

5 Euro + Autosprint (Italy only)

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

AUTO SPRI NT

COLLECTION
GOLD



ACTUALFOTO

Grandi sfide

I CONFRONTI PIÙ AVVINCENTI TRA
VETTURE NELLE CORSE **VOLUME 2**

DI MARIO DONNINI



ACTUALFOTO

”

Il senso della sfida stavolta corre sul sentiero di quattordici racconti da corsa dove le vetture sono al centro della storia

Sana e robusta **competizione**

— DI **ANDREA CORDOVANI** —

Stavolta il senso della sfida, uno stato dell'anima che fa parte della natura dell'uomo, sfreccia velocissimo sul sentiero tracciato da quattordici racconti dove le vetture sono al centro della scena. E della storia. Con tanto di certificato di sana e robusta competizione, perché in ognuna delle vicende narrate c'è la spinta a raggiungere un risultato migliore rispetto a un altro, al tuo rivale, quello che ti spinge a dare sempre il massimo e a non mollare mai. Lo sport e la vita sono metafore che si rincorrono sul circuito dell'esistenza senza soluzione di continuità. Cambi le marce, imbocchi le chicanes e se va tutto bene arrivi al traguardo davanti al tuo avversario.

Da un punto di vista squisitamente semantico, parlare di sfida coincide con concetti quali vittoria, successo, abnegazione. E, perché no, anche con concetti di sconfitta, sacrificio, delusione.

Il carburante che incendia storie come queste è la voglia di alzare sempre di più l'asticella. La forza della vita. Alla fine c'è chi vince e chi perde e sullo sfondo rimane il significato bello e appagante di focalizzare l'attenzione su quanto la competizione sana possa portare ad una crescita umana e in questo caso soprattutto meccanica.

Sullo scorso volume di Autosprint Gold Collection avevamo puntato l'attenzione sugli uomini contro, i grandi duelli tra piloti in Formula Uno. Stavolta in contrapposizione abbiamo messo i bolidi, le vetture, quasi fossero esseri umani, quasi avessero un cuore. Dalla Formula Uno ai rally, dai prototipi ai confronti impossibili, lo spettro è stato allargato: ne è uscito uno straordinario racconto di motorsport, materiale che spinge alla riflessione, ricordi, spesso indelebili, di confronti impari dove il finale pone sotto ai riflettori vittorie impronosticabili e per questo ancora più belle. Pregiudizi presi a spallate, imprese solo apparentemente impossibili e trionfi ancora più belli con Davide che batte Golia in un mare di inevitabile enfasi.

Su 132 pagine, corredate da foto esclusive, corre e si sviluppa Autosprint Gold Collection numero 9, un numero da centravanti (fossimo nel calcio) e viste le storie che si raccontano all'interno anche di quelli che gonfiano la rete in maniera ricorrente e con estrema disinvoltura... Un altro volume da sfogliare sull'onda della memoria e della riflessione perché certe pagine di motorsport sono sempre pronte a farsi rileggere. E apprezzare.

Buon lettura.



INTRODUZIONE

Immagine simbolo di lotta dura

Gp del Brasile 1977, siamo alle solite: la Ferrari deve fare i conti con la McLaren. Alla fine a godere in gara sarà Carlos Reutemann con la T2, che avrà ragione di James Hunt, mentre il mondiale lo vincerà Niki Lauda

BENVENUTI ALL'INTERNO DI UN APPROCCIO DIVERSO
CON LE COMPETIZIONI E COL METALLO DELLE BELVE DA CORSA
È TEMPO DI RICORDARE E NARRARE LE GRANDI SFIDE
TRA BOLIDI COME SI TRATTASSE DI LOTTE CHE VEDONO
PROTAGONISTI DEI FERRI UMANIZZATI, PERCHÉ
IN VERITÀ ANCHE LORO HANNO UN IMMENSO CUORE...

DI **MARIO DONNINI**

Bolidi raccontati come esseri viventi



appassionato di Motorsport rispetto a quello del calcio parte con un vantaggio immenso, perché, oltre che per i protagonisti della sfida, può provare sentimenti infiniti anche per lo strumento di lotta e per il terreno della stessa.

Un calciofilo può adorare i suoi campioni, ma non certo il pallone in sé o il rettangolo verde di gioco, perché, quanto a sfere e manti erbosi, in fondo uno vale l'altro. Semmai, certi stadi hanno un fascino e altri no.

Ma la verità è che il race fan si muove in un universo altro e infinitamente quanto infinitesimamente complesso, di cui va giustamente orgoglioso.

Dai, su, da noi non c'è un pallone che sfreccia a centoventi chilometri all'ora ma bolidi che vanno quasi al triplo della velocità e che fanno innamorare tanto quanto chi li guida che chi li ammira. Per non parlare di circuiti o tracciati di una prova speciale da culto.

La verità è che nel mondo delle corse di roba acchiappante cui dedicare l'anima ve n'è tanta, se non troppa.

Per carità, ciascuna disciplina sportiva merita rispetto e meraviglia, ma quella del motore porta in sé il vanto d'essere una delle galassie più complesse e straricche di componenti mitizzabili e lucenti. Al punto che, a ben guardare, l'entità più amata non ha niente - ovvero ha fin troppo - di umano e, statistiche alla mano, risponde al nome di Ferrari e per simbolo reca un Cavallino Rampante. Ma la Ferrari è solo una stella, certo la più sfavillante, nella galassia dell'automobilismo che di nove e supernove ne annovera a dismisura.

Così eccoci qui, in pratica, dopo il numero di Autosprint intitolato "Uomini Contro" a questo che potrebbe essere parimenti didascalizzato con la dizione di "Bolidi contro", anche se in cover trovate la formula più chiara, magnetica e inequivocabile di "Grandi sfide".

In altre parole, a duelli, evoluzioni, storie di uomini che fanno di tutto per non sbagliare sembrando macchine sommiamo qui vetture che flettono, soffrono, mutano e gemono nella sfida, rombando e dando il meglio, tanto da umanizzarsi. Provando e regalando sensazioni quasi proprie di un essere vivente, in una sorta di "Blade Runner" cinematograficamente adattato all'universo racing, all'interno del quale il metallo sfrecciante segue tendenzialmente il destino degli androidi di Ridley Scott mutuati da Philip K. Dick.

Sfide che durano una stagione, un attimo o una vita. Addirittura ben più di una vita, come quella che contrappone Ferrari e McLaren, ovvero il Cavallino Rampante con la Lotus.

Troverete questo e altro, nelle pagine che seguono, tra marchi e modelli che hanno fatto la storia della F.1, entrando in zona leggenda, anche e soprattutto divenendo parte integrante della nostalgia di ciascuno di noi.

E, attenzione, in questo speciale per scelta non c'è affatto il dogma della completezza, bensì solo quello del tratto fuggevole ma sincero. Cioè, non troverete mica tutto, ma incontrerete di tutto. Non solo la F.1 ma anche i rally, dalla entusiasmante sfida Audi vs Lancia con tanto di ricognizione da brivido nell'era dei mostri del Gruppo B, senza trascurare, per tornare ai circuiti, alla stagione breve ma intensa delle Silhouette Gruppo 5.

Poi ci sono le variazioni sul tema, i ghirigori strani e esagerati del Mo-





ACTUALFOTO

Lotta senza quartiere

La Lancia-Martini 037 in azione al Tour de Corse 1983: la due ruote motrici in quell'anno è protagonista di un'indimenticabile sfida con l'Audi a trazione integrale





Trionfo turbo a Montecarlo

Gp di Monaco anno 1981: uno stupendo Gilles Villeneuve, qui davanti all'Alfa Romeo di Giacomelli, porta al successo per la prima volta, sul circuito-toboga guidando alla grande, la Ferrari 126 Ck spinta dal motore turbo

torsport. Come la tenzone infinita per il record di Velocità terrestre. Roba un po' all'americana, ma non solo. Con storie acchiappanti, sorprendenti, ricche di pathos e anima, anche se manca il confronto diretto e a vista e i tentativi di primato assoluto proprio per questo appaiono ancora più drammatici e strappacuore.

Insomma, questo secondo volume di Autosprint Gold dedicato ai duelli si presenta in modo inconsueto e va letto gustandolo con alcune avvertenze ma, state tranquilli, senza alcuna controindicazione.

Di fondo c'è un'idea, giusta, sbagliata ma pur sempre un'idea. Quella di cominciare a raccontare i bolidi da corsa abbandonando l'approccio ingegneristico, ultratecnico e quasi paraginologico proprio degli esperti tout court, intraprendendo una strada diversa, più emotiva e certamente a oggi meno battuta. Anzi, quasi vergine. Quella della sco-

perta del fascino della macchina, dell'ordigno da corsa, della freccia dotata di ruote quasi fosse sempre più accostabile alla sensibilità, alle sensazioni e alla vicissitudini esistenziali dei suoi stessi creatori. In poche parole, agendo narrativamente in controtendenza.

In un'epoca in cui si fa di tutto per far sembrare gli uomini precisi, asettici e infallibili come macchine, noi, qui e ora, proviamo a salmoneggiare controcorrente, raccontando Case, casi e casotti che si sono scatenati nella fregola della pugna, in epoche diverse - ma non remotissime - del Motorsport, facendo coincidere la durezza della sfida con l'evoluzione tecnologica del momento, all'interno di un circolo virtuoso in grado di scrivere pagine narrativamente indimenticabili di agonismo e ingegno.

E allora vi auguro che questa sia una buona (ri)scoperta di macchi-

ne sognabili e sognate umanizzate nel racconto come i replicanti del film "Blade Runner", quelli che fanno dire al cacciatore Rick Deckard (alias Harrison Ford) «...Tutto ciò che volevano erano le risposte che noi tutti vogliamo: da dove vengo? Dove vado? Quanto mi resta ancora?...».

Bentornati dunque nel mondo delle cose e delle Case che da sempre rimpiangete.

State per rileggere cose che voi umani immaginate benissimo. Perché amando certe corse e certi film, sai benissimo che non c'è niente di più caldo, innamorante e vero di una macchina che esprime la sua pulsione alla sublimazione sol per questo rivelando a tratti umanissime e romantiche fragilità.

Buona lettura.

”

*Il senso di tutto
consiste
nel raccontare
i bolidi proprio
come fossero
umanamente
fragili e volitivi,
capaci
di vincere, ma
anche di soffrire*

”

1973-1977



FERRARI 312 B3-312T/McLAREN M23

Dentro alle pieghe di una **sfida infinita**

ECCO UN DUELLO CHE HA CARATTERIZZATO LA STORIA DELLA F.1, DURATO PIU DI TRENT'ANNI ED ESPLOSO NEL 1973. CHE ADESSO È TUTTO DA RIVIVERE

DI **ALBERTO SABBATINI**
E **MARIO DONNINI**

AUTOSPRINT N° 6 11 FEBBRAIO 2003

Fotogrammi di un super duello

Gp del Belgio 1976:
Niki Lauda va a cogliere la vittoria davanti al compagno di squadra Clay Regazzoni: per la McLaren la sfida di Spa si conclude con il 6° posto di Mass e il ritiro di Hunt che a fine stagione sarà campione del mondo

ACTUALFOTO



***1974 Fittipaldi
è iridato
su McLaren***

Gp di Spagna 1974:
siamo agli albori della
supersfida Ferrari-
McLaren. Qui
Regazzoni (alla fine
2° dietro al compagno
di squadra Lauda)
è inseguito da
Emerson Fittipaldi
(terzo alla fine di quel
Gp) e futuro campione
del mondo al termine
del Mondiale
in quella stagione



”

*La sfida infinita
Ferrari-
McLaren
divampò nel
1973 e da allora
a fasi ricorrenti
ha sempre
infiammato il
Mondiale F.1
portando le due
squadre a
confronti
serratissimi
e a sbriciolare
record su
record*

”



a sfida infinita si ripete da trent'anni. È quella fra Ferrari e McLaren che divampò nel 1973 e da allora, a fasi ricorrenti, ha sempre infiammato il mondiale F.1 portando le due squadre a confronti serratissimi e a sbriciolare record su record. Qualsiasi statistica di F.1 andiamo a vedere, essa è capeggiata da questi due team: sono le squadre che con i loro piloti hanno raccolto più punti iridati nella storia della F.1; hanno disputato più Gran Premi di tutti; hanno conquistato insieme quasi la metà dei mondiali Costruttori assegnati. La rivalità risale all'inizio degli Anni '70: era il periodo epico in cui la F.1 cominciava a soppiantare, per interesse e risonanza, la categoria degli Sport Prototipi in cui gareggiavano le Case ufficiali. Il dilagare del fenomeno della sponsorizzazione riversò di colpo soldi freschi sul circus della F.1, soldi che alimentarono la fantasia tecnica e creativa dei progettisti. Alle spalle della Lotus, per tradizione caposaldo della scuola inglese, cominciò a crescere la McLaren che usciva da un momento di grande difficoltà: il 2 giugno 1970 era morto in un incidente durante il collaudo di una propria vettura Can-Am il fondatore della squadra, Bruce McLaren, costruttore e pilota dei suoi bolidi. A tirare le redini del team era rimasto il suo socio, l'avvocato americano Teddy Mayer che però aveva sempre e soltanto seguito la parte commerciale della squadra. La McLaren in realtà era una piccola ma efficiente industria da corsa: correva in F.1 ma il vero business del team era costruire e vendere vetture negli Stati Uniti, sia Sport per le gare Can-Am che monoposto per le corse tipo Indianapolis. Mayer decise di occuparsi dell'organizzazione e delegò la parte commerciale a Phil Kerr, il quale compì la svolta riuscendo ad attrarre sul team i capitali di munifici marchi: prima la Yardley, industria di profumi che nel '72 decise di dare la propria livrea al team costringendolo ad abbandonare il tradizionale arancione, e poi addirittura il principe degli sponsor: la Marlboro. Che Kerr strappò alla BRM avviando un sodalizio che sarebbe durato ininterrottamente fino al 1997. Addirittura nel '74 la McLaren poteva disporre di entrambi gli sponsor e fu costretta a schierare tre vetture per accontentare i due marchi che volevano ciascuno una squadra con i propri colori! Ma la vera fortuna della McLaren fu quella di aver azzeccato il progetto giusto: la M23, una vettura a cuneo che riprese molte soluzioni della leggendaria Lotus 72, a partire dalla forma esterna, e si rivelò talmente efficace da rappresentare un raro esempio di longevità agonistica. Corse per cinque intere stagioni in F.1, un primato che divide con la Lotus 72, e risultò vincente dalla prima all'ultima annata. Il merito fu del progettista Gordon Coppuck, che prese in mano le redini tecniche della squadra nel '72 rimpiazzando Ralph Bellamy, che aveva disegnato le precedenti McLaren. Coppuck fino a quel momento si era occupato delle McLaren per Indy e riversò nel progetto della futura M23 molte idee delle monoposto USAC, a partire dalla forma a cuneo. La M23 si distingueva per i radiatori laterali e le pance corte; il progettista era riuscito a mantenere i pesi molto centrali e l'unica cosa che aveva conservato della vecchia M19 erano le sospensioni, che avevano la caratteristica di possedere una geometria a carico progressivo: la rigidità aumentava al salire della compressione, impedendo agli ammortizzatori di andare a tampone. Il risultato fu una macchina eccellente che Fittipaldi, giudicò, per frenata e inserimento in curva, net-

tamente superiore alla Lotus 72 con cui aveva vinto il titolo iridato nel '72. Il palmarès della M23 è impressionante: debuttò al terzo Gp della stagione 1973 e subito stabilì la pole position (con Hulme) e quell'anno, dopo altri quattro Gp, ottenne la prima vittoria, in Svezia sempre con Hulme. La M23 ufficiale continuò a correre fino a tutto il 1977 (ottenendo due pole!) ritardando la pensione perché si rivelò sempre superiore alla M26 che doveva sostituirla. Fu messa da parte l'anno dopo soltanto a causa dell'avvento delle wing car. La grande rivale della M23 fu la Ferrari 312 nella doppia versione, 83 e T. Una vettura altrettanto importante nella storia della F.1, anche se forse non rivoluzionaria come la M23. La 83 (nella sua seconda versione) e la T avevano un forte legame, anche se profonde differenze tecniche.

Le accomunava però il genio di Mauro Forghieri, che con quelle F.1 fece il pieno ritorno alla direzione tecnica di Maranello dopo un anno sabbatico. La 83, e la T poi, rappresentarono anche le monoposto del rilancio: quelle nate con il forte appoggio economico della Fiat e la supervisione sportiva di Luca di Montezemolo. L'impegno di quegli anni si tradusse in due titoli mondiali (nel '75 e '77). Il bilancio della sfida Ferrari-McLaren terminò alla pari: due titoli mondiali a testa. Nel '74 Fittipaldi, con la McLaren, riuscì a battere all'ultima corsa Regazzoni con la Ferrari 83. L'anno dopo Lauda, con la 312 T, stravinse ma nel '76 pagò l'incidente al Nurburgring che gli fece saltare due Gp e lo marchiò indelebilmente al viso e all'ultima corsa si ritirò lasciando il titolo a Hunt (McLaren). L'anno dopo Lauda si riprese il titolo iridato con la 312 T2. Le due rivali, erano profondamente diverse tecnologicamente: mentre la McLaren M23 era il miglior esempio di monoposto

stretta e profilata, con il suo bel muso a cuneo, la 312 83 (e poi la T) appariva larga e squadrata; una precisa scelta tecnica di Forghieri, che voleva ricavare efficienza aerodinamica dall'intero corpo superiore della vettura. Naturalmente erano profondamente diversi i motori, il classico V8 Cosworth per la McLaren e il leggendario Boxer V12 per la Ferrari, che garantiva un surplus di una cinquantina di cavalli rispetto al rivale. Che la Ferrari poi sfruttò magnificamente in trazione con la 312 T, grazie alla soluzione del cambio posto trasversalmente davanti al retrotreno, che permetteva di concentrare i pesi al centro e influenzò positivamente la tenuta di strada.

La M23 fu una monoposto che cambiò veramente poco nei suoi cinque e passa anni di vita. Ma l'evoluzione maggiore la subì nel passo: quando nacque, la M23 era pensata per avere un interasse appena superiore a quello della M19: 2565 mm contro i 2540 della vecchia. Poi, col passare degli anni, il passo è andato aumentando vistosamente e nell'ultima vera stagione di gare (1977) l'interasse era salito addirittura a 2743 mm: ben 18 cm in più! Cos'era successo? Il punto debole della M23, anche secondo i piloti, Fittipaldi in testa, era la scarsa trazione in uscita di curva. Per rimediare al problema Coppuck sperimentò varie soluzioni antisquat (la resistenza all'affondamento del retrotreno in accelerazione), tutte basate sullo spostamento degli ancoraggi dei puntoni di reazione posteriori. Più il puntone veniva ancorato in alto, più l'effetto antisquat era sensibile. Peccato che, secondo Fittipaldi, sulla M23 in quel modo migliorava la trazione ma si verificavano squilibri in frenata. La M23 non fu mai molto agile nelle piste sinuose e per migliorarla Coppuck modificò la geometria delle so-

ACTUALFOTO



”

*Negli anni Settanta
il bilancio della sfida
tra Ferrari e McLaren
terminò alla pari
con due titoli mondiali
conquistati a testa*

”

1975 la Rossa torna iridata

1975 al Gp di Francia in azione Regazzoni davanti a Mass che sarà terzo in quella gara. Al termine della stagione interrompendo un digiuno che durava da 11 stagioni, la Ferrari sarà campione del mondo con Lauda



spensioni anteriori anche cinque volte nel corso del 1975. Inoltre sperimentò diversi distanziali fra motore e cambio per aumentare il passo e allargò le carreggiate.

Perché le Ferrari 312 83 e T avevano quella forma così squadrata e anticonvenzionale rispetto alle F.1 strette e sottili che andavano allora di moda? Perché derivavano dall'esperienza aerodinamica maturata con la 312 PB (Prototipo Boxer). Lo rivela oggi Forghieri, padre di quelle monoposto. «A quell'epoca Ferrari si era fatto convincere a costruire il telaio della F.1 in Inghilterra: la prima monoscocca della storia ferrarista! E dire che fino a quel momento avevamo sempre lavorato con telai tubolari pannellati che si erano sempre rivelati efficaci. Io in quell'inizio di 1973 non ero più coinvolto nel progetto F.1. Così chiesi di lavorare a un progetto sperimentale. Avevo visto, lavorando sulla 312 Prototipo, che di fatto era una F.1 del '72 rivestita, quanto la grande superficie di carrozzeria permettesse di ottenere un'elevata deportanza. Così mi misi a progettare una F.1 sperimentale molto quadrata, con pance lunghe e larghe così da sfruttarle per la massima efficienza aerodinamica. A quel tempo tutti costruivano F.1 con scocche strette e radiatori dietro; io feci il contrario: una macchina larga e piatta con una grande carrozzeria. Ottenni un sacco di deportanza. Progettai anche un nuovo tipo di cambio, trasversale, e misi in quello studio tante idee che avevo in mente. In pratica stavo disegnando la futura 312 T. Nel frattempo la prima 83, quella con la scocca costruita in Inghilterra, a metà stagione '73 si rivelò un fallimento. Così Ferrari in estate mi richiamò alla direzione tecnica. Io pretesi carta bianca e cominciai a introdurre sulla 83 monoscocca le modifiche contenute nel mio progetto. Tralasciai soltanto il cambio trasversale che introdussi l'anno dopo, nel '75, quando con la 312 T ritornai al telaio in tubi pannellati».

Fu davvero alleanza anti-Lauda al Fuji?

C'è un'annata di F.1 capace di mangiare il cuore anche a un elefante. È il 1976, la cui storia sembra ricalcare una trama sognata da uno sceneggiatore in vena. La storia parte quieta e apparentemente pigra. Con le Ferrari (le 312 T nelle prime tre corse, poi dal Gp di Spagna arrivano le 312 T2) che dominano sulle McLaren M23. A inizio luglio il pilota di punta del team inglese più competitivo, James Hunt, è a pezzi: la nuova M26 non è all'altezza e non viene neppure utilizzata. Peggio, in classifica il distacco col ferrarista Lauda, il vero apparente dominatore della situazione, è salito a 26 punti e la sua donna l'ha piantato preferendogli l'attore Richard Burton, di 20 anni più vecchio.

E Lauda ha anche fortuna se è vero che in aprile scampa a un incidente singolare ma che poteva avere conseguenze gravissime: l'austriaco a un passo da casa si mette per cappello il suo trattore Linden rischiando di rimanerci secco ma finendo miracolosamente "quasi" illeso. Sembra proprio il suo anno, insomma. Ma poi arriva il giorno maledetto del Nurburgring. Niki, in un pomeriggio da tregenda su di una pista ostica, pericolosa e irrealista, perde il controllo della Rossa, finisce contro un terrapieno, viene investito dalla Surtees di Lunger e riesce a uscire dal conseguente rogo solo grazie all'intervento del coraggioso Merzario. Il resto della stagione vede Hunt puntualmente sul podio e

ACTUALFOTO

FIRST NATIONAL CITY TRAVELERS CHECKS
First National City Travelers Checks
LONG BEACH GRAND PRIX FOR THE CITICORP CUP
First National City Travelers Checks

”
Forse soltanto l'ultima McLaren M23, quella con la quale James Hunt ha vinto il titolo iridato nel 1976, era meno distante dalla Ferrari delle precedenti
”





Lauda iridato per la seconda volta nel '77

Al Gp Usa Ovest del 1977, Niki Lauda chiude alle spalle di Mario Andretti dopo aver colto la pole e fatto segnare il giro più veloce. A fine anno sarà campione del mondo con la Ferrari per la seconda volta in carriera

Lauda desolatamente sul letto di un ospedale. Prima strappato alla morte, poi faticosamente rimesso in piedi, infine, 40 giorni dopo, miracolosamente nell'abitacolo, a Monza, col volto devastato dalle fiamme del Ring e il cuore in tumulto, per difendere la sua posizione di ormai fragile capoclassifica e campione del mondo uscente. È solo l'ouverture di una delle sfide più drammatiche nel mondo delle corse. Quella che vedrà protagonisti proprio il miracolato Lauda e il miracoloso Hunt il 24 ottobre alle pendici del Fujiama, il monte sacro dei giapponesi. I giochi tattici apparentemente sono chiari: l'inglese in classifica è staccato di 3 punti dall'austriaco e vincendo la gara conquisterebbe il titolo. Per parte sua, Niki deve impedire a tutti i costi che il suo avversario (che ha trionfato in 4 delle ultime 6 gare) in gara vada in fuga: per lui e per le sue speranze di difendere il titolo conquistato la stagione precedente sarebbe semplicemente la fine. Tuttavia già dalla prove le cose non sembrano mettersi benissimo. Hunt è comodamente in pole, mentre Lauda, staccato di quasi 8 decimi, deve accontentarsi del terzo posto in griglia. Troppo poco per lui. La domenica all'aprensione degli sfidanti si aggiunge una terribile confusione. In pista infuria una sorta di uragano e viene messa in discussione la disputa stessa della competizione.

A capeggiare il fronte dei rinunciatarci, e la cosa non sorprende, è proprio Niki, che nella notte ha riposato malissimo e accusa una fastidiosa lacrimazione da una palpebra martoriata dalle fiamme del 'Ring. I piloti danno vita a una serie di riunioni al paddock, dove sono parcheggiate le Rolls Royce dell'organizzazione che li hanno trasbordati dagli alberghi al circuito. La Rolls di Niki si trasforma in una sorta di piccolo ufficio, con tutti i top driver che a turno salgono per scambiare opinioni sull'opportunità di annullare la corsa. Le consultazioni sembrano rinuocare l'austriaco: a una prima analisi solo Vittorio Brambilla sembra inamovibile dalla decisione di correre. Poi, però, quando si avvicina il momento del preschieramento, i piloti sono tutti in tuta, pronti a far rombare i motori. Sì, qualcuno ha tradito, ma ormai è tardi per recriminare. In una nube maligna d'acqua nebulizzata le 25 monoposto prendono regolarmente il via. A centro gruppo Niki arranca coi nervi a pezzi e dopo due giri rientra ai box. Non se l'è sentita di rischiare, tutto qui. L'ingegner Forghieri gli offre l'alibi di non meglio precisati problemi elettrici, ma Lauda rifiuta.

Dal gruppo dei meccanici parte in perfetto modenese un'esclamazione più emblematica di qualsiasi articolo di fondo: «S'è caghé adoss». In pista, vedi quando il destino è cinico e baro, il tempo giro dopo giro incredibilmente si riaggiusta. Dopo una meravigliosa ma sfortunata sfuriata dell'immenso Brambilla, tocca ad Andretti andare a vincere con una risorta Lotus. Ma per capire chi sarà il trionfatore nel mondiale bisogna aspettare. Hunt è invischiato nel gruppetto di rincalzo e solo in extremis riesce ad operare un paio di sorpassi. Uno dei quali, quello alla Surtees di Alan Jones, sembra tanto uno smaccato favore tra piloti e squadre del Commonwealth. Dopo la bandiera a scacchi James scende dalla sua M23 e comincia a imprecare stile carrettiere: è convinto di aver perso il mondiale per un punto. Poi arriva sorridente il boss Teddy Mayer, che lo calma con l'unico antidoto possibile: «Piantala, old boy, sei il nuovo campione del mondo con un solo punto di distacco. Complimenti».

Il parere di Forghieri: «Una Rossa superiore»

***Hunt vince al Ring
nel giorno del rogo
della Rossa di Niki***

Nel giorno del rogo del Nurburgring, dove la Rossa di Lauda sbatte e prende fuoco, la vittoria va a Hunt che diventerà poi campione del mondo a fine stagione

Era più forte la Ferrari di quell'epoca o la McLaren M23? Forghieri, che ha vissuto quelle stagioni leggendarie ha pochi dubbi. «Complessivamente direi che Lauda ha sempre avuto a disposizione una macchina superiore ai suoi avversari del momento. Ma forse l'ultima McLaren M23, quella del 1976, era meno distante dalla Ferrari delle precedenti. Anche perché a mio giudizio James Hunt lo reputo meno forte, sul piano del pilotaggio puro, di Fittipaldi. Noi a dir la verità rischiammo di vincere nel '74 contro Emerson soltanto per una serie

ACTUALFOTO



di circostanze particolari. Mentre Hunt nel '76 riuscì a batterci soprattutto perché Lauda saltò due Gran Premi per via dell'incidente e probabilmente avrebbe comunque vinto lo stesso il titolo iridato se gli inglesi non si fossero coalizzati contro di noi in Giappone. Tanto che nel '77 la nostra T2, all'ultimo stadio di evoluzione, rivinse ancora a mani basse».

Un grosso punto di forza della Ferrari però era il motore 12 cilindri che garantiva un margine di potenza importante: almeno una cinquantina di cavalli rispetto ai circa 500 erogati dal V8 Ford Cosworth. «Secondo me la differenza non era così consistente - ricorda Forghieri - perché il nostro boxer 12 cilindri nella versione dei primi anni non superava i 520 cavalli circa e ne raggiunse pochi di più negli anni a venire. Il

vantaggio era nel regime di rotazione: il Ford V8 toccava a malapena i 10.600 giri/min mentre il nostro 12 ancora nel '71 girava già a 13.600 giri! Un regime incredibile, solo che era inutile: perché a quel regime non ci veniva dietro né l'accensione né l'iniezione, che era ancora quella meccanica Lucas. Tanto che la massima potenza veniva raggiunta mille giri più in basso. Così dissi: "è inutile girare a regime così alto, sprechiamo soltanto benzina senza tramutarla in potenza! E abbassammo la rotazione a 12.500 giri". Che è sempre stato l'ideale per il nostro boxer. Per innalzare il regime e guadagnare potenza sarebbe servita una gestione elettronica dell'accensione e dell'iniezione, ma quella tecnologia arrivò soltanto a metà Anni '80 nell'epoca dei motori turbo».



”

Nel 1976, James Hunt riuscì a batterci perché Lauda saltò due Gp per via dell'incidente al Nurburgring e comunque avrebbe vinto lo stesso il titolo se gli inglesi non si fossero coalizzati contro di noi in Giappone

”

”

Il vantaggio del motore Ferrari era nel regime di rotazione. Il Ford V8 toccava a malapena i 10.600 giri/min, mentre il nostro 12 già nel 1971 girava a 13.600 giri

”

don's Gin



*Tra Ferrari
e McLaren
spunta la Wolf*

Nel 1977 al Gp di
Monaco nel duello
Ferrari-McLaren ha la
meglio la Wolf che va
a segno con il futuro
ferrarista Jody
Scheckter



1978



ACTUALFOTO

FERRARI 312 T3-LOTUS 79

Il vento della **rivoluzione**

LOTUS SUBLIMA L'ERA DELLE "VETTURE ALA" GRAZIE
ALLA MK79 E ATTACCA LA ROSSA. L'AERODINAMICA
PREVALE SULLA FORZA DEI CAVALLI

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 11 18 MARZO 2003

Doppietta Lotus in Belgio

Sesto round del Mondiale di Formula Uno 1978, il Gp del Belgio vede la vittoria di Mario Andretti davanti al compagno di squadra Peterson. Terzo è Reutemann su Ferrari



”

*La Rossa
poteva contare
soprattutto sul
motore 12
cilindri Boxer,
mentre la Lotus
si concentrò in
particolar modo
sulle alchimie
aerodinamiche*

”





Andretti campione del mondo

Villeneuve in azione a Monza precede Andretti in un Gp d'Italia segnato dall'incidente in conseguenza del quale Peterson perderà la vita. Quel giorno Andretti chiude al 6° posto ed è aritmeticamente campione del mondo

Correva l'anno 1974 e il pugilato viveva la sua notte magica nel cuore dell'Africa Nera, a Kinshasa, quando Muhammad Ali al secolo Cassius Clay strappava il titolo dei massimi a George Foreman. Il trionfo della tecnica e dell'eleganza sulla potenza pura, del genio tecnico-strategico sulla dirompente aggressività. Ali spiegò al mondo che il meno forte poteva vincere a patto di saper riflettere e innovare, «*danzando come una farfalla e pungendo come un'ape*». Quattro anni dopo, passando dal ring all'asfalto, dalle palestre ai box e dai pugni ai ruggiti pluricilindrici della F.1, mutando attori e palcoscenico, il destino avrebbe ripetuto con arte e magia la sua lezione meravigliosa. Anche stavolta di fronte, l'un contro l'altra armata, si stagliavano due leggende. La Ferrari, detentrici del titolo e, proprio come Foreman, forte della terrificante forza bruta del suo 12 cilindri, con le bielle al posto dei bicipiti, e la Lotus, un simbolo black, già, come Clay, ma per il colore stile John Player Special piuttosto che per la pelle color ebano. Ispirata e pensata dal genio di Colin Chapman, il solo al mondo che messo davanti a un tavolo da disegno faceva danzare la matita come una farfalla, sì, pungendo come un'ape.

Una sfida in 16 round, piuttosto che nei 15 previsti a Kinshasa, sulle piste più belle del mondo, con serpentoni roboanti da far rabbrivire di nostalgia rispetto ai kartodromi d'oggi. Roba stile Kyalami in versione classica, una labirintica Long Beach, Brands Hatch sinuosa e strapacuoere, Hockenheim lunga e mangiamotori, Zeltweg arena naturale assolutamente mozzafiato, Zandvoort con la staccatona della Tarzan, la Monza vera delle Lesmo che furono e i saliscendi killer di Watkins Glen. Per uscir di metafora la Ferrari, che l'anno prima aveva spopolato con Lauda, passato alla Brabham grazie alla grana della Parmalat, presentava il vecchio Carlos Reutemann (36 anni) e il giovane Gilles Villeneuve (28 primavere), al volante della 312 T3 poco innovativa ma comunque dotata del poderoso motore Boxer (aridaje col pugilato) a 12 cilindri contrapposti. La Lotus rispondeva con una coppia di esperti: l'italo americano Mario Andretti (38 anni) e lo svedese Ronnie Peterson (34 anni). Per loro in primavera sarebbe arrivata quella che si annunciava come l'arma totale, la Lotus 79, attesa già alla vigilia come la monoposto che avrebbe tagliato in due la storia della F.1, dividendola in un prima da lei sconfessato e in un dopo a lei ispirato. Nel frattempo Marione e Ronnie si sarebbero dovuti accontentare (si fa per dire) della vecchia 78 che, a livello d'intuizione pura, in proporzione stava alla 79 come l'uovo di Colombo al viaggio con le tre caravelle.

In quella F.1 infuocata e strapacuoere di favorite ce ne erano almeno altre 7, ma tutte prive, a ben guardare, di potenza e genio: le McLaren M26 di Hunt e Tambay, le Brabham BT46 di Lauda e Watson, le Tyrrell 008 di Depailler e Pironi, infine la Wolf WR5 di Scheckter. Ragionando col senno di poi di campioni del mondo presenti o futuri se ne sarebbero visti in pista, durante l'annata, addirittura 8: Andretti, Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Jones, Hunt, Rosberg e Piquet. Non sarebbe più successo di meglio nei 25 anni successivi. Buon appetito, allora.



ACTUALFOTO



VITTORIOSA AL DEBUTTO NEI GP

Un capolavoro d'arte moderna siglato 79

Quando i veli s'alzarono mostrando la nuova lucente perla nera di Chapman, in tutti meraviglia e incredulità si rincorsero inquiete. Nessuno aveva mai visto o pensato qualcosa di simile alla Lotus 79. La fantasia da genio del castello di Norfolk aveva volato a tal punto da creare una "Vettura ala" al massimo stadio d'evoluzione allora concepibile. Sì, una wing car a effetto suolo, un po' come la sua mamma, la 78, con profili alari all'interno delle generose fiancate, ma con minigonne rigide in kevlar, a scorrimento verticale per garantire un maggior sigillo laterale. Il tutto creava importanti valori di depressione nei vari punti del condotto Venturi: per dirla in termini semplici, la massa d'aria che entrava nella vettura veniva "accelerata" e, uscendo, schiacciava la monoposto al suolo. Guidare la 79 era come condurre un treno sul suo compiacente binario, in barba a dossi, curve e forza centrifuga. Le fiancate, dotate di radiatori obliqui, erano assai più larghe della norma per poter avere buone sezioni dei condotti. Ciò aveva costretto lo stesso Chapman a realizzare una scocca strettissima. Anche un particolare apparentemente insignificante come il roll-bar inaugurava una nuova era, con una carenatura che rendeva i bracci più aerodinamici.

Quello di Chapman non era un colpo di genio improvviso, ma l'affinamento di un lungo e duro lavoro iniziato tre anni prima e culminato nell'agosto '77, quando i tecnici Martin Ogilvie e Geoff Aldridge disegnarono i piani della nuova vettura. E fu un altro talentuoso uomo Lotus, Peter Wright, a intuire le modifiche che avrebbero raffinato anche la parte superiore della 79 rispetto al modello 78. Fu così che il serbatoio fu spostato subito dietro al posto guida per avere un miglior passaggio del flusso d'aria nella parte inferiore del condotto laterale. Per il resto la stessa 78 aveva già le fiancate che nascondevano profili alari, peraltro sigillati con "minigonne" ancora rudimentali. E in fondo gran parte del segreto della 79 rispetto alla 78 sta nella miglior resistenza all'aria (grazie anche agli alettoni anteriori e posteriori quanto mai essenziali), incrementata del 15% rispetto ai valori di deportanza complessiva che rimasero costanti. Per esasperare la ricerca, l'anno dopo Chapman si cacciò nei guai col modello 80, creando una vettura "tutta ala", compreso il muso, dotato di minigonne (!): fu un disastro.

L'ARMA DELLA FERRARI 312 T3

Tradizione tecnica con novità radiali

La vera rivoluzionaria novità della Ferrari 312 T3 a conti fatti risultava paradossalmente estranea alla monoposto. In effetti erano le gomme Michelin a rappresentare la nuova arma della Casa di Maranello, fresca transfuga dalla feconda collaborazione con l'americana Goodyear. La Casa francese, dopo un'annata di sperimentazioni con la

”

Sin dalla sua prima apparizione la nuova creatura di Chapman segnò un'era: quella delle wing car al massimo stadio di evoluzione

”

Otto successi firmati Lotus nel 1978

Nel 1978 saranno otto i successi colti dalla Lotus nel Mondiale di F.1. Sei portano la firma di Mario Andretti, (a lato in azione sulle strade del Principato di Monaco) e due di Ronnie Peterson

debuttante Renault, aveva infatti puntato sulla Rossa per dare la scalata all'empireo della F.1 con pneumatici radiali in luogo dei tradizionali diagonali a tele incrociate. Alla seconda gara, in Brasile, con Reutemann la Casa del Bibendum vinse e il successo a fine stagione fu inquadrato all'interno di un panorama trionfale, visto che, proprio con gomme Michelin, Nicolas da pochi giorni aveva vinto con la Porsche il Rally di Montecarlo e poi in giugno la Renault con Jassaud-Pironi e le immancabili radiali avrebbero sbancato la 24 Ore di Le Mans. Detto questo, la 312 T3 si affidava come telaio alla collaudatissima struttura tubolare integrata con rinforzi chiodati in lamiera d'alluminio. Una filosofia in voga fino all'inizio degli Anni '60, prima d'essere soppiantata dalla monoscocca Lotus col modello 25. Per il resto la parte del leone era affidata all'altrettanto classico motore Boxer capace di sviluppare circa 530 cavalli a 12.000 giri. Insomma, si poteva contare su di una generosa quarantina di cavalli in più rispetto ai Cosworth di prima scelta di cui poteva fruire la Lotus. Ciò era bastato per l'anno prima e, in teoria, doveva e poteva essere sufficiente anche stavolta. E ciò fu vero, fino a che la saracinesca del box Lotus, alzandosi, mostrò il muso lucido, puntuto e implacabile della mk79.

F.1 IPERTROFICA E TELEVISIVA

I Gp finalmente bucano il video

Il 1978 è l'anno della svolta della F.1 nella Tv di stato italiana. Delle 16 gare in programma ben 14 vengono trasmesse in diretta e questa è una vera e propria svolta. Certo, la maggior parte delle corse trovano posto nel secondo canale RAI, all'interno della trasmissione-contenitore "L'altra Domenica" di Renzo Arbore e spesso per avere la linea gli austeri Mario Poltronieri ed Enrico Benzing devono lottare non poco con le Sorelle Bandiera, Otto & Barnelli, il monosillabico Andy Luotto e il giovane pirotecnico Roberto Benigni, ma tant'è. Il 7 maggio, giorno del Gp del Belgio, la gara del debutto vittorioso della Lotus 79 va in onda con un'ora di ritardo per far posto al Giro d'Italia, ma sarà solo una parentesi. A fine stagione, dopo la megadiretta che da pomeriggio a sera segue il dramma del Gp d'Italia, non vanno in onda le gare in Usa East e in Canada, a titolo assegnato, e quindi ritenute prive di mordente. Ed è così che pochissimi italiani ebbero il privilegio di seguire in diretta il primo trionfo di Gilles Villeneuve, che s'impose a casa sua, sul nuovo circuito cittadino di Montreal.

Ma il 1978 è anche l'anno in cui almeno 30-32 monoposto prendono parte al mondiale: il 33% in più del parco partecipanti attuale, non dimentichiamolo. E dal Gp Usa West sino al Gp d'Italia sono necessarie le prequalificazioni per scremare i partecipanti alle prove vere e proprie. È così che i piccoli team (Theodore, Hesketh, Martini, Arrows, Merzario, più i privati Lunger e Rebaque) si giocano il tutto per tutto in una manciata di minuti e con gomme di "legno", in una sfida nella sfida, a volte non meno entusiasmante di quella in atto tra i grandi.



Canada '78 la prima vittoria di Gilles Villeneuve in Formula Uno

Sopra Gilles Villeneuve festeggia sul podio la vittoria al Gp del Canada: al volante della Ferrari conquista così il suo primo successo in Formula Uno.

A destra, ancora il ferrarista in azione sulla pista di casa mentre precede Watson (Brabham-Alfa Romeo), Andretti (Lotus) e Depailler (Tyrrel-Ford)



fotografie LAT





fotografie LAT

IMITAZIONI E REAZIONI ANTI LOTUS

Trapianti, ventilatori e cloni? Da buttare!

La rivoluzione causata dalla Lotus Mk79 fece ribollire il Circus. Furono in molti a cercare di adeguarsi in corsa ai dettami della wing-car iperevoluta. La McLaren collaudò una 1\1126 con fiancate posticce, ma fu un mezzo aborto. Meglio fece la Brabham che in Svezia, il 18 giugno, portò la BT46 dotata di ventilatore nel posteriore. Una soluzione già sviluppata dalla Chaparral Jim Hall nella Can-Am americana e vietata dalla CSI (l'attuale FIA). In sintesi, la ventola creava artificialmente la stessa aderenza, anzi, molta di più, di quella originata dall'effetto suolo tramite condotti Venturi, tanto che Watson e Lauda fecero polpette degli avversari e quest'ultimo trionfò ad Anderstorp "sub-judice". Le autorità sportive proibirono subito il dispositivo perché elemento aerodinamico mobile e per ciò stesso fuori legge. In luglio, in Germania, la ATS fu la prima a presentare una copia della Lotus 79, ma i risultati furono deludenti. La super Lotus continuava a essere imbattibile.





IN PRIMAVERA SVOLTA IN CASA LOTUS

La Rossa parte bene poi viene surclassata

Il primo round in Argentina è un monologo Lotus: Andretti mette tutti a tacere con la vecchia 78, mentre le Ferrari di Reutemann (7.) e Villeneuve (8.) arrancano con le Michelin che sembrano patire il gran caldo. Ma due settimane dopo in Brasile, al Jacarepaguà, la Rossa risorge e trionfa con "Lole". Andretti, scornato, è solo 4°. In Sudafrica a tornare al top è uno scatenato Peterson che batte in volata l'indomabile Depailler con la Tyrrell, da tre gare non più a 6 ruote. Ma a far sussultare il cuore è un meraviglioso Patrese al volante dell'Arrows, che due mesi prima manco esisteva: balza al comando dopo aver infilato uno dopo l'altro tutti i grandi della Formula Uno. Il bel sogno finisce in fumo, assieme al suo Cosworth, proprio nel finale.

Peccato davvero. A Long Beach Reutemann si rituffa all'attacco, vincendo e staccando Andretti, sempre con la vecchia Lotus, di 11 secondi. Villeneuve, intanto, prosegue la sua saga aviatoria volando sopra il doppiato Regazzoni. A Monaco le favoritissime Ferrari e Lotus sono inghiottite nel nulla e Gilles rischia la vita perdendo il controllo della 312 T3 in avaria in pieno tunnel. Tutto finisce bene, anche se la leggenda del canadesino che distrugge le Rosse fa (ingiustamente, questa volta) un passettino in avanti. Lassù in alto, sul podio, Depailler si accende una delle 40 Gitanes che fuma ogni giorno: gli hanno appena suonato la Marsigliese, visto che ha vinto il Gp. Il mondiale fa registrare 4 vincitori in 5 Gp, ma a calmare gli animi ci pensa la Lotus, che in Belgio (dopo una prima e anonima apparizione alla Corsa dei Campioni non valida per il mondiale, vinta a sorpresa da Rosberg sull'antidiluviana Theodore) sfodera la mk79. Mario vince e Ronnie, con la 78, è secondo. Stessa musica in Spagna, mentre in Svezia a farla da padrona sarà la Brabham col ventilatore, poi subito bocciata dalle autorità sportive. Così in Francia le nere Lotus mordono come implacabili murene asfalto e avversari. In Inghilterra, a Brands Hatch, la Ferrari ha un'impennata d'orgoglio. Nel giorno della crisi Lotus, kappaò di motore, è Reutemann a dire la sua. Il resto della stagione, proprio come un film western, diventa un regolamento di conti tra compari, ma Ronnie rispetto a Mario, per dirla alla Sergio Leone, è un uomo con la pistola che sfida uno col fucile. Precise clausole contrattuali danno vantaggio all'italo-americano, cui spetta il diritto di prelazione sulla vittoria. Così è anche in Germania. In Austria Mario esce agganciandosi con Reutemann, mentre nella pioggia emerge proprio Peterson, che poi, in Olanda, deve arrendersi ancora una volta alle alchimie del gioco di squadra. Il mondiale si decide in Italia, dove "Piedone" conquista l'iride e la F.1 perde per sempre Ronnie, a seguito delle conseguenze della mega-collisione al via. Il finale di stagione è un premio di consolazione per la Ferrari, con "Lole" al top in Usa East e Villeneuve trionfatore a Montreal. Ma la vittoria la meritava lo stupendo Jarier, chiamato a sostituire Peterson. Il francese prende in mano la 79 ed è subito al top. Solo la rottura del radiatore lo priva del successo, tanto è stellare e imprendibile la Lotus 79.



Gp d'Italia drammatico

Sopra, Mario Andretti scatta dalla pole position a Monza affiancato da Villeneuve (entrambi saranno penalizzati per partenza anticipata), in un Gp tragico per l'incidente di Peterson al via, nel quale il pilota istriano chiude al 6° posto e si aggiudica il titolo iridato. La gara sarà vinta da Lauda davanti a Watson e Reutemann

”

Peterson che nel crash aveva riportato fratture alle gambe, spirò il giorno dopo in ospedale a seguito di un'embolia grassosa

”

IL TERRIBILE CRASH DEL '78

Quel pomeriggio maledetto a Monza

Circuito di Monza, 10 settembre. Sembra una giornata di festa. La Ferrari promette di vendere cara la pelle, anche se la Lotus 79 appare imprevedibile, con Andretti in pole. Peterson per un problema alla vettura titolare è costretto a salire per la gara sulla vecchia 78. Al via il gruppone si apre a ventaglio e poi pericolosamente, seguendo l'andamento a imbuto del rettilineo di partenza, le monoposto sono costrette a stringere per infilarsi nella strettoia. E da una toccata nella parte medio-alta del mucchio si innesca un'agghiacciante carambola multipla che vede coinvolti come maggiori danneggiati purtroppo Peterson e Brambilla. Il primo con fratture alle gambe, il secondo, colpito da una gomma, con gravi ferite alla testa. Lo spavento è tanto, ma sembra che il peggio sia scongiurato. La gara riparte molto in ritardo, ma i protagonisti Andretti e Villeneuve vengono penalizzati di 1' per partenza anticipata, così a vincere è un sornione Lauda. Il giorno dopo la tragedia: Ronnie Peterson spira in ospedale per embolia grassosa a seguito delle ferite riportate nel crash. Con lui la F.1 perde un re senza corona, uno dei protagonisti più amati che aveva infiammato le folle pur senza mai vincere un titolo mondiale. Oltre al dolore si scatena nel Circus iridato una vera e propria caccia alle streghe: Riccardo Patrese, incolpevole, subisce uno scandaloso processo morale (oltre che un procedimento penale vero e proprio, dal quale uscirà innocente). E a seguito di una presa di posizione di alcuni dei top driver della F.1, avallata dall' 'autorità sportive, sarà costretto ingiustamente a saltare il Gp al Watkins Glen per punizione. Ma il tempo col padovano sarà galantuomo e in lui resterà solo un brutto ricordo, ma nessun rimorso per quella maledetta domenica di Monza.

I RICORDI DI MARIO ANDRETTI

Ronnie e la Ferrari avversari terribili

Parlare della stagione 1978 con Andretti è come entrare in un campo minato. Basta chiedergli come e quanto il contratto lo favoriva in Lotus rispetto al compagno di squadra Peterson e Mario si scatena: «*Mi vengono i capelli dritti quando sento dire queste cose. Io, sì, ero il numero uno nel team, ma lui andando più forte mi avrebbe scalzato. Non ci riuscì tutto qui. Prima di morire a Monza mi disse scherzando: "ehi ragazzo, dammi una soddisfazione, fammi vincere un po' anche a me"»*. Beh, non emerge esattamente questo da certe mugugnature di Peterson... «*Balle inventate dalla stampa inglese - ribatte Marione - quell'anno le posizioni non furono mai congelate. Lui avrebbe potuto passarmi, umiliarmi e poi farmi vincere. La mia immagine ne sarebbe uscita male, ma io fui abbastanza forte da impedirglielo*». Eppure in Francia e in Olanda, sembrò che tra le Lotus ci fosse un patto di non aggressione... «*Falsissimo. In Francia avevo una sesta marcia più corta. A causa del vento, mi andava in crisi il motore e riuscii a stare davanti a Ronnie anche se*

Mario & Ronnie

Mario Andretti e Ronnie Peterson compagni di squadra alla Lotus nel 1978: il pilota svedese morirà l'11 settembre per le conseguenze del crash di Monza



Marione iridato a 38 anni

Con 64 punti in graduatoria Andretti, qui in azione nell'ultimo Gp della stagione e in lotta con Reutemann, va a conquistare a 38 anni il primo e unico titolo iridato di F.1 in carriera

lui attaccava eccome. Lo stesso in Olanda quando avevo guai a una fiancata e lui mi puntava in modo furibondo. Fu dura ma ce la feci anche quella volta. Fummo avversari, ma andavamo d'accordo, eravamo diventati amici». Non troppo, però, visto che Ronnie aveva deciso di andarsene alla McLaren, no? «È vero, ma se fosse stato più veloce di me avrebbe potuto restare in Lotus scalzandomi. Non andò così». Come considera la Lotus 79 rispetto alla 78? «Altro passo: la portammo in Belgio come muletto, ma io la volli per la gara. Chapman non era d'accordo e io dissi al capomeccanico: "si può fare?". Lui rispose: "Mario, per te sì". Corsi con la 79 e vinsi rifilando un secondo al giro a tutti. Fu l'inizio dell'apoteosi. E attenzione: potevo vincere il titolo anche l'anno prima, ma persi per il motore. Nel '77 avevamo dei Cosworth sperimentali, con 10 cavalli in più, che si rompevano spesso. Nel '78 preferimmo propulsori meno estremi e guadagnammo l'affidabilità». La memoria di Mario corre ancora a Monza: «Mi fregarono la corsa. Gilles scatto in anticipo al via, io mi mossi appena, di riflesso, ma in realtà lui era partito prima, io no. Nel finale lo passai. Quando seppi che avevamo entrambi 1' di penalizzazione divenni furibondo. Poi il giorno dopo ci fu la tragedia di Ronnie, quando sembrava che fosse fuori pericolo». E la Ferrari? «La sfida ci fu davvero. Loro avevano comunque consistenza e affidabilità. Malgrado la validità della Lotus 79, vi garantisco che battere le Rosse non fu facile».



SUTTON-IMAGES.COM



”

*Fino a due gare
dalla fine
Peterson
costituì una
spina nel fianco
per Andretti
che trovò
assai
competitive
pure le Ferrari*

”



1958-2007

***Quella vittoria
seminale***

Froilan Gonzalez
su Ferrari 375 prende
la bandiera a scacchi
e va a vincere il Gp
di Gran Bretagna
a Silverstone, il 14
luglio 1951, primo
trionfo iridato
della storia
per la Rossa in F.1



Ferrari le **8**
rimonte più belle

PIÙ DELLA METÀ DEI TITOLI PILOTI VINTI DAL
CAVALLINO SONO ARRIVATI IN SITUAZIONI
CHE ALL'INIZIO O NEL FINALE APPARIVANO
DIFFICILI SE NON DISPERATE. RIVIVIAMOLE!



a verità? Il retrogusto del dopo Monza lascia in bocca il sapore sgradevole del presagio d'un mondiale quasi già mezzo deciso. E per varie ragioni. Causa la competitività demoniaca di Hamilton, il potenziale terrificante della Mercedes, e, infine, un malinteso senso d'impotenza di tutta la Ferrari, a partire dalle carenze velocistiche della SF70H, per andare a quella triste acquiescenza a oltre 300 all'ora mostrata dagli stessi Vettel e Raikkonen. Più da Kimi che da Seb, per la verità. Ecco, per capirne storicamente di più, vale la pena cambiare inquadratura scegliendo una panoramica grandangolare. L'analisi è difficile e complessa e, al di là degli sviluppi futuri, che vedranno la Rossa più ficcante su tracciati dalle caratteristiche diverse e disomogenee rispetto alla pistona brianzola, è il momento di porre attenzione su un'eredità genetica della Ferrari.

”

*Anche
l'incantato 1975
per la Ferrari
in realtà non si
era aperto
molto bene:
dopo 4 Gp
Niki Lauda in
classifica aveva
solo 5 punti*

”



Quel 1958 vissuto col cuore in gola

Monaco Grand Prix, edizione 1958: Mike Hawthorn (Ferrari Dino 246) segue Stirling Moss (Vanwall VW7). A destra, a Silverstone, nello stesso anno proprio Moss scherza col grande rivale di quella stagione Hawthorn, settimo alla fine della gara e destinato ad aggiudicarsi il titolo mondiale, nel Gp del Marocco



fotografie LAT

Sintetizzabile, semplicemente, in un concetto inscalfibile: se il Cavallino ha vinto con i suoi alfieri quindici titoli mondiali piloti, è perché almeno la metà delle volte è riuscita a svettare in volata o quasi, in ogni caso riuscendo a volgere a suo favore situazioni che fin dall'inizio, a metà stagione o a pochi Gp dalla fine, sembravano compromesse. E allora facciamola, questa perlustrazione rigenerante all'interno di contesti déjà vu capaci di ridare luce e speranza, giacché riavvicinarsi foscolianamente a ciò che resta di grandi uomini fonti d'immense imprese reca in sé un che di consolatorio e costruttivamente - quanto scaramanticamente -, emulabile nonché benaugurante. Tanto per cominciare, la Ferrari debutta nel mondiale 1950 contro le imbattibili Alfa Romeo 158 e poi 159 quasi senza speranza, ma nel giro di una stagione e mezzo le fa fuori, a partire dalla scatenante prima vittoria di José Froilán González, a Silverstone 1951. Fino al ritiro di mamma Alfa a fine anno, dando il via all'era Ascari, col biennio successivo stradominato e lo stesso 1956 che vede Fangio davanti di poco ma autorevolmente alla Maserati di Moss.

La beffa alla Vanwall

Ciascuno la pensi come vuole, ma la stagione 1958 vede la Vanwall messa meglio della Ferrari. Moss debutta e vince su Cooper by Rob Walker, al primo Gp, in Argentina, poi da Monaco è con la Vanwall stessa, vincendo in Olanda, andando in testa al mondiale e dando vita a un testa a testa che vede tuttavia la Rossa prevalere d'un soffio. Soprattutto per maggiore affidabilità, con Hawthorn a punti in tutte le gare meno una, oltre che per il gioco di squadra di Phil Hill a Casablanca. Moss è sulla vettura top, però gara dopo gara accusa guai al cambio, al motore e all'accensione. La Ferrari tiene botta fino alla fine e porta all'iride lo stesso Hawthorn, pur non essendo unanimemente la più performante. E sul fatto che la Ferrari 158 del 1964 sia di gran lunga la migliore del lotto qualche dubbio ci sarebbe. Diciamo che l'ingegnere Mauro Forghieri, a neanche trent'anni d'età, fa geniali miracoli, ma come minimo sul piano telaistico la Lotus è avanti e la stessa Brm mica dorme. Poi c'è il fattore umano da non trascurare. La prontezza con cui il centauro John Surtees sa elevarsi al livello dei migliori è ragguardevole, eppure gli alfieri Lotus e Brm che lo sfidano per tutto

”

*Nel 2007, anno
orribile della
spy story, vince
Raikkonen al
fotofinish a
Interlagos,
mentre Alonso
e Hamilton
su McLaren
continuano a
farsi la guerra
sperando
ciascuno nella
sconfitta
dell'altro*

”

Rimonte anche in chiave Clark!

In alto, la prima fila del Gp d'Italia 1967, con Clark, Brabham e McLaren, anno in cui la grande (ma sfortunata rimonta) forse la più famosa nella storia della F1 spetta proprio allo stesso Clark. A destra, il via del Gp del Giappone a Suzuka nel 2000 con Mika Hakkinen (McLaren) in gran lotta con Schumacher su Ferrari che poi vincerà il titolo Piloti proprio in questa occasione

l'anno, fino agli ultimi convulsi giri del Gp del Messico, rispondono ai nomi di Jim Clark e Graham Hill. Alla fine il titolo diventa quasi una crudele lotteria, nella quale Bandini dà una gran mano al capitano tamponando Hill, costringendolo ai box e mettendolo fuori causa. Una gara piena di problemi per Clark consente quindi a Surtees, con un provvidenziale secondo posto, di vincere un titolo che cambia di mano, in un rutilante valzer, tre volte nel convulso finale, fino a arrire all'alfiere Ferrari. Con Forghieri mai arreso e pronto a crederci anche quando sarebbe stato ragionevole il contrario. Visto?

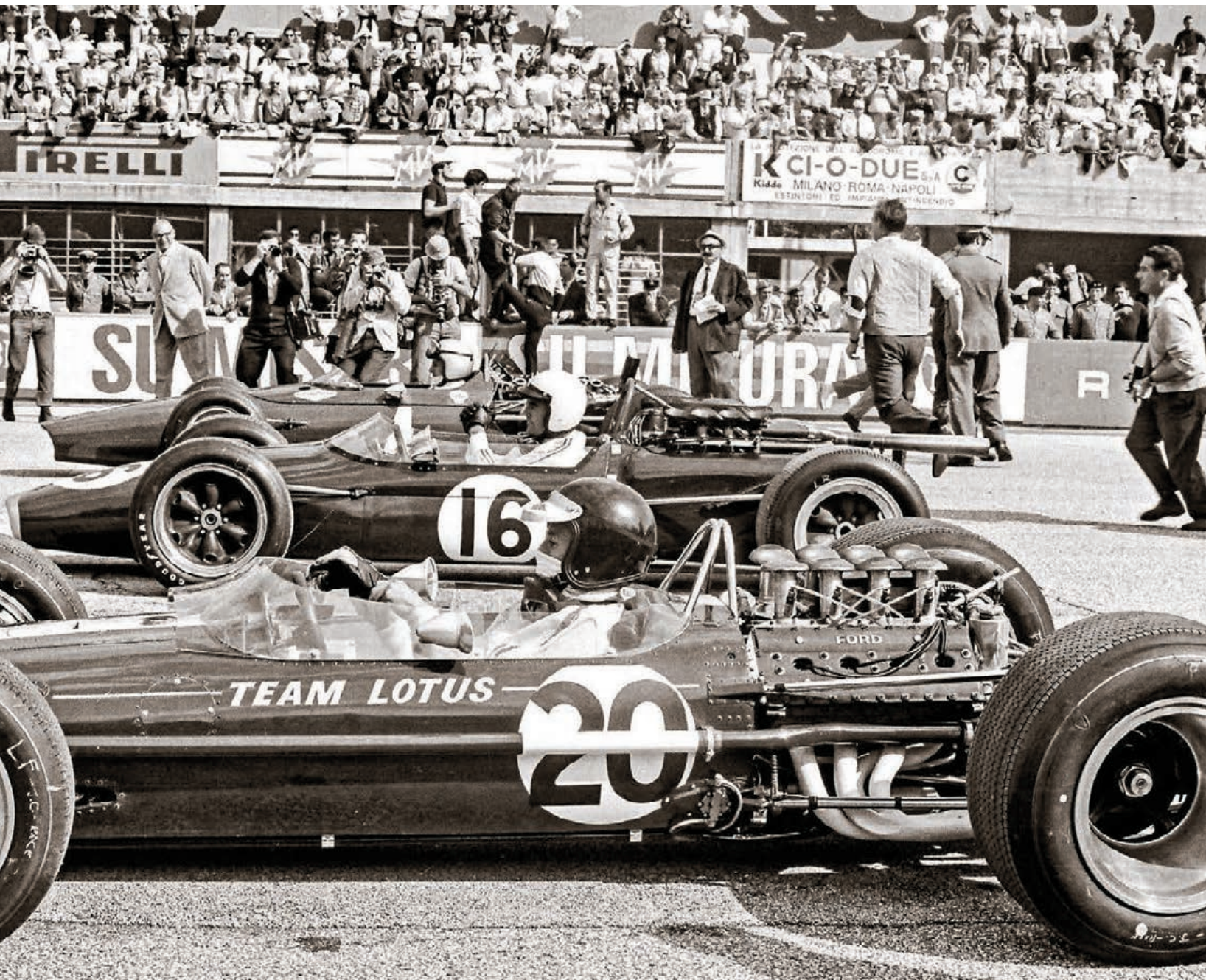
La resurrezione con Lauda

Dopo la cocente delusione del 1974, col ferrarista Regazzoni che perde il titolo all'ultimo tuffo al Glen, contro Fittipaldi su McLaren, il 1975 dovrebbe essere il momento della riscossa iridata per la Rossa, dopo ultradecennale digiuno. Eppure, anche se ora non lo ricordano in molti, l'incantato 1975 in realtà non si apre mica tanto bene per il Cavallino. Dopo quattro Gp, Lauda langue con cinque punti e Rega ne ha sei. Zero vittorie, con Fitti, Pace, Scheckter e Mass a segno e i ferraristi che al Montjuich s'inzuccano tra loro al via. Ma da Montecarlo in poi tutto cambia. Lauda con la 312 T vola in prova e vince quattro delle successive cinque gare, divenendo matematicamente campione a Monza, il giorno in cui Clay batte Fitti, a rendere il trionfo più completo. Pessima partenza, stupendo sviluppo. È pure la storia di Niki Lauda nel 1977. Parte meglio il compagno di squadra Reutemann, anche se l'austriaco risponde in Sudafrica - dove però arriva con la sua T2 ferita e non in grado di percorrere un solo giro in più. Nelle restanti quattordici gare Lauda vincerà solo in Germania e Olanda, ma il titolo sarà suo addirittura con due prove d'anticipo pur avendo saltato il Gp di Spagna perché dolorante. Sul giro secco ormai Mario Andretti con la Lotus 78 è più veloce e molto spesso la Wolf di Scheckter, specie all'inizio, rende meglio della 312 T2, eppure la miglior costanza alla fine prevale e alla grande. Il discorso vale anche per un'altra indimenticabile annata, il 1979. Spesso valutata a ritroso e erroneamente come stagione dominata e invece no, per niente. Perché all'inizio parte alla grande la Ligier con la straordinaria Js11, che vince tre Gp dei primi cinque, due iniziali con Laffite e uno con Depailler. Mentre la seconda parte è appannaggio della sensazionale Williams Fw07, al top in cinque Gp sui restanti otto. Ma ancora una volta la Rossa fa della costanza di rendimento la vera delizia, risultando complessivamente - e nettamente, a conti fatti -, la migliore sul piano della consistenza. Lo stesso 2000 della vittoria finale di Schumi a Suzuka - che battendo Hakkinen riporta l'iride piloti a Maranello dopo ventuno anni di digiuno -, è anno difficilissimo, ansiogeno e travagliato, se rivisitato step by step. Il famosissimo duplice sorpasso a Spa, con Mika che beffa Schumi doppiando Zonta a Les Combes, diventa in diretta una specie di simbolo dell'ennesimo temuto rovescio Rosso. Non dimentichiamo che, al di là del titolo Costruttori 1999, un brodino, Michael dal 1996 lotta senza luce per più di tre anni per riportare l'iride a Maranello. E ci riuscirà solo nel Gp del Giappone 2000, credendoci contro tutto e tutti. Come nel 2003, quando batte non uno ma due contendenti, Raikkonen su McLaren e Montoya su Williams, approfittando di un finale in cui la Rossa ritrova competitività dopo una polemica che ha colpito e quasi affondato le rivali gomme Michelin.



ACTUALFOTO





SUTTON-IMAGES.COM



Il trionfo inatteso di Kimi

Stesso dicasi per il 2007, annus horribilis della spy story, che vede Raikkonen prevalere quasi al fotofinish a Interlagos, mentre Alonso e Hamilton su McLaren continuano a farsi la guerra, sperando ciascuno solo nella sconfitta dell'altro. Così il terzo, Kimi, gode. E con lui la Rossa. Claro? Bisogna tener duro, anche quando sempre impossibile. Perché più della metà dei quindici titoli Piloti della Ferrari derivano da contesti simili. Poi, certo, è anche vero che sono stati persi mondiali che non si dovevano perdere. Come ad esempio il 1966 con Surtees, il già citato 1974, il 1976 col rogo del Ring e l'uragano del Fuji, l'82 di Gilles e Didier, l'83 di Arnoux, l'85 di Alboreto, il '90 di Prost, il '97 e '98 o quasi lo '06 di Schumi e il '99 di Irvine, il 2008 di Massa, senza dimenticare il 2010 e il 2012 di Alonso. E fanno tredici e mezzo. Allora mettiamola così: la Ferrari è quella Casa che nella storia ha perso mondiali che sembravano già vinti, riuscendo a vincere titoli financo quando apparivano irrimediabilmente persi. Ed è la seconda delle due caratteristiche genetiche a aumentare il fascino dell'appel e pure la speranza per come andrà a finire questa appassionante sfida contro Hamilton e la Mercedes.

ALFA ROMEO

Viva le Casette **prefabbricate**

LA CRISI ECONOMICA GLOBALE FA TRAMONTARE
L'EPOCA DI UNA F.1 FATTA SOLO DA GRANDI
COSTRUTTORI. ECCO RED BULL, BRAWNGP E...

AUTOSPRINT N° 50 14 DICEMBRE 2010

C'ra una volta la Formula Uno delle Grandi Case. Ricchissima, patinata, ipertecnologica, spendacciona, esclusiva e geneticamente selezionata. Quella dei Costruttori puri con 500 milioni d'euro di budget a stagione e dei mille dipendenti: una metà per star dietro al telaio, l'altra al motore. Con due team cloni

a ogni squadra, uno per correre, l'altro solo per provare, un giorno sì e l'altro pure. La PlayStation delle Corporation impegnate nella sfida più planetaria e globale ipotizzabile. Punta di lancia trionfante e intrusiva del modello di sviluppo occidentale, capace di creare eventi in grado di intercettare attenzione come un'Olimpiade o un mondiale di calcio, bonificando mercati vergini oltre le colonne d'Ercole dell'immaginario. Una lobby potentissima, quasi uscita da un romanzo di Dan Brown piuttosto che da un fumetto di Martin Mystere, in grado di amalgamarsi e fare fronte comune tanto da entrare in collisione con Bernie Ecclestone, padre-padrino della F.1 moderna, per rivendicare prima maggiori dividendi e poi minacciare una dolorosa scissione con l'ipotesi di dare vita a un campionato sdoppiato e autonomo. O, più semplicemente, di sfilare di mano a Bernie il giocattolo. Sì, perché la Grand Prix Manufacturers Association, sigla tatuata sul petto orgoglioso delle holding automobilistiche mondiali d'Occidente e Oriente, era prontissima all'ammutinamento nel nome di propositi perfino nobili, in barba al capitano di vascello, la FIA che fu di Mosley, e all'armatore, la FOA di Bernie, mister E. Poi qualcosa, anzi tutto, s'è inceppato. La recessione economica mondiale, iniziata nel 2006, ha scavato voragini nei bilanci dei giganti della tecnocrazia su ruote e tanto, tutto, è cambiato. A fine 2004 se n'era già andata la Jaguar (ex Stewart), ossia la Ford, quindi dal 2008 s'è attuata l'exit strategy di Honda, poi Toyota e BMW e infine Renault. Tanto che ora di grandi Case effettive (non contando la Lotus) ne sono rimaste in pista solo un paio: Ferrari (pro Fiat) e Mercedes. In poche parole, se davvero le holding dei semovenuti veloci avessero anni fa assunto il controllo del Circus, ora la F.1 sarebbe una specie di DTM, in mano a due soli Costruttori.

Toro Rosso nell'empireo

Monza, 14 settembre 2008: Sebastian Vettel, su Toro Rosso STR03 a motore Ferrari va a vincere un Gp contraddistinto dalla pioggia: per team e pilota è la prima vittoria in carriera



”

*Già nel lontano
1980 il saggio
Ken Tyrrell
aveva delineato
i difetti di una
F.1 sempre
più preda
dei grandi
Costruttori
di automobili*

”

Diverse filosofie di fare squadra

Sopra, le tre Tyrrell 010 per Jarier, Daly e Thackwell schierate in pit-lane in occasione del Gp Canada 1980. A destra, a Yas Marina presso Abu Dhabi, Jenson Button e la BrawnGp BGP001 Mercedes festeggiano i titoli mondiali Piloti e Costruttori 2009

La profezia di Tyrrell

Alla fine, insomma, s'è rivelata vera l'antica profezia che nel lontano 1980 fece il saggio e spietato Ken Tyrrell, ossia questa: «*Il motore turbo è il cavallo di Troia per fare entrare i grandi Costruttori nel Circus. Essi negli anni arriveranno in massa, porteranno fiumi di soldi ma alla lunga rischieranno di lasciare solo macerie. Perché, Ferrari a parte, che è simbolo e sinonimo di F.1, gli altri comunque vada non possono permettersi di correre a lungo e con continuità. Per due motivi semplicissimi - chiosava lo zio Ken -: se vincono gli conviene di smettere finché sono vincenti e se perdono gli conviene di smettere per evitare brutte figure. Hanno un'immagine e un marchio da difendere, loro, non sono come noi piccoli team nati per correre, che abbiamo nei Gran Premi l'unico vero motivo della nostra esistenza*». Dategli torto, trent'anni dopo, se solo ne siete capaci. Niente male anche la frase di Marc Gené pronunciata sulla Minardi, squadra per cui corse nel 2000: «*Parliamoci chiaro, è uno dei team più importanti della F.1. Anche perché è lì per perdere. Una piccola squadra così, che non ha possibilità di opporsi ai grandi team, è fondamentale, perché, facendo miracoli per sopravvivere, impedisce a una delle grandi Case di ritrovarsi ultima*». E fa un certo effetto notare che gli eroi vincenti della neo-Formula Uno del medioevo sostenibile odierno - la categoria convertita al pauperismo, che rinuncia ai test, professa il monofornitore di gomme e centralina, rinnega l'elettronica e corre per un mesetto di gare con lo stesso cambio e lo stesso motore, ormai costruito con lo stampino, tagliato nei giri massimi e congelato nello sviluppo -, in fondo sono proprio due ribelli fuoriusciti dalla logica delle grandi Case: Ross Brawn e Adrian Newey. Il 26 ottobre 2006 la Ferrari annuncia che Brawn lascia il team. Il direttore tecnico si prende un anno sabbatico. Al termine di questo periodo però non rientra in Ferrari, magari per diventare capo della GES, come molti ipotizzavano e magari lui stesso sperava, ma viene assunto dalla Honda. La Red Bull Racing l'8 novembre 2006, quindi due settimane dopo, ufficializza che Newey sarebbe entrato nel team a partire dal febbraio 2006. Transfuga McLaren-Mercedes, ormai saturato da un ambiente duro, ipergerarchizzato, in cui le immense pressioni gli avevano quasi cavato la voglia di dimostrarsi quel genio che è sempre stato.

Newey e Brawn diventano immediatamente anime pensanti di due squadre che finiscono per assomigliare sempre più a loro.

Il resto è storia. A Monza 2008 il primo sorpresone, con Toro Rosso (ossia l'ex team Minardi che fa correre materiale by Red Bull Technology) al top grazie a Vettel re della pioggia. Quindi dal 2009 la F.1 azzerò il regolamento e riparte con una nuova filosofia che promuove il risparmio e taglia budget e carichi aerodinamici alla ricerca di sostenibilità e spettacolo. Approfittando di un buco regolamentare compiacente, Brawn si presenta al via con la monoposto ex Honda dotata del famigerato estrattore col "double decker", che uccide subito il campionato, anche se a dargli noia è l'innovativa Red Bull by Newey. L'anno dopo la BrawnGp torna a essere una grande Casa e si trasforma in Mercedes perdendo competitività come un Sansone rasato, mentre la Red Bull - nata nel 2005 dalle ceneri Jaguar - esplose e fa l'en-plein iridato, ritardato solo da qualche caduta di affidabilità.

Il segnale è chiaro, chiarissimo: da due anni monopolizzano i titoli



SUTTON-IMAGES.COM





LAT



strutture che non hanno niente a che vedere con le dinamiche politico-economiche dei grandi Costruttori. La gestione autocratica di realtà svincolate dalla logica dei consigli di amministrazione ha la meglio sul potere dei Ministeri della Velocità. Se resta vero che la macchina prevale sul pilota, comincia ad affacciarsi l'idea che la squadra possa prevalere su entrambi. A patto che si muovano in modo agile e razionalmente geniale, i piccoli-grandi feudatari del Circus possono battere gli imperatori di un tempo, McLaren e Ferrari. Certo, le realtà di Brawn Gp e Red Bull sono tutt'altro che povere, non hanno niente a che vedere con un'ipotetica "lega nerd", ma guarda caso restano svincolate dalla filosofia dei veri produttori di automobili. E fa sensazione anche rilevare come dal 2007 quattro piloti siano riusciti a vincere il mondiale per la prima volta: Raikkonen, Hamilton, Button e Vettel, a dimostrazione del fatto che anche nel fattore umano le gerarchie consolidate non esistono più. Per vincere basta trovarsi nell'anno giusto al posto giusto e con la macchina adeguata.

Questo è il senso della metamorfosi della F1 che non è più e non è solo lo sfogo dei colossi mondiali del vapore, ma un'arena in cui si vince bilanciando equilibri delicatissimi, sia nella factory che in pista. Dove, dopo tanti anni, per una volta, anzi, almeno per due, le dimensioni non contano.

AUTO SPORT
GT



Quando **Alfa** sfidava **Ferrari**

BRUNO GIACOMELLI È STATO IL PILOTA DELLO STORICO RITORNO DEL BISCIONE IN F.1, NEL 1979. FEDELE ALLA CASA ITALIANA NEI GP FINO AL 1982, ECCO IL SUO RACCONTO DI UN'EPOPEA CHE AVREBBE MERITATO MAGGIOR FORTUNA

AUTOSPRINT N° 6 10 FEBBRAIO 2015

Vedere il marchio Alfa Romeo sulle fiancate della Ferrari Sf15-T di F.1 è stata una sorpresa. Una novità per i giovani e un tuffo al cuore per i Cuori da Corsa che battono da un pezzo, avvezzi a considerare sulle piste Biscione e Cavallino animali nobili e rivali. Dall'alba dei Gp, nel 1950-1951, quando l'Alfa vinceva e la Ferrari esordiva,

alla fine degli Anni '70, quando l'Alfa tornava e la Ferrari vinceva.

Protagonista indimenticabile degli anni del ritorno è Bruno Giacomelli, classe 1952, 69 Gp all'attivo e quattro stagioni in Alfa Romeo, dal 1979 al 1982, con un 3° posto a Las Vegas come miglior risultato.

A lui il compito di ricordare quei momenti intensi, ricchi di orgoglio, coraggio e speranze alfiste.

Bruno, racconta la tua prima volta in Alfa e sintetizzane la magia.

«Balocco, pista di prova. Entro alla Cascina Luigina e trovo la monoposto 177 in un ex fienile, fiammante, solenne, in alto, sopra la buca da meccanico, con dietro la gigantografia di Nino Farina, primo iridato F.1, nel 1950 su Alfetta. E mi emoziono come un bambino».

La tua grande chance. Nessuno come te la meritava. Campione in F.Italia, F.3 britannica, F.2 europea col record di vittorie: neppure Ayrton Senna arrivò in F.1 con un curriculum così stratosferico.

«Mi fa piacere che lo ricordi. In F.1 avevo debuttato con la terza McLaren ufficiale a Monza 1977: avevano lasciato andare Villeneuve ed erano contenti di avere me».

Altri quattro Gp nel 1978 con la terza McLaren, stavolta la M26, una macchina sbagliata.

«Aveva lo sterzo durissimo, era difficile, terribile da guidare. Se pensi che Hunt con essa riusciva certe volte a tenere il passo di Mario Andretti con la rivoluzionaria Lotus 79 a effetto suolo, ti rendi conto che


Quel rientro tanto atteso

Zolder, 13 maggio 1979: Bruno Giacomelli su Alfa Romeo 177 è davanti alle Renault di Jean-Pierre Jabouille e René Arnoux, nel Gp del Belgio: il grande giorno del ritorno per il Biscione nella F.1 iridata



Ruota a ruota col mito Gilles

Gran Premio d'Italia 1980 a Imola: Giacomelli su Alfa Romeo alla Tosa lotta con Villeneuve su Ferrari: ma la fortuna non sarà con loro. Gilles uscirà di pista, protagonista di un violento incidente e Bruno finirà sui suoi detriti, dovendosi ritirare anzitempo. Dietro di loro, nella foto, la Brabham di Rebaque



“
Se la 177 fosse stata del peso giusto, si poteva stare comodi nelle prime tre file, ma così non fu. Oggi che guardano gli etti, neanche ci correrebbero con una macchina così
”

ACTUALFOTO

gran pilota è stato James».

Bruno, l'Alfa Romeo per te nel 1979 è l'occasione della vita. Vi meritate l'un l'altra. Eppure c'è chi mette in giro una voce un po' carogna. L'Alfa in quel momento è in mano all'Iri, quindi è un'azienda pubblica e tu saresti raccomandato dai sindacati nonché benvoluto dal Partito Comunista.

«Totalmente falso. Non ho mai fatto politica, mai mescolato la politica con lo sport e non ho mai espresso le mie opinioni pubblicamente. Sai, chi ha detto questa cosa voleva farmi del male e basta».

La verità è che a fine 1978 brilli come il più promettente giovane pilota italiano non accasato. Sei abituato a un team anglosassone - la McLaren - espertissimo di F.1, monopadrone, verticistico e razionale: qual è l'impatto con il team Alfa Romeo, propaggine Autodelta by Chiti ma di fatto sotto l'influsso di un'azienda in mano pubblica, esposto a giochi politici complessi e neo-debuttante in F.1?

«La domanda è strutturata bene e dice già tutto. Ti sei risposto da solo».

E la 177? Concepita nel 1977, collaudata a Balocco da Vittorio Brambilla l'anno dopo, debutta con te al Gp del Belgio 1979, col motore 12 cilindri Boxer. Affascinante ma già vecchia, sorpassata dall'avvento delle wing-car, no?

«Per l'anno in cui era nata, la 177 era buonissima. Chiti aveva fatto un ottimo lavoro. Ma per quando debuttò nei Gp era già vecchia, sì. Non era una vettura a effetto suolo. Lo stesso motore Boxer le impediva di esserlo - mentre la Brabham correva col propulsore Alfa a V - e soprattutto era troppo pesante, come girare in qualifica con una vettura a metà serbatoio di benzina. Se la 177 fosse stata al peso giusto, si poteva stare comodi nelle prime tre file, ma così non fu. Oggi che guardano gli etti, neanche ci correrebbero con una macchina così. Si rivelò comunque onesta e utile per rodare la squadra, che aveva esperienze di prototipi ma non in F.1».

Zolder 1979: il gran ritorno Alfa, dopo 27 anni di assenza dai Gp. Gara dignitosa, fino a che...

«...De Angelis con la Shadow arriva lungo in frenata, mi viene dentro e mi centra. Fine della faccenda».

...E la foto di quel crash diventa il manifesto del film "Pole Position - I guerrieri della F.1". Poi a Monza arriva la nuovissima 179 wing-car.

«Gran salto di qualità. In gara sto per acciuffare Lauda con la Brabham-Alfa, un bel segnale, ma all'uscita della Ascari, non per colpa mia quanto per un problema alla pedaliera, manco il punto di frenata per cinque metri e vado dritto. Peccato. Questa bella prestazione complessiva convince i vertici Alfa che potevamo avere futuro».

Com'era con te l'ingegner Carlo Chiti?

«Conservo una grande stima di lui. Era un tecnico bravissimo e passionale: nei momenti belli ti faceva sentire tutto il suo calore, in quelli brutti sapeva essere duro. Comunque mi apprezzava. Purtroppo per l'80% del tempo doveva occuparsi di politica gestionale e solo al 20% di tecnica».


E con la Ferrari? C'era rivalità, tensione, tra voi del Biscione e quelli del Cavallino?

«No. Eravamo un team nuovo, loro i più esperti e blasonati della F.1,



*Alfone al top
a fine 1980*

Gp d'Italia 1980:
l'Alfa Romeo viaggia
con i migliori, dopo
un'annata delicata
di crescita costante.
Eccola a Imola nelle
primitive fasi con
Bruno Giacomelli
davanti
a Gilles Villeneuve
(Ferrari), Hector
Rebaque (Brabham)
e Alan Jones
(Williams)



Depailler fece bene a Long Beach e Montecarlo, stavamo migliorando, ma arrivò la tragedia di metà stagione, a Hockenheim con la morte di Patrick in un terribile incidente in prova

lanciati verso il mondiale con Scheckter. Ciascuno aveva i suoi obiettivi».

E inizia il 1980, colori Marlboro e per compagno hai Depailler, con le gambe martorate da un incidente in deltaplano.

«Patrick soffre, nei primi Gp, è conciato male. I collaudi toccano a me, d'altra parte sarò sempre il pilota di sviluppo, fino al 1982. Ero vicino di casa e avevano fiducia in me».

L'inizio non è male: sei 5° in Argentina, poi la macchina cresce e Patrick si ristabilisce.

«Depailler fece bene a Long Beach e Montecarlo, stavamo migliorando, ma arrivò la tragedia di metà stagione, a Hockenheim, con la morte di Patrick in un terribile incidente in prova».

Per la sua uscita alla Ostkurve non si può escludere un cedimento della sospensione.

«La causa non è stata mai ufficialmente accertata. Dico solo questo, per correttezza».

Grande perdita, Patrick. Proprio mentre l'Alfa inizia ad andare come un missile.

«Il salto di qualità al Gp di Gran Bretagna, con la Goodyear che porta una nuova gomma anteriore e siamo tra i top six: una prestazione vera».

A Zeltweg, in Austria, vai forte.

«Ho un guaio nel posteriore, penso d'averne una gomma bucata, vado ai box, riparto e mi viene via una sospensione».

In Olanda, a Zandvoort, stai braccando la Ligier di Laffite, 2°, ma...

«Non è un errore mio, Avevo passato Ferrari e Renault in rettilineo, andavo che era una meraviglia, ma ebbi un guaio aerodinamico che influì sulla frenata, si bloccarono le gomme posteriori e presi un cordolo alto un palmo, rompendo una minigonna».

Il risultato clamoroso è nell'aria, ma al Gp d'Italia a Imola...

«In qualifica manco la pole per un bicchiere di benzina: vado giù di motore alla fine del giro, alla Variante Bassa. In gara tutto procede alla grande, sono in scia a Villeneuve su Ferrari, ma a Gilles scoppia una gomma prima della Tosa, si schianta e battezza quella curva col suo nome, mentre io passo su un suo detrito e la mia corsa è rovinata: ho bucato».

Il giorno del riscatto pare al Watkins Glen, al Gp Usa East. Lì sei inarrivabile. Il migliore. Dalle qualifiche si capisce che l'Alfa Romeo è tornata in cima al mondo, mentre la Ferrari arranca.

«Macchina neutra, in curva follemente stabile e veloce. Perfino alla chicane velocissima che avevano realizzato dopo la morte di Cevert ero il migliore. In gara saluto tutti e me ne vado in testa. Non ce n'è per nessuno. Tutto troppo bello perché sia vero e infatti quando pregusto il trionfo la macchina si ammutolisce: bobina kappaò. Fine del sogno. A fine corsa, la riportano ai box col carro attrezzi, i meccanici cambiano la bobina e il motore riparte...».

E le Ferrari...

«Quel giorno da me Villeneuve e Scheckter prendevano più di un giro. È la volta che l'Alfa è stata più superiore alla Rossa, poi è andata come è andata. E pensavo fosse solo l'inizio. Perché poco prima a Balocco avevo provato la macchina per il 1981 demolendo il record. In teoria, eravamo i favoriti per il mondiale 1981, io e Mario Andretti, ma, di lì a

poco, furono abolite le minigonne mobili stabilendo un'altezza minima da terra e la Goodyear si ritirò. Tutto fu stravolto, i team inglesi aggirano il regolamento adottando i correttori d'assetto, perdemmo il vantaggio acquisito per andare avanti nella legalità e buttammo metà anno. Chiti volle poi l'arrivo di Ducarouge, che adottò i correttori e la macchina si rimise ad andare fortissimo, col culmine a Las Vegas».

Racconta, Bruno.

«Mi ero giocato un podio a Monza per un guaio al leveraggio del cambio, ma pazienza. E siamo a Las Vegas, ultima gara del mondiale. Parto con le Michelin a mescola dura e so che all'inizio c'è da soffrire, tanto che vado in testacoda, mi fermo col muso vicino a un muretto e faccio fatica a inserire la retromarcia, per un guaio già noto. Okay, riparto davanti ad Alan Jones, primo, con la Williams, che sta per doppiarmi, ma invece giro dopo giro gli vado via. Faccio una rimonta da antologia, quasi gli mangio un giro, faccio la volata con Prost e finisco terzo, mio miglior risultato in F.1.»

E il 1982?

«Il mio nuovo compagno di squadra De Cesaris con la 182 fu grande a Long Beach in prova e in gara, era in testa, poi Lauda rimontò e Andrea fu costretto al ritiro. Fu il picco stagionale dell'Alfa, che poi si ritirò dalle corse a fine anno, cedendo il materiale alla Euroracing. Me ne andai anch'io e da lì in poi la Casa del Biscione chiuse con la F.1, perché

”

A Las Vegas 1981 piazzo una rimonta da antologia e riprendo quasi un giro al vincitore Jones su Williams, tanto che alla fine sono terzo e salgo sul podio!

”



Una gara in recupero

Anno 1981, Gp di Las Vegas: Bruno Giacomelli si avvia intruppato nel gruppone dietro ai primissimi. Ma dopo una corsa tutta di rimonta si leverà la soddisfazione di guadagnarsi il podio, vedendo il traguardo in terza posizione

il resto dell'attività nei Gp ebbe un dna, un'identità di fatto diversa».

Certo che al Glen 1980 Chiti per un po' godette di brutto a stare davanti alle Rosse così di netto, lui che col Drake a fine 1961 s'era lasciato malissimo.

«Io stesso fui corteggiato da Ferrari, nel 1976, ma il rapporto poi non si concretizzò. Peccato».

E ora vedere il marchio Alfa sulla Ferrari che effetto ti fa?

«È un'operazione di marketing. L'Alfa Romeo in F.1 è stato altro e, tanti anni dopo, ho ancora il piacere d'averne fatto parte».

ALFA

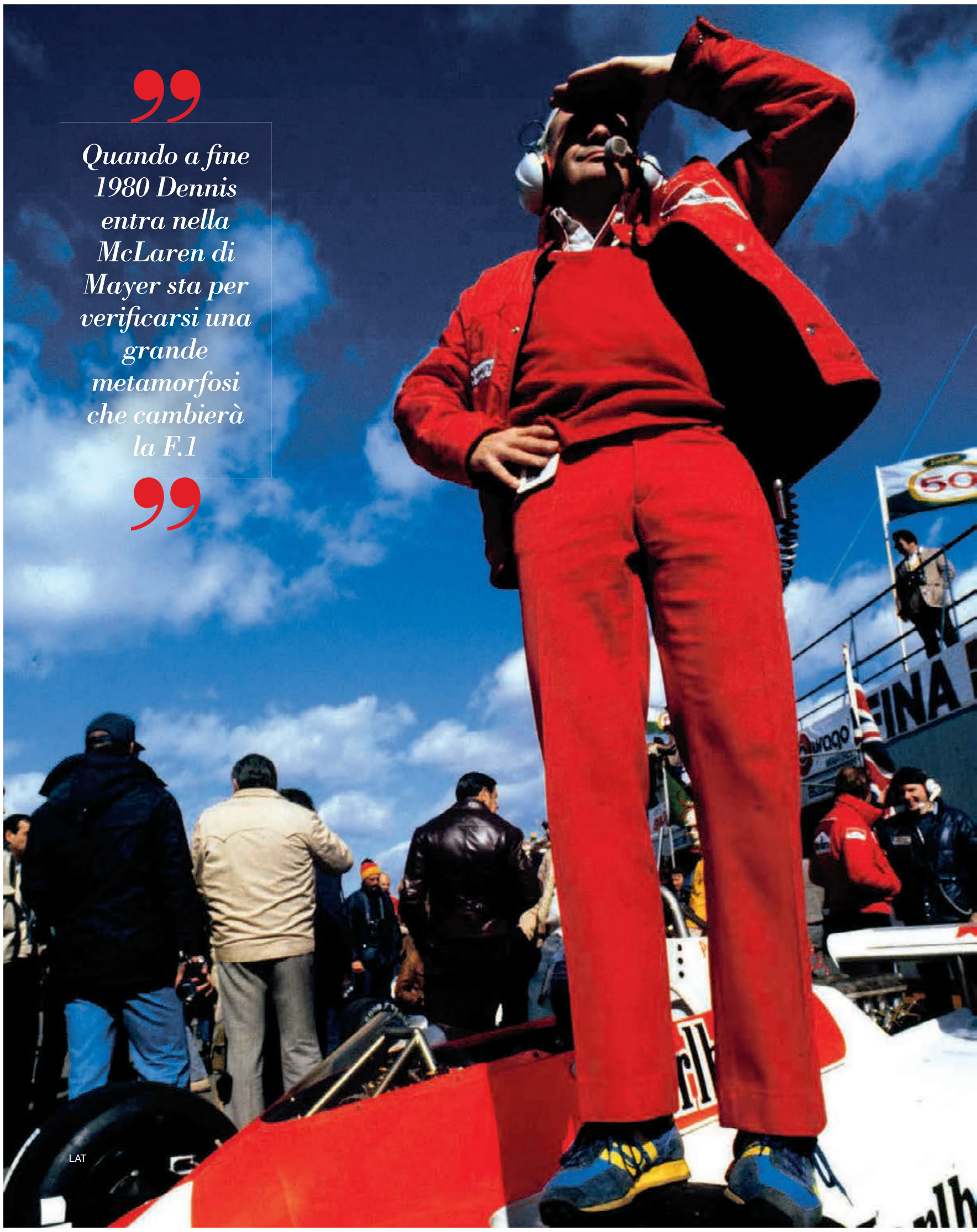
ACTUALFOTO



”

*Quando a fine
1980 Dennis
entra nella
McLaren di
Mayer sta per
verificarsi una
grande
metamorfosi
che cambierà
la F.1*

”



Mutazioni

fondamentali

MOLTI TEAM DI F.1 VIVONO LA LORO STORIA
ALL'INSEGNA DEL CAMBIAMENTO DI DNA
IN UN PROCESSO SENZA FINE DI EVOLUZIONE

AUTOSPRINT N° 38 20 SETTEMBRE 2011

Li vedi trasformare. Come Barbapapà. I team di Formula 1 negli anni mutano, crescono, si potenziano, evolvono tipo i Pokemon. E cambiano nome. La storia dell'ultimo trentennio della F.1 è in gran parte una metamorfosi sfolgorante di sigle, ragioni sociali, transazioni, affaroni e svendite. Passaggi azionari che trasformano bruchi in crisalidi o staccano ali a farfalle ritrasformandole in vermi.

In fin dei conti tra le dodici squadre iscritte al mondiale 2011 solo la Ferrari è rimasta sempre Ferrari, anche se agli albori nacque come scuderia per far correre auto e moto di altre marche. Per tutte le altre la sciarada rutilante del cambiamento macchia d'effimero e cangiante la realtà del Circus già di per sé geneticamente mutevole e sfrecciante. Al di là delle descrizioni poeticheggianti, la sostanza delle cose spiega tutto: dalla seconda metà degli Anni '90 il Circus si è trasformato in un club esclusivo a numero chiuso e chi ha voluto entrare - con rare eccezioni, la più nobile delle quali è stata la Toyota -, ha dovuto farlo rilevando, il più delle volte a peso d'oro, i marchi e i titoli sportivi altrui.

Il lungo valzer (tra i team ancora in attività nel 2011) lo comincia la McLaren che alla fine della sua disgraziatissima stagione 1980, coi soldi e il beneplacito della Marlboro, cambia nome e diviene McLaren International: non è una verniciatina alla facciata, ma una vera rivoluzione. Teddy Mayer, il boss, viene prima affiancato e poi estromesso dal nuovo "omo de panza" Ron Dennis, che porta con sé il tecnico John Barnard il quale ha nel cassetto il progetto della prima F.1 in carbonio: la Mp4/1, laddove P4 sta per Project Four, il team di F.2 dello stesso Dennis. Da allora nulla sarà più come prima, alla McLaren e in F.1.

Teddy Mayer cede a Ron!

Gp del Canada 1980: Teddy Mayer sembra quasi cercare di scorgere cosa l'aspetta dietro l'angolo. La risposta è semplice: l'entrata di Ron Dennis alla McLaren e la sua prossima estromissione dalla squadra, per inaugurare un nuovo ciclo

Nel frattempo in Inghilterra, a Witney, una piccola squadra indice una conferenza stampa nella quale oltre a annunciare il debutto in F.1 proclama che ben presto vincerà il campionato del mondo. Si chiama Toleman e il progettista è Rory Byrne, uno coi bassettoni a prato che pare capitato lì per caso. La prima monoposto, la 181, è tozza, sovrappeso e ha un motore turbo Hart 4 cilindri che si sbriciola solo a guardarlo con cattiveria: altro che vincere in F.1, è come correre al palio di Siena in groppa a un maiale.

Ma in cinque anni la squadra germoglierà, Byrne prenderà le misure e nel 1985 arriva la Benetton che ci mette soldi, nome e faccia. Dall'anno dopo le monoposto inglesi corrono col nome dello sponsor proprietario italiano, poi, con l'arrivo di Flavio Briatore, la scoperta e l'esplosione di Schumi, la valorizzazione di Ross Brawn e la beatificazione di Byrne, inizia un breve ciclo vincente iridato. Spezzato solo dal fatto che la Ferrari acquista pezzo per pezzo il pacchetto umano e intellettuale della Benetton per cominciare la sua nuova era dominante nel mondiale. Ma questa è un'altra storia.

Perché la Benetton dal 2002 diviene Renault a sua volta iridata, aridaje, nel biennio 2005-2006 con Alonso navigato da Briatore medesimo, che più navigato non ce n'è. Non è finita, perché quando a fine 2009 la Renault spaventata dalla crisi economica mondiale fugge dalla F.1, la squadra viene rilevata dalla finanziaria Genii, che fa il suo ingresso col 75% delle quote. E la Genii lì ancora sta.

Il sogno di Stewart

Quando rientra in F.1 nel 1997, stavolta nell'insolito ruolo di Costruttore, Jackie Stewart un po' ci crede, un po' ci spera. Lo attendono tre annate intelligenti e oneste, nelle quali arriva anche a fine stagione una vittoria con Herbert al Nurburgring, ma soprattutto una proposta che non si può rifiutare: 100 milioni di sterline dalla Ford per acquisire il team, che alla fin fine è una scatola vuota. Lo scozzese, che mica è scozzese per caso e scemo non lo è neanche un po', ci pensa nanosecondi zero e piazza il colpo della vita, anche se ricco lo era già diventato da pilota. Nasce sulle ceneri della ex-Stewart la Jaguar Grand Prix che inseguirà il successo in F.1 con le stesse soddisfazioni con cui nei cartoni animati Wile Coyote va dietro a Beep Beep. Una catastrofe. A rilevare la squadra lasciata quasi in disarmo arriva la Red Bull (già sponsor Sauber) che per il 2005 ribattezza le vetture dando inizio a un ciclo di rinascita che si trasformerà, soprattutto grazie al progettista Adrian Newey e al talento fatto in casa di Seb Vettel, in epopea vincente. Con la squadra di Didi Mateschitz che diviene il faro della F.1 dopo il primo decennio del terzo millennio.

Sugli sforzi, le avventure e le disavventure di Giancarlo Minardi in F.1 ci hanno scritto libri, quindi non c'è bisogno di friggere metri cubi di aria in più. Tra i meriti che il faentino ha, c'è senza dubbio quello di aver tenuto in vita per un ventennio in F.1 una squadra coraggiosa e tutt'altro che priva di una sua anima e di spunti interessanti. Nel lungo cammino a dar man forte tra gli altri, si alternano Lucchini, Briatore, Rumi e quel bizzarro di Stoddart, fino a che, dopo che quest'ultimo ha fatto girare pesantemente le eliche a Ecclestone e Mosley, dal 2006 ecco la Red Bull che mutandosi in Toro Rosso apre una succursale indipendente proprio a Faenza.



LAT



*Herbert sublima
la Stewart nei Gp*
Johnny Herbert su Stewart
SF3-Ford coglie
una sorprendente vittoria
nel Gp disputato
al Nürburgring, il 26
settembre 1999



”

La saga che prende le mosse dal team Tyrrell è una lunga storia che tuttavia alla fine si ramifica in derivazioni molto complesse che portano in discendenza alla Mercedes di oggi!

”



Quella 6 ruote da sogno

Ronnie Peterson, su Tyrrell P34-Ford nel Gp del Giappone 1977 al Fuji International Speedway, l'ultima gara disputata dalla mitica vettura in grado di vincere nella sua carriera un Gp, in Svezia 1976, piazzando una doppietta con Scheckter e Depailler

La vittoria di Vettel a Monza 2008 sarà poi la ciliegina sulla torta che sublimerà, unendolo idealmente, il coraggioso passato del team, geneticamente e romanticamente romagnolo, col presente e il futuro all'insegna del capitale austriaco.

Anche la scuderia Williams - proprio come la Ferrari che è stata fondata nel 1929 -, nasce per far correre vetture altrui, che siano Brabham private piuttosto che De Tomaso, Politoys Iso o quant'altro, fino a che nel 1975 Frank mette finalmente il suo nome alle monoposto della squadra da lui diretta. Nel 1976 si associa quindi al miliardario austro-canadese Walter Wolf - dando vita alla Williams-Wolf -, che a fine anno lo estromette. "Franco Guglielmi" - così soprannominato dagli italiani dov'è noto, ahilui e soprattutto ahinoi, come uomo dalle cambiabili a lunga scadenza, torna con una March privata e gli sponsor del belga Patrick Neve fino a che in vista del 1978 non entra in contatto con capitali arabi che gli danno la linfa per far tornare in pista monoposto dotate del marchio Williams e da lì il buon Frank, a soli 36 anni, malgrado la lunga militanza, svolta. Il resto è storia gloriosa della F.1, la cui striscia nobile continua ancora.

La saga ex Tyrrell

Incredibile quanto a tratti leggendaria è la saga che prende le mosse dal team Tyrrell, altra scuderia garagista - avrebbe detto Enzo Ferrari -, che dopo aver vinto un mondiale con Stewart e la Matra nel 1969 alla fine dell'anno dopo diventa Costruttore e lo rimane fino al 1998, quando il marchio cede il passo alla subentrante BAR, coi soldi della British American Tobacco. Grande sfoggio di capitali e nomi altisonanti, primo fra tutti quello dell'ex iridato Jacques Villeneuve, ma vittorie nada.

Dal 2006 la squadra assume il marchio Honda, col ritorno diretto in prima persona della potentissima Casa giapponese. A conti fatti, un altro buco nell'acqua. A inizio 2009 si fa fatica a pagar le bollette, metà squadra è in mobilità e l'iscrizione viene confermata all'ultimo momento, col nome di BrawnGp. Da lì in poi sembra un film. La BGP domina la prima parte del mondiale, grazie a quelli che vengono amabilmente definiti un disoccupato e un pensionato, vale a dire Button e Barrichello. Doppio titolo, Piloti e Costruttori, a fine stagione, a suggello di un'annata e una storia irripetibili.

Ed ecco che per il 2010 arrivano i capitali e il marchio Mercedes. Si ricambia di nuovo pelle e patrimonio genetico. Seguono due stagioni nelle quali le monoposto, divenute argentate ma non rimaste frecce come prima, deludono le aspettative. Il resto chissà.

Peter Sauber è una brava persona, un uomo avveduto e dal punto di vista imprenditoriale un vero genio. Da modesto costruttore di prototipi si associa a metà Anni '80 alla Mercedes, diviene vincente nel mondiale Endurance e poi cede il team alla Casa tedesca. Nel 1993 debutta in F.1 e tiene botta fino al 2006, quando di fatto vende tutto ancora una volta a un Costruttore tedesco di quelli buoni, cioè la BMW, anche se la dizione ufficiale resterà BMW-Sauber. Un affarone, per lui. Non finisce qui, perché nel 2009, al momento del ritiro dai Gp della casa di Monaco, al prezzo di una merendina Sauber torna in campo, rileva ciò che resta della squadra e ricomincia la sua storia di team indipendente nel Circus, con risultati dignitosi assai.

Il caso Lotus

Sulle paternità genetiche della Lotus del dopo Chapman hanno lavorato giudici e avvocati. Tuttavia appare curioso rilevare che non solo in pieno 2011 di Lotus nominalmente ce ne sono due iscritte e quattro in pista, la prima è lo title-sponsor della Renault, la seconda è la squadra di Fernandes, ma, andando a ritroso, nel 1995 lo stesso nome Lotus era scritto anche sulla moribonda Pacific. Questo perché al tempo David Hunt (fratello di James, compianto campione del mondo F.1 1976) aveva rilevato il marchio stesso dal fallito team che aveva corso fino all'anno prima e che nulla aveva a che fare con la Lotus Cars, prestandolo poi come adesivi e niente più alla Pacific medesima. Un'iniziativa svanita a fine 1995 con la scomparsa ulteriore anche di questa squadra. Gli stessi nuovi arrivati nel Circus, a partire dal 2009, hanno un dna originariamente diverso rispetto ai marchi con cui corrono. Per esempio la Virgin nasce dal know-how, dalle strutture e dal vissuto del britannico team Manor di F.3, mentre la stessa HRT targata Carabante è solo la mutazione di quello che doveva essere l'annunciato team spagnolo Campos-Meta, poi naufragato per le note questioni legate a difficoltà economiche.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





La perla delle perle

Eppure il caso più eclatante è quello del defunto team Jordan, il più mutevole e mutato di tutti. Debuttante in F.1 nel 1991, tredici anni dopo la squadra pare aver esaurito il suo ciclo, nella F.1 dei Grandi Costruttori. Lo stesso Eddie Jordan, da avventuroso scavezzacollo che correva in F.3, si è trasformato in danaroso e pittoresco personaggio, con tanto di jet e yacht e a lui di continuare a rischiare capitali in F.1 non gliene potrebbe fregare di meno.

Nel 2005 cede quindi tutto al russo-canadese Alex Shnaider, che il primo anno fa correre le monosto ancora come Jordan, poi l'anno dopo le ribattezza Midland. Ma Shnaider capisce che non c'è trippa per gatti e già a 2006 inoltrato, in occasione del Gp di Monza, ecco l'annuncio della cessione al gruppo olandese della Spyker, mica tanto solido.

E così a fine 2007 siamo alla quarta mutazione consecutiva, con l'ingresso dell'indiano Mallya che dà vita al marchio Force India sulla scia del percorso iniziato da Eddie Jordan. La morale della faccenda globalmente esaminata non lascia il campo a dubbi: squadre di F.1 si nasce e, soprattutto, si diventa.



Jordan vivace in quell'1991...

Sotto, Roberto Moreno su Jordan Ford 191 va al posto di Michael Schumacher quando quest'ultimo gli subentra in Benetton, nel fine stagione 1991. A sinistra, il boss del team, Eddie Jordan, poco prima con Schumi, nel weekend del Gp del Belgio di quell'anno, ossia all'esordio assoluto di Michael nel mondiale di F.1



1915-2018

Quei bolidi da **Tripla Corona**

AL TOP A INDY,
LE MANS E IN F.1:
IL TROFEO MORALE
VINTO DA GRAHAM
HILL TRA I PILOTI,
PER LE CASE
È APPANNAGGIO
DI DUE SOLI
MARCHI: MERCEDES
E McLAREN.
SCOPRIAMO STORIE
E RETROSCENA DELLA
SFIDA PIU ANTICA
ED ESCLUSIVA

AUTOSPRINT N° 7 13 FEBBRAIO 2018



TIME	
00:37:49	
1 29	226.608
2 22	226.187
3 9	225.789
4 12	225.639
5 15	225.454
6 3	225.333
7 4	225.274
8 18	224.862
9 26	224.843
10 20	



Inseguendo l'impresa epica

Fernando Alonso su Dallara-Honda nell'edizione 2017 della Indianapolis 500, segnatamente la 101esima volta per la classica dell'Indiana, che resta il traguardo mancante per la tripla corona dello spagnolo... Eppure i suoi colori arancio papaya tipici della McLaren ricordano che la Casa anglosassone questo target lo ha raggiunto!

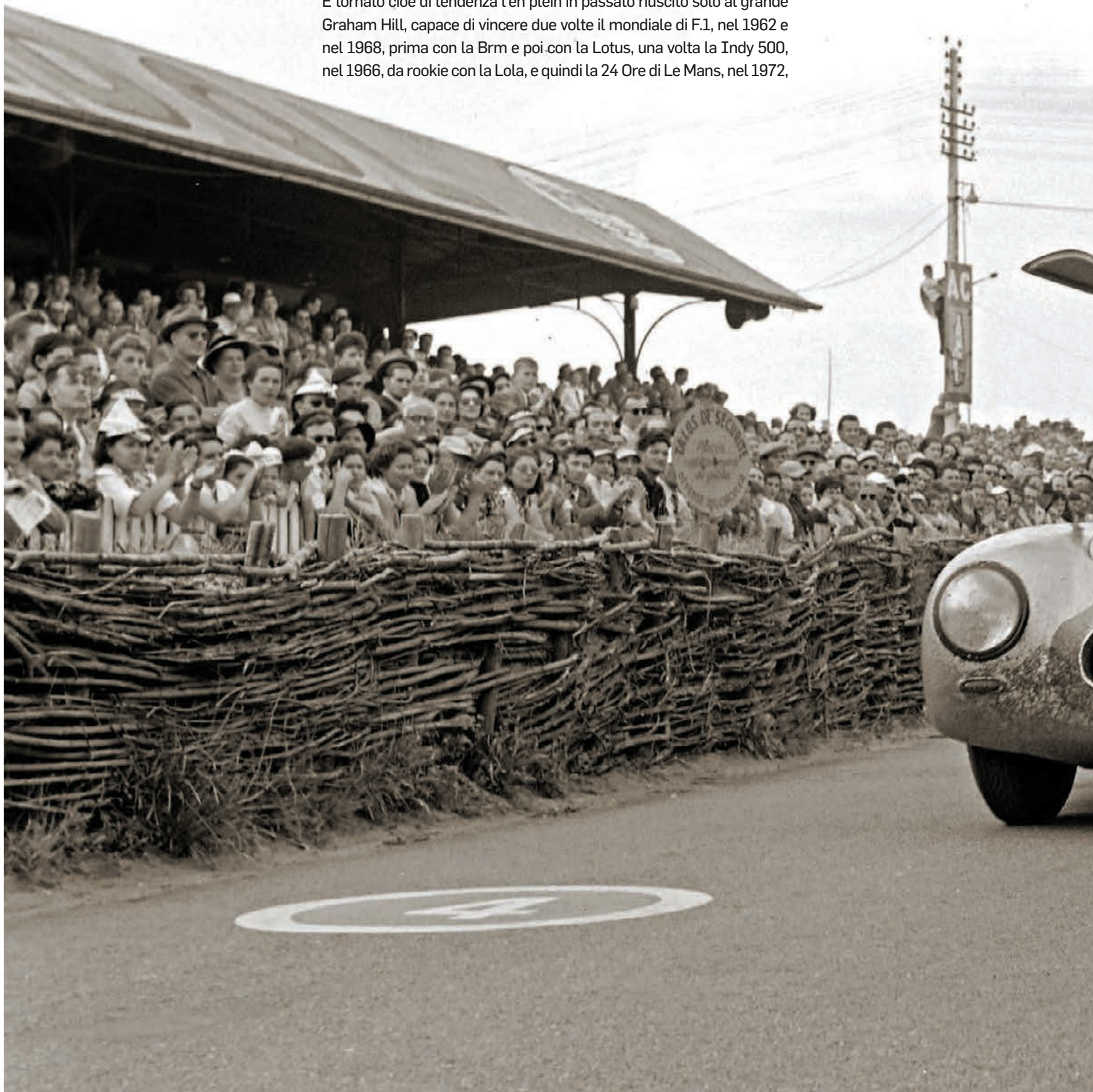


Quella Mercedes al top a Le Mans

Hermann Lang e Fritz Riess,
con la Mercedes-Benz 300 SL
durante la vittoriosa 24 Ore
di Le Mans, sul circuito
della Sarthe, nell'edizione 1952

Dai, proviamo a giocare su. Dall'anno scorso, segnatamente dal leggendario tentativo di Fernando Alonso alla 500 Miglia di Indianapolis - non coronato dal successo finale, ma comunque nobilitato da una grande prestazione in zona top, con una possibile vittoria nel mirino fino all'inopinata rottura del motore a una manciata di giri dal termine -, s'è riaffermato prepotentemente il fascino antico della Triple Crown dell'automobilismo da corsa.

È tornato cioè di tendenza l'en plein in passato riuscito solo al grande Graham Hill, capace di vincere due volte il mondiale di F.1, nel 1962 e nel 1968, prima con la Brm e poi con la Lotus, una volta la Indy 500, nel 1966, da rookie con la Lola, e quindi la 24 Ore di Le Mans, nel 1972,



al volante della Matra, in coppia con Henri Pescarolo. Già che c'era il Baffo Volante s'era tolto pure lo sfizio di trionfare cinque volte al Gp di Montecarlo, altro aspetto che rende la sua triplice corona ancor più esclusiva, invidiata e sfavillante. Con lo stesso Alonso iscritto alla 24 Ore di Le Mans edizione 2018 su Toyota, proprio per compiere un altro step d'avvicinamento verso il tentativo d'eguagliare lo stordente grande slam del papà di Damon. Staremo a vedere.

LAT

Nel frattempo, tuttavia, perché non provare a divertirsi con storia e statistiche, andando a vedere quali sono le Case che possono vantare lo stesso, indimenticabile blasone spettante tra i piloti a Graham Hill? Non solo il gioco vale la candela, il risultato finale incuriosisce, fa sorridere ed è tale da lanciare ulteriori stimoli, suscitando considerazioni singolari. Ma andiamo con ordine.

Ed è così che andando a spulciare gli albi d'oro, ci si rende conto che sul trono delle pluritriunfatrici salgono addirittura in due, vale a dire, in ordine di tempo, Mercedes e McLaren. La Casa della Stella a Tre punte fa sua la 500 Miglia di Indianapolis addirittura nell'antidiluviana edizione 1915, con l'oriundo italiano Ralph De Palma che porta alla



”

Con due titoli iridati in F.1 (1962 e 1968), un successo a Indy 500 (1966) e la vittoria a Le Mans (1972) Graham Hill è stato l'unico pilota a fare en plein

”

”

Al sommo del triplice cemento in versione Costruttori ci sono soltanto Mercedes e McLaren. Le Case italiane, invece, l'impresa l'hanno solo accarezzata

”

Alfa Romeo fonte di mito

Gp di Svizzera 1951 sul circuito di Bremgarten: in azione è il vincitore della gara, l'argentino Juan Manuel Fangio, su Alfa Romeo 159

vittoria un modello Grand Prix col team E. C. Patterson e Louis Fontaine in veste di copilota. Quanto alla 24 Ore di Le Mans, il centro arriva nel 1952 con la W194 condotta da Hermann Lang e Fritz Riess. Tempo due anni e inizia il ciclo vincente delle Freccie d'Argento per un biennio in F.1, con Fangio da capitano e Moss in veste di nobile scudiero.

Curiosamente, la prima vittoria Mercedes a Montecarlo è pre-F.1, nel 1935, con Luigi Fagioli, mentre il primo trionfo iridato delle Freccie d'Argento è datato addirittura 2013 con Nico Rosberg. All'interno di un ciclo vincente, tuttora in atto in F.1

È curioso rilevare che a Indianapolis un motore Mercedes - appositamente costruito - torna vincente nel 1994, sulla Penske di Al Unser jr., mentre a Le Mans il propulsore tedesco equipaggiava la Sauber - di fatto già assorbita dal marchio maggiore - nell'edizione 1989, l'ultima col rettilineo dell'Hunaudières ancora non spezzato da chicane, col trio composto da Jochen Mass, Manuel Reuter e Stanley Dickens.

Doveroso anche rilevare che il teatro d'operazioni di Le Mans resta sininimo di due terribili rovesci, il primo, tragico, nel 1955 con l'uscita mortale di Levegh tra la folla, e il secondo e più recente con i voli delle Freccie d'Argento CLR, fortunatamente incruenti e datati 1999, con Webber, in prova, due volte, e Dumbreck in gara.

Al sommo del triplice cemento in versione Costruttori c'è pure la McLaren, la quale costruisce la striscia vincente in era moderna, a partire dal primo mondiale F.1 conquistato nel 1974 da Emerson Fittipaldi a Watkins Glen, con la gloriosa M23. In quello stesso anno J.R. "Lone Star" Johnny Rutherford va a vincere per la Casa fondata dal compianto Bruce McLaren anche la Indy 500, che bisserà nel 1976, sempre con monoposto dotata del motore Offenhauser, in una controversa edizione accorciata per pioggia.

A completare la nobile triade, nel 1995 arriva il trionfo alla 24 Ore di Le Mans, con la nera F1 Gtr progettata da Gordon Murray, schierata dal team Lanzante sotto i colori giapponesi Ueno Clinic, con Yannick Dalmas, Masanori Sekiya e JJ Lehto al volante, che riescono ad avere la meglio nel finale, in una gara caratterizzata dal bagnato, sulla Courage C34-Porsche guidata da Mario Andretti, Bob Wollek e Eric Helary. E, curiosamente, nel 2017 Alonso scende in pista a Indy nei colori arancio-papaya tipici della McLaren più verace, inseguendo la Tripla Corona con la livrea automobilisticamente già storicamente adusa a essa.

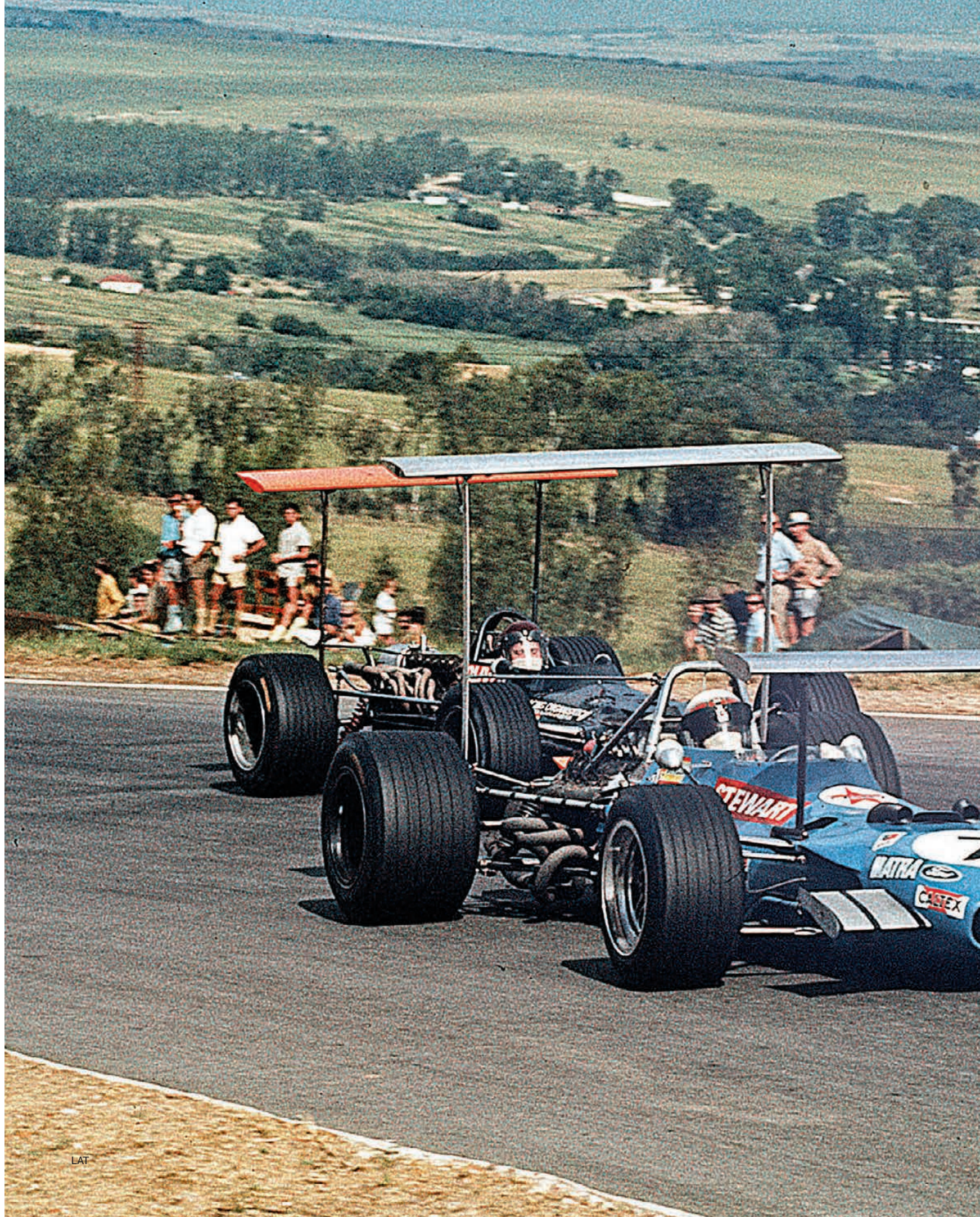
Ferrari, Alfa Romeo e Maserati appena a un passo

Andando a guardare le Case italiane, a oggi Ferrari, Alfa Romeo e Maserati brillano ma restano ferme a quota due, quindi a un passo dal raggiungimento dell'en plein. I sonanti trionfi F.1 della Rossa uniti alle 9 vittorie a Le Mans non hanno infatti ottenuto degno e conveniente seguito nella classicissima dell'Indiana. Laddove il tentativo più serio resta quello effettuato da Ascari nel 1952 con la 375. "Ciccio" si qualifica al 19° posto in griglia di partenza ma in gara è ben presto costretto al ritiro al 40° giro per la rottura di un mozzo ruota. La monoposto fatta realizzare in chiave 1986 da Enzo Ferrari, grazie al lavoro del tecnico Gustav Brunner, non corre mai e resta utile come strumento di

LAT









***Anche la Matra
dice la sua!***

Kyalami, Sud Africa:
nell'edizione
1969 del locale Gp
ecco Jackie Stewart
(Matra MS10 Ford)
davanti alla Brm
di Jackie Oliver

pressione contro la Federazione di F.1, a mo' di statica minaccia per l'ottenimento di peso politico in sede di scelte tecnico-regolamentari future. Quanto all'Alfa Romeo, i quattro centri consecutivi a Le Mans, dal 1931 al 1934, uniti ai due mondiali F.1 1950-1951 con Farina e Fangio, non trovano degno sfogo nel liberatorio successo alla 500 Miglia. La quale in era moderna viene affrontata in forma ufficiale col solo motore turbo, un V8 al debutto in Indycar dal 1989 e in gara fino al 1991, ma montato su telai March e poi Lola.

Quanto alla Maserati, a mancare è proprio il successo alla 24 Ore di Le Mans, visto che in F.1 ci pensò Fangio nel 1957 e a Indy il colpaccio l'aveva già fatto nel 1939-1940 lo specialista Wilbur Shaw sotto le insegne Boyle Racing Headquarters. Sarebbe quindi un'impresa niente male, per il Tridente, tentare la Triplice Corona con una partecipazione alla Sarthe in lizza per l'assoluto... Sempre in zona quasi mito stazio-

”
***In zona
quasi mito
stazionano tre
Case. Si tratta
di Matra,
Peugeot e Lotus
alle quali
manca soltanto
un pezzo per
completare la
Triple Crown***
”

nano diverse altre Case. Alla Matra, al top in F.1 nel 1969 con Stewart e a Le Mans nel 1972, 1973 e 1974, manca Indy, mentre alla Peugeot vincente a Indy nel 1913, 1916 e 1919 e a Le Mans nel 1992, 1993 e 2009, latita l'affermazione iridata in F.1. Infine, a oggi, la Lotus, pluriregina F.1 e vittoriosa nel 1965 con Jim Clark a Indy, difetta di una glorificazione alla Sarthe. Luogo storicamente poco simpatico per Colin Chapman, che nel 1962 vide squalificata alle verifiche per non conformità nelle misurazioni la sua Mk23 e da allora dichiarò che non sarebbe mai più tornato a disputare il forma ufficiale la classica di durata. E infatti, a parte le due Elites iscritte al fianco della 23 nell'edizione 1962, durante la vita di Chapman le sue vetture non corsero più a Le Mans, fatta eccezione per una Europa, nel 1967. E, dopo la morte del genio fondato-

re, niente di supercompetitivo da segnalare in lizza nella 24 Ore francese, che resta a oggi la lacuna Lotus per eccellenza.

Sta di fatto che la Indy 500 e con essa la Indycar restano terreno di monomarca telaistico Dallara, quindi non è possibile per nessun altro costruttore vincere la classicissima con una vettura completamente propria. Ostacolo non da poco conto per tutti coloro che ambiscono a ghermire la tripla corona. Alfa Romeo e Ferrari per prime.

Anche se, in ogni caso, l'interesse manifestato recentemente da Marchionne per il giro Indy relativamente al marchio Alfa getta un segnale che alimenta un'antica fiamma mai spenta. Quella di riuscire a vedere il Biscione finalmente al top a Indy, completando quella Tripla Corona che farebbe leggendario pari con gli allori già propri di Mercedes e McLaren.





LA RIFLESSIONE

*Mondiale 1958
che lotta tra
Vanwall e Ferrari*

Nel Mondiale di F.1 1958
la sfida tra la Vanwall
di Stirling Moss e la Ferrari
di Mick Hawthorn, qui i due
in lotta al Gp d'Italia
a Monza, si risolve solo
all'ultima gara nel Gp del
Marocco a Casablanca, dove
a festeggiare il titolo iridato
sarà il ferrarista

Non sempre vince
il **migliore**

È LA DURA LEGGE DELLA F.1: UNA VOLTA SU 7 IL
TEAM CHE SCHIERA LA MIGLIOR MONOPOSTO
NON RIESCE A VINCERE IL MONDIALE PILOTI

”

*Il discorso
affidabilità la fa
da padrone
negli Anni '60:
avere una
combinazione
macchina-pilota
al top sul giro
secco è tanto ma
non dà garanzie
di vittoria*

”

Dai, poniamoci una domanda, come si dice, di stretta attualità, coi tempi e coi top driver che corrono. Ma è poi vero che la miglior monoposto dell'anno riesca puntualmente a aggiudicarsi il mondiale Piloti? È così automatica e inevitabile la corrispondenza tra meritocrazia meccanica e finali gioie premianti? Dando un'occhiata alla nostra più autorevole e sapiente consigliera, ossia la Storia della F.1, la risposta è semplice e chiara. Ed è no. In altre parole, la squadra che schiera la vettura mediamente più prestazionale, non necessariamente arriva a vincere l'iride col suo pilota di punta, anche se è molto più probabile che si consoli facendo suo il Mondiale Costruttori.

Passando dalle chiacchiere ai fatti, una volta su sette l'auto dell'anno manca il titolo Piloti. In altre parole, toccando una tonnellata di ferro e posto che la Ferrari in questo 2018 abbia meritatamente in mano con la SF71H la creatura più sfolgorante in ballo nel campionato del mondo, i precedenti dicono che il possibile finale resta apertissimo e tutt'altro che scontato. Ove la Rossa continuasse a dimostrarsi fortissima, prestazionale e coriacea più della rivale Mercedes W09, tutto questo alla fine risulterebbe senz'altro necessario ma non obbligatoriamente sufficiente a far festa. Perché contando gli errori e le imperfezioni di Sebastian Vettel - a oggi cinque: Baku, Ricard, Spielberg, Hockenheim e Monza -, la morale recita chiaramente che l'uomo forse non è essenziale come una volta per vincere, ma resta fondamentale per perdere. O, in ogni caso, a un top team non basta gestire la miglior macchina, perché poi deve anche fare e congetturare le mosse giuste con i suoi boys in pista. Tante, troppe volte, in passato, il capolavoro

LAT



metallico semovente e sfrecciante s'è comunque dovuto arrendere a fattori collaterali o a complessi di circostanze che ne hanno reso solo in parte sfruttabile il potenziale, dissipando la valenza tecnologica pura a seguito dell'insorgere di problematiche inattese e complesse.

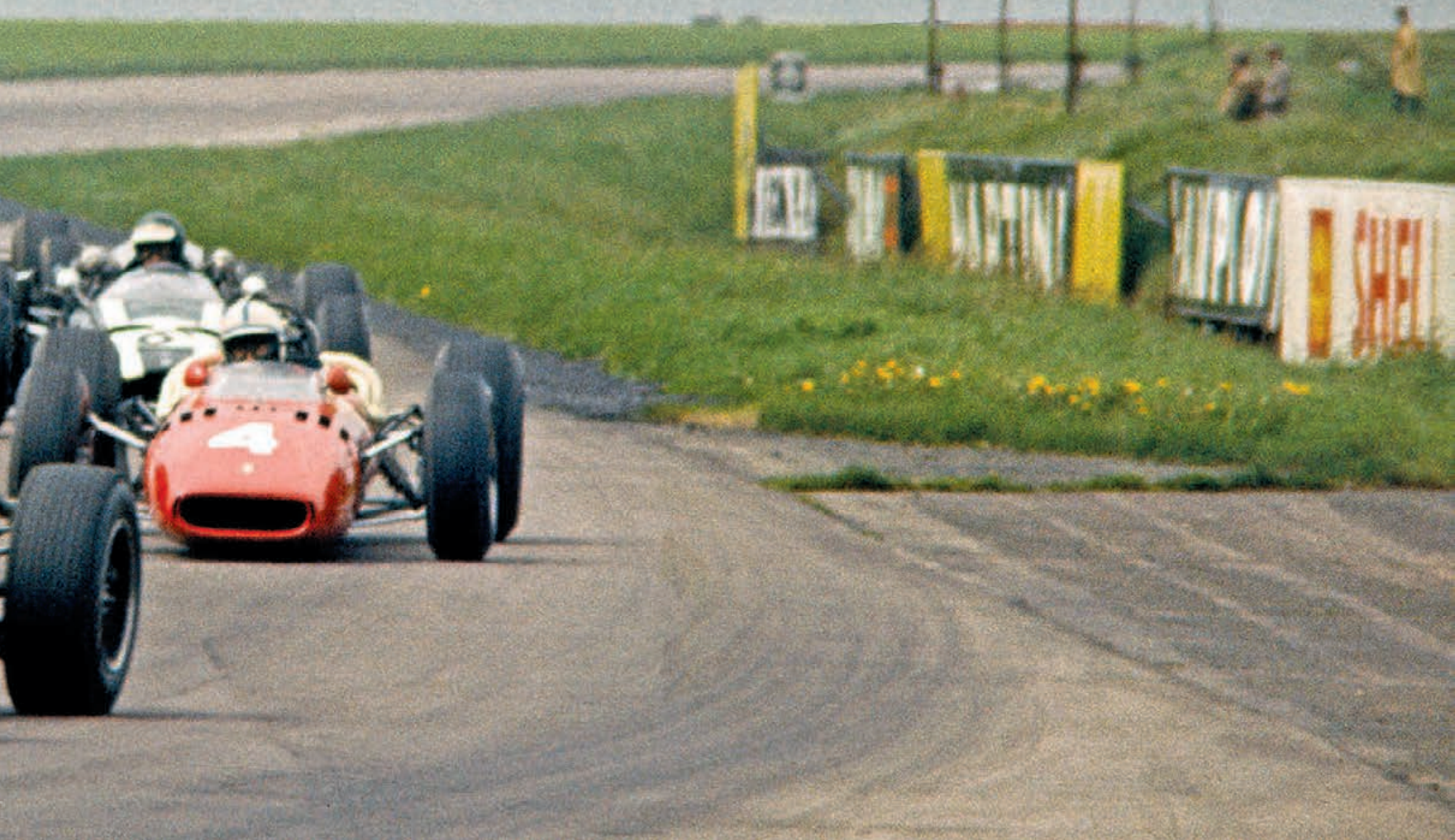
Moss e la Vanwall, uno strano destino

Nel 1958 la Vanwall in F.1 rappresenta lo stato dell'arte. È senz'altro la miglior monoposto del lotto, superiore anche alla Ferrari, e vanta nell'abitacolo con Stirling Moss il pilota più rappresentativo del dopo Fangio, visto che il campionissimo argentino si limita a disputare poche corse prima dell'addio e l'inglese, nel frattempo, appare in pella come non mai. Discorso semplice. Moss, se giunge al traguardo, vince o sfiora la vittoria. Punto. Ma c'è un problema: una volta su due la sua macchina si rompe. E la Ferrari rispetto alla Vanwall ha un asset non da poco: il gioco di squadra e gli ordini di scuderia. Così alla fine l'impossibile si verifica: Mike Hawthorn aiutato da Phil Hill a Casablanca ottiene i punti per vincere uno dei mondiali meno probabili ghermiti da un pilota del Cavallino Rampante. E la Vanwall non a caso si consola facendo sua la prima Coppa Costruttori - non ancora riconoscimento iridato, tale a partire solo dal 1982.

Il discorso dell'affidabilità la fa da padrone negli Anni '60. Avere una combinazione pilota-macchina

F.1 1966 Brabham batte Ferrari

Jack Brabham (su Brabham BT19-Repco) davanti a John Surtees (Ferrari 312) sulla pista di Silverstone nel Mondiale 1966 è l'immagine simbolo di una stagione che vedrà imporsi nella corsa al titolo iridato il pilota costruttore australiano



”

In casa Williams il 1981 è harakiri puro con il team e Jones contro Reutemann che ha una Fw07 al top ma va in crisi nella seconda parte della stagione e perde il titolo contro Piquet e la Brabham

”

A Piquet il titolo piloti, alla Williams il Costruttori

Mondiale F.1 1981: titolo iridato piloti per Nelson Piquet su Brabham, qui al Gp di Zandvoort in lotta con Alain Jones e Gilles Villeneuve, che precede di un solo punto Reutemann al volante della Williams che sarà iridata tra i Costruttori

al top sul giro secco è tanto ma non dà garanzie di vittoria. Nel 1964 il campione in carica Jim Clark paga la fragilità della sua Lotus nella seconda parte del mondiale - anche se i modelli utilizzati, la 25 e la 33, fanno scuola e epoca -, ed è costretto a giocarsi l'iride in uno shootout messicano che nella manciata di giri finali vede la pallina danzare su almeno tre numeri della roulette. Saltato Graham Hill su Brm tamponato da Bandini, il titolo va a Surtees, su una Ferrari nei guai a inizio stagione, ma messa bene a punto e in gran rimonta nella parte decisiva. Tuttavia resta la sorpresa per quel trionfo all'ultimo tuffo...

Però, se la Ferrari vince di rincorsa, due anni dopo perde di politica. Perché nel 1966 è la sola Casa a partire pronta per la nuova formula da 3000 cc con un motore che mangia tutti. Lo stesso Surtees avrebbe il titolo in tasca, ma a metà stagione esplode il malumore col Drake e dopo Le Mans il diesse Dragoni lo sbatte fuori senza esitazioni: il Figlio del Vento viene licenziato e il mondiale sfuma, finendo in mano al pilota costruttore Jack Brabham spinto dal casareccio, onesto e non eccezionale propulsore Repco.

Nel 1967 la Lotus fa esordire il poi celeberrimo motore Cosworth V8 Dfv sulla fortissima Lotus 49 e la combinazione è tale da far sfracelli, supportata anche da due piloti quali Jim Clark e Graham Hill. Ma il motore arriva troppo tardi nella stagione e così ancora una volta vince la Brabham-Repco, portando all'iride Denis Hulme.

Quegli equilibri critici e precari

Già, la politica interna tanto può. Nel 1973 Stewart approfitta del fatto che Colin Chapman, che schiera l'eterna Lotus 72, di poco superiore alla Tyrrell, scommette prima su Fittipaldi e poi s'invaghisce sportivamente di Peterson, di fatto tarpando le ali al Rato. Pazienza, la Lotus certifica il potenziale vincendo la Coppa Costruttori, mentre lo stesso Stewart viene risarcito, andando a vincere a fine carriera un titolo in riparazione di quello perso nel 1968 per infortunio. Poi ci sono quei tre campionati Ferrari dell'era Forghieri che gridano vendetta, perché nel 1974 con la B3, nel 1976 con la T2 e nel 1982 con la C2, la Rossa avrebbe senz'altro la miglior macchina del lotto. Ma il finalone moscio del Glen, il rogo di Lauda al Ring con la rinuncia del Fuji, più il crash tragico di Villeneuve e quello drammatico di Pironi rovinano tutto.

In casa Williams il 1981 è harakiri puro, con il team e Jones contro Reutemann che ha una Fw07 al top ma va in crisi nella seconda parte della stagione e perde il mondiale a vantaggio di Piquet su Brabham, ficcante, bravo e opportunista. Stessa storia nel 1986 con l'incredibile debacle-gomme nel Gp d'Australia e un ordine ritardato di pit-stop che vede saltare Mansell e finire in testacoda Piquet.

E che dire del 1991 e del 1994, quando la Williams mette a punto troppo tardi le sue vetture. Anche se nel 1991 la scarsa affidabilità del cambio spiega tutto, ma nel 1994 giocano un ruolo terribile la morte di Senna prima e poi l'inopinata sportellata di Schumi a Damon Hill a Adelaide, a far perdere un altro mondiale quasi (e meritatamente) vinto. Pure l'anno dopo un Damon Hill non certo in forma si gioca le chance Williams contro uno Schumi ringalluzzito dal motore Renault sulla sua Benetton. Comunque nell'81, nel 1986 e nel 1994 la Williams si





consola prevalendo non certo a caso tra i Costruttori. Il 1999, l'anno di Schumi infortunato alla Stowe e Irvine lanciato verso l'iride, vede la Rossa al top come vettura - e pure nel mondiale Costruttori -, ma orbata d'un titolo Piloti che avrebbe meritato, malgrado strane incertezze nel finale... Quanto al 2007, Raikkonen porta la Ferrari al trionfo nella stagione in cui la McLaren paga il fio della spy story e dell'esplosante rivalità interna tra Hamilton e Alonso. L'anno dopo la Rossa con Massa meriterebbe il bis, ma la vettura migliore paga pegno, rompendo un motore in Ungheria e portandosi via il distributore a Singapore. Sennò era fatta. Peccato davvero. Morale della favola, la miglior macchina è un bel viatico, ma non certo promessa e premessa di

trionfo. In ogni caso, tornando al mondiale in corso, Sebastian Vettel merita sostegno, calore, fiducia e appoggio, perché, pur non essendo forte quanto Hamilton in questo momento, potrebbe pur sempre riuscire a vincere il titolo ripartendo di rincorsa, sì perfino da più debole, poiché dotato di una Ferrari capacissima di fare la differenza. E questo deve essere il momento prezioso, sincero e quindi rigenerante e psicologicamente operoso, della serena autocritica. Aiutato e sorretto dalla forza della Ferrari e dallo sportivissimo affetto dei suoi fans. Il 16 settembre si corre a Singapore, laddove si sfida il buio usando la luce. A Seb l'augurio di riuscire a farlo nel migliore dei modi sia in pista che, simbolicamente e in simultanea, dentro se stesso.



1963-1984



SFIDA TOTALE CONTRO TUTTI

Biscione

ovunque

PER OLTRE 20 ANNI AUTODELTA HA RAPPRESENTATO ALFA ROMEO IN TUTTE LE CATEGORIE, DAL TURISMO AI PROTOTIPI, DALLA FORMULA UNO AI RALLY

DI **ROBERTO VALENTINI**
AUTOSPRINT N° 9 4 MARZO 2003

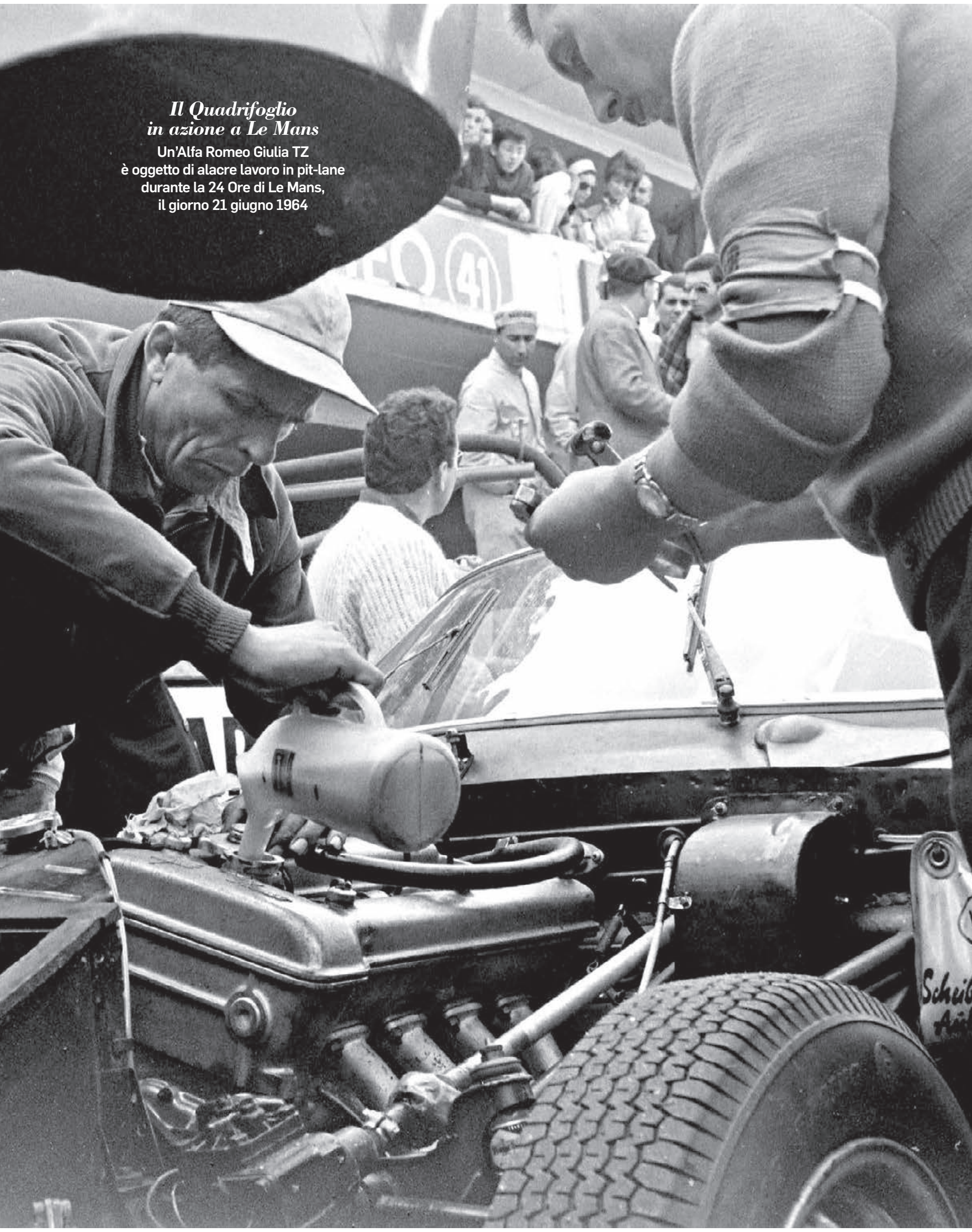
Oi sono squadre che hanno fatto della sfida la loro ragione di vita. Una di queste è sicuramente l'Autodelta, che ha rappresentato l'Alfa Romeo in pista e nei rallies per oltre vent'anni, dal 1963 al 1984. L'avventura di Carlo Chiti e Lodovico Chizzola, i soci fondatori, ha inizio il 5 marzo 1963 quando viene registrata presso la Camera di Commercio di Udine la società a nome collettivo AutoDelta. Dopo una parentesi molto positiva nella quale sono le Alfa TZ a dettare legge nella loro categoria e non solo, l'Autodelta assume nel 1966 il ruolo di reparto corse Alfa Romeo, dopo un 1965 ricco di successi, tra i quali spiccano le vittorie assolute della Giulia TZ alla 6 Ore di Melbourne con Roberto Bussinello e al Giro d'Italia con Andrea De Adamich e Franco Lini. Con le Alfa Romeo Giulia GTA, modello presentato al Salone di Amsterdam e successivamente a quello di Ginevra, la Casa del Biscione lancia la sua sfida nella categoria Turismo. Le sfidate sono le fortissime Ford Cortina Lotus e le BMW. Per quanto riguarda l'Alfa, la sigla A significa "alleggerita", perché la scocca, attraverso l'adozione della lamiera esterna in lega leggera completamente chiodata alla struttura (priva di pannelli antirombo), permette di risparmiare 205 kg rispetto al modello di serie. La versione corsa pesa infatti solo 700 kg. E, rispetto al modello normale, ha la testa a doppia accensione (due candele per cilindro). Eroga una potenza di 115 cv a 6000 giri per una velocità massima di oltre 185 km/h nella versione stradale, che diven-



LAT

*Il Quadrifoglio
in azione a Le Mans*

Un'Alfa Romeo Giulia TZ
è oggetto di alacre lavoro in pit-lane
durante la 24 Ore di Le Mans,
il giorno 21 giugno 1964







***Dica Trentatré,
un numero magico***

Nürburgring, Germania
anno 1967: Roberto
Bussinello e Teodoro
Zeccoli (Alfa Romeo T33),
portano il prototipo italiano
al quinto posto assoluto
nella gara endurance

tano, per quella corsa, 220 km/h grazie alla maggiore potenza, quantificabile in 170 cv a 7500 giri. La concorrenza viene così sconfitta, grazie anche alla bravura di piloti come Andrea De Adamich e Spartaco Dini, che non esitano ad entrare in pieno nei curvoni di tutte le piste, innescando uno spettacolare innalzamento della ruota anteriore interna, dovuto al tipo di sospensione posteriore, ad assale rigido con braccio longitudinale, stabilizzatore a T, molle elicoidali e barra stabilizzatrice. Ci voleva molto coraggio a non mollare il gas vedendo la curva avvicinarsi. L'inserimento non dava problemi, anzi occorreva fare attenzione a non esagerare per non innescare un testacoda. Una volta inseriti non si poteva però alleggerire il piede dall'acceleratore ma giocare con lo sterzo per mantenere la traiettoria. Certo l'innalzamento

della ruota anteriore interna offriva al pilota una sensazione di cedimento del posteriore, ma durava solo una frazione di secondo, poi l'assetto si stabilizzava e la vettura diventava governabile. Questo modello, di 1600 cc, si aggiudica il Challenge Europeo Marche per tre anni consecutivi, dal 1966 al 1968, e quello Piloti con Andrea De Adamich (1966 e '67) e con Spartaco Dini (1968). La GTA è vincente anche nelle cronoscalate, tanto che Ignazio Giunti fa suo il campionato Europeo della Montagna del '67. In questo triennio i trionfi della GTA sono innumerevoli, anche all'estero, negli Stati Uniti e in Sudamerica. Tra i successi più prestigiosi della GTA si segnalano il 1°, 2° e 4° posto assoluto alla 6 Ore del Nürburgring del 1967, il 1° e 2° posto assoluto nella 250 Miglia di Castle Rock Colorado. Nel 1967 viene realizzato un prototipo GTA sovralimentato per competere nel Gruppo 5. Il motore viene elaborato da Autodelta, che abbina due

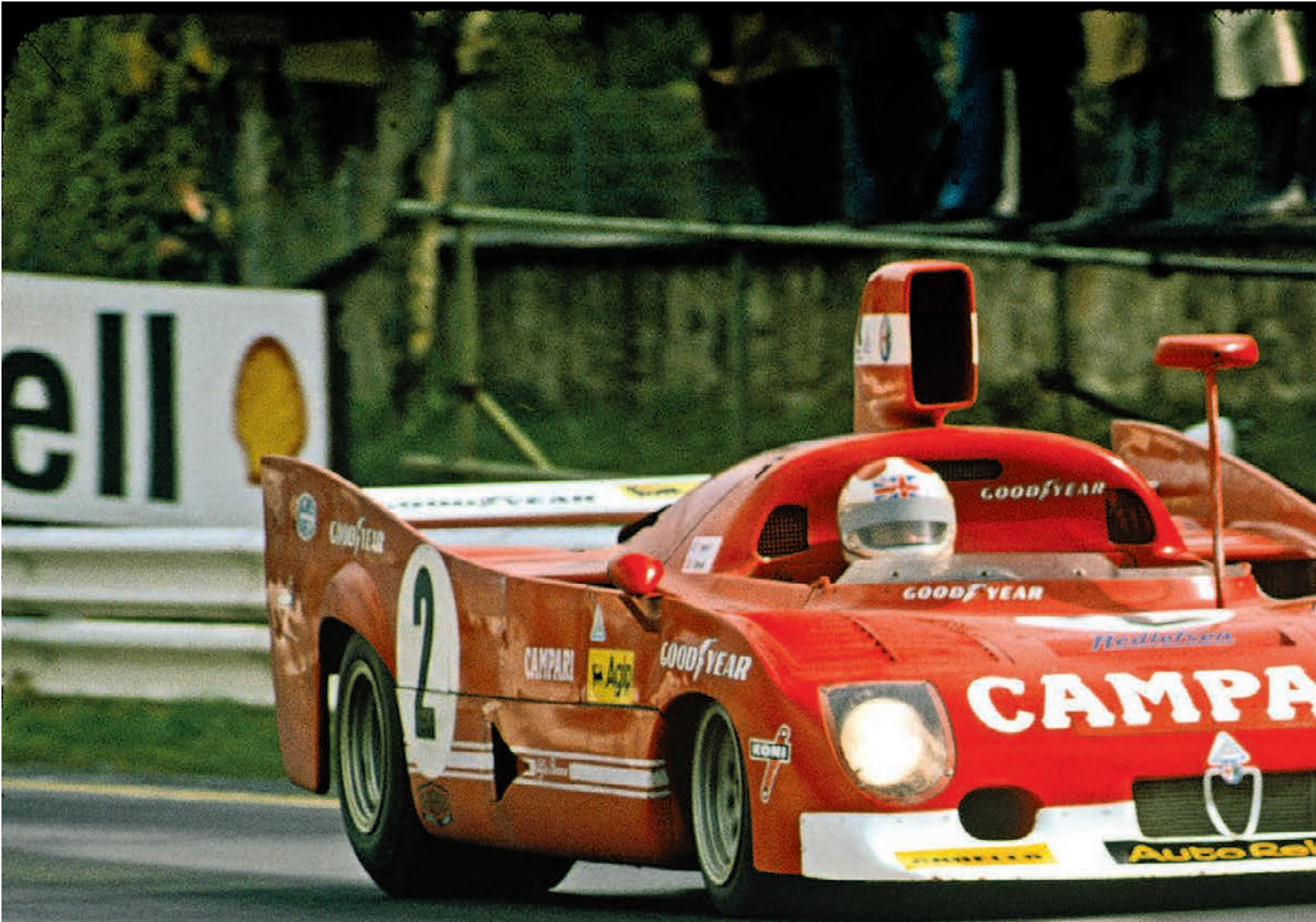
compressori centrifughi coassiali ciascuno ad una turbina azionata dall'olio messo in pressione da una pompa assiale, collegata mediante catena al motore.

Un'altra peculiarità del motore è il raffreddamento ad acqua direttamente nei condotti di alimentazione al fine di ridurre la temperatura della miscela nella camera di scoppio. La potenza è di 220 cavalli e durante delle prove a Balocco questa GTA denominata SA (sovralimentata) supera i 240 km/h. Con il pilota tedesco Dau vince la 100 miglia di Hockenheim. Per venire incontro alle esigenze dei piloti privati, nel 1968 viene prodotta anche la versione di 1300 cc aspirata, denominata GTA 1300 Junior Autodelta, che per quattro anni domina nella propria classe di cilindrata, riuscendo a conquistare, grazie al partico-

”

*Alleggerire le
auto ma non
il piede. Così
sintetizzata
la filosofia
costruttiva e
lo stile di guida
necessario per
trarre il
massimo dalla
straordinaria
GTA*

”



”

*Soluzioni telaistiche innovative,
motori a 8 e 12 cilindri, aspirati
e turbocompressi. E due titoli
mondiali Marche nel 1975 e 1977*

”



*Iridati nel '75
con Kauhsen*
Spa-Francorchamps,
4 maggio 1975. Rd 5:
Henri Pescarolo
e Derek Bell (Alfa
Romeo 33TT12),
vincono la gara del
Mondiale marche. E il
titolo non sfugge alla
Casa italiana, sotto
le insegne WKRT

lare sistema di assegnazione dei punteggi, il titolo europeo assoluto nel 1971 e nel 1972. Nel 1970 è invece l'olandese Toine Hezemans ad aggiudicarsi il titolo con l'Alfa 1750 GTAm, derivata dalla versione GT 1750 modello americano, con iniezione Spica. La carrozzeria presenta i parafanghi allargati per alloggiare ruote da 13 pollici con canale anteriore da 9 e posteriore fino ad 11. L'anno successivo entra in scena la 2000 GTAm, grande protagonista in tutte le competizioni, anche a livello assoluto. Nel 1970 si impone nella 24 Ore di Spa Francorchamps, nella quale vince anche la Coupe du Roi, riservata alle migliori squadre. Successo che ripeterà per sette anni consecutivi, fino al 1976.

LE SPORT-PROTOTIPI

Una stirpe vincente quella delle Alfa 33

Parallelamente alle vetture Turismo, l'Autodelta si impegna anche nella categoria Sport-Prototipo. La prima vettura è la 33/2, che monta un motore a 8 cilindri a V di 1998 cc. È questa la prima Alfa con motore posteriore che fa corpo unico con il cambio e il ponte ad assi snodati. Il telaio è ispirato alla tecnica aeronautica e consiste in tre tubi d'alluminio di 200 mm di diametro a forma di H asimmetrica, destinati ad accogliere all'interno il serbatoio in gomma. La 33/2 pesa solo 580 kg e dispone di una potenza di 270 cavalli che la spingono, nella versione a coda lunga, a 298 km/h. Debutta il 12 marzo 1967 vincendo in Belgio la cronoscalata di Fléron. Successivamente, nel 1968, viene impiegata nel Campionato Internazionale Marche, mettendosi in evidenza alla 24 Ore di Daytona, grazie al 1° e 2° posto nella categoria 2 litri di Vaccarella e Schutz, e alla Targa Florio. Nel 1968 la 33/2 conquista 15 vittorie assolute e 6 di categoria. Memorabili le vittorie assolute a Val-lungia, Mugello, Imola e i primi tre posti di classe alla 24 Ore di Le Mans. In Australia l'Alfa Tasmania - una Brabham con motore 33 portato a 2,5 litri - ottiene quattro vittorie assolute grazie ai 315 cavalli erogati dal suo motore a 8800 giri. Nell'anno successivo, siamo nel 1969, la 33/2 litri ottiene 14 primi posti assoluti, 2 secondi posti assoluti, oltre a 13 vittorie di classe. Ma la svolta avviene con la 33/3, con la quale l'Alfa Romeo entra nella lotta per la vittoria nella categoria Sport. Il numero 3 dopo la barra indica la cilindrata di 3.0 litri. Il telaio differisce da quello della 33/2 per la sua struttura in lamiera scatolata in Avional, con elementi in titanio. Il suo nuovo motore dispone di 400 cavalli a 9000 giri. Il cambio a sei marce è posto a sbalzo dietro le ruote posteriori, la carrozzeria è aperta. Debutta nella primavera del 1969, anno in cui conquista la vittoria assoluta a Zeltweg (Austria) e a Enna (Sicilia). Nel 1970 la 33/3 arriva 2ª assoluta alla 500 km di Imola e alla 1000 chilometri di Zeltweg. Nel 1971 il motore viene portato a 420 cavalli. Il cambio, giudicato il punto debole della vettura, viene rifatto, con cinque marce a denti frontali. Gli pneumatici anteriori ridotti a 13 pollici e il peso da 700 kg a 650 kg. I risultati non tardano ad arrivare. Nel 1971 la 33/3 si aggiudica infatti la 1000 km di Brands Hatch con De Adamich-Pescarolo, la Targa Florio con Vaccarella-Hezemans, e la 6 Ore di Watkins Glen con De Adamich-Pescarolo. Successi che, unitamente ad altri brillanti piazzamenti, valgono alla Casa

”

*Prima con
i motori, poi con
una vettura
completa:
l'avventura Alfa
Romeo
nei Gran Premi
si è fermata
al secondo
gradino*

”

del Biscione il secondo posto nella graduatoria del Mondiale Marche, alle spalle della Porsche, risultato che ripete l'anno successivo con la 33/3 nel campionato vinto dalla Ferrari. Dopo il dominio delle francesi Matra nel '73 e nel '74, nel 1975 l'Autodelta vive il suo capitolo più entusiasmante, riuscendo finalmente ad aggiudicarsi il titolo iridato. Il telaio della 33 si sposa perfettamente con il motore 12 cilindri boxer da 500 cavalli sviluppato dall'Autodelta. Il campionato Mondiale è vinto con sette successi in otto gare disputate: a Digione, Monza, Nurburgring, con Arturo Merzario e Jacques Laffite; a Spa, Zeltweg e Watkins Glen con Henry Pescarolo e Derek Bell; a Pergusa ancora con Merzario, ma in coppia con Jochen Mass. I tedeschi della Porsche e i francesi della Renault Alpine sono sconfitti. Sconcertati dalla netta superiorità delle Alfa Romeo, i principali avversari reagiscono. La Porsche si impone l'anno successivo sia nel Mondiale Sport sia in quello Silhouettes, ma nel '77 l'Alfa torna vincente, aggiudicandosi nuovamente il titolo iridato con la 33 se 12, che vince tutte le otto gare in programma con Arturo Merzario e Vittorio Brambilla. Oltre ad aver vinto il campionato, la 33 se 12 stabilisce numerosissimi record sulle più importanti piste europee: 144,225 km/h di media sul circuito breve del Pau Ricard, 203,820 km/h di media sul tortuoso circuito di Salisburgo in Austria. Su questa auto esordisce il primo motore V12 turbo Alfa Romeo: negli stessi anni la Renault presenta il motore turbo 1.5 da F.1. Nel Renault l'unico turbo è alimentato dalle due bancate mentre il V12 Alfa propone il sistema di fare alimentare un turbo da ogni bancata. Caratteristica tecnica ripresa l'anno successivo da molti costruttori. Il motore della 33 se 12 aspirato ha 520 cv a 12.000 giri. Quello della 33 se 12 biturbo KKK che debutta, vincendo, a Salisburgo dispone invece di 640 cavalli a 11.000 giri.

LA FORMULA UNO

All'Alfa monoposto è sfuggita la vittoria

Dopo i mondiali vinti da Farina e Fangio rispettivamente nel 1950 e nel 1951, l'Alfa Romeo aveva abbandonato la massima formula. Vi rientra timidamente nel 1976. La Martini-Brabham BT 45 motorizzata Alfa Romeo viene presentata alla stampa sulla pista di Balocco il 26 ottobre 1975. La collaborazione con la Brabham di Bernie Ecclestone avviene attraverso l'Autodelta, con la fornitura dei propulsori 12 cilindri boxer della 33 TI12. Con la BT 46 il team anglo-italiano vince nel 1978 i Gp di Svezia e d'Italia con Niki Lauda. Nel 1979 la Brabham-Alfa schiera la BT 48, equipaggiata con il nuovo motore a 12 cilindri a V di 60°, per sfruttare l'effetto suolo.

L'unico successo di questa monoposto è opera di Niki Lauda, che si impone a Imola in una gara non valida per il titolo iridato. Il ritorno di una monoposto di Formula Uno tutta Alfa Romeo avviene il 13 maggio 1979 a Zolder, in occasione del Gp del Belgio, con Bruno Giacomelli. La monoposto è la 177, che corre solo questa gara, alla quale fanno seguito la 179 (dal Gran Premio del Canada 1979 al 1981) e la 182 (1982). I migliori piazzamenti sono due terzi posti, ottenuti nel 1981 a Las Vegas con Bruno Giacomelli e a Montecarlo nel 1982 con Andrea De

De Cesaris, pilota simbolo

Andrea de Cesaris, su Alfa Romeo 182B, davanti a Keke Rosberg, Williams FW08-Ford nel Gp di Montecarlo.





Cesaris. Nel 1982 la Formula Uno vive la svolta dei motori turbo e l'anno successivo l'Autodelta presenta un 8 cilindri a V di 90° di 1497 cc, alimentato da due turbocompressori. La monoposto turbo si chiama 183 ed è gestita sui campi di gara dalla scuderia Euroracing che con De Cesaris ottiene il secondo posto nei Gp di Germania e del Sudamerica. Nel 1984 Riccardo Patrese conquista il terzo posto nel Gran Premio d'Italia. L'avventura Alfa Romeo nella F.1 si conclude nel 1985 con la 185 T. I motori però continuano a essere utilizzati dalle monoposto di Osella.

I RALLY

Un'Alfa imprendibile anche sulle strade

Nelle sue tante sfide, l'Autodelta non ha trascurato nemmeno i rallies. Merito, soprattutto nei primi anni, di alcuni piloti privati che avevano scelto le Giulia Ti Super. Il risultato internazionale di maggior prestigio è la vittoria della Mitropa Cup nel 1966 con l'equipaggio Arnaldo Cavallari e Dante Salvay, su Alfa Romeo Giulia GTA. Risale al 1974 la vera rivoluzione, con un impegno più diretto. L'esordio è più che incoraggiante, visto che Luciano Trombotto vince il Gruppo 2 (Turismo preparato) al debutto, nel Rally San Martino di Castrozza, valido per il Campionato Europeo, con l'Alfa Romeo Alfetta berlina. L'anno successivo il testimone passa all'Alfetta GT, che ottiene con Amilcare Ballestrieri un significativo successo assoluto nel Rally dell'Isola d'Elba. Ma le vera sfida risale al 1978. Nel campionato italiano la vettura da battere tra le Turismo Gruppo 2 è la Opel Kadett GT/E ufficiale di Federico Ormezzano e Rudy. Preparata da Conrero, questa vettura risulta imbattibile nella sua categoria anche in mano ai piloti privati. Ormezzano, però, si ritrova come avversario un motivatissimo Mauro Pregliasco, campione italiano assoluto in carica con la Lancia Stratos. Il pilota di Millesimo è appena passato all'Alfa Romeo e corre in coppia con Vito Reisoli. La prima gara è il Targa Florio, dove Ormezzano si ritira nelle prime fasi per uscita di strada, imitato nella tappa successiva da Pregliasco. In Costa Smeralda Pregliasco non parte e Ormezzano vince il Gruppo 2 ottenendo un ottimo 2° posto assoluto.

All'Elba Pregliasco è velocissimo, ma si deve arrendere, mentre il successo premia nuovamente Ormezzano. La riscossa dell'Alfa inizia al 4 Regioni: Pregliasco vince e termina 3° assoluto nonostante un'uscita di strada gli abbia fatto perdere ben 8 minuti. Tre settimane dopo è nuovamente primo in Gruppo 2 e secondo assoluto al Rally del Gargano. Successo che ripete all'Alpi Orientali, mentre Ormezzano vince il Valli Piacentine. Il vero capolavoro Pregliasco lo compie al Colline di Romagna, dove porta la sua Alfetta GT sul gradino più alto del podio. Alla Liburna torna a vincere Ormezzano e Pregliasco si riporta in pari al Sanremo, dove termina 5° assoluto. La gara decisiva è quindi il 100.000 Trabucchi, che si corre in Piemonte. Il fondo viscido tradisce Ormezzano nelle prime battute di gara e Pregliasco chiude a suo favore matematicamente il campionato, vincendo l'assoluta. A Ormezzano resta la soddisfazione di imporsi sulle strade di casa, nella gara finale, il Rally della Lana.



”
Nella stagione 1978 l'Alfetta GT di Mauro Pregliasco vinse il titolo in Gruppo 2 dopo un memorabile duello con la Opel di Federico Ormezzano

”



*Alfa Romeo
stile rally*

Anche l'Alfetta GT
ha portato con onore
i colori dell'Alfa
Romeo nelle corse,
segnatamente
nei rally
di espressione
Tricolore, in Gr.2



1976-1982

Una gran bella **Silhouette**

A INIZIO DEL 1976 PRENDEVA IL VIA L'EPOPEA DELLE GRUPPO 5 E DELLA SUA BELVA SIMBOLO, LA PORSCHE 935. UN'ERA CHE FECE GRANDE ANCHE LA LANCIA. SCOPRIAMO PERCHÉ

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 3 19 GENNAIO 2016

e chiamavano Silhouette e volevano dire tutto e niente. Gruppo 5, vetture di produzione che dovevano avere per base un'auto dei quattro gruppi precedenti, rispettando le misure della carrozzeria ma facendo esplodere la creatività per tutto il resto. Carreggiate, parafranghi, aerodinamica e motore. A fine 1975 il Mondiale marche era alla frutta. In pratica, tra i prototipi in ballo c'era rimasta solo la Porsche, con l'annunciata e mostruosa 936, più la Renault che correva per vincere finalmente a Le Mans. Bisognava trovare altre strade e le Silhouette furono la risposta insufficiente, strana ma a suo modo affascinante, a una crisi strutturale dell'endurance che avrebbe reso la F.1 sempre più sola in cima al Motorsport. Fu così che tra le vetture a ruote coperte di mondiali per l'anno 1976 ne vennero creati addirittura due: uno per Sport-Prototipo, che durò due stagioni - una dominata dalla 936, l'altra dall'Alfa Romeo 33 Sc12 -, per poi essere declassato a Europeo e, infine, a metà 1978, sparire del tutto. L'altro per le Gruppo 5, chiamate, per gli amici, semplicemente, Silhouette.

A inizio 1976 sulle mentite spoglie della leggendaria e inaffondabile 911 stradale, la Porsche era pronta a dare vita a una delle creature più mostruose e cangianti della storia dell'automobilismo: la 935. Nata come vettura ufficiale, progressivamente potenziata, incattivita, gonfiata, mutata e clonata, avrebbe ballato per dieci anni filati, dai 590 cavalli della prima versione fino ai quasi 900 della "Moby Dick" a coda lunga, che si sparava sull'Hunaudières di Le Mans a 380 km/h. Il tutto, per un totale stimato di 85 esemplari, anche se tra cloni, ibridi e metamorfosi la cifra resta incerta e presumibilmente ancora più alta. Nel mondiale, l'annunciata rivalità con la Bmw di fatto non fu mai tale,





Effetto Le Mans

12 giugno 1976,
24 Ore di Le Mans
Stommelen e Schurti con la
Porsche 935 chiuderano al
quarto posto nella gara
vinta dai compagni di
squadra Ickx e Van Lennep

”

Le Silhouette furono la risposta insufficiente a una crisi strutturale dell'endurance che avrebbe reso la F.1 sempre più sola in cima al motorsport

”

Lancia iridata

Il 1980 è un anno favoloso per la Beta Montecarlo che va a conquistare il titolo.

È un abile gioco orchestrato dal Team Principal Cesare Fiorio che, con le Lancia, non si accontenta di stravincere la sua divisione, ma in due occasioni, Mugello e Vallelunga, iscrive le vetture alla classe maggiore, andando a togliere punti alle Porsche 935 private

né con la CSL 3.5, né con la successiva 320, anche se la Casa bavarese - che aveva di rinforzo il team Schnitzer -, schierava fior di piloti quali Ronnie Peterson, Gunnar Nilsson e, in un'occasione, a Mosport 1977, perfino Gilles Villeneuve in copia con Eddie Cheever.

Nel biennio 1976-1977 la coppia regina fu Ickx-Mass sulla 935 Martini, che vinse 6 delle 16 gare, lasciando alla Bmw CSL solo tre centri nel primo anno e regalando alle 935 due titoli sacrosanti.

Nel frattempo la realtà evolveva e la 935 la seguiva, pantografandone le sfumature come un magico camaleonte. Il mondiale vedeva, nel 1978, il progressivo disinteresse della Porsche ufficiale, ormai concentrata su Le Mans, coi team privati a farla da padrone.

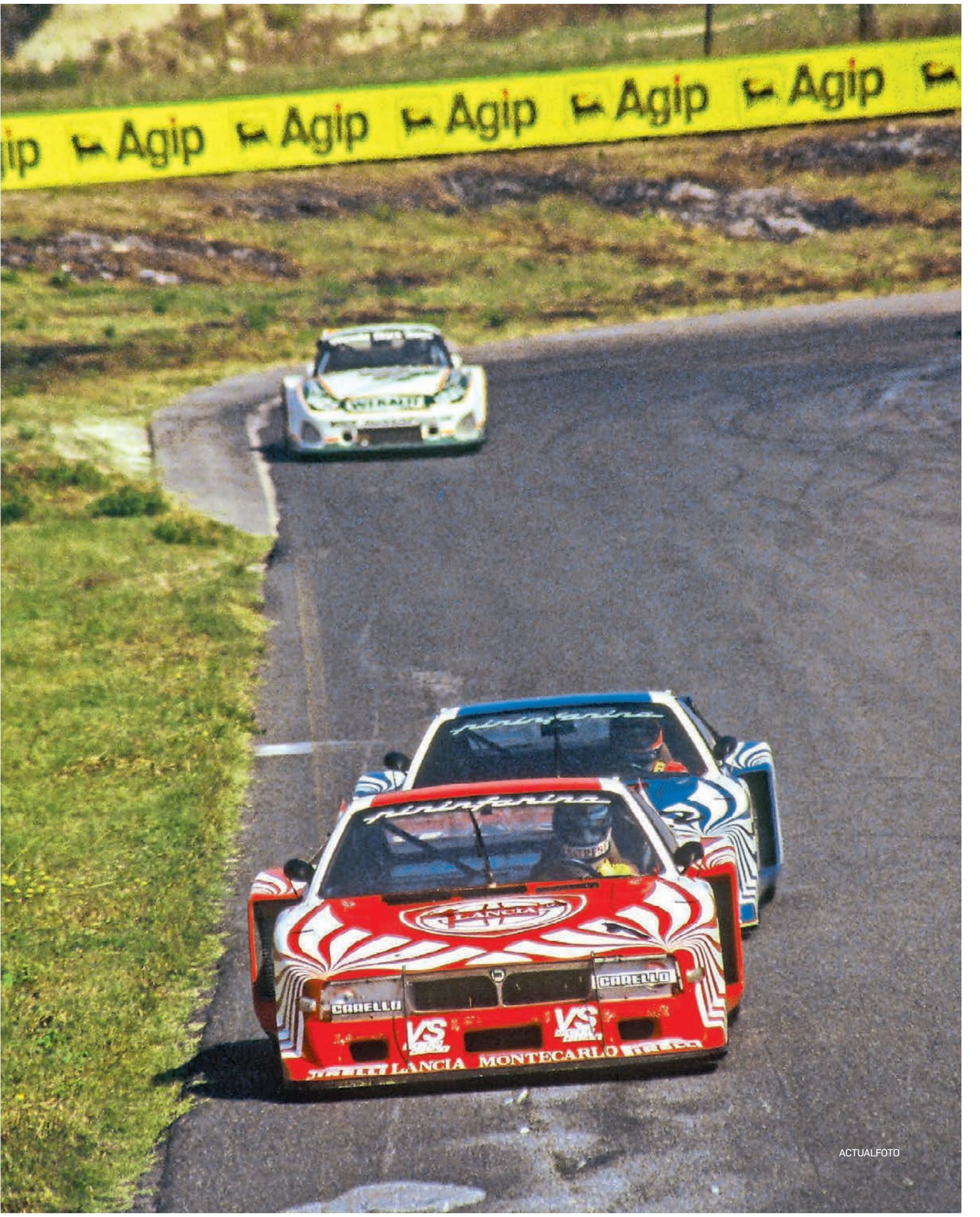
Nel frattempo, a livello internazionale, due campionati erano cresciuti fino a ottenere rilevanza internazionale: la statunitense Imsa e il tedesco DRM, che tra dollari e marchi divennero calamite per un nugolo di 935, stimolando una vera e propria produzione di serie. Se in Germania la classica gara di Norimberga attirava più gente che in una manche iridata, Le Mans a parte, con team quali Kremer e Loos a farsi la guerra e Joest da terzo incomodo, negli Stati Uniti qualsiasi ricco team privato che non voleva sfigurare non poteva ignorare l'acquisto di una 935. Non solo. Fu proprio la serie tedesca a ospitare la maggior varietà di Gr.5 nelle due divisioni fino a 2000 e oltre, con Bmw, Ford Capri e Toyota Celica pronte a sfidare direttamente o indirettamente le 935.

Proprio grazie ai team privati, primo fra tutti quello di Manfred ed Erwin Kremer, la 935 conobbe un'evoluzione impensabile, uniformandosi per quanto possibile ai dettami dell'effetto suolo, dominante dal 1978 in F.1 con la Lotus. Fu così che per il 1979 i Kremer trasformarono la 935 nella K3 dotata di minigonne e effetto Venturi, una configurazione che di fatto la rese imbattibile in Germania oltre che ultracompetitiva e commercializzata ovunque, tanto che ne furono sfornati e venduti ben 13 esemplari.

Al volante della 935 K3 Klaus Ludwig girò al Nurburgring, sulla vecchia e terribile Nordschleife, in 7'33", un tempo col quale sarebbe comodamente riuscito a qualificarsi nell'ultimo Gp là disputato tre stagioni prima, caso raro di una vettura teoricamente derivata da un modello di serie che sfreccia su tempi da F.1. Sempre con la 935 i Kremer e Ludwig ottennero un clamoroso successo alla 24 Ore di Le Mans 1979, sbaragliando la concorrenza dei prototipi Porsche ufficiali e battendo un'altra 935 privata, quella di Barbour, Stomelen e dell'attore Paul Newman. L'apogeo della 935, che coincide anche con l'inizio del declino.

La Lancia orgoglio tricolore fa il miracolo

Con la Ferrari del tutto disinteressata alle Silhouette e presente solo grazie a iniziative private, che vedono, per esempio in azione one-off la meravigliosa Carma 308 di Facetti e Finotto, piuttosto che le 512 BB di team privati quali Bellancauto, Pozzi e Nart in chiave Le Mans, l'onore degli italiani tra le Silhouette viene difeso dalla Lancia. Nel 1976, fin dal via, con una Stratos privata di Facetti, ma dal 1979 col coinvolgimento diretto della Casa madre che a stagione inoltrata dà il via all'impegno iridato della Lancia Beta Montecarlo nella Divisione fino a

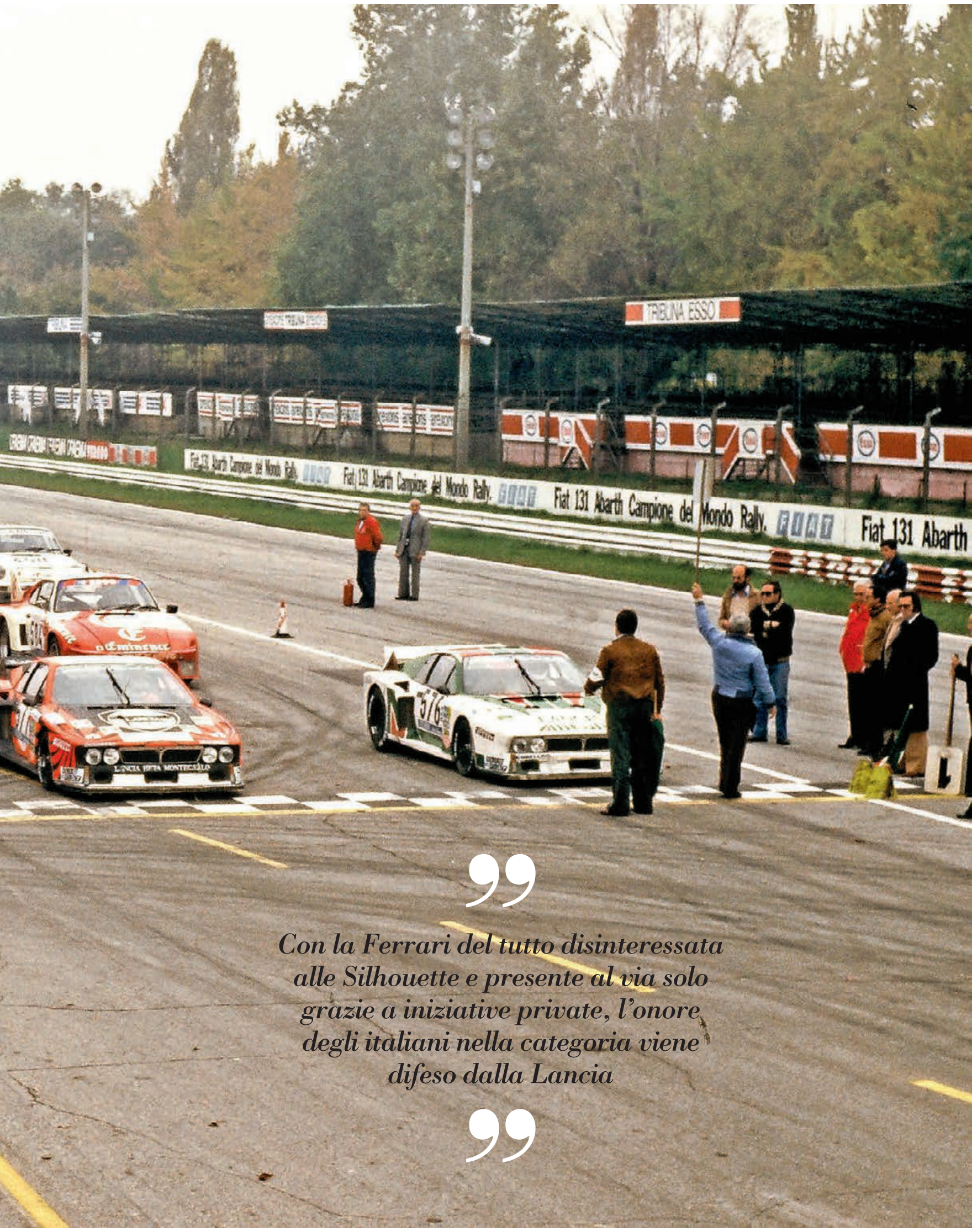


ACTUALFOTO

Un Giro d'Italia movimentato

Giro d'Italia 1979 le Beta Montecarlo condotte rispettivamente da Villeneuve e Rohrl e Patrese-Alen concluderanno la gara al comando ma verranno squalificate per taglio di percorso. Così la vittoria andrà alla Porsche 935 di Moretti e Schoen





”

*Con la Ferrari del tutto disinteressata
alle Silhouette e presente al via solo
grazie a iniziative private, l'onore
degli italiani nella categoria viene
difeso dalla Lancia*

”





*1981,
Porsche
sbanca
Daytona*

*24 Ore di Daytona
1981: davanti a tutti
conclude la Porsche
935 condotta da
Bobby Rahal,
Brian Redman
e Bob Garretson*

”
*Con l'avvento
del Gruppo C,
nel 1982, le
Silhouette
perdono terreno
ovunque,
vivendo
gli ultimi
fuochi*
”

ACTUALFOTO

2000 del mondiale. In poche parole, dal 1979 in poi la Lancia non sfida direttamente la belva 935, ma la fiacca di volta in volta facendo il pieno di punti nella categoria inferiore, con piloti a 24 carati quali Patrese, Röhrl, Alboreto, Cheever, Facetti, Heyer, Gabbiani e Ghinzani, potendo più avanti contare anche su privati di lusso quali Facetti-Finotto, che a Daytona 1981 fanno debuttare sulla Beta un ragazzino che diventerà poi, da pilota fatto, re tricolore a Le Mans: Emanuele Pirro.

Due titoli mondiali per la Montecarlo

L'impegno del team di Cesarie Fiorio frutta, conti alla mano, due titoli mondiali, nel 1980 e nel 1981, con la furbizia tattica che diventa arma decisiva rispetto all'ottimo potenziale tecnico. Perché nel 1980 la Beta Montecarlo non si accontenta di stravinere la sua divisione, ma in due occasioni, al Mugello e a Vallelunga, si iscrive intelligentemente pure nella classe grossa, andando a togliere punti decisivi alle 935 private e gettando le basi per la vittoria iridata. Che fa il paio col trionfo di Heyer nel ricco DRM tedesco, con la Beta del team GS. Nel 1981, invece, la tragica morte di Herberth Muller al Nurburgring fa accorciare la gara che viene assegnata alla Bmw M1 di Stuck-Piquet, i quali tolgono alla Porsche 2,5 punti iridati fondamentali, che a fine anno faranno la differenza nel gioco degli scarti con la stessa Lancia, sempre a punteggio pieno. Quando si dice che le gruppo B da rally furono le vetture più mostruose a calcare le strade di tutti i giorni, non si rende giustizia alle Silhouettes che animarono il Giro d'Italia. Non a caso, nel 1979 le Beta Montecarlo per la Scuderia Abarth, pilotate dagli equipaggi Villeneuve-Röhrl-Geistdorfer e Patrese-Alen-Kivimäki furono squalificate per aver percorso un tratto di autostrada durante un trasferimento, lasciando la vittoria alla Porsche 935 di Moretti-Schoen-Radaelli, ma l'anno dopo vinsero con Patrese, Alén e Kivimäki davanti ad Alboreto, Bettega e Bernacchini.

Le parole del compianto Bob Wollek, che negli anni ruggenti guidò tutte le Porsche, dalla 917 passando per la 908 evoluta, divenendo forse il più grande specialista della 935, inquadrano bene la sfida rappresentata dalle Silhouette: «*Tanti dicevano che la 917 fosse difficile. Be', lo era. E pure la 908, essendo sviluppata negli anni, col turbo era diventata nervosa e la stessa 936 non scherzava. Ma nessun prototipo poteva eguagliare la difficoltà a condurre al limite una 935 specie in qualifica, con la massima pressione del turbo, oppure in una gara sprint. Perché le Silhouette erano un ibrido, macchine che non erano nate per ritrovarsi con tutta quella potenza e quella downforce che finirono per avere, tanto da diventare un'esperienza unica e mai ripetuta per chi le ha condotte in gara*».

Con l'avvento del Gruppo C, nel 1982 la Lancia realizza una barchetta Gr.6 e lascia le Beta alla Sivama, mentre le Silhouette perdono terreno ovunque, vivendo gli ultimi fuochi. A metà Anni '80 l'ultimo a portare una 935 in gara nel mondiale è "Victor" Coggiola, mentre una versione biturbo 4x4 da 750 cv trionfa nella Divisione Gt col finlandese Matti Alamäki nell'euro rallycross 1985. Per le Silhouettes, dopo dieci stagioni di battaglie indimenticabili, è il canto del cigno.

ACTUALFOTO

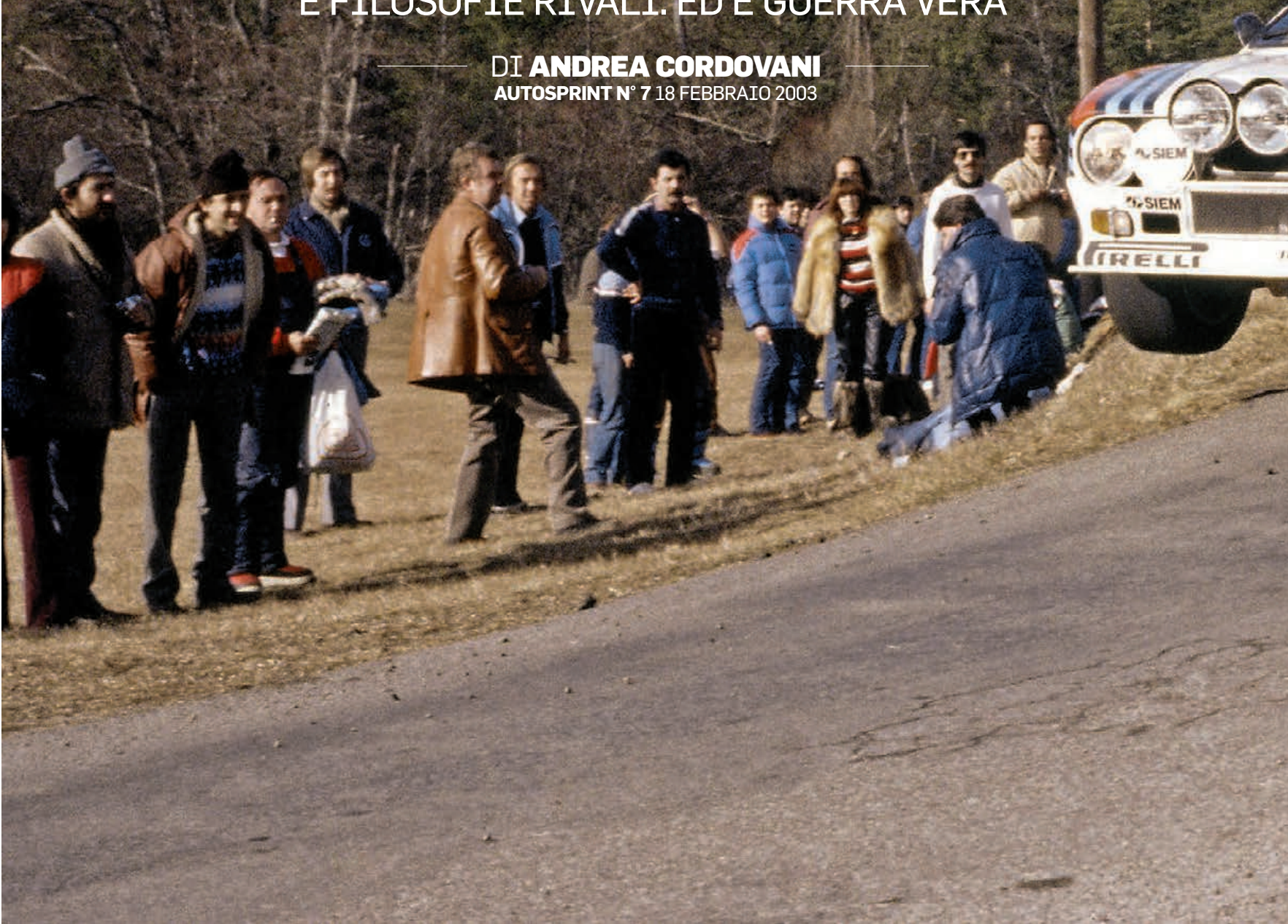
1983

LANCIA RALLY 037-AUDI QUATTRO A2

Audi vs Lancia senza tregua!

SI FRONTEGGIANO NEI RALLY DUE CIVILTÀ,
CONCEZIONI TECNOLOGICHE DIVERSE
E FILOSOFIE RIVALI. ED È GUERRA VERA

DI **ANDREA CORDOVANI**
AUTOSPRINT N° 7 18 FEBBRAIO 2003





037 prefisso da leggenda

Anno 1983, mondiale rally a Montecarlo: Markku Alen e Ilkka Kivimaki (Lancia Rally 037), volano verso la seconda posizione assoluta

Testimoni oculari che vogliono continuare a rimanere celati nell'anonimato. Pentiti da rally pronti a spifferare nomi e cognomi, ma solo dietro la garanzia dell'immunità editoriale. La sfida del 1983 fra Lancia e Audi per la conquista del Mondiale Marche sigilla le bocche anche a venti anni di distanza. Successe di tutto in quella stagione di grazia per la Casa torinese che, con una gara d'anticipo sulle strade amiche del Sanremo, conquistò la quinta corona iridata. È la storia di una battaglia impari finita nelle mani della squadra solo apparentemente più debole. Astuzie, trovate, errori dei rivali. Gli italiani misero in campo di tutto per contrastare lo strapotere dei tedeschi. Soprattutto della loro rivoluzionaria Audi Quattro. La vettura che ha sconvolto il mondo dei rally. Trazione integrale, motore 5 cilindri: un concentrato di tecnologia. Si inserisce in questo scenario la sfida che andiamo a raccontare

”

*Questa in realtà
è una sfida
che vede una
sorta di eroica
resistenza
contrapporsi
al nuovo
che avanza
quasi
inarrestabile*

”

Attrazione integrale

Rally del Portogallo
edizione 1983: Hannu
Mikkola e Arne Hertz
(Audi Quattro A1),
sfrecciano
verso la vittoria

sostanzialmente è l'ultimo rigurgito di un mondo che si sta ribellando al nuovo che avanza. Il tentativo disperato di bloccare l'avanzata della 4x4 di Ingolstadt con una berlinetta a trazione posteriore derivata dalla Beta Montecarlo, con motore volumetrico e 960 chilogrammi di peso. Una missione impossibile nell'anno dell'avvento del Gruppo B. Una svolta epocale nel regolamento. Fino al 1982 (anno del primo titolo iridato dell'Audi) le vetture erano allestite secondo i dettami tecnici del Gruppo 4, Gran Turismo preparato. Il modello scelto doveva derivare da un esemplare prodotto in 400 unità in 12 mesi ma non c'era l'obbligo, come per il Gruppo B, della costruzione di 20 esemplari da corsa. La cavalcata trionfale dell'Audi, quel Coupé 2 porte che aveva spazzolato il campionato del mondo con disarmante semplicità, richiedeva furbizia e soprattutto un salto generazionale. E la ricerca di una vettura al passo con la tecnica. Lo step successivo rispetto alla 131 Abarth e le sue sospensioni a schema McPherson divenute anacronistiche. Sotto l'input di Cesare Fiorio e con l'ingegno di Sergio Limone nacque un vero bricolage. Una cellula centrale di Beta Montecarlo venne inviata a Parma dall'ingegner Gian Paolo Dallara.

Lì furono saldati il traliccio in tubi anteriore e quello posteriore. Nel frattempo a Torino veniva allargata la carrozzeria della Beta Montecarlo in modo da ottenere il master in resina necessario per ricavare i cofani della 037. I primi test denunciarono la mancanza di carico posteriore. E così dopo una notte di lavoro comparve un alettone (ricavato dalla lamiera zincata per le grondaie dei capannoni di Vizzola). Aveva persino il nolder. E il motore? La prima Lancia Rally che esordì nel 1982 al Costa Smeralda aveva motore a carburatori Weber e compressore Abarth R10.

Erogava 245 cavalli. In pochi mesi era nata la rivale dell'Audi. Della superpotenza tedesca che s'era votata completamente alla trazione integrale indicata nel nome in codice Quattro. Un lavoro di sviluppo lunghissimo, portato avanti dal 1979 in poi dal finlandese Hannu Mikkola e la nascita di un reparto corse pronto a distaccarsi da quel Centro ricerche dove all'inizio del 1972 era stata lanciata una scommessa di più ampio respiro. Appoggiata da Ferdinand Piech (nipote di Ferdinand Porsche) e figlia dell'idea di Jorg Besinger, tecnico Audi specializzato nei sistemi di trazione, al quale venne l'idea di realizzare una vettura a quattro ruote motrici. Ecco che cosa c'era stato dietro a quel 1983. L'ultimo anno di grazia per una vettura a trazione posteriore nei rally.

In ps al Montecarlo c'è il trucco dello spargisale

Un camion spargisale della società del Sestriere sulle prove del Montecarlo. Un furgone 292 con scope incorporate per pulire le speciali su terra del Sanremo e, poco prima del passaggio delle vetture, pattuglie di 037 ricognitrici spedite a spazzare le prove per rendere più agevole il compito delle Lancia Rally in gara, le prime a transitare sulla strada. La storia del Mondiale 1983 è anche figlia di italianissimi accorgimenti. Come il cambio gomme in piena prova speciale, sempre in quel Monte dove al debutto Walter Rohrl conquistò la prima vittoria con la Lancia Rally. La speciale di Uriage aveva un inizio molto secco in asfal-







*Resistenza
molto eroica*

Sempre nel corso
del 1983, ecco
la Lancia 037 di Alen
in azione all'Acropoli,
in Grecia, ovviamente
nella meravigliosa
livrea Martini



ACTUALFOTO

to, circa 4 km, e il resto innevato. Quattro meccanici Lancia e due tecnici della Pirelli effettuarono la sostituzione degli pneumatici. L'operazione si svolse in un tempo medio di 50" per le 037 di Rohrl, Alen e Andruet.

Nell'economia del rally la mossa risultò, comunque, ininfluente. Ben più importante, viceversa, risultò l'allarme lanciato da Icio Perissinot appena sbarcato nella lontana Nuova Zelanda. «*Mi accorsi - raccontava l'ex navigatore Lancia - che l'Audi aveva iscritto Stig Blomqvist quando i termini erano già ampiamente scaduti. Che cosa era successo? Semplice, dopo la disfatta in Grecia i tedeschi erano corsi ai ripari: volevano schierare tre vetture. Ma noi ci accorgemmo dell'errore e Ninni Russo, svegliato nel cuore della notte, presentò ricorso alla Federazione Internazionale*». Lo svedese fu fatto ugualmente partire. Ma dopo ben due ricorsi del team italiano gli intimarono di fermarsi al termine della prima tappa. Sempre Perissinot svela l'ennesimo retroscena di quella stagione. «*Sbarcammo in Argentina. Eravamo in piena guerra tra lo stato sudamericano e l'Inghilterra per le Malvinas, le isole contese. Mi venne in mente che il Martini Racing aveva la licenza inglese. In caso di vittoria, con l'inno God save the Queen a risuonare, che cosa sarebbe successo? Furono giorni frenetici. E anche la Fisa, con un mezzo colpo di mano ci venne incontro. Alla fine riuscimmo a rispolverare la gloriosa licenza C65 di Fiat Auto Spa*».

Un 4x4 derivato dall'Iltis fuoristrada militare

Nome in codice: Audi Quattro A2. La prima nata in configurazione Gruppo B. Vettura destinata alla produzione e dominatrice nei rally, la muscolosa tedesca è planata nella scena delle competizioni all'inizio degli Anni Ottanta. E ha stravolto tutti i credo tecnologici dell'epoca. Trazione integrale abbinata al motore sovralimentato. Un cocktail mortale per le rivali. Il progetto Audi Quattro iniziò nel 1977.

La storia è nota: l'ingegner Jorg Besinger d'accordo col direttore del reparto sviluppo Walter Treser e con la benedizione del grande capo Ferdinand Piech dette il via all'operazione. Venne creata una struttura denominata Division Motor Sport e come ultimo scrupolo scattarono una serie di consultazioni con federazioni e gli altri Costruttori per sapere se ci fossero stati dei problemi a inserire le 4x4 nei rally. Nella gamma Audi non esisteva un modello 4Wd. L'unica vettura a trazione integrale del Gruppo era l'Iltis, un fuoristrada militare con motore da 75 cv. Il primo prototipo è un bricolage: telaio dell'Audi 80 tagliato e modificato per una configurazione di carrozzeria coupé. Il motore è sovralimentato. Arriva dalla Audi 200, mentre le quattro ruote motrici sono figlie del progetto Iltis. I test durano un anno intero. Lo sviluppo della vettura dal dicembre del 1979 viene effettuato dal finlandese Hannu Mikkola che con l'Audi Quattro A2, proprio nel 1983, conquisterà il campionato del mondo piloti. Motore 5 cilindri, 320 cavalli, sovralimentazione mediante turbina Kkk con scambiatore di calore aria-aria. È stato questo il credo che ha spinto i tecnici di Ingolstadt. La vettura si rivelò performante da subito e non era semplice visto l'evoluzione tecnica con la quale era stata concepita. «*Tutti, dai meccanici ai dirigenti - ha raccontato Hannu Mikkola - si sentivano coinvolti in*





Assistenza di gran livello

Rally del Portogallo 1983, l'equipe Lancia-Martini nel delicatissimo momento dell'assistenza. In realtà un vero e proprio punto di forza della squadra, magistralmente orchestrata e diretta da Cesare Fiorio

ACTUALFOTO

qualcosa di importante: anche se la squadra non aveva alcuna esperienza di rally». Tra i tanti pregi, l'Audi mise in mostra anche un difetto: il cattivo funzionamento della pompa del servosterzo che creò non pochi grattacapi in quella stagione di battaglia.

Limone: «Così creammo la nuova Stratos»

Laureato in ingegneria con una tesi sulla Formula Monza, Sergio Limone è l'uomo che inventò in poche settimane la 037, la vettura che fece il miracolo. Ancora oggi l'ingegnere torinese non si fa certo pregare per raccontare, per rivivere, quei frenetici giorni che diedero vita a una delle più belle e sorprendenti Lancia da rally e che lo videro al centro del progetto. La Lancia Rally appunto. Sigla SE037. «Si doveva fare di necessità virtù - spiega - perché non c'era tempo. Ne sarebbe occorso troppo per progettare, costruire e sviluppare una 4x4». Era l'inverno dell'80, bisognava essere pronti per l'inizio dell'82. Pochi mesi per inventarsi l'erede della Stratos e della 131 Abarth. L'unica strada era quella di fare una macchina a motore centrale, come la Stratos o la R5Turbo che avrebbe poi vinto il "Monte".

«La scelta cadde sulla Beta Montecarlo, che la Lancia aveva già costruito in versione Gruppo 5 da pista e sulla quale, dunque, avevamo una somma di esperienze. Scegliemmo allora la cellula centrale della Beta Montecarlo, mentre per le sospensioni optai per uno schema a quadri/ateri sovrapposti perché consentiva alle ruote una notevole escursione e dava la possibilità di fare moltissime regolazioni. Al posteriore c'erano due ammortizzatori per ogni ruota e una molla, esterna a questi ultimi e che scaricava direttamente sul telaio. Un'idea di Mario Colucci. Veniva dalle autoblindo che la Rat aveva realizzato per la Somalia e fu poi ripresa anche per la successiva Delta S4».

Il telaio, a grande linee, era deliberato: cellula centrale della Beta Montecarlo, linee disegnate da Pininfarina, sospensioni a grande scuotimento. Ma per il motore rimaneva il problema. O no? «Avevamo solo l'unità a 4 cilindri con testa in alluminio della 131 Abarth. La potenza era lontana dall'essere sufficiente. L'Audi era già ben oltre quota 300 cv con il suo 5 cilindri turbo. Aurelio Lampredi decise di dotare il 4 cilindri di un compressore volumetrico tipo Roots. Allora non c'era l'elettronica di oggi e noi tutti sapevamo bene del notevole ritardo di risposta del turbo a girante. Così Lampredi riesumò il volumetrico, in grado di dare potenza sin da 2000 giri e privo del famigerato turbo lag, il ritardo di risposta dei turbo». La "Zero" numero zero era pronta. La storia, e che storia!, poteva avere inizio...

Quella Lancia 301 più Beta che 037

In principio fu la Lancia Rally 301. La prima realizzata. Più Beta Montecarlo che 037, questa vettura fu costruita interamente a mano e presentava numerose differenze rispetto agli esemplari di serie che l'avrebbero seguita. La Lancia Rally è stata presentata nel 1981. Il gran capo di allora dell'Abarth, dottor Massimello, svelò che in fase di stu-

”

*Per la Lancia
la possibilità
delle quattro
ruote motrici
non era stata
presa in
considerazione.
Per il motore,
si preferì
il volumetrico*

”

dio erano state prese in considerazione tre ipotesi per “ricavare” una macchina da corsa: due modelli popolari, la 127 e la Ritmo, oppure rivolgersi alla Lancia. La possibilità delle quattro ruote motrici non fu presa neanche in considerazione, mentre la scelta del motore volumetrico supportò il progetto 037. Tra tanti pregi anche un difetto: l'abitabilità. Il vetro anteriore era troppo inclinato: non sempre la visuale era perfetta. Sono stati prodotti in totale 420 esemplari fra vetture stradali e competizione.

ACTUALFOTO

Un cofano aperto decise il mondiale

Fece impazzire i tecnici al Montecarlo l'accumulatore Accusump della Lancia Rally. Racconta Rino Buschiazzi, uno degli eroi fra i meccanici italiani: «In sostanza si trattava di un meccanismo che consentiva di mantenere costante la pressione dell'olio e faceva parte della tubatura dell'olio stessa».

Ma i commissari ipotizzarono invece che si trattasse di una vera e propria pompa. Nella Lancia, che festeggiava la conquista della vittoria nella gara d'apertura del mondiale con Rohr, ci furono attimi di panico. Fu una stagione caratterizzata da mille stranezze. L'Audi perse

Blomqvist, il guerriero

Rally d'Argentina 1983: il 37enne veterano Stig Blomqvist all'attacco con l'Audi ufficiale vola dando spettacolo: sulla prima PS di 81 km tiene una media di 189,53 km/h



dove avrebbe dovuto stravincere: al Safari e soprattutto in Grecia. Sulle piste equatoriali kenyote, invece, la vittoria andò a Ari Vatanen che per l'ultima volta portò alla vittoria iridata la mitica Ascona 400. Ma quello che successe all'Acropoli è ancora sui libri della storia rallistica. Il patatrak Audi si materializzò dopo la trentanovesima speciale, nel Peloponneso, a 7 prove dalla conclusione.

All'assistenza i meccanici si dimenticarono di chiudere i fermacofani del portellone posteriore. Hannu Mikkola, leader della corsa, partì a razzo. Ma dopo un po', a causa dei sobbalzi, il cofano si aprì: le sollecitazioni fecero staccare il radiatore e si tranciarono i condotti che portavano all'olio. Un regalo inaspettato per Rohrl e Alen, punti pesantissimi per il mondiale marche. Quasi un'ipoteca. Non era certo quella la gara nel quale la 037 poteva sveltare, anche se alla vigilia i tecnici avevano preparato una vettura con un'escursione della sospensione di 360 mm e la Pirelli regalato calzature in fibra sintetica.

Il successivo trionfo di Walter Rohrl in Nuova Zelanda consentì al tedesco anche di prendersi due mesi di ferie. Le vittorie Audi al Codasur (sulla prima speciale di 81 km Stig Blomqvist fece segnare l'incredibile media di 189,53 km/h!) e al 1000 Laghi fecero temere la Lancia. Ma la pratica fu chiusa a Sanremo. Con l'ennesimo successo, anzi uno straordinario tris di 037 con Alen, Rohrl e Bettega a chiudere nell'ordine.



”

*All'assistenza
i meccanici
si scordarono
di chiudere
i fermacofani
del portellone
posteriore. E
accadde ciò che
era destino che
succedesse....*

”



1982-1986

L'estinzione dei **Mostri**

MORIRONO NEL 1987, MA IL LORO RICORDO
VIVRÀ PER SEMPRE. LE "BOMBE" GRUPPO B,
FOLLI E TERRIBILI, SEGNARONO COSÌ
INDELEBILMENTE LA STORIA DEI RALLY

DI **ROBERTO BOCCAFUGLI**
AUTOSPRINT N° 4 23 GENNAIO 2007

Toivonen si prende il Montecarlo

Mondiale Rally 1986:
sulle strade del
Montecarlo scatta
una delle stagioni più
drammatiche della
storia della specialità.
Nel primo round
iridato la vittoria va a
Toivonen-Cresto su
Lancia Delta S4.
Pochi mesi dopo i due
troveranno la morte
al Tour de Corse





Vent'anni fa come oggi, per la precisione il 22 gennaio, si festeggiava la vittoria di Miki Biasion e della Lancia al Rally Montecarlo, rituale gara di apertura del Mondiale. E fin qui, la ricorrenza ha valore puramente statistico. Ciò che va ricordato, oggi, è che quello non fu un Montecarlo sui generis: fu il primo ristretto alle vetture Gr.A, che al Montecarlo di dieci anni esatti più tardi (1997) si videro sostituite dalle WRC, oggi ancora sulla scena seppure dopo ricorrenti limature regolamentari. Ma non è delle Gr.A che vogliamo parlare in queste pagine, bensì delle vetture Gruppo B che a loro volta in quel Montecarlo '87 andarono ufficialmente in pensione, dopo avere messo in scena per qualche anno una delle epoche più indimenticabili della specialità rallistica.

Le chiamarono "mostri", quelle Gr.B. E ne avevano accumulato le caratteristiche: aggressività, potenza meccanica e velocità mostruose, rischio imposto ai piloti e anche agli spettatori, a volte presi in contropiede da prestazioni talmente estreme da risultare imprevedibili all'esterno di una curva, o in punti che tutto sembravano eccetto che traiettorie di uscita di missili terra-terra ormai fuori da ogni controllo.

Erano veri e propri prototipi: estremi, secondo la tecnologia di allora, per velocità e accelerazione; leggeri e delicati, con una spiccata propensione a prendere fuoco non appena sbattevano ed esplodevano come una bomba a mano.

Fu così che persero la vita Henri Toivonen e Sergio Cresto, al volante della Lancia Delta S4 che finì carbonizzata sulla speciale numero 18 del Tour de Corse 1986. Accadde alle 14.58 di venerdì 2 maggio: il pilota finlandese e il navigatore italoamericano perirono in un rogo che nessuno forse avrebbe saputo circoscrivere, neppure l'intervento degli elicotteri che proprio da quell'anno il regolamento proibiva. Ma il destino volle calcare la mano. Esattamente il 2 maggio di un anno prima, sempre in Corsica, era morto Attilio Bettega. Nessuna somiglianza fra i due episodi: la Lancia 037 del trentino era semplicemente uscita di strada, per motivazioni mai accertate, a una velocità tale che il suo co-pilota "Icio" Perissinot (mancato per malattia nel 2004) non riportò nemmeno una sbucciatura. E quelle Gr.B avevano già forzato la mano alla sorte più volte.

Portogallo drammatico: tre morti e trenta feriti

Rally del Portogallo 1986: nella prima speciale la Peugeot 205 Turbo 16 di Salonen colpisce un cineoperatore che se la cava con tanto spavento e qualche escoriazione. Pochi minuti dopo, stesse curve, la Ford RS200 del portoghese Santos esce e fa filotto fra il pubblico come sempre scatenato sulle speciali lusitane: tre morti e 30 feriti. Sciopero dei piloti ufficiali, ritirati per abbandono. Gara conclusa con i privati. La primavera terribile del rallismo non era ancora conclusa. In una gara extra-Mondiale, in Germania, un terribile incidente sempre con una Ford aveva imposto all'ex-pilota di Formula Uno Marc Surer ferite che ancora oggi gli si leggono negli occhi e nella camminata sbilenco.

Ma quel che era troppo era troppo: da quella curva traditrice in Corsica, subito dopo il Colle d'Ominanda, si levò un grido di disperazione. Basta con questi rally, con queste vetture assassine destinate a diventare una palla di fuoco alla minima collisione serial! Il resto seguì a ruota. Il Potere Sportivo capì tutt'a un tratto che la situazione era fuori controllo, che nuovi incidenti sarebbero stati possibili, forse addirittura inevitabili. Del resto, la Peugeot campione in carica e la Lancia se le stavano dando di santa ragione per un titolo che sarebbe stato il più veloce, il più combattuto, il più rocambolesco di sempre, come i fatti successivi avrebbero poi confermato. Non si poteva mandare tutto a carte e quarantotto in tempo reale, ma il Gruppo B venne giubilato nell'ottica della stagione successiva. Via prototipi, turbo, telai a traliccio: strada aperta a quelle vetture Gr.A, così più rassicuranti perché rallentate e fortificate dalla provenienza dai veicoli di serie.

Andò in archivio così una stagione indimenticabile dei rally. Contro-

Peugeot grande protagonista

Con sei vittorie in stagione, la Peugeot, qui in azione con Salonen al Montecarlo, è la grande protagonista del Mondiale Rally 1986



”

A Mondiale concluso con Alen (e quindi la Lancia) vincitore iridato, la Peugeot riuscì a far cancellare il risultato del Sanremo nel quale era stata squalificata per irregolarità tecnica. Così Alen perse il titolo e vinse Kankkunen

”



**Audi terza
incomoda**

L'Audi Sport Quattro S1, qui in azione con Rohrl al Montecarlo, ricopre il ruolo di terzo incomodo nella corsa al titolo iridato. Due terzi posti (colti da Mikkola e Buffum) saranno i migliori risultati esibiti nel Mondiale 1986





ACTUALFOTO

sterzi e virtuosismi vari dei piloti furono con le Gr.B ancora più da cine-teca, perché era necessario compierli al volante di ordigni che in alcune occasioni erano più parenti di aerei da caccia che di vetture vere e proprie. Sullo sterrato compatto di Finlandia o Nuova Zelanda, le Gr.B in accelerazione scavano solchi come in un campo arato. Al Sanremo '85, l'Audi Sport Quattro S1 del vincitore Walter Rohrl venne immortalata in impennata sulle ruote posteriori. La Peugeot 205 Turbo 16 Evoluzione 2, parliamo dell'86, imponeva all'iridato '85 Timo Salonen (che non era un pentatleta, però...) autentiche crisi di affanno respiratorio al termine delle speciali brevi. In quelle lunghe, confessava lui stesso senza vergogna, toglieva un po' il piede perché il ritmo diventava eccessivo. La Lancia Delta S4, grande avversaria della berlinetta francese, non si tolse mai di dosso una tendenza a "buttare fuori" il muso in percorrenza di curva molto veloce. Non era un problema ingestibile: però un campione clamoroso come Markku Alen non si trovò mai davvero a suo agio. Se la cavavano meglio, con la Delta, i più giovani Miki Biasion e Henri Toivonen. Anche se il finlandese non se ne avvantaggiò più tanto quando fu questione di fare la differenza fra vincere o morire. La morte del Gruppo B diventò un problema politico. A metà di quell'86 la Lancia l'accettò; la Peugeot no e annunciò il ritiro a fine stagione. L'Audi si tenne defilata, tanto non era più vincente. Ma non tutto filò liscio. A Mondiale concluso, con Alen (e quindi la Lancia) vincitore iridato, la Peugeot riuscì a fare cancellare il risultato del Rally Sanremo nel quale era stata squalificata per irregolarità tecnica. Alen perse quella vittoria e retroattivamente anche il titolo iridato, che pertanto diventò il primo dei quattro conquistati da Juha Kankkunen. È una storia che va raccontata con maggiore profondità: con testimonianze e dettagli. Eccoli...

Henri Toivonen e Sergio Cresto erano morti da meno di 24 ore quando all'hotel Sofitel a sud di Ajaccio vennero decise le linee guida del ralisimo per il futuro. A quell'incontro, due attori principali: l'allora presidente Fisa, Jean-Marie Balestre, e Cesare Fiorio, che a quei tempi gestiva tutte le attività sportive del Gruppo Fiat eccetto quelle della Ferrari, che avrebbe poi comandato dal 1989 al '91. Non è un mistero che in quei giorni Fiorio fu additato, se non di cinismo, quantomeno di grandissima prontezza di riflessi: la Peugeot non aveva - e in effetti non ebbe - alcuna voglia di cimentarsi nel Gr.A che sarebbe stato la spina dorsale dall'87 in poi; la Lancia aveva in rampa di lancio la Delta 4Wd che poi dominò, in versioni differenti, la scena rallistica fino al 1992...

«Mi dichiarai immediatamente contro il provvedimento - sbotta oggi Fiorio -: pur avendo debuttato soltanto nel novembre del 1985, la nostra Delta S4 era già più forte della Peugeot 205 T16, che gareggiava da un anno e mezzo prima. Eppure il Mondiale '86 ci vide combattere ad armi pari: se Alen non avesse sbagliato al Mille Laghi, senza il ritiro di squadra in Corsica dopo il lutto di Henri e Sergio, avremmo potuto vincerlo lo stesso, anche senza la cancellazione del Sanremo deciso a dicembre. Nel 1986 eravamo alla nostra prima esperienza aziendale con le 4 ruote motrici: il potenziale orientato al futuro era superiore a quello Peugeot. Ciò nonostante, accettai la situazione e ci buttammo immediatamente nello sviluppo della Delta per il Gr.A. Era un'idea che avevamo in mente, ma niente fino a quel momento era stato fatto. Per cui, nessun cinismo: siamo stati danneggiati almeno quanto altri».

”

*Erano veri prototipi,
secondo la tecnologia di
allora, per velocità e
accelerazione; leggeri e
delicati, con una spiccata
propensione a prendere
fuoco non appena
sbattevano ed
esplodevano come una
bomba a mano*

”

Metro di (scomodo) paragone

Con la Metro 6R4, Tony Pond in azione al Rally di Sanremo sulla terra toscana. La vettura di casa Austin Rover non riuscì mai a piazzare un colpo importante





Nessuna gioia in Citroen

Anche la Citroen si presenta in versione Gruppo B con la BX 4TC. A condurla sulle speciali del Montecarlo Andruet e Wambergue. La vettura francese chiuderà la stagione iridata con soli 10 punti in graduatoria senza mai ottenere risultati di rilievo



Ancora oggi non esistono certezze sui perché della decisione Fisa di annullare il Rally Sanremo, provvedimento che tolse il titolo Piloti ad Alen per darlo a Kankkunen. Si disse che il boss Peugeot a quei tempi, Jean Todt, si fosse "lavorato" il presidente Fisa Balestre ricoverato in ospedale a Parigi, in dicembre. E risultò strana la decisione di Balestre di presiedere il Consiglio parigino pur essendo convalescente da un importante intervento cardiaco. Sottolinea Cesare Fiorio, boss Lancia in quelle stagioni: «*Il discorso è molto semplice: la Peugeot minacciò la Fisa di una causa multimiliardaria, in lire di allora. Al tempo i soldi in giro non erano quelli di oggi: il Potere Sportivo rimase choccato. Poi sì... forse la matrice francese di tutto l'accaduto avrà avuto una certa importanza. Io resto della mia idea: le appendici della Turbo 16 al*

”

Si era andati al di là di un certo limite, questo è evidente. Pochi piloti erano in grado di dominare quelle vetture, soprattutto in certe condizioni. Noi ne avevamo uno: Henri Toivonen

”

Sanremo erano di tipo aerodinamico, e il regolamento non le consentiva. Punto».

Resta aperto un tema: l'estrema pericolosità di quelle Gruppo B. Come viveva, Fiorio, questo aspetto? «*Si era andati al di là di un certo limite, questo è evidente. Pochi piloti erano in grado di dominare perfettamente quelle vetture, soprattutto in certe condizioni. Noi ne avevamo uno: Henri Toivonen. Fu lui il primo vero grande interprete della nostra Delta S4. Fu il primo a riuscire a domare la mostruosità di quelle prestazioni».*

Iridato per 12 giorni: quanti ne passarono fra la vittoria di Alen al Rally Olympus, ultima gara iridata 1986 con sola validità per il titolo Piloti, e l'Esecutivo Fisa che il 18 dicembre decise la cancellazione del risultato del Rally Sanremo corso in ottobre, vinto dal pilota Lancia. La gara italiana era stata caratterizzata dalla squalifica, prima della tappa finale, delle Peugeot 205 Turbo 16 Evo 2, scese in gara con appendici laterali

sotto alle porte e giudicate sul campo come particolari con effetto aerodinamico.

La Fisa, a Parigi, scelse la strada contraria, rincarando la dose con colpa dell'accaduto scaricata sull'organizzazione del Sanremo, sui suoi commissari tecnici (in particolare il loro capo, il compianto Lanfranco Caneschi), e sparando a raffica multe e sospensioni. Fu così che Alen, già campione Fia Piloti 1978 (il Mondiale vero e proprio non c'era) si ritrovò a piedi. La prese, tutto sommato, con filosofia. In Lancia ci si aspettava un finale del genere: appena rientrato Alen dall'Olympus il responsabile delle P.R. di allora, Franco Liistro, guidò il pilota a un tour a tappe forzate nelle capitali europee con conferenze stampa in cui si magnificava il titolo appena conquistato.

EVOLUZIONE E SCOMPARSA DEI "RALLYSAURI"

1982	La regolamentazione rally ammette le vetture Gr.B. Si tratta praticamente di prototipi, che devono riferirsi a un modello in commercio ma ammettono modifi che tecniche ed estetiche le quali devono essere omologate dopo la produzione di un numero ristretto di esemplari da corsa. Le Gr.B affiancano inizialmente le vetture Gr.4, massime protagoniste dei rally e con un legame molto più stretto con le vetture di serie da cui prendono vita. 1983 Il Gruppo B ha preso il sopravvento nelle classifi che di rally. La Lancia 037, berlina a trazione posteriore con motore a compressore volumetrico, conquista il Mondiale Costruttori.
1984	Maggio. Debutta al Tour de Corse la Peugeot 205 Turbo 16. Si tratta della prima vera rivale dell'Audi Quattro. È una berlina compatta, con motore turbo posteriore centrale e ovviamente trazione 4x4. Ari Vatanen domina la gara, prima di uscire rovinosamente di strada l'ultimo giorno. Vince Alen con la Lancia 037, ormai evidentemente insufficiente nel combattere per la vittoria, se non su asfalto. L'Audi è in gara con la Quattro "corta", ma problemi di affi dabilità non le consentono di lottare per il successo. Fine 1984. L'Audi, che gareggia da inizio Anni '80 con la Quattro, prima vettura a trazione integrale della storia rallistica, conquista la prima doppietta iridata. Blomqvist vince il titolo Piloti, così come Mikkola aveva fatto con la Quattro nel 1983. Per la Casa di Ingolstadt è la seconda iride Costruttori dopo quella dell'82.
1985	La lotta iridata è fra Audi e Peugeot. La Casa francese domina con la Turbo 16 e conquista il titolo Costruttori e anche quello Piloti con Timo Salonen. Ari Vatanen, che con la Turbo 16 aveva vinto cinque gare di fi la a cavallo fra 1984 e '85, scappa alla morte in un terribile incidente al Rally Argentina. Fine 1985. Debutta al Rally Algarve (non valido per il Mondiale) la Lancia Delta S4. Ha motore posteriore-centrale turbo più volumetrico, è la prima 4x4 di casa Lancia. Il Mondiale ne vede l'esordio al RAC di fi ne stagione: dominio di Henri Toivonen.
1986	Gennaio. L'anno più drammatico della storia rallistica inizia con un'altra vittoria della Delta S4. Toivonen trionfa a Montecarlo superando i problemi di una collisione in trasferimento con un'auto estranea alla gara. Marzo. Al Rally Portogallo la Ford di Santos esce di strada nella prima speciale, sull'asfalto di Sinora. Il bilancio è tragico: tre morti e trenta feriti. I piloti dei team ufficiali decidono di abbandonare la gara: è una protesta contro l'organizzatore portoghese, incapace di contenere il pubblico sulle speciali; in realtà è il primo grave segnale di allarme contro le Gr.B, che sempre più piloti definiscono pericolose e difficili da controllare. Maggio. Venerdì 2: la Lancia Delta S4 di Toivonen-Cresto va al comando delle prime fasi del Tour de Corse, prima di uscire di strada nella PS del Colle d'Ominanda. Nel rogo della vettura perdono la vita pilota e copilota. La Lancia ritira le sue altre vetture dalla gara. Segue altro dramma: al rally Hessen la Ford di Surer si schianta contro un albero e muore il suo navigatore Michel Wyder. Il presidente della FIA, Jean-Marie Balestre, annuncia la cancellazione del Gr.B dalla stagione successiva. Sarà sostituito dal Gr.A: vetture senza turbo (maggiore responsabile del pericolo fuoco), con molto maggiore legame con la produzione e obbligo di produzione in moltissimi esemplari per ottenere l'omologazione sportiva. Ottobre. La lotta fra Peugeot e Lancia è proseguita per tutta la stagione. Al Rally Sanremo si giunge alla tappa finale, in notturna sull'asfalto ligure, con la Lancia in vantaggio dopo un iniziale spunto Peugeot. Entrambe le vetture sono in gara con potenze vicine ai 600 cavalli: molti le definiscono "mostri". Le Turbo 16 evoluzione 2 sono in corsa con appendici aerodinamiche laterali tipo minigonne che vengono giudicate irregolari prima del via della tappa finale. Così le Peugeot vengono squalificate e la gara la vince la Lancia di Alen. Dicembre. Alen trionfa con la Lancia Delta S4 il Rally Olympus, negli Stati Uniti, e conquista a tutti gli effetti il titolo Piloti. Pochi giorni dopo, con decisione motivata anche da una minaccia di azione legale da parte Peugeot, la FIA decide per l'annullamento del risultato del Sanremo. Peugeot e Juha Kankkunen diventano quindi i nuovi campioni iridati 1986.
1987	Debutta nel mondiale la Lancia Delta 4WD Gr.A, vincendo con Biasion a Montecarlo. La Delta Gr.A dominerà il mondiale ripetendosi con regolarità nelle cinque stagioni iridate successive.





***Ford RS200
in difficoltà***

Sulle speciali della Grecia
in azione Blomqvist sulla
Ford RS200 con la quale
sarà costretto al ritiro.
Il miglior risultato nella
stagione in casa Ford lo
otterrà Kalle Grundel
piazandosi al 3° posto
al Rally di Svezia

ALTRE STORIE

Quelle sfide davvero **impossibili**

NEL MONDO INCANTATO DEI DUELLI FOLLI.
DOVE IMPERANO CAMPIONI GLADIATORI E F.1
CONTRAPPOSTE A BARCHE, AEREI E MOTO.
CON LA FANTASIA CHE VA AL POTERE

DI **MARIO DONNINI**
AUTOSPRINT N° 40 2 OTTOBRE 2007



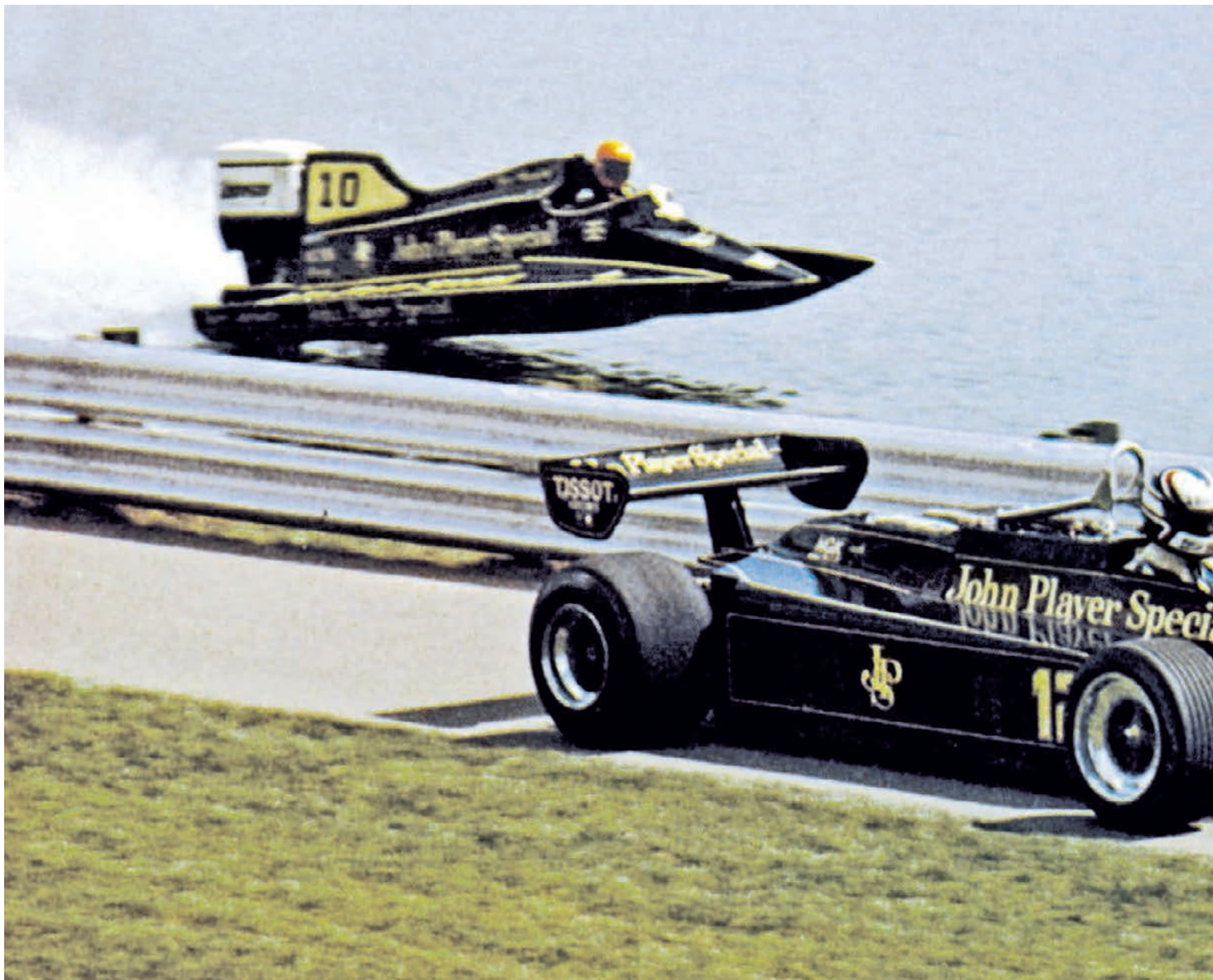


fotografie ORSI

Eurofighter batte Schumi

11 dicembre 2003, aeroporto Baccarini di Grosseto: Schumacher su Ferrari F2003 GA sfida l'Euro Fighter di Maurizio Cheli. Il ferrarista perde 2 a 1





Lotus 87B contro la F.1 del mare

Nel 1982 la Lotus 87B di Mansell, batte uno scafo JPS Velden, sopra e a destra, la F.1 del mare

a Storia Ufficiale, gli almanacchi, le enciclopedie, le raccolte statistiche dicono la verità ma mica la raccontano tutta. Se fosse possibile un giorno scrivere l'epopea delle emozioni e dei sogni da corsa, a emergere dal nulla sarebbero episodi apparentemente laterali, marginali, ormai dimenticati, che però hanno contribuito a fare delle competizioni automobilistiche una terra magica e incantata, avvolta da una nube di nostalgica leggenda. Vicende atipiche, strane, fin le ormai segretate dall'ingiuria del tempo, che non hanno praticamente nulla a che vedere col concetto puro e semplice di gara. Anzi, al contrario, le corse nell'accezione tradizionale non c'entrano proprio niente. Perché è di sfide che si parla, stavolta. Match race. Uno contro uno. Come nel pugilato, nei duelli di spada o nelle regate della Coppa America. Un modo diverso di concepire l'automobilismo. Forse più primordiale, guascone, spietato ma non per questo meno affascinante e autentico. Muro contro muro, o di qua o di là. Trionfo o catastrofe. Senza possibilità di nascondersi, fuggire, giustificarsi. Come quando scommetti tanto,



tutto. Col barista, alla roulette o con la vita, fa lo stesso. È passato giusto un secolo da quando Felice Nazzaro, all'Olympia di Londra, accetta la sfida che il corridore Edge ha lanciato al mondo. Nessuno sarà mai in grado di battere la sua Napier 6 cilindri con una vettura 4 cilindri, a Brooklands, il tempio delle corse. L'Ascot dei cavalli vapore. Il primo tracciato permanente della storia, ampio 30 metri e con curve sopraelevate in grado di essere affrontate "a qualsiasi velocità". Nazzaro torna in Italia febbrile: ha solo 6 mesi di tempo e alla Fiat si comincia subito a lavorare. A primavera il parto. Una 175 HP da 200 km/h. Giugno 1908. Venghino, siòre e siòri, l'Italia sfida l'Inghilterra. Brooklands è un oceano di gente. Pare un velodromo con licenza d'uccidere. I padrini del duello son già d'accordo. Dieci giri. Quarantacinque km e sia quel che sia. A pochi minuti dalla partenza Nazzaro dorme nell'abitacolo, mentre Edge, agitatissimo, cede il volante al meccanico Newton. Pronti, via. La Napier parte a palla, la Fiat insegue. Primi tre km: l'auto italiana perde terreno. Inesorabilmente. Poi non più. Ne guadagna. Tutti in piedi al quindicesimo km: Nazzaro ha

ripreso Newton e studia l'attacco. Sedicesimo km, terzo giro: Newton alza il braccio. Il motore della Napier si è fuso. Nazzaro è un demonio. Ma quando già pensa al trionfo, un uccello si schianta contro il volante e poi gli plana in faccia. La Fiat sbanda - l'autodromo piomba in un silenzio irreale -, ma riprende la marcia. Nazzaro ride, col volto insanguinato. E vince. Dà lì in poi i british con noi italiani se ne staranno zitti e muti. Per mezzo secolo, perdio.

Scacco matto al bianco

Tempo due anni ed è di nuovo duello da mito. Negli Stati Uniti, stavolta, ma è una sporca faccenda. In pieno segregazionismo, gli Stati Uniti, unica potenza industriale ad aver praticato la schiavitù in era moderna, vivono un'immensa onta: il campione mondiale dei pesi massimi è un nero. Anzi, un negro. Jack Johnson. Gigantesco, bello, ricco, s'accoppia a ritmi pneumatici e coniglieschi con donne bianche e sembra imbattibile. Ehm, coi guantoni. Perfino lo scrittore Jack London tuona scandalizzato: *«In nome di Dio, in qualsiasi modo, fermatelo. Trovate, troviamo la Speranza Bianca»*. Niente da fare. Chi sale sul ring contro di lui torna a casa coi denti in mano. Allora l'idea cialtrona. Se Jack Johnson è il dio del coraggio, che sfidi in auto Barney Oldfield, il più grande pilota da corsa dell'America. L'incredibile è che Jack Johnson ci sta. Sarà match race. La AAA, la federazione Usa, prende posizione contro la pazza idea e sospende Oldfield, ma ci son soldi di mezzo e si va avanti. È il 26 ottobre 1910 quando sullo Sheepshead Bay Track di Coney Island, un ippodromo, davanti a 5000 spettatori, il re della velocità Oldfield, al volante di una Knox da 60 cavalli, incrocia le lame con Johnson, il signore della potenza, incastrato alla bell'e meglio in una Thomas Flier da 90 cavalli. Oldfield umilia Johnson in due manche. Peggio. Lo ridicolizza. L'America peggiore sospira di sollievo, invece di vergognarsi.



fotografie LAT



L'Audi sfida l'iconico Jet RAF

2006 L'Audi R10 con McNish sfida
l'iconico Harrier Jet di RAF Wittering

”

*È il 2006, l'Audi R10 con McNish
al volante dopo la vittoria di
Sebring va a guerreggiare a
Goodwood contro un Harrier,
perdendo di poco la sfida*

”

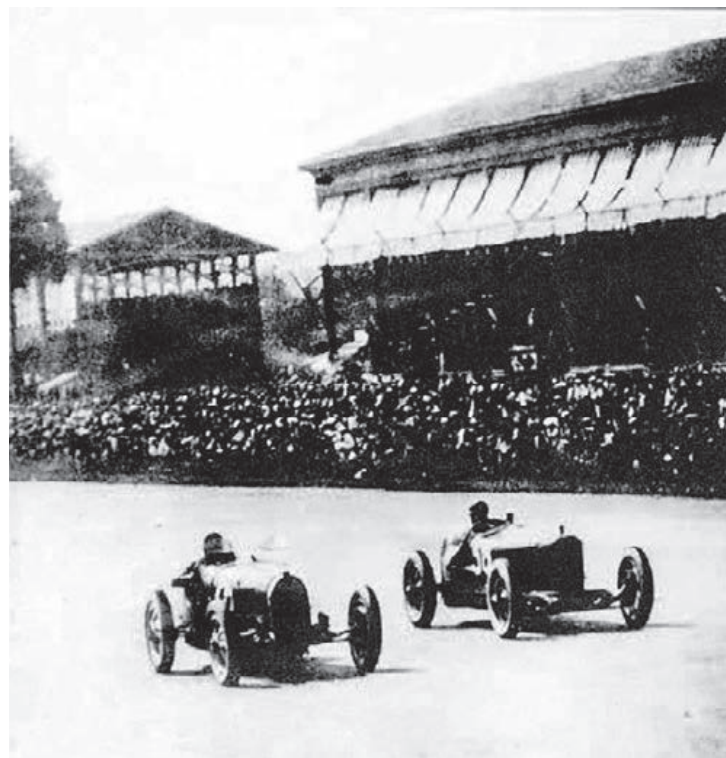




Gilles contro l'F104

Villeneuve nel novembre del 1981 a Istrana con la Ferrari si mette in competizione con un F104. A destra Nuvolari su Alfa battuto da un biplano Caproni nel 1931





Varzi-Nivola: duello mancato

Non c'è da stupirsi. La sfida a due, in fondo, è un classico degli albori delle corse. A Brooklands e nella Monza che fu non è di regola ma poco ci manca. Quella del "massive start", del mucchio selvaggio di avversari in lotta - in auto come in bici -, è solo una possibilità, non certo una norma ferrea. Se ce ne sono due buoni che spiccano, tanto vale metterli uno contro l'altro senza la canea degli inutili. Quando negli Anni '30 divampa il dualismo tra Nuvolari e Varzi, quello che l'opinione pubblica e i tifosi chiedono è un regolamento di conti classico. Uno contro uno, a pari mezzo: vinca il migliore e non se ne parli più. C'è chi propone le regole del duello, mentre il Real Automobili Club prende posizione contro un progetto pericoloso, insensato, che finirebbe col costituire un insidioso precedente. Alla fine, dopo mesi d'attesa estenuante, i due campioni s'incontrano. "Nivola" ha le idee chiare: «In questa sfida che si vuole organizzare se perdessi io - dice rivolto al rivale -, non me ne darei pace. Se perdessi tu, naturalmente, ne soffriresti allo stesso modo. La nostra amicizia finirebbe. Vale la pena prestarsi a questo gioco?». Varzi non replica e stringe la mano all'amico. Le corse ormai sono un'altra cosa. Il concetto stesso di match race entra in crisi. Mai più storie del genere?

Sicuro, è la fine di una microciviltà. Ma negli Anni successivi, il fascino di vedere campioni cimentarsi in disfide a pari mezzi non cesserà. Che siano monoposto Cisitalia a fine Anni '40, Alfasud o Porsche 911 negli Anni '70, improvvisati monomarca da "celebrity race", perfino trattori elettrici o muscle car americane della remunerativa IROC, poco importa. Qualcosa dell'ancestrale rito rusticano comunque resterà, anche se innocuizzato, anestetizzato, asetticizzato e ingentilito a uso e consumo di sponsor e media. Nel 1967 si parla di uno showdown sullo stradale più pericoloso del pianeta: il Tourist Trophy dell'Isola di Man. La Honda in quel momento - esattamente come ora, peraltro - è l'unica Casa che corre nel motomondiale e in F.1 e pensa di contrapporre i suoi stupendi alfieri per uno strappacuore giro della morte: Hailwood sulla 500 cc rosso-gialla-argento contro Surtees sulla monoposto bianca. Ma non se ne farà niente. Passano

”

Confronti da sogno tra miti del volante. E tra bianchi e neri. O tra F.1 e bolide d'acqua, aria e terra. Pagine dimenticate. Files segreti? No per voi ora non più

”



dodici anni e Hailwood annuncia il secondo definitivo ritiro dalle moto, dopo il rientro vincente in Ducati e Suzuki, proprio al Tourist Trophy. Surtees è già un ex pilota dal 1972. Gli organizzatori del TT sono disperati: da tre stagioni hanno perso la status iridato e ci vuole qualcosa di clamoroso per tenere alta l'adrenalina. Trovato: due F.1 in lotta, con i solisti più amati dell'Isola: Hailwood e Surtees. Ovvio, fate voi il prezzo, i soldi non sono un problema. "Mike the Bike" scherza ma non troppo: «*Mi sono appena ritirato dalle moto, non dalle auto. Parliamone*». Il 45enne Surtees, che da poco ha mandato a ramengo il suo team di F.1, rigetta l'idea. Peccato?

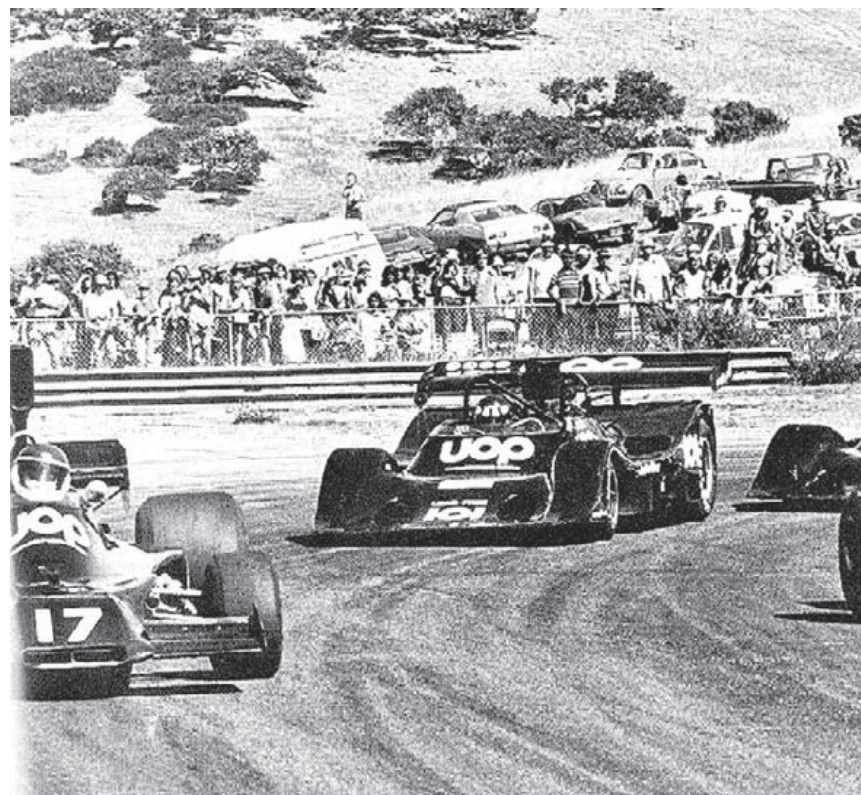
Andiamo in flashback, ché è meglio. Autunno 1974. Laguna Seca, California. Il giorno della F.1 contro la Can-Am. Se le monoposto da Gp restano pur sempre - huffa -, la massima espressione eccetera eccetera, le biposto corsa Gruppo 7 sono scoppio di sogno, figlie filosofiche dei fiori e degli Anni '60, anarcoidi, nate senza regole di potenza, cilindrate e dimensioni: l'unico loro tetto è il cielo. Creatività prorompente da oltre 1000 cavalli o genio irreggimentato? This is the question. Con poco tempo per rispondere al quesito, perché la Can-Am "uccisa" dal turbo, dalle Case ufficiali e dalla crisi petrolifera, aspetta solo d'essere inumata e presto lo sarà. Allora l'idea. Don Nichols, patron Shadow, schiera vetture sia in F.1 che nel comatoso Challenge. Perché non renderle protagoniste di una sfida privata, prima che un'epoca bella si chiuda per sempre? Sì, ma come? Semplice. Due Dn3 di F.1, per Jarier e Hunt, contro altrettante Dn4 Can-Am per Follmer e Oliver. Ad avvitarsi in 27 giri attorno al Cavatappi, poi vediamo chi vince. La pole va alla F.1 di Hunt e al via si capisce l'antifona: le monoposto non avranno rivali. I grassi e grossi mostri color notte - vigliacco chi ripete che il nero snellisce -, subiscono i marameo delle snelle pantere. Oliver addirittura si ritira con guai alla frizione, mentre Follmer fa di tutto per evitare l'onta del doppiaggio bloccando Hunt, ma alla fine viene saltato da Jarier che vince con 6" di vantaggio. Adeus, ruggente Can-Am.

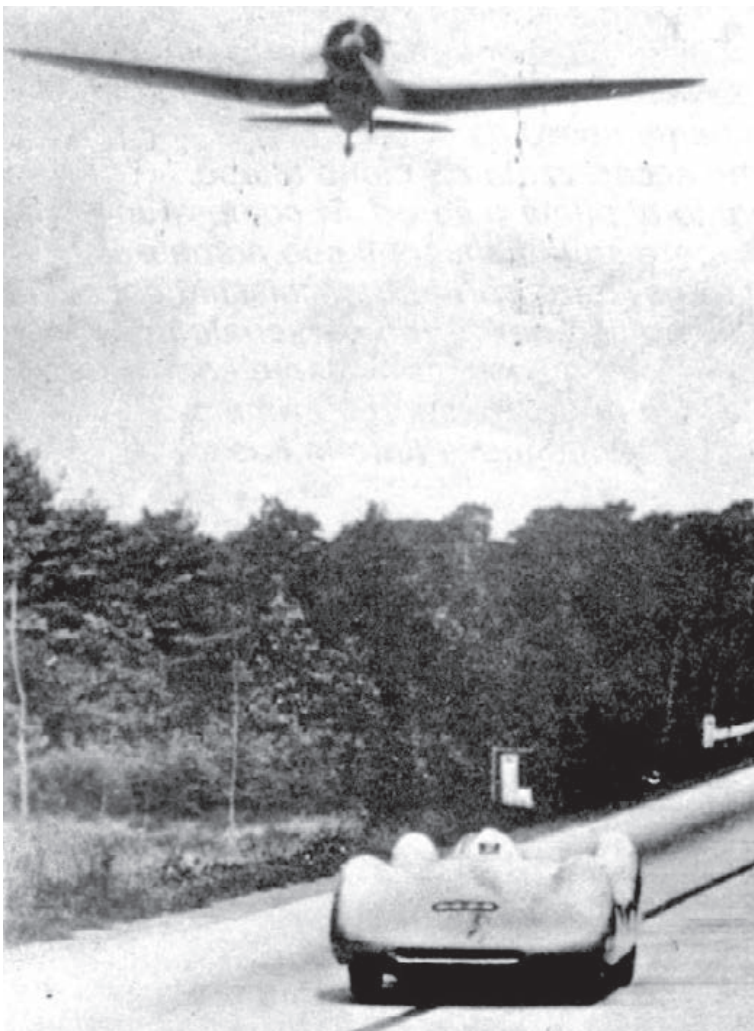
Siete in debito di un flasforward, e ve lo rendo. Estate 1978. La lunga stagione del record di velocità terrestre vive una stasi, quando il piccolo mondo dei razzi viene scosso da una proposta entusiasmante. Lo Scià di Persia vuole tre bolidi nel deserto iraniano per la sfida più incredibile ed energetica mai organizzata: lo Spirit of America di Bredlove, il Green Monster di Arfons e il Challenger di Thompson nel triello del secolo, a ingaggio illimitato. Thompson parte in avanscoperta e va in Iran per studiare i dettagli. Al ritorno, parla chiaro: «*Ho una notizia bella e una brutta. Ci aspettano un deserto magnifico e soldi a palate. La brutta? Lo Scià ha i giorni contati. Presto sarà travolto dai fondamentalisti islamici. Alla fine della fiera, non se ne farà niente*». Peccato sì, cavolo. Lo spirito di ciò che muore nella sabbia rivive nell'acqua. Primavera 1982. La JPS è sponsor di Lotus Grand Prix e delle Velden, le F.1 dell'accadueò. Niente di meglio che vedere l'effetto che fa schierarle come galli da combattimento presso Nottingham, in uno specchio d'acqua costeggiato da una dritta stradina e un rail bilama. Mansell guida una Lotus 87B-Cosworth da 495 cavalli, Spalding uno scafo bimotores Johnson V8 a due tempi di 3500 cc da 600 cavalli. La Lotus parte da ferma, la Velden lanciata. La lucertola arranca, l'anguilla sguscia poi si pianta. Mansell rimonta, affianca il rivale e va a vincere andando a frenare come può, ritrovan-



Chi vale, vola!

Sopra duello tra Spyker di Albers e il caccia F16 di Ralph Aarts a Volkel in Olanda. Sotto la lotta tra la Shadow Can-Am e F.1 a Laguna Seca nel 1974. A destra nel 1937 Rosemeyer con una Auto Union compete e vince contro un Heinkel





dosi a 180 km/h sull'erbetta di un giardino. Passano 12 anni, Nigel coglie l'ultima vittoria F.1 in Australia 1994, mentre Schumi il primo titolo, sportellandosi con Damon Hill. Il presidente della Fia Max Mosley chiude un occhio, ma un po' s'incassa e dice una cosa interessante: «Ogni volta che due piloti a pari punti si giocano il titolo all'ultima gara, dovrebbero dare vita a una match race. Un duello in grado di calamitare l'attenzione del mondo, al riparo da tatticismi e scorrettezze». Ma i propositi di Mosley fanno la fine di quelli dello Scia. Anche se nel caso del conte Max non si vede all'orizzonte un ayatollah Khomeini in grado di travolgerlo. Anzi, per restare in tema, anche solo di sfidarlo.

Battaglie aeree

Chi vola vale, okay, ma non è affatto vero che chi non vola è un vile. È la solita, vecchia storia: macchine contro aerei. Missili terra-terra contro terra-aria e vinca il migliore. Il primo nella leggenda per aver accettato l'improbabile sfida è Nuvolari, che l'8 dicembre 1931 sulla pista del Littorio con l'Alfa Romeo 2300 viene superato da un Caproni biplano 100 con Suster ai comandi. Quest'ultimo, però, finirà poi battuto dalla moto Norton di Piero Taruffi. Miglior destino tocca il 26 ottobre 1937 all'asso tedesco Bernd Rosemeyer che con la sua Auto Union da Record fila a più di 400 km all'ora sull'autostrada Francoforte-Darmstadt per staccare (e ci riesce!) un caccia Heinkel che vo-

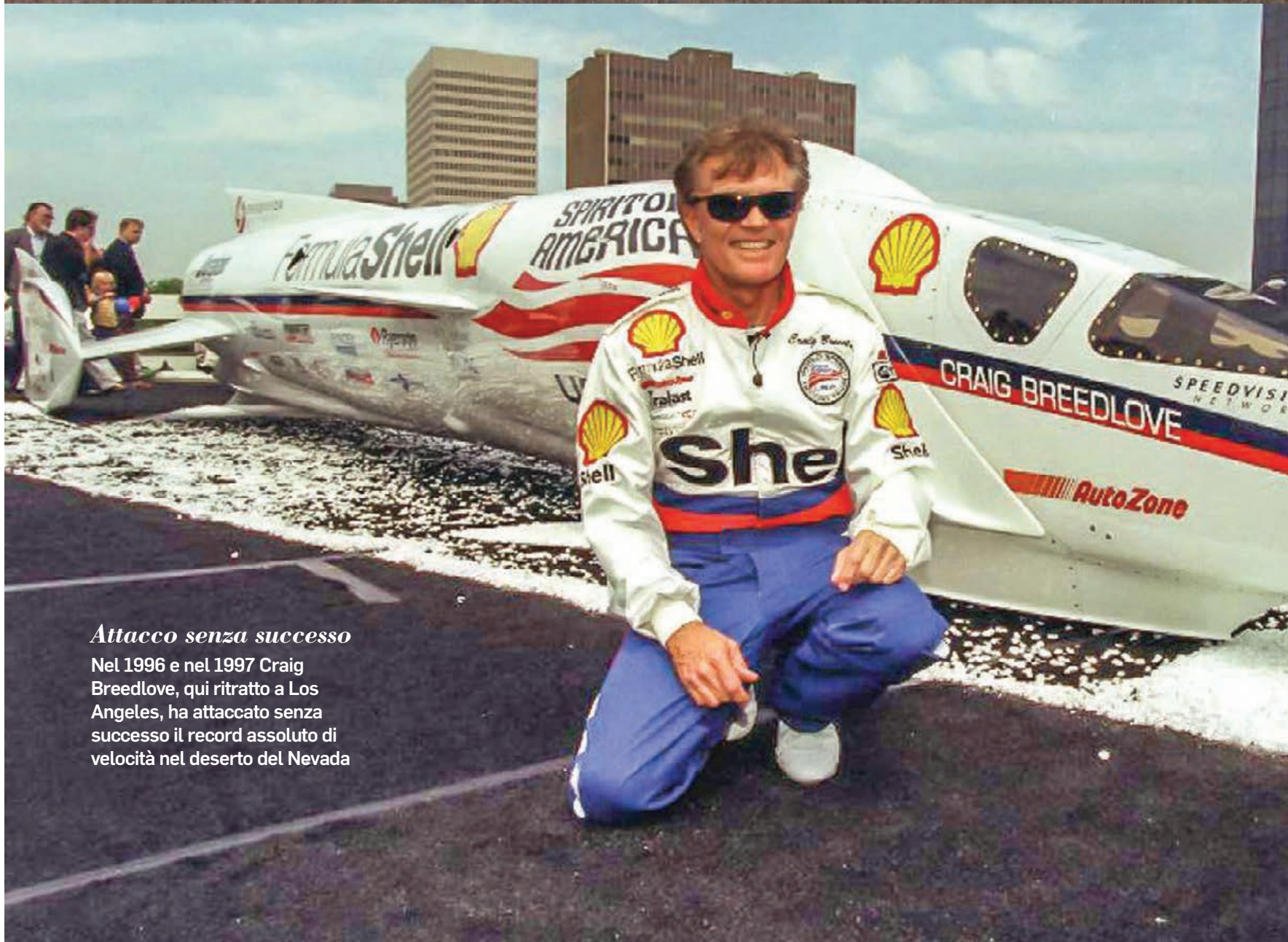
leva filmarlo in un tentativo di primato. Per assistere a una prodezza di pari risonanza - se non maggiore -, bisogna attendere il novembre 1981, quando Gilles Villeneuve su Ferrari 126Ck straccia sul chilometro a partenza da fermo un F104, presso l'aeroporto di Istrana. In gara, per la cronaca, oltre agli F104 - in versione cacciabombardieri e intercettatori -, dei piloti Bono, Valeri e Martinelli, ci sono anche la Brabham Bt49 con Patrese e Piquet oltre all'Alfa 179C di Giacomelli. Nel dicembre 2003 ci risiamo. Stavolta è la Ferrari F2003 GA di Michael Schumacher a sfidare l'EuroFighter 2000 Typhon di Maurizio Cheli, presso l'aeroporto di Grosseto.

Per la Rossa è un anno di quelli buoni, ma in Maremma ad attenderla c'è una sconfitta. Tre le sfide d'accelerazione, sulle distanze di 600, 900 e 1200 metri: la prima la vince Schumi con 9"4 contro 9"6, la seconda e la terza l'aereo: 13" contro 13"2 e 14"2 contro 16"7. Certo, con asfalto del tutto asciutto almeno la frazione intermedia poteva avere un esito diverso. E siamo alla cronaca recente. L'Audi R10 con McNish al volante dopo la vittoria di Sebring va a guerreggiare a Goodwood contro un Harrier, perdendo di poco. Stesso destino, nell'estate scorsa, per la Spyker con Albers, a Volkel in Olanda, contro un F16, sui 1000 metri. La F.1 era prima dopo 300 metri, ma poi l'F16 s'è involato, andando a vincere in 15"5, con dieci metri di vantaggio. In fondo l'aereo vanta una spinta equivalente a 10.000 cavalli. Eppure Schumi l'avrebbe battuto...

Redman e Pond eroi di Man

Nel settembre 1979 la grande sfi da divenne realtà: una monoposto contro una moto da corsa sul terribile tracciato cittadino dell'Isola di Man, oltre 60 km tra marciapiedi, terrapieni e pali della luce, con medie attorno ai 200 km/h. Protagonisti l'allora 40enne Phil Read, il "Principe della Velocità", in sella a una Yamaha 750 cc e il 42enne ex pilota di F.1 Brian Redman, al volante di una Chevron B32 dotata di motore Chevrolet 5000 cc. Però, però... Anzitutto il tratto prescelto era solo un segmento del TT "vero", ossia un ventiquattresimo del totale: dal rettilineo prima di Hilberry passando per Creg-Ny-Baa fi no a raggiungere Kate's Cottage, ma da percorrere in senso inverso rispetto all'andamento usuale, che dal 1911 è orario. Fatto sta che già in prova Phil Read mandò arrostato un pistone e nella salita a cronometro il suo motore non ebbe un rendimento ottimale. Per parte sua Redman, nella foto a lato, corse con un propulsore Chevy che non smise mai di accusare "misfire", emettendo un suono orribile. Alla fine, tuttavia, la monoposto batté nettamente la moto, registrando una media complessiva di circa 180 km/h. Il 10 giugno 1988 il rallista Tony Pond, di buon mattino e a tracciato chiuso, in condizioni corsa, inscenò un'incredibile sfi da contro il mitico "Mountain". L'obiettivo? Un giro sopra le 100 miglia di media (160,9 km/h) a bordo di un'auto di serie. Pond, ottimo conoscitore delle varie sezioni, si tuffò con tanto di navigatore e immenso coraggio nell'impresa, con una media complessiva di 99 miglia. Peccato. Il 10 giugno '90 ci provò tutto solo, su una Rover Vitesse 827, nella foto a destra, centrando il primato a 102,195 miglia (164,431 km/h). Quanto alle F.1, a metà Anni '90 una Jordan ha corso una gara in salita nel tratto da Ramsey fino alla Montagna, ma ad andatura quasi turistica...





Attacco senza successo

Nel 1996 e nel 1997 Craig Breedlove, qui ritratto a Los Angeles, ha attaccato senza successo il record assoluto di velocità nel deserto del Nevada

Corri **uomo,** corri cercando il record

LO SPUTAFUOCO DI BREEDLOVE CONTRO TUTTI.
IN UNO SPAGHETTI WESTERN SENZA FINE.
COL COLPO DI SCENA DELL'AVIATORE SCOMPARSO

AUTOSPRINT N° 37 11 SETTEMBRE 2007

GETTY IMAGES



Steve Fossett scomparso in volo nel deserto del Nevada. Missing in action. Doveva essere lui a riaccendere i reattori dello Spirit of America, per tentare l'assalto al record di velocità terrestre. Ora chissà. Dopo quello che è successo, tutto piomba nel mistero. Il futuro della Freccia Sonica diventa enigma, ma il suo passato - comunque vada -, è leggenda. Polverosa, assoluta, mortifera. Che sa di sete, sale, sudore e brividi gelati, spazzata com'è dalla collera del vento. No, non è un vecchio racconto di corse, questo. È uno Spaghetti Western in piena regola. Senza buoni né morale. Con un drappello di bounty killer che giunge nella città fantasma imbracciando sputafuoco esotici, per sfidarsi ed entrare nella storia. Grazie anche a una taglia milionaria - in dollari, ovviamente -. Per chi farà secco il primato di velocità terrestre.

Bonneville, Utah, 1960. Mentre Sergio Leone manco si sogna "Per un pugno di dollari", c'è chi sfida la morte tra calura e miraggi del Lago Salato dicendo semplicemente «Ciak, motore». Dando sfogo ad armi mai viste. Mitraglie che bucano il vento, ordigni che bruciano l'aria, cunei che uccidono. No, non sono mica gare dove si lotta con gli avversari in branco e l'eccitazione cancella il senso del rischio, queste. Sono tentativi. Atti da compiere a sangue freddo, combattendo solitudine e paura. Da zero a 700 km/h in venti secondi, poi è tutto finito. O hai il record, o hai perso o sei morto. Senza scelta. Su bolidi a reazione che fanno sembrare vecchi archibugi i mezzi convenzionali. Il primo a scendere nella main street è però il predicatore mormone Athol Graham, a bordo di un'auto tradizionale, la "City of Salt Lake". Prima fa cilecca, poi ci riprova, si ribalta e muore. Spina dorsale spezzata, è il referto. Imperterrita, la vedova Zeldine fa ricostruire il cuneo assassino e lo affida a Otto Anjon, che lo ridistrugge ma sopravvive. Tocca a "doc" Nathan Ostich, 52enne californiano, pioniere nel suo Cadeceus col cuore J47 turbojet d'un bombardiere Convair B36, capace di spingere 7000 libbre. Niente da fare, il rivoluzionario marchingegno non

tiene la direzione del tracciante. Il Challenger di Mickey Thompson invece è capace di sfondare per un attimo il muro delle 400 miglia per poi finire coi suoi 4 motori Pontiac a brandelli.

Un mormone, la vedova, il dottore e un miracolato. La sfida nella città senza ombre è allo zenith, quando dal nulla compaiono il californiano Craig Breedlove col suo Spirit of America a tre ruote e il pilota dell'Ohio Art Arfons, che traina a carrello un buffo semicono detto Green Monster. Il mostro verde. C'è pure suo fratello Walt, che ha problemi di cuore e ha affidato l'altra amata creatura, il Wingfoot Express, al fido Tom Green. Occhio a questi tre, adesso. Non ce ne sarà più per nessuno. Il Buono, il Brutto e il Cattivo si sfideranno a triello, con boati e sventagliate a torturare il sale di Bonneville per 27 mesi filati. Ma sembreranno un attimo infinito, in perfetta sospensione del tempo con un'invisibile chitarra impazzita che descrive questa estasi dell'oro che pare alternarsi alle note eccitanti e lugubri di una tromba mariachi. A prefigurare esiti secchi e definitivi.

Bonneville, 5 agosto 1963. A 26 anni d'età Craig Breedlove sui libri di storia ci finisce davvero, spingendo lo Spirit of America a 655 km/h di media, avanti e indietro nel miglio di base e frantumando la fatidica barriera delle 400 miglia.

Breedlove è un hot rodder alto, bello, solare, dentato di madreperla, oratore, sognatore, ideatore, motivatore di sponsor, costruttore partito dal nulla. Quando non strapazza fate e materassi sposandosi a ritmi vertiginosi, indossa un casco a stelle e strisce sparandosi nel nulla. Piace da morire all'America, insomma. Ma il suo è solo un assaggio. Si può e si deve fare di meglio. E non è il solo a pensarlo.

Art Arfons, in confronto, è un bruttino di provincia. Vicino ai quaranta, figlio di mamma mezza cherokee, pare nato vecchio. Parla poco e male, è timido, per niente ambizioso. Frugale, monogamo, s'accoppia solo a fini riproduttivi o quasi. Conta solo sui suoi soldi. Pochi. Ma spesi bene. Ecco, ha le sue idee. "Junk formula", la chiama lui. «C'è chi butta roba buona nella spazzatura. Io, povero, la raccolgo e ci faccio dragster». Ha problemi a socializzare anche col fratellastro Walt, che non a caso rincorre il primato terrestre con un mostro tutto suo. Breedlove fa surf sull'onda lunga del capitalismo trionfante, Art Arfons ne ravana le discariche mentre Walt agisce nell'ombra. Divergono così le punte aguzze del folle tridente.

Il Lago Salato pullula di carne e metallo, ora. Bianco, irreali, popolatissimo a un secolo dalla solitaria passeggiata che fece su di esso uno sbalordito Kit Carson. Sembra di stare sulla Luna con l'abatjour accesa e gli amici attorno. Il triello comincia nell'autunno 1964. Il 2 ottobre Tom Green spara il Wingfoot nel miglio di base a 664,838 km/h. I rilevatori dicono 413,20 miglia. Nuovo record. Walt Arfons piange di gioia. L'outsider ce l'ha fatta. No problem. Tre giorni e il fratello Art fa cantare il reattore del Green Monster sbranando le fotoelettriche fino a farle vomitare numeri fratricidi e sconcertanti: 698,627 km/h, quasi venti miglia in più del fresco primato. «No, non andatevene - spiega Breedlove ai giornalisti impazziti -. Presto ci sarà da scrivere di nuovo». Passano otto giorni e Capitan America entra e esce dal miglio di base a 754,170 km/h mandando in correzione gli abbecedari: la barriera delle 500 miglia è già un ricordo. Sì, 526,28: nuovo record. Già che c'è, due giorni dopo, riaccende le caldaie fiondandosi verso l'ignoto. A 536,71 miglia di media alias 836,566 km/h, poi s'inabissa nel lago. Ma





Un 1997 da regolamento di conti

Il 1997 ha visto il regolamento di conti sul deserto del Nevada tra il Thrust Ssc di Andy Green, a sinistra, e lo Spirit of America. Il pilota inglese il 15 ottobre ha toccato 1227,99 km/h: oltre la barriera del suono (Mach 1,016)

Breedlove, il Buono, sopravvive: pure il capitano Nemo è beffato da Capitan America promosso generale.

Art Arfons, il Brutto, non si scompone. La sera del 26 ottobre incontra il divo Breedlove inseguito da un nugolo dei giornalisti e gli dice in perfetto stile Spaghetti: «Lascia stare i bagagli e avvisa tua moglie, Craig». «Perché?». «Domani ritocca a me e mi sa che ti faccio fare tardi». Bonneville, 27 ottobre 1964: una mano tremolante reca un foglietto di carta su cui sta scritta una cifra a matita. Art Arfons col Green Monster è appena sfrecciato a 555,483 miglia orarie, al secolo 893,772 km/h. Stavolta l'America impazzisce davvero.

Arfons e Breedlove sono opposti in tutto. Arfons approccia il record da re del dragster. Poche prove e rincorsa corta, quindi l'esplosione di potenza. Breedlove da tuner dell'hot rod, con spazi di lancio lunghi e infiniti tentativi: solo per il primo primato impiega 22 slot. Arfons solo due slot per il record e iniziale tre per il secondo. E ogni volta si limita a incrementare la spinta brutale e riga, mentre Capitan America, cauto, raffina l'aerodinamica. Il primo Spirit of America gli costa 250.000 dollari, contro i 10.000 del Green Monster. Ma sulla scia dei trionfi il Brutto Art guadagna non più di 75.000 dollari annui, il Bello Craig - pupillo di Shell e Goodyear -, 300.000. Breedlove allora costruisce uno Spirit nuovo di pacca a quattro ruote piuttosto che tre, dotandolo di un J79 da 15.000 libbre in luogo del vecchio J47, battezzandolo Sonic Arrow. Arfons invece lava con la nafta il Green Monster e lucida ottimista il reattore General Electric J79 a quadruplo stadio, capace di 17.500 libbre di spinta. Ma il terzo uomo, Walt Arfons, non ci sta. Crea un nuovo Wingfoot e lo trafora di missili Jato: prima sei, poi nove, quindi sedici e alla fine venticinque, con una raccapricciante spinta teorica di 25.000 libbre. L'autunno 1965 è il momento della verità per i bounty

killer superstiti, nella ghost town di Bonneville.

L'America delle corse trattiene il respiro. L'asso della Nascar Buddy Baker dice che non si vuole perdere «*La sfida tra le bare volanti*», Mario Andretti aggiunge: «*Sissignori, quelli che sfrecciano a Bonneville hanno i coglioni d'acciaio*». Ma le piume di cristallo: il multirazzo Wingfoot non riesce a tenere la mostruosa potenza nel miglio di base e s'affloscia. Bandiera bianca. Per sempre. Ne restano due. Il resto è antologia: il 2 novembre 1965 Craig Breedlove scocca la Freccia Sonica a 555,483 miglia orarie, ovvero 893,772 km/h. Cinque giorni dopo Art Arfons risponde facendo latrare il Mostro Verde a 576,553 miglia: 927,673 km/h. Il 14 novembre, alla vigilia del nuovo tentativo di Breedlove, Art Arfons gira nervoso nella notte dell'Utah quando un'ombra gli si fa incontro, schiaffeggiata dal vento. È Breedlove. «*Presto ci uccideremo, Craig*». «*Lo penso anch'io, Art*».

Il giorno dopo Breedlove vola a 600,601 miglia (966,367 km/h): primo nella storia umana a demolire le barriere delle 400, 500 e 600 miglia. Arfons afferra le fiches e le spinge sul piatto. L'ultima mano. Una gomma gli cede a 1000 km all'ora, il Green Monster si disintegra, ma lui sopravvive. Fine: in due anni di sfida la velocità è balzata da 407 miglia a 601: nelle successive trenta stagioni - con Gabelich e Noble -, crescerà solo di 32 miglia.

Anni '90. Il record di velocità ha perso verve. Breedlove è fermo da una vita. Giunto al quinto matrimonio - «*Amo donne, cani e velocità ma non necessariamente in quest'ordine*» risponde a chi lo sfotte -, ha visto fallire la sua factory, è poi risorto ma guarda alla pensione. Arfons accusa quasi 65 anni, un quintuplo by pass e si diletta nelle gare con trattori a slitta. E un bel giorno, loro, così antipodali ma ormai geriatricamente sempre più omogenei, s'incontrano. Gli stessi occhi di quella

”

Lo Spirit of America e la sua rincorsa al record di velocità terrestre. Un duello strappacuore lungo quasi mezzo secolo

”



notte e l'incendio deflagra. In fondo il sogno dell'ultimo regista degli Spaghetti Western Enzo G. Castellari è quello di riunire per un ultimo film "Gli Implacabili", i suoi vecchi attori-eroi. Uno mas. Una volta ancora. I due bounty killer di Bonneville rigiocano d'anticipo sulla settima arte, annunciando un ultimo hurrà che sa di nostalgia. Con uno Spirit of America e un Green Monster nuovi di zecca. Loro, i guerrieri dello spazio, tornano per sfidare il tempo. Mai una parola storta in 30 anni di rivalità, mai una polemica. Ormai Arfons e Breedlove cameratescamente si amano, si consigliano, si stanno vicini. Ci riprova Arfons nel '89, su un mostro incredibilmente a due ruote, con cui si ribalta a 400 km/h: illeso. L'anno dopo il Green ha quattro ruote, ma non ce la fa. È l'addio. Allora riecco Breedlove che di ruote ne sfoggia cinque per sfidare il Thrust Ssc e abbattere la barriera del suono. La telemetria racconta che nel '96 lo Spirit entra nel miglio di base demolendo il record di Richard Noble, ma poi impazzisce. Breedlove è illeso. Toccherà al giovane rivale inglese Andy Green diventare il primo uomo ultrasonico.

Vicino al 70° compleanno, Breedlove vende la Sonic Arrow II al magnate Steve Fossett, intenzionato a provarci dal 26 settembre 2007. Ma il resto è cronaca. Tutti gli Spaghetti Western più belli finiscono in un'arena sabbiosa. Bruciata e tondeggiante, che dà circolarità, quadra il cerchio della vita chiudendo la storia. A inizio Anni '60 Craig Breedlove pensò il nome della sua creatura sognando la trasvolata atlantica dello Spirit of St. Louis di Charles Lindbergh. Ora, quasi mezzo secolo dopo, un altro volo - dall'esito ben diverso -, quello di Steve Fossett, potrebbe chiamare dal deserto del Nevada i titoli di coda. A salutare l'avventura indomabile e meravigliosa dello Spirit of America.

Candidati esotici per un futuro da film

Che un giorno ci provino davvero a battere il record di velocità terrestre, è un altro discorso. Il fatto è che, perlomeno, questi tre sono tra i pochissimi coraggiosi che si stanno esponendo dichiarandosi intenzionati a farlo. Quando lo vedremo? Forse mai.

Il più esperto è l'australiano Rosco McGlashan, che fu sfortunata comparsa e terzo uomo nell'ombra a metà Anni '90, nella sfida tra Breedlove e Green. Ora il canguro d'antan vuole riprovarci con un'evoluzione del suo Aussie Invader. Più strana e affascinante è la storia dell'American Eagle. Il concetto è semplice: l'F104 è un caccia ultrasonico vecchio e sperimentato. Bene, perché non trattarlo come un uccello privato delle ali maestre che può ormai correre solo... confinato in terra? Il pilota - pensionato nella vita -, Ed Shadle e il suo team ne sono convinti e da anni girano l'America per cercare sponsor e ruote adatte. A oggi i tanti test preparatori sono risultati spettacolari quanto privi di riscontri accettabili.

Ancor più fantascientifica l'idea che sta alla base di "Sonic Wind", la slitta sonica che nelle beate speranze dei suoi propugnatori potrebbe tranquillamente attaccare Mach 3 sulla superficie di un lago ghiacciato (sì, ma dove?) o accontentarsi di velocità da primato "strisciando" col suo velleitario pattino su terreni desertici. Bel sogno. Ma, senza ruote, il primato non sarebbe omologabile tra le auto...

Freccia Sonica

In basso a sinistra, Craig Breedlove: artefice, pilota, disegnatore e costruttore dello Spirit of America "Sonic Arrow", rilevato poi dal magnate Steve Fossett, il quale doveva provarlo il 26 settembre

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 02.349621 - 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

Scelta 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 F1
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**