. Funziona, è geniale, ma quando arrivo virtualmente in mezzo al rettilineo del Mistral, alzo il piede atterrito. Il tecnico stupito mi chiede perché e io gli spiego la verità. Vedo gli scarichi incandescenti, il turbo sta friggendo, sembra che stia per liquefarsi e io soffro per il V6, ecco. Ma lui mi risponde. "In gara va così e il turbo mica ti fa pena... Non devi avere pietà: René, sono le corse!". Questo dimostra due cose. La prima: alla Renault in quegli anni meravigliosi erano incredibilmente avanti. La seconda: ho sempre amato e rispettato la meccanica, perché è da lì che per me tutto è cominciato. No, non mi sono mai scordato d'essere stato un ragazzo venuto su dal nulla».

ALFA ROMEO



Lotus 79, apoteosi della wing-car

LA MONOPOSTO JPS, NERA E ORO, CAMBIA PER SEMPRE IL CORSO DELLA STORIA F.1 COMPORTANDOSI COME UN'ALA ROVESCIATA

AS LEGEND N° 27 3 LUGLIO 2012

La Lotus 79 non è una semplice monoposto, ma un'opera d'arte sfrecciante. La vedi black and gold, nei fiammanti colori Jps, e più che d'un'auto noti l'impatto estetico di una gran dama in abito da sera. Incarna qualcosa di completamente diverso dal passato e di assolutamente omogeneo al futuro. Oggi, 34 anni dopo il suo debutto, a guardarla bene la 79 Jps mkIV non è invecchiata d'un giorno.

Se un alieno chiedesse cos'è una F.1, piuttosto che mostrargli un qualsiasi modello 2012 a naso scalinato si farebbe più bella figura a svergognargli il jpeg della murena nera che rese imprendibili Mario Andretti e Ronnie Peterson nel corso della stagione 1978, dal Gp del Belgio in poi.

Perché rappresenta l'equilibrio perfetto tra estetica ed efficacia. Vincente a guardarla ma bella anche nei dettagli, per esempio con quel leggiadro roll-bar carenato che sembra nato per farla ammirare quasi folgorati, a rischio di Sindrome di Standhal. Perché nella hall of fame della F.1 la 79 ci sta come la Gioconda al Louvre. Condannando, all'apparire, rivali e discendenti a inchinarsi alla sua filosofia e obbligandole ad affinarla e giammai a disconoscerla.

La 79 è frutto dell'ultimo vero colpo di genio effettivo di Colin Chapman. Non arriva improvvisa come uno sparo nel buio ma è frutto di mesi e mesi di studi e miglioramenti al tavolo da disegno e in galleria del vento, accompagnati da un'applicazione pratica che inizia dal 1977, con appendici a spazzola testate sulle fiancate di una Lotus che dà i primi forti segnali di uscita da una lunga crisi d'identità.

La mk78 che arriva infatti è uno passo deciso nell'ignoto e presenta la prima rudimentale materializzazione dei principi delineati da Peter Wright e Martin Ogilvie in un gruppo di lavoro che comprende ovviamente lo stesso Chapman oltre a Geoff Aldridge e il vecchio Tony Rudd.

Lo scopo in teoria sembra affascinante quanto pazzesco: a parità di motore e potenza e senza sensibili variazioni di spese realizzative, si tratta di trasformare una monoposto in una vera e propria macchina

Orgoglioso di ammirarla

Colin Chapman boss della Lotus guarda con orgoglio la 79 del fresco campione del mondo Mario Andretti nel weekend del Gp Usa East a Watkins Glen, nell'ottobre 1978

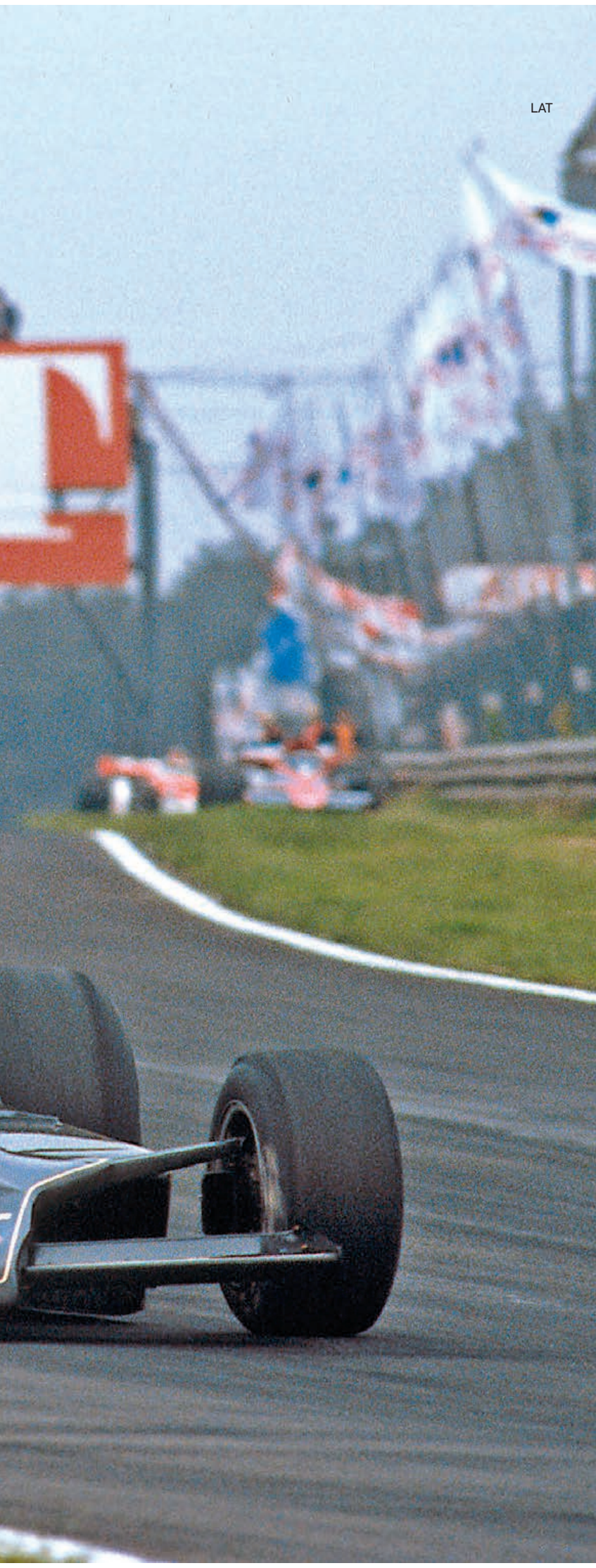
”

L'inizio fu anonimo, nella gara non valida per il mondiale a Silverstone, sotto la pioggia, con Andretti presto ritirato. Ma poi fu vera gloria!

*Tutto inizia
a Zolder 1978*

Zolder, Belgio: Mario Andretti (Lotus 79-Ford) porta alla prima vittoria il nuovo modello, dando inizio a quella che sarà una progressione irresistibile





da guerra in grado di demolire avversari e record impennandone magicamente le prestazioni, soprattutto in curva.

Come? Non inventando nulla ma applicando aerodinamicamente e strutturalmente uno scibile antico. Quale? L'effetto Venturi, fenomeno studiato e codificato dall'omonimo fisico italiano e noto - ai meno, ovvio - sin da fine 1700.

La monoposto si comporta come un'ala rovesciata grazie anche alla funzionalità dei pontoni laterali, nei quali vengono alloggiati i radiatori. Grazie alla presenza di appendici aerodinamiche mobili che agiscono a serranda, le cosiddette minigonne, la parte inferiore della vettura è convenientemente sigillata tanto da costituire a tutti gli effetti un canale convergente-divergente, ovvero un condotto di Venturi.

L'aria convogliata subisce quindi un'accelerazione all'interno, provocando un sensibile decremento della pressione statica. In parole povere, si ottiene così un fortissimo aumento della deportanza. In sintesi, la vettura è in grado di percorrere le curve restando perfettamente incollata al suolo, accusando soltanto un trascurabile incremento dei valori della resistenza aerodinamica.

Effetto suolo, tubo Venturi, minigonne, vetture ala. In pochi mesi il mondo della F.1 cambia letteralmente terminologie e punti di riferimento perché i due missili terra-terra di Chapman riscrivono il futuro della categoria.

In gara la si vede per la prima volta nel piovosissimo e confuso weekend dell'International Trophy a Silverstone 1978, corsa non valida per il mondiale, che vede ben presto Mario Andretti ritirato.

Ma pochi giorni dopo, al Gp del Belgio a Zolder, la 79 torna in scena bella cattiva, in un solo esemplare nelle mani del pilota statunitense e per gli avversari proprio non v'è scampo. Poi il bis in Spagna, sempre con "Piedone", ma in Svezia a sbaragliare il campo ci pensa la Brabham Bt46B fan car, ossia dotata di ventilatore, che affida alla ventola la creazione dell'effetto sigillo così elegantemente assicurato dalle fattezze della 79. Col nuovo aspirapolvere rosso Niki Lauda sbaraglia il campo sub-iudice e poco dopo la Federazione Internazionale convalida la vittoria decretando però la soppressione definitiva della ventola. La Lotus a quel punto non ha più rivali e trionfa con Mario in Francia, Germania e Olanda, lasciando allo scudiero Peterson il successo in Austria, al termine di una delle corse più bagnate, rocambolesche e spettacolari della F.1 che fu.

Il giorno dell'incoronazione iridata è previsto nel weekend del Gp d'Italia e Mario è campione, ma le cose vanno tutte storte. Già nel warm-up Peterson ha problemi che lo portano a scegliere per la gara il mulletto mk78. Poi, al via, una manovra improvvisa di James Hunt scatena una carambola infernale dalla quale Vittorio Brambilla esce gravemente ferito alla testa e Ronnie Peterson con fratture agli arti inferiori. Contrariamente alle prime notizie che vogliono solo l'italiano in pericolo, poche ore dopo lo svedese volante muore per embolia grassosa. Al suo posto la Lotus ingaggia Jarier che domina in Canada prima che un sasso gli fori il radiatore.

La competitività della 79 termina così, soppiantata l'anno dopo dalla Ferrari, dai cloni migliorativi di Williams e Ligier e dall'ambizione di Chapman che con l'avveniristico e abortivo progetto Lotus 80 voleva estremizzarne i principi. La sua storia finisce qui. Ma la leggenda continua.

Ligier Js11

l'ala si evolve

LA PICCOLA CASA FRANCESE È LA PRIMA
A LANCIARE SEGNALI DI NUOVA SUPREMAZIA
IN F.1, SCALZANDO LA LOTUS, ANCHE SE...

AS LEGEND N° 7 19 FEBBRAIO 2013

Tuono blu alla riscossa. La F.1 1979 nasce sconvolta da due monoposto francesi, le Ligier Js11, condotte da Jacques Laffite e Patrick Depailler. «A Buenos Aires, fin dalle libere del venerdì, ho capito che non ci avrebbero più preso» - racconta il progettista Gerard Ducarouge e così va. Laffite è in fuga e Depailler, non fosse per qualche

capriccio all'accensione, suggellerebbe una clamorosa doppietta, che arriva puntuale due settimane dopo al Gp del Brasile. Le bluettes rifilano un secondo al giro a tutti. Il circus della F.1 è attonito. Cosa succede? Qual è il segreto delle nuove Ligier? Il mondiale è già finito? E chi lo vincerà, Laffite o Depailler?

Andiamo con ordine. La Ligier è nella storia dal Gp di Svezia 1977 con Laffite, quando per la prima volta una combinazione tutta francese vince un Gp iridato. Il poderoso Matra V12 va in naftalina a fine 1978, lasciando spazio al filante Dfv V8 Cosworth. Sembrerebbe un ripiego ma non lo è, perché in piena era wing-car poter disporre di un motore meno ingombrante consente di ottimizzare i condotti Venturi, facendo comportare la nuova monoposto come una perfetta la rovesciata, tale e quale alla caposcuola Lotus 79. Ma questo è niente. Perché in un periodo in cui tutti copiano la Lotus - la Tyrrell addirittura se ne esce con un clone -, la Ligier Js11 è la vettura più differente dalla 79.

Nasce da mesi autunnali di studi presso la SERA, Société d'Etude et Recherche Aerodinamique di Parigi, la stessa struttura che era dietro al progetto della Porsche 917 Pink Pig, il "Maialino" che fece faville a Le Mans '71. Il progettista è sì Ducarouge, in collaborazione con l'esperto di calcoli Michel Beaujon, mentre al tavolo da disegno c'è pure Paul Carillo.

La maquette ha passato più ore di qualsiasi altra rivale in galleria del vento e dai risultati si vede.

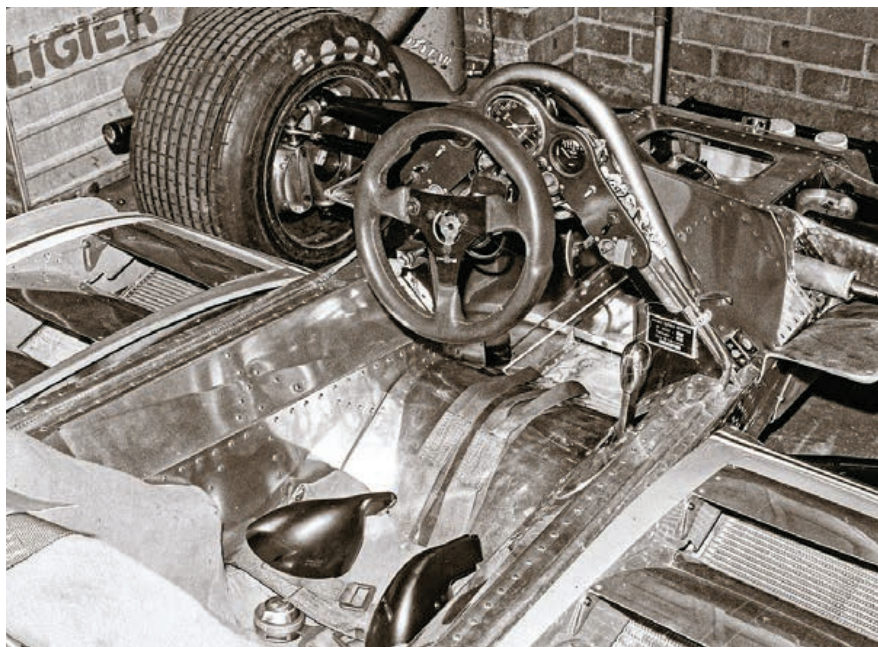
La Js11 svetta tra le più leggere, al limite di peso consentito. E ha le sospensioni più efficaci, oltre a sfoggiare il miglior sigillo aerodinamico mai visto, garantito dalle cosiddette minigonne laterali.

Ed è così che il piccolo team di Vichy, con sede a 40 chilometri da

Monoposto principesca

Gp di Monaco 1979, le Ligier Js11 di Depailler e Laffite tengono dietro valide rivali quali la Tyrrell 009 e la Williams Fw07





fotografie ACTUALFOTO

Clermont Ferrand, ora detta legge. La Ligier, piccola factory che tira avanti facendo cabine per trattori, diviene top team e il 49enne patron Guy Ligier, ex rugbysta, ex pilota di F.1, ex sognatore di un successo a Le Mans, diventa l'uomo del momento.

Ma in F.1 niente è per sempre e nulla dura poco come il successo. Già al terzo Gp della stagione, in Sudafrica, la gara in altura sveglia il turbo Renault e, soprattutto, le nuove Ferrari, le 312 T4, che sbancano al debutto. Le Js11 finiscono fuori strada. Un altro passo falso a Long Beach e la Js11 torna al successo con Depailler in Spagna, quindi in Belgio Patrick e Laffite inscenano un duello fratricida che favorisce il terzo incomodo, Scheckter su Ferrari. Dopo un nuovo doppio zero a Monaco, la stagione Ligier sembra mezza rovinata: Depailler è fuori con le gambe spezzate in un incidente in deltaplano, mentre Laffite, dopo una lunga serie di test, stenta a riconoscere la monoposto con cui aveva dominato l'apertura del campionato.

La più grande sorpresa trascolora in un profondo mistero, inabissandosi in una clamorosa crisi di mezza estate. Che pure una spiegazione la deve avere. E forse è questa: il team non affina più la Js11 presso la SERA, ma si rivolge da tempo al governativo Insitute des Arts et Métiers St. Cyr e ogni evoluzione, a rigor di cronometro, diventa millimetrica involuzione.

Le Js11 non vincono più, anche se, dopo che Laffite è stato in corsa per il mondiale fino a Monza, la monoposto nel finale riacquista competitività, almeno sul giro secco.

Un buon motivo per riproporla nel 1980 quale Js11/15, con retrotreno ridisegnato, nuovi profili alari, sospensioni evolute e nuove fiancate più piccole, studiate per i circuiti ultraveloci. La monoposto sembra rinata, con i due piloti a podio in Sudafrica, dietro la Renault di Arnoux e poi con Pironi che stradomina e vince il Gp del Belgio. Da lì in avanti ci si mette l'affidabilità e ancora una volta pesa il fattore squadra.

Laffite torna alla vittoria in Germania, quando è già fuori dalla lotta iridata, dopo che in Francia ha pagato una scelta di gomme sbagliate e in Inghilterra sono stati i cerchi a cedere. Peccato.

Così tutti ricordano il fantastico e fulminante inizio delle Js11 nel 1979, ma pochi tengono a mente che nel 1980 la Ligier termina seconda nella Coppa Fia Costruttori, dietro la Williams. Dopo il bruciante finale, la vecchia Js11/15 saluta così la compagnia con Pironi sul podio, 3° a Watkins Glen. Un fantastico inizio, uno stupendo addio.



”

*L'inizio della stagione
1979 è un'apoteosi dei
galletti, con Laffite
e Depailler che volano
su tutti con le fantastiche
Ligier Js11*



**Jacques
pretendente**

Laffite è buon rivale delle Ferrari in chiave titolo fino alla gara di Monza, quando il suo ritiro equivale a una resa. Ma la Js11 - nell'altra pagina, il suo posto guida -, si è battuta con grande onore, specie all'inizio del mondiale

IRIDATA NEL 1980

Williams Fw07

regina della fase 2

L'ERA DELLE WING CAR, DOPO LO SPRINT DELLA LIGIER E IL TITOLO 1979 ALLA ROSSA, LANCIA LA RINATA CASA DI DIDCOT



Martedì 10 aprile 1979, Ontario Motor Speedway, California. La Williams Fw 07 percorre i suoi primi giri con Alan Jones. Quattro o cinque tornate sull'infield all'interno dell'ovale, per verificare che le ruote girino senza staccarsi. Il pilota australiano rientra ai box. È un orso, un duro, lui. Non ha emozioni e se le

ha non le mostra. Quando parla è secco come uno straniero senza nome capitato per caso a dorso di mulo in un villaggio Spaghetti Western, ma stavolta la faccenda è diversa. «La macchina è fantastica - grida Alan al tecnico Head - mai guidato niente di simile. Non importa se è acerba, corriamoci subito. Le vinceremo tutte».

La Fw 07 è la prima wing-car Williams. Concepita come un'ala rovesciata e sigillata dalle minigonne per sfrecciare attaccata al suolo, quasi sottovuoto, aggredendo curve come fossero rettilinei facili e solo un po' storti. È clone della Lotus 79 che nel 1978 ha sbancato il mondiale con Andretti, ma anche no. Head non ha copiato e basta. Ha

Quelle sfide con Gilles

Alan Jones su Williams FW07 è davanti a Gilles Villeneuve su Ferrari 312T4 nel Gp del Canada, che vedrà vincere il pilota australiano davanti all'idolo locale

SUTTON-IMAGES.COM





L'arma decisiva di Alan Jones
Gran Premio di Monaco 1979, Jones su Williams è davanti alla Arrows di Mass e alla Tyrrell di Jarier. La sua Fw07 è ancora acerba, ma ben presto comincerà a vincere...

”
*La Fw07
conoscerà
una lunga
carriera in F.1,
durata
ben 43 corse
con 15 vittorie
all'attivo, fino
alla stagione
1982*
”

fatto ricerca e sviluppo. Se la 79 è la scoperta dell'America, la Fw 07 vale quanto la Dichiarazione d'Indipendenza degli Stati Uniti. Ha monoscocca in alluminio, sospensioni convenzionali e due generose fiancate, che ospitano il radiatore dell'olio a sinistra e dell'acqua a destra, a rinfrescare il classicissimo Cosworth Dfv. Il team sta tutto in una triade di quasi ragazzi venuti dal nulla. Il 37enne patron Frank fino all'anno prima poteva scrivere l'autobiografia intitolandola "Un uomo chiamato cambiale", Patrick Head è tecnico giovane e valente: ha gli stessi anni, trentatré, del suo pilota preferito, Alan Jones. Costui ha diviso la camera con il connazionale Brian McGuire, il primo a dare la vittoria a una Williams F.1, nell'oscura serie Shellsport inglese, per poi ammazzarsi in un crash causato da un cedimento meccanico.

Strani cerchi che la sorte disegna nell'albero della vita. Un anno e mezzo prima il factotum del team Charlie Chrichton Stuart, ex pilota di F.3, in un night club, tra un drink e uno spogliarello, incontra per caso un alto esponente della famiglia reale saudita. Nel discorso caccia la F.1 e il team Williams che sta rinascendo. C'è uno scambio di biglietti da visita. Da lì in poi cambierà la vita a tutti i protagonisti di questa storia.

Sulle fiancate della Fw 06, la prima Williams fatta coi soldi, finiscono le decal di Fly Saudia, la catena di Hotel Abilad, la Technique d'Avant Garde di Mansour Ojeh e il colosso di costruzioni Dallah Avco, nel quale ha una compartecipazione la famiglia Bin Laden. In soldoni, un quadriennale con 400 milioni di lire versati per un pezzo di 1977, 1 miliardo e 300 milioni per il '78, 3 miliardi nel 1979 e 5 miliardi nel 1980.

Nasce in questo humus, la Fw 07. Debutta in Spagna con Jones e rompe il cambio. In Belgio ha guai elettrici, ma a Montecarlo il secondo pilota Regazzoni bracca il vincitore Scheckter.

In Inghilterra rompe Jones e la gioia del primo trionfo del team la suscita il grande Clay Regazzoni. La stagione è strana, divisa in due metà ai fini della classifica del campionato: con solo quattro risultati validi e sommabili per ciascuna, così la Fw 07 che ha iniziato a vincere tardi non può farcela, anche se è la più forte. Si rifà l'anno dopo, in versione B, con nuove scocche irrigidite e l'aerodinamica posteriore affinata. Jones lotta a lungo con la Brabham di Piquet, altra bella bestia nella nidia delle post-Lotus, infine a Montreal si laurea iridato.

Per il 1981, anno del divieto delle minigonne, Jones è il gran favorito, con la Fw 07C dotata di musetto nuovo e affusolato, anche se la soluzione dei correttori d'assetto che schiacciano le monoposto a terra è sviluppata meglio dalla Brabham. La Fw 07C sarebbe comunque al top, se non fosse per la devastante lotta interna che divampa tra il numero uno Jones e il gregario Reutemann. A Las Vegas tra i due litiganti sarà il terzo a godere: Piquet, neo-iridato con la Bt 49. Jones va a vincere la gara e, come 30 anni dopo Casey Stoner con le moto, dice di voler ritirarsi nella natia Australia. Si chiude un ciclo, anche se nel 1982 la vecchia Fw 07C raggranella punti preziosi con Rosberg, che diverrà poi formichina iridata con la Fw 08, al termine d'una stagione falsata dai drammatici crash che spezzano le ali alla Ferrari.

Dopo 43 corse, 15 vittorie, 8 pole e 15 giri più veloci, la Fw 07 chiude gloriosamente la militanza nella F.1 iridata. Nata e costruita dalla Williams, sarà ricordata per sempre come la monoposto che da sola e per prima ha fatto la Williams.

AUTO
SPORT
ST

NEL 1981

Lotus 88

la F.1 proibita

LA CONTROVERSA MONOPOSTO A DOPPIO
TELAIO È L'ULTIMO GRIDO DI CHAPMAN
MA LA FEDERAZIONE LA RITIENE ILLEGALE

AUTOSPRINT N° 27 4 LUGLIO 2017

Signore e signori, stavolta a Cuore da Corsa è ospite l'incompiuta più affascinante del Motorsport. La monoposto di F.1 sta alle corse come la Nona di Ludwig van Beethoven sta alle sinfonie. E per la prima volta, dopo 36 anni, quindi dall'era del compianto Elio De Angelis, un top driver italiano, Emanuele Pirro, ex F.1 e cinque volte al top della 24 Ore di Le Mans, sale a bordo della magica e nera creatura, sotto gli occhi di Clive Chapman, figlio del mitico Colin e proprietario della vettura, e racconta le sue impressioni.

La Lotus 88 per chi non è più giovanissimo è un bolide dotato di fascino ammaliante e quietamente maledetto. Primo, perché è la vettura più proibita di tutte. Perfino della Brabham Bt46 col ventilatore, perché almeno la belva di Murray corse e vinse una gara, il Gp di Svezia 1978, prima d'essere bandita. La 88 no. Attorno a essa scattano immediatamente gli anticorpi dei team rivali e della Federazione, tanto che non riesce a prendere parte neppure a una competizione. Tra proteste, ricorsi, intrighi e lotte al coltello, la 88 è la monoposto che nella storia della F.1 ha corso di più nelle aule dei tribunali che sulle piste. Tra l'altro perdendo. Sempre e per sempre. Da qui la sua incompiutezza. Tradotta nell'impossibilità d'avere una carriera agonistica e, con essa, l'opportuna evoluzione tecnica. Eppure la 88 resta tra le effervescenze tecnico-intellettuali più note, agognate e comunque importanti della sua epoca. Primo, perché la sua idea di fondo, quella del doppio telaio, era semplice e geniale, mutuata dal precedente progetto rimasto sulla carta, quello della 86. Secondo, perché a tutti gli effetti è la prima Formula Uno della storia che utilizza in quantità prevalente il carbonio nella realizzazione del telaio, pur conservando alcune componenti ancora in alluminio. Battendo così al fotofinish la McLaren Mp4/1 che comunque viene considerata la pioniera del carbonio stesso, proprio perché la 88 venne di fatto vaporizzata dagli strali della Fia.

Ma, attenzione, la pista fa fede e parla chiaro: la Lotus 88 prende parte alla sua prima sessione ufficiale nel Gp inaugurale della stagione 1981, a Long Beach, guidata da Elio De Angelis, mentre la McLaren

*Bocciata
ben due volte*

Gp Gran Bretagna 1982, il team Lotus in prova tenta di schierare la 88, che tuttavia viene ben presto bloccata. I piloti De Angelis e Mansell, a destra, dovranno scendere e ripiegare sul vecchio modello per il resto della stagione. In basso, lo stesso Mansell in azione



fotografie ACTUALFOTO



”

*In realtà
la fantomatica
Lotus 88 si vede
in pista nei Gp
solo nelle prove
di Long Beach
e in quelle
di Silverstone,
a metà stagione*

”

Un'idea geniale ma osteggiata

La base dell'intuizione del doppio telaio per la 88 è senza dubbio interessante, ma le autorità sportive fin dall'inizio non gli hanno dato scampo...

Mp4/1 di John Barnard debutta solo due gare dopo, al Gp d'Argentina, condotta da John Watson.

La Lotus 88, disegnata per la stagione 1981 da Colin Chapman e Martin Ogilvie con l'aiuto di Peter Wright, adotta un doppio telaio per modificare l'altezza della vettura dal suolo in fase di movimento. Un anno prima, in piena era wing-car, con l'effetto suolo garantito dalle minigonne, era stata concepita la Lotus 86, in un solo esemplare.

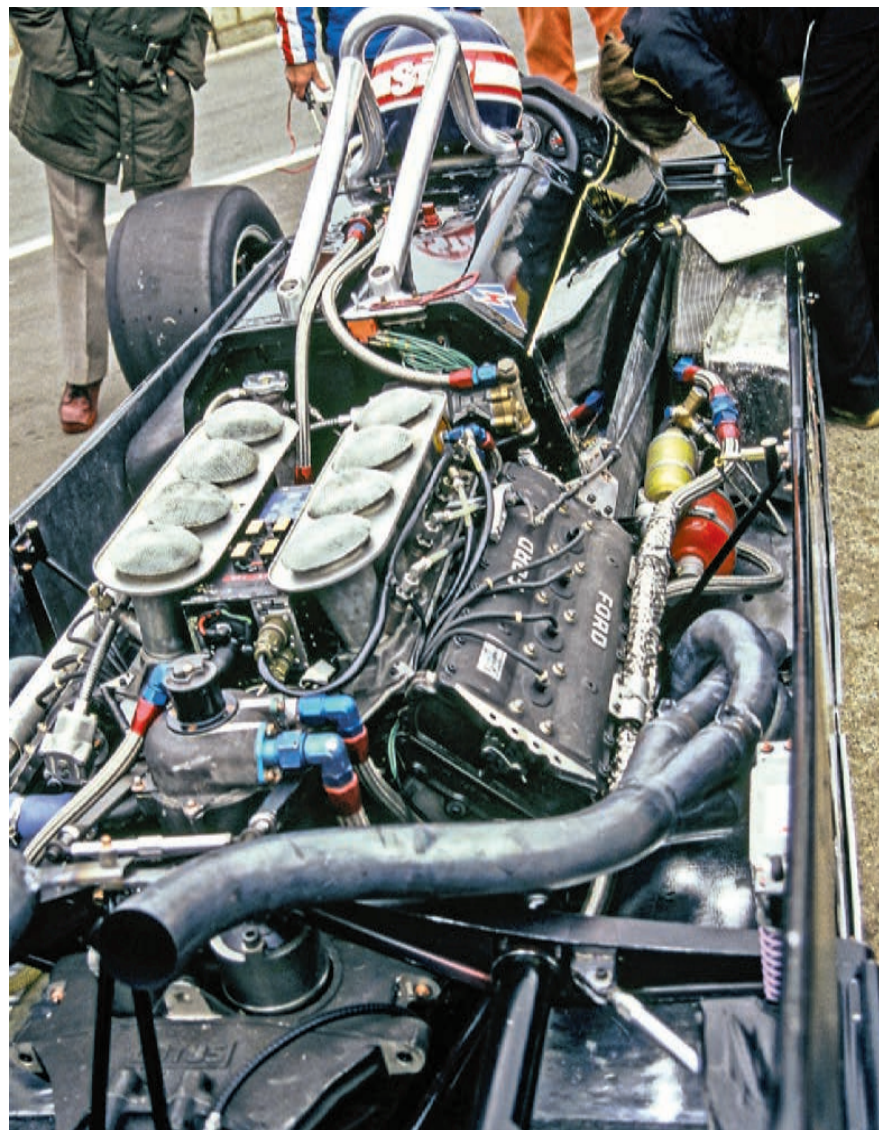
La 86 doveva essere la grande rivincita di Chapman che nel 1979 aveva clamorosamente fatto flop con la rivoluzionaria Lotus 80, la quale in teoria, a detta dello stesso creatore, doveva trasformare in autobus tutte le rivali, tanto sarebbe stata evoluta e sofisticata. E invece marciò malinconicamente lei stessa come un torpedone, visto che era dotata di un telaio che torceva terribilmente, come testimoniato da Mario Andretti, e anche per le incontrollabili variazioni d'assetto della vettura. La direzione scelta poteva essere quella giusta, ma bisognava cambiare approccio. Da qui la nascita della 86, per la quale viene prevista la possibilità di utilizzare differenti sistemi sospensivi, per carrozzeria e telaio. La base di partenza è la Lotus 81 - la vettura portata in gara nel 1980 da De Angelis, Andretti e Mansell part-time -, e i primi riscontri in galleria testimoniano che i vantaggi ci sono eccome. Ma c'è un problema sopraggiunto e di quelli irrisolvibili, perché politico: a fine 1980 l'autorità sportiva impone un'altezza minima da terra a 6 centimetri, abolendo le famigerate minigonne, non solo ritenute pericolose ma anche concettualmente inammissibili, perché strumenti aerodinamici mobili. Niente, bisogna ripensare il tutto, adattandolo alla nuova situazione, notevolmente più restrittiva. Il progetto 86 si rigenera, spalmandosi sulla mutata regolamentazione, rinunciando alle minigonne che scorrono e semplicemente consentendo l'abbassamento di tutta la carrozzeria. Questa è l'intuizione di base della 88, con telaio e carrozzeria che si muovono autonomamente.

La 88 utilizza quindi concettualmente l'intuizione del doppio telaio, uno interno all'altro e ammortizzati ciascuno in modo indipendente. Quello più interno ospita l'abitacolo e l'esterno, privo di ali, sostiene la pressione causata dall'effetto suolo. In altre parole, la carrozzeria è mobile, essendo appoggiata agli ammortizzatori, uno per ruota, e fissati ai braccetti inferiori delle sospensioni. La pressione dell'aria agisce sulle ali e sulla carrozzeria facendo abbassare essa e non il telaio, fino a sfiorare il suolo e andando a ricreare il celeberrimo sigillo che ottimizza l'effetto Venturi, ripropiziando il circolo virtuoso garantito dalle abolite e così non più rimpiante minigonne.

Però, occhio, il guaio della 88 è più politico che tecnico-legale. E i suoi avversari non appaiono certo puliti né tantomeno più ligi al regolamento. La Brabham di Bernie Ecclestone, con Gordon Murray al timone tecnico, per salvare e ricreare i benefici dell'effetto suolo, utilizza infatti un sistema, ben presto imitato, di sospensioni che grazie al carico aerodinamico riavvicina il telaio all'asfalto, eludendo alla grande il limite dei 6 centimetri da terra. Altri adottano dispositivi pneumatici, ossia correttore di assetti, che alzano la monoposto a sei centimetri al rientro ai box, solo per eludere di fatto le verifiche tecniche. Chiaramente lo spirito del regolamento è violato, ma contro Ecclestone & C. i federali non cercano o non vogliono trovare l'appiglio per intervenire. Contro Chapman, invece, che ha realizzato un sistema molto più elegante e geniale, il fronte è compatto: i team legalisti Ferrari e Renault



fotografie ACTUALFOTO



da sempre temono il genio inglese, Bernie Ecclestone, boss della Foca, l'associazione dei costruttori anglosassoni, si è legato al dito il bando della Bt46 a ventilatore, vettura di cui Chapman è stato acerremo nemico, e fa fronte compatto per una volta coi grandi Costruttori e i federali. Così, in pratica, il patron della Lotus si ritrova solo contro tutti e la 88 appare spacciata praticamente fin dalla nascita.

Colin Chapman perde con effetti catastrofici entrambe le manche legali in cui prova a far passare per regolare la favolosa 88: nel primo Gp dell'anno, a Long Beach, e a metà stagione, a Silverstone. In realtà la monoposto sulle prime viene considerata conforme dalla Fisa - la Federazione d'allora -, tanto che è ammessa alle prove del venerdì del Gp Usa West, ma poi si ritrova bocciata e congelata perché da sottoporre a più approfondite indagini, così la Lotus deve risfoderare la tradizionale 81. A Long Beach la 88 utilizzata da Elio De Angelis nella prima tornata di prove inanella solo tre giri, con un tempo di 1'31"39, mentre il migliore della sessione iniziale, Alan Jones su Williams Fw07, sfreccia con 1'20"91. Chapman morde la polvere e salta perfino il Gp di San Marino a Imola, leccandosi le ferite e meditando il riscatto. In occasione del Gp di Gran Bretagna il boss Lotus presenta quindi la 88B, versione evoluta della macchina proibita. Il blitz di Silverstone poggia su ragioni legali precise: secondo le vigenti normative del tempo, nel Regno Unito a nessuna vettura può essere impedito di prendere il via a una gara. Il bolide semmai può essere escluso solo nel dopogara, a seguito di una decisione adottata dal Tribunale sportivo competente. Non solo: un colpo di scena anima l'inizio del weekend,

perché il Royal Automobile Club passa tranquillamente alle verifiche la versione evoluta della Lotus 88, facendo inferocire Jean-Marie Balestre, gran capo della Federazione internazionale, il quale paventa subito l'annullamento iridato della corsa, la squalifica Lotus e l'esclusione a tempo indefinito del Regno Unito dal giro iridato. Ahio.

Le autorità locali decidono così di tornare sui loro passi, escludendo la 88B, la quale in pista in realtà nelle prime prove ufficiali non aveva fatto sfracelli: De Angelis diciannovesimo e Mansell diciassettesimo. Con Elio, per la verità, che tira un sospiro di sollievo quando viene a sapere che la vettura non s'ha da fare né a Silverstone né mai, perché la ritiene instabile e pericolosa. Fine della pista. Della Lotus 88 non si parlerà mai più. Il 16 dicembre dell'anno dopo Colin Chapman muore per attacco cardiaco. Che si creda o meno alla sua scomparsa - messa in dubbio da chi pensa che il Costruttore inglese l'abbia inscenata per migrare in Sudamerica e evitare imbarazzanti presunte conseguenze relative al suo ruolo nel caso De Lorean -, la Lotus 88 resta quale suo ultimo guizzo di intuizione creativa, per certi versi ineguagliata per capacità innovativa. In seguito il singolare destino della 88 è quello della revivescenza. Perché all'alba del nuovo millennio ha finalmente iniziato la sua carriera agonistica dimostrandosi competitiva nelle corse storiche del Fia Thoroughbred Gp Challenge e poi in altre gare veteran, nelle mani dei gentlemen driver Steve Hitchins e, più avanti, di Katsuaki Kubota. Curiosamente, che Colin sia restato vivo o meno, la sua 88 data per morta è poi agonisticamente risorta dimostrandosi, finalmente, accettata e vincente.

AUTO
SPORT
GT

Turbo Porsche al top con McLaren

LA SINERGIA PROPIZIATA DALLA TAG LANCIA
IL TELAIO MP4/2 CHE DIVENTA PER 3 ANNATE
SIMBOLO DI DOMINIO CON LAUDA E PROST

AS LEGEND N° 45 6 NOVEMBRE 2012

Se i fatti sono argomenti testardi, la McLaren Mp4/2 è la F.1 più vincente della storia. Perché dal 1984 al 1986, montando il turbo Tag-Porsche V6, vinse ben 22 Gp con Lauda e Prost. Incredibile. Solo nel rapporto tra gare disputate e vinte la Mp4/2 può essere battuta, ma, al di là delle alchimie, la sua longevità è un valore aggiunto. Poi ci sono tre titoli piloti conquistati, uno con Niki e due con Alain, più due mondiali Costruttori.

E se è vero che i numeri è giusto e bello leggerli col cuore, forse la Mp4/2 è anche, con rispetto e paradossalmente parlando, la monoposto più odiata dai tifosi italiani, perché col suo terrificante potenziale nella seconda metà del 1985 spense le speranze iridate di Michele Alboreto e della Ferrari. L'ultima occasione, a tutt'oggi, di vedere un pilota e una macchina tricolori vincere l'iride, dopo Ascari nel 1953. Eppure, non ci sono rimpianti. La Mp4/2 era semplicemente di un'altro pianeta.

Punto d'incontro di due tecnologie raffinatissime: telaisticamente delle scocche in carbonio realizzate per la McLaren dalla Hercules di Salt Lake City e, soprattutto, motoristicamente del Tag-Porsche V6.

"Phase 1": Ron Dennis approccia la Porsche e dice secco: «*Mi costruireste un motore non come partner ma quale semplice sub-contractor, col programma tutto pagato da un terzo, cioè la Tag?*». I tedeschi dicono «Ja, danke!», ma non sanno che le rogne son solo cominciate. Alla Porsche pensano a un programma di sviluppo di tre anni, Dennis risponde che i soldi servono a comprare vittorie, non test. E aggiunge che misure e ingombri del propulsore non saranno decisi dai motoristi, ma dal progettista capo della McLaren, John Barnard. Dodici mesi devono passare dal primo segno di matita sulla carta bianca al primo ruggito e non più di altri sei per la prima vittoria.

La "Phase 2" dell'operazione è la firma del contratto a Weissach, il 18 dicembre 1982. "Phase 3": il 28 agosto 1983 il V6 Tag-Porsche debutta in gara al Gp d'Olanda su una McLaren Mp4/1 riadattata e battezzata E. "Phase 4": il 26 marzo 1984 a Jacarepaguà arriva la prima anni-

Meraviglia in carbonio

A partire dalla Mp4/1 Barnard porta in F.1 l'idea della scocca tutta in carbonio che poi si sublima grazie alla Mp4/2, nell'altra pagina, con Prost nell'abitacolo



chilente vittoria, nel Gp del Brasile con Prost. Zaini a terra, il titolo piloti è prenotato e per tre anni non ce ne sarà per nessuno.

Quanto alla Mp4/2, rispetto alla vecchia Mp41/E, sono mantenute le pance laterali larghe, con gli scambiatori di calore in posizione più avanzata. Queste fiancate s'incurvano verso l'interno nel posteriore racchiudendo motore e cambio. È la nascita del celeberrimo posteriore by Barnard a forma di bottiglia di "Coca Cola", per ottimizzare i flussi aerodinamici. In più triangoli delle sospensioni sono più bassi e il serbatoio da regolamento viene ampliato a 220 litri. Quanto al motore Porsche, forse non tutti sanno che a Weissach il gruppo di lavoro agli ordini di Hans Mezger (l'uomo della leggendaria 917) era composto solo da tre ingegneri, cinque designer e venti meccanici divisi in due gruppi, rispettivamente di ricerca e costruzione.

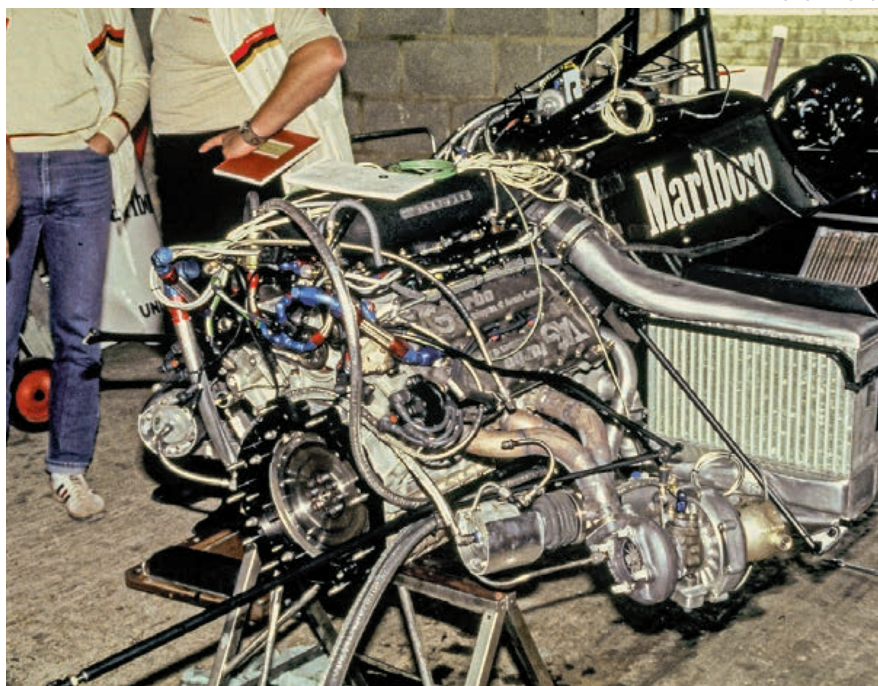
La versione B della monoposto, nel 1985, vede un adattamento nelle sospensioni, con ritocchi aerodinamici, mozzi e portamozzi nuovi e modifiche apportate da Barnard al sistema push-rod sia nel posteriore che nell'anteriore. Il turbo viene evoluto e da metà stagione non ci sarà più storia, con la Ferrari di Alboreto che perde in potenza e affidabilità.

In piena formula consumo, poi, il sistema Bosch Motronic sviluppato sotto la direzione di Udo Zucker rende il V6 tedesco il più efficiente non come picchi assoluti di potenza (solo 6 le pole in tutta la carriera delle Mp4/2) ma nel complesso rapporto prestazioni-affidabilità-consumi. Il neo-iridato Prost vede il traguardo in 15 Gp su 16, ne vince 5 e viene squalificato perché sottopeso a Imola, dove pure aveva trionfato. Il 1986 vede diventare più severa la formula consumo, con la riduzione da 220 a 195 litri di benzina da usare in ciascun Gp e la Mp4/2 in versione C, realizzata ex novo, oltre al serbatoio più piccolo vanta modifiche alla sospensione posteriore.

Il pilota siede più in basso, i turbocompressori vengono riposizionati, il motore raggiunge la terza generazione e il cambio a sei rapporti da opzionale diventa standard. È un anno difficile, con la vettura che soffre sete di benzina, perde in affidabilità e rendimento, ma alla fine Prost riporta 4 vittorie e beffa in extremis le più competitive Williams-Honda di Piquet e Mansell. La McLaren Mp4/2 termina la sua storia ad Adelaide, trionfando quasi di rapina. Aveva iniziato da dominatrice e chiude da opportunista. Ma sempre da vincente.

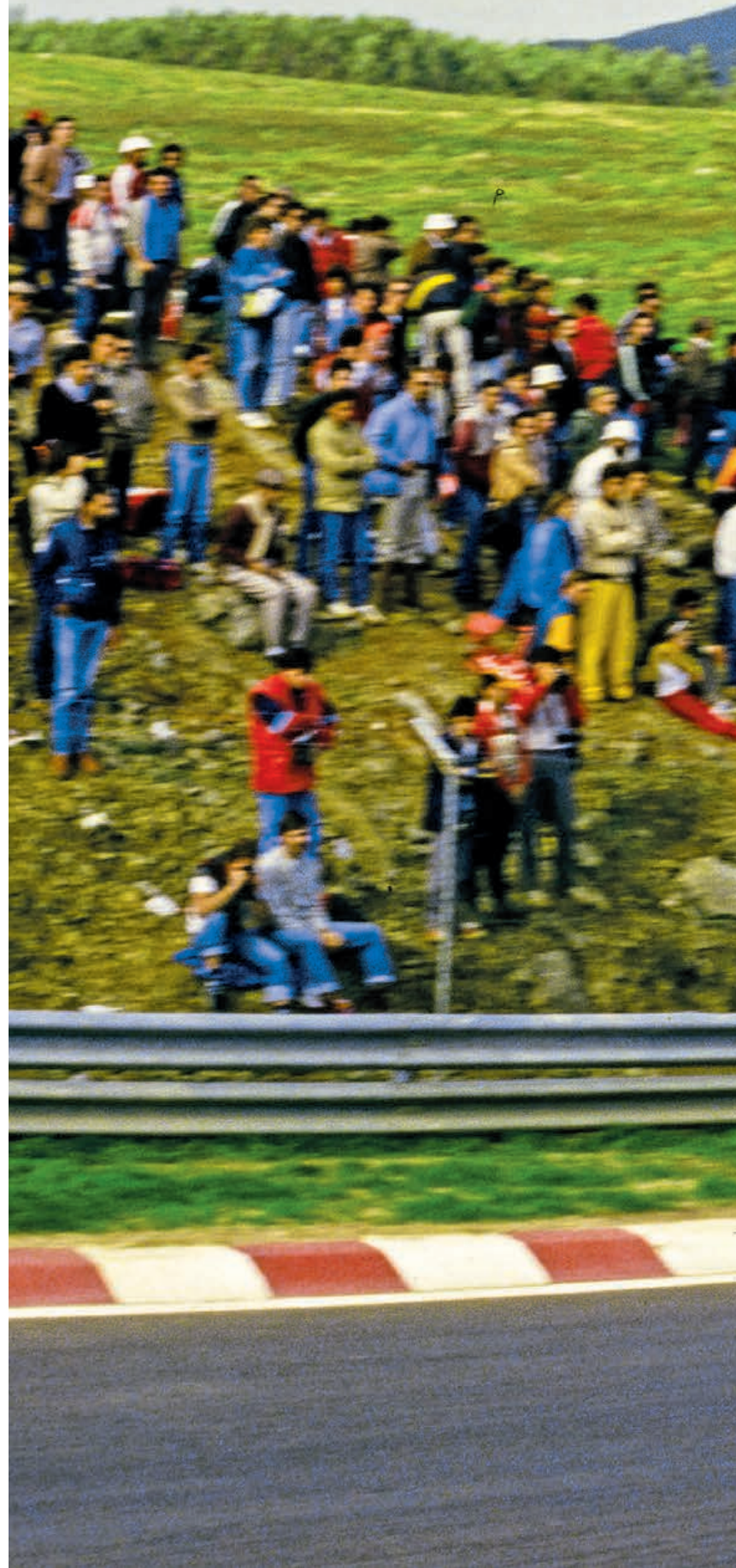
ACTUALFOTO

ACTUALFOTO



La McLaren Mp4/2 al top con Niki nell'84

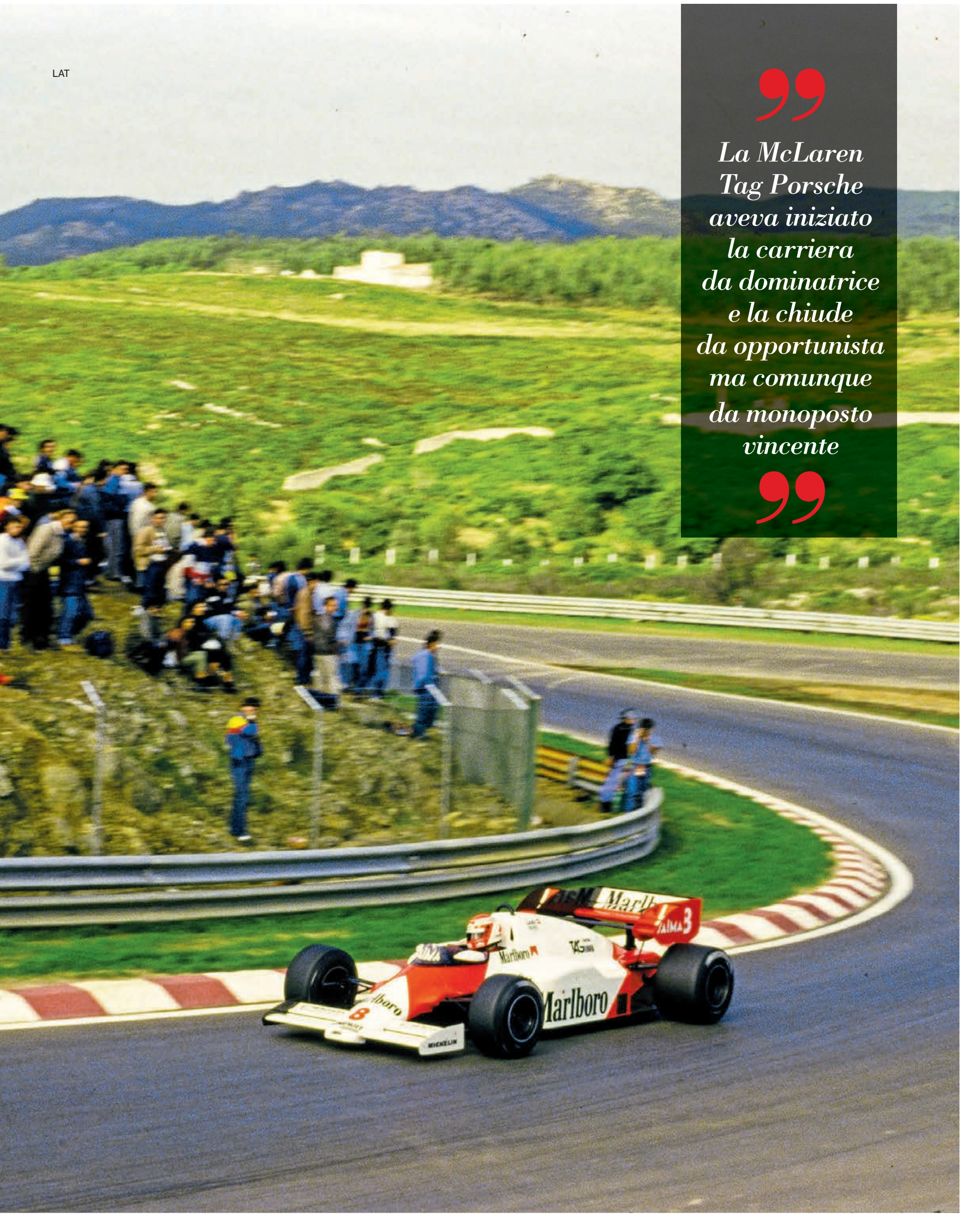
Niki Lauda su McLaren MP4-2 TAG nel Gp del Portogallo 1984 sul circuito di Estoril, dove riesce a conquistare il terzo titolo mondiale personale, con solo mezzo punto di divario sul compagno di squadra Prost. In basso, il 6 cilindri turbo TAG-Porsche



”

*La McLaren
Tag Porsche
aveva iniziato
la carriera
da dominatrice
e la chiude
da opportunista
ma comunque
da monoposto
vincente*

”



NEL 1987

Honda sublima la Williams

DOPO LA BEFFA DI ADELAIDE 1986 LA FW11
TURBO PORTA ALL'IRIDE PIQUET, MENTRE
MANSELL NON HA ALTRETTANTA FORTUNA

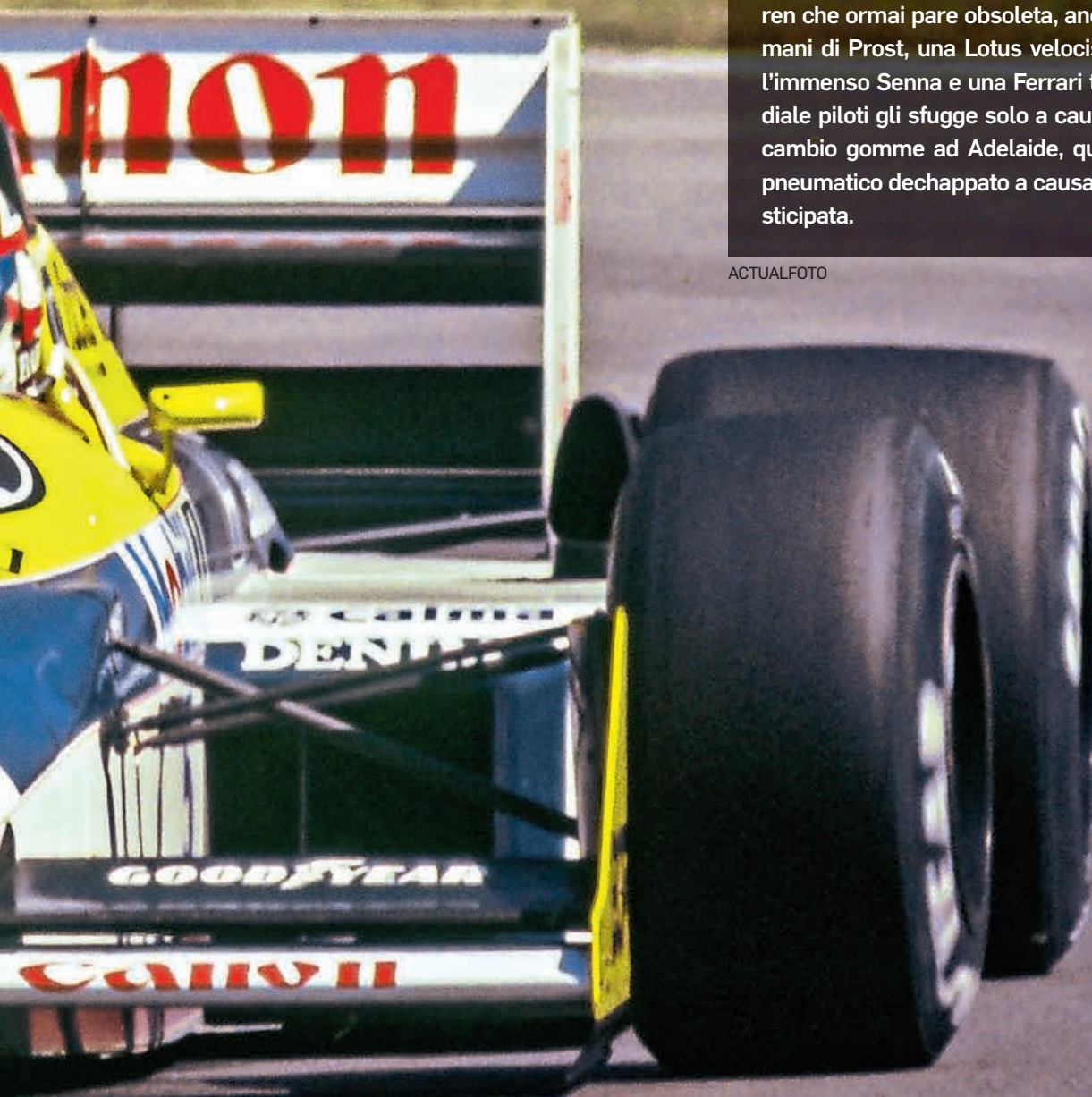


Diciotto vittorie su trentadue corse disputate, due titoli mondiali Costruttori e uno piloti con Nelson Piquet, nel 1987. La Williams Fw11 è una delle monoposto più valide e competitive dell'era turbo, e, soprattutto, priva di reali rivali. È la punta di lancia, l'espressione più raffinata del sodalizio della Casa che al tempo aveva ancora sede a Didcot, con la Honda, la quale, dopo tre stagioni di esperimenti, rotture e sviluppo, porta a compimento la crescita del suo motore 6 cilindri, che diviene un'arma totale, montato su una monoposto completamente nuova rispetto alla vecchia Fw10, la quale a sua volta rappresentava una logica evoluzione della vecchia Fw09. Lo scettro della più forte tocca proprio a lei, la Fw11. Dall'aerodinamica efficiente, affinata e dal propulsore che ormai ha completamente superato, tramite un'elettronica efficacissima, i proverbiali guai del turbo-lag, ossia il ritardo nella risposta all'accelerazione e che sa dimostrarsi potentissimo sia in prova che in corsa, oltre che relativamente parco nei consumi. Con una McLaren che ormai pare obsoleta, anche se non certo inoffensiva nelle mani di Prost, una Lotus velocissima soprattutto in qualifica con l'immenso Senna e una Ferrari tutta da ricostruire, il primo mondiale piloti gli sfugge solo a causa di una sciagurata gestione del cambio gomme ad Adelaide, quando Mansell si ritrova con uno pneumatico dechappato a causa di una sosta digraziatamente posticipata.

ACTUALFOTO

Il Leone sfortunato

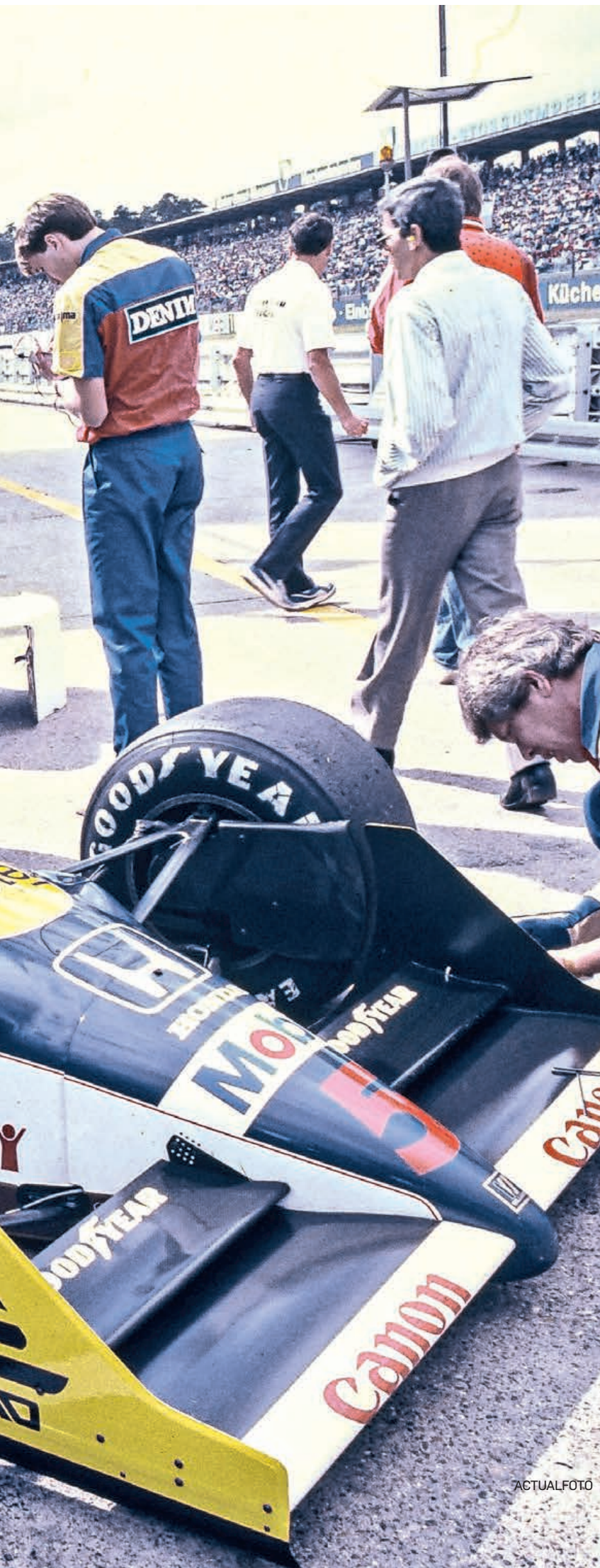
Anno 1987 Gp del Messico: Nigel Mansell all'attacco al volante della Williams Fw11, monoposto destinata a portare all'iride il compagno di squadra Nelson Piquet





Mansell eroe poco fortunato

Gp di Germania 1987, ecco Mansell con Fw11 a motore Honda. L'inglese appare molto in palla ma la sfortuna e qualche strano problemino lo priveranno dell'iride...



ACTUALFOTO

Non importa, il destino di vincente non muta l'anno dopo e si sublima, col duplice successo in chiave mondiale Piloti, con Nelson Piquet, e, ovviamente, tra i Costruttori. Ma la rinnovata anche se sostanzialmente replicata Fw11B dimostra per la prima volta un'altra cosa nella storia del campionato. Ormai la politica, la strategia di gara e gli interessi di parte contano tantissimo. Tanto per cominciare, accadono cose strane a Mansell, tipo il dado ruota che si svita in Ungheria, piuttosto che l'improvviso calo di prestazioni al Gp d'Italia, oltre che il misterioso ritiro al Gp del Portogallo, con un motore che smette di funzionare e poi una volta in garage riprende "miracolosamente" a ruggire. Insomma, le prove provate non ci sono ma restano i dubbi che qualcuno o qualcosa abbia sterzato l'iride verso Piquet, uomo fedelissimo Honda, ghermendolo dalle mani del pilota inglese, che resta sconfitto e


scornato. Questo al di là del suo grave incidente finale in prova a Suzuka, che in fin dei conti fa il paio con quello di Piquet a Imola. Non solo.

”
*In realtà
la fantastica
Williams Fw11
sparisce dalla
scena quando
nessuno sembra
in grado
di batterla,
per lo più per
ragioni politiche*
”

La carriera e la leggenda della Fw11B terminano bruscamente e artificialmente alla fine del 1987 non certo per raggiunti limiti d'età, ma per la rottura politica tra Honda e Williams. In poche parole sembra tanto che il casus belli sia il mancato ingaggio per la stagione 1988 del giapponese Nakajima, che tanto avrebbe fatto piacere alla casa nipponica. Il fatto che il team inglese voglia orgogliosamente dire l'ultima parola sui piloti da ingaggiare, privilegiando una squadra a due punte, piuttosto che la presenza di un driver debole e raccomandato, incrina i rapporti tra le due entità, devia di fatto la Honda verso un futuro sodalizio (glorioso) con la McLaren e tarpa le ali alla Williams, che è

costretta a mandare nel museo i gloriosi telai Fw11 per ripiegare su una nuova monoposto spinta dal modesto Judd aspirato. Il tutto mentre Frank Williams da inizio 1986 giace su una carrozzella, a seguito di un gravissimo incidente stradale.

Questa è la sorte, questi sono i problemi, tali restano le ragioni che vedono la Fw11B sparire di scena quando nessuno appare in grado di batterla, finalmente dotata di sospensioni attive già portate in gara e alla vittoria dalla Lotus di Senna.

Finisce così, ed è il segno dei tempi, la storia della monoposto che fu battuta, più che in pista, da strane tattiche ai box e da giochi politici da paddock che nulla avevano a che vedere con la sua competitività e la sua indiscussa supremazia tecnologica. 

Aspirato ben ritornato

È LA McLAREN A MOSTRARSI CON LA HONDA
LA PIÙ FORTE AL RITORNO DEL MOTORE
ATMOSFERICO, CON PROST E SENNA

AUTOSPRINT N° 4 28 GENNAIO 2014

Pensi al 1989 ed è come tornare a casa. Non importa quanti anni hai, un quarto di secolo fa eri un altro. Bambino, ragazzo o che, cosa importa? Torni indietro chiudendo gli occhi a quella Formula 1 e ti riscopri uguale, con la nostalgia che anestetizza rughe e certezze sfumate, facendo esplodere ricordi. Senna, Prost, Mansell, Piquet in pista momentaneamente eterni. E McLaren contro Ferrari, infinitamente sfidanti momentanee. È la F.1 post turbo, del ritorno all'aspirato esclusivo da 3500 cc, quella della Grande Restaurazione voluta politicamente tre anni prima da Enzo Ferrari, conscio che con lo strapotere di Tag-Porsche prima e Honda poi, i suoi motori non avrebbero avuto più chance. E allora basta orge di cavalli vapore, alchimie di consumi e economy run, torniamo agli atmosferici, che per la Rossa significano un V12 di 65° a 5 valvole per cilindro, architettura geneticamente amica della Casa di Maranello. E se è vero che le rivoluzioni involontariamente restaurano, tutte le restaurazioni lateralmente rivoluzionano. Anzi, a volte cambiano più cose d'un'insurrezione. Di certo, in quel 1989 che vede in Europa aprire frontiere e cadere muri invalicabili, nulla sarà più come prima per il Circus. Mansell e Berger guidano la F.1 più attesa e gestata della storia, la F.1 89, un anno di collaudi con Pupo Moreno a Fiorano, bella, bellissima, strana e diversa, col cambio semiautomatico al volante, muso da papeira e fiancate a coca-cola. Roba partorita dal creativo John Barnard, alla ricerca dell'ennesimo Oscar per la sceneggiatura originale, dopo i trionfi delle McLaren tutto carbonio. L'operazione riuscirà, anche se il paziente dovrà avere altri undici anni di pazienza per tornare a vincere il mondiale piloti.

Eppure al centro del palcoscenico ci sono loro. Senna, Prost, McLaren e Honda. I giapponesi volendo potrebbero affrettarsi a buttare in pista un 12 cilindri già mezzo pronto, ma preferiscono puntare sul più consistente 10 a 72°, roba da 650 cavalli a 12.500 giri, mentre la Ferrari a parità di regime sviluppa 620 cavalli circa. Ma è nell'utilizzabilità e nell'affidabilità oggettiva che i giapponesi fanno scuola. E quella tra la Rossa e la McLaren è solo una semifinale, perché tutti sanno che la vera

*McLaren
vs Ferrari!*

Ayrton Senna su
McLaren MP4-5
Honda è davanti
a Gerhard Berger
su Ferrari 640
nel Gp di Spagna
1989 sul tracciato
di Jerez



LAT



sfida al calor bianco è interna alla squadra di Dennis, con la guerra fredda tra Ayrton e Alain che sta per divampare. Tattica, strategica e incandescente, senza più dichiarazioni buoniste, labbra morse e frasacce trattenute. Sarà lotta e basta. Pura, dura, disumana. Senza prigionieri. E forse stavolta chi perde, perde posto e faccia.

Epoi pronti a piazzare il gancio corto che fa male ci sono bolidi belli ignoranti quali le Williams-Renault di Patrese e Boutsen, piuttosto che le Benetton di Nannini e del claudicante Herbert, presto sostituito da Pirro, più la Tyrrell di Alboreto e Postlethwaite, freschi fuoriusciti dalla Ferrari, col progetto che doveva essere quello della Rossa alternativa e più tradizionale della "Papera di Barnard", in questo caso dotata del Cosworth Dfr 8 cilindri, discendente diretto del leggendario Dfv.

Più dietro caracollano le Lotus-Judd con Piquet e Nakajima, le Bms-Dallara di Caffi e De Cesaris, la Minardi con "Puffo" Martini e Sala, più le March-Leyton House di Capelli e Gugelmin, le Brabham-Judd di Brundle e Blundell, le Ligier di Arnoux e Grouillard, le Rial di Danner e Weidler, le Ags di Tarquini e Winkelhock, le Zakspeed di Schneider e Suzuki, le Coloni di Moreno e Raphanel, le Lola-Larrousse di Alliot e Dalmas, le Osella di Ghinzani e Larini, le Onyx di Gachot e Johansson e l'Eurobrun di Foitek. Un mare di roba.

In tutto, trentanove iscritti annunciati e pronti a prendere parte a tutte le corse del mondiale. Mai visto niente di simile, come stabile affollamento, nel mondiale di F.1. Così, dopo dieci anni esatti, tornano le prequalifiche. In poche parole, il venerdì mattina i minori scendono in pista in 13 per una manciata di minuti a vita persa diretta ad aggiudicarsi 5 posti di ammissione alle prove, dove i 30 ammessi devono ulteriormente sottoporsi alla tagliola dei 26 posti disponibili. In poche parole, un immenso massacro psicologico e economico, se si pensa, tanto per fare un esempio semidrammatico e quasi comico, che Aguri Suzuki fallirà tutti e sedici i tentativi di pre-qualifica, partecipando in smobilitazione psicologica agli ultimi supplizi, senza nemmeno indossare il sottocasco ignifugo. Eppure, piaccia o no, è questa l'ultima F.1 col principio della porta aperta, laddove chiunque si voglia iscrivere può farlo senza pagare cauzioni preventive proibitive, a patto di giocarsi tutto in un istantaneo e crudele reality show rombante, tra presunti derelitti. A metà campionato si tireranno i conti, con retrocessi e neopromossi nella e dalla bolgia infernale delle preprove.

E la restaurazione aspirata rivoluzionaria esplode il 26 marzo 1989 a Rio de Janeiro, sul tracciato di Jacarepaguà, dove la famigerata e inaffidabile Ferrari barnardesca, che di solito fa fatica a completare una modesta sessione di prove, con Cesare Fiorio neoarrivato al timone del muretto box infila il Gran Premio della vita con Mansell e va a vincere tra due ali di folla osannante ma ancora incazzata per quella toccata al via che ha strappato il musetto della McLaren a Senna, privandolo della gioia della prima vittoria in terra amica. Prost, secondo, già macina punti buoni e terzo è Gugelmin con la March 881-Leyton.

Tempo di sbarcare in Europa a Imola e alla prima frenata un accordo violato tra Senna e Prost fa scoppiare il conflitto nucleare tra i due, ormai oltre che politico, pure dialettico e agonistico. Vince il brasiliano sul francese, ma la frittata in seno al team è fatta. Pazienza, perché il respiro del mondo delle corse si trattiene per l'incidente iniziale di Berger la cui Ferrari perde un flap, diventa instabile e si schianta orrendamente al Tamburello, prendendo fuoco. Sarà solo un miracolo degli addetti

”

*Il mondiale
1989 salta
all'occhio
anche perché
il ritorno
al motore
aspirato porta
a ben 39 iscritti
al campionato
mondiale*

”

Mansell vero Leone!

Nigel Mansell
con la Ferrari 640
in griglia di partenza
nel Gp di
Germania 1989
all'Hockenheimring

”

*Quella del 1989
col finale
controverso
di Suzuka resta
comunque
la stagione dei
campionissimi
e delle sfide
strappacuore,
con Prost re*

”

*Una rivalità
che fa epoca*

Alain Prost e Ayrton
Senna in dialogo
nel weekend del Gp
del Brasile
a Rio, ovviamente
in quell'infuocata
stagione 1989





all'antincendio, i "Leoni" della Cea, solertissimi e coraggiosi, a evitargli conseguenze gravissime. Gerhard non demorde e un mese dopo tornerà a correre al Gp del Messico. A Monaco Senna, sbollisce la rabbia dell'anno prima per l'uscita al Portier, battendo di nuovo Prost e concedendo il bis a città del Messico, mentre la Ferrari lascia a intendere che la F1 89 è una monoposto in gestazione, capace di singoli exploit senza avere passo e continuità da iride. È il suo anno. Su un tracciato che lo vede è mostruoso, a fermarlo è l'accensione: malauguratamente per lui trionfa proprio Prost. I due viaggiano già col doppio dei punti sul terzo che è Patrese, a dimostrazione del fatto che il copione sarà lo stesso del 1988, solo che con gli aspirati qualcun altro può e potrà vivere improvvisi giorni di gloria. Tipo Boutsen con la Williams-Renault in Canada, subito dopo, anche se Prost ristabilisce la legge della McLaren-Honda in Francia a Le Castellet, dove la foto del nostro Angelo Orsi immortalante lo spettacolare volo di Gugelmin al via, stupisce il mondo e va a vincere il premio Adidas quale miglior immagine sportiva dell'anno, nel giorno in cui Alesi debutta in F1 con la Tyrrell facendo faville. Senna, invece, è subito fuori con la trasmissione kappaò. Non gli va meglio a Silverstone, dove esce di strada e Alain ritrionfa, staccandolo nella generale di 20 punti, laddove il sistema d'assegnazione resta il 9-6-4-3-2-1. Ayrton è sotto pressione. Attinge alla fede, affonda le mani nella forza mentale, afferma addirittura di avere visioni mistiche e a Hockenheim risorge, sbancando il Gp di Germania, tenendo dietro il rivale.

In Ungheria Mansell e la Ferrari scrivono una pagina da mito. Avviatosi in una malinconica sesta fila, il "Leone", su un tracciato tortuoso e dai sorpassi quasi impossibili, infila a uno a uno gli avversari fino a umiliare lo stesso Senna, per una volta indeciso nel doppiaggio di una Onyx, issandosi in testa e andando a vincere, sbalordendo un miliardo di race fans. Ayrton si rifà in Belgio, ma a Monza la fiammata con cui si gioca il motore in Parabolica è un segno raggelante. Vince ancora Prost, stavolta davanti a Berger. A Estoril la riscossa Ferrari con Berger su Prost, ma a infiammare gli animi c'è Mansell che non vede - o finge di non vedere - una bandiera nera, salvo poi franare addosso a Senna, rovinandogli ancor più il mondiale. Ovvio, Ayrton si rifà in Spagna, con Prost buon terzo, e staccato di 16 punti si gioca il tutto per tutto a Suzuka, nel Gp del Giappone. E qui la storia si tinge d'epica. La fuga iniziale di Prost è da antologia. Il francese guida meravigliosamente, rompe gli indugi e nel confronto secco non ha più nulla del "Cauteloso", il nomignolo spregiativo affibbiatogli dai fans brasiliani di Senna, a stigmatizzare la sua capacità di non forzare il limite. No, stavolta il francese ci mette l'anima, ma Senna rimonta implacabile e gli appare sugli specchietti. Poi il fattaccio. Quella toccata in frenata nella doppia piega lenta, i due fuori pista, poi Ayrton riparte e taglia il tracciato, mentre Alain resta fermo. Pare vinca Senna e invece no. Il taglio è sanzionato con l'esclusione della classifica che dà gloria alla Benetton dell'italianissimo Nannini. Bella fregatura per "Magic". Secondo lui è la politica, impersonata dal presidente della Fia Ballestre, ritenuto nemico e alleato, oltre che connazionale, di Prost.

Il mondiale finisce qui, col trionfo del francese che posa solo nella foto ricordo col team. Il bagnatissimo ma non più indicativo Gp d'Australia vedrà Boutsen vincere con la Williams, mentre Alain rinuncia a prendere il via per problemi alla batteria, mentre Senna è fuori al 13° giro in un'annata stregata. E per tutti destinata a restare emotivamente drammatica, magica e rimpianta. L'annata della svolta tecnica. La stagione dei campionissimi e delle sfide strappacuore. Ora il destino si ripete a rovescio, col turbo che sostituisce l'aspirato. Non resta che sperare che annate così a volte ritornino.

Byrne genio ferrarista da 20 anni

NEL 1997 ARRIVA ALLA ROSSA IL PROGETTISTA
SUDAFRICANO VOLUTO DAL KAISER E VOLANO
DI UN CICLO VINCENTE DA LEGGENDA

AUTOSPRINT N° 7 14 FEBBRAIO 2017

Vedere Rory Byrne a 73 anni suonati prendere parte alle riunioni del F.1 Technical Working Group Fia, alternandosi a Mattia Binotto, è un inno ai momenti più belli e alla continuità della storia Ferrari. Non a caso il progettista sudafricano complessivamente ha vinto con le sue creature 99 Gp, 7 titoli piloti e 7 Costruttori, di cui - nell'era della striscia iridata di Schumi a Maranello, dal 1999 al 2004 -, 74 gare, 6 titoli Costruttori consecutivi e 5 allori piloti, consecutivi anch'essi. E non finisce qui. Perché dopo la partenza di James Allison, che con lui non ha mai avuto compatibilità fraterna, Byrne è di nuovo al lavoro per dare il contributo di consulente sulla nuova Ferrari, per ora designata dalla sigla di progetto 668. Eppure ricordargli il passato glorioso, che lo vede a pieno titolo tra i progettisti più titolati, non servirebbe a fargli gonfiare il petto, visto che lui considera i trofei in bacheca "a team effort". Roba conquistata col sinergico lavoro d'equipe d'un gruppo capace di segnare il dominio più annichilente - sul piano quantitativo e cronologico -, nel periodo storicamente contrassegnato dal massimo sforzo economico assoluto delle Case rivali, prima che la Grande Crisi economica globale riducesse il mondo e il Circus a più miti consigli. Okay, ma come e dove nasce il genio di Rory Byrne? Qual è la parte ancora oscura della sua luna? Be', preparatevi a una storia strana, originalissima e quasi incredibile. Nato nel gennaio 1944 a Pretoria e laureato in chimica industriale, fin da ragazzo Rory dimostra interesse e talento fuori dalla norma per gli aeromodelli. Tanto da partecipare a concorsi per piccoli alianti di balsa, vinti da chi li fa volare per più tempo. E qui s'innesta la leggenda, perché pare che i modellini da lui costruiti, una volta in aria, si perdano per sempre tra refoli di vento, come magici palloncini gonfiati a elio. Talmente portanti, aerodinamici e perfetti da non tornare mai più a terra, salutati dai rivali rassegnati e tristi, col naso all'insù. Però a Rory Byrne piacciono anche i mezzi semoventi terrestri e, subito dopo la laurea, mette le mani su una modesta Ford Anglia da far correre con amici, giusto per divertimento.

Geniale papà di tante Rosse top

Rory Byrne con un'espressione intensa sembra quasi rileggere tutta la sua storia lunga e prestigiosissima in F.1, che tocca l'apice nella lunga era Schumi



”

*Byrne entra
in Ferrari
da progettista
sovrano di un
nuovo ciclo
che inizierà
a produrre iridi
dal 1999, col
Costruttori e poi
fino al 2004*

”

Ai primi contatti coi motori, segue la partecipazione a un'officina di tuning, presso la città di Alberton, anche se il primo coinvolgimento con le corse avviene grazie all'amico pilota Roy Klomfass, che corre in F.Ford su una locale e panciuta Fulmen, passando a una Lotus 69 e quindi, nel 1973, nella F.Ford inglese. Per Byrne, che ha 29 anni, è la grande occasione. Prendere o lasciare e lui decide di seguire il suo pilota in Gran Bretagna. Klomfass nel 1973 gareggia con una Royale, quindi va alla Hawke, con Byrne che gli cura sempre la sintonia fine. È un trionfo, perché nel 1974 Roy si aggiudica il campionato F.Ford Uk Townsend Thoresen, anche se non ha più soldi per continuare l'ascesa in Europa e così malinconicamente se ne torna in Sudafrica, dove diverrà fiero rivale di Ian Scheckter in F.Atlantic. Klomfass sarà poi protagonista di una vita all'insegna della depressione, fino al suicidio, nel 1998, proprio mentre l'amico Byrne sta per iniziare il ciclo alla Ferrari. Ma andiamo con ordine. Da tecnico di muretto, nel 1975 Byrne diviene progettista Royale, quando il titolare della piccola Casa Bob King viene colto da esaurimento nervoso e lascia il timone a Alan Cornock, che si fida ciecamente di Rory. È fatta, perché la Royale Rp21 del 1975 sbanca la categoria, lanciando il giovane tecnico sudafricano che nei due anni successivi fa faville disegnando pure la Rp24 e la Rp25 di F.Ford 2000. Nessuno come lui riesce a trovare il perfetto compromesso tra rigidità dei telai, leggerezza e velocità di punta in rettilineo. Byrne è il più bravo disegnatore di monoposto nelle categorie propedeutiche d'ingresso e finisce con l'entrare nel giro più emergente, ricco e telescopico dell'automobilismo anglosassone di fine Anni '70: il vortice virtuoso che si forma attorno al marchio Toleman Group. Ted e Bob Toleman gestiscono un impero nel settore dei trasporti e guardano alle corse per divertimento, acquistando una Rp21 e cimen-

LAT

Kaiser Michael for ever !

Sepang, Kuala Lumpur, Gp di Malaysia dell'anno 2000. Michael Schumacher (Ferrari F1-2000) sfreccia in prima posizione: il suo punto di vista abituale nel magico quinquennio che lo vede al top del mondiale Piloti, con la Rossa



tandosi in pista insieme al loro company manager Alex Hawkridge, in un anno in cui sorprende il giovane Rad Dougall, giunto in Europa dal Sudafrica. Il resto della storia contiene elementi tragici, ma pure coraggiosi e decisivi, che cambieranno il destino di tutti i Toleman boys. A partire da Bob, che resta ucciso in una gara di F.Ford a Snetterton, mentre il patriarca Ted decide di tenere duro e alzare la posta, permettendosi il meglio che c'è sul mercato: passerà in F.2, il tecnico sarà Rory Byrne e il pilota Rad Dougall, entrambi sudafricani.

Da lì in poi il Toleman Group, in quella che è la F.2 più tirata e competitiva di sempre, fa faville e Rory Byrne si dimostra il genio che è, tanto da mettere in condizioni top i suoi piloti Dougall e Henton, retrocesso dalla F.1. Nel 1979 addirittura la vecchia March 782 - lo stesso modello che l'anno prima aveva dominato col grande Giacomelli - viene modificata da Rory e quasi resa una wing-car, tanto che il connazionale Dougall con la vecchia vettura riesce a vincere una gara. Poi arrivano le Ralt di Tauranac e lo stesso Byrne fa sfiorare l'Europeo a Henton.

Il suo capolavoro è nel 1980, quando progetta la prima vera Toleman, la Tg280 di F.2. E qui emerge l'altra immensa abilità di Byrne: quella di riuscire a agire al limite del regolamento estremizzandone le possibilità e senza trasgredirlo. Le norme dicono che le minigonne in grado di assicurare l'effetto suolo sigillando la monoposto non devono essere più basse del fondo del posto di guida? Okay, Byrne realizza una monoscocca che vede il pilota sedere bassissimo, ottimizzando il funzionamento delle minigonne, tanto che la Tg280 a tutti gli effetti è una perfetta macchina ala, mentre la rivale March 802 tutt'altro. Quando Robin Herd, boss e progettista concorrente, s'accorge della ghermi-della, scuote la testa: la stagione è andata, le Toleman saranno impensabili, perché il suo pilota, il fortissimo ma piccolino Teo Fabi, non

riuscirà mai a guidare sedendo così in basso. Così Henton si laurea eurocampione F.2 davanti a Warwick. E la squadra col turbo Hart, gomme Pirelli e sponsor Candy e Saima, lancia subito dopo l'attacco al Mondiale di F.1 1981. Byrne, partendo dal nulla, diventa pivotale nello sbarco Toleman in F.1. Gli inizi in F.1 sono catastrofici. Sfiacata dal moscio, artigianale e inaffidabile turbo Hart, pesantissima quanto a impiantistica di raffreddamento e sovralimentazione, la Tg181 sembra un maialino trafelato e malaticcio. Tanto che inizierà a qualificarsi solo a fine stagione. Ma è pur sempre il simbolo di un rito di passaggio ricco di dignità. Il salto di qualità si ha nel 1984, quando arriva nel team il deb Ayrton Senna, che sfiorerà il trionfo a Montecarlo, con la nuova Tg184 in grado di sublimare il talento del pilota con quello del designer. Ma il team fatica a muoversi nell'ambito della politica sportiva e alla fine viene acquisito dalla Benetton che fa correre nel 1985 l'onesta Tg185, comunque in pole con Teo Fabi in Germania. La consacrazione è nel 1986, con la prima vittoria di una monoposto targata Byrne e motorizzata Bmw, in Messico, con Gerhard Berger.

Due annate di crescita e la Benetton 189 disegnata da Byrne attorno al motore Ford Hb dovrebbe essere l'arma totale, ma non si rivela tale, pur permettendo al nostro Nannini di vincere in Giappone. No, Flavio Briatore, neoboss del team, è deluso, tanto da licenziare in tronco il povero Byrne, ingaggiando al suo posto il supergenio John Barnard, transfuga dalla Ferrari. Niente di che: due vetture progettate e quattro vittorie. Rory è a piedi e va alla Reynard per progettare una F.1, ma i soldi non ci sono e il progetto naufraga. Sembra un tecnico finito e fuori dal prime time, quando ecco il gancio dal cielo. Alla Benetton arriva da socio Tom Walkinshaw che porta il suo uomo Ross Brawn: Tom non sopporta Barnard, che se ne va subito. L'idea è quella di riprendere Byrne, il quale dopo mezz'ora di colloquio con lo stesso Brawn, accetta entusiasta e risorto, tornando in Benetton nel novembre 1991. Il resto è storia. Con le creature di Rory e nel fantastico gruppo di lavoro Byrne-Brawn-Schumi, arrivano il Mondiale Piloti 1994 e, passando dal motore Ford al Renault, i titoli Piloti e Costruttori 1995. Intanto alla Ferrari per tornare a vincere Montezemolo e Todt portano avanti un piano genialmente diabolico che decapita la Benetton del gruppo vincente formato da Schumi al volante, Brawn al murretto e Byrne al tavolo da disegno. Strappato per ora all'idea del ritiro in Thailandia per gestire una dive-school, presso l'isola di Koh Lanta, Byrne entra a far parte da progettista sovrano - sostituendo Barnard, causa indiretta del suo licenziamento in Benetton 7 anni prima, pensa te che razza di soddisfazione -, di un nuovo ciclo trionfale che inizierà a produrre iridi dal 1999, col Costruttori, e poi fino al 2004.

Un lustro in cui Byrne vince con le sue creature una mitragliata d'allori consecutivi. Intanto la passione per la Thailandia lo porta nel 1996, quando ancora risiede in Inghilterra, a frequentare un corso di lingua thai da una studentessa che diviene sua compagna, cambiandogli in meglio la vita. Tanto che alla Rossa lascia il posto al braccio destro Aldo Costa, restando come consultant e dividendosi tra Maranello e Phuket, dove vive la moglie Pornthip coi figli Sean e James e dove conserva un esemplare della F2004, l'ultima vettura che ha disegnato completamente, in grado di vincere 15 gare in un anno.

All'interno di un'epopea sfolgorante, a suo modo ancora viva nel presente e proiettata nel futuro Ferrari.



L'ERA SCHUMI/2

D'Agostino

beato tra le bielle



MOTORISTA TOP IN F.1 NEL DREAM TEAM FERRARI E 11 VOLTE IRIDATO CON MICHAEL, L'INGEGNERE RACCONTA LA SUA CARRIERA

AUTOSPRINT N° 35 26 AGOSTO 2018



*A fare festa
con il Kaiser*

Gp Ungheria 2001:
si festeggia in anticipo, col
conforto della matematica,
un'annata dominata dalla
Ferrari e l'ingegner
D'Agostino c'è!

Per i caldi Cuori da Corsa i veri maghi sono quelli che fanno uscire cilindri dai conigli e non viceversa. Cilindri da competizione. E allora, spazio a Pino D'Agostino. Ingegnere motorista d'altissimo rango, settant'anni, resta uno dei simboli più belli, veraci e capaci dell'era Schumi in Ferrari. E non solo. Eppure in vita sua d'interviste ne ha rilasciate pochine, perché, più delle parole, lui ama i fatti concreti, custodendo il ruolo di prezioso testimone del tempo tra F.1, F.Indy, Dtm e quant'altro, con discrezione e tatto. Tuttavia la cornice affascinante di Gubbio, il premio alla carriera a lui appena attribuito, il prestigioso Memorial Barbetti - che ogni anno celebra un'importante personalità del mondo dell'automobilismo -, per una volta gli regalano il diritto e il dovere di raccontarsi, aprendo per quanto possibile, con la sincerità sorvegliata del galantuomo, lo scrigno dei ricordi. Gustiamocelo, dunque, perché un'occasione così luminosa è meno frequente della più rara delle eclissi, se mi passate il paradosso.

Ingegnere, lei è uomo del Sud, nato a due passi da Taranto.

«Classe 1948, di Statte, borgo di tremila anime attaccato alla città. Gli abitanti vengono definiti stattaruli. Due le famiglie più in vista: i Carducci, imparentati al poeta, e gli Adamo. Il mio bisnonno era un Adamo».

Quando, dove e in cosa si laurea?

«Nel 1974 a Bologna in ingegneria meccanica, presso il prof Funaioli. Ero uno turbolento sa? Ho ripetuto più volte l'anno, fino al liceo, poi mi fidanzai con una ragazza bravissima che mi mise in riga. Tanto che in seguito ho superato tutti gli esami universitari al primo colpo».

E poi?

«Poi militare in aeronautica, tra Viterbo e Taranto, quindi borsista all'istituto di Meccanica Agraria di Bologna, ma in nove mesi guadagno solo 500mila lire e capisco che devo provare altro. Pensi, nascondo d'avere la laurea e trovo lavoro da operaio alla Italcosmos, che produce macchine tritacarne per macellerie, ma dopo una set-

Un periodo indimenticabile

L'apporto di Michael Schumacher alla ricostruzione della Ferrari come top team resterà incardinato nella storia della F.1



timana mi scoprono. Quindi mando il curriculum alla Sirmac, azienda satellite della Fiat Trattori, e lì vengo a sapere che alla Maserati stanno cercando un giovane ingegnere. È una fase delicata per il glorioso marchio, con l'esperienza dei francesi che si sta chiudendo e con l'ente di salvataggio Gepi che propizia l'ingresso di Alejandro De Tomaso».

E così nel 1977, a 29 anni, lei è alla Maserati.

«Prima al controllo qualità e poi con responsabilità di sala prova e calcolo motori sperimentali. Lavoravo col collega Giordano Casalini. Passano gli anni, sotto di me ho trenta persone e tra questi c'è un giovane perito, Manfredini, il cui padre è capo meccanico dell'Autodelta. È lui il tramite della proposta che mi viene fatta per passare al braccio agonistico del glorioso marchio del Biscione, visto che l'ingegnere Carlo Chiti se ne sta andando. Nel novembre 1985 sostengo il colloquio, l'8 dicembre sposo Maria Teresa proprio a Gubbio, quindi parto in viaggio di nozze e dal 10 gennaio prendo servizio con l'ingegnere Gianni Tonti al timone, che mi garantisce il ruolo di

responsabile del programma motori di Alfa Corse. Così, al ritorno, mi trasferisco subito a Milano».

Il primo motore importante nel quale mette le mani?

«Il quattro cilindri Alfa Romeo destinato alla F.1».

Ben presto stoppato, perché con l'acquisizione dell'Alfa Romeo da parte della Fiat non avrebbe senso avere due marchi distinti e rivali in F.1.

«Diciamo che il discorso d'opportunità politica che fa lei ha senso. In ogni caso ebbi il tempo di impegnarmi sul programma del 4 cilindri Alfa. E adesso, mi scusi, ma devo fare una premessa. Da qui in avanti raccontando di progetti, parlerò in prima persona per semplicità di ragionamento, ma ciò in realtà è assai improprio, perché non ho mai fatto tutto da solo e non avrei certo ottenuto obiettivi e risultati se non avessi sempre lavorato in equipe, avendo la responsabilità e anche la squisita collaborazione di tanti tecnici valenti. Ogni volta, da trenta fino a cinquanta ingegneri. Teniamolo ben presente per ogni storia che le racconterò».

”

È impressionante notare l'apporto di Schumi alla Ferrari, ma nello stesso tempo va anche detto che quella era una squadra perfetta e unita in tutte le componenti

”



”

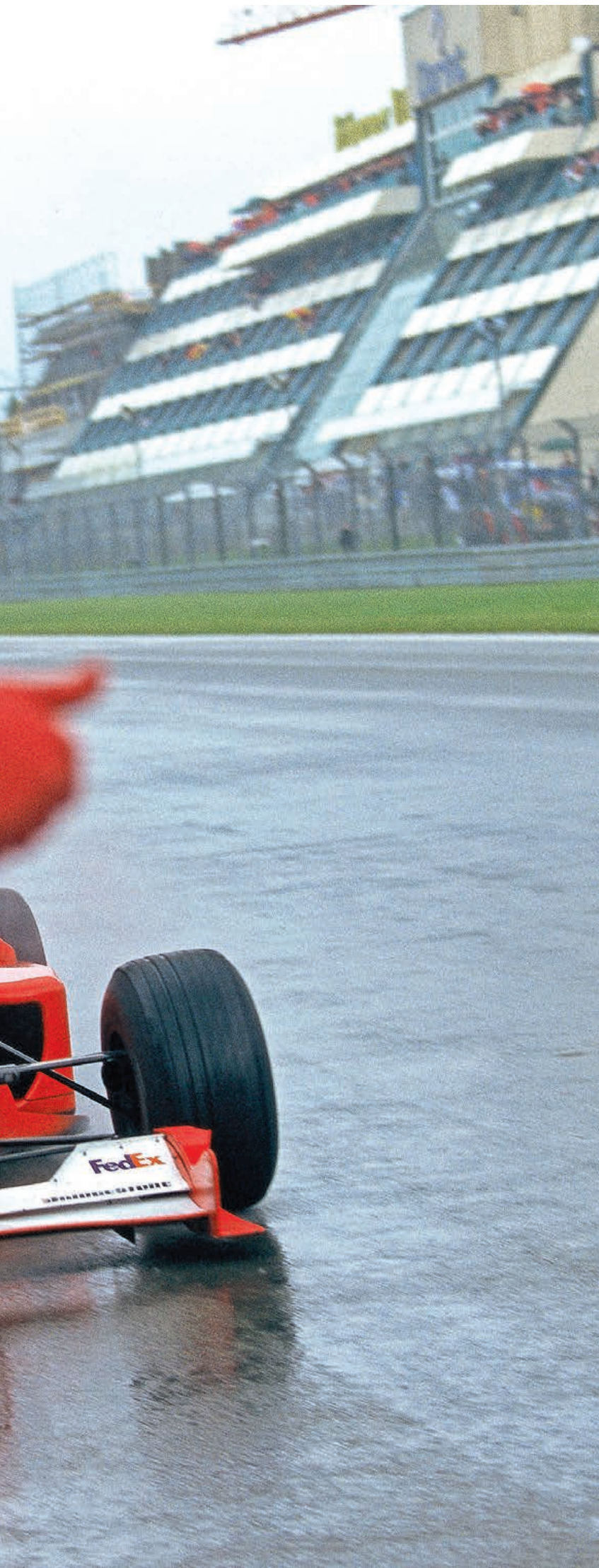
*Nel gennaio
1997 arrivano
altri due uomini
talentuosi
che segneranno
la storia
della Ferrari,
vale a dire
Ross Brawn
e Rory Byrne*

”

***La Ferrari
torna grande***

Michael Schumacher
su Ferrari festeggia
l'ennesimo trionfo,
immagine simbolo
di un'era fantastica,
iniziata col mondiale
Costruttori vinto
nel 1999 e conclusa
in bellezza con
i titoli iridati finali
della stagione 2004





Torniamo al Biscione. Siamo in un momento di grandi fermenti.

«Sì, perché nel 1987 Alfa Corse diventa Fiat cioè Abarth. E, attenzione, la scuola tecnica nata in Alfa era al top, sia per quanto riguarda il know-how che l'esperienza pura. Dopo che Cesare Fiorio se n'è andato in Ferrari, da noi direttore tecnico diventa Claudio Lombardi. Per quanto mi riguarda, col tempo scopro che a cercarmi all'inizio era stato Tonti, il quale aveva chiesto a Gian Paolo Dallara di indicargli un giovane e promettente ingegnere e lo stesso Dallara a sua volta s'era consigliato col tecnico Manzieri, che gli aveva fatto il mio nome. Da qui Tonti m'aveva cercato tramite Manfredini. Guardi la vita che giri strani fa, a volte».

Fatto sta che il progetto del motore siglato V1035 e che dovrebbe essere portato in gara in F.1 dalla Ligier viene affidato a lei. Poi appunto la cosa non va in porto, ma di fatto l'ingegner D'Agostino passa alla storia quale autore del primo motore a 10 cilindri della F.1 moderna, al quale verrebbero spalancate le porte dal ritorno dell'aspirato e dalla fine del primo ciclo turbo.

«Mi chiama Tonti alla presenza del bravo collega De Virgilio e, a proposito del prossimo motore aspirato per la F.1, ci chiede: facciamo un otto cilindri o un dodici? E De Virgilio: perché no un bel dieci cilindri? Be', il dieci è un frazionamento particolare - aggiungo io -, mi riservo di fare dei calcoli e poi darò la risposta. Morale, con la V a 72 gradi lo squilibrio è accettabile e si può fare. Nasce il primo motore a 10 cilindri della F.1 moderna. Parto con i disegni a dicembre 1986 e siamo già in sala prove a luglio 1987, con 587 cavalli immediati, che salgono ben presto a 610».

Vada avanti.

«Come dicevamo prima, in F.1 non si va più per ragioni politiche, così ci sono due possibili sviluppi agonistici: l'Alfa 164 per la ProCar, più un programma del Biscione in F.Indy, con un altro motore».

Vediamo prima lo sviluppo, breve e sfortunato del suo 10 cilindri.

«Lo prova, a Balocco, Giorgio Francia sul telaio della 164 che è stato realizzato in sinergia col team Brabham. Al primo test Francia tocca i 320 Km/h. Peccato che poi tutto si arena e non si va oltre, perché le premesse erano fantastiche, ma a volte le scelte politiche fanno da proemio a quelle tecniche».

Però a lei non va male. Perché, tramontato il 1035 RC - in omaggio ai tecnici Rebecchi e Chiti -, nasce l'8 cilindri per l'avventura Alfa Romeo in F.Indy, motorone del quale lei è artefice. Su, racconti tutto, perché a oggi ben poco è stato detto...

«Pochi sanno che come base parto dall'analisi del propulsore che la Ferrari aveva realizzato per l'ipotizzata e subito naufragata avventura a Indy. Quindi uso, diciamo così, il motore Ferrari come supporto operativo e mi rendo conto che presenta gli scarichi al centro e l'aspirazione ai lati, così bisogna montare ben due valvole popoff. No, non mi sembra la strada giusta da percorrere. Così nel giro di un mese ribalto la testa e prendo una strada tutta mia, che prevede l'utilizzo di una sola popoff. Ma i problemi di ottimizzazione nella gestione del metanolo restano. Attenzione, in quella F.Indy non è previsto l'intercooler, cioè lo scambiatore di calore, e le problematiche che si presentano sono tutt'altro che lievi e facili da superare».

Nel frattempo, dopo il debutto col team Morales e Roberto Guer-

”

Quando arrivo alla Rossa, per la gestione della macchina di Irvine c'è un ragazzo molto promettente, vale a dire Mattia Binotto

”

Scene intense dai trionfi

Ungheria 2001, la festa dell'iride in casa Ferrari: da sinistra, il manager di Schumi, Willi Weber, l'ingegner Pino D'Agostino, lo stesso Michael Schumacher con la moglie Corinna, e quindi Jean Todt in veste di Team boss e Rubens Barrichello

retero come pilota, la vostra esperienza in Indycar prosegue e trova una base nuova, più ampia e solida nel team Patrick, con piloti quali Al Unser Sr e Danny Sullivan.

«Guardi, sarò sincero e le dico tutto. In F.Indy col mio motore 8 cilindri di 2648 cc non siamo affatto messi male, ma ci manca ancora un qualcosa per fare uno step decisivo e allora prendo da una parte il capomeccanico Jim McGee, leggendario uomo forte del team Patrick, e gli chiedo: "Jim, ma possibile che non si possano fare comparazioni o prove col materiale della concorrenza?". E lui: "Certo che sì. Guardi, ingegnere, in F.Indy c'è una sorta di supermercato, di grande magazzino dei materiali, al quale si può attingere". Pronti. Così finiamo per disporre di camme e pistoni Cosworth. In poche parole, torno a Milano, montiamo il tutto sul motore e improvvisamente i problemi di blow-by scompaiono e denunciavamo quaranta cavalli in più. Cavolo, così è fatta, possiamo anche vincere!».

Indianapolis, fine maggio 1991. L'ultima chance, la prova della verità.

«Il motore, messo a posto in questo modo, viene subito definito Alfa Romeo Evo. E nell'edizione 1991 della classicissima dell'Indiana a tre quarti di gara con Danny Sullivan siamo meravigliosamente quinti, quando scoppia un pistone e fine della festa. Danny era inconsolabile. Per ricordo conservo ancora la biella piegata. Peccato. Poteva essere il nostro grande giorno, quello. E non era facile, perché quella del metanolo era tutta un'altra civiltà, un'altra cultura, ecco. E non bisogna mica vergognarsi d'aver sfruttato la bravura degli altri: l'interscambio c'è sempre stato, tanto che poi i nostri iniettori li prese Mario Illien della Ilmor, il quale lodò e sfruttò il fatto che noi riuscivamo a usarne uno per cilindro. In ogni caso, dico che quella dell'Alfa Romeo in F.Indy si rivelò un'esperienza bella e preziosa».

Nel 1991 Claudio Lombardi se ne va in Ferrari a sostituire Cesare Fiorio e da voi arriva Giorgio Pianta.

«Un uomo fantastico, al quale sarò per sempre grato. Giorgio mi nomina direttore del dipartimento Motori, mentre Limone lo è per le vetture, Alviano per l'Elettronica e Chierici è il diesse. Sono queste le responsabilità di primo livello e proprio in quel momento c'è l'aggancio della Mercedes che invita l'Alfa Romeo a prendere parte al Dtm».

Siamo ai prodromi della leggendaria avventura 1993.

«Be', le dico che la Mercedes ci voleva lì per fare da sparring partner, magari per avere un avversario di nome, tanto da dare più lustro alle sue vittorie. Ma alla fine non andò così, perché vincemmo il titolo meritatamente con Nicola Larini al volante dell'Alfa Romeo 155 V6 Ti, dominando pure il weekend sulla Nordscheife, il terribile vecchio Nurburgring».

Sveli i particolari dal punto di vista tecnico e ingegneristico.

«Il regolamento tecnico era molto libero, potevamo realizzare un motore quasi da F.1 ma mantenendo V e interasse di un motore di serie. Quindi il modello Alfa 164 fu la nostra base. Da lì, tra fine 1994 e inizio 1995, alleggerisco al massimo l'albero motore, guadagnando ben 4 kg, grazie a perni di biella meno sfasati. Così facendo come problema collaterale si creavano degli scoppi irregolari, tanto che Alessandro Nannini, senza sapere nulla, da finissimo tester mi dice a Magny-Cours: "È strano, ingegnere, con questo motore la macchina corre tanto, ma è come fosse un cavallo più veloce ma zoppo...". Aveva capito tutto.





SUTTON-IMAGES.COM

”

La mia storia alla Ferrari in veste di tecnico comincia all'alba dell'era Schumi, cioè a fine 1996 quando ho 48 anni d'età

”

Straordinario».

E per l'ultimo anno la serie si amplia in ITC (International Touring Car Championship) e lei, ingegnere, sforna a stagione in corso un motore da leggenda. Su, sveli tutto...

«Solita storia della politica che viene prima della tecnica. Il nostro Chierici chiede a Jo Bauer - che al tempo era delegato per l'organizzatore Itr - l'okay per poter utilizzare un altro layout tecnico che si ispira a una partnership Alfa-Lancia e nasce la possibilità di un nuovo motore a V di 90 gradi. Tanto che, incredibile a dirsi ma vero, avevo alleggerito l'albero motore di ben 15 chili! Ebbene, quel propulsore lo progettato in un mese ed è un terzo più corto del vecchio. Limone lo adatta brillantemente alla vettura e in tre mesi faccio le fusioni per cinque esemplari: 580 cavalli al banco. Test al Mugello, lo prova Francia mentre Nannini gira col vecchio. Alessandro capisce subito che qualcosa bolle in pentola e chiede di provare la macchina di Francia. Fa solo mezzo giro e rientra per una scorciatoia. Si leva il casco e concitato mi dice: "Ehi, con questo motore da qui in poi le vinciamo tutte!". E infatti, debutto, pole e due vittorie! Il 90 gradi è micidiale, una fucilata, peccato che la stagione sia ormai inoltrata e il nostro impegno - con Pierguido Castelli nuovo direttore tecnico -, quasi alla fine».

Cioè?

«Non era più politicamente il momento di vincere, ci toccava di ritirarci di buon grado, con discrezione, ma me ne fregai. In poche parole, il numero uno supremo Cantarella non lo fece per iscritto, eppure mi fece arrivare i suoi complimenti per la nostra impennata vincente con Larini, Danner e Nannini. E ne fui ben felice».

Luglio 1996: l'Alfa annuncia che esce dal Dtm-ITC, intanto Montezemolo e Todt le fanno sapere che la vogliono in Ferrari.

«Prendo servizio al Cavallino nel novembre 1996. Ho 48 anni. Sono responsabile del montaggio motori, sale prova e pista. La struttura organizzativa Ferrari vede Paolo Martinelli alla Direzione Motori e quali vice direttori ci sono appunto Gilles Simon e il sottoscritto. Da papà dei motori divento nonno. I propulsori diventano cioè miei nipotini, non li concepirò più, ma li curerò amorevolmente sui campi di gara. E sa chi ho per collaboratori? Per Schumi c'è l'ingegner Castorino, mentre per la gestione della macchina di Irvine noto un giovane di cui si dice un gran bene, un certo Mattia Binotto, ragazzo squisito che ha fatto esperienza nella squadra test, nato da genitori reggiani ma emigrati in Svizzera. Ecco, Mattia è uno che sa perfettamente cosa vuole un pilota e ha una sensibilità sopraffina nella gestione dei suoi collaboratori. Era bravissimo allora ed ora, al presente, mi creda, è perfetto per il ruolo di spicco che ha. Ma torniamo a noi. La Ferrari, a fine 1996 è fresca reduce dalle prime tre vittorie di Schumi, in Spagna sotto l'acqua, quindi a Spa e a Monza, e ha in Jean Todt un padre severo ma giusto. Se gli sei fedele e leale, lui non ti lascerà mai solo, t'appoggerà sempre. E nel 1997, in gennaio, ecco la vera svolta che cambierà la storia: arrivano Ross Brawn e il progettista Rory Byrne. L'anima gestionale e quella tecnico-progettuale».

Lei, ingegnere, quando capisce che il team Ferrari F.1 sta per vivere una rivoluzione epocale?

«Già al primo incontro con Ross, quando mi dice: "Punto primo, dobbiamo vedere la bandiera a scacchi e curare l'affidabilità. Punto se-

condo, dobbiamo farlo da primi. Sì, dobbiamo arrivare e vincere prima possibile e il più possibile". Sembrano parole, ma è una vera rivoluzione filosofica, perché prima si puntava anzitutto e soprattutto sulla performance pura. Ora no. Così, con questo nuovo credo, inizio a fare long run al banco per ottimizzare l'affidabilità. Erano appena nati i banchi dinamici, con la possibilità di simulare con approssimazione sorprendente le caratteristiche di ciascuna pista e divido in tre fasce le possibilità di utilizzo dei motori: Veloce (circuiti tipo Monza e Hockenheim vecchia maniera), Medio (Silverstone e Barcellona) e Lento (Montecarlo e Hungaroring). In poche parole si giunge all'ottimizzazione assoluta di un motore che per definizione è un'unità a vita definita. Ed è la prima volta, quella, in cui motoristi e vetturari si parlano a cuore aperto, collaborando e senza farsi la guerra. Ciascuno dà il massimo, fornisce dati veri, reali in un perfetto spirito di squadra. La Ferrari stava diventando e già era una famiglia totale, una meravigliosa macchina da vittorie, con Montezemolo al top e Jean Todt, il cui capolavoro gestionale e i cui veri meriti a oggi, secondo me, non sono stati abbastanza sottolineati».

Il 1997 viene rovinato dall'epilogo controverso di Schumi con Villeneuve, alla curva Dry Sac. E nel 1998 a Suzuka un'altra cocente delusione stoppa Michael sulla linea di partenza, rovinandogli la corsa e costringendolo a un'inutile e disperata rimonta. Tante ne sono state dette. Lei la verità la sa. Cosa dice?

«A Suzuka in griglia di partenza non fu un errore di Michael. Lui lo subì e tacque. Anche in questo si rivelò un uomo squadra fantastico».

Silverstone 1999, Schumi esce alla Stowe e si rompe una gamba.

«Stessa storia. Non fu colpa sua. Ma coprì il problema. Seppe far corpo con la squadra. Disse: "Tranquilli, l'importante è che ci parliamo, che dialoghiamo". Straordinario».

Malesia 1999, Schumi torna, fa vincere Irvine e lei va sul podio, primo del team mandato da Todt alla festa, dopo Ross Brawn.

«Fu un giorno indimenticabile».

Mica solo cose belle. La gomma sparita al pit-stop di Irvine al Nurburgring quell'anno resta inspiegabile o spiegabile con brutte teorie.

«No, smentisco. Venne chiesto al team il cambio gomme in extremis e si andò in tilt. Nient'altro, tutto qui, mi creda».

Resta l'impressione che Irvine non sia stato supportato abbastanza, neanche nel finalone di Suzuka.

«Non è così. C'è una sola spiegazione vera: Irvine fu molto bravo, quell'anno, e ottenne ciò che poteva. A Suzuka, nell'ultima gara, aveva il terrore di andar fuori, fece il possibile, ecco, ma non bastò, perché Hakkinen andò di più. Poi iniziò il ciclo trionfale di Michael, che rispetto a Eddie era un supercampione».

Spa 2000. Il doppio sorpasso di Hakkinen a Schumi e Zonta, a Les Combes. Qualcosa da dichiarare?

«Molto. E in due parole: la Ferrari di Schumi non era a posto, causa un errore tecnico non certo suo. In quel momento Michael era vulnerabile, non per colpa sua. Ma perse il Gp, subì e tacque, ancora una volta. Per preservare il clima ideale nel team. Capito che campione?».

A Suzuka 2000 il trionfo iridato nel mondiale piloti.

«Ultimo e determinante pit-stop: Schumi anticipa di un giro l'operazio-

”

Per me cantare l'inno di Mameli a squarciagola dopo un trionfo Ferrari, rappresentava lo sfogo dell'orgoglio di essere italiano

”

Una lunga stagione felice in Rosso

Melbourne, Gp d'Australia 2001: Michael Schumacher (Ferrari F2001) è in testa alla partenza e transiterà primo anche sotto la bandiera a scacchi, di nuovo, da vero padrone del mondiale



LAT

ne, ora tocca a Hakkinen fermarsi. Mika rientra e Michael tira all'impazzata, mentre Ross alla radio gli fa: "Mi sembra che si stia mettendo bene". Mika riparte dalla pit-lane e Ross a Michael: "Direi che la faccenda si sta mettendo mooolto bene!". Infine, Hakkinen torna in pista appena dietro a Michael in fuga per la vittoria e Ross trionfante gli urla: "Ehiiii, s'è messa fantasticameente beneeee!!!". Ricordo tutto questo e mi vengono i brividi...».

Dica di Schumi.

«Uno super. Come pilota e come uomo. Un anno a Spa è primo davanti a Fisichella e Coulthard e si butta a Eau Rouge all'impazzata, come sempre. Mentre è in percorrenza al Raidillon, nel punto ultracritico, chiede la comunicazione e con una freddezza totale dice. "Toh, ho visto dallo schermo gigante che David ha passato Giancarlo". Capito chi era Michael? A Eau Rouge, una curva da vita persa, surclassava tutti mentre guardava il maxischermo. Era uno che andava subito d'istinto al limite automatico della monoposto. Non aveva neanche bisogno d'usare la testa - e ne aveva a dismisura -: gli bastava sentire tutto col culo. E era capace di tutto, quanto a prestazioni. Ricordo una volta in Canada, aveva Fisico alle calcagna e, visto che facevamo una sosta in

più, dieci secondi di distacco non bastavano, così Ross gli chiede di ottenere altri dieci secondi di margine. All'interfono sento un attimo di pausa, quindi Schumi risponde tranquillissimo "Okay". Poi zitto, per più di un quarto d'ora. Ed è lì che guadagna ben dodici secondi secchi. Dodici! La radio gracchia. È Michael. Sereno, come se stesse in ufficio, chiede: "Ross, i secondi sono abbastanza, adesso?". Su, mi viene la pelle d'oca... La verità? Michael c'era sempre, in quella Ferrari. Con tutti e per tutti. In ogni evento felice o infelice. Sportivo e umano».

E lei, ingegnere? Cosa dice sul suo ruolo?

«Mi faccia mantenere il basso profilo che ho sempre avuto. Le dico solo che avevo il presidio dell'affidabilità, che non è poca cosa. Gestivo l'utilizzo dei cosiddetti overevs, cioè avevo la responsabilità di consentire o meno l'uso dei surplus di potenza, ossia di fuorigiri limitati. Quando mi chiedevano, potevo dire: 1) Se lo fai, rompi. 2) Puoi farlo. 3) Se lo fai, rischi. E non potevo barricarmi dietro la prudenza a tutti i costi, dovevo scegliere e scegliere bene, perché poi, più avanti, si poteva verificare in sede se avevo preso o no una decisione sbagliata, ossia troppo audace o troppo conservativa».

Lei resta sinonimo di inno di Mameli cantato a squarciagola, nelle premiazioni, con Schumi che dirige sorridendo.

«Sono contento che lo ricorda. L'inno lo sapevo bene, perché l'avevo imparato a scuola, da ragazzo. E ci fecero notare che fummo tra i primi a cantarlo in mondovisione, poi seguiti dai calciatori della nazionale. Sono sempre stato orgoglioso d'essere italiano».

Quella resta la Ferrari più vincente di sempre: undici titoli mondiali tra Piloti e Costruttori in cinque anni, dal 1999 al 2004, e anche la Rossa più affidabile e imperforabile. Quindi, grazie anche a lei.

«Grazie a una squadra meravigliosa. Con Todt e Montezemolo ai vertici. Quanto a me, la mia indimenticabile esperienza in Rosso finì al termine del 2004. Chiesi di rientrare alla base e collaborai con Lapo Elkann nel programma Brand Promotion col ritorno della Fiat nei rally, con Andreucci, sulla Grande Punto. Poi dal 2007 ho lavorato con Fiat Power Train, in Cina, con due ingegneri, gettando le basi di un centro R&D che ora vanta 500 dipendenti. Mi mandarono in prima linea, perché quelli che provengono dalle corse non si fermano davanti a nulla. Infine nel 2009 sono andato in pensione, ma grazie a Stefano Domenicali, sono stato chiamato a fare il consulente Ferrari, fino al 2015».

Le qualità necessarie per un tecnico nelle corse?

«Il 50% è politica, il 35% tecnica, il 15% psicologia».

Le piace la F.1 turboibrida?

«Tantissimo».

Perché?

«È la massima espressione pensabile dal punto di vista tecnico. Guardi l'efficienza. Ai miei tempi in Maserati i motori avevano un rendimento dello 0.22. Ossia creavi 100 di energia per sfruttarne poco più di 20. Nella F.1 aspirata in cui ho lavorato il rendimento era di 0.30, mentre ora si è saliti addirittura a 0.52. È come se si avesse disposizione un chilo di carne e cucinando se ne perdessero quasi quattro quinti, poi, migliorando, solo due terzi. Be' ora, in questa F.1 siamo arrivati a meno della metà. Notevole. E apprezzabile. Molto. Ancora una volta, mi affido ai fatti e ai numeri, non alle opinioni o alle parole. Cosa vuole, è la mia vita...».

**AUTO
SPORT**



2013

È spirato **l'aspirato**

SARÀ RICORDATO COME IL MOTORE CHE HA FATTO GRANDE LA F.1. SIMBOLO ANNI '60 E '70 SE NE VA E FORGHIERI LO SALUTA A MODO SUO

AUTOSPRINT N° 47 26 NOVEMBRE 2013



O he poi i motori manco si vedono. Sono una di quelle cose che puoi solo immaginare, coperti come sono da pelli in carbonio: cuori incazzati, portanti quanto vuoi ma condannati a lavorare ingabbiati, bollenti, intoccabili e nascosti. Forse è quello il loro fascino. D'esprimersi coinvolgendo, in chi da muto spettatore ama le corse, i due sensi che più stimolano emozioni pure e memoria: udito e olfatto. Un rombo lacerante che bucando i timpani ti scuote l'anima, ti fa capire che sei nella dimensione della favola, dell'attimo che mai dimenticherai, poi ammantato come incenso invisibile da quell'odore pungente ormai lontanamente ispirato a eau de Castrol n.5, a stimolare riflessioni istantanee d'animale poesia. Per un appassionato un motore non è tutto, ma è tanto. È fonte di felicità bambina e sovranaturale potenza, segreto metallico d'un miracolo pulsante e scelta filosofica del suo modo stesso d'essere amato. Nella Formula Uno moderna le tipologie più importanti di propulsori a combustione interna sono due, aspirato e turbo. Poche storie. Così come per le femmine vien subito da pensare a more e bionde, con tutto il rispetto per rosse o castane. E aspirato

Il commiato a una civiltà tecnica

**Ultimo Gp 2013, ovvero
la fine dell'aspirato
a Interlagos, San Paolo,
del Brasile, domenica
24 novembre. Nico
Rosberg, su Mercedes W04
comanda su Sebastian
Vettel, Red Bull RB9
Renault, Lewis Hamilton,
Mercedes W04, e Fernando
Alonso, Ferrari F138**



e turbo, nel loro apparire e alternarsi, non restano semplici soluzioni efficienti, ma sbaffano pennellate di poesia fatte d'epoche, sfide, campioni e imprese. Tuffi al cuore, mitografie indimenticabili, più che grafici di potenza e affidabilità. Certo, poche ore fa, al termine del Gp del Brasile 2013 s'è chiusa un'era, quella dell'aspirato. E chissà per quanto, anche se nelle corse niente è per sempre. Neppure gli addii. Però c'è di che esser tristi.

Perché se la F.1 è diventata grande, tanto deve all'atmosferico. E al suo simbolo più vincente, diffuso, commerciabile e ecumenico: il Ford Dfv, che sta per Double Four Valve. Il geniale 8 cilindri che per il Circus seppe diventare importante come la Fiat Cinquecento nell'Italia del boom, motorizzando a costi abbordabili e efficienza massima top team e comparse, livellando valori e dando vita a due decenni di gare, quelle dei favolosi Anni '60 e '70, tirate, spesso indecifrabili e aperte il più delle volte a qualsiasi soluzione. Certo, poi c'erano le "bestie". I dodici cilindri di Ferrari, Brm (che tentò pure il 16) e Matra, giusto per citarne tre, eppure l'anima e la spina dorsale della F.1 erano in questa semplice sigla Dfv V8, attorno alla quale, con cambio Hewland e gomme Goodyear, pure un mezzo gioiastro poteva tentare di costruire la sua F.1. E adesso, subito dopo Interlagos 2013, salutare il concetto di V8, lo stesso nome della Cosworth, giunta presumibilmente al suo ultimo Gp, e la filosofia pervasiva dell'aspirato, un po' fa male all'anima.

La botta affettiva non è piccola e in questi casi, l'unica è per parlarne a un amico. Uno di quelli tosti. Soldato e genio tecnico di tutte le guerre. Uno che ha fatto la storia sia con l'aspirato che con il turbo: Forghieri Mauro di anni 78, al timone tattico della Ferrari dal 1962 al 1984, fatte salve brevi pause di "gardening". Lui sì che può aiutare a inquadrare la faccenda e a viverla con lo stato d'animo che merita. Sentiamolo...

«Okay - debutta Forghieri - l'aspirato se ne va, ma non c'è niente da piangere e poco da rimpiangere. Posso dirlo? A me non dispiace affatto. Era ora». Ingegnere, sta scherzando? Lei liquida così, con due battute asettiche, il rombo del suo dodici cilindri piatto che lei non vuole chiamare Boxer ma che tutti spuriamente amano come tale, montato sulle Ferrari della resurrezione targata Regazzoni e Lauda? «Quello è l'aspirato che amo di più, che ha segnato un'epoca e poi che sia concettualmente mio poco sposta. E faccio anche un'altra considerazione: se ci sono due motori da salvare per riassumere i decenni dell'atmosferico, oltre al 12 piatto di marca Ferrari, un motore che studiai pensandolo per l'ala di un aereo, non possiamo non glorificare il Cosworth Dfv V8. Preferisco sintetizzare il perché ingegneristicamente: il Dfv è il primo vero motore che si è occupato di fluidodinamica interna, quindi è importante anche dal punto di vista progettuale, non solo perché per decenni riempì i podii e le griglie di partenza». Forghieri, l'aspirato da 3000 cc, quindi nella sua più grande cilindrata concepita al tempo per la F.1, nel 1966 serviva ad attrarre gli americani verso le corse europee, ma di fatto così non fu... «Vero, ma permise alla F.1 di crescere, perché nel dualismo tra Cosworth e Ferrari fiorì tutto il resto». E poi venne il turbo, con la coraggiosa decisione della Renault, da metà stagione 1977, di schierare un V6 turbocompresso. «Giusto, ma non dimentichiamo che le più grandi imprese iniziali dell'era turbo, perfino al di là della prima vittoria della stessa Renault in Francia 1979 con Jabouille, furono quelle del V6 Ferrari, due anni

”

Si chiude un'era ed è il momento di tracciare un bilancio di questa tipologia di propulsione che in F.1 dal 2014 viene sostituita dal V6 turbo

”

L'era d'oro della Rossa

Niki Lauda nella sua Ferrari 312T2 mentre i meccanici preparano la vettura per le prove. Siamo a Monaco per il Gp dell'edizione 1977 che alla fine vedrà l'austriaco nella piazza d'onore, nell'anno del secondo titolo vinto

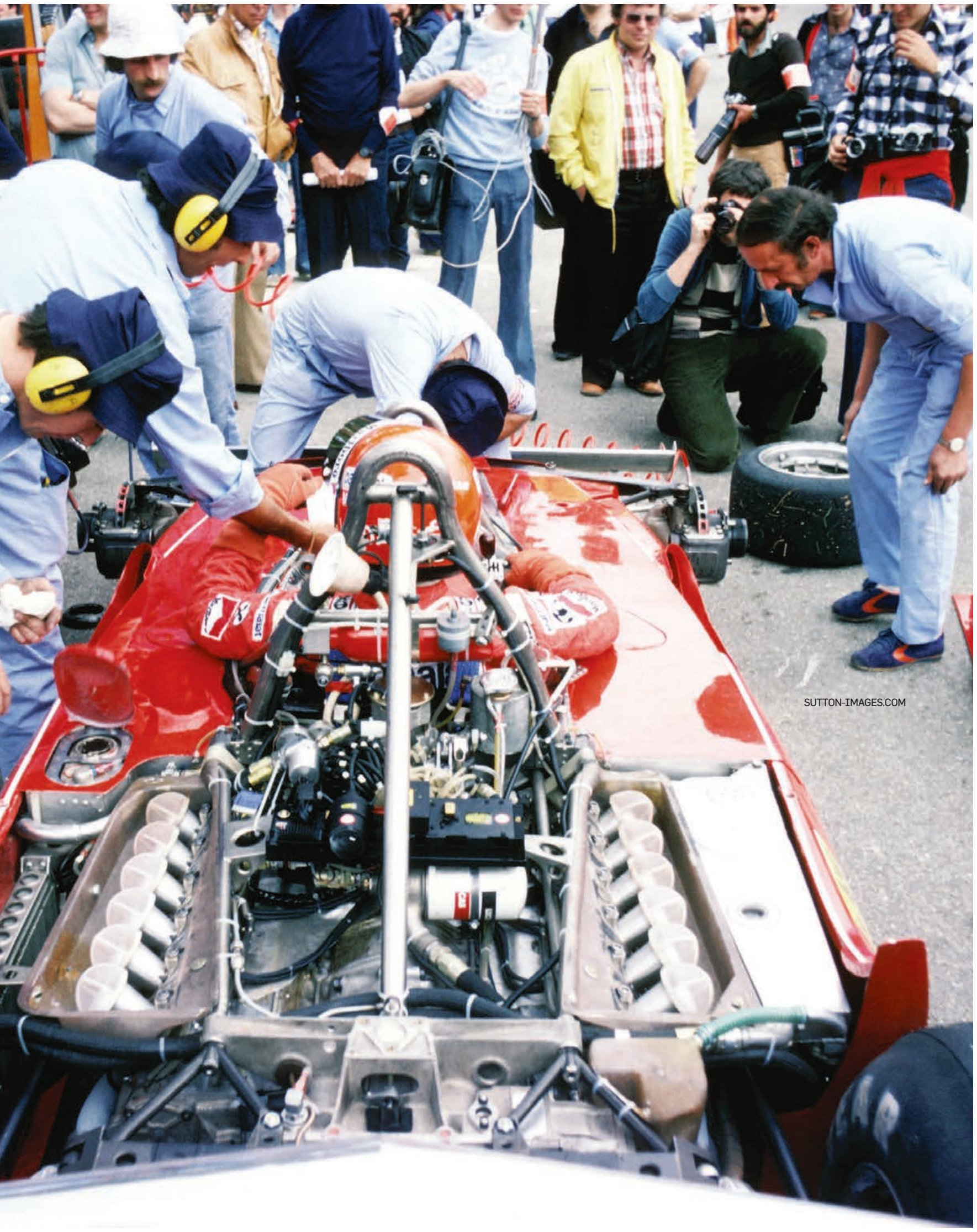
dopo a Montecarlo e Jarama, quando Gilles Villeneuve portò al successo il motore da me concepito. E non dimenticare che Ken Tyrrell, uno che di corse ne capiva, aveva profetizzato poco tempo prima che il turbo avrebbe sbancato la F.1 ma non sarebbe mai e poi mai riuscito a vincere a Montecarlo. Invece il nostro ci riuscì e la rivoluzione fu completa e totale, tanto che l'aspirato di lì a poco sparì dai Gp».

Ken Tyrrell diceva qualcosa di più e pure in modo piccato. In realtà l'avvento del turbo era il cavallo di Troia dei grandi Costruttori per entrare in F.1, dalla fine degli Anni '70 in poi, il pretesto tecnico per il primo grande avvicinamento delle corporation al mondo dei Gp, in un circus sempre più globale. In questo lo "Zio" Ken ci prese. «A me piace vedere e leggere le cose più da un punto di vista tecnologico e dico che il turbo segnò un grande progresso in F.1, non solo in fatto di potenza e prestazioni ma anche come qualità della tecnologia, con l'uso dell'elettronica per vincere il ritardo della risposta, il lag. Non dimenticare che il successivo avvento del diesel nella produzione di serie è stato possibile anche grazie all'immenso salto di qualità tecnologico garantito dalle sperimentazioni del turbo in F.1 per tutto il decennio degli Anni '80. È per questo che, pur avendo amato l'aspirato, nel ritorno del turbo scorgo solo orizzonti nuovi e interessanti». Una curiosità: come prese, lei, Forghieri, la decisione adottata nella seconda metà degli Anni '80, di decretare la morte del turbo nei Gp propiziando, a partire dal 1987 in forma promiscua e dal 1989 in modo esclusivo, il rientro dei propulsori atmosferici nel Circus? «Ti svelo un segreto. Il giorno in cui seppi che tornava l'aspirato in F.1 ero a lavorare a Orbassano, presso un centro di sperimentazione Fiat con Ghidella, al tempo amministratore delegato della Casa torinese. Pensa: lui credeva talmente tanto nel turbo, che mi aveva commissionato la sperimentazione del motore del futuro, lavorando su un monocilindrico che stava girando al banco. Roba segretissima e avveniristica. Ebbene, appena arrivò una telefonata con la notizia che Ecclestone, Ferrari e Balestre della Fia s'erano accordati per la fine dell'era del turbocompresso, Ghidella dalla rabbia fece esplodere il telefono contro il muro e io stesso non fui per niente felice, anche se in quel momento ero in procinto di lasciare la Ferrari».

Quindi, nessun rimpianto... «No, solo un forte abbraccio al concetto di aspirato, a ciò che ha rappresentato, un bel saluto al V8, la sua architettura più tipica, che ai tempi iniziali del Cosworth dava qualche problema per colpa delle vibrazioni dell'albero motore, poi un bel sospiro e pensiamo tutti al futuro, che si presenta molto più interessante del presente». Se spiega perché ci fa solo del bene... «Perché se trent'anni fa il turbo rappresentava una prospettiva, ora ciò ha ancora di più un senso. È la tipologia di motore che ha quel che serve all'auto in generale, dando le opportunità di consumare e inquinare di meno. Prevedo una formula fortemente basata sul consumo, con la possibilità più avanti di avere motori sempre più piccoli di cilindrata ed efficienti. È ciò che il mondo di chiede. No, non dobbiamo essere tristi. Io l'addio all'aspirato in F.1 l'ho dato a modo mio, a casa, provando a schizzare su un foglio di carta un mio nuovo 6 cilindri turbo, dotato di due motorini elettrici».

Mauro Forghieri ne è convinto: il modo migliore per dare valore a tutto ciò che si è vissuto e ci lascia, è credere nelle diversità che porta il domani. E allora, ciao, è stato bello, motore aspirato.





SUTTON-IMAGES.COM



Il fascino antico
della **fragilità**

C'ERA UNA VOLTA LA F.1 DELLE ROTTURE IMPROVISE E FREQUENTI, CHE TORNA D'ATTUALITÀ ALL'ALBA DEL TURBOIBRIDO

AUTOSPRINT N° 9 4 MARZO 2014

Una cosa bella la Formula Uno della rinnovata e risorta era turbo la promette e, con ogni probabilità, la manterrà: la fine del dogma dell'affidabilità. Con un motore endotermico e due elettrici, uno dei quali a recupero termico e l'altro a recupero cinetico, il sistema si complica davvero e come tale si fa più vulnerabile, non solo nel funzionamento ma anche nella componentistica. Morale della favola, per i primi Gp e in tutta la parte iniziale della stagione, diciamo la prima metà, le rotture meccaniche dovrebbero presentarsi con una frequenza inusitata per gli standard recenti. I guai dei motori Renault che hanno rovinato il debutto in pista di Red Bull e Toro Rosso su tutte ne sono solo l'emblema più mediatico, visto che i timori di rotture riguardano praticamente tutte le squadre, in procinto di pagare lo scotto dell'inesperienza di questa nuovissima formula tecnica. Non solo. La ritrovata importanza del fattore consumo diventa una variabile in più, se non quella più importante, per stabilire il passo reale della vettura, tarpando le ali ai picchi teorici di prestazioni in gara e alla loro eventuale costanza. Paradossalmente, se la tecnologia ibrida garantisce un salto nel futuro dal punto di vista dei sentieri esplorabili di ricerca, la prima e immediata conseguenza è un ritorno al passato, col ri-materializzarsi dello spettro del mancato arrivo in un Gp quale primo nemico da combattere, ancor prima della concorrenza dei rivali. Parliamoci chiaro, quella della scarsa affidabilità dei mezzi per decenni è stato l'elemento distintivo, crudele e affascinante del motorismo da corsa. Per la Formula 1, nello specifico, negli Anni '50, '60 e '70, la carriera di un pilota dipendeva a doppio filo dai capricci e dalle stranezze nel comportamento della sua monoposto. Addirittura gran parte delle velleità iridate di Stirling Moss furono puntualmente frustrate da guai tecnici che portarono i britannici a dividersi in due grandi scuole di pensiero: da una parte quelli che pensavano il pilota fin troppo aggressivo, tanto da mettere a dura prova la resistenza delle sue monoposto, dall'altra coloro che addebitavano ai "gremlins", cioè a misteriosi spiritelli, le tante delusioni patite dal mancato iridato per rotture meccaniche: in poche parole, colpa della sfiga. Lo stesso Clark, negli anni buoni delle Lotus 25, 33 e 49, fino al giorno della morte, avvenuta a Hockenheim in una gara di F.2 nel 1968 (per un incidente causato da un cedimento strutturale), come unica, spietata e vera rivale ebbe la cronica fragilità delle monoposto di Chapman, geniali nella concezione, leggere, velocissime ma tutt'altro che affondabili. Lo stesso Chris Amon, quando vinse la 24 Ore di Le Mans 1966 in coppia col connazionale McLaren sulla Ford, tirò un sospiro

Jim Clark e quella vittoria mancata

In tutta la sua carriera Jim Clark non ha mai vinto a Montecarlo, ma non per demeriti: più semplicemente la sua Lotus non è mai durata abbastanza...

”

*Dagli Anni '90
in poi inizia
l'era
della F.1
teoricamente
iperaffidabile,
grazie anche
all'elettronica
e alle tecniche
computerizzate*

”

Chris Amon lo sfortuniere

A Clermont Ferrand
nel Gp di Francia 1972
Chris Amon su Matra
MS120D è davanti
a Denny Hulme
su McLaren M19C
Ford sul circuito
di Charade,
il 2 luglio 1972

di sollievo perché dimostrò inequivocabilmente d'essere un top driver consistente, dopo che pure lui pareva soffrire della sindrome dello scassamacchine.

Non potendo fare nulla per dare una mano alle monoposto a non rompersi, nei primi tre decenni della Formula 1 le autorità sportive comunque la loro parte ce la mettono, dando vita a regolamenti che mitigano in classifica i danni delle rotture tecniche. Per tutti gli anni '50, infatti, è consentito il cambio di vettura e pilota in corsa. Quindi il campione vittima di un problema può comunque continuare la sua corsa salendo sulla monoposto di un compiacente compagno di squadra. Una regola di non poca importanza, perché nel 1956 Fangio raggiunge la certezza del quarto titolo iridato proprio grazie al galantomistico gesto di Collins di cedergli la sua Ferrari, mentre infuria il Gp d'Italia. Il concetto è semplice: qualsiasi guaio è recuperabile, a patto di disporre di una squadra abbastanza forte e di compagni sufficientemente disponibili o influenzabili a concludere la corsa anzitempo. Ma ciò porta a problemi, perché i Gp sembrano delle 24 Ore di Le Mans, con equipaggi finali che in certi casi contano addirittura due o tre piloti, allora ecco che si capisce l'inutilità del rimedio. No, ci vuole qualcos'altro e sarà proprio su di un'alternativa, peraltro sfruttata fin dall'inizio della saga iridata, che la Federazione punterà, per dare un po' di equilibrio alle cose.

La filosofia è semplice. Fin dal 1950, primo anno della F.1 mondiale, vengono riconosciuti validi i migliori 4 risultati su 7, poi addirittura 4 su 8, quindi 4 su 9 e così via. In poche parole, si mette in conto che anche e soprattutto i migliori rischiano di buttar via tante gare per colpe non loro e, visto che in fondo si tratta dalla nascita (e fino al 1958, con l'istituzione di una coppa per le Case) di un campionato esclusivamente riservato ai conduttori, si cerca per quanto possibile di non far dipendere i punteggi finali principalmente dall'attitudine del mezzo a non rompersi. Dalla fine della seconda metà degli Anni'60 si tende quindi a stringere la forbice, ritenendo validi per esempio 10 risultati su 12 nel 1969, piuttosto che 11 su 13 l'anno dopo, riconoscendo quindi minore incidenza al fattore affidabilità.

Tutto questo fino alla cosiddetta era Lauda, quando ci si trova di fronte a un pilota che sembra avere qualcosa in più degli altri nella capacità di portare a termine una striscia lunghissima di corse. Non a caso, nel 1977 come prestazioni secche il migliore in assoluto sembra essere mario Andretti con la Lotus 78, ma la fragilità del suo superCosworth consegna anzitempo il titolo nelle mani dell'aveduto austriaco, che per gran parte della stagione fa la formichina di lusso, a scapito anche di un altro pericoloso ma incostante rivale: Jody Scheckter con la sorprendente Wolf.

Si arriva così al 1979, una stagione stranissima, la più anomala della F.1 moderna in termini di assegnazione del punteggio valido. La stagione è divisa in due tronconi e di ciascuna metà sono validi solo 4 risultati. Ciò porta in estate a una situazione davvero paradossale. Dopo un avvio bruciante della Ligier e un sorpasso spettacolare della Ferrari, con l'arrivo della 312 T4, i valori in campo hanno subito un nuovo brusco rivoluzionamento: sul giro secco al top c'è il turbo Renault e nell'arco della gara la migliore è la stupenda Williams Fw07, affidata a Jones e Regazzoni. Ma, regolamento alla mano, quand'anche vincessero tutte le restanti corse i due team alfine in auge non potrebbero contrastare la costanza mostrata dalla Casa di Maranello, che va a

LAT



vincere il titolo già dalla corsa di Monza con Scheckter mirabilmente scortato da Villeneuve.

È bastevole per cambiare ancora una volta regole, tanto che nel 1980 si viaggia con 10 risultati validi su 14, nel 1981 11 su 15 e dal 1982 e per tutta l'era turbo con 11 su 16. Infine, col ritorno all'esclusiva dell'aspirato, dal 1989, le cose cambiano. Ormai l'affidabilità è considerata un traguardo possibile e anche auspicabile, con l'aumentata importanza dei Costruttori, che possono ormai contare su monoposto che si rompono sempre più raramente. Così dal 1991 a oggi tutti i risultati ottenuti possono essere considerati buoni per il punteggio finale, senza scarti.

Dagli Anni '90 inizia l'era della F.1 teoricamente iperaffidabile. Elettronica, tecniche computerizzate, la stessa telemetria, l'uso di materiali sempre più speciali e l'assenza di limiti di chilometraggio ai test, oltre che i budget sempre più faraonici investiti, contribuiscono a rendere i Gp di F.1 delle gare non più influenzate dall'incognita di rotture meccaniche puntuali, anche se non mancano esempi di giornate rocambolesche, vuoi per la pioggia, vuoi per fattori concomitanti, che rendono certi Gp delle vere e proprie prove di sopravvivenza meccanica, sulla scorta di quanto era accaduto a Montecarlo 1982, col finale favorevole alla Brabham di Patrese, tra una mitragliata infinita di colpi di scena. Da questo punto di vista il Gp d'Australia 1995, con Hill vincitore su Williams e Panis secondo su Ligier, più morbideggi terzo su Arrows entrambi staccati di due giri, ne è una buona prova. Lo stesso Panis si dimostra "Mister unbreakable" andando a vincere a Monaco 1996, sempre su Ligier, con quattro monoposto sotto la bandiera a scacchi.

Con l'approssimarsi al terzo millennio, le cose sono (ben poco fantasiamente) chiare. Le F.1 non si rompono quasi più. Ormai i veri colpi di scena, i ritiri in massa e le svolte imprevedibili, a parte gli errori sempre più rari dei piloti, sono possibili quasi esclusivamente nelle gare bagnate, nelle quali però comincia ad avere sempre più frequenza e importanza l'uso della safety-car. Addirittura nelle ultime stagioni dell'era aspirata, i ritiri in gara oscillano da un massimo del 20% allo zero %, con corse caratterizzate da tutte le monoposto che riescono a raggiungere regolarmente il traguardo. Sembra davvero la fine di un'era. Adesso però, per fattori tecnici e in ogni caso transitori, l'orologio del tempo sembra essere tornato improvvisamente indietro.

A quei giorni durante i quali tanto, se non tutto, poteva succedere. Quell'era coraggiosa nella quale arrivare era una mezza vittoria.

Questo è il dato, l'essudato filofofico più entusiasmante che emerge dal debutto in pista della nuova era turbo-ibrida. Proprio Jacques Villeneuve di recente ad Autosprint ha dichiarato di aspettarsi al Gp d'Australia 2014 una Marussia sul podio, perché no, magari con un paio di giri di distacco dal vincitore. Perché quando le monoposto tornano a rompersi tutto può succedere. Paradossalmente nell'anno della F.1 ibrida, la sua vulnerabilità contribuirà a incollarci ai teleschermi, per salutare emozionati, con la scusa delle vetture semi-elettriche, il ritorno delle corse elettrizzanti, tra un fil di fumo, una fermata e un'imprecazione di un campione fermo per colpe non sue. E allora, come ai vecchi tempi, prima che tutto torni a posto, potremo dichiarare orgogliosi e fatalisti «It's racing».

Buon divertimento, Cuori da Corsa.



2014

Poche **Case** fanno i motori turboibridi

LA FINE DELL'ULTIMO CICLO ASPIRATO
E L'AVVENTO DEL SEMIELETTRIFICATO VEDONO
A MELBOURNE AL VIA SOLO 3 MARCHE DI V6...

AUTOSPRINT N° 11 18 MARZO 2014

La Ferrari ci prova

Yas Marina, Abu Dhabi 2014: ecco Fernando Alonso, al volante della Ferrari F14T, nella prima stagione del turboibrido, poco memorabile per la Rossa



Stiamo tanto a cercare un senso, una chiave interpretativa, una prospettiva unificante che consentano di leggere la stagione 2014 di F.1. in modo obliquo e originale, e poi la verità più sorprendente è lì sotto gli occhi e quasi sfugge impertinente. Grande, grossa e perfino inattesa. E un pochino controcorrente. Non si fa che parlare della sconvolgente rivoluzione tecnologica che ha riportato il turbo in F.1. coadiuvato da due motori elettrici, ma questa, a ben guardare, è solo la punta dell'iceberg. La mano che il prestigiatore mostra compiacente, mentre è con l'altra che piazza il trucco decisivo, a rendere la faccenda meno poetica e più ansiogena assai. Quale? Proviamo a scoprirlo. Nel corso di quest'annata iniziata a Melbourne viene eguagliato il record del minor numero di produttori di motori presenti in F.1. solo tre: Ferrari, Mercedes, Renault, a spartirsi i ventidue telai in gara per undici team. Il primato piuttosto sconfortante, per decenni considerato ineguagliabile, era stato stabilito esattamente quaranta anni fa, nel 1974 - l'anno della crisi petrolifera e di Fittipaldi iridato al Glen su McLaren, ai danni del ferrarista Regazzoni -, quando furono presenti nel mondiale solo propulsori Ferrari, Brm e Ford Cosworth. In poche parole, il perio-

do nel quale, a parte la risorta Ferrari e la moribonda Stanley-Brm, tutte le monoposto correvano col monomotore Ford Cosworth Dfv accoppiato al cambio Hewland, più monoscocca a piacere, in ossequio alla civiltà delle kit-car di imprinting garagista-anglosassone. Se a questo aggiungiamo il fatto che in chiave 2014 per i motori turbo 1600 i tre costruttori superstiti hanno dovuto realizzare i loro progetti seguendo schemi, lacci e vincoli dettati al millesimo di millimetro, ecco emergere un altro aspetto innegabile quanto allarmante.

Per quanto riguarda il motore endotermico la triade di marchi superstiti ancora in servizio effettivo permanente nasconde dal punto di vista filosofico quello che la Formula 1 di fatto è diventata: un monomarca bello e buono. A fine 2008 l'allora presidente della Fia Max Mosley sembrava un cattivo di James Bond nel predicare e nel minacciare un Circus con un monomotore uguale per tutti - lui pensava a un Cosworth con la libertà di scrivere marchi qualsiasi sulle testate, quasi che la capacità costruttiva fosse nient'altro che un tatuaggio -, ora, invece, a un'analisi disincantata e non sommaria, non fosse per la variabile relativa dei due motorini elettrici, quei propositi sono andati vicinissimi ad essere attuati.



”
*Quello del 2014
con il via
dell'era
turboibrida
è uno
spartiacque
fondamentale
nella storia
della Formula
Uno*
”

***Mercedes,
al top da subito***

Nell'era turboibrida la Mercedes diventa la vera padrona della gloria, in F.1. Ecco Lewis Hamilton su Mercedes AMG F1 W05 durante le qualificazioni del Gp del Canada sul tracciato di Montreal, il 7 giugno 2014

Quella della progressiva estinzione dei motoristi impegnati nella massima formula è una tendenza, se non voluta, perlomeno conosciuta e tutt'altro che scoraggiata dalle autorità sportive, a prescindere da chi fosse al timone della Fia. Le prove? Negli ultimi quattro anni, all'apice dell'era del V8 aspirato, la F.1 si era attestata su quattro soli motoristi (Ferrari, Mercedes, Renault, Cosworth, con quest'ultima decisamente in sordina e priva di possibilità reali di contrastare le altre Case), dopo la scomparsa coincidente con la crisi economica mondiale dei giapponesi Toyota ed Honda e i tedeschi della Bmw, che, di fatto, erano gli altri produttori "veri", estranei al fenomeno del "re-badging", scoppato a fine anni '90, quando la Sauber introdusse questa moda, ribattezzando i motori Ferrari "Petronas".

Quello di avere tanti motoristi solo per modo di dire, è stata una caratteristica originale e curiosa, nella Formula 1 del passato prossimo. Di esempi che fanno perfino sorridere, ce ne sono a iosa. Con l'abbandono ufficiale della Renault nel 1998, i motori francesi furono reimmessi in F.1 dalla Mecachrome, che, rivendendoli ai team, non si faceva scrupoli se venivano ribattezzati. Spuntarono quindi i motori "Playlife", "Supertec", e, su quest'onda, anche "Asiatech", "Fondmetal" ed "Acer", tanto che nel 2000, nominalmente, c'erano 11 motoristi in F.1, uno per ogni team, anche se la realtà fattuale era ben diversa...

Certe volte, per dirla coi vecchi, vien da pensare che si stava meglio quando si stava peggio. Prendi il 1990. Ossia il secondo anno di ritorno all'esclusiva dell'aspirato. Roba che vedevi in pista Ferrari, Renault, Ford, Honda, Lamborghini, Renault, Judd, Subaru più il fantomatico, sfortunato ma coraggiosissimo propulsore Life stellare a 12 cilindri, con 3 bancate da 4 cilindri voluto dall'ex ferrarista Franco Rocchi, testato da Franco Scapini e portato in pista nelle qualificazioni abortite da Bruno Giacomelli. Be', rispetto a oggi, quello era senz'altro un paradiso perduto popolato da bestiole ruggenti e diverse, composto da tanti pluricilindrici distinti e originali.

Andando a ritroso e analizzando la faccenda da un punto di vista più rigoroso, all'apice dell'era turbo la situazione dal punto di vista della qualità e della quantità di tecnologie, architetture costruttive e marchi coinvolti, si presentava assai feconda e interessante. Infatti, dopo gli inizi stentati nei quali solo la Renault sperimentava il turbocompresso, in un lungo e travagliato cammino che prese le mosse dall'inizio degli Anni '80, si raggiunsero i dieci motoristi (senza alcun re-badging) nel 1985-1986. Erano presenti Alfa Romeo, Bmw, Ferrari, Ford, Hart, Honda, Motori Moderni, Renault, Tag-Porsche e Zakspeed, quand'anche la lotta vera per la vittoria restasse ristretta tra i soliti grandi Costruttori. Tutti gli Anni '70 furono vissuti praticamente con gli stessi motoristi: Alfa Romeo, Brm, Ferrari e Ford, ai quali si aggiunsero, in stagioni diverse, Matra, Simca e, dal 1977 l'epocale Renault turbo. Tre apparizioni anche per i Pratt & Whitney a turbina nel 1971 sulla Lotus e dieci per i Tecno, sulla vettura omonima. Certo, la grande rivoluzione voluta nel 1966 con la creazione della F.1 a 3000 cc nella speranza di attrarre soprattutto le Case americane, rimase di fatto lettera morta, ma sovrabbondavano gli esempi di creatività a tratti geniale.

Il quieto paradosso resta lì, pronto a ricordarci che le verità sbandierate son sempre meno vere di quelle quiete e nascoste. Infatti, rispetto all'era recente e quella meno recente, dal punto di vista dei motoristi in ballo c'era più varietà negli Anni '60, nei quali si videro, in

SUTTON-IMAGES.COM



aggiunta ai sopracitati, anche Climax, Honda, Maserati, Porsche, Repco e Weslake, tralasciando i produttori semiconosciuti che fecero solo apparizioni sporadiche. E non finisce qui. Nell'era della F.1 primordiale degli Anni '50, complice anche la 500 Miglia di Indianapolis, che fino al 1960 fu ritenuta valida per il mondiale e autorizzata ad attribuire punti iridati, si contavano mediamente 10 motoristi a stagione, sino a un massimo di 15 nel 1952, con la più ampia libertà progettuale e costruttiva concessa.

Tirando le fila del ragionamento, mai come ora la massima espressione del Motorsport automobilistico sta vivendo una fase voluta di assenza d'inventiva e di quantità dei partecipanti. A bordo di ciascuna vettura ci sono tre motori - e questo sì che è un record -, ma sono tanti quanti i marchi complessivamente coinvolti in pista.

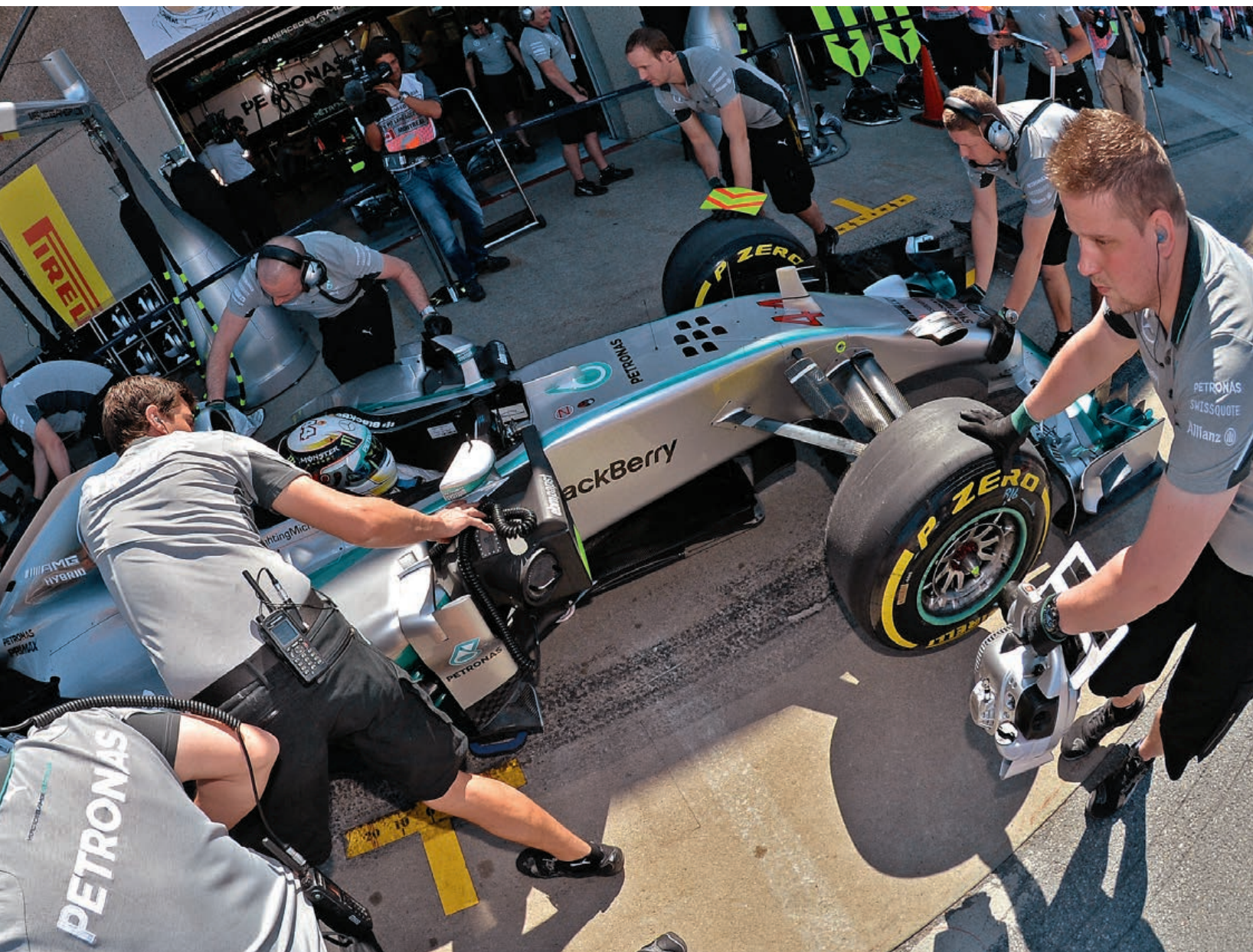
Perché in verità, dal punto di vista dei cuori rombanti, in questo momento il mondo dei Gran Premi è tenuto in piedi da tre soli Costruttori: Ferrari, Mercedes e Renault, né più né meno del Dtm che può contare su Mercedes, Audi e Bmw. Una situazione che non può non far riflettere e lanciare segnali di preoccupazione a chi ha davvero a cuore la qualità e l'ampiezza della sfida.

A ciò va aggiunto un altro aspetto che dovrebbe mitigare i toni trionfalistici che stanno accompagnando il debutto in corsa e il progressivo sviluppo dei propulsori misti turbo-ibridi in F.1. C'è più creatività, va-

rietà e tecnologia in un metro quadro di un prototipo coinvolto nel Wec e nella 24 Ore di Le Mans - segnatamente il riferimento va necessariamente a Audi, Porsche e Toyota impegnate da quest'anno in un vero e proprio triello al coltello - che non nei tre chilometri quadrati di un paddock della F.1 odierna. Perché è nell'endurance che si trova la vera libertà di architetture costruttive, di carburante adottato e di soluzioni ibride, il tutto all'insegna della ricerca dell'efficienza massima percorrendo strade alternative con la sola limitazione della quantità d'energia spendibile. È questa la vera nuova frontiera del confronto creativo tra grandi Costruttori.

Eppure mai come quest'anno, dal punto di vista motoristico, l'incertezza nel Circus è grande, gli sviluppi imprevedibili e gli esiti inattesi. Perché all'interno di una realtà costruttiva praticamente monocorde e esageratamente imposta, controllata e calmierata, c'è pur sempre la differenza tra di va più forte e chi va più pianto, tra chi funziona e chi no, tra chi rompe o finisce un Gran Premio. Comunque lo si analizzi, il problema di questa F.1 non è solo quello accennato su As n.7 da Villedieu, che la vede senz'anima.

Anche i corpi che la compongono, ossia le monoposto, sono pochini rispetto agli anni d'oro, e meno ancora, quasi in via d'estinzione, sono i cuori da corsa che dentro di esse rombano e ruggiscono. Ruggiscono, poi, col sound moscio 2014, si fa per dire.



DAL 1977

Renault pioniera del turbo e non solo

LA CASA FRANCESE DEBUTTÒ COL MOTORE
SOVRALIMENTATO NEL 1977, IN UN'ERA
IN CUI SI DIMOSTRÒ VERA FRANGIFLUCCI

AUTOSPRINT N° 40 6 OTTOBRE 2015



Il coraggio di Jabouille

L'allora 35enne Jean-Pierre Jabouille è qui impegnato nel Gp d'Olanda 1977 al volante della Renault Rs01, alla sua prima stagione nel mondiale di F.1 con l'inedito V6 turbo



Sembra proprio che nel 2016 la Renault tornerà con una monoposto tutta sua in F.1, ibrida e sovralimentata. A quarant'anni esatti dai suoi primi esperimenti col turbo destinato ai Gran Premi, nel 1976, a bordo di un telaio Alpine A500, con Jean-Pierre Jabouille al volante. Be', è un bene, perché l'evento permette già ora di rendere giustizia a una delle più straordinarie e clamorose rivoluzioni tecnologiche nella storia delle corse e a una vera e propria epopea progettuale e sportiva, mai fino a oggi abbastanza celebrata. Perché con risorse non faraoniche e viaggiando nell'ignoto, nel giro di un quinquennio la Renault portò al trionfo il turbo alla 24 Ore di Le Mans 1978 con Pironi e Jassaud, in F.1 nel Gp di Francia 1979 con lo stesso Jean-Pierre Jabouille, il suo pilota feticcio, andando a sbancare anche il rally di Montecarlo 1981 con Jean Ragnotti-Jean-Marc Andrie su R5 T, primo successo turbo in Wrc, e la Parigi-Dakar 1982 con i fratelli Claude e Bernard Marreau a bordo di una apparentemente inoffensiva Renault 20 4x4 rigorosamente sovralimentata e autopreparata. Una grandeur

”

*Puntando
decisa sul turbo
in un lustro
la Régie vinse
a Le Mans 1978
il Gp di Francia
1979, il rally di
Montecarlo
1981 e la Parigi-
Dakar 1982*

”

eclettica e interdisciplinare sfociata in un istantaneo palmarés che al giorno d'oggi sarebbe eguagliabile (forse) solo investendo la riserva aurea di Fort Knox. Colin Chapman con la Lotus e Jim Hall con la Chaparral negli Anni '60 e '70 avevano fatto innamorare gli appassionati del Motorsport con svolte flamboyant, visibili e spettacolari. Monoscocche, minigonne, turbine, ventilatori, cambi avveniristici e quant'altro. I race fans erano ormai adusi ai colpi di genio leonardeschi e quasi rinascimentali, piccoli passi visualmente spettacolari che segnavano grandi balzi in avanti per il progresso tecnologico. Ascritti, spesso a torto, al genio individuale. Esaltati, a ragione, come cortocircuiti dell'intelligenza. Lampi conoscitivi in grado magicamente d'illuminare tutti cambiando tutto, per sempre. La Régie Anni '70 ribaltò tolemaicamente tutto, concentrandosi sui motori sperimentali. Sulla parte più invisibile e affascinante di un'auto da corsa, eguagliando in questo la filofopia di Enzo Ferrari, ma affrontandola in modo del tutto diverso: muovendosi come una grande Casa, privilegiando l'equipe e lo sforzo sinergico con Michelin e Elf, quindi rifuggendo giocoforza dalla mitica e ineguagliabile efficacia autocratica delle risorse economiche scarse, sublimata nella Golden Age del Cavallino Rampante monogeniale di Forghieri. Dall'avvento della motorizzazione 3000 cc, nel 1966 i progressi e i salti di qualità c'erano stati eccome, ma senza sconvolgimenti tolemaici. Tant'è che il Ford Cosworth aspirato V8 Dfv aveva vinto al de-

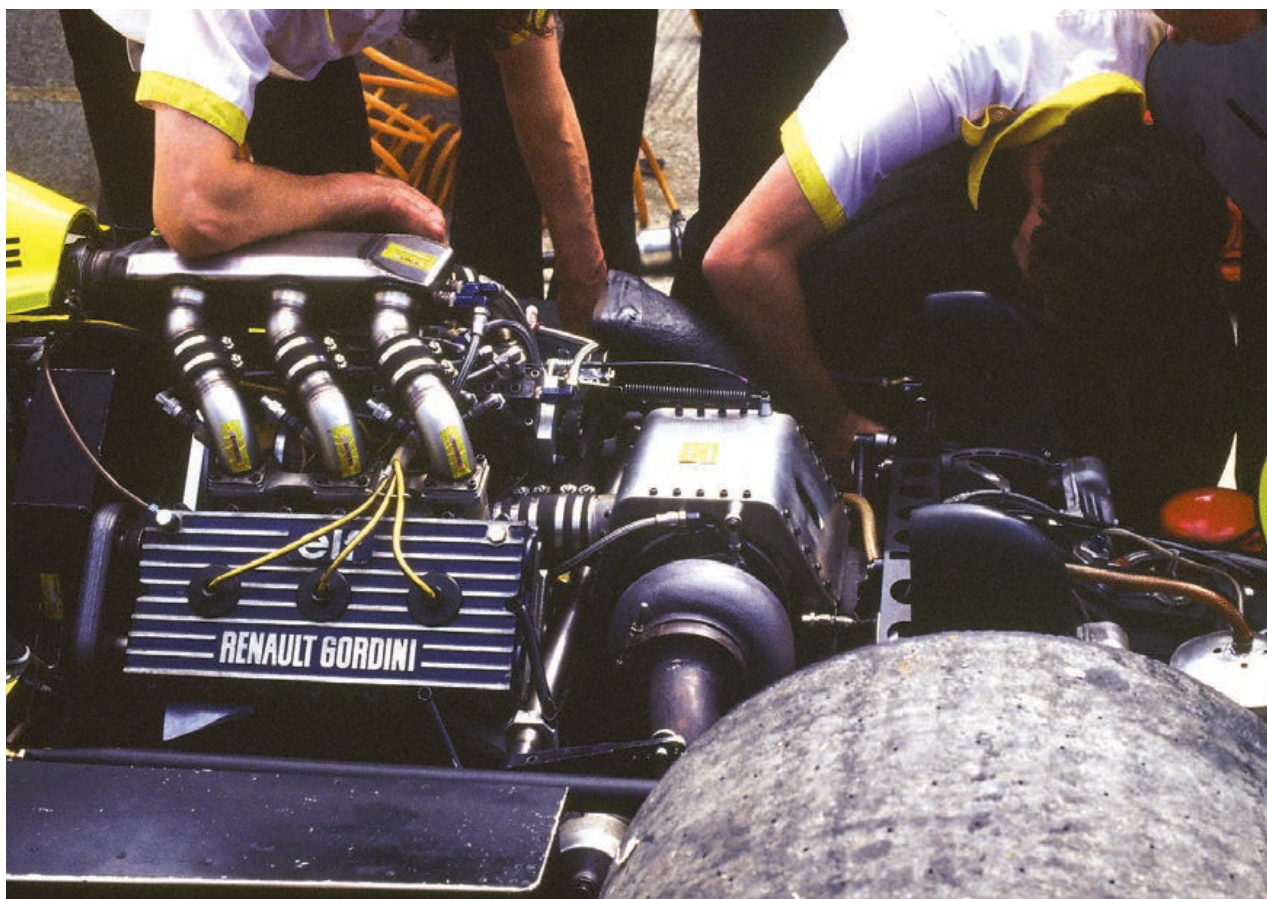
”

Quando Jabouille porta al debutto la Renault in F.1 nel Gp di Gran Bretagna 1977 sono molti gli sguardi stupiti e i sorrisetti ironici...

”

butto, nel 1967, con le Lotus, e ancora vinceva in pieno 1977, montato dalla McLaren M23 di James Hunt. La sola vera risposta filosofica stabile era il 12 cilindri piatto Ferrari by Forghieri. Riga, fine. Per dieci anni nessuno aveva pensato sul serio che il regolamento permetteva pure i sovralimentati, con cilindrata dimezzata. Certo, era una possibilità, ma il rapporto 1:2 pareva schiacciante e scoraggiante financo per un folle pioniere. Ma, a metà degli Anni'70, non per la Renault. Che decide infine d'investire nelle corse corposamente e non più solo nei monomarca o nelle formule propedeutiche, puntando dove e come può sul suo gioiello tecnologico, appunto il turbo, il quale filosoficamente la caratterizza quanto le quattro ruote motrici si legheranno poi al dna dell'Audi.

A leggerlo a rovescio, tornando a ritroso, sembra quasi un piano di conquista mondiale elaborato da un cattivo di James Bond, un sognatore mezzo matto, ma la realtà vera, storica e storicizzata, è ben diversa. C'era la chimera del turbo, una base dignitosa, cioè il V6 aspirato buono per la F.2, qualche mezza idea, risorse limitate e niente più. Sì, certo, perché no, l'ambizione di vincere a Le Mans e poi vedere cosa si può combinare in F.1. Più di qualsiasi budget, è illuminante il ricordo di Francois Gutier, al tempo direttore competizioni del colosso petrolifero Elf, pigmalione della scuola francese di piloti in F.1 da fine Anni '60 in poi: «L'idea era quella di provare il turbo e di tirarci fuori almeno 500 cavalli e da lì sfrecciare verso l'incognito. Quelli della Renault dissero chiaro che i soldi non c'erano. Se noi della Elf avessimo tirato fuori 500.000 franchi, si potevano costruire due motori turbo partendo dal V6 e poi vedere: se si raggiungevano 500 cavalli, voilà, si andava avanti. Pagammo, tanto che il motore vanta non a caso la sigla Ef1 e i 500 cavalli al banco uscirono subito. Il motore che cambia la storia della



ACTUALFOTO

LAT

Prost sfortunato contender nel 1983

Alain Prost su Renault RE40 nel Gp del Belgio 1983 a Spa-Francorchamps. Nell'altra pagina, il motore V6 turbo Renault al debutto nel Gp di Gran Bretagna 1977



F.1 nasce da una scommessa vinta e non solo dalla Renault. Non dimentichiamolo».

Quando Jabouille porta al debutto al Gp di Gran Bretagna 1977 la Renault Rs01 turbo in F.1, dotata degli avveniristici pneumatici Michelin radiali, il cuore della Régie pulsa altrove. Verso Le Mans. Per l'ossessione di vincere la 24 Ore. Sarà solo l'anno successivo, il 1978, dopo il trionfo del prototipo giallo-nero turbocompresso, in grado di tarpare le ali alle Porsche, che la Renault si butterà anima & core sul target F.1, decisa a venirci davvero a capo. Spiega lo storico motorista Bernard Dudot: *«All'inizio c'erano solo 15 persone a occuparsi del programma Renault F.1. Gli altri, me compreso, avevano per obiettivo vincere a Le Mans. Quando ci togliemmo quel dente, nel 1978, tutto cambiò e nei Gp diventammo operativi al massimo potenziale».*

Gli inizi sono tragicomici. Il motore della Rs01 bolle e si sbriciola dopo pochi giri. Addirittura in Canada 1977 Jabouille manca la qualifica surclassato da una Hesketh privata. L'immenso Mario Poltronieri in Tv, ogni volta che inquadrano la gialla Renault, urla vaticinando: *«Fuma, fuma! Ecco che si rompe!».* E il turbo si guasta davvero, puntuale.

Poi, dal 1978, le cose cominciano a cambiare. A Kyalami, in Sudafrica, e in parte pure a Zeltweg, dove l'altitudine dà cavalli e respiro giusto al sovralimentato, la Gialla comincia a far paura. E nel 1979 a Digione, con la Rs10 biturbo e il motore che grazie all'elettronica non ha più asma alla risposta, Jabouille coglie il colpo grosso, trionfando e scrivendo una pagina memorabile. Anche se, ahilui, il mondo se ne frega - e un po' a ragione -, innamorandosi del duello per il secondo posto tra Villeneuve e Arnoux, con la seconda Renault.

Dal 1980 al 1983, la potentissima Renault turbo al via è una potenziale aspirante al titolo. Prima con Arnoux e Jabouille, poi, dal 1981, arriva il giovane e fortissimo Prost. La Régie con Jean Sage al timone, Gerard Larrousse in veste di uomo squadra, Bernard Dudot motorista più Francois Castaing e Michel Tetu al tecnografo, è un top team con chiare ambizioni iridate. Solo una crisi d'affidabilità nel 1982 priva Prost del titolo. Il 1983 sembra l'anno buono, ma negli ultimi Gp della stagione la Brabham-Bmw di Piquet vola grazie a una benzina che definire sospetta sarebbe il minimo e il titolo sfuma. Poi l'ordigno nucleare implode. Prost se ne va schifato e il team si sfalda. Gli ultimi anni con Tambay e Warwick sono quasi niente, quindi il ritiro. La rivincita e il riscatto mondiale arriveranno solo nell'era Alonso-Briatore, nel 2005-2006, con il team ex Toleman e ex Benetton, ma quella è un'altra storia. E un'altra squadra. La verità è che la gloriosa era Renault tutta francese, quella della grandeur turbo, tramonta nell'autunno 1983. Già, perché? Una sera a cena, anni fa, il compianto Jean Sage ci disse: *«Ottenevamo tanto e non tutti se ne accorsero. Nel 1983 meritavamo il mondiale con Prost, ma poi la Brabham si mise a volare. Peccato. Perché poi in pochi mesi cambiarono i nostri orizzonti politico-amministrativi, ci furono pure problemi personali e lo squadrone finì lì».*

La leggenda dice che tra i vari nomi che contavano, qualcuno finì nel letto della moglie di quello sbagliato, che se ne accorse e fece scoppiare l'atomica. A queste parole Sage rimaneva impassibile, continuando a succhiare il brodo dei cappelletti. Quaranta anni sono passati e la Renault è pronta a lanciare una nuova sfida.

Bonne chance e à bientôt.

ALFA ROMEO



Danni incalcolabili da 59 euro

A VOLTE UN PARTICOLARE KO ROVINA UNA GARA E/O UN MONDIALE. ECCO ESEMPI DI STRANI PROBLEMI CON GRAVI CONSEGUENZE

AUTOSPRINT N° 42 17 OTTOBRE 2017

Storie di candele e tapiri. Di drammi sportivi e sdrammatizzazioni. Con forniture che bruciano ambizioni manco fossero fornaci. E Marchionne che scuote la testa di fronte a una candela da 59 euro, la quale freddandosi gela ambizioni in casa Ferrari. Eppure la F.1 è questa. A metà tra scienza assoluta, negromanzia e perturbazioni semi-alchemiche. Ricca d'esempi di strani problemi portati da piccoli particolari con grandi conseguenze. Impossibile elencarne tanti, figuriamoci tutti. Ma alcuni vale la pena ricordarli.

Gremlins. Lui stesso accetta che vengano definiti così. Stirling Moss resta uno dei più grandi piloti d'ogni tempo, mai iridato, ma 4 volte vice-campione. Ebbene, sul più bello gli son sempre arrivati i gremlins, spiritelli invisibili e dispettosi, a provocare danni decisivi. Fin dall'inizio, a Monaco 1955. Con Fangio out al 49esimo giro, Moss ha un anno luce di vantaggio sui rivali, ma al giro 81 fa fuori un ingranaggio-valvola. Fine. Sarebbe stata la sua prima vittoria mondiale.

Stephen King nel libro "11.11.63" parla di coefficienti di viscosità del destino. Resistenze che la sorte e la storia esercitano prima di venire domate e riscritte. Per esempio, tanti hanno trovato difficoltà assurde per ottenere il primo centro iridato. Oltre a Moss, pensiamo a Alesi che ci ha messo una vita, a Patrese che per colpa di un pistone si gioca Sudafrica 1978, ma anche a Graham Hill su Brm P48, nel British Gp a Silverstone 1960. Gli si spegne la macchina in griglia per motivi misteriosi, parte ultimo, passa tutti e al giro 55 su 77 torna primo, ma accusa guai ai freni posteriori, con un disco che fa ciao. E al 72esimo passaggio esce perché la Brm non frena più. Fine. Inizierà a vincere Gp due anni dopo, laureandosi iridato. O pensiamo al British Gp 1969 in cui Stewart battaglia con Rindt che non ha mai vinto un Gp. In pieno duello Jackie nota che l'ala del rivale sta collassando, iniziando a sfregare su una ruota posteriore. Stewart glielo segnala, Rindt con un danno da pochi dollari deve fermarsi ai box, per una riparazione d'emergenza e alla fine è 4°.

A volte, poi, la storia riesce a non farsi riscrivere affatto, creando capi-

La sfortuna di Seb a fine 2017

Meccanici Ferrari al lavoro in griglia di partenza sulla SF70-H di Sebastian Vettel a Suzuka, per il Gp del Giappone, l'8 ottobre 2017. Il pilota sarà tradito dall'affidabilità della vettura

”

A volte la storia crea dei capitoli assai anomali, fatti di guai strani. Come quello di Amon, il pilota più sfortunato, mai vincente in un Gp iridato

”

Guai di ogni genere

Sopra, Kimi Raikkonen torna ai box con la sua McLaren... zoppicante nelle qualifiche del Gp del Bahrain 2006. A destra, Christijan Albers è fuori causa con la sua Spyker F8-VII ritirata perché il tubo del rifornimento gli è rimasto attaccato... Siamo nel Gp di Francia 2007 a Magny-Cours

toli anomali. Amon è il pilota più sfortunato, non avendo mai vinto un Gp iridato. Nel 1967, al primo anno in Ferrari, a Watkins Glen ha la vittoria in tasca, quando il suo motore resta senza olio. Poco dopo in Messico domina ma è in panne in vista del traguardo per un errore di calcolo del team. E questo è niente. Nel 1968, parte dalla prima fila otto volte su dodici, ma zero titoli. Solo un 2° e un 4° posto, per lui. In Spagna è leader solitario e lo tradisce il cambio, in Belgio idem e un sasso gli frantuma il radiatore; a Brands Hatch pare vincere e deve rallentare per un consumo anomalo delle gomme; a Monza duella con Surtees, ma esce di strada e sbaglia lui. Pace. In Canada Chris comanda per 72 dei 90 giri, ma fin dal via la frizione non va e alla lunga il cambio si blocca, lasciandolo a piedi.

Epica & sfiga proseguono nel 1969. In Spagna Chris spopola - mezzo minuto su Stewart -, ma va out. Si brucia un fusibile che tramite il cavo elettrico manda a ramengo la pompa della benzina. E il leggendario Borsari con un fusibile nuovo nel taschino va a raccattare la Rossa, cambia il pezzo e il motore torna a rombare, bello pieno.

Al di là della Ferrari, a Monza 1970 Amon su March sembra il più in forma nel drappello che si giocherà la gara in volata, ma a pochi giri dalla fine gli parte la visiera e resta a occhi scoperti. Bye bye. E a Clermont Ferrand 1972, quando stradomina su Matra, lo ferma una foratura.

Lasciamo stare i casi in cui si perde un Gp per un bicchiere di benzina, perché son mille, specie dagli Anni '60 agli Anni '80, in piena formula consumo.

Però certe volte capitano fatti che fanno pensare a un disegno grande e invisibile, affinché le cose vadano in un certo modo e non in un altro. Nel Gp del Sudafrica 1968 il privato 44enne John Love affronta il weekend con due pompe benzina, just in case. Arriva Siffert e gliene chiede una in prestito. Love gli cede quella che fa consumare di meno, tanto il locale partecipa alla corsa senza ambizioni. Ma il Gp avrà uno sviluppo pazzesco, Love finirà al comando e sul più bello dovrà fermarsi per rabboccare, causa elevato consumo. Bastava montare la pompa giusta e Love, 2° alla fine, avrebbe vinto. Meno dannoso ma folle ciò che accade a Laffite (Williams) prima del via del Gp Usa 1975, perché, volendosi mettere due gocce di collirio, prende la boccetta sbagliata e applica agli occhi il liquido destinato a pulire la visiera. Jacquot vede solo nebbia e salta la gara. Allora Frank dirotta Lella Lombardi sulla monoposto restata libera, ma la vettura non si accende, quasi fosse maledetta.

Incredibile anche Jarier in Canada 1978, dominatore su Lotus 79, ma fuori gara perché un sasso rompe un radiatore e le temperature alle stelle gli friggono il motore.

Dai, di cose strane e fin buffe la F.1 è piena. Nel 1977 la Brm salta il Gp d'Argentina perché la cassa in cui è stivata la monoposto risulta più grande della porta dell'aereo. In Portogallo 1988 il ferrarista Berger si rovina la corsa perché si aziona l'estintore di bordo. Cinque anni dopo Gerhard picchia duro, sempre a Estoril, perché gli impazziscono le sospensioni in uscita dalla pit-lane, e l'anno dopo a Monza è out beccando, sempre nelle sospensioni, la camera car del compagno Alesi.

Damon Hill merita di vincere Ungheria 1997 su Arrows-Yamaha fino a che un guaio alla pompa idraulica gli blocca il cambio in terza marcia e ciao mare.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





E che dire di Herbert che nel 1998 è out di motore a Monaco perché un meccanico si scorda di rimuovere la cover della bocca del radiatore e a Monza con un altro dei suoi - si spera non lo stesso - che lascia nell'abitacolo una chiave inglese incastrata sotto il pedale del freno... E la ruota momentaneamente sparita al cambio gomme Ferrari di Europa 1999, che manda in malora l'iride di Irvine? Bah.

Proseguendo random, c'è Albers su Spyker che si porta via il distributore in Francia 2007 oltre a Massa il quale, ripetendo l'esperienza a Singapore 2008, si gioca il titolo. Brutto anche il semiasse non fissato a far paura a Raikkonen, nelle prove di Bahrain 2006 e strano Webber a Singapore 2008 che trita il cambio perché un'interferenza elettronica ordina al meccanismo di mettere due marcie contemporaneamente... E si potrebbe andare avanti all'infinito.

Lo stesso Enzo Ferrari, il quale ufficialmente sosteneva che la sfortuna non esiste, quando Amon si ritirò gli spedì una foto-dedica con su scritto: "al pilota più bravo e sfortunato". Lo stesso Drake a Forghieri, tutte le volte in cui c'era da assumere un nuovo portacolori, come domanda finale buttava là: «Sì, ma questo è pure fortunato o no?».

Perché in F1 essere immuni dalla tirannia capricciosa delle piccole cose è arte invidiata e financo magica. Come, se non più, della maestrie mostrate al volante o al banco prova.



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price
Cheap constant access to piping hot media
Protect your downloadings from Big brother
Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages
Brand new content
One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

Pazze idee da Formula 1

RISCOPRIAMO LE PENSATE PIÙ FOLLI
DEGLI ULTIMI ANNI PER MIGLIORARE
(ANZI STRAVOLGERE) IL CIRCUS

AUTOSPRINT N° 7 18 FEBBRAIO 2014

Ominciamo dalle conclusioni: questi o ci sono o ci fanno. Altra spiegazione non v'è. No, diamoci una guardata: se negli ultimi dieci anni tutte le proposte dei grandi boss della Formula Uno fossero divenute realtà, a quest'ora in Tv vedremmo uno spettacolo di Gran Premi che in confronto "C'è posta per te" della De Filippi sarebbe un'arena di serietà, rischio e coraggio. Lontani sono i tempi in cui le grandi personalità prendevano la parola per esprimere proposte di cambiamenti regolamentari discutibili o provocatorie ma comunque dotate di un sostrato profondo e meditato.

Nel 1973, per esempio, un pilota di spessore e granitica personalità come Jacky Ickk suggeriva di assegnare il mondiale al pilota che si era aggiudicato più vittorie, per premiare semplicemente il più forte e scoraggiare ragionamenti ragionieristici o in ogni caso influenzati dall'affidabilità (allora scarsa) delle monoposto. La cosa finì nel nulla, ma nessuno si scandalizzò. Ci poteva stare.

Non solo, il belga nel 1976 aggiunse chiaro chiaro che secondo lui i punti - che al tempo erano assegnati ai primi sei di ogni Gp nella scala 9-6-4-3-2-1 -, andavano calcolati e attribuiti col numero di secondi di ciascuno dei top six di vantaggio sul settimo. Forse matto, ma mica scemo, il belga. Come se il mondiale fosse una grande corsa a tappe ciclistica. Tutto finì nel nulla, ovviamente, anche se il dibattito suscitato fu acceso e composto.

Da lì in poi, praticamente, il nulla o quasi. O meglio, Le Folies Bergère. Cabaret allo stato puro. Con il presidente della Fia Max Mosley - l'uomo col mandato più lungo della storia, dal 1991 (a capo della Fisa, quindi dal 1993 della Fia, fino al 2009, un curriculum nel potere da dittatore di uno stato centrafricano) -, il quale si esibisce in una serie di



Quel sogno di veder correre tre Ferrari

Luca Badoer (I), Felipe Massa (BR) e Michael Schumacher (D), Scuderia Ferrari al Mugello, ma solo per fare festa. Nell'era moderna l'idea della terza macchina nel mondiale è spesso tornata d'attualità, ma puntualmente senza seguito



”

Se andiamo a guardare le proposte più stravaganti degli addetti ai lavori per migliorare la F.1, c'è da farsi quattro sane risate

”

suggerimenti che in contesti ciclistici avrebbero potuto suggerire un antidoping a sorpresa, quand'anche sappiamo tutti che l'avvocato inglese, pur a tratti scapricciato, è nitido salutista.

Fatto sta che Mosley, all'indomani del duello rusticano tra Schumi e Damon Hill ad Adelaide 1994, con l'inglese buttato a muro dal Kaiser mai così odiosamente scorretto, se ne esce con un'esternazione memorabile: per il futuro sarebbe il caso di far confrontare i due duellanti per il titolo in una sorta di spareggio a due col cuore in gola, per una decisiva manciata di giri, sol soletti. Una sorta di tie-break del brivido, via di mezzo tra la finale tennistica di Wimbledon e i ludi gladiatorii. Sì, vabe'. Platee attonite, commenti zero e la cosa finisce lì.

L'era d'oro 2003-2013

Passano anni operosi e fervidi, facciamo una decina, nei quali grazie a Mosley e soprattutto allo stesso Ecclestone, del quale il buon Max in passato è già stato avvocato di famiglia e compar di battesimo della Foca, di fatto l'associazione dei Costruttori inglesi, la F.1 cambia volto - qualcuno dice che lo perde, ma andiamo avanti -, adeguando regole, tracciati, monoposto e team, anzi Case, alla filosofia di uno sport spettacolo ipersicuro, a rilevanza planetaria e a dividendi stellari.

E dal 2003 in poi, a rivoluzione avvenuta, quando cioè qualsiasi o quasi mutamento paventabile è diretto a elevare la soglia telegenica dello

”

*Tra circuiti allagati, scorciatoie
per sorpassare e monomotore
uguale per tutti di pensate strane
ce ne sono state anche troppe...*

show, i grandi capi, gli uomini di panza del Circus, comunciano, volutamente o meno, a perdere la trebisonda.

Le monoposto contan troppo e la bravura dei piloti poco? C'è mica problema. Mosley davanti a una selva di microfoni dice la sua: si potrebbe pensare a un mondiale a rotazione, nel quale ciascuno a turno guida la macchina di tutti i team. Per vedere l'effetto che fa vedere Schumi scorridoiare con una Minardi e Mazzacane in Ferrari. Roba da inviario ai servizi sociali nella Guardia Forestale, ma pazienza. Nel coro di mitragliatori di trovate semiumoristiche ci si mette uno di solito dritto e serio, Flavio Briatore, che nel 2004, tra le varie riforme più o meno sensate, mette anche la scissione di un Gp in due frazioni, tipo Superbike o Btcc, l'istituzione delle qualifiche a punteggio e della griglia di partenza a sorteggio per le prime posizioni. Roba che manco il mossiere del palio di Siena al terzo Brunello prenderebbe in considerazione. Peccato, perché Flavio di solito è ben più preciso e calibrato.

Dai che è solo l'inizio. Anno di grazia 2008: Mosley piazza una salva mica male, auspicando dal 2010 l'istituzione di una formula monomotore, tutti con un Cosworth, con la testata limata e un tatuaggetto raffigurante il logo delle più grandi Case automobilistiche del mondo. Montezemolo non sa se ridere o piangere e nel dubbio quasi pensa a crearsi un campionato per conto suo: mettere fuorilegge il motore Ferrari in F.1 è una boiata che non uscirebbe credibile neanche sulla bocca del cattivo in un film di Bond.

Okay, l'anno non è finito e Ecclestone s'iscrive al concorso per chi la spara più grossa. E butta là questa: non sarebbe male istituire un mondiale a medagliere, col vincitore che è colui che assomma più centri di tappa. In pratica, è la proposta di Ickx del 1973 un po' riverenciata, ma nel frattempo la F.1 è cambiata. Quando parlava Jacky l'era computerizzata era di là da venire e le monoposto si rompevano spesso, tanto che per penalizzare i ragionieri c'era il meccanismo dei massimi risultati validi. Ora, con le vetture che non si fermano quasi più, che senso avrebbe dare un vantaggio immenso a chi comincia la stagione da dominatore, tipo Button nel 2009, chiudendo di fatto a metà anno la lotta per il titolo? Chiaro, nessuno.

Il 2009 è un annetto mica male, per le freddure. Lo stesso Mosley, all'ultimo scampolo di mandato, ribadisce che a lui piacerebbe una F.1 tipo "Grande Fratello". Già nel febbraio 2003 Max aveva azzardato: «Potrebbe essere bello trasmettere in Tv le riunioni dei piloti. Andrebbero in onda nello spazio rimasto vuoto a seguito della cancellazione del warm-up». In parole povere si tratterebbe di aprire alla curiosità guardona un intreccio nei secoli dei secoli rigorosamente ritenuto off limits. Poi però si conclude che top driver e ingegneri non sono Taricone e Casalino e si opta per mandare in diretta la seconda gara Gp2, in un inatteso trionfo del buon senso. Ma via, il 2009, l'anno della Brawn-Gp con l'estrattore col buco, è un periodo di creatività picassiana: il 17 marzo Mosley si schiera pure lui per il mondiale da consegnare a chi



Allagare farebbe show!

Sebastian Vettel su Red Bull, seguito dal compagno di squadra Webber, comanda il gruppo sul bagnato in Malesia, presso il circuito di Sepang, nell'edizione 2013 del Gp



Fly Emirates Fly Emirates

LG

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates

Fly Emirates



vince più Gp e già che c'è dice che vorrebbe accorciare i Gp a 250 km. Tanto per dare più spazio agli spot, no? Bah, le faremo sapere.

Andato in pensione Mosley, dal 2010 è Bernie Ecclestone a recitare la parte del masaniello di se stesso. Il 18 gennaio, la bufala più clamorosa. Perché non creare delle bretelle scorciatoia per agevolare i sorpassi? Massimo cinque a Gp. Ué, mancano solo le rotonde e poi siamo a posto.

Il 1° marzo 2011, Mister E, a proposito di sorpassi, si supera: visto che i Gp sul bagnato sono i più spettacolari, tanto varrebbe allagare artificialmente i tracciati per delle wet races pret a porter. E Hembery della Pirelli dice pure che se po' ffa. Fatto sta che quando in F.1 piove davvero i Gp paiono religiose processioni dietro la safety-car e le gomme monsoon non vengono usate quali mai. Boh, chiaritevi.

In questo casino, Boullier della Lotus e Tost di Toro Rosso piazzano, il 24 giugno 2012, un micidiale "perché non portare a 26 i Gp del mondiale?", giusto per rendere quello di F.1 un campionato tipo calcio. Infine, ma le citazioni non pretendono affatto d'essere esaustive, questa è solo un'antologia sbigottita e niente più, nei giorni scorsi lo stesso Ecclestone istituisce una taglia di un milione di euro su chi riesce a svelare eventuali violazioni del salary cap, il limite di spesa imposto ai team del mondiale.

Okay, gli esempi possono finire qui. Provate a immaginare quale giulivo guazzabuglio sarebbero i Gp se tutte le proposte togate di cambio del regolamento sportivo fossero state approvate, vista l'autorevolezza dei suggeritori.

Non resta che fare due considerazioni. In questo sport, in qualsiasi sport e nel gioco in genere, le regole sono sacre. Tendenzialmente immutabili per poter essere credibili. È un concetto che sociologi e antropologi conoscono benissimo e ogni volta che gli si va contro si commettono sempre e solo grosse schiocchezze. Punto due, rileggendo certe amenità viene in mente un'ipotesi che da sola le spiegherebbe tutte: quando non si vuole cambiar nulla, la cosa più facile e furba è paventare mutamenti peggiorativi della realtà, costringendo chi ne è scontento a non volerla più criticare. In poche parole i boss della F.1 per mantenere lo status quo di anno in anno ci hanno subliminalmente minacciato dicendo che sarebbero capaci solo di fare peggio. Fantascienza anche questa? Chissà, lasciamoci il beneficio del dubbio.

La faccenda potrebbe chiudersi anche così, senonché, a darle una connotazione più dignitosa, calda e appassionata, tornano alla mente le parole accorate di un vero grande, Clay Regazzoni, che all'ipotesi di istituire un mondiale caratterizzato da piloti che si potessero scambiare le macchine a rotazione, scuoteva la testa, tirava una mezza imprecazione e diceva, con l'onestà intellettuale di sempre: «Dovete smetterla di parlare sempre di F.1 con toni enfatici. Lo dico ai media, ai giornali, alle televisioni. Il baraccone di Ecclestone sta in piedi solo per il seguito spropositato che finora ha avuto e per la presenza della Ferrari. Punto e basta. Crede che le modifiche ai regolamenti che vuole apportare lui stesso, Mosley o chi altri, serviranno a ravvivare le gare? Sono una presa per i fondelli. Se la smettano, con questi atteggiamenti, che non servono proprio a niente. Che facciano tornare le monoposto più umane e i tracciati più veri». Parola di Clay Regazzoni. Buona boutade a tutti.

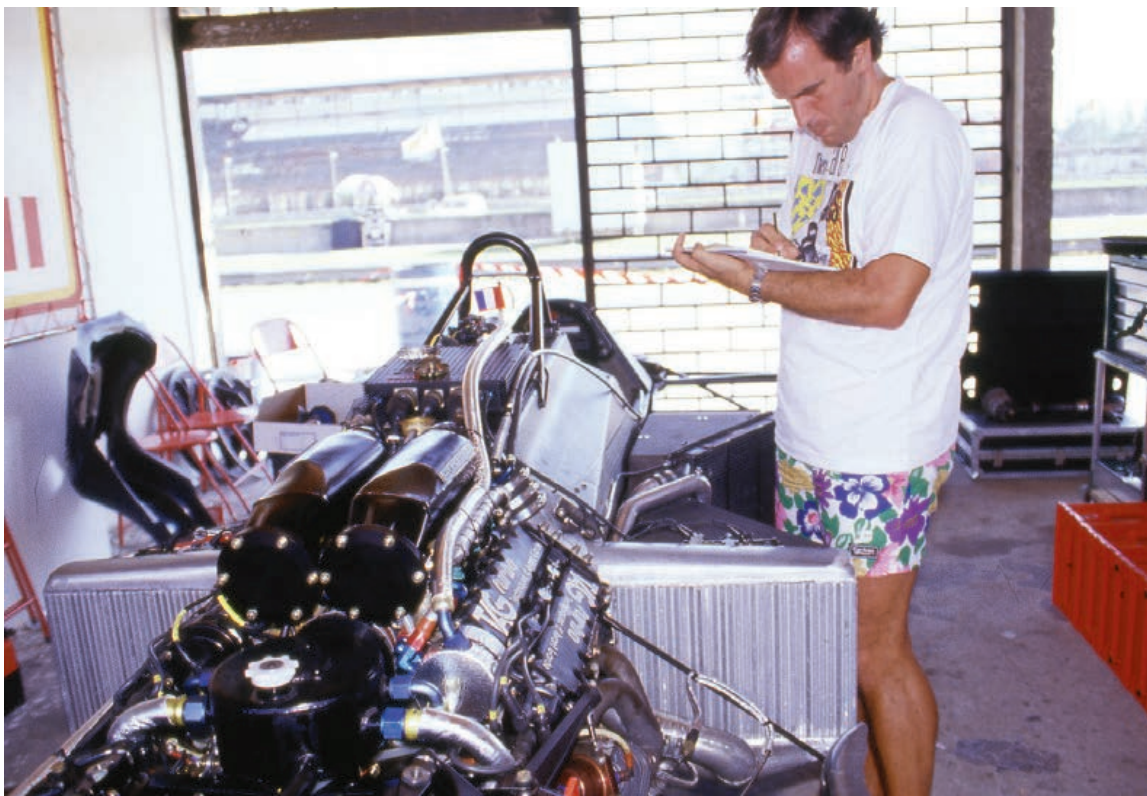
”

*Bellissima
anche la taglia
di un milione
di euro
in premio
a chi svela
eventuali
violazioni del
fantomatico
salary cap*

”

**Conta solo chi
vince e bene!**

Sebastian Vettel su Red Bull Racing prende la bandiera a scacchi nel Gp di Corea, gara che ha vinto tre volte, dal 2011 al 2013 con lo stesso team



MEZZO SECOLO NEI GP

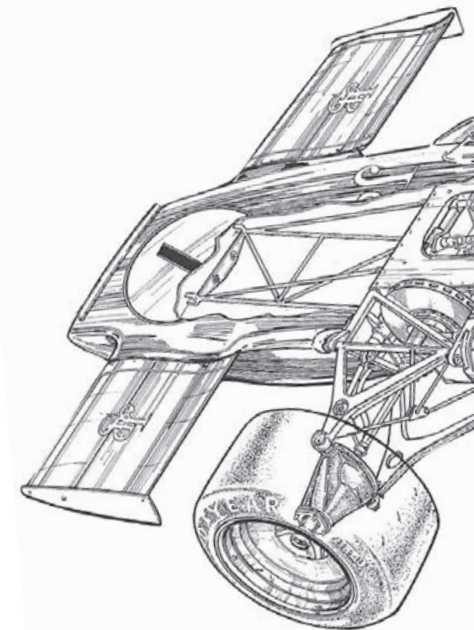
Piola F.1

top insider

GIORGIO RACCONTA UNA VITA PASSATA
SCOPRENDO I SEGRETI E LE INNOVAZIONI PIÙ
GENIALI DEL CIRCUS DELL'ERA MODERNA.
IDEE ARDITE, SOLUZIONI INEDITE,
CLAMOROSI FLOP E ANEDDOTI ESCLUSIVI

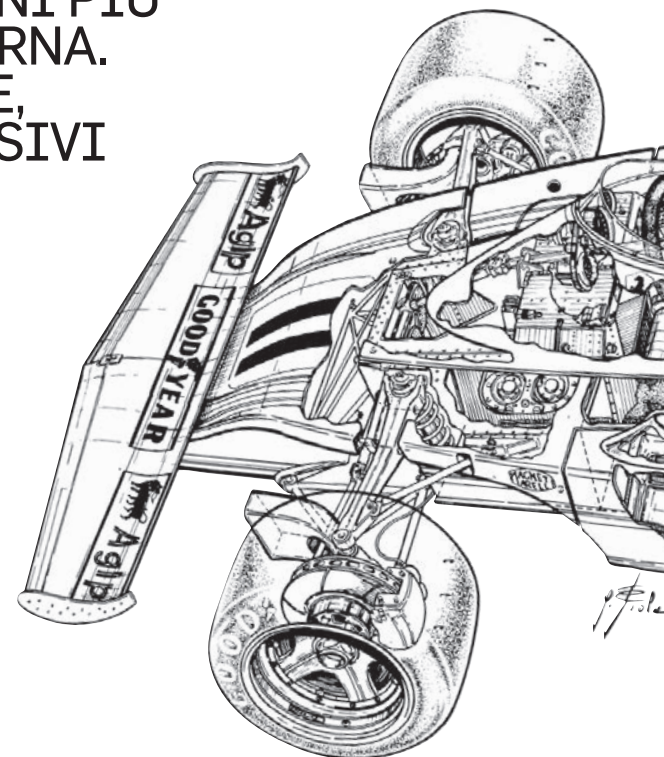
AUTOSPRINT N° 50 18 DICEMBRE 2015

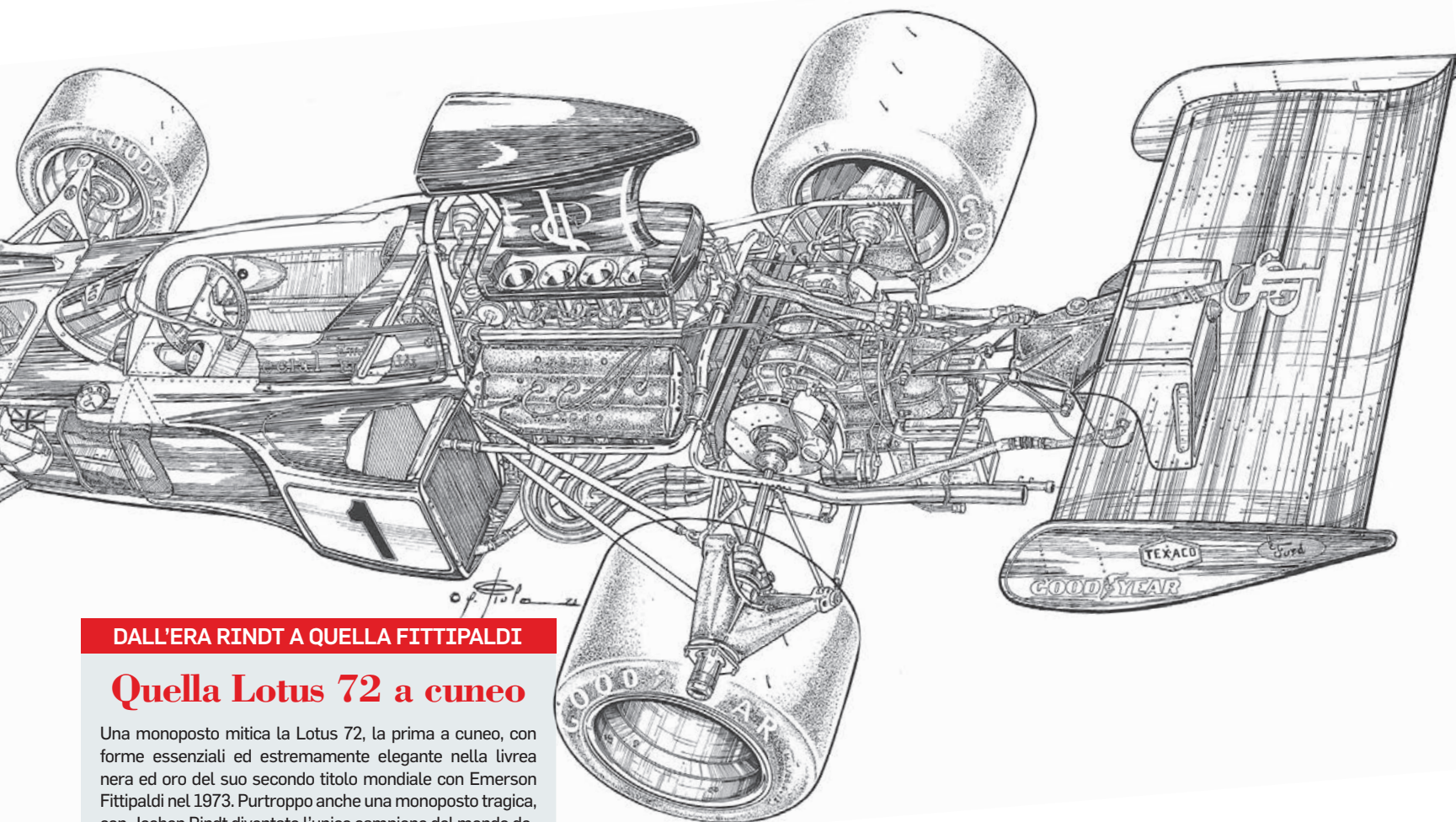
Piola come non l'avete mai visto o sentito. Classe 1948, sposato, Giorgio è in F.1 dal 1969, ha assistito a oggi a 720 Gp dal vivo e scrive e disegna per Autosprint da cinque decenni, nonché pensa e parla in diretta per la Rai. Un'epopea biografica ed esistenziale fino a ora mai narrata, gelosamente schermata dalla sua scelta di proiettare all'esterno solo la professionalità del tecnogiornalista, il ruolo prezioso e unico che nei decenni s'è inventato e quasi cucito addosso, ceralacciando discrezione sugli aspetti più personali, caldi e giocosamente aneddotici. Ma adesso basta barriere. Tanto è prezioso il patrimonio di vita accumulato, che è ora d'entrare nel caveau dei suoi ricordi di testimone del tempo, noto-



**Simbolo
di un'altra era**

In alto, un'immagine di metà Anni '80, quando ancora il giornalista, accanto alla McLaren-Tag, poteva starsene ai box e pure in pantaloncini corti!





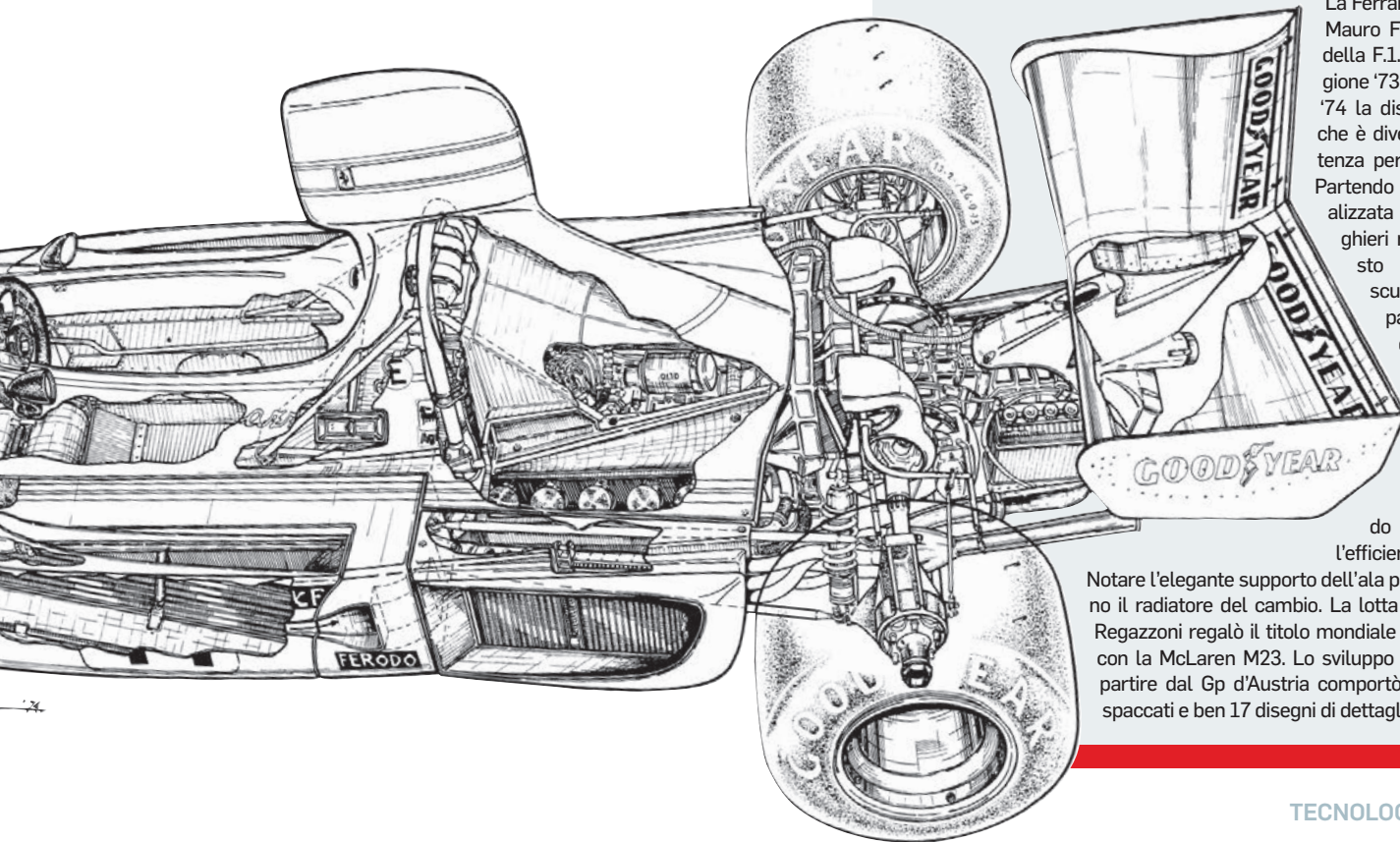
DALL'ERA RINDT A QUELLA FITTIPALDI

Quella Lotus 72 a cuneo

Una monoposto mitica la Lotus 72, la prima a cuneo, con forme essenziali ed estremamente elegante nella livrea nera ed oro del suo secondo titolo mondiale con Emerson Fittipaldi nel 1973. Purtroppo anche una monoposto tragica, con Jochen Rindt diventato l'unico campione del mondo deceduto prima dell'iride, a Monza, proprio per colpa di una delle invenzioni di Colin Chapman: i freni entrobordo all'avantreno. A cedere fu infatti un semiasse (vuoto) anteriore. Notare la grande ala posteriore fortemente a sbalzo con il serbatoio dell'olio ed il suo radiatore sotto. Una posizione poi proibita dal regolamento tecnico che obbliga a posizionare il serbatoio all'interno della struttura della monoposto. Un disegno grande circa 180 cm e svolto in circa 45 giorni di lavoro ed eseguito con rapidograph 0,3 e 0,5 su foglio lucido.

È TRA I CAPOLAVORI DEL TECNICO EMILIANO

Ferrari 312 B3 by Forghieri



La Ferrari B3 è il capolavoro di Mauro Forghieri, uno dei geni della F1. Trasformò nella stagione '73 e poi nella successiva '74 la disastrosa B3 in quella che è diventata la base di partenza per i mondiali di Lauda. Partendo dalla monoscocca realizzata da Thompson, Forghieri realizzò una monoposto innovativa che fece scuola. Queste le principali innovazioni: la grande ala a delta all'avantreno, le larghe fiancate che contenevano tutte le masse radianti liberando così la zona posteriore migliorando in maniera notevole l'efficienza dell'ala posteriore.

Notare l'elegante supporto dell'ala posteriore con all'interno il radiatore del cambio. La lotta intestina fra Lauda e Regazzoni regalò il titolo mondiale ad Emerson Fittipaldi con la McLaren M23. Lo sviluppo incredibile della B3 a partire dal Gp d'Austria comportò la realizzazione di 3 spaccati e ben 17 disegni di dettagli.

”

In realtà tutto inizia a casa mia, da ragazzo, con immensa passione e dedizione. E ai pennini mio fratello Marco era più bravo di me!

”

riamente più vigilato e inviolabile di una banca svizzera.

Giorgio, come e dove tutto comincia?

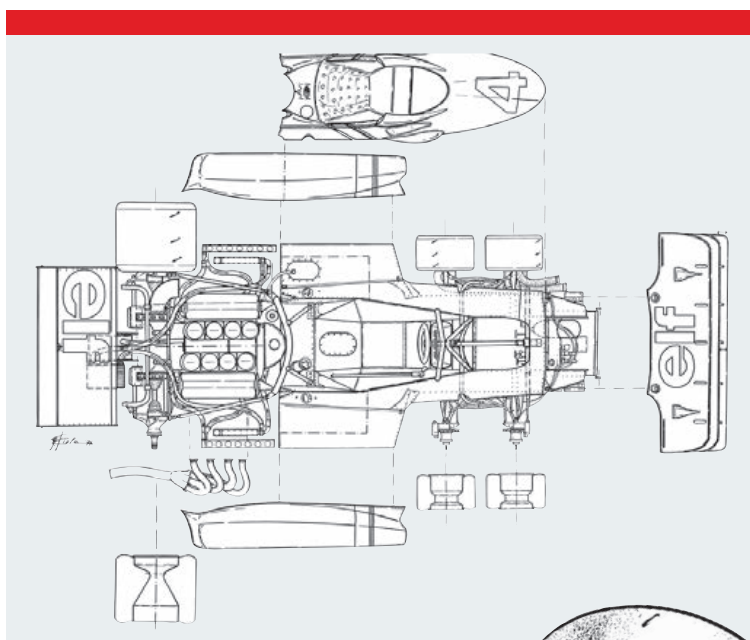
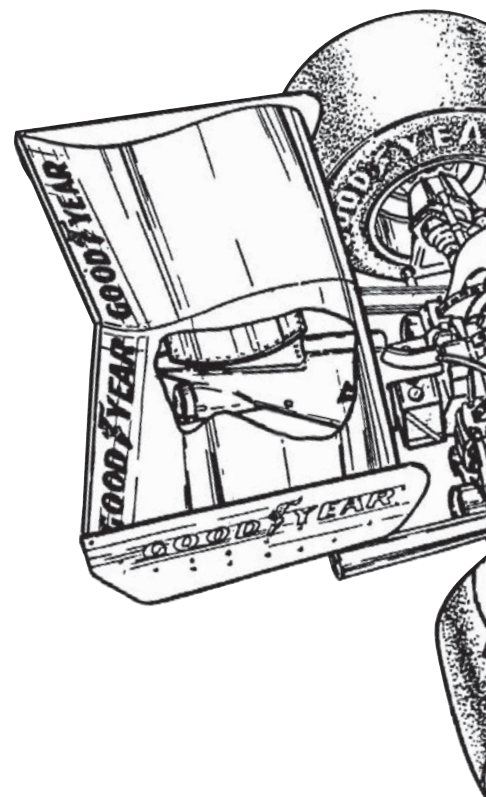
«Inizia a casa mia, da ragazzo. Mio padre è austero e severissimo avvocato concistoriale, un giureconsulto papale che educa la famiglia con rigore e principi saldissimi. Siamo quattro figli, tre maschi e una femmina, e ci accomuna una sola e immensa passione: il disegno».

E tu sarai stato implacabilmente più bravo degli altri.

«Ti sbagli. Non sono per niente il più bravo, perché Marco, il fratello di cinque anni più grande di me, coi pennini è un genio, mi dà un secondo al giro, anche se l'emulazione e la competizione scherzosa mi spingono a provare, a cercar di migliorare, fin da teenager».

Spiegati meglio.

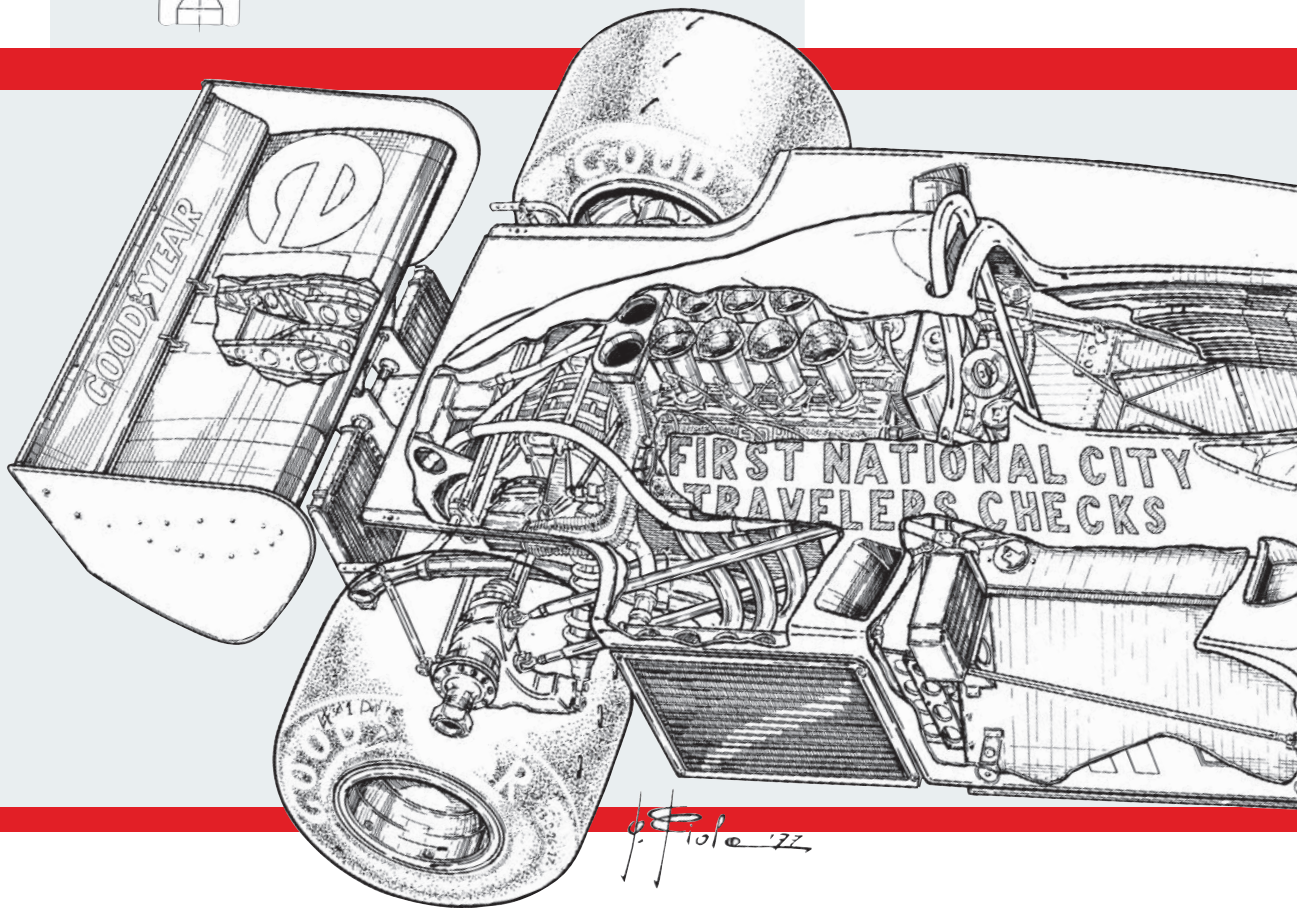
«Disegno da sempre. Senti, perfino a scuola, mentre i professori spiegano, io faccio finta di seguire le lezioni, ma butto obliquamente lo



P34 INDIMENTICABILE

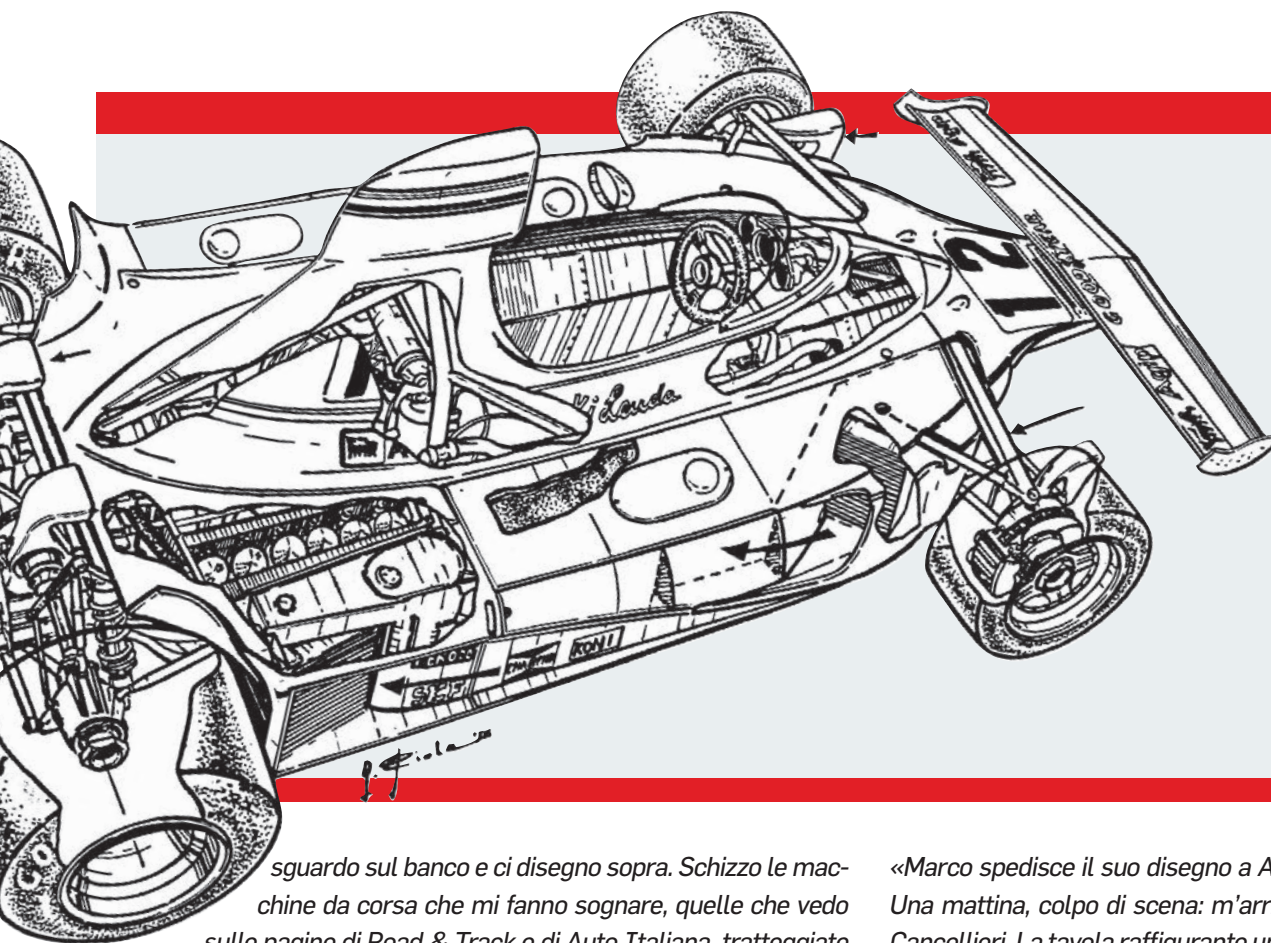
La fantastica Tyrrell a sei ruote

Fu uno scoop "facile" anticipare su As la Tyrrell sei ruote... Una monoposto molto importante nella mia carriera perché Ken Tyrrell fece uno dei primi "press kit" con i miei disegni: tre spaccati evolutivi con questo che rappresenta lo stadio finale e disegni schematici molto dettagliati come la vista dall'alto riportata qui sotto, che in origine aveva ben 34 numeri di spiegazione e che nessun giornale pubblicò perché richiedeva una didascalia troppo lunga e complicata. Un disegno reso possibile anche dalla piena disponibilità del suo progettista, che controllò che tutti gli impianti fossero corretti così come lo schema della complessa sospensione anteriore.



La 312 T2 Rossa dominante

La Ferrari 312T mondiale con Lauda nel 1975 era l'evoluzione della B3 a cui era stato messo il cambio trasversale che permetteva di contenere quasi tutti i pesi all'interno dell'interasse. Altra differenza i radiatori dell'acqua subito dietro le ruote anteriori, mentre quello dell'olio era collegato praticamente al suo serbatoio davanti alla ruota posteriore destra. Bellissima la culla in fusione di magnesio applicata alla parte anteriore del telaio per alloggiare gli ammortizzatori centrali fortemente inclinati. Il telaio tornava ad avere il traliccio in tubi con la pelle rivettata.



sguardo sul banco e ci disegno sopra. Schizzo le macchine da corsa che mi fanno sognare, quelle che vedo sulle pagine di Road & Track e di Auto Italiana, tratteggiate da Bruno Nestola, il mio maestro. Il risultato è che i miei disegni sulla formica del banco sono così belli che più tardi il bidello non ha coraggio di cancellarli con un colpo di spugna».

La svolta della tua vita?

«Una scommessa con Marco. Consiste nello spedire un disegno ciascuno a due testate: chi riuscirà ad avere una risposta, vincerà e avrà il diritto di prendere a calci in culo l'altro nel corridoio di casa».

Interessante. Chi vince?

«Marco spedisce il suo disegno a Automark 3, io il mio a AutoMondo. Una mattina, colpo di scena: m'arriva la risposta del direttore Gianni Cancellieri. La tavola raffigurante una Ferrari 312 di F.1 gli è piaciuta, la pubblicherà. Ho vinto. È primavera e, già che c'è, Gianni mi chiede se me la sento d'andare a vedere il Gp di Montecarlo e fare un piccolo reportage. Corre l'anno 1969, ho ventuno anni e la mia storia comincia qui».

E tuo fratello Marco?

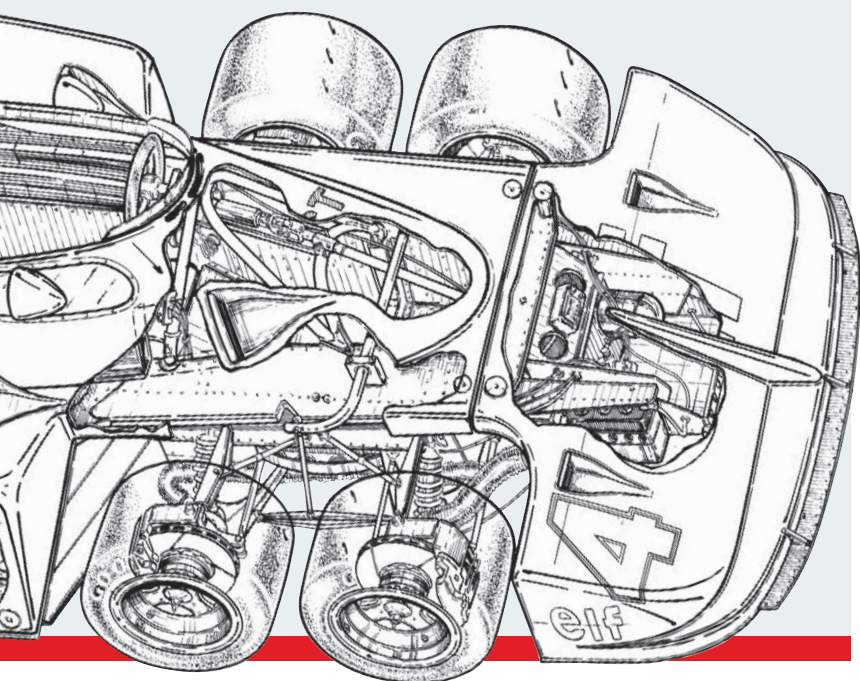
«Purtroppo non avrà fortuna nella vita. Morirà in un incidente stradale».

Terribile.

«Sì. E a me non resta che seguire la mia passione. Da lì comincio a frequentare il Circus. All'inizio solo per metà stagione, i primi due anni, poi l'impegno diventa totale. Pensa, l'educazione ricevuta è così rigida, che mio padre mi manda in giro per il mondo senza neppure darmi le chiavi di casa. Anche tornando dal Sudafrica, se voglio rientrare, devo suonare il campanello e sperare che qualcuno apra. E mi restano in testa le sue parole: "Giorgio, se un estraneo ti rivolge la parola, tu non devi rispondere". Mi sono servite, sai? Nel mio lavoro essere discreto, blindato, significa autoprotgersi. Pensa solo che se negli Anni '70 mi fossi lasciato sfuggire un segreto su una macchina di F.1, il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini mi avrebbe letteralmente spellato vivo. Perché in un lavoro come il mio fondamentale devi saper capire e poi, prima di uscire sui giornali, saper tacere. E ti dico che il rigore di mio padre è stato il più bel regalo che potesse farmi, nella vita».

Fin dall'inizio sei un giornalista diverso dagli altri. Un irrocervo dei fogli lucidi, creatura metà cronista e metà artista.

«Guarda, non sono ingegnere, è bene si sappia. Ho provato ingegneria, ma dopo i primi esami ho lasciato stare. Le mie qualità sono altre. Nel vedere le cose, credo che nessuno sia più bravo di me. Ecco, fin dai banchi di scuola sono allenato a non farmi accorgere che sono all'opera, negli occhi ho un grandangolo. Tiro uno sguardo obliquo e, anche se sono sotto stretta sorveglianza, m'accorgo di un particolare. Ti faccio



”
Ho una bella storia da raccontare ed è datata 1978, anno in cui il grande Colin Chapman cambia il corso della F.1 con l'avvento della bellissima Lotus 79
”

un esempio. Quest'anno a inizio stagione esce dal box la nuova Mercedes, del tutto inedita, la sfioro col primo colpo d'occhio, guardo Paddy Lowe, sorrido e gli sussurro: "Wow, fantastica, questa nuova sospensione a diapason!". Lui mi guarda sconsolato, scuote la testa, poi ride e dice: "Ottima mira: hai centrato il bersaglio!". Ecco, poi, a proposito del rigore insegnatomi da mio padre, sono uno che non è mai sceso a compromessi».

Davvero? Non ci credo. Cioè, in gran parte sarà vero, è vero, perché potevi essere un gossipparo della F.1, uno che poteva e può carpire immagini segrete e gestirle sapientemente e convenientemente guadagnando non solo per divulgarle ma soprattutto per autocensurarle dietro compenso e non penso proprio tu l'abbia fatto. Eppure ci deve pur essere una volta che hai taciuto in base a calcolo, magari senza guadagnare neanche una sterlina».

«Hai ragione. È vero. Una volta è successo ed è una cosa molto grossa. Uno snodo fondamentale nella storia della F.1. Chapman sta per presentare la Lotus wing-car che dominerà la stagione 1978 e rivoluzionerà le corse. Io entro in possesso del suo segreto. So a cosa servono le fiancate, che, a differenza della March 701, hanno una funzione aerodinamica spaventosamente efficiente, grazie alle cosiddette minigonne sigillanti. Ebbene, ho in mano lo scoop della vita, abbozzato in un disegno che spiega tutto, pronto a essere pubblicato da Autosprint, ma vengo a sapere che un giornalista inglese, che noi chiamiamo "The Old Woman", cioè la zitella, ha fatto la soffiata a Chapman, il quale ora sa che io so. Colin viene da me e parla chiaro: "Giorgio, se tu pubblichi quel disegno, io avrò un danno immenso. Sappilo, sarai fuori dal box Lotus per sempre. A te la scelta". Ci penso. Chapman è un genio, un uomo affascinante e pure un amico. Certo, potrei fare uno scoop e guadagnare due lire, ma poi tra me e lui sarebbe finita. Lo guardo, tiro fuori dalla tasca il mio prezioso disegno che nel Circus vale quanto una cassetta di dinamite e lo strappo davanti ai suoi occhi, riducendolo in mille pezzi. Colin sorride e dice: "Giorgio, domani sera sei invitato a Norfolk, nella sede del team, per il montaggio della Lotus che cambierà la storia della F.1. Condivideremo questo segreto fino in fondo". È questo il solo compromesso della mia carriera e ti confesso che ora ne vado molto orgoglioso».

Altre volte, però, cioè in pratica quasi sempre, sei uscito con dei missili deflagranti. Antepoendo il clamore della notizia alla precisione del dettaglio, a dirla tutta.

«Giusto. Prendi la Tyrrell a sei ruote del 1976, la P34. Non era importante indovinare dove stavano i radiatori, contava raccontare prima degli altri che erano previste quattro ruotine davanti e due dietro e così feci. Stesso discorso per la Brabham a motore inclinato. Quando devi dare la notizia, il giornalista tout court deve precedere il disegnatore rigoroso. Prima trasmetti l'intuizione, poi hai tempo per perfezionare e raffinare la spiegazione dei dettagli grafici».

Cosa ti affascina di più del tuo lavoro?

«Anzitutto il fatto che si tratta di un ruolo che mi sono praticamente cucito addosso e inventato, perché prima di me nel Circus non c'era uno che uno che facesse le cose come le faccio io. Quest'aspetto pionieristico da James Bond della F.1 è un po' un fiore all'occhiello per me, inutile negarlo. Ma, andando in profondità, la cosa fantastica è che per

CAPOSCUOLA NEL 1978

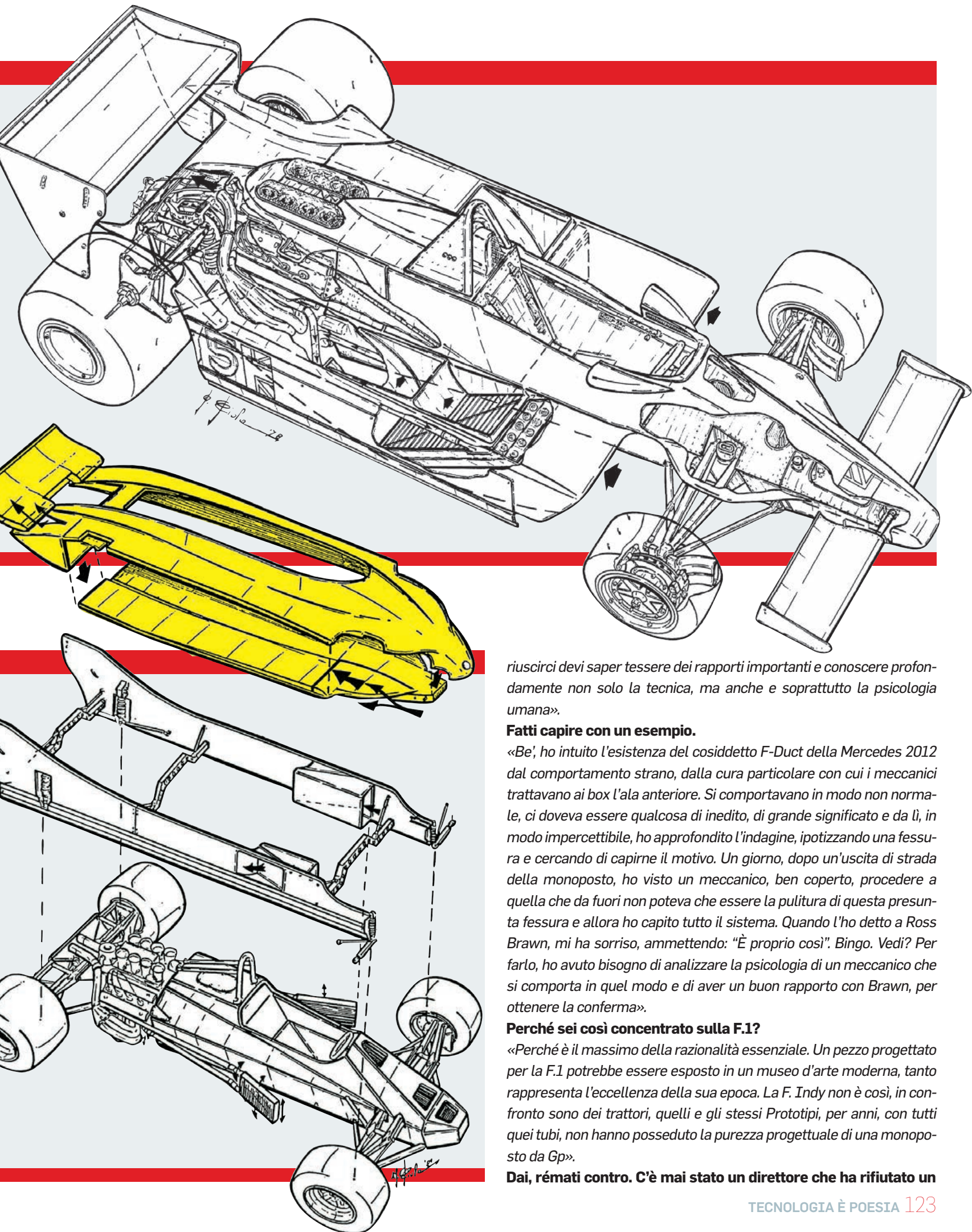
Lotus 79 la wing-car che muta la F.1

Era chiamata "Black Beauty" la Bellezza Nera tale era l'eleganza delle sue linee, che vestivano una meccanica e concetti all'avanguardia, alla base di tutte le monoposto moderne. La Lotus 79 ha dominato la stagione con Mario Andretti (mondiale) e Ronnie Peterson grazie all'invenzione dell'effetto suolo. Come per la Ferrari T del '75 anche la 79 deve il suo successo alla precedente 78 che introdusse le ali nelle fiancate. Ma fu la miglioria delle minigonne laterali, decisa da Peter Wright, che permise il sigillo al suolo indispensabile per l'effetto Venturi nelle fiancate, alla base della deportanza generata dalla diversa velocità dell'aria e che di fatto incollava al suolo queste stupende monoposto, riducendo drasticamente la resistenza all'avanzamento generata dagli alettoni convenzionali.

LA F.1 PROIBITA

La Lotus 88 a doppio telaio nell'81

Non tutte le ciambelle escono con il buco, questo proverbio si addice perfettamente alla Lotus 88, un'altra delle geniali idee sortite dal cappello di Colin Chapman ma che purtroppo fu decisamente sfortunata e fu subito considerata illegale. Il principio ispiratore, affascinante sulla carta, era basato sul concetto di avere due strutture separate anche se collegate fra di loro: la prima, un classico telaio dotato di sospensioni tradizionali. La seconda, una struttura per gestire l'aerodinamica dotata di piccole molle. La 88 era un vero disastro in pista, senza la giusta correlazione di molleggio fra i due telai. Molto spesso l'aria si infiltrava, soprattutto in imbardata, fra le due strutture, rendendo la monoposto portante e quindi con perdita di aderenza e grandi spaventi per i piloti...



riuscirci devi saper tessere dei rapporti importanti e conoscere profondamente non solo la tecnica, ma anche e soprattutto la psicologia umana».

Fatti capire con un esempio.

«Be', ho intuito l'esistenza del cosiddetto F-Duct della Mercedes 2012 dal comportamento strano, dalla cura particolare con cui i meccanici trattavano ai box l'ala anteriore. Si comportavano in modo non normale, ci doveva essere qualcosa di inedito, di grande significato e da lì, in modo impercettibile, ho approfondito l'indagine, ipotizzando una fessura e cercando di capirne il motivo. Un giorno, dopo un'uscita di strada della monoposto, ho visto un meccanico, ben coperto, procedere a quella che da fuori non poteva che essere la pulitura di questa presunta fessura e allora ho capito tutto il sistema. Quando l'ho detto a Ross Brawn, mi ha sorriso, ammettendo: "È proprio così". Bingo. Vedi? Per farlo, ho avuto bisogno di analizzare la psicologia di un meccanico che si comporta in quel modo e di aver un buon rapporto con Brawn, per ottenere la conferma».

Perché sei così concentrato sulla F.1?

«Perché è il massimo della razionalità essenziale. Un pezzo progettato per la F.1 potrebbe essere esposto in un museo d'arte moderna, tanto rappresenta l'eccellenza della sua epoca. La F. Indy non è così, in confronto sono dei trattori, quelli e gli stessi Prototipi, per anni, con tutti quei tubi, non hanno posseduto la purezza progettuale di una monoposto da Gp».

Dai, rémati contro. C'è mai stato un direttore che ha rifiutato un

”
 La parte affascinante della mia esperienza è il contatto con i tecnici della F.1 ossia delle persone estremamente affascinanti
 ”

tuo disegno?

«Certo. A inizio Anni '70 Bruno Nestola mi ordinò una Ferrari P3, che però non gli piacque. "Puoi fare di meglio, riprova", mi disse. Era vero».

Da quasi mezzo secolo intrecci rapporti profondi o comunque intensi con tutti i tecnici della F.1. Cosa hanno costoro di puro e essenziale, rispetto alle loro creature?

«Sono uomini maledettamente interessanti, con i più speciali ci puoi parlare di tutto. Gente come Murray, Chiti e Forghieri è l'esempio di una cultura ampia, rinascimentale, non solo ingegneristica. Con lo stesso John Barnard il rapporto è poi sfociato nell'amicizia, dovevamo perfino fare un libro insieme, e mi dà orgoglio rilevare che Tombazis, Rinland e Lowe hanno approcciato la F.1 da giovani a loro detta guardando i miei disegni».

Quali sono state secondo te le tre monoposto regine dell'era moderna?

«La Lotus 79 del 1978, vedette dell'era wing-car, la Ferrari F1 89 di Barnard, la prima col cambio al volante - e non solo -, e la Red Bull Rb5 del 2009, perché ha introdotto gli scarichi soffiati ed è stata la progenitrice delle monoposto di Adrian Newey che hanno dominato con Vettel i quattro anni successivi».

Quanto, nei decenni, è cambiata la tecnica del tuo lavoro?

«Per i primi disegni ci mettevo un mese ciascuno, anche 45 giorni, operando su fogli lucidi immensi, da un metro e venti fino a due metri, con curvilinee semplici e rapidograph 0.3. Poi è venuta l'era del fax, che ha avuto il suo apice nella prima metà degli Anni '90, ed è stato tutto più semplice, perché il disegno non doveva più essere così dettagliato, visto lo strumento di trasmissione che imponeva di velocizzare i tempi, con tratto libero e niente più ombre. Sono arrivato a lavorare per 14 testate e ad avere un ottimo stipendio. Infine, è giunta l'era del computer, dei colori e di photoshop. Ma il mio disegno iniziale parte sempre e

DA BARNARD PER IL 1981

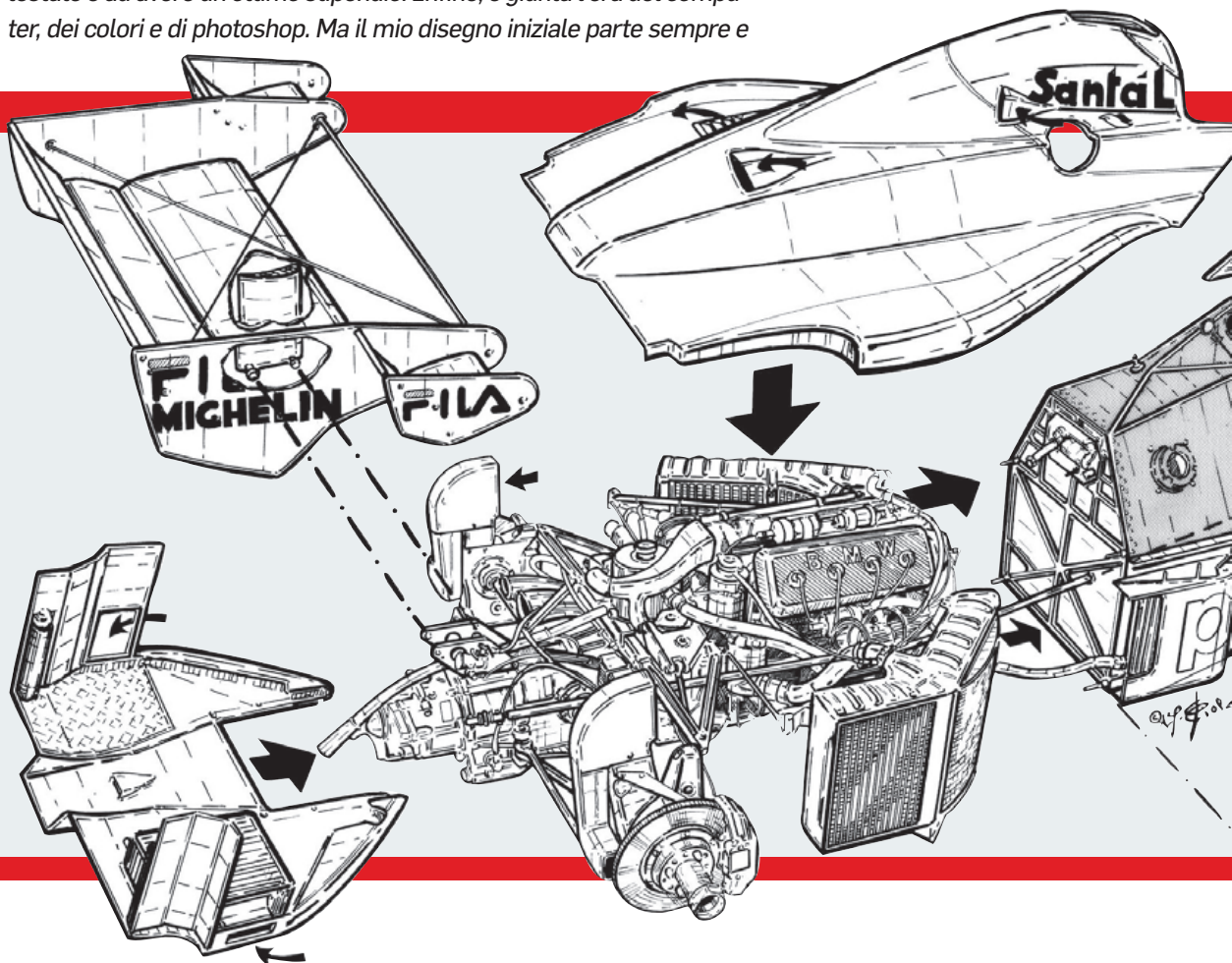
McLaren Mp4/1 in carbonio

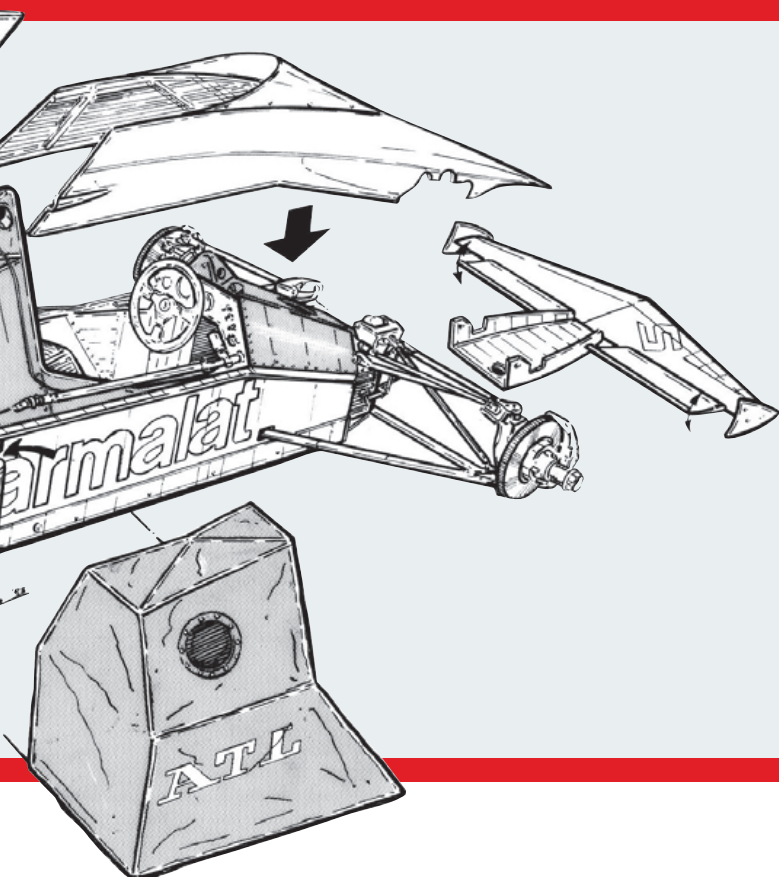
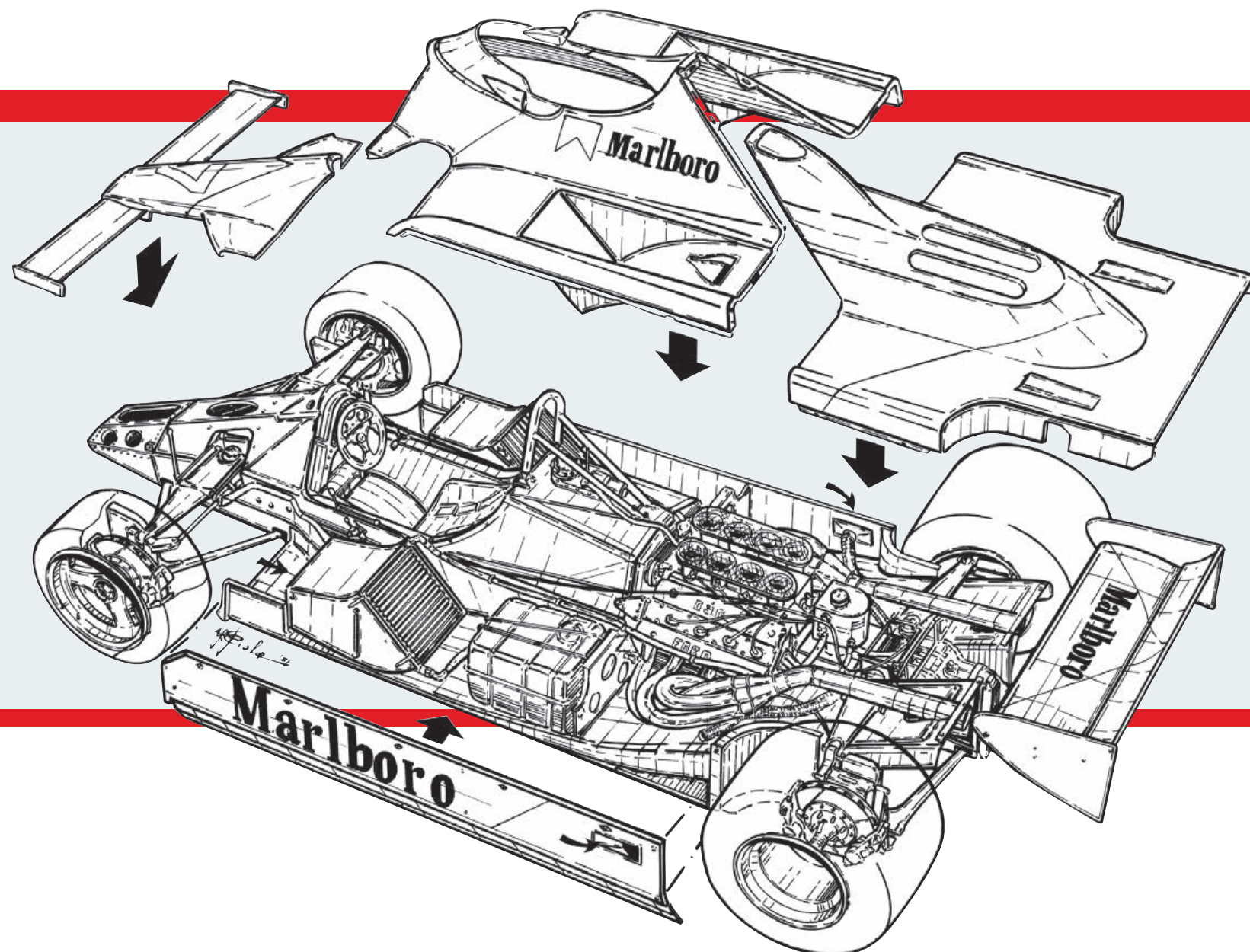
A John Barnard il merito di aver introdotto la tecnica costruttiva della fibra di carbonio in F.1. In collaborazione con la Hercules di Salt Lake City, il tecnico che arrivò alla McLaren insieme a Ron Dennis, al posto di Gordon Coppuck, costruì una delle più belle monoposto della F.1. L'unico dettaglio non in carbonio era la struttura deformabile del muso, scatolata in alluminio. Il che creò qualche protesta da parte di altre scuderie, dato che per regolamento avrebbe dovuto essere dello stesso materiale del telaio. Nel disegno è raffigurata la prima MP4 dell'81 con fiancate larghe e squadrate e l'uscita dell'aria dei radiatori nella parte superiore. Il primo successo arrivò al Gp d'Inghilterra con John Watson.

PIQUET AL TOP NEL 1983

Brabham a freccia, che belva!

La Brabham BT 52 mondiale nell'83 con Nelson Piquet è stata denominata la freccia per la forma delle fiancate molto corte e con radiatori verticali. Una monoposto controcorrente nella stagione in cui veniva introdotto il fondo piatto eliminando i profili alari nelle fiancate. A buon diritto la BT 52 del genio Gordon Murray è considerata come la monoposto più interessante della stagione '83 con la grande ala a freccia, il telaio affusolato e pesi concentrati sull'asse posteriore con fiancate molto corte, abitacolo spostato all'indietro ed una carrozzeria inferiore ridotta al minimo. Caratteristica la disposizione a V del gruppo radiatori scambiatore di calore concentrati ai lati del motore.





ancora su carta, perché fatto a mano è vivo, a differenza di quelli digitali, mentre per le animazioni è vero il contrario».

Il disegno più bello della tua carriera?

«Quello della Lotus 72 del 1972 di Fittipaldi, lungo due metri. Dettagliatissimo. E anche uno della Tyrrell sei ruote vista dall'alto senza carrozzeria, con tutte le canalizzazioni in evidenza, realizzato con l'aiuto del progettista Derek Gardner, con ben 34 punti numerici di spiegazione didascalica. Un'opera certosina, un esploso quasi folle nella sua precisione, che nessuno accettò di pubblicare. Buffo, vero? Poi ci sono disegni frettolosi ma importanti, come il primo sulla Lotus 88, la F.1 a doppio telaio, che per me è importante non per la fedeltà assoluta, ma in quanto svelava in anticipo e per la prima volta il funzionamento del sistema. Chapman stesso mi disse che il progetto nei dettagli era diverso ma la mia spiegazione delle sue idee era esatta».

La Lotus 88 è una monoposto che ti attrae e anche una specie di occasione perduta, rinunciata, in quanto fu proibita dalla Federazione nel 1982 a pochi mesi dalla sua uscita. Ora quella macchina un po' maledetta prende parte alle gare storiche inglesi...

«È tempo di svelare un altro segreto. Elio De Angelis, al tempo pilota Lotus, sotto giuramento di discrezione mi confidò che quando proibirono la 88 fece salti di gioia, perché il doppio telaio in galleria del vento funzionava alla grande, ma in pista l'aria entrava tra i due gusci e crea-

”

Dal punto di vista umano, tra i piloti ho legato molto con Carlos Reutemann, Riccardo Patrese e Elio De Angelis

”

A PARTIRE DAL 1989

Ferrari 640 gioiello di Barnard

Se si dovesse ricordare una sola monoposto degli Anni '80 la scelta sarebbe obbligata: la Ferrari 640 di John Barnard, la vettura che ha aperto una nuova via alla F.1 moderna. Al tecnico inglese, voluto fortemente da Enzo Ferrari in persona, si deve l'introduzione dei cambi a gestione elettronica. Barnard seppe sorprendere tutti ed impose le sue idee nonostante una certa ostilità. La sua scelta di selezione semiautomatica delle marce non avrebbe forse resistito a lungo se non avesse costruito la scocca della 640 in modo tale che non potesse starci la classica leva del cambio... La 640 denominata "papera" per la forma del muso era un concentrato di soluzioni interessanti a partire dalle sospensioni a barra di torsione per finire alle lunghe e sinuose fiancate. Da rilevare che lo schema di sospensioni riportato in auge da Barnard è oggi generalizzato sulle attuali F.1.

va instabilità improvvise tali da far tremare di paura chi era alla guida. Come l'avveniristica e estrema Lotus 80 del 1979 e la Arrows A2 a motore inclinato: si trattava di esercizi di stile creativo estremo, confortati dai dati teorici dei test aerodinamici ma poi clamorosamente smentiti dalla prova pratica della pista e del cronometro».

Nel 1976 sei stato pilota di monoposto e pure progettista. È tempo di raccontarlo.

«Corsi 8-9 gare in Italia, in F.SuperFord col team di Gianni Pirola, per il quale avevo disegnato la monoposto, con carrozzeria ispirata alla Chevron. Il mio compagno di squadra era Guido Pardini, che vinse il titolo battendo le Osella di Teo Fabi e Piero Necchi. Ottenni un 10° e un 12° posto, su 24-26 partenti, e non era male, ma capii che non era la mia strada. Pensa che al Mugello potevo arrivare nono, ma feci passare il mio rivale Orsi, tanto che il mio team manager Pirola a fine gara mi prese a calci in culo in pit-lane... Su, dai, correre non faceva per me».

Una F.1 l'hai pure provata.

«La Renault del 1982, a fine stagione, il 25 novembre, col pilota titolare Eddie Cheever come tutor. Tre giri al Paul Ricard, togliendo il sedile e tagliando le scarpette perché in macchina sennò non ci stavo. Sono partito al primo tentativo, sfrizionando e questo mi rende ancora felice. Poi in pista sono andato a limitatore, tanto che Eddie per voti mi ha dato dieci a coraggio, dieci a pazzia e quattro nelle cambiate, perché la leva mi stava scomoda e ho grattato anzichè. Ma il ricordo delle frustate in accelerazione e in frenata ancora mi dà piacere, anche se ho fatto fatica a tenere quella Renault dritta perfino in rettilineo».

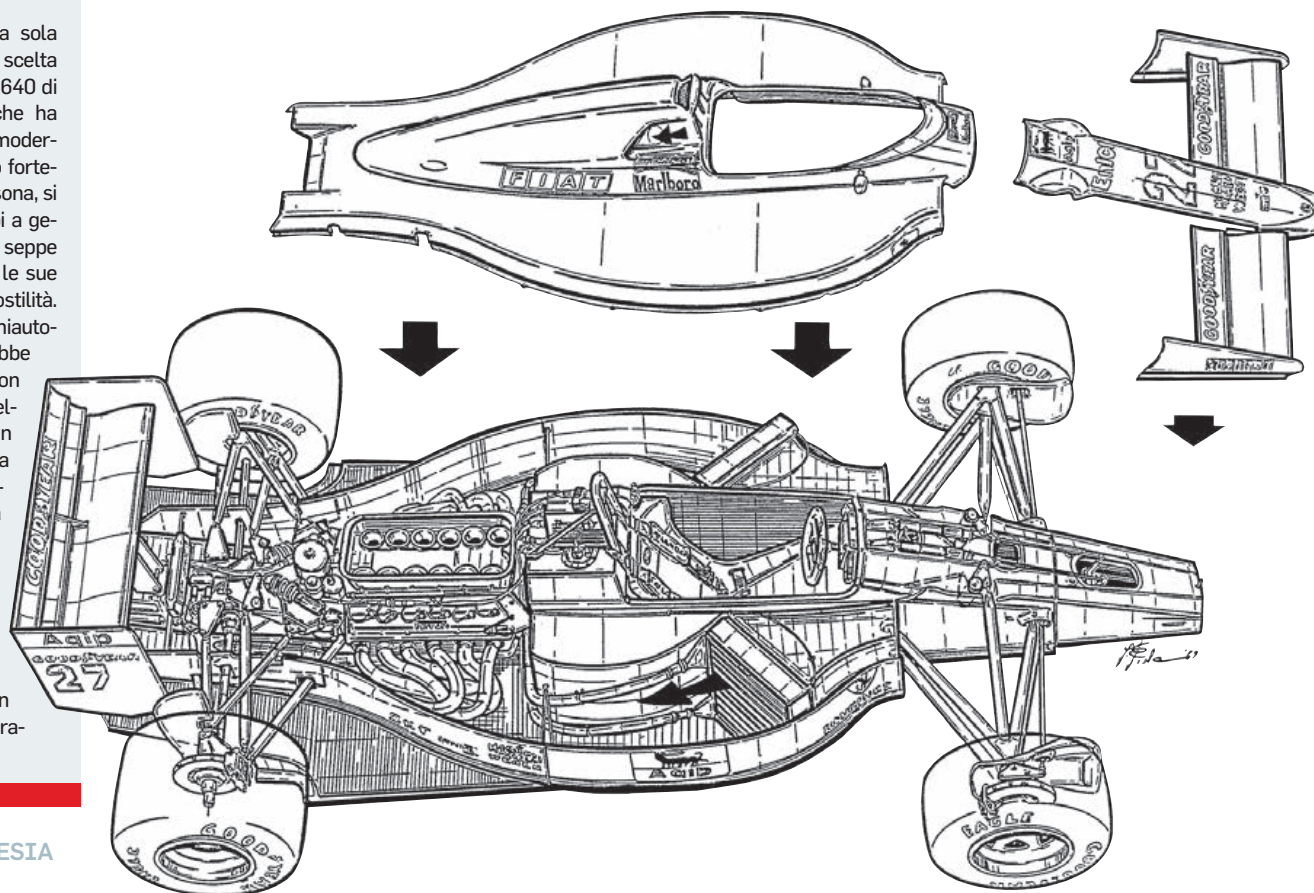
E progettare una F.1? In fondo disegnasti la Merzario A1 del 1978. Non ne hai mai voluto parlare ma adesso non puoi tirarti indietro.

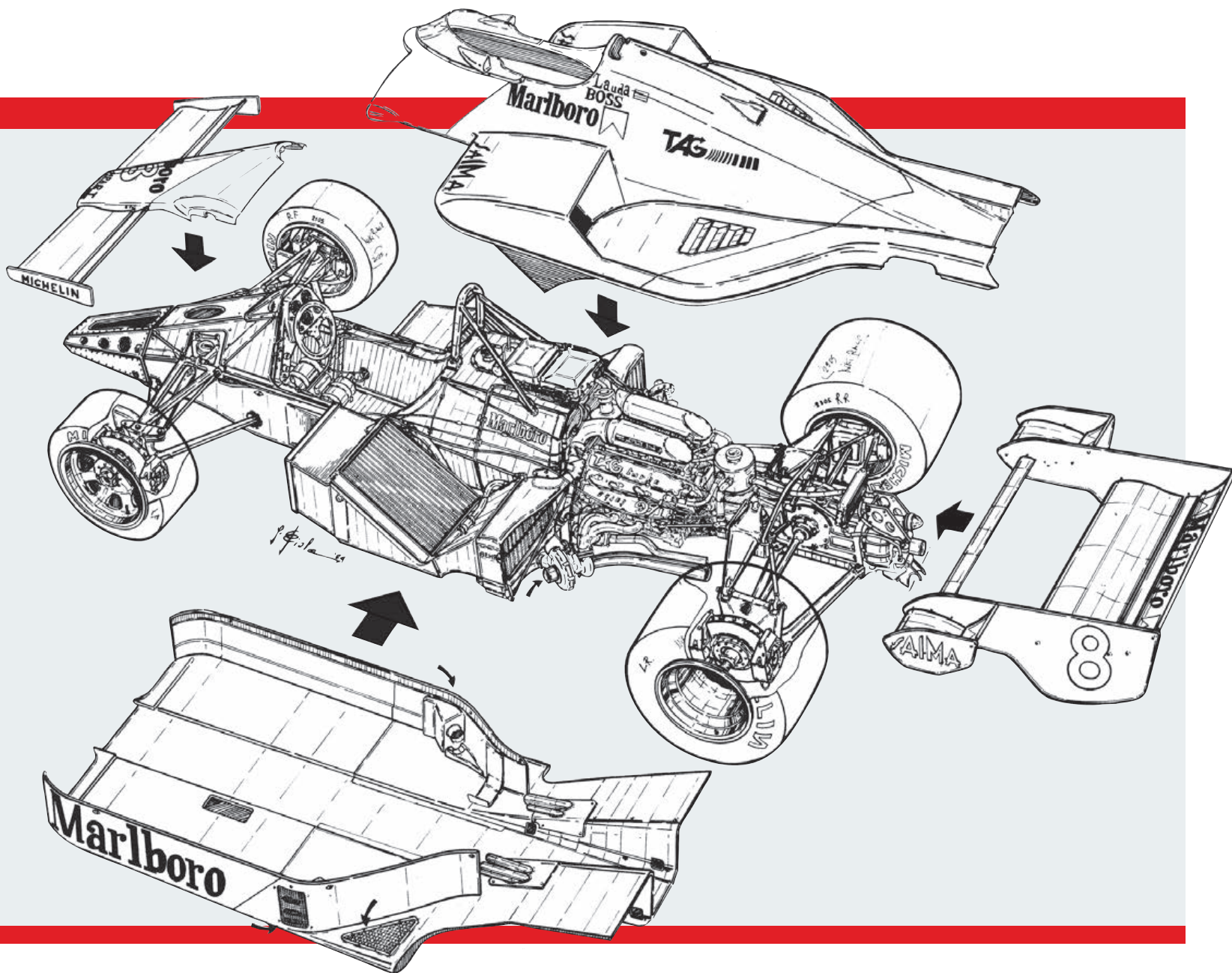
«Okay. Discorso semplice. Arturo viene da me e chiede di creargli la sua prima F.1. Gli rispondo che non so da che parte iniziare, ma lui dice di non preoccuparmi. Ci provo. Sai, la A1 ha il muso un sacco corto,

UN CICLO GLORIOSO

La civiltà Mp4 in casa McLaren

La MP4 è stata una delle monoposto più longeve: il suo schema base è durato per circa 8 anni pur adottando ben 3 diversi motori: l'8 cilindri Ford Cosworth, il 6 cilindri turbo Porsche ed il 6 cilindri turbo Honda. Qui è raffigurata la MP4/2 con il motore Porsche che diede il titolo mondiale a Niki Lauda con Alain Prost secondo con mezzo punto di svantaggio. Da rilevare nel disegno le fiancate molto alte ed arrotondate nella parte anteriore e la forma a coca cola della parte posteriore. Barnard introdusse le doppie pinze dei freni realizzate dalla stessa McLaren. Fu una McLaren, la MP4/2 di Lauda, a portare al successo per la prima volta i dischi dei freni in carbonio, al Gp del Sud Africa nel 1984.





perché Arturo è piccolino e davanti non vuole ingombri, sennò ci vede male. Guarda che se facciamo così, gli dico, poi per recuperare carico avrai bisogno di un'ala pazzesca. "Che mi frega? - fa lui - i soldi sono miei e tu dà retta a me". Ecco, robe così. Alla fine termino il lavoro, che comunque mi è prezioso perché incamero esperienza. E all'inizio la A1 non è neanche male, con Gianni Marelli per ingegnere e Cesare Gariboldi da capomeccanico. Poi si va in Sudafrica e dopo due giri collassa una sospensione. Ci si poteva far male davvero, ecco, e io sbianco, quasi mi viene un infarto. No, no, la cosa non fa per me e getto la spugna. Ciao, Arturo. Comunque Merzario, che mi pagava su base settimanale, mi dà fino all'ultima lira. Con me è stato un signore. E questa vicenda è stata importante perché mi ha fatto capire non tanto quello che dovevo fare, ma cosa non fare nella mia vita. Nella pittura ci sono i grandi maestri e i falsari, che con delle croste imitano i grandi ma non lo sono affatto. In F.1 come progettista sono stato una specie di falsario all'opera, perché gente tipo Patrick Head la vedo proprio su un altro pianeta, ecco».

L'anno prima ti eri cimentato ai box addirittura nel ruolo di interprete linguistico.

«Già. Alla Shadow nel 1977, quando traducevo dall'inglese all'italiano e viceversa i dialoghi tra il pilota Renzo Zorzi e il tecnico Dave Wass,

partecipando ai briefing. Fu lì che, alla vigilia di Montecarlo, mi fu chiesto di telefonare a un promettente pilotino tricolore di F.2, un certo Riccardo Patrese, col quale di primo acchito ci demmo del lei. Per questo posso dire scherzando e anche no che Patrese in F.1 ce l'ho portato io».

Piola familiare ai tecnici okay, ma amico di qualche pilota lo sei mai stato?

«La verità? Non ho mai voluto legarmi a un pilota, per paura di veder morire un amico. Sono un emotivo e nell'era in cui la F.1 era tutta rischio e pericolo, al paddock soffrivo. Nel 1970 a Monza ero al box Lotus quando Rindt ebbe l'incidente mortale in Parabolica. Al tempo ero fidanzato con una cronometrista Brabham molto amica di Nina Rindt, la moglie di Jochen, che pure mi piaceva da matti, per cui avevo libero accesso al team che stava vincendo il mondiale. Poco dopo che era filtrata la notizia dell'incidente grave, arrivò Bernie Ecclestone, manager del pilota, a portare la notizia infausta della morte del futuro campione iridato e io reagii in modo inaspettato, abbandonando Monza, distrutto. Tanto che il direttore della rivista "Pilota Auto", per la quale scrivevo, mi licenziò in tronco e al mio posto assunse Pino Allievi».

Quindi niente amici del volante?

«Ho legato solo con Carlos Reutemann, Riccardo Patrese e Elio De

”

In oltre 720 Gran Premi sono mancato due volte. Per motivi di salute di mia moglie e perché non mi piacevano i collegamenti della Corea

”

Angelis. A Patrese ho trasmesso l'amore per l'ippica, mentre con Elio ho avuto un rapporto stupendo, perché era un uomo colto, interessante, vero. Nella sua casa di Porto Cervo ho trascorso il capodanno più bello della mia vita. Insieme al padre Giulio sapeva trasmettere un clima caldo, di famiglia semplice e autentica. Quando è morto per un incidente in prova ne sono uscito sconvolto. Tornando a Patrese, quando vinse in Messico 1991 esultai al muretto, cosa che non ho mai fatto perché fuori sono un tipo freddo, corretto e imparziale, ma poco prima avevo litigato col suo compagno di squadra Mansell e vedere Riccardo vincere mi stava dando triplo godimento».

Sei mai mancato in 720 Gp?

«Due volte. Al Gp del Giappone 1992, perché mia moglie, molto malata, era gravissima. Se ne è poi andata a inizio 1993. Quindi ho saltato il primo Gp di Corea, nel 2010, perché non mi piaceva il posto in quanto per i collegamenti bisognava passare ore in autobus. Per il resto, ci sono stato sempre e ci sarò, finché potrò».

Non ti ha stufato, la F.1?

«Per niente. Adesso mi piace più di prima».

Ma veramente?

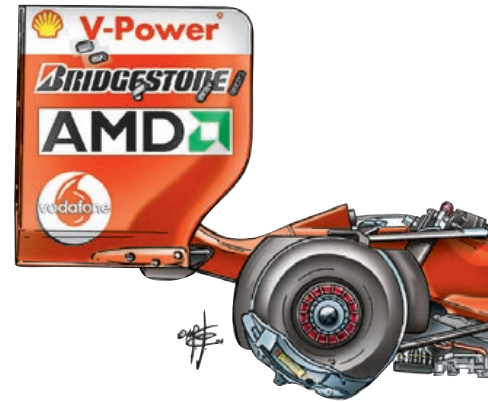
«Certo. La più bella gara cui ho assistito è stata il Gp d'Ungheria 2014 vinto da Ricciardo, incerto fino alla fine. Con le Power Unit sono aumentati i sorpassi e si possono vedere perfino infilate all'uscita di curva, di pura accelerazione, grazie ai motori elettrici: roba mai vista prima, se non nell'epoca in cui l'uomo - gente come Senna, Prost, Mansell e Piquet -, faceva la differenza».

Dai, non cambieresti niente?

«Toglierei le penalità sui piloti per unsafe release, ossia l'uscita pericolosa dai box, e per cambio motore, perché in questi casi la colpa è del team non di chi guida. Come pena, sottrarrei alla squadra dei punti Costruttori: sarebbe più equo, ma i team questa cosa non la vogliono, perché ci perderebbero soldi, visto che tale classifica assegna premi in denaro».

Quando nel 1969 pensavi al terzo millennio, immaginavi di vedere monoposto del genere o diverse?

«Non mi pongo mai questioni non immediate, che non servono. Quindi non lo so, non ci ho mai pensato. Però posso dirti che sul piano della sicurezza è stato quasi raggiunto quello che speravo. Non succede più come a inizio Anni '70, quando uno o due piloti della foto di gruppo a inizio stagione non arrivavano alla fine. Tanti progressi progettuali sono stati fatti. Con una grande svolta nel 1994, con la morte di Senna. Quell'anno le vetture erano pericolose e se fosse perito il solo Ratzenberger forse l'intervento delle autorità non sarebbe stato così radicale. Invece è stata la scomparsa di Senna a dare l'input per il salto di qualità determinante. Per questo paradossalmente quando Bernie dice che la tragica fine di Ayrton ha avuto ripercussioni positive per la sicurezza, esplicita un concetto delicato e non immediato, ma sincero e vero. Tuttavia vedere trattori in pista tamponati da Liuzzi come al Nurburgring 2007 o, con conseguenze tragiche, da Bianchi lo scorso anno in Giappone, è inaccettabile. Queste sono le cose che non voglio più vedere e che in pieno 2015 non hanno davvero senso d'essere. Vedi, Montecarlo è un Gp anacronistico per la location ma se non altro ha il pregio che, se una macchina sbatte, entro due-tre minuti con le gru la tolgono, senza pericolo alcuno. Ciò che sogno da sempre, da quel lon-



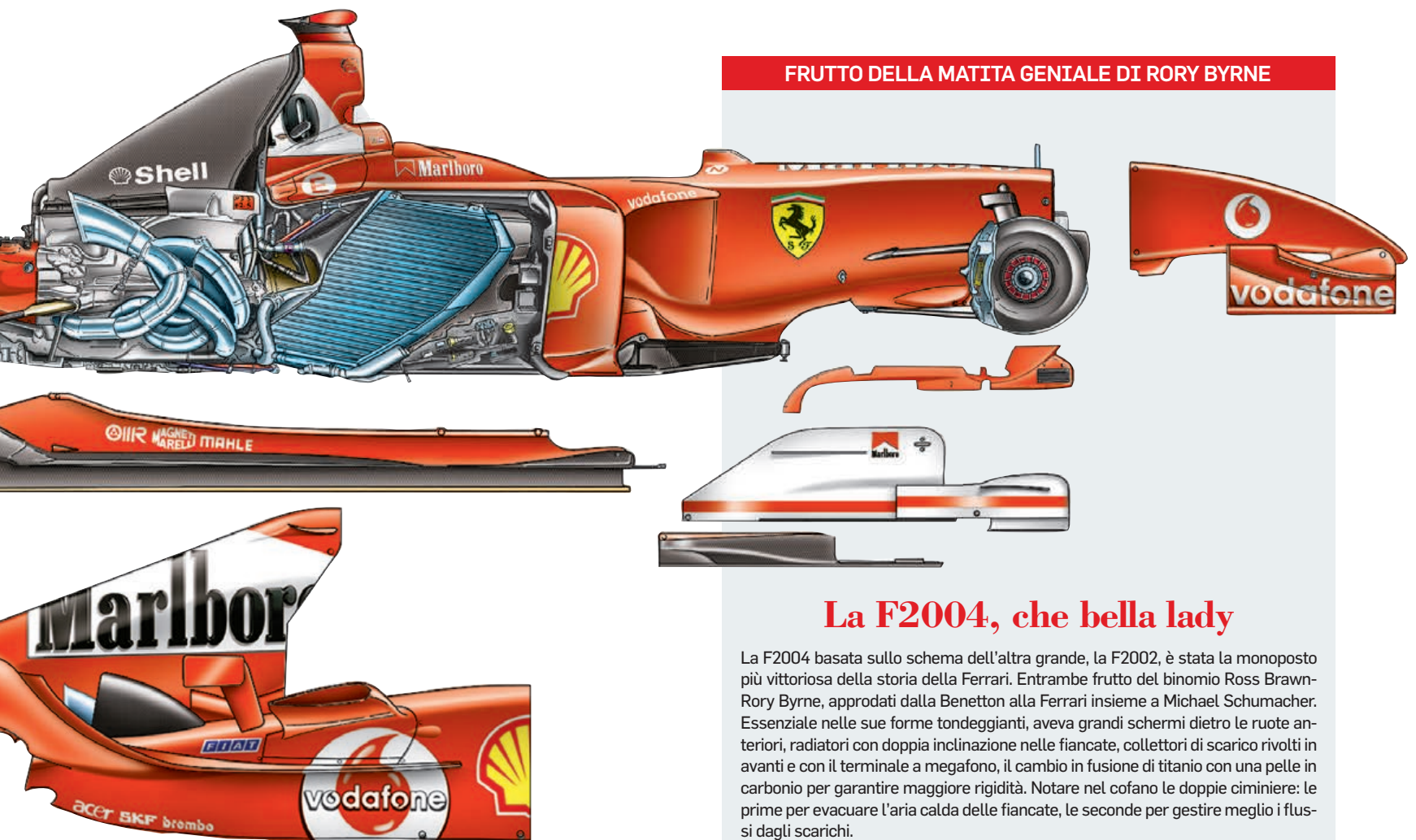
DALLA RB5 IN POI

Red Bull la regina di Newey

Fu una grande emozione vedere la Red Bull RB5 alla sua presentazione. Un taglio netto con il passato, una vera pietra miliare della F.1 moderna con il ritorno (dopo 20 anni) dello schema pull rod al retrotreno (4), gli scarichi posizionati in una zona considerata impossibile (3), i grandi radiatori inclinati (2) e i freni anteriori coricati (1) per ridurre il baricentro delle masse non sospese. La vera capostipite di tutti i successi della Red Bull. Da notare anche il cambio largo ma basso per sfruttare al meglio l'aerodinamica posteriore, con la sospensione stessa disegnata a forma di profili alari (6).

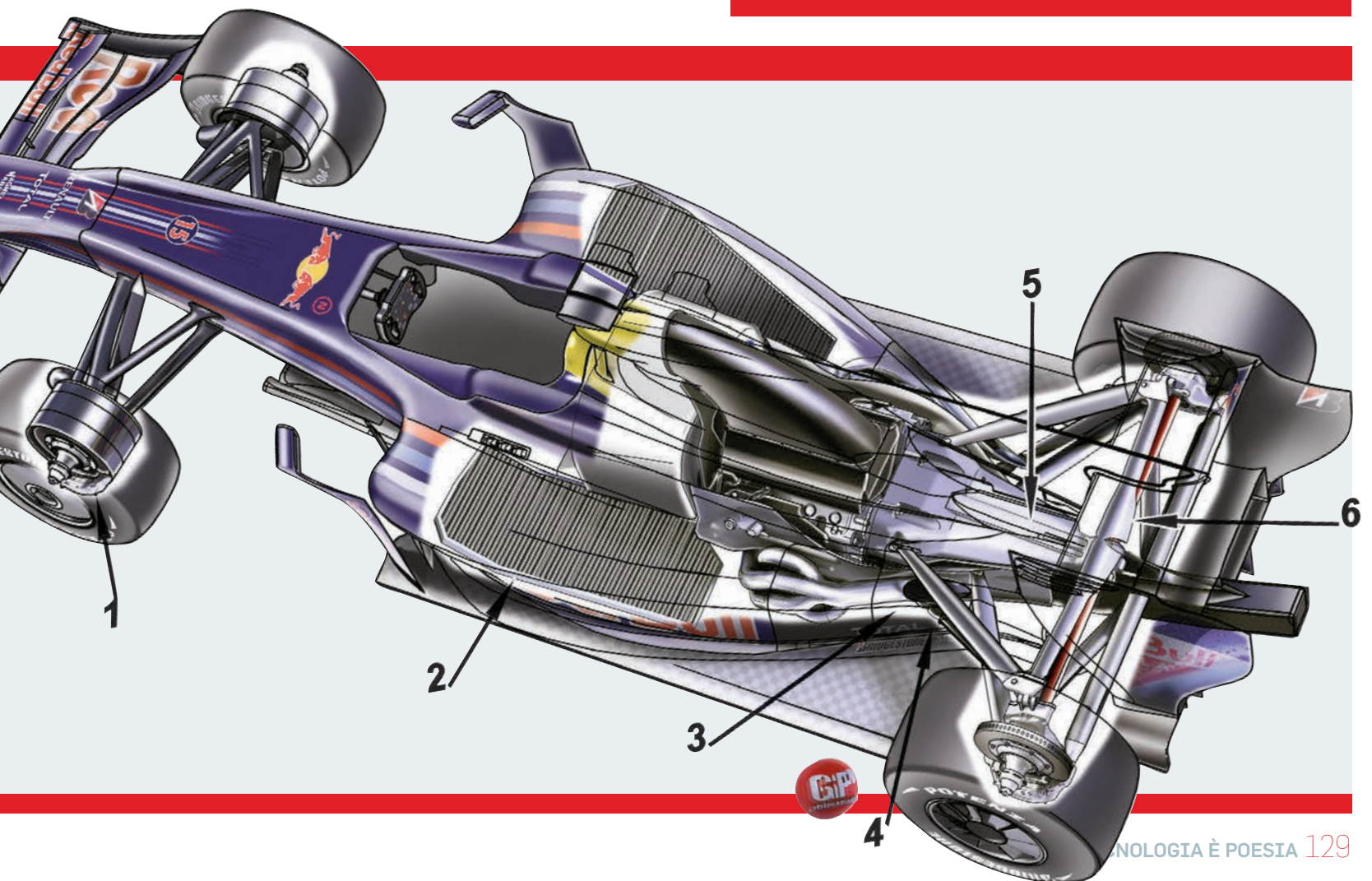


FRUTTO DELLA MATITA GENIALE DI RORY BYRNE



La F2004, che bella lady

La F2004 basata sullo schema dell'altra grande, la F2002, è stata la monoposto più vittoriosa della storia della Ferrari. Entrambe frutto del binomio Ross Brawn-Rory Byrne, approdati dalla Benetton alla Ferrari insieme a Michael Schumacher. Essenziale nelle sue forme tondeggianti, aveva grandi schermi dietro le ruote anteriori, radiatori con doppia inclinazione nelle fiancate, collettori di scarico rivolti in avanti e con il terminale a megafono, il cambio in fusione di titanio con una pelle in carbonio per garantire maggiore rigidità. Notare nel cofano le doppie ciminiere: le prime per evacuare l'aria calda delle fiancate, le seconde per gestire meglio i flussi dagli scarichi.



”

Nel drammatico incidente di Monza 1978 mi ritrovai a togliere il casco a Stuck e ad aiutare Brambilla, che era gravemente ferito

”



tano 1969, è una sicurezza salvifica per i piloti. Posso raccontare un'altra storia?».

Quante ne vuoi.

«A inizio Anni '80 la regola era che la testa del pilota dovesse stare 5 centimetri entro la congiungente tra i roll-bar anteriore e posteriore. Mi accorsi che alla Williams il pilota più basso, Alan Jones, ci stava, mentre il più alto, Carlos Reutemann, restava fuori. Pubblicai la foto, tracciai la congiungente e feci notare che il casco di Carlos risultava pericolosamente non protetto. Ebbene, il Gp successivo Frank Williams mi chiamò al suo box. Aveva una fattura in mano. "Caro Giorgio - mi disse - grazie alla tua prodezza ho dovuto fare un inserto in titanio al roll-bar di Reutemann, altrimenti minacciava di non correre più per me. Ora sarai contento: dammi pure il tuo indirizzo, che ti spedisco a casa la fattura, così me la rimborsi". Mi guardai bene dal farlo, ma questo dimostra quanto da sempre io tenga alla sicurezza. Forse perché certe cose le ho viste e mi hanno segnato».

Cioè?

«Pochi attimi dopo l'incidentone di Monza 1978 tolsi il casco a Stuck, che era svenuto nella sua Shadow e aiutai nel soccorrere Vittorio Brambilla, che aveva ricevuto una ruota in testa e sembrava quasi spacciato. Poi fui tra coloro che estrassero dalla Lotus il povero Peterson, che era cosciente e sembrava non avere lesioni gravissime, a parte il piede maciullato. Ricordo che Andretti guardava Ronnie negli occhi e gli diceva: "Sta' calmo e non guardare il tuo piede, sta' calmo, ti dico, ché andrà tutto bene". Invece Ronnie morì il giorno dopo per una embolia grassosa, cioè, direi così, causa una complicazione ospedaliera; mentre Brambilla riuscì a cavarsela, pur con gravi ferite alla testa. Quando vivi esperienze del genere, poi cambi».

Sei per il cockpit coperto?

«No, non direi. La F.1 tradizionalmente lascia scoperta la testa del pilota e così deve restare. Chi guida può essere comunque protetto, per esempio da opportuni deflettori. Lo scopo è lo stesso e il dna dei Gp verrebbe salvaguardato».

Dì quello che vuoi, ma queste F.1 sembrano tutte uguali.

«Niente di più falso. A un occhio attento, sono molto diverse l'una dall'altra. Semmai il guaio è che da quasi due anni domina la Mercedes, ma lì bravi loro».

E la Ferrari?

«Un disegno della Ferrari lo pubblico in tutto il mondo, anche se in pista perde. Ho posseduto due Rosse, una 355 e una Modena. La prima volta che l'ho portata a casa, sul volante mi tremavano i polsi. Per me la Ferrari è anche questo. Dopo quasi mezzo secolo, io ti dico che la Ferrari "è" la F.1».

Che lunga militanza!

Giorgio intervista Denis Hulme, pilota tra i protagonisti nella prima metà degli Anni '70

AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani
Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici: Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.3496450 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs. 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
 FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
GIANFRANCO ROSSI

Sceita fotografica
CHICCO RIMONDI

Fotografie **ACTUALFOTO**
GETTY IMAGES
LAT, ORSI,
SUTTON-IMAGES.COM



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

FEBBRAIO _____ LAUDA FAVOLOSO NIKI 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ LITTLE ITALY F.1
AGOSTO _____ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
GENNAIO _____ **BOLIDI DALLE MILLE VITE**

autosprint.goldcollection.it

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection

**AUTO
SPRI
NT**

Tecnologia fa rima con poesia

”

*Tecnologia
può far rima
con poesia,
eccome. Certo
che sì. Per
raccontare
l'evoluzione
tecnologica
della F.1 come
fosse quasi
storia di carni
e non già di
metalli. Di
urla e non di
rombi, di cuori
da corsa e non
solo di motori*



90019
174564
9 770005 174564
Pubb. Italiane SpA - P.A.P. - D.L. 30/03/99 (con il 4/2004 art. 1, c. 1) D3B/Bopt

**AUTO
SPRI
NT**

