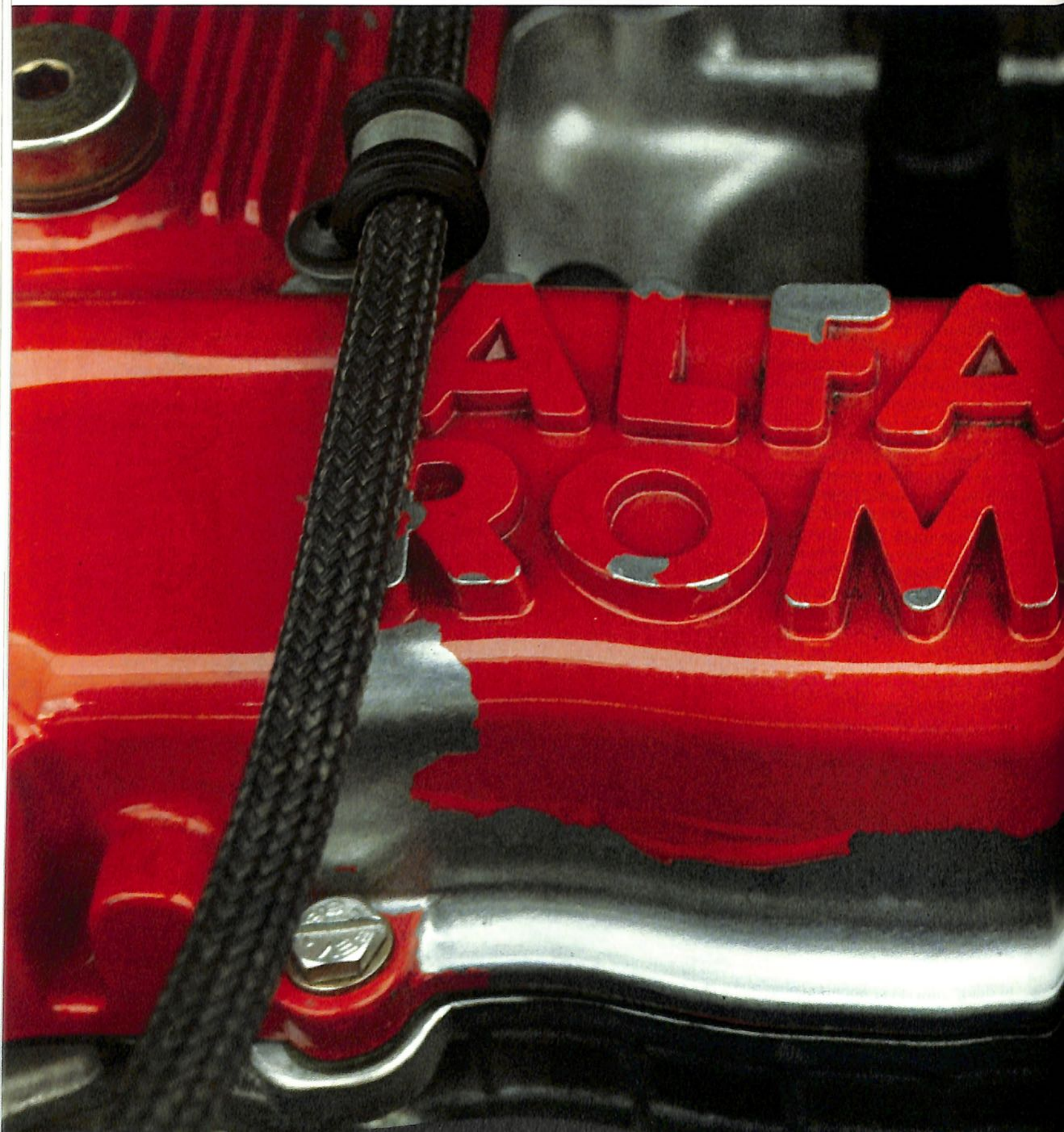


L'Italia nello sport automobilistico

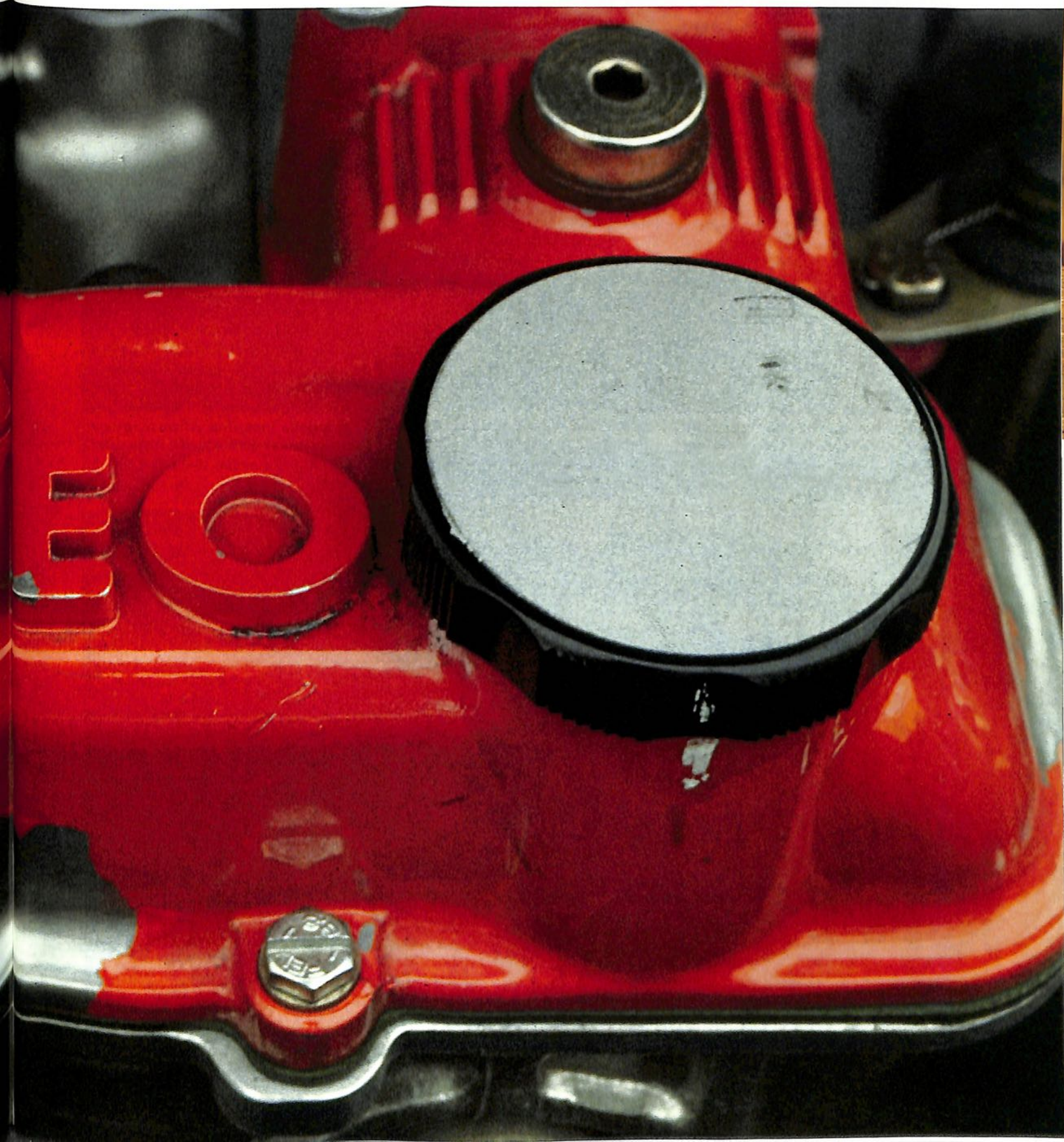
IL GRUPPO HA UN VIZIO:



VINCERE

*Lancia, Ferrari e Alfa Romeo rappresentano
da sempre la grande tradizione italiana.
Quando lo sport diventa una filosofia vincente*

di Giorgio Terruzzi



L'automobile come elemento della vita quotidiana, come necessità, come status symbol. L'automobile come indizio per indagare nel costume. C'è una costante decisiva, dietro all'immagine ormai complessa dell'auto: lo sport. Non si tratta di una affermazione azzardata: è così da sempre. Soprattutto per un Paese come l'Italia che, a bordo dell'automobile, ha percorso, dagli anni Cinquanta a oggi, un lungo e per molti versi entusiasmante itinerario tecnologico.

Quanto sia importante il rapporto agonismo, industria e società, lo dimostrano del resto la storia della Fiat, della Lancia, dell'Alfa Romeo, della Ferrari e, più recentemente, del Gruppo che questi marchi raccoglie. Diverse filosofie produttive ma anche diverse attitudini all'agonismo che convivono per una battaglia da combattere su fronti diversi.

Lancia, Alfa Romeo e Ferrari continuano ad alimentare una storia importante il cui valore va oltre le fortune o le sfortune di una stagione, di un periodo, di un ciclo. Una storia italiana che il mondo intero riconosce come tipica ed affascinante. Basti pensare al prestigio delle "rosse" di Maranello, che hanno festeggiato lo scorso agosto in Unghe-

ria la cinquecentesima partecipazione ai Gran Premi di Formula 1. Un record che nessun team può pensare di battere a tempi brevi (la Lotus, piazzata al secondo posto nella classifica delle presenze iridate, è staccata di 46 lunghezze), reso prezioso da nove titoli mondiali Piloti (Alberto Ascari vinse nel 1952 e nel '53; Juan Manuel Fangio vinse nel '56; Mike Hawthorn nel '58; Phil Hill nel '61; John Surtees nel '64; Niki Lauda nel '75 e nel '77; Jody Scheckter nel '79), da otto titoli Costruttori, da 103 vittorie, 110 pole position e da una quantità di piccoli-grandi primati che fanno della Ferrari un simbolo unico e resistente.

La Scuderia modenese resta il fiore all'occhiello dell'attività sportiva del Gruppo Fiat. Anche se sono anni difficili, anche se la Ferrari ha subito duramente quella rivoluzione che ha messo in difficoltà la figura romantica e un tempo vincente del costruttore puro e totale. Non arrivano più valanghe di vittorie, il titolo mondiale viene inseguito vanamente da dodici anni, ma ciò nonostante la Ferrari continua a rappresentare all'estero una immagine positiva dell'Italia e resta, per chi in Italia è nato, un punto di riferimento, una passione carica di fascino. Il

valore della Ferrari, comunque vadano le vicende agonistiche, è quello di una carta di credito sempre a portata di mano. Per questo il Gruppo Fiat, al momento di sostituire completamente Enzo Ferrari (scomparso il 14 agosto 1988) sul ponte di comando di Maranello, ha continuato a investire, a cercare competitività, a combattere con una realtà che presenta, tra gli avversari, i colossi dell'industria automobilistica mondiale, dalla Honda alla Ford, alla Renault. Lo sport, torniamo a sottolinearlo, è la vetrina. È il banco di prova, il luogo della sperimentazione assoluta. La Formula 1 offre ogni domenica i risultati di questa immersione nel futuro dell'automobile; i rally costituiscono, forse con minore evidenza formale, un ulteriore e parallelo laboratorio di sviluppo. E, non a caso, una vittoria iridata in questa disciplina comporta ritorni immediati sia sul fronte della qualità produttiva, sia sul fronte del prestigio aziendale.

Ai rally il Gruppo Fiat deve molto; dai rally il Gruppo torinese ha ottenuto soddisfazioni straordinarie. Secondo una strategia all'insegna della massima efficacia, questo universo sportivo vede impegnata da anni la Lancia, una Casa che ha





Gli inconfondibili colori delle scuderie italiane

Dal rosso cupo delle Alfa Romeo impegnate nel Campionato Italiano Velocità Turismo (a sinistra) al rosso inconfondibile della Ferrari Formula 1 (sopra), ai colori altrettanto inconfondibili della Martini (a destra) che significano un'epoca di straordinari successi Lancia nei rally iridati. È recentissimo l'ultimo trionfo delle vetture torinesi, vincitrici nel '92, per l'undicesima volta in venti anni del titolo Mondiale Marche.





Lo sport

scritto i primi capitoli della storia automobilistica e sportiva italiana e che è diventata assoluta padrona della scena mondiale. Anche chi non segue le corse domenica dopo domenica ha imparato a conoscere quella che è diventata una vera e propria dinastia vincente. Le mitiche Fulvia HF e poi la Stratos, la 037, la strepitosa stirpe Delta, dalla potentissima S4 Gruppo B all'Integrale. Bilancio: dieci titoli mondiali Marche vinti tra il 1972 e il 1991,



con l'undicesima corona in arrivo quest'anno. Siamo quasi al monopolio in una specialità dai regolamenti ferrei, molto vicina alla produzione di serie e proprio per questo ambita, difficilissima. Non a caso, il campionato mondiale Rally presenta ogni anno ai blocchi di partenza i rappresentanti più illustri del mondo automobilistico internazionale.

Il ruolo dell'Alfa Romeo nelle competizioni è cambiato ripetutamente, in relazione ai destini dell'azienda milanese, solo recentemente passata sotto il controllo del Gruppo Fiat. Ma anche per l'Alfa il rapporto con le corse è sempre stato determinante, sin dall'inizio del secolo. E quella "vocazione agonistica" che aveva caratterizzato gli esordi del marchio milanese è diventata uno slogan, una componente essenziale che ogni automobilista ricerca in ogni vettura, in ogni motore firmato Alfa Romeo.

L'Alfa è dunque una sorta di religione, un amore che lega migliaia di automobilisti, alimentato, come accade del resto per i ferraristi dal culto per il passato, dal ritrovarsi al volante di antichi modelli di grande prestigio, dal piacere di ritrovare sulle piste di oggi quel leggendario rosso-Alfa che è da sempre il colore dell'Italia da corsa.

Oggi Alfa Romeo significa Cam-



pionato Italiano Velocità Turismo, competizioni internazionali per vetture derivate dalla produzione di serie, seguitissime dal pubblico europeo. Ma sono Alfa Romeo i motori che dominano i campionati di Formula 3 organizzati nei vari Paesi ed è l'Alfa a ideare e gestire il campionato Alfa Boxer che in tutta Europa permette ai giovani talenti di fare esperienza vera al volante di piccole monoposto.

Già, perché oltre alle grandi competizioni, esiste una attività di base preziosa ed importantissima per lo

Le Grandi Firme dei trionfi italiani nei rally

Schierata al gran completo, la dinastia delle vetture Lancia impegnate nei rally compone una immagine straordinaria (foto in alto a sinistra). Dopo le grandi imprese dell'Aurelia, è stata la Fulvia HF (nella pagina a fianco) a riaprire una lunga storia vincente. Ai trionfi della "Fulvietta" sono seguiti quelli della Stratos (pagina a fianco in basso), quelli della 037 negli anni Ottanta e quindi quelli, davvero eccezionali, delle Delta (qui sotto). La Integrale ha ribadito nel '92 la sua superiorità dominando la stagione iridata.





Lo sport

sport e per chi ama lo sport dell'auto. Formula Alfa Boxer in pista come trofeo Fiat Uno nei rally. Costi ridotti e prestazioni di livello per dare la possibilità ai giovani di vivere, a fianco dei grandi campioni, la tensione e le difficoltà della gara. Ciò significa alimentare il vivaio, poter individuare giovani particolarmente dotati ma anche verificare sul campo esigenze e necessità in costante evoluzione. Significa, in sostanza, essere davvero presenti nelle competizioni, a ogni livello, per testimoniare una volta di più il valore dello sport. E, al tempo stesso, per individuare, attraverso lo sport, i contenuti dell'automobile come strumento del vivere quotidiano. Ben sapendo che ogni competizione prefigura sempre qualcosa che riguarda l'auto di domani.

Giorgio Terruzzi

Lo sport vale anche per le "piccole"

La tradizione italiana nel campo delle "piccole" si è espressa anche in gara con i trofei riservati ai singoli modelli come quello per le Autobianchi A 112 e alle Fiat Uno turbo (in alto); il futuro vedrà in lizza anche la Cinquecento in una speciale versione Abarth anticipata nel nostro disegno.

