

Riprende il nostro viaggio all'interno del Minardi Team e, in questo nuovo capitolo, affronteremo insieme il momento più importante, la nascita della scuderia di Gian Carlo Minardi per partecipare al Campionato di F.2 Europeo, fino alla realizzazione del grande sogno, l'arrivo nel circus della Formula 1 e la nascita del Mito di Faenza che ha affascinato e continua ad affascinare milioni di fans sparsi in tutto il mondo.

Nasce il Team ... e inizia il Mito Minardi

Dal 1972 fino a quel momento – siamo nel 1979 - Gian Carlo Minardi aveva gestito scuderie e monoposto che portavano il nome di altri proprietari: prima la Scuderia del Passatore e successivamente la Scuderia Everest S.r.l.

Con il 1980 la situazione però cambiò drasticamente infatti, in seguito alla cessata sponsorizzazione da parte di Angelo Galignani, Gian Carlo Minardi decise di raccogliere tutta l'eredità della squadra che aveva gestito fino al giorno prima per dar vita ad proprio team:, nasceva così il Minardi Team.

Gian Carlo Minardi decise quindi di apportare dei cambiamenti all'interno della struttura della sua nuova scuderia, chiamando a lavora al suo fianco gli ingegneri Franco e Giacomo Caliri e Luigi Marmioli, mentre come logo del Minardi Team fu scelto un parallelogramma blu diviso in rombi con le lettere gialle al suo interno e una bandiera tricolore in basso a sinistra.



Foto1: Minardi G.M. 75 – Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

Il nuovo Minardi Team era stato assemblato per partecipare al Campionato Europeo di F.2 e visto che le March motorizzate BMW usate fino a quel momento non avrebbero potuto garantire la giusta competitività, Gian Carlo Minardi decise di sfruttare l'esperienza del "Fly Studio"- creato da Giacomo Caliri e Luigi Marmiroli – per modificare e migliorare le due vetture. Ben presto si resero conto che i costi per un'operazione del genere sarebbero stati troppo elevati per una piccola scuderia dalle risorse limitate, in rapporto all'effettivo guadagno in termini prestazionali e, così Minardi giunse alla conclusione di dare vita alla prima monoposto costruita completamente ex-novo. Nasceva quindi la G.M. 75, la prima monoposto di Gian Carlo Minardi, progettata dagli Ingegneri Caliri e Marmiroli con il quale il Minardi Team affrontò la prima gara nel 1980.

L'organigramma della nuova società vedeva Gian Carlo Minardi nella figura di direttore generale ed amministrativo, Caliri responsabile del Minardi Team e Marmiroli direttore tecnico. Sul fronte piloti si era invece deciso di affidare una monoposto G.M. 75 ad un unico driver per l'intera stagione di F.2, Michelangelo Guerra che aveva già corso per Minardi ai tempi della scuderia Everest. La seconda vettura invece era stata predisposta per diversi piloti nel corso della stagione, come Beppe Gabbiani e Bruno Corradi. Inoltre per alcune gare fece il suo debutto il campione motociclistico Johnny Cecotto.

Quella del 1980 fu un'annata di apprendistato, sia per via della monoposto completamente nuova sia per il team stesso, che vide comunque la conquista a fine stagione del 9° posto in classifica generale da parte di Guerra.

Grazie a questi risultati la stagione successiva poteva partire sotto ottimi auspici, mettendo in pratica l'esperienza accumulata nella stagione d'esordio. Per la nuova avventura Gian Carlo Minardi fece ricorso alla sua fama di talent scout, mettendo sotto contratto Johnny Cecotto, che aveva ben figurato durante i gran premi a cui aveva preso parte proprio con il team giallo-blu, e un giovane ancora poco conosciuto : Michele Albereto.

La nuova monoposto, battezzata con il nome di "Minardi Fly M 281" fu nuovamente firmata dal genio costruttivo di Caliri – Marmiroli e spinta dal collaudato propulsore tedesco della BMW preparato da Heini Mader.

Fin dai primi collaudi in pista ci si rese conto dai riscontri cronometrici della bontà del nuovo telaio e i risultati in gara non tardarono ad arrivare, grazie anche alle grandi doti di guida di Alboreto: al terzo posto nel gran premio di Thruxton ne seguì immediatamente un altro, questa volta sul circuito italiano di Pergusa.



Foto2: Minardi Fly M 281 - Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

Gli ottimi risultati in pista però erano in contrasto con le difficoltà economiche che stava attraversando la scuderia, infatti ancora nessun finanziatore si era fatto avanti per appoggiare gli sforzi della scuderia faentina, tanto da convincere Gian Carlo Minardi ad abbandonare l'attività sportiva dopo l'ennesima corsa senza finanziamenti. Proprio quando tutto sembrava finito per sempre, un noto industriale si fece avanti per legare il proprio marchio a quello di Minardi, riportando grande fiducia all'interno della scuderia che si rimise immediatamente al lavoro per preparare al meglio i successivi impegni. Il duro lavoro e gli sforzi intensi furono subito ripagati grazie al fantastico successo firmato Michele Alboreto sul circuito di Misano Adriatico. Era la prima vittoria per il neonato Minardi Team.

La grande competitività del pilota milanese aveva però lasciato impreparato il suo compagno di scuderia che, convinto dell'esistenza di favoritismi per via della nazionalità, decise di abbandonare il Minardi Team a metà stagione per trasferirsi al team Toleman, dove però si trovò come compagno di scuderia un certo brasiliano che di nome faceva Ayrton e di cognome Senna.

Il sedile lasciato libero da Cecotto fu preso per il resto della stagione da diversi piloti ingaggiati gara dopo gara. Con la conclusione della stagione Michele Albereto decise di non continuare la collaborazione con Minardi e di fare il salto di categoria.



Foto3: Il nuovo logo del Minardi Team insieme ai nomi dei piloti - Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

Gian Carlo decise quindi di puntare per il nuovo anno - siamo nel 1982 - nuovamente sui giovani talenti italiani, firmando con Alessandro Nannini proveniente dalla F.Italia e Paolo Barilla. Sul lato motori Minardi si rivolse nuovamente a Enzo Ferrari, per poter acquistare il materiale rimasto inutilizzato relativo al progetto "Dino F.2" (propulsori, pezzi di ricambio,

disegni e molto altro ancora). Dopo alcune riunioni il "Drake" acconsentì, preparando un autotreno pieno di materiale prezioso che Minardi fece arrivare nel quartier generale del Minardi Team a Faenza, dove si mise a studiare un modo per poter sfruttare al meglio ogni singolo mezzo. Decise, insieme ai suoi collaboratori, di cercare di spremere il più possibile il 6 cilindri di Maranello per portarlo ad una potenza superiore a quella erogata dai BMW: tale compito fu quindi affidato a Bertoni Tonino di Piangipane (l'allora capo-meccanico e preparatore dei propulsori e, successivamente, fondatore dell'attuale Team BVM insieme a Vannini Bruno e Mazzotti Giuseppe) e agli ingegneri Caliri e Marmioli, i quali riuscirono a tirare fuori fino a 326 CV, contro i 310/320 del BMW. A questo punto poteva iniziare la progettazione delle due Minardi-Ferrari M 282.

In attesa che le monoposto fossero completate, il Minardi Team decise di iniziare la sua terza stagione in F.2 con le “Fly M 281B – BMW” con l’accordo che, una volta pronta la macchina motorizzata Ferrari, questa sarebbe stata affidata a Paolo Barilla.

I collaudi della nuova vettura targata Minardi iniziarono nel mese di febbraio sulla pista di Fiorano, ed i due giovani portacolori si misero subito in evidenza segnando tempi di assoluto rilievo riuscendo anche a battere il record di categoria fatto segnare da Michele Alboreto l’anno prima.

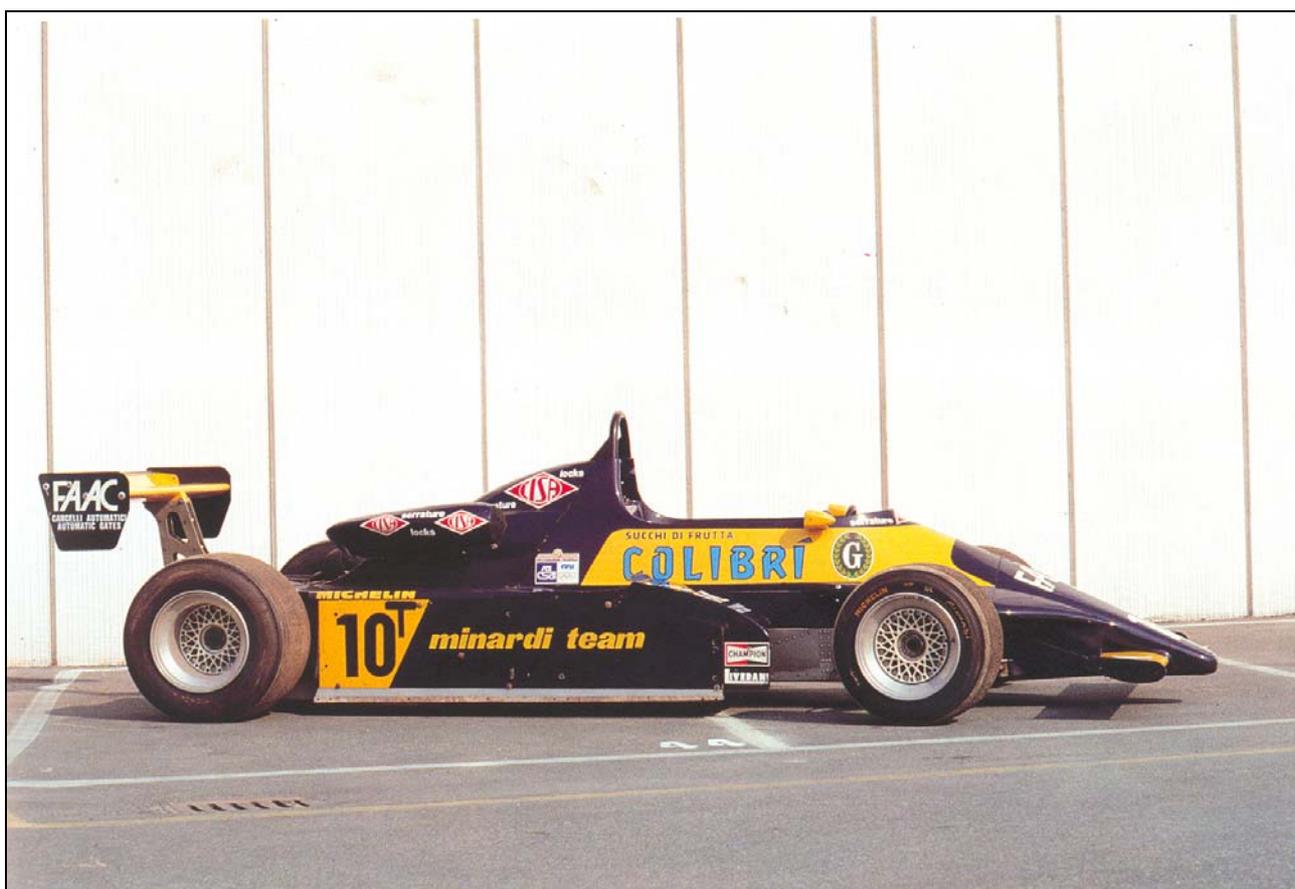


Foto 4: Fly M 281B –BMW - Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

L’inesperienza dei piloti, unita alla crescita degli avversari del calibro di Spirit-Honda, Maurer-BMW, TALT-Honda, Toleman, però si fece sentire durante i gran premi e questo non permise ad un forte quanto ben organizzato Minardi Team di migliorare i risultati ottenuti nel 1981. Questo portò nuovamente ad un momento molto critico dovuto alla nuova difficoltà finanziaria che aveva portata ad un grande indebitamento. Fortunatamente arrivò un nuovo socio, Piero Mancini, ma nel 1983 Luigi Marzolini decise di abbandonare il Minardi Team per intraprendere l’avventura in F.1 con l’Alfa Romeo e, con lui, anche Franco Caliri lasciò Minardi. Il progetto legato allo sviluppo del propulsore Ferrari dovette quindi esser abbandonato a causa della mancanza di risorse finanziarie.

Nonostante i problemi societari, nel 1983 Minardi decise di iniziare gli studi per la costruzione di monoposto con telai costituiti da materiali semilavorati. Si passò quindi dall'alluminio rivettato alle cosiddette "strutture miste", fino ai materiali compositi quali Carbonio e Kevlar.

La "M 284" portava con se proprio questa tecnologia e fu completata per la fine del 1983, stagione vissuta tra alti e bassi nel Campionato di F.2.

La volontà di realizzare una vettura così sofisticata non era altro che una scusante per acquistare quell'esperienza necessaria a fare il grande passo verso la Formula 1.

Da qualche tempo ormai Gian Carlo aveva in mente solo una cosa: portare il suo Minardi Team nella massima serie dell'automobilismo sportivo, nonostante fosse a conoscenza di tutte le difficoltà che una scelta del genere avrebbe comportato. Ad esempio il Minardi Team non aveva nessuno sponsor multimiliardario alle spalle che potesse coprire le spese per la realizzazione della prima F.1 tutta romagnola. Dall'altro lato bisogna comunque considerare che la scuderia era ormai composta da 22 persone, i costi stavano aumentando in maniera vertiginosa e quindi bisognava trovare nuovi fondi. Nel 1984 venne quindi presa la decisione di entrare in F.1 e il debutto fu fissato per l'anno successivo, il 1985.

In quegli ultimi anni inoltre il Minardi Team aveva anche cambiato il proprio logo, visto che quello usato fino a quel momento non era adatto agli affiliati musetti. Gian Carlo decise quindi di prendere un vecchio blasone di famiglia costituito da un grifone con la coda a doppia punta (era anche il simbolo della città di Faenza) e una spada verde rivolta verso il basso su sfondo nero e iniziò a modificarlo : lo sfondo divenne quindi blu, il grifone giallo con la punta della spada che venne rivolta verso l'alto, aggiunse un tricolore in basso e, il tutto, fu racchiuso in un trapezio con la base maggiore verso il basso.



Foto 4: Il nuovissimo logo del Minardi Team disegnato da Gian Carlo Minardi