

VERSIONE ON LINE

GIUGNO 2025

PADDOCK

PLUS RALLYRAMA

IL MEGLIO DEL MOTORSPORT

ORANGE POWER

OSCAR PIASTRI

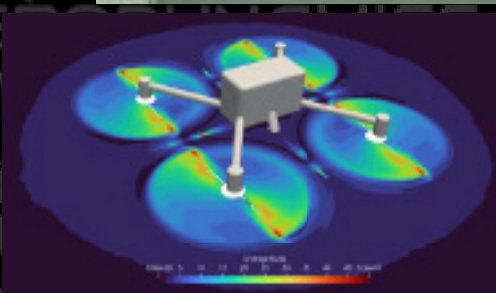
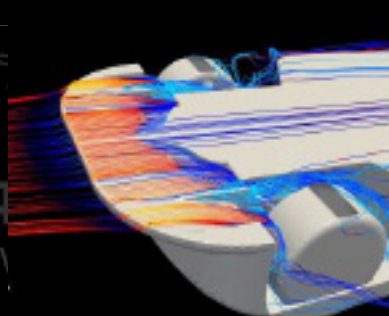
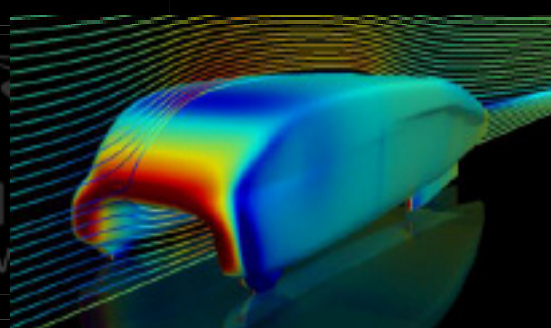
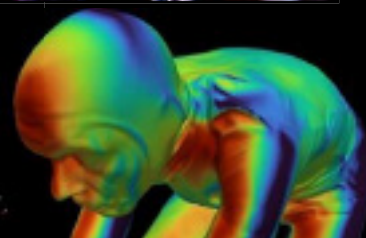
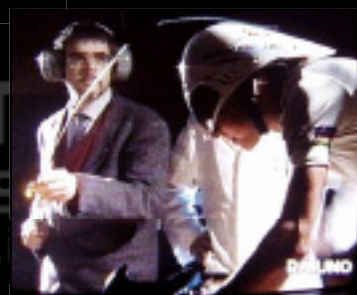
ZAK BROWN

UNA FERRARI CHE PIACE

24 ORE DI LE MANS



40 anni di aerodinamica e ... oltre



Progettazione, consulenze o ... semplici suggerimenti

Marco Giachi

Pizza Beccaria 1 50121 Firenze

349 6760766

smartaerodynamics@gmail.com

mgiachi@aero58.it

S O M M A R I O



4



12



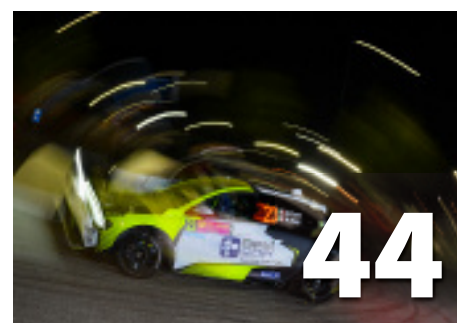
22



26



42



44



52



62

PADDOCK
PLUS RALLYRAMA

VERSIONE ON LINE | GIUGNO 2025

24 ORE DI LE MANS

4 Una Ferrari che piace

ORANGE POWER

6 Gran Premio di Abu Dhabi

LA SCOMMESSA DI HERR WOLFF

12 Andrea Kimi Antonelli

RUOTE COPERTE DEL WEC...

14 ...come siete complicate

I PINNACOLI DEL MOTORSPORT

22 Gran Premio di Monaco

LA SCOMMESSA DI ROBERT

24 Kubica. Con il Cavallino
per vincere nuovamente

MASERATI

26 I traguardi del tridente

SPECIALE LE ALTRE SERIES

30 Ultimate European Cup Series

ALLA SCOPERTA DELLA MITJET

42 Serie Mitjet

A VOLTE TORNANO

44 Speciale Rally Lancia

IL GIUBILEO DELLE STORICHE

52 Il Gran Premio Storico

UNA BELLA STORIA

62 La Chevron B38 di De Angelis

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

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

Hanno collaborato

Riccardo Alemanno, Carlo Baffi, Massimo Campi, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Tecla ed Emma Giorgio, Enrico Giuliani, Stefano Pandolfi, Luca Pirri - Grazie a: Automobile Club Roma, Ferrari Media Center

24 ORE DI LE MANS

UNA FERRARI CHE PIACE

di Franco Carmignani

Una domenica bestiale quella del 15 giugno. Alle 16 di qua dell'Atlantico si concludeva la 93ma 24 Ore di Le Mans, mentre alle 21 a Montreal, nel sito dedicato a Gilles Villeneuve, prendeva il via il Gran Premio del Canada.

Yifei Ye, Phil Hanson, Robert Kubica.

Sappiamo tutti, o quasi, come è andata a finire. A Le Mans per il terzo anno di fila Ferrari si è imposta la 499P con la numero 83 condotta in gara del pilota ufficiale del Cavallino Rampante Yifei Ye, insieme a Phil Hanson e Robert Kubica, che ha tagliato il traguardo con la vettura in livrea Giallo Modena del team AF Corse. Nel quarto atto del FIA WEC 2025 è terza alla bandiera a scacchi la 499P numero 51 di Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio Giovinazzi, davanti all'altra vettura ufficiale della squadra Ferrari - AF Corse, la 50 di Antonio Fuoco, Miguel Molina e Nicklas Nielsen. In Canada, invece, è continuato il momento difficile della SF25.

Sul circuito de la Sarthe, presenti Presidente Ferrari John Elkann e il CEO Benedetto Vigna, il Cavallino Rampante ha ulteriormente migliorato i propri record. Grazie allo straordinario risultato firmato dal Costruttore italiano, Ferrari potrà conservare per sempre il Trofeo della vittoria, un diritto garantito a chi s'impone in tre edizioni consecutive. Dopo i successi ottenuti nel 2024 con Fuoco-Molina-Nielsen, e nell'edizione del Centenario disputata nel 2023 con Pier Guidi-Calado-Giovinazzi, la Casa di Maranello sale nuovamente sul gradino più alto del podio con una vettura già entrata nel mito dell'automobilismo, la Ferrari 499P, in grado d'imporsi in tutte

le prove disputate sul Circuit de La Sarthe sin dal debutto agonistico. Negli annali del motorsport, inoltre, entra di diritto il nome di Yifei Ye, il primo pilota cinese a salire sul gradino più alto del podio della 24 Ore di Le Mans. Salgono a quota 12 i trionfi assoluti del Costruttore italiano nella corsa endurance più antica e blasonata al mondo tra il 1949 e il 2025.

Nella stagione in corso Ferrari ha ottenuto quattro vittorie in altrettante prove iridate disputate a Lusail (Qatar), Imola (Italia), Spa (Belgio) e Le Mans (Francia). Con il memorabile risultato alla 24 Ore di Le Mans 2025, inoltre, sale a quota sette il numero di vittorie assolute della 499P: le quattro registrate nella stagione in corso si sommano alle due del 2024 (a Le Mans, e al COTA con la vettura numero 83) e al successo alla 24 Ore del 2023. In campionato, Ferrari lascia la Francia confermandosi in testa al Campionato del mondo Costruttori con 202 punti, con un margine di 111 lunghezze rispetto a Toyota; nella classifica iridata Piloti Pier Guidi-Calado-Giovinazzi sono i leader, con 105 punti, davanti a Ye-Kubica-Hanson e Fuoco-Molina-Nielsen, rispettivamente secondi e terzi con 89 e 81 punti. Nella FIA World Cup for Hypercar Team, riservata alle squadre indipendenti, AF Corse consolida il primato a quota 138 punti. ■

Alessandro Pier Guidi, James Calado, Antonio Giovinazzi (51)

Antonio Fuoco, Miguel Molina, Nicklas Nielsen (50).

McLAREN

ORANGE POWER

di Carlo Baffi



Sono le 15:30 italiane di domenica 8 dicembre 2024 quando Lando Norris taglia vittoriosamente la sedicesima edizione del Gran Premio di Abu Dhabi. Automaticamente esplode la gioia della McLaren, dal pit-wall al garage per arrivare alla sede di Woking, dove i dipendenti hanno assistito alla gara. Finalmente la blasonata scuderia britannica ha abbandonato lo

status di nobile decaduta per approdare sul tetto del mondo. L'ultimo titolo costruttori risaliva alla stagione 1998, quando i piloti erano Hakkinen e Coulthard, il timone dell'azienda era in mano a Ron Dennis e le monoposto erano colorate dall'accattivante livrea grigio, nera ed argento. Anche allora il motore era fornito dalla Mercedes e l'avversario da battere era la Ferrari.

Quella stagione fu coronata dal mondiale piloti conquistato dal finlandese Mika Hakkinen, che avrebbe fatto il bis l'anno dopo. Seguirono gli anni del domino Rosso, con la McLaren inseguitrice e battuta pur centrando delle affermazioni nelle singole gare. Il momento della rivincita su Maranello pareva fosse arrivato nel 2007, grazie ad una monoposto (la MP4-22) alquanto compe-

titiva e ad una coppia di piloti al top: il bi-campione Fernando Alonso ed il rookie Lewis Hamilton, considerato da tutti l'astro nascente del motorsport. Ma la faida interna tra i drivers combinata alla spy-story ai danni del Cavallino, mandò tutto a carte quarantotto. Il titolo piloti arrivò la stagione dopo con Hamilton.

McLAREN

Successivamente la McLaren si espresse a buoni livelli risultando quasi sempre seconda o terza nel mondiale marche, ma incapace di contrastare realtà emergenti del calibro di Brawn GP e soprattutto la Red Bull. Ricordiamoci una data: 25 novembre 2012 quando Button si aggiudicava il Gran Premio del Brasile ad Interlagos, gara conclusiva del mondiale di F1.

Per il team di Woking era la settima vittoria stagionale (3 per Button e 4 per Hamilton), che lo issava al terzo posto tra i costruttori alle spalle di Ferrari e Red Bull, la squadra dominatrice a quota 460 punti. Purtroppo

dal 2013 la compagine inglese avrebbe imboccato il viale del tramonto che la condusse ad un inesorabile declino. E nemmeno l'arrivo dei motori Honda a partire dal 2015 risollevò la situazione. La comparsa del colosso nipponico fu comunque utile nell'ambito economico per rimpinguare le casse dopo la dipartita del title sponsor Vodafone.

Nel frattempo si registrava un grosso cambiamento anche in ambito gestionale con l'uscita di scena di Ron Dennis, avvenuta nel giugno 2017. Il 21 novembre del 2016 era però spuntata la figura di un intraprendente

manager californiano, tale Zakary Challen Brown, più comunemente Zak. Nato a Los Angeles nel 1971 iniziò a frequentare il mondo del motorsport da giovane, nell'86, come pilota di kart ed i ripetuti successi lo spinsero in Europa per proseguire la carriera. Brown accantonò presto le velleità corsaioliche per abbracciare l'attività manageriale.

A Woking, si trovò alle prese con una situazione tutt'altro che esaltante. Inizialmente il suo avvento non provocò grandi rivoluzioni nell'equipe dei progettisti, il suo era però un piano a lungo termine.



Lando Norris derby arancione per il titolo 2025.



Oscar Piastri.

Nel frattempo s'era esaurita la collaborazione con la Honda sostituita dal sodalizio con la Renault dal 2018, che garanti delle prestazioni migliori, sebbene non con effetti immediati. Il primo podio si materializzò il 17 novembre 2019 in Brasile, a centrarlo fu Carlos Sainz jr. che chiuse terzo dopo esser partito ultimo. Un risultato molto incoraggiante per un team che schiava due esordienti, il 25enne Sainz per l'appunto ed il 20enne inglese Lando Norris, vice-campione della F.2. Una coppia, che grazie alla solidità della MCL34 incamerò punti costantemente assicurandosi lo status di quarta forza del mondiale. Fu adottato l'arancione, quello originario quando i modelli erano pilotati dal loro fondatore, il neozelandese Bruce McLaren. Diversa anche la sigla dei vari modelli: non più "MP4" (McLaren Project 4), quella introdotta da Dennis, bensì "MCL" (da McLaren). Il mondiale 2020 partì in ritardo causa pandemia e nell'esordio al Red Bull Ring in Austria, fu Norris a portare sul podio la MCL35 firmando pure il giro veloce. Poi, i piazzamenti costanti nella top-ten garantiscono al team la posizione di terza forza tra i costruttori. Nel 2021 la McLaren sarà quarta, ma oltre ai tre podi di Norris. Il capolavoro andò in scena a Monza e si trattò di

una doppietta: primo Ricciardo davanti a Norris.

Ma nel 2022 la MCL36 faticò ed il solo terzo posto di Norris ad Imola ne fu la conferma. La vera McLaren si sarebbe vista dalla metà stagione successiva a partire dal Gran Premio di Gran Bretagna grazie al grande lavoro portato avanti dai tecnici guidati da Andrea Stella, che ha dato un tocco d'italianità in un team dalle forti connotazioni britanniche. L'ingegnere umbro, classe 1971, che dopo 15 anni al servizio del Cavallino emigra alla McLaren nel 2015 insieme ad Alonso di cui era l'ingegnere di pista. Nella sede c'è una vera e propria colonia di ingegneri nostrani che occupano i settori nevralgici dell'azienda: giusto per fare qualche nome Giuseppe Pesce anch'egli ex-Ferrari impegnato sull'aerodinamica, Scaravini, Palma, Marciante Scarfò ed altri ancora. Stella è stato molto abile a creare il giusto clima interno valorizzando i collaboratori, ciò grazie anche all'ottimo rapporto di intesa e fiducia instauratosi con Brown. Nelle sue interviste ha sempre elogiato l'importante opera dei suoi tecnici. Conquistato il Campionato Costruttori di F.1 2024, la scuderia di Woking, unica tra quelle del Circus ad annoverare in bacheca pure la blasonata Triple Crown, è ritornata tra i big ed intende restarci a lungo. ■



Lando Norris.



L'ing Stella (sx) e Zak Brown (dx).

HERR WOLFF

di Carlo Baffi

L'inizio del mondiale di Formula Uno 2025, sta confermando il talento del rookie Andrea Kimi Antonelli. È un'ascesa costante quella del bolognese, che nel 2020 gareggiava ancora sui kart.

È il 22° giro dei 53 previsti, quando nel Gran Premio del Giappone, per effetto del valzer delle soste, sale al comando della gara Andrea Kimi Antonelli. E' da una vita che non si vede un italiano leader in una corsa di F1. Il bolognese diviene automaticamente il più giovane pilota di sempre a condurre un GP a 18 anni e 7 mesi; un record che fino a quel momento era detenuto da Max Verstappen. Il "baby" non si scompone, e dopo aver cambiato le gomme inanella una serie di giri veloci che culminano con il tempo di 1'30"965: nuovo record della pista, che gli permette di essere il più giovane driver a siglare un best lap. Tutto questo su una pista impegnativa ed insidiosa come quella di Suzuka che non aveva mai visto prima. Per questa matricola il Campionato era iniziato in salita con l'esclusione al termine della Q1 in Australia, presto archiviata con l'ottimo quarto posto in gara dopo esser scattato dalle retrovie. Successivamente Andrea Kimi è sempre approdato in Q3. A Shanghai e Suzuka è puntualmente entrato nella top-dieci ed in Bahrain (circuito conosciuto) ha centrato la quarta piazza. Il programma mira a macinare chilometri, acquisendo sempre più feeling con la W16, accumulare dati che poi Antonelli si studia con una precisione maniacale archiviandoli nella



sua memoria d'elefante. È la politica dei piccoli passi, anche se di strada il neo patentato bolognese ne ha già fatta parecchia. Nato a Bologna il 25 agosto del 2006, eredita l'attrazione verso carburatori e pistoni dal padre Marco, classe 1964, che gareggia nell'ambito delle ruote coperte ed è proprietario di un team. Il nome Kimi, in aggiunta ad Andrea, è un omaggio a Raikkonen e testimonia la grande passione del genitore verso l'automobilismo

sportivo. Nel 2014, a soli otto anni il bimbo trionfa nel campionato kart KF1 e da lì è un rullo compressore arrivando al titolo europeo nel WSK euro Series. Affermazioni che attirano l'interesse di Toto Wolff, il Team Boss della Mercedes F1, che non si fa sfuggire l'occasione di blindare il potenziale fenomeno ingaggiandolo nel Mercedes Junior Team. Il lungimirante manager austriaco, sempre molto attento ai giovani in circolazione, è alla caccia di un erede di Max Verstappen che gli sfuggì in passato con suo grande rammarico. E l'investimento sulla promessa italiana si rivela immediatamente azzeccata con l'esordio di Antonelli sulle monoposto. Nel 2021 effettua i primi test in F4 al Red Bull Ring dove debutta per partecipare agli altri 3 round stagionali. Tra questi c'è Monza in cui sale per tre volte sul podio; la sua scuderia è una delle più quotate, l'italiana Prema Power Team. Il 2022 vede Antonelli consolidare il suo dominio in



F4 con i 3 titoli (nella serie tricolore sigla ben 13 successi). L'anno dopo spicca il salto nella F. Regional, ma il copione non cambia, diventa campione nella Middle East ed in quella Europea, ovviamente sempre con la Prema. Performances di altissimo livello che inducono Wolff a lanciare "AKA" (lo hanno ribattezzato così) in Formula 2. Trattasi di un azzardo vero e proprio dal momento che il balzo su monoposto decisamente più potenti, bypassando la F3, potrebbe creare non poche difficoltà. Gli inizi sulla nuova Dallara della Prema è complicato, ma non solo per Antonelli. Fatica pure il suo compagno Oliver Bearman con un anno di esperienza in più. Fortunatamente il quadro migliora e se il britannico riporta 3 successi, "AKA" ne sigla 2. S'impone a Silverstone in gara 1 sotto il diluvio e nella trasferta successiva in gara 2 in Ungheria. A fine campionato sarà 6° assoluto ed è il viatico per ottenere la promozione a driver titolare della Mercedes nella massima categoria. Una mossa accelerata dal passaggio di Lewis Hamilton in Ferrari. Un terremoto che scuote il Circus e che induce Wolff a puntare sulla matricola. Anche in questo caso

non manca lo scetticismo. E' venerdì 30 settembre 2024 e nelle Libere 1 del Gran Premio d'Italia va in onda la prima uscita ufficiale di Antonelli nella categoria regina. Trattasi senza dubbio di un gran colpo di marketing per la Mercedes, che però al tempo stesso genera una forte pressione psicologica sul giovane. C'è il rischio di un effetto boomerang nel caso in cui qualcosa andasse storto. Un timore che purtroppo si avvera. I primi passaggi sono promettenti con Kimi che sale in cima ai tempi, addirittura davanti ad Hamilton sulla W15 gemella: entrambi hanno montato le Pirelli soft. Galvanizzato dal crono ottenuto e dalla confidenza con la vettura, il bolognese forza eccessivamente ed arriva la doccia fredda. Giunto in Parabolica perde il controllo e piomba nella via di fuga schiantandosi contro la fila di gomme. Bandiera rossa, sessione sospesa. Tutti si aspettano che l'imputato vada nel pallone, invece no. Dopo un rapido reset della mente affronta l'immediata qualifica di F2 e piazza la sua Dallara in sesta posizione. Ecco un'altra sua grande dote: quella di far tesoro degli episodi negativi e guardare avanti senza farsi travolgere. Il venerdì nero

monzese comunque non cambiò il corso degli eventi ed il giorno dopo, Wolff annunciò la line-up per il 2025, con "AKA" al fianco di Russell. E siamo ai giorni nostri. Impressiona la naturalezza con cui questo ragazzo compie determinate azioni, così come la modestia e la personalità che si percepisce dalle sue interviste. Antonelli è consapevole che l'asticella si alzerà sempre di più e che i fucili saranno perennemente puntati su di lui, (l'invidia altrui è una brutta bestia), ma è il dazio che devi pagare per raggiungere certi traguardi. Le doti tecniche e mentali per arrivare al vertice sono evidenti occorre solo avere pazienza. Altra condizione che gioca a favore di Andrea è la famiglia, la cui presenza è assidua, ma non ingombrante. Pur avendo bruciato le tappe ed a soli 18 anni catalizza l'interesse dei media, il "deb" conduce una vita normale coniugando la professione di driver a quella di studente al quinto anno di "Relazioni Internazionali per il Marketing" presso un istituto di Casalecchio di Reno, gli esami di maturità sono un traguardo altrettanto importante al pari di quelli che insegue alla guida della sua Freccia nera e argento. ■

RUOTE COPERTE DEL WEC...

COME SIETE COMPLICATE

di Marco Giachi

RUOTE COPERTE DEL WEC



Photo Copyright David Tarallo/pitlaneitalia.com

Una vettura della classe LMP2 che non ha niente da invidiare alle sorelle maggiori ma costi e facilità di gestione molto vantaggiosi

Nel libro che ho avuto la fortuna di scrivere insieme con Mauro Forghieri, indimenticato Direttore Tecnico della Ferrari per quasi tre decenni, e Daniele Buzzonetti, decano dei giornalisti sportivi del mondo dell'automobilismo, ho scritto cercando una definizione di automobile da corsa "... un'automobile che corra velocemente, in un circuito allestito e attrezzato espressamente a questo scopo, e che ha come unica funzione quella di produrre uno spettacolo in modo che un alto numero di

persone sia disposto a pagare cifre sempre maggiori per assistere a questo spettacolo, nella massima sicurezza per il pilota e per il pubblico ...". Con costi sostenibili per chi le costruisce e partecipa alle gare, aggiungerei ora. La definizione è straordinariamente azzeccata quando si vanno a vedere, cercando anche di confrontarle con la Formula 1, le vetture impegnate attualmente nel WEC, acronimo che sta per World Endurance Championship ovvero la versione attuale del mitico Mondiale Marche

degli anni '60/'70 quello delle Ferrari P4, delle Ford GT40, delle Porsche 917, delle Chaparral 2F con il famoso alettone, antesignano di tutti quelli che sarebbero venuti dopo.

Già scorrendo il Regolamento Tecnico ci si rende conto di come sia il risultato di un tentativo, estremamente complesso, di mettere insieme esigenze diverse, e variegate. La prima cosa che salta agli occhi è l'estrema varietà delle Organizzazioni Sportive coinvolte che comprendono

l'americana IMSA, l'ACO francese e, ovviamente, la FIA che cerca di metterle tutte d'accordo.

Ognuna di queste si è portata le sue regole tecniche e sportive che hanno dato vita alle categorie attuali: la LMH (legata all'ACO, ovvero alla 24 Ore di Le Mans, difatti vuol dire Le Mans Hypercar), la LMDh (derivata dalle vetture americane della serie IMSA, difatti vuol dire Le Mans Daytona Hypercar, però basate tecnicamente sulle "vecchie" LMP2).

E le LMP2 stesse che sono state mantenute perché non erano eccessivamente onerose in termini di costi e gestione, al contrario delle loro sorelle maggiori, le LMP1, che sono state sopresse perché eccessivamente potenti e costose. Fermo restando che le LMP2 non possono correre nelle gare del Campionato WEC, ad eccezione della 24 Ore di Le Mans che ha una gestione tutta sua.

In effetti le LMP2 si sono rivelate molto valide e verranno mantenute anche in futuro, anzi aggiornate nel 2028, con una nuova generazione basata sempre su telai commerciali e una nuova motorizzazione turbocompressa che stia intorno a 560 CV ma continueranno a seguire altre strade, diverse dal WEC.

E ci sono anche le LMGT3 che sono ammesse in alcune competizioni insieme al WEC, ad esempio erano pre-

senti nella 6 Ore di Imola, che hanno l'aspetto di vere e proprie vetture GT come la Ferrari 296.

Il nome stesso – Hypercar – nasconde un obiettivo molto diverso dalla Formula 1. Vuol dire vetture estreme (dal greco iper che vuol dire appunto sopra ogni limite) derivate dalle stradali, come era nelle intenzioni dei padri della categoria che volevano i Grandi Costruttori coinvolti, con vetture assolutamente da corsa in tutto e per tutto ma che ricordassero nelle forme e nei particolari (ad esempio la griglia anteriore del radiatore) uno dei modelli di punta della Casa Madre.

Per tenere insieme una tale varietà di intenti è stata seguita una filosofia regolamentare diametralmente opposta alla Formula 1 nel senso che si sono messi meno vincoli alla progettazione, ma si sono imposte direttamente le prestazioni massime che non devono

eccedere certi limiti.

Come dire che non si fissa come deve essere fatta la vettura ma si fissano le sue prestazioni mentre in Formula 1 è fissato, fino nei minimi dettagli, come deve essere fatta la vettura e sono libere le prestazioni, che ognuno ottenga il massimo che può.

Nel WEC non è così: ci sono margini per emergere, ma senza esagerare perché sennò scatta il BoP.

Il livellamento sulle prestazioni arriva alla sua espressione massima (che sarebbe assolutamente rigettata in Formula 1) appunto con il BoP, ovvero il Balance of Performance che raccoglie una serie di provvedimenti sul peso, sulla potenza, sulla coppia ... per cui, se una vettura risulta troppo superiore alle altre, viene penalizzata a tavolino aggiungendo zavorra o tarpandone le prestazioni in qualche altro modo anche più raffinato.



Photo Copyright David Tarallo/pitlaneitalia.com

La Ferrari 499P è probabilmente la vettura più ammirata per i risultati sportivi che ha ottenuto ma anche per il nome che porta. È un peccato che tanta fama non arrivi, almeno per ora, al grande pubblico dei media tutti monopolizzati dalla Formula 1. Nel mondo social invece è molto più seguita.



La BMW è l'unico costruttore che ha rispettato lo spirito del WEC. Il muso della vettura, infatti, ricorda molto da vicino i modelli stradali di punta della Casa Bavarese.

Photo Copyright David Tarallo/pitlaneitalia.com

La Ferrari 296GT

Photo Copyright David Tarallo/pitlaneitalia.com



Una LMGT3, la Ferrari 296, dall'aspetto di una GT ma, in pratica, una vettura da corsa a tutti gli effetti.

Photo Copyright David Tarallo/pitlaneitalia.com



Alla sua uscita la Peugeot fece sensazione perché la vettura non aveva la grande ala posteriore. I tecnici ritenevano che questa soluzione fosse valida considerando le libertà di progetto sul fondo, associata al fatto che le prestazioni aerodinamiche non potevano comunque eccedere certi limiti prefissati dal Regolamento Tecnico, ma evidentemente qualcosa è andato storto nelle previsioni perché poi è stata montata un'ala convenzionale.

Un confronto tecnico fra le vetture del WEC e la Formula 1 è quasi impossibile vista l'incredibile quantità di regole di cui sono composti i rispettivi Regolamenti Tecnici, soprattutto quello della Formula 1.

Il motore delle Formula 1 è un 1600 cc obbligatoriamente 6 cilindri a "V" di 90° con un flusso massimo di carburante di 100 kg/h associato a due sistemi elettrici uno dei quali agisce sulle ruote motrici (MKU-K) e l'altro sulla turbina per diminuire il ritardo della risposta tipico dei motori turbocompressi (MGU-H).

Le vetture del WEC possono essere motorizzate praticamente da qualsiasi unità derivata dalla serie o progettata espressamente purché 4 tempi a benzina tanto viene fissata la potenza che è anche soggetta al Balance of Performance quindi se una squadra è troppo brava, e il suo motore troppo presta-

zionale, la sua curva della potenza viene adattata per evitare fughe in avanti.

La gestione della parte ibrida è anche più complessa e si rimanda alle figure tratte direttamente dal Regolamento Tecnico ma una differenza merita di essere evidenziata ovvero il fatto che nel WEC il motore elettrico può essere collegato indifferentemente all'asse posteriore o anteriore dando origine a una ancora più grande flessibilità di possibili soluzioni, incluse le 4 ruote motrici.

Le vetture sono indubbiamente molto belle e anche abbastanza sofisticate, sono un po' più lente delle Formula 1, ma neanche tanto, e sicuramente la differenza non è visibile allo spettatore. Dal punto di vista aerodinamico fanno grande uso dell'effetto suolo e in questo ricordano le Gruppo C di qualche anno fa ma anche per l'aerodinamica vale

lo stesso concetto nel senso che ogni vettura, per essere omologata, deve essere verificata in una Galleria del Vento neutra individuata dalla FIA e le sue prestazioni in termini di carico verticale, resistenza ed efficienza devono stare all'interno di valori predefiniti. In questo modo il Costruttore può decidere se puntare al carico massimo, accettando però anche una resistenza più elevata, perché l'efficienza (rapporto fra carico verticale e resistenza) non può eccedere il valore di 4, o stare basso con la resistenza e accettare meno carico verticale.

Ma può anche decidere, visto che comunque le prestazioni sono plafonate, di inserire elementi di puro stile nel progetto, novità assoluta per una vettura da corsa il cui stile è storicamente in mano agli ingegneri per ottenere la massima prestazione piuttosto che ai designer.

Tutto questo è un vero e proprio “invito a nozze” per i programmi di ottimizzazione (oggi universalmente riuniti sotto il nome magico di intelligenza artificiale) che si sbizzarriscono a trovare il compromesso migliore.

La Peugeot, ad esempio, uscì inizialmente con una vettura molto innovativa senza la grande ala posteriore sicura che questa fosse la soluzione più efficiente (e stilisticamente attraente per il pubblico), ma poi è tornata indietro su una configurazione più convenzionale. Sempre secondo il concetto di non esagerare con le raffinatezze è consentita la regolazione di una sola parte mobile, anche a vettura ferma, che può essere la rotazione di un flap, l'inclinazione del diffusore, l'aggiunta di un nolder e simili e l'aerodinamica risente di questa limitazione.

La Ferrari 499P, ad esempio, ha una seconda superficie inferiore sotto l'ala posteriore per disaccoppiare la vera ala superiore dal diffusore sottostante perché, non potendo essere regolati entrambi, si creerebbero dei malfunzionamenti cambiando il punto di lavoro di uno solo dei due se fossero uniti da una aerodinamica unica.

La lunga storia che ha portato alle Hypercar si ritrova anche nella pinna e

nelle aperture sopra le ruote. Furono introdotte, sulle LMP1, per far fronte ai problemi di decollo quando le vetture, dopo un testacoda, di trovavano di traverso, a 90° rispetto al vento, e funzionavano come un'ala generando una portanza verso l'alto sufficiente per sollevarle da terra.

Per ora il risultato sembra dare (moderatamente) ragione a chi ha congegnato tutto questo perché le gare che vengono fuori sono interessanti ma la strada è ancora lunga prima di arrivare a dichiararne il successo. La vittoria della Ferrari 499P a Imola ha avuto pochissima risonanza ed è passata addirittura in secondo piano rispetto al Gran Premio, decisamente meno brillante, della SF25 in Arabia Saudita che ha invece riempito le pagine dei giornali sportivi. I piloti del WEC sono, in massima parte, sconosciuti al grande pubblico, al massimo con qualche ex uscito dalla Formula 1 (e quindi dimenticato). Solo la 24 Ore di Le Mans scuote gli animi ma una sola gara all'anno è un po' poco. Chi frequenta i social dice che il mondo del WEC ha più spazio e quasi supera l'interesse per la Formula 1, è un fenomeno che andrebbe analizzato a fondo se confermato per promuovere la categoria. ■

Fig. 1

Questa figura, estratta direttamente dal Regolamento Tecnico del WEC, fissa la potenza che può sviluppare il motore endotermico. L'architettura del motore, al contrario di quanto accade in Formula 1, è praticamente libera visto che si fissano le prestazioni che deve fornire.

Fig. 2 e 3

Entrambe le categorie, WEC (in alto) e Formula 1 (in basso), sono ibride ma la parte elettrica ha una gestione completamente diversa nei due casi e molto complessa. Spiccano però due differenze importanti che meritano di essere evidenziate, ovvero il fatto che nel WEC la parte elettrica può agire su entrambi gli assi (“Front OR Rear”) e non c'è il sistema MGUH (“Single MGUH”) che agisce sull'albero della turbina per ridurre il ritardo nella risposta.

Fig. 4

Le vetture del WEC (in generale tutte le auto da corsa a ruote coperte attuali) sono sempre più delle monoposto con le ruote carenate, caratterizzate da molti passaggi e canalizzazioni di aria al loro interno, piuttosto che vere carrozzerie chiuse. In generale, l'aerodinamica a ruote coperte è più “facile” anche per la grande superficie a disposizione grazie alla quale si possono generare forse significative anche con pressione non eccessivamente elevate.

Fig. 1



Fig. 2 WEC

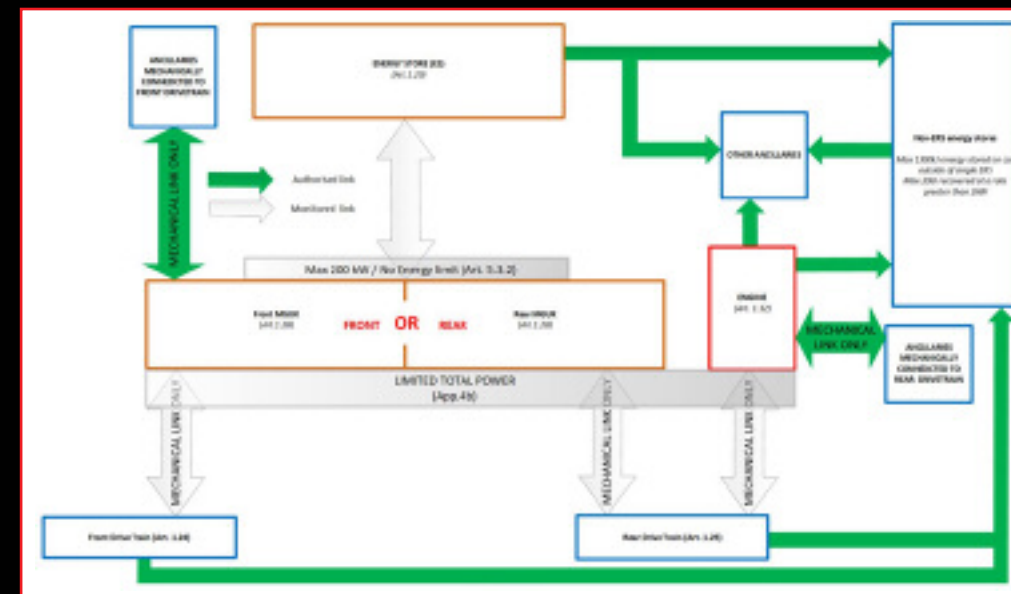


Fig. 3 Formula 1

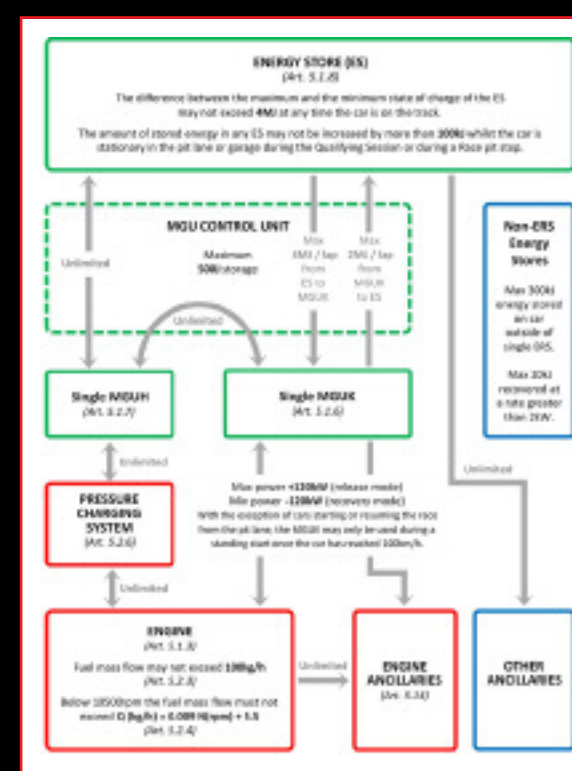
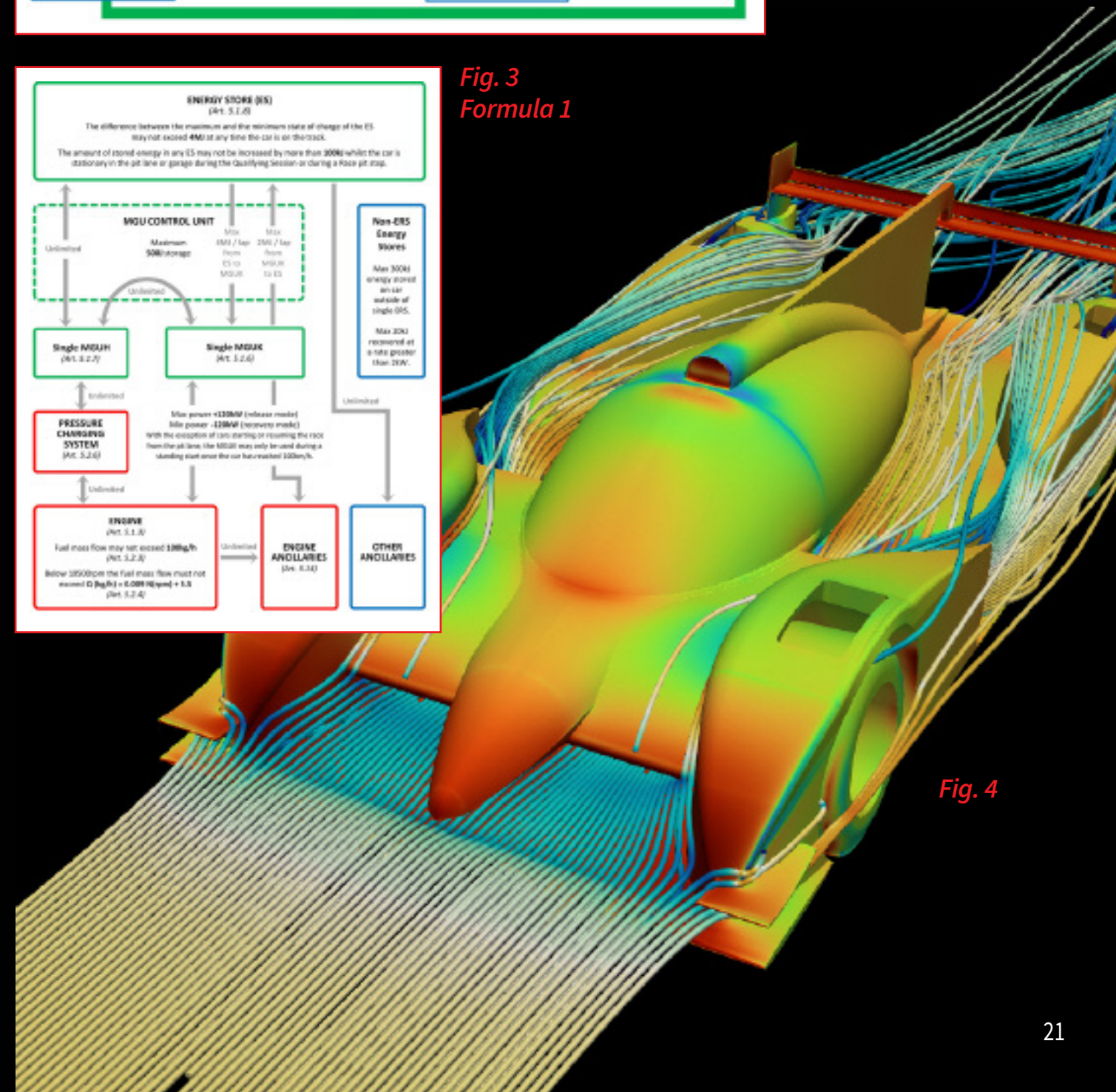


Fig. 4



I PINNACOLI DEL MOTORSPORT

I PINNACOLI DEL MOTORSPORT

MONACO INDY LE MANS

LEGGENDE DEL MOTORSPORT

La stagione procede regolarmente, offrendo nuove sfide e nuovi interpreti. Però a fine giugno il 2025 avrà doppiato gli eventi più importanti.



Alex Palou vincitore di Indy 2025.





Sebbene ignorati alla comunicazione più massiccia dedicata al campionato mondiale F1 e ala MotoGP, Le Mans, la 500 Miglia di Indianapolis e lo stesso Gran Premio di Montecarlo, sono eventi straordinari e il successo anche in uno solo di essi, può riempire una stagione, e in alcuni casi anche i curriculum. Guardiamo il Gran Premio di Monaco. Per Lando Norris che già vantava dei successi in F1, è stato un esame di laurea. Anacronistico o no, il jet set più sfacciato, Montecarlo è sempre Montecarlo! La più lontana è la 500 Miglia di Indy, il pinnacolo dell'automobilismo americano. È cambiata lo stretto necessario. Il catino, il brickyard, la pagoda, il "coppone" con le effigi dei vincitori, il brindisi con il latte, la grande torre luminosa con i numeri e la posizione dei 33 concorrenti,

la Victory Lane, sono sempre lì, insieme a un robusto assegno. Honda è tornata in corsia di vittoria nel Greatest Spectacle in Racing con Alex Palou del Chip Ganassi Racing che ha conquistato la vittoria nella 109a edizione della 500 miglia di Indianapolis. L'edizione 2025 ha rispettato i pronostici della vigilia. Ha vinto infatti il ventottenne spagnolo Alex Palou con la macchina del leggendario Chip Ganassi, campione in carica della serie. La vittoria estende il record di Honda come maggior numero di vittorie, 16, per qualsiasi grande costruttore. Se Indy è la leggenda d'Oltre Oceano, la 24 Ore di Le Mans è la più grande manifestazione del motorport. E basta solo un regolamento intelligente per attirare i grandi costruttori a partire da Ferrari. ■



Il Brickyard la linea che conserva ancora l'originale struttura a mattoncini.



Porsche è ora impegnata nell'IMSA.



La tradizione Ferrari a Le Mans.



Toyota vanta un impegno quarantennale alla 24 Ore.



Peugeot continua nel suo programma.

La nuova Aston Martin.



GT2 EUROPEAN SERIES

GT2 EUROPEAN SERIES

MASERATI I TRAGUARDI DEL TRIDENTE

GT2 European Series, che fa parte del ricco carnet di SRO, sta crescendo d'interesse e competitività. La serie è infatti formulata con l'intento di riportare i gentlemen drivers nella fascia centrale del Gran Turismo, offrendo vetture di classe superiore, ora meno complicate. Sono stati rimossi i limiti d'età, ed è stata creata l' Iron Cup per le coppie dove il totale dell'età supera i 100 anni mentre ci sono i due tipi di operazioni.

Una GT2 ha una potenza massima maggiore di una GT3, ma è meno legata all'aerodinamica, di conseguenza le gare sono più adatte allo status di un pilota non professionista.

La Serie Europea GT2 2025 prevede sei weekend di gare a doppia manche ospitati nei circuiti d'élite europei. Il week end di gara consiste in due sessioni di prove libere di un'ora, seguite da due sessioni di qualifiche di 20 minuti per definire le griglie per due gare di 60 minuti, ciascuna con un pit stop obbligatorio con soste imposte e penalità di tempo (Handicap tempo) in base all'arrivo delle gare. Senza limiti di test privati al di fuori dei turni di campionato, ci sono molte opportunità per partecipare ad eventi di test aggiuntivi a pagamento.

Non c'è voluto molto a capire che la nuova MC20 disponesse di un potenziale ad hoc per il GT2. Gli ingegneri del Tridente supportati da YCOM che ha seguito lo sviluppo dell'auto hanno realizzato un "pacchetto" in grado di trasformare la nuova Maserati in una GT2 vincente. Con l'arrivo della nuova Maserati MC20 GT2 e della Mercedes-AMG GT2 che assieme ad Audi R8 LMS, Brabham BT63 GT2, Porsche 911 GT2 RS, KTM X-Bow GT2 e Lamborghini Super Trofeo Evo formano una griglia a dir poco impressionante.





Subito protagoniste e vincenti al Paul Picard e sul leggendario tracciato olandese di Zandvoort, le Maserati GT2 hanno conquistato successi assoluti e di classe con Philippe Prette che è il campione in carica della Am Class. Sullo stesso trend Roberto Pampanini e Mauro Calamia, impegnati con la Maserati GT2 di Dinamic Motorsport. ■



SPECIALE ALTRE SERIES

SPECIALE ALTRE SERIES

ULTIMATE EUROPEAN CUP SERIES

di Carlo Baffi e Massimo Campi

L'Ultimate European Cup è una Serie nata nel 2019, nelle cui categorie sono impegnati prototipi, monoposto e GT. Le classi al via sono ben cinque.



Cartolina delle GT della nuova serie nella discesa di Portimao.

European Endurance Prototype Cup questa la categoria più prestigiosa che vanta 23 prototipi Nova Proto NP02, vetture da 400 cavalli il cui peso non supera i 765 kg che si danno battaglia in competizioni della durata di 4 ore. Il calendario 2025 prevede 6 appuntamenti in Europa tra Francia, Italia, Portogallo e Spagna. La conclusione avrà luogo a Le Castellet il 10 novembre.

ROUND 1-PAUL RICARD

Il primo round al **Paul Ricard** ha salutato il trionfo della DB Autosport la compagine francese di Daniel Bassora formata dal trio *Beche-Carton e Lenoir*, partito con il quarto tempo, con una gara senza sbavature. In pole c'era la vettura n°8 del team Graff (*Cougnaud, Kyburz e*

Chouf) affiancata dalla Cogemo Racing n° 154 (*Prost, Hernandez, Creed*). Seconda piazza per la vettura della Graff, campione in carica, condotta da *Joseph, Droux e Troulliet* partiti in sesta fila. La terza classificata, la Cogemo 154 è stata retrocessa per via di una penalità decisa a fine gara. Sul podio è dunque salita l'Ans Motorsport con l'equipaggio formato da *Chila, Garcia e Trojani*.

EUROPEAN SPRINT PROTOTYPE CUP

Al Paul Ricard esordiva questa nuova categoria riservata ai prototipi LMP3 di vecchia e nuova generazione in due manches da 55 minuti. Sul gradino più alto del podio in entrambe le manches è stato l'equipaggio della Bretton n°62 formato dal ceco *Dan Skocdopole* ed il danese *Theodor Jensen*.

Nella European Sprint Prototype Cup, la DKR Engineering ha colto due perentorie affermazioni (di cui il 1° successo in campionato) nelle due manches di 55 minuti della classe Pro-Am con l'equipaggio formato dal tedesco *Laurents Hörr* e dall'americano *Jon Brownson*. Nella AM invece, s'è registrata la supremazia di *Miro Konopka* dell'ARC Bratislava. Gara 1 ha riservato un colpo di scena all'ultimo giro, quando un guasto meccanico poneva fine alla marcia trionfale della Ligier n°3 della Bretton partita dalla pole e dava via libera al duo *Hörr-Brownson*. L'affermazione del team lussemburghese veniva bissata anche in gara 2. Il forcing di *Hörr* seminava la D08 della Bretton, che comprometteva del tutto la rimonta con un'infrazione durante la sosta.



Il prototipo NP02 protagonista delle gare sprint e endurance.





Ferrari-Maserati in ottima posizione.



Nell'Alpine Endurance Cup affermazione del team Chazel Technologie Course. Elogio doveroso alla prestazione della Seb Lajoux Racing Team nella Porsche Cup, riuscita a rimettere in sesto la sua Porsche 992 andata distrutta al Castellet. Ebbene la n°888 ha costruito una rimonta spettacolare che gli ha permesso di concludere davanti a tutti nella Porsche Cup con l'equipe formato da *Lajoux, Perrin e Joulie*.

KENNOL GT ENDURANCE CUP

Alquanto movimentata la "prima" del Kennol GT Endurance Cup: la corsa è durata soltanto 3 delle 4 ore previste, complice un'impressionante collisione che ha spedito la Porsche 992 GT3 Cup N°888 Seb Lajoux Racing contro il guard-rail. Fortunatamente il pilota non ha subito complicazioni. Ad affermarsi è stata la Ferrari del Team Visiom dei campioni in carica *Bouvet e Pagny*, accompagnati da *Romain la-netta*, che hanno iniziato nel migliore dei modi per la difesa del titolo.



Porsche Cup.



ULTIMATE GT SPRINT CUP

Il **Paul Ricard** ha sorriso ai marchi italiani impegnati nella Ultimate GT Sprint Cup. Lamborghini e Maserati si sono spartite le vittorie nelle 4 manches previste. Gloria anche per il team SR&R di **Manfredi Ravetto** e **Paolo Ruberti** nell'Ultimate Cavallino Tridente Cup: un tris di vittorie firmato dall'irlandese **Lyle Schofield** ed **Emilio Rocchi** a sulla Ferrari 488 Challenge Evo. Nell'ambito

della Porsche Cup, hanno dominato **Ritchen** e **Perrin** (SebLajoux Racing), mentre l'elvetico **Kullmann** (Aston Martin GT4 Vantage Evo) ha calato il poker per la Racing Spirit of Lema nella UCS3. Degna di nota la new entry Switch Racing, che al debutto è andata quattro volte a podio.

HOOSIER FORMULA CUP

Arriviamo alle ruote scoperte della

Hoosier Formula Cup, la categoria riservata alle Tatuus F3 T-318 dotate di pneumatici da 13". I riflettori erano tutti puntati sul grande favorito, **Hugh Barter**, l'australiano, classe 2005, ma con passaporto giapponese essendo nato a Nagoya. L'ex pilota del campionato FIA F3 ed attuale portacolori della Winfield Racing non s'è smentito siglando entrambe le pole e mettendo poi a segno tre affermazioni.

Lo schieramento Ferrari del team SR&R di Manfredi Ravetto e Paolo Ruberti.



ROUND 2**4 ORE DEL MUGELLO**

La 4 Ore del Mugello ha avuto un epilogo thrilling, nel quale la DB Autosport di *Couasnon-Beche-Carton* ha siglato il suo secondo trionfo stagionale belfando la ANS Motorsport di Chila-Garcia-Trojani. Tutto s'è deciso alla prima curva dell'ultimo giro, quando l'esperto *Mathias Beche*, dopo aver annullato il gap dai leader, ha colto un successo molto sudato che lo lancia in Campionato. Il 3° posto è stato appannaggio del trio *Boulain, Héirau e Bernier* (quest'ultimo ha siglato il giro veloce) che scattava dalla prima fila sull'auto n°32 della CD Sport.

EUROPEAN SPRINT PROTOTYPE CUP

La DKR Engineering ha colto due perentorie affermazioni (di cui il 1° successo in campionato) nelle due manches di 55 minuti della classe Pro-Am con l'equipaggio formato dal tedesco *Laurents Hörr* e dall'americano *Jon Brownson*. Nella AM invece, s'è registrata la supremazia di *Miro Konopka* dell'ARC Bratislava. Gara 1 ha riservato un colpo di scena all'ultimo giro, quando un guasto meccanico poneva fine alla marcia trionfale della Ligier n°3 della Bretton partita dalla pole e dava via libera al duo *Hörr-Brownson*. L'affermazione del team lussemburghese veniva bissata anche in gara 2. Il forcing di *Hörr* seminava la D08 della Bretton, che comprometteva del tutto la rimonta con un'infrazione durante la sosta.



*La serie comprende anche
il monomarca A110.*

GT ENDURANCE CUP

Affermazione del team Chazel Technologie Course. Elogio doveroso alla prestazione della Seb Lajoux Racing Team nella Porsche Cup, riuscita a rimettere in sesto la sua Porsche 992 andata distrutta al Castellet. Ebbene la n°888 ha costruito una rimonta spettacolare che gli ha permesso di concludere davanti a tutti nella Porsche Cup con l'equipe formato da *Lajoux, Perrin e Joulie*.

KENNOL GT ENDURANCE CUP

Affermazione del team Chazel Technologie Course. Elogio doveroso alla prestazione della Seb Lajoux Racing Team

nella Porsche Cup, riuscita a rimettere in sesto la sua Porsche 992 andata distrutta al Castellet. Ebbene la n°888 ha costruito una rimonta spettacolare che gli ha permesso di concludere davanti a tutti nella Porsche Cup con l'equipe formato da *Lajoux, Perrin e Joulie*.

HOOSIER FORMULA CUP

Come da pronostico il Mugello ha regalato spettacolo nelle tre competizioni riservate alla Hoosier Formula Cup. Nano Lopez dell'italiana TS Corse, ha conquistato Gara 1 e 2, mentre il leader del campionato *Hugh Barter* ha prevalso in Gara 3. Bene Dylan Estre della Formula Motorsport a podio in tutte

le manches. Da sottolineare che nella seconda e nella terza gara, si sono resi necessari l'intervento della safety car prima ed una doppia ripartenza poi.

ULTIMATE GT SPRINT

Il Team SR&R ha brillato per tutto il fine settimana. La scuderia italiana di Manfredi Ravetto e Paolo Ruberti schiavava al Mugello ben sei Ferrari, un numero record per un singolo evento ed ha dettato legge in tre delle quattro competizioni previste nella UCTC: due successi con *Lyle Schofield* ed uno con *Andreas Borris*. L'ambito poker è sfumato complice l'affermazione di *Patrick Michellier* della CMR in Gara 2.

**ROUND 3 - PORTIMAO
EUROPEAN ENDURANCE
PROTOTYPE CUP**

La COGEMO Racing, è stata perfetta ed ha vinto la "6 Ore di Portimao", main event del 3° round stagionale. La Proto Nova n.154 condotta da Marlon Hernandez, Erwin Creed e Nicolas Prost s'era qualificata col terzo crono dietro alle due vetture della Graff, la n.8 autrice della pole e la n.7. Durante il primo terzo di gara, Creed ed Hernandez si sono alternati al volante nei loro stint imponendo un buon ritmo e prendendosi un giro di vantaggio sul resto del gruppo. Poi nella

parte finale è toccato a Nicolas Prost, figlio del quattro volte iridato Alain, completare l'impresa sotto la bandiera a scacchi. Alle loro spalle hanno chiuso la vettura n.30 della CD Sport e la n.7 della Graff. A completare il trionfo della COGEMO diretta Georges Kaczka, s'è aggiunta l'affermazione nella classe NP02-Am con la vettura n.555 di Sebastien Morales, Philippe Thrion e Denis Caillon.

TROFEU GT

Oltre al terzo round della stagione 2025 dell'Ultimate Cup European Series, anche il Troféu GT ha disputato

un'altra tappa all'Autódromo Internacional do Algarve. Una gara endurance di 4 ore e quattro eventi sprint da 25 minuti che hanno visto le squadre GT dar vita ad avvincenti battaglie. Nella Kennol Troféu GT Endurance, la Vortex è tornata al successo. In GT3, la TFT ha iniziato la sua avventura ottenendo un podio. Anche la leggenda del Rally, il 51enne Sebastien Loeb, ha chiuso nella top-three. ■



La Hooser Cup con le monoposto Tatus.

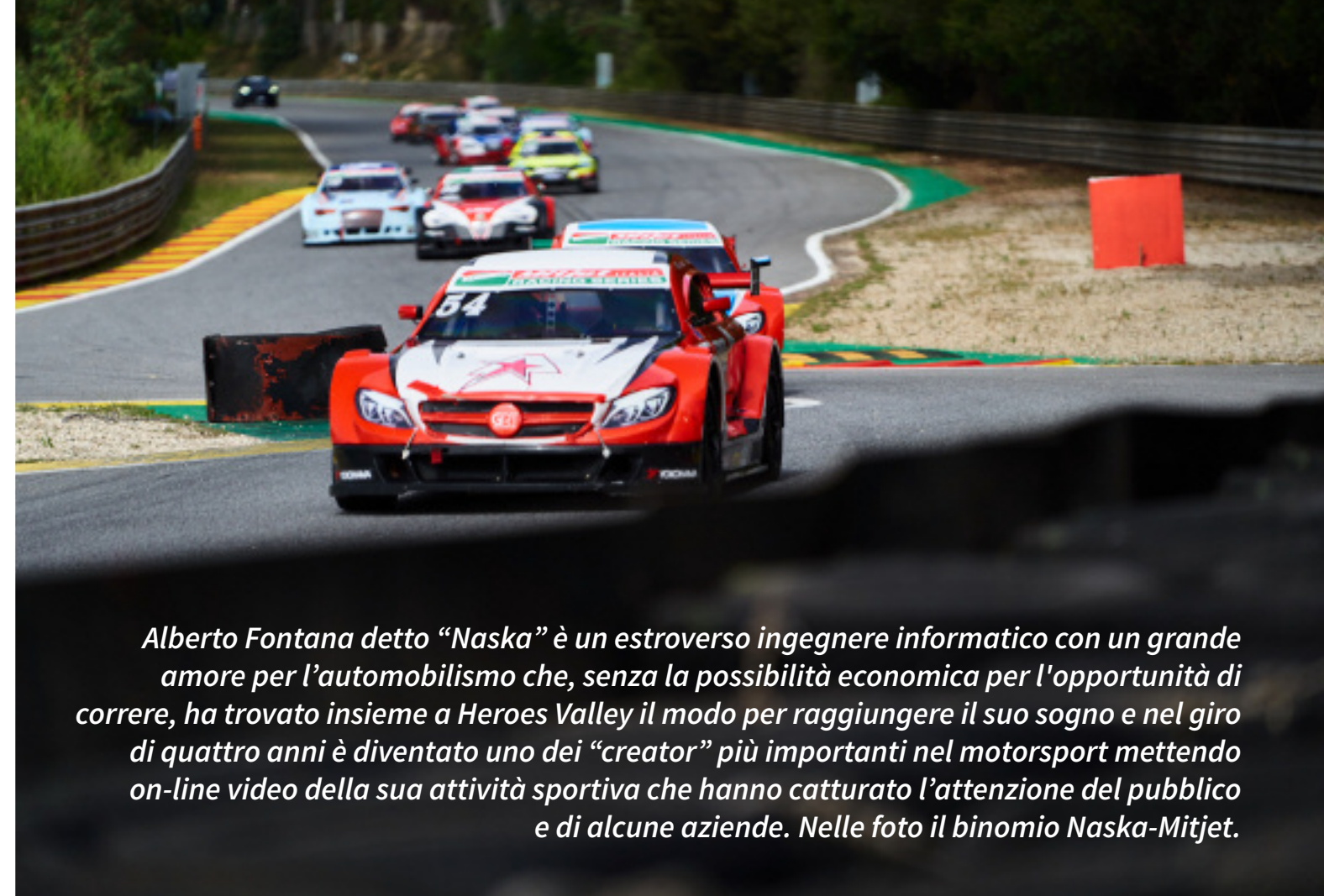
ALBERTO “NASKA” CI ACCOMPAGNA ALLA SCOPERTA DELLA ... SERIE MITJET

di Paolo Ferrini

Sono tutte uguali fra loro, ma hanno nomi diversi (Audi, BMW, Mercedes). Danno vita a competizioni spettacolari, ma richiedono costi di gestione relativamente contenuti. Sono le creature di Jean-Philippe Dayraut, un quarantenne ex-pilota professionista, oggi dirigente d'azienda, creatore del marchio Mitjet Motorsport che dal 2006 produce e commercializza veicoli da competizione ed organizza un campionato che si corre in 7 Paesi europei, il cui slogan (“racing for all”) esprime chiaramente il progetto del suo creatore. Introdotta nel nostro Paese nel 2020 da Davide Campana, la serie tricolore ricalca il format di Mitjet International

ed è gestita e coordinata da B&P Eventi. L'edizione 2024 si è articolata su 5 appuntamenti, tra Aprile e Novembre, si è corsa su circuiti come Paul Ricard, Vallelunga, Pergusa, Mugello, Misano che ospitano anche grandi competizioni internazionali. Il successo finale è andato a Gabriele Torelli (Scuderia Costa Ovest) che ha preceduto Giuseppe Forenzi (Wolfhound Racing) ed Alberto “Naska” Fontana (Heroes Valley & GRT Motorsport). «Ho deciso di correre con le Mitjet perché sono divertentissime da guidare» racconta “Naska”. La loro caratteristica principale è che non hanno il differenziale e quindi, come avviene con i kart, tendono a partire molto

spesso. Pertanto bisogna essere “puliti” nella guida, ma al tempo stesso anche un po’ “sporchi”. A tale proposito bisogna dire che utilizziamo pneumatici stradali Yokohama Advan AD08r che, al contrario di quelli slick, sono particolarmente resistenti e quindi ci permettono di guidare un po’ “sporchi”. Ciò si traduce in duelli sempre spettacolari anche perché questa macchina sente molto l'effetto scia. La macchina pesa veramente poco. Con il pilota a bordo, pesa veramente poco, cosa che ci permette di andare veramente forte. Unica pecca sono i ricambi che sono un po’ costosi. E quindi bisogna stare veramente attenti agli incidenti. Sotto la carrozzeria composita in vetroresina



Alberto Fontana detto “Naska” è un estroverso ingegnere informatico con un grande amore per l'automobilismo che, senza la possibilità economica per l'opportunità di correre, ha trovato insieme a Heroes Valley il modo per raggiungere il suo sogno e nel giro di quattro anni è diventato uno dei “creator” più importanti nel motorsport mettendo on-line video della sua attività sportiva che hanno catturato l'attenzione del pubblico e di alcune aziende. Nelle foto il binomio Naska-Mitjet.



le Mitjet ospitano un telaio in acciaio prodotto su misura dalla francese Ligier Automotive ed un 4 cilindri Renault 2.000 16V aspirato da 225 CV (quello della Clio) montato in posizione anteriore, abbinato al classico cambio sequenziale Sadev a 6 rapporti cui sono stati aggiunti gli attuatori del cambio Technogear e le palette al volante in carbonio». «A questo proposito, una piccola curiosità» prosegue “Naska”. «Nei video che trasmetto, alcuni mi hanno visto cambiare qualche volta con la leva e qualche altra con le palette. Perché? Il fatto è che le palette sono dei semplici attuatori del cambio e quindi quando sto spingendo e voglio dare il massimo preferisco usare la leva». Per saperne di più, basta collegarsi al canale YouTube e sentire direttamente il nostro pilota oppure parlare con Max Morelli, responsabile del team GRT Motorsport per cui corre “Naska”. «Per dirla tutta, inizialmente consideravo la Mitjet la vettura più brutta che esiste nell'intero panorama motoristico. Dopo averla provata mi sono reso conto che è un'auto straordinaria, un'ottima base per fare crescere i piloti essendo una sorta di via di mezzo tra il kart la granturismo. Ho quindi deciso di acquistarne una e di creare una team fatto di tecnici provenienti dalle esperienze più disparate nell'automobilismo sportivo». ■

SPECIALE RALLY LANCIA

A VOLTE
TORNANO

S'è sempre detto e scritto dei monomarca rally, capaci con una buona macchina, un buon montepremi, sconti e assistenza, di creare un'isola felice in un mondo altrimenti piuttosto... arido.

Suzuki, Toyota e Renault lo sono da anni. Con il 2025 arriva Lancia con un ruolo ancor più strategico. È infatti il ritorno, tanto atteso del costruttore nazionale, quello che potrebbe ricreare le basi per una nuova generazione di piloti italiani vincenti a livello mondiale.

Ne parliamo con Eugenio Franzetti, Direttore Lancia Corse chemassieme al numero uno del brand, Napolitano, e a Miki Biasion, ha costruito questo ritorno.

"Y HF rappresenta il ritorno di Lancia nei Rally. Un ritorno pragmatico partendo dalla base dei rally: la categoria Rally 4 una di quelle più diffuse. Siamo tornati e lo abbiamo fatto con umiltà: Nonostante il grande palmares del marchio era giusto fare un ritorno ripartendo dall'inizio. E così abbiamo fatto. Una vettura che è una profonda evoluzione rispetto alle altre rally 4 del mercato di Stellantis e che certamente alza l'asticella. Oggi è la migliore.



Andrea Pisani, primo vincitore del nuovo Trofeo Lancia.



E poi oltre alla vettura abbiamo creato il Trofeo.

Il Trofeo è pensato per federare insieme tutti coloro che hanno il piacere di correre con una Y. Siano gentlemen driver o giovani piloti con ambizioni di carriera.

Perché scegliere il nostro Trofeo: regole chiare e rispettate, premi ad ogni gara e premi finali, la tantissima visibilità che il Marchio Lancia sa dare. E poi il premio finale: per coloro che sono sotto i 35 anni se dovessero vincere l'assoluto avranno la grande opportunità di correre con Lancia ufficiale in ERC con la Ypsilon Rally4.

Vogliamo essere dei partner dei piloti e del loro divertimento, della loro passione e delle loro ambizioni. E vogliamo essere longevi.

IL trofeo ha avuto un successo enorme. 40 iscritti in pochi giorni, simbolo che tutti stanno aspettando questo ritorno e che la struttura creata è buona. Indubbiamente il trofeo ha riacceso tanta passione che c'è sempre stata e forse era solo un po' sopita. Spe-

riamo con il trofeo e grazie al trofeo di trovare i campioni di domani ovvero i nuovi Miki ed i nuovi Andrea

Per quanto riguarda Crugnola ha già un programma di vertice in Italia e non ha bisogno di noi anche se lo abbiamo impegnato per tutto lo sviluppo della nuova Ypsilon Trofeo Lancia

Importante è essere di supporto al movimento rally, di supporto ai piloti e di supporto al brand".

Il Trofeo Lancia ha preso il via sulle magiche strade della Targa Florio. Ben 19 le Y iscritte alla "curva", con 13 piloti Under 35 pronti a contendersi un posto nella squadra ufficiale Lancia nell'European Rally Championship (ERC) 2026, capitanata dal Direttore Eugenio Franzetti. La gara siciliana ha visto il netto dominio della nuova Ypsilon Rally4 HF, che ha monopolizzato il podio e le prime quattro posizioni del CIAR Sparco 2 Ruote Motrici, con ben 10 auto nelle prime 14 posizioni. Un risultato incredibile per il debutto ufficiale del Trofeo Lancia,

che ha salutato la vittoria di Gianandrea Pisani, navigato da Nicola Biagi. Pisani-Biagi si sono imposti in un arrivo al cardiopalma su Davide Pesavento e Alessandro Michelet, ad appena 4 secondi dopo oltre un'ora di gara. Tutto ciò conferma l'immediata competitività del nuovo modello e della maturità tecnica del progetto, che ha convinto fin da subito tantissimi piloti e preparatori, come dimostrano gli oltre 90 esemplari venduti nei primi quattro mesi dal lancio. In particolare, l'adrenalifico Rally Targa Florio ha messo in risalto il comportamento dinamico della Ypsilon Rally4 HF che, fin dalle prime prove, si è distinta per il perfetto equilibrio tra potenza e trazione, reattività nei cambi di direzione e stabilità alle alte velocità. Inoltre, la vettura da gara ha evidenziato precisione d'inserimento in curva, l'efficacia delle frenate anche nei tratti più tecnici e la capacità di restituire al pilota grande fiducia, anche nelle condizioni più impegnative del tracciato siciliano.

Le doti acrobatiche della nuova Lancia da Rally



Eugenio Franzetti (a destra) e Miki Biasion.



La primavera Lancia.



Merito della combinazione vincente tra un telaio leggero ma rigidissimo, sospensioni McPherson con ammortizzatori Ohlins a 3 vie regolabili e un impianto frenante di assoluto riferimento, con dischi ventilati da 330 mm. Inoltre, la trazione anteriore è stata sfruttata al massimo grazie al differenziale autobloccante meccanico e un setup raffinato che ha permesso staccate profonde e accelerazioni aggressive, regalando quelle forti emozioni tipiche della "guida di traverso". Va ricordato che per la messa a punto

della Ypsilon Rally4 HF, il marchio italiano si è avvalso di Miki Biasion, autentica leggenda del Motorsport che, tra gli anni '80 e '90, ha indissolubilmente legato il proprio nome a Lancia, diventando il pilota italiano più vincente di tutti i tempi. Sotto il cofano, il motore 1.2 Turbo da 212 CV si è dimostrato potente, progressivo e in perfetto abbinamento con il cambio sequenziale SADEV a 5 marce. Il tutto impreziosito dagli pneumatici ad alte prestazioni della gamma MICHELIN Pilot Sport - due

set per asfalto asciutto e uno per condizioni di bagnato - tutti disponibili nelle dimensioni 19/63-17. Insomma, sul tracciato della corsa più antica del mondo, la Ypsilon Rally4 HF si è confermata una vettura estremamente competitiva e reattiva, la cui configurazione a trazione anteriore consente ai piloti più giovani di entrare in una delle discipline più tecniche del motorsport e, al tempo stesso, permette ai più esperti di trarre il massimo delle prestazioni per puntare alla vittoria assoluta tra le Rally4. ■

CINQUE DOMANDE A GIORGIO COGNI



Sordo premia Coggi.

Figlio di giornalista da rally (Gianni), fratello di eccellente pilota rally (Gabriele) ora anche voce del mondiale rally per Sky: correre nei rally è stato quasi un obbligo e magari più facile che per altri...

“Diciamo passione quasi inevitabile dopo aver respirato rally sin dalla nascita, anche se per mettere casco e tuta ho aspettato di avere la patente di guida senza passare per i kart. Quanto al facile dipende da cosa si

intende. Essere figlio o fratello di qualcuno già del settore ti aiuta ad entrare e integrarti nell'ambiente. Io ad esempio ho avuto la fortuna di debuttare in una squadra prestigiosa come il team Brc e nel campionato italiano a fianco di Basso: ma con la Suzuki Swift a gas. Però per tutto quanto ne è seguito, a parte i consigli sulle scelte dei programmi, non so se sono stati più i vantaggi o gli svantaggi: di sicuro non è stato facile né sportivamente né economicamente.”



All'arrivo del XII Rally di Roma Capitale

Sei cresciuto alla scuola del Trofeo Suzuki e tuttora sei sempre coinvolto nei monomarca: perché?

“Per imparare e crescere non c'è niente di meglio che misurarsi nei monomarca, dove si corre ad armi pari per vincere non solo una gara ma anche il campionato: è stimolante e puoi misurare i tuoi progressi. Poi c'è la questione economica: i monomarca hanno premi che aiutano non poco. Inoltre i monomarca ti insegnano come puntare a vincere i campionati: ci vuole velocità ma anche affidabilità. Sono orgoglioso non solo delle vittorie ma anche dei pochi ritiri avuti in carriera.”

Però, intanto che c'eri, sei fra quelli che hanno vinto il maggior numero di titoli federali con le due ruote motrici, in pratica almeno uno all'anno dal 2021...

“Il 2021 è stato l'anno in cui ho vinto il tricolore junior all'ultima gara davanti a Roberto Daprà. L'iniziativa di ACI Sport, opportunità fantastica per un giovane, mi ha fatto fare un salto importante anche grazie ai mezzi per affrontare l'anno seguente il Cam-

pionato Europeo: correre all'estero, in gare più lunghe e svariate come percorsi e con tanti rivali di alto livello, fa crescere tantissimo. Secondo me è molto più formativo, appagante e divertente che fare il salto alle Rally2 restando in Italia.”

Non ti solletica l'idea di correre per la vittoria assoluta anziché per il primato fra le due ruote motrici?

“Certo, ma alla base c'è sempre una questione di budget e di soddisfazione sportiva. Per competere in Italia ai massimi livelli il budget necessario è elevato ed è francamente difficile pensare di poter essere subito all'altezza non dico di Crugnola ma anche di altri piloti eccellenti che corrono da anni su queste vetture nei rally del Tricolore. Perché francamente guarderò alle gare di Zona solo quando non avrò più il tempo per un programma a livello nazionale o un obiettivo sportivo da raggiungere.”

Dunque anche nel 2025 ti vedremo nel campionato italiano e con una vettura a due ruote motrici?

“Nel Tricolore sicuramente, visto che nel 2025 proporrà due occasioni ec-

cezionali per un pilota: il nuovo Trofeo Lancia Ypsilon Rally4 che mette in palio un sedile da pilota ufficiale Lancia nel campionato europeo 2026. E il Trofeo Toyota Yaris che dà l'opportunità di misurarsi con una 4x4 e la prospettiva di poter passare nel 2026 sulla Toyota Yaris Rally2, magari in squadra con Basso, come nell'anno del mio debutto in Brc. Sono due soluzioni molto attraenti. Nel “Lancia” è prevedibile che confluiranno tutti i migliori piloti delle 2 ruote motrici ad iniziare da Pisani: sarà sicuramente un super monomarca con una vettura che è parente strettissima della splendida Peugeot 208 Rally4 con cui ho corso con successo nelle ultime due stagioni! Vincerlo e tornare nell'europeo dalla porta principale sarebbe un sogno dopo aver dimostrato nel 2022 di avere i numeri per essere competitivo anche all'estero. Il “Toyota” è una opportunità veramente interessante e attraente per poter debuttare con una trazione integrale. Ed entrambe le serie comunque offrono anche un montepremi consistente.”

CHI È

Nato a Codogno (LO) il 29.12.1995.
Laureato con lode in ingegneria
meccanica.
Celibe.

PALMARES

2024 CAMPIONE CIAR PRODUZIONE
2RM, VICECAMPIONE ITALIANO
ASSOLUTO 2 RUOTE MOTRICI,
VINCITORE 2RM ERC RALLY DI ROMA,
VINCITORE PIRELLI STAR RALLY4 TOP.
2023 VINCITORE 2RM CAMPIONATO
ITALIANO RALLY TERRA, VINCITORE
PIRELLI STAR RALLY4 TERRA
2022 VICECAMPIONE CLIO TROPHY
CAMPIONATO EUROPEO
2021 CAMPIONE ITALIANO JUNIOR
2018 CAMPIONE ITALIANO R1 E
VINCITORE TROFEO SUZUKI 2018 ■



**Cogni in corsa
con la nuova Lancia Y**

GRAN PREMIO STORICO

GRAN PREMIO STORICO

IL GIUBILEO DELLE STORICHE

di Franco Carmignani



Roma ne ha viste tante, e se oggi può accogliere una dtopo l'altro e addirittura in contemporanea una mezza dozzina di eventi dell'auto storica siamo quasi alla normalità!

È bene in ogni caso distinguere le ultime manifestazioni per apprezzare al massimo il lavoro di appassionati che rendono possibili tali eventi. In successione il **Giubileo dell'auto storica** organizzato dall'ASI sabato 31 maggio ha portato a piazza San Pietro una serie di bellissimi modelli storici provenienti da importanti collezioni, come quella del Museo Nazionale dell'Automobile (MAUTO), del Museo Nicolis di Verona, della Fondazione Nicola Bulgari di Roma e del Museo Alfa Romeo Fratelli Cozzi. Il **2 giugno** come da tradizione è toccato alla Presidenza della Repubblica schierare l'ammiraglia per antonomasia, la famosissima Lancia Flaminia 335, realizzata nel 1961 da Pininfarina, che ospita il Presidente in queste manifestazioni ufficiali, e nel week end altri due eventi Il Gran Premio storico e il concorso Volpe d'argento.



La Lancia Flaminia Presidenziale.

Il Gran Premio Storico, la cui prima edizione si è svolta nel 1925, con sede al Campidoglio e la "pista" ricavata in via dei Fori Imperiali, è un format portato avanti da Orgoglio Motoristico Romano e dal suo dinamico presidente Stefano Pandolfi, che ha nell'esibizione allo stadio dei Marmi il clou.

Per il secondo anno consecutivo sbarca a Roma il concorso **"Volpe Argentata Exhibition"** ideato da Prisca Taruffi per rendere omaggio alla memoria del padre Piero.

Nell'occasione Prisca e l'Automobile Club Roma hanno voluto l'abbinamento con la celebrazione del centenario del Reale Premio di Roma-la corsa di maggior pregio.

La parte espositiva è stata organizzata nel

corso della mattina di sabato 7 giugno in Piazza dei Quiriti. Poi il corteo rievocativo ha imboccato l'itinerario del 1925 con la scorta della Polizia Locale di Roma su parte del "Circuito di Monte Mario".

L'ASPETTO COMMERCIALE

Per chi è più sensibile agli aspetti commerciali sopravvivono ben 85 esemplari di Fiat 508, la famosa "Balilla"; le Fiat 600 e derivate ancora registrate al Pra sono 590; le Ferrari storiche immatricolate a Roma sono 640, di cui 8 F40 e addirittura 56 Testarossa; appena 21 le Lamborghini, di cui però ben 4 sono Miura le Aston Martin sono appena di più: 22; le Bentley sono 40, le Porsche un battaglione di 1.823 esemplari (di cui 1.104 dei modelli 911) e le Rolls Royce ben 110. Dalla regina delle auto inglesi a un'umile utilitaria francese: di Renault 4 ne sopravvivono 1.076 unità".

Circa 9,2 miliardi di euro. Il valore complessivo delle auto storiche in Italia è di 103,9 miliardi: dunque il patrimonio dei collezionisti del Lazio rappresenta l'8,9% sul totale nazionale. E quello di Roma? 7,4 miliardi di euro, ossia una fetta molto consistente del patrimonio regionale (oltre l'80%). La stima approssimativa è stata realizzata dalla Fondazione Caracciolo, utilizzando una metodologia di calcolo basata su dati che possono essere considerati oggettivi: i numeri del parco storico circolante risultante negli archivi del Pubblico Registro, suddivisi per modello, versione, età e provincia di residenza del proprietario, sono stati incrociati con le valutazioni commerciali



Rolls Royce e Giulietta SS due valori sicuri.



La Bugatti T35 vittoriosa nel Gran Premio Roma del 1925.

pubblicate da quello che è ritenuto il principale punto di riferimento del mercato, sia dai privati, sia dai commercianti, e che sono utilizzate in maniera massiva anche dalle Compagnie di Assicurazione: il listino complessivo del parco delle auto storiche di Roma e del Lazio è stato utilizzato il riferimento del label AB, un valore intermedio (ma non una media matematica, né quello mediano) che corrisponde a un veicolo in buono stato di conservazione (o di restauro non recente). Un veicolo originale in tutte le sue parti, perfettamente funzionante, sfiora i 25.000 euro (esattamente è di 24.900 euro). Un po' più alto rispetto alla media nazionale che, come risulta dallo studio della Fondazione Caracciolo "1° Rapporto sul Motorismo Storico in Italia", è di 24.200 euro. È interessante notare che il valore medio delle auto storiche di Roma Capitale con più di 40 anni è di 33.700 euro: un dato più alto rispetto alla media nazionale (31.400 euro). Viceversa, il valore delle auto con età compresa tra i 20 e i 29 anni è di 18.500 euro, nettamente inferiore rispetto alla media del parco circolante italiano (21.700 euro). Insomma, a Roma di auto storiche vere e importanti ce ne sono parecchie, soprattutto i modelli di prestigio, che contribuiscono a innalzare il valore medio.

LA VOLPE ARGENTATA INVITATIONAL

Opere d'arte su ruote da tutta Italia – Come da tradizione, sono numerosissimi i collezionisti, provenienti da ogni angolo della penisola, che hanno fatto richiesta per partecipare al "Volpe Argentata Invitational". Tra questi prodigi di ingegneria e proprietà e vere opere d'arte, lasciano senza fiato i due esemplari di Frera, la HP2 e la HP4. Appartenenti a una delle prime case motociclistiche italiane, a dir poco pionieristica. Le moto Frera furono utilizzate dall'Esercito Italiano durante la Prima Guerra Mondiale, ma si distinsero anche nelle competizioni, imponendosi per l'affidabilità e la potenza dei loro motori. Nello specifico, l'HP4 è stata recentemente esposta presso la Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea di Roma.

La Cisitalia 1100 non ha solo un grande valore storico, ma anche un profondo valore affettivo: è infatti una delle case per cui Piero Taruffi ha corso e progettato veicoli, al fianco di Pietro Dusio. Nel settore auto, due modelli provenienti dalla Fondazione Nicola Bulgari: una Hotchkiss 686 PN del 1936 e una Citroën B11 Traction Avant del 1953. La prima è da sempre un'auto di culto per i collezionisti: la casa francese, tra il 1932 e il 1950, vinse sei edizioni del Rally di Montecarlo. La seconda rappresentò un capolavoro rivoluzionario per l'epoca, grazie alla carrozzeria monoscocca, la trazione anteriore, le sospensioni indipendenti e i freni idraulici.

Tra i pezzi più iconici anche la Bugatti T35, la vettura che nel 1925 vinse la prima edizione del Reale Premio Roma con Carlo Masetti al volante. Considerata la più celebre tra le auto da corsa realizzate da Ettore Bugatti, la T35 vanta un palmarès leggendario: oltre 2000 vittorie – un record ancora imbattuto – tra cui il primo Grand Prix di Monaco nel 1929 e cinque edizioni consecutive della Targa Florio, dal 1926 al 1930. Un'autentica "purosangue" che ha alimentato la leggenda Bugatti in tutto il mondo.



La Jaguar D regina dell'endurance anni cinquanta.



Piero Taruffi, con il giubbino in pelle in versione motociclistica.

GRAND PRIX STORICO ROMANO

Dopo una prima fase venerdì 29 aprile a far da cornice al Museo è una bella Nel pomeriggio di Sabato e Domenica, la splendida cornice dello Stadio dei Marmi al Foro Italico di Roma, ha ospitato la quarta Edizione del Grand Prix Storico Romano, appuntamento ormai consolidato che unisce passione memoria e bellezza. Ideato e organizzato da Stefano Pandolfi, Presidente dell'Associazione Orgoglio Motoristico Romano Formula 1, sport prototipi, rally e turismo – attraverso l'esposizione ed esibizione di modelli iconici, rari e simbolo di epoche leggendarie dell'automobilismo.

Accanto a questi momenti celebrativi, il Grand Prix ha riservato uno spazio di profonda intensità nella commemorazione dei piloti scomparsi durante la loro carriera agonistica. Un tributo sentito sarà rivolto in particolare al brasiliano Ayrton Senna, leggenda del motorsport. Grazie alla collaborazione con l'Ambasciata del Brasile, è stato possibile rivedere quel casco bianco con le due righe con il colori del Brasile e la tuta di Ayrton Senna. Più indietro nel tempo un altro pilota ha entusiasmato le folle degli sportivi. È Gastone Brilli Peri, che nel 1925 ha regalato il titolo di campione del mondo costruttori all'Alfa Romeo.



L'Alfa Romeo F1 185.



*Anna Fendi elegante
ambasciatrice del made in Italy.*



Stefano Pandolfi.



La Lancia Astura cabriolet al Ministero degli Esteri.

Emanuele Pirro, vicino ad una splendida Maserati 4 CLT, risponde alle domande di una cronista.



La curiosa inquadratura del palazzo della Farnesina studiata dal nostro fotografo Marco Marinacci.

Una grande soddisfazione per il "made in Italy". Grazie all'ospitalità di Sport e Salute, il made in Italy è stato oggetto delle riflessioni di Anna Fendi. E in conclusione il Foro Italico, con la sua scenografia monumentale, ha fatto da cornice a una straordinaria parata di monoposto: dalle Ferrari alle Alfa Romeo, Lancia, Maserati e Abarth, affiancate dalla romana De Sanctis e dalle prestigiose collezioni storiche dell'Arma dei Carabinieri, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza fino al Museo dell'Esercito. Insieme a questi gioielli su quattro ruote, presenti protagonisti del passato come Roberto Farneti, Gianluigi Picchi ed Emanuele Pirro. ■



Roberto Farneti con la March F1 con la quale Vittorio Brambilla vinse il GP d'Austria del 1975.



*Stadio dei Marmi
nel mondo delle Sport.*

UNA BELLA STORIA

LA CHEVRON B38 DI DE ANGELIS

Il 6 maggio 1978 il Gran Premio F3 di Montecarlo è stata la gara chiave per la carriera di Elio De Angelis che, vincendo sulle strade del Principato si è affermato a livello internazionale. Basti dire che al via c'erano Alain Prost, Jan Lammers, Stefan Joansson, Nelson Piquet, Derek Warwick ecc. Elio era al volante della Chevron B38, evoluzione del modello dell'anno prima con cui aveva vinto il titolo.

Le sospensioni anteriori erano a doppi quadrilateri con bracci trasversali e posteriori a quadrilateri e barre radiali.

Basato sul motore Toyota 2T-G da 1600cc, 8v presente nella Toyota Celica (il precursore del motore 4A-GE), la variante da corsa F3 è stata sviluppata dall'operazione Novamotor dei fratelli Pedrazzani in Italia. La corsa e l'alesaggio sono stati aumentati per dare una capacità di 1997cc e un rapporto

di compressione di 12:1. I carburatori sono stati sostituiti con un sistema di iniezione meccanica Bosch/Kugelfischer. Di conseguenza, la potenza è aumentata dai 125cv di serie a 170cv. Questa potenza, tuttavia, è stata raggiunta con un regime di rotazione relativamente basso di 6000 giri/min, rendendolo un motore relativamente poco stressato. La natura a basso stress del motore gli conferisce un'eccellente affidabilità, che ha contribuito a renderlo una forza dominante in F3. La Chevron B38 aveva eccellenti capacità di frenata e la sua ampia carreggiata ispirava fiducia al guidatore, soprattutto in caso di pioggia. In totale furono costruite 28 B38.

Per Elio il "Monte" aveva il sapore di una passerella prima di dedicarsi al F2, con i motori Ferrari.

La storia della 38 di De Angelis prosegue poi con Don "Ruspa" (Sergio Manto-



Emanuele Pirro ha dato preziosi consigli all'amico De Angelis.

vani), al quale Giulio De Angelis, il campione di motonautica papà di Elio l'aveva affidata per venderla all'asta con il ricavato da devolvere in beneficenza. Più tardi finirà a Nick Taylor per correre nella F3 storica. Quando a sua volta il pilota inglese ha deciso di venderla la famiglia De Angelis l'ha riportata a...casa.

Roberto ha pensato bene di...indossarla. È stato più volte a Magione, dove tra l'altro c'è il tecnico che la segue. "È davvero divertente, anche se ho "litigato" con il cambio. D'altra dopo gli anni del kart non sono mai salito su una macchina da corsa. Però che forza! In un primo step ho fatto 20 giri senza fermarmi, anche se è una macchina impegnativa e poi altri 15. Non era mai capitato mi dicono neanche a piloti rookie".

"Programmi. Dopo la Vernasca, una sosta per riposarmi non sono più un ragazzino. Poi compatibilmente con il lavoro, tornerò a fare i miei giretti in pista per continuare a divertirmi e raggiungere i miei limiti." riprenderò.

Buon divertimento Roberto! ■



Roberto De Angelis a Magione con la Chevron B38.

LIMITLESS

RACE TV

News, Video clip e approfondimenti

Limitless Race TV è la **WEB TV** multiplatforma che racconta il Motorsport da un nuovo punto di vista, con video di qualità e notizie dai campi di gara, dalla Formula Uno all'endurance, dalla cronaca all'arte, dai libri sul tema, alla storia...

Motorsport, different!

Segui **Limitless Race TV**:



Standard 8858-2018
DC.142.21-0
Sparco
Model after 2033

sparco

ORACLE



Red Bull

Mobil 1

