

Riprende il nostro viaggio all'interno del Minardi Team e, in questo nuovo capitolo, affronteremo insieme il momento più importante, l'esordio nel Mondiale di Formula 1, al Gran Premio del Brasile sul tracciato di Rio nonostante i vari problemi legati ad un debutto così importante

### **1985: Il sogno diventa realtà**

Nel 1984 Gian Carlo Minardi era riuscito ad accumulare un grande bagaglio professionale come Team Manager e il suo Minardi Team aveva attirato grande attenzione su di se, nonostante i risultati ottenuti fino a quel momento non avessero ripagato pienamente gli sforzi. Da qualche anno ormai Gian Carlo Minardi pensava al grande salto di categoria, alla Formula 1, a quel mondo dove anche i più grandi e potenti personaggi erano andati in contro a numerose difficoltà per via degli elevati costi. Questo però non fermò Minardi che fissò per l'anno successivo il debutto nella massima serie, decidendo di andare avanti nonostante la mancanza di uno sponsor miliardario alle spalle che potesse finanziare la nascita della F1 romagnola: supporter che andavano trovati strada facendo, anche perché ormai il Minardi Team era composta da 22 persone, troppi per un F.2 ma pochi per l'avventura in F.1 e quindi bisognava trovare nuovi finanziatori, i quali erano però interessati solamente alla massima categoria.

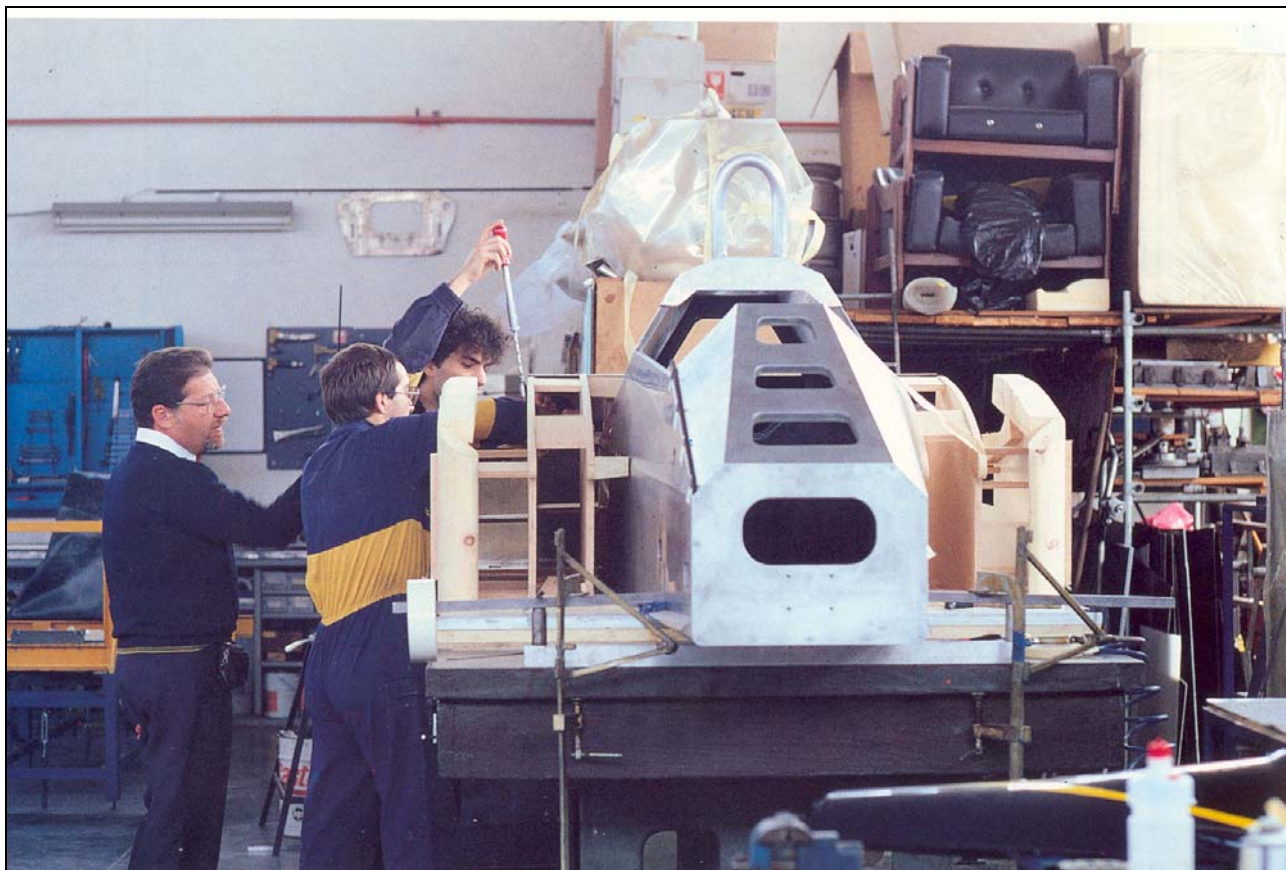


Foto1: Una fase della costruzione della scocca della "M 184 Alfa Romeo" – Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

In vista del debutto Minardi decise quindi di andare a fare un'offerta all'Alfa Romeo per rilevare la sua scuderia di F.1 che non stava vivendo certamente un periodo particolarmente felice a causa degli scarsi risultati sportivi e degli elevati costi di gestione. Gian Carlo chiese un appuntamento con l'allora presidente dell'Alfa Romeo, il dott. Massacesi per esporgli di persona il suo progetto, il quale inizialmente acconsentì la fornitura dei propri propulsori. In seguito a questo accordo il costruttore faentino gettò anima e cuore per preparare la nuova avventura riorganizzando la proprio scuderia. La prima monoposto del Minardi Team, completata già all'inizio dell'estate, era caratterizzata da una scocca in sandwich di Aviolan con interposta fibra di carbonio e Kevlar, pance alte per consentire un maggior raffreddamento e un migliore posizionamento dei radiatori e da un'ala posteriore triplano con due flap laterali; cuore pulsante ovviamente l'otto cilindri turbo targato Alfa Romeo. Il nome di battesimo ovviamente non poteva che essere "M184". Vettura e motore furono affidati al talento di Alessandro Nannini che percorse 2.000 km. Quando ormai tutto sembrava pronto per partire arrivò la doccia fredda, una di quelle notizia che uno non vorrebbe mai ricevere: Massacesi comunicò a Gian Carlo Minardi che l'accordo era saltato e che quindi la M184 non avrebbe avuto i motori Alfa per la nuova stagione.



Foto2: Alessandro Nannini in azione – Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

A quel punto, capito che l'Alfa Romeo non sarebbe mai tornata sui propri passi Gian Carlo Minardi iniziò a guardarsi intorno in cerca di una soluzione, visto che ormai era troppo tardi per tornare indietro e la stagione stava per iniziare.

La scelta cadde quindi sui propulsori aspirati Ford-Cosworth, molto più pensanti e meno performanti dei turbocompressi della casa milanese. I tecnici quindi si misero subito al lavoro per modificare la vettura che doveva ospitare il motore inglese. A complicare ulteriormente il debutto del Minardi Team in F.1 fu la questione pilota: il portacolori per questa nuova avventura doveva essere il velocissimo Alessandro Nannini il quale però non possedeva ancora la super licenza per correre nel massimo campionato. Per ottenerla infatti avrebbe dovuto conquistare un certo numero di punti FIA e, alla fine della stagione del 1984, non ce la fece per appena un punto.

Super licenza che invece era riuscito a conquistare a suon di vittorie e belle prestazioni da un certo Pierluigi Martini, nipote di Giancarlo Martini che aveva corso con Minardi durante gli anni della Scuderia del Passatore.



Foto3: Presentazione della nuova "M 185" davanti la nuova sede in via. Spallanzani, 21. Al volante Martini, Gian Carlo Minardi seduto sulla ruota davanti e l'Ing. Caliri sulla posteriore – Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

La nuova avventura poteva quindi avere inizio anche se l'idea di dover utilizzare i vecchi Cosworth era poco allettante.

Contemporaneamente il socio di Gian Carlo Minardi Piero Mancini, dopo dato vita ad una sua azienda denominata "Motori Moderni" aveva chiamato a lavorare con se l'Ing. Chiti, il quale si mise al lavoro per progettare un nuovo propulsore per la F.1 sovralimentato: si trattava di un 6 cilindri a V 90°, 1498.9 cc di cilindrata, due turbocompressori KKK da 720 CV che, una volta ultimato, venne installato sulla "M 185", la versione modificata dalla prima monoposto targata Minardi Team.

Il 7 Aprile 1985 prende così il via in Brasile la prima stagione in F.1 del Minardi Team con la M 185 dotata ancora del Ford – Cosworth in quanto si decise di far debuttare il nuovo propulsore turbocompresso Motori Moderni solamente dalla terza tappa, in occasione del gran premio di San Marino sullo storico tracciato di Imola.



Foto4: Pierluigi Martini in azione con la sua "M 185 Motori Moderni" al Gp di Germania– Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport

*“In quei momenti si andava con l’entusiasmo” ricorda Gian Carlo Minardi con un sorriso “era in coronamento di un sogno che diventa realtà., per di più in Brasile, a Rio de Janeiro che per natura è già allegra e ti permette di sopportare meglio le difficoltà e lo stress dovuto la primo gran premio. Per noi era tutto nuovo, eravamo un po’ allo sbaraglio nel senso che non c’era la tecnologia, eravamo gli ultimi arrivati e avevamo l’ultimo box con pochi ricambi e pochi meccanici – 10 / 11 in tutto pilota compreso. Credo sia ormai storica la prima fotografia che, se la paragoniamo con l’ultima, possiamo vedere che era 7 volte meno imponente. Siamo andati in Brasile con l’incoscienza della prima volta, dove comunque vada hai fatto bene in quanto a noi mancava ancora l’esperienza. Arrivavamo da una realtà ben diversa, dalla F.2, mentre ora eravamo insieme alla vera storia della F.1, insieme alla Ferrari, Tyrrel, Brabham, Lotus, Williams. Mi piace ricordare ancora oggi la mattina del 5 aprile del 1985 come il momento più bello di tutta la storia Minardi. Quel momento ha rappresentato il coronamento e la partenza di un sogno al tempo stesso*



Foto 5: Il Minardi team al gran premio del Brasile sul tracciato di Rio il 5 aprile 1985 - Foto tratta da: *Minardi Team F1* di Stefano Pasini, Ed. C.E.L.I Sport



L'obiettivo per la prima stagione nella massima serie era naturalmente quello di qualificare la vettura giallo-blu numero 29 al gran premio e di portarla il maggior numero di volte al traguardo per poter acquistare l'esperienza necessaria per continuare a migliorarsi e a crescere. Martini riuscì quindi a qualificarsi per 15 gran premi su 16, conquistando un 8° posto in Australia dopo esser partito dalla ventitreesima piazza alla spalle della Tyrrel / Renault di Ivan Capelli per soli 70 centesimi, un 11° in Germania e 12° Belgio. Proprio in Germania il Minardi Team sfiorò i primi punti mondiale quando purtroppo Martini dovette parcheggiare la sua M 185 numero 29 a bordo pista per mancanza di benzina. Solamente al gran premio di Monaco, quarto appuntamento del calendario del 1985, il Team Minardi non riuscì a qualificarsi terminando così in anticipo il suo fine settimana.

Alla fine comunque i risultati ottenuti nella stagione di esordio furono più che soddisfacenti, considerando i problemi di sviluppo legati alla monoposto. I legami con la Ferrari erano sempre molto forti, tanto che Enzo Ferrari concesse alla scuderia faentina di provare sulla pista di Fiorano.