



Innanzitutto un saluto a tutti i nostri lettori che decideranno di intraprendere con noi questo viaggio all'interno del mondo giallo-blu del Minardi Team e delle corse.

In questi mesi cercheremo di conoscere e approfondire tutte le tappe che hanno portato Gian Carlo Minardi a fondare l'omonima scuderia, il debutto in F.2 e il grande salto nel circus della Formula 1 con i suoi oltre 340 gran premi. Gian Carlo ha sempre dovuto lottare duramente contro numerose avversità, ma l'amore e la sua passione nei confronti della sua scuderia, del mondo della Formula 1 e dei suoi sostenitori, gli hanno dato la forza di continuare ad andare avanti e presentarsi anno dopo anno sulla griglia di partenza dei vari gran premi con monoposto caratterizzate da grandi novità tecniche e affidate a giovani promesse dell'automobilismo italiano e non. Gian Carlo ha sempre dato ampio spazio ai giovani piloti, credendo fortemente nel vivaio per preparare al meglio le giovani leve al grande salto nella massima serie.

L'inizio di una grande passione

Il binomio formato tra Gian Carlo Minardi e le Automobili dura da sessant'anni, da quell'ormai lontano 18 Settembre 1947 quando veniva al mondo il primogenito di Giovanni Minardi e Elena Marina.

Dopo essersi diplomato in ragioneria nel 1966, Gian Carlo inizia a lavorare insieme alla mamma nella gestione dell'azienda di famiglia: la concessionaria FIAT "Giuseppe Minardi e fratelli" fondata nel 1927 da Giuseppe, Vincenzo e Luigi Minardi. Fin dall'inizio si capisce che le intenzioni del giovane faentino sono molto diverse e nel 1967 partecipa ad alcune gare di rally al volante di una "124", ma in seguito ad uno spettacolare incidente mentre era al volante della Formula 850 - per fortuna senza conseguenze - decide di abbandonare l'idea di diventare un grande pilota da corsa dedicandosi così alla famiglia e l'11 Aprile 1970 convola a nozze con Mara, dalla quale il 6 novembre 1974 nascerà Giovanni Minardi.



Foto 1: Giancarlo Martini - Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

Nel 1972 il Dottor Alteo Dolcini, l'allora Segretario Generale del Comune di Faenza ed amministratore della società del Passatore, decise di convocare il venticinquenne Minardi per affiancarlo a Giovanni Liverani e suo figlio Franco nella gestione della Scuderia del Passatore.

Gian Carlo accetta senza esitare questo importante ruolo mettendosi subito al lavoro, nonostante i suoi impegni all'interno della concessionaria di famiglia. La prima decisione di Gian Carlo Minardi è quello di iniziare dalla "scuola media" delle corse, la F. Italia, il campionato caratterizzato da monoposto costituita da telai in tubi, ruote e motori – FIAT 1800 – uguali per tutti i team. Contemporaneamente comunque continua l'impegno della Scuderia del Passatore anche nel Campionato di F.3 con Massimo Ciccozzi alla guida della Brabham motorizzata Alfa Romeo.

Il primo pilota "targato" Gian Carlo Minardi è dunque Giancarlo Martini e i frutti della nuova gestione non tardano ad arrivare con Martini che si classifica al secondo posto nel Campionato Nazionale di F.Italia.

La stagione successiva è invece l'anno della consacrazione per Martini e per la scuderia diretta da Minardi che vinse il Campionato conquistando 14 successi su un calendario composta da 22 appuntamenti – 10 allori per Martini e 4 per il compagno di scuderia Leoni – con 6 secondi posti. Questi importanti risultati portarono l'attenzione del patron della ditta per accessori per auto Everest, il Commentatore Angelo Gallignani, nei confronti della Scuderia del Passatore che decise di appoggiare gli sforzi della Scuderia del Passatore con un'importante sponsorizzazione per la stagione successiva. Questa nuova collaborazione permise a Gian Carlo Minardi e al team di fare il salto di qualità e di iscriversi così anche al campionato di F.2.

La stagione in F.Italia però non va come si era previsto infatti, nonostante una grandissima partenza da parte della giovane promessa Lamberto Leoni, il titolo sfumò in favore di Brancatelli in seguito ad una bandiera nera



Foto 2: Giancarlo Martini, Gian Carlo Minardi, Lamberto Leoni, Nonno Martini, Giovanni Liverani con la Ferrari B3 a Misano - Tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

Il 1974 è un anno molto importante per la carriera di Gian Carlo Minardi, i cui risultati erano stati notati da Enzo Ferrari che, nel novembre dello stesso anno, convocò il giovane faentino per conoscerlo personalmente e affidargli una sua monoposto di F.1 per far fare esperienza alle giovani promesse del vivaio italiano. L'accordo tra il "Drake" e Gian Carlo Minardi prevedeva, oltre all'utilizzo della Ferrari F.1 B3 per testare le giovani leve sugli autodromi di Santa Monica di Misano e "Dino Ferrari" di Imola, anche la possibilità di poter usufruire della pista di Fiorano per i collaudi della Scuderia del Passatore F.2 con i driver Serblin e Leoni.

Il 1975 diventa dunque una stagione molto impegnativa per Minardi che, oltre a dover gestire la Scuderia impegnata nei Campionati Nazionale F. Italia ed Europeo di F.2, si trova tra le mani anche una Ferrari B3 per importanti sessioni di test sul tracciato di Misano; il tutto con la

medesima struttura operativa.

Come se questo non bastasse Gian Carlo continuava a lavorare 6 ore al giorno all'interno della concessionaria di famiglia.

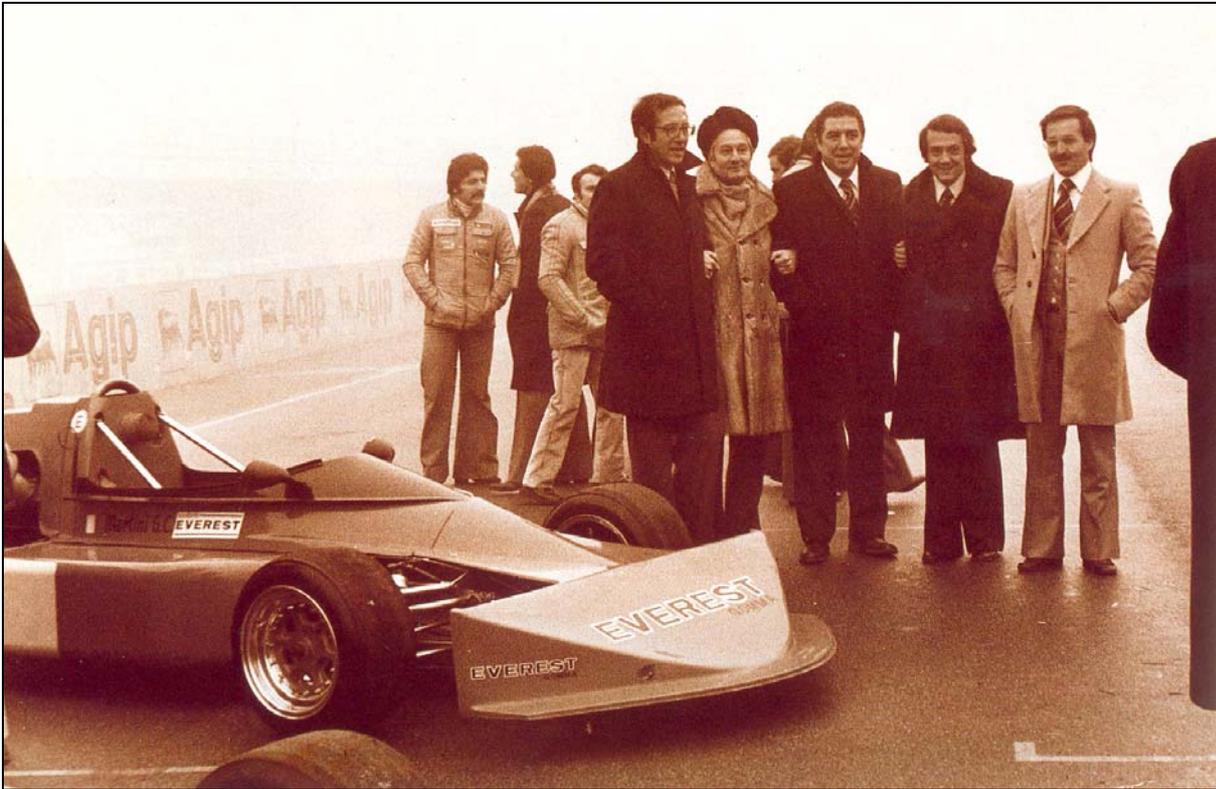


Foto3: La presentazione della Scuderia del Passatore nel 1975 Da sinistra verso destra: Ing. Forghieri, Ezio Pirazzini, Dott. Gozzi, Gian Carlo Minardi, Maurizio Flammini. - Tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

I portacolori della scuderia per la nuova stagione in F.2 furono Leoni e Martini a cui vengono affidate le monoposto March spinte dal propulsore tedesco della BMW a 4 cilindri: la stagione iniziò subito in modo positivo con il bel terzo e sesto posto della coppia Leoni-Martini nel gran premio del Portogallo e del nuovo podio in Thruxton con il solito Martini. Con il proseguo della stagione purtroppo i risultati iniziarono a calare e molti piloti si susseguirono al volante della March al fianco del sempre veloce Giancarlo Martini.

Dopo gli altri e bassi nella stagione passata, il 1976 è l'anno della nuova consacrazione della Scuderia del Passatore e di Giancarlo Martini che, al volante della March-BMW vanno alla conquista dell'alloro nel Campionato Italiano di F.2. In seguito a questi successi Gallignani decise di aumentare il proprio appoggio denominando così il team "Scuderia Everest S.r.l".

I buoni risultati messi in mostra dai giovani piloti italiani convincono Gian Carlo Minardi ad iscriverne nel 1977 la Scuderia Everest nel Campionato di F.2 e di mettere quindi sotto contratti i driver Gianfranco Brancatelli e Lamberto Leoni, affidandogli le monoposto con telaio RALT e spinte dai potenti propulsori prodotti dalla casa del cavallino rampante denominati “Dino” da due litri a sei cilindri. Sulla griglia di partenza anche un certo Riccardo Patrese che, fresco vincitore del titolo europeo di F.3, si era accordato con Trivellato. La stagione, nonostante gli alti e bassi, si concluse comunque in modo positivo.

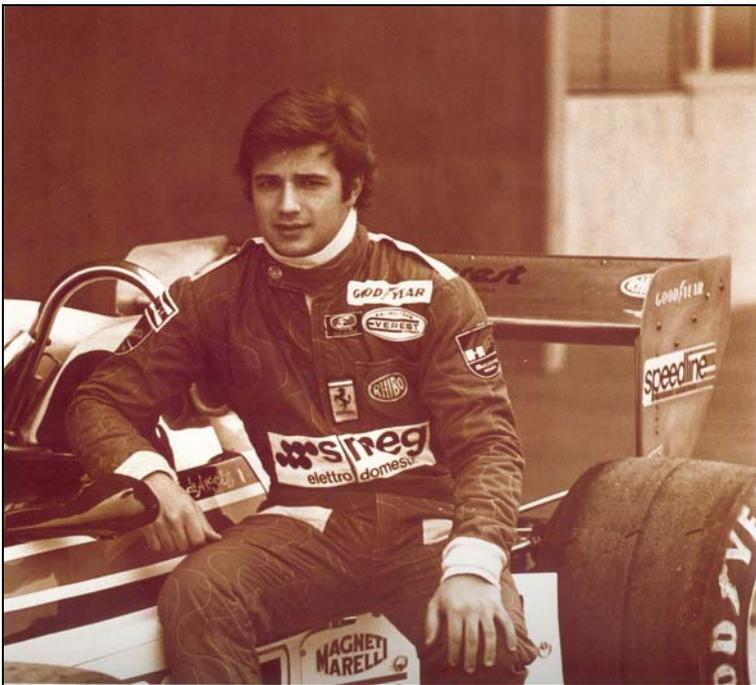


Foto 4: Elio De Angeli - Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

Anno nuovo, nuove monoposto e nuovi piloti..

Il 1978 vede il team faentino ancora impegnato nel campionato di F.2, ma questa volta con due monoposto Chevron spinte da due propulsori diversi: un Ferrari per Elio De Angelis e un BMW per Michelangel Guerra. I dissapori di De Angelis per le prestazioni fornite dal propulsore Ferrari portarono a grandi discussioni, che culminarono con l'appiedamento dello stesso pilota in occasione del gran premio di Rouen:

il sedile lasciato libero da De Angelis fu così preso da Guerra fino alla fine della stagione, mentre la seconda monoposto venne affidata per alcune gare ad un certo Clay Regazzoni.

Il 1979 è stata un'altra stagione interlocutoria, preparata e organizzata intorno al pilota Michelangel Guerra con la March-BMW, affiancato ad alcuni piloti, tra i quali Clay Regazzoni e Ferrante Ponti.

Siamo ormai molto vicino alla grande svolta per Gian Carlo Minardi e alla nascita del mito Minardi, appassionando milioni di fans sparsi in tutto il mondo, che hanno seguito le sue avventure dalla F.2, fino al grande debutto nel circus della F1.... ma questa è un'altra storia