

FONDAZIONE
GINO
MACALUSO

RALLYSLALOM
Agosto 2020
Mensile

Pag. 1/5



FONDAZIONE GINO MACALUSO: GIOIELLI A 4 RUOTE E UNA MISSION PREZIOSA



€ 5,00

Agosto 2020

e oltre

www.rallyslalom.com

Anno XI - n. 8 - Mensile - P.I. 4/08/2020



CIWRC: DALLE STELLE DI ALBA AL TRIS SPRINT



IRCUP: CHI DOPO CRUGNOLA?



DELTA FORCE



Camera con vista sulle meraviglie

A dieci anni dalla scomparsa di Gino Macaluso, per volontà della famiglia, il sogno dell'eclettico imprenditore è divenuto realtà: la sua collezione di automobili, tra le più importanti al mondo e unica nel suo genere, ha trovato casa nell'omonima Fondazione torinese

di Carlo Cavaglia

Se puoi sognarlo, puoi farlo", diceva Walt Disney. Che poi, però, aggiungeva anche la postilla: "Potete immaginare, creare e costruire il luogo più meraviglioso della terra, ma occorreranno sempre le persone perché il sogno diventi realtà". Il sogno di Gino Macaluso, un eclettico visionario dalle molteplici anime - architetto, sportivo e rallyista, imprenditore di successo, designer e artista - era quello di poter condividere con le persone a lui affini uno sguardo sul bello in tutte le sue forme. Un sogno da esteta, curioso e appassionato, che per tutta la vita ha coltivato la passione per l'arte, il design e l'architettura, e che del bello ha saputo circondarsi creando orologi nuovi e curando il restauro di vetture storiche che considerava "la più intensa delle espressioni della creatività del ventesimo secolo".

A dieci anni dalla sua scomparsa, per volontà della moglie Monica Mailander e dei figli Stefano, Massimo, Anna e Margherita, quel sogno è divenuto realtà e la sua collezione di automobili, tra le più importanti al mondo e unica nel suo ge-

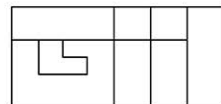
Gino Macaluso, sembra rimirare orgogliosamente la struttura che ospita la Fondazione a lui intitolata, con in mostra le vetture che hanno fatto la storia



nere, ha trovato casa. E non poteva essere altrimenti perché tra il bello di cui sapeva circondarsi Gino Macaluso, al primo posto c'era la sua famiglia. La Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, autentica "camera delle meravi-

glie" dedicata alla storia dell'auto, nasce con lo scopo di valorizzare l'automobile come oggetto di culto. A Torino. Un omaggio postumo alla sua città natale. E poi ci sono i giovani. Uno dei temi a lui cari.





"La Fondazione intitolata a nostro padre, oltre che per ricordarlo, è importante per raccontare alle nuove generazioni e condividere una storia che noi, pur da bambine, abbiamo avuto la fortuna e il privilegio di vivere in prima persona", hanno detto le giovanissime figlie Anna e Margherita sotto lo sguardo, orgoglioso ed emozionato, dei loro fratelli maggiori. "Celebrando le sue passioni, riusciamo a tenere intatti i suoi sogni, i suoi valori e perciò la sua memoria". Perché la storia della Fondazione - uno spazio di piacere e condivisione concepito nel rispetto del luogo in cui il rumore dei motori diventava musica e tutto ha avuto origine - è quella di Gino Macaluso sono, prima di tutto, storie di passione, interpretate e scritte da appassionati, per appassionati. "L'automobile, in tutte le sue declinazioni, è stata una grande passione di Gino", spiega Monica Mailander, Presidente della Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica. "L'auspicio è che contribuisca a fare partire da Torino un'estensione della Motor Valley italiana capace di attrarre collezionisti da tutto il mondo e dare alla centralità dell'auto in Italia il posto che merita. Ci dedicheremo ai giovani per sostenere e formare le diverse professionalità necessarie a tramandare le competenze di meccanici e artigiani legate al mondo dell'auto che rischiano di andare perse". Un auspicio e una sfida. E Monica Mailander, Stefano, Massimo, Anna e Margherita Macaluso, che, insieme, hanno saputo dare forma e sostanza al sogno di un artista, questa sfida sono pronti a raccoglierla. La leggenda racconta che in questa collezione possa celarsi il "Sacro Graal" dei Rally, che abbiamo cercato in sei vetture, partendo, non a caso, dalla Fiat Abarth X1/9 prototipo, l'automobile che ha dato inizio all'avventura della Fondazione.



Fiat Abarth X1/9 prototipo

L'avventura della Fondazione e della collezione custodita al suo interno inizia nella campagna di Alba a metà anni Ottanta, quando un collaboratore di Macaluso gli rivela di avere scoperto una Fiat Abarth X1/9 prototipo. È l'automobile di cui ha curato lo sviluppo sportivo nel 1974 e con la quale ha disputato la sua ultima gara in coppia con il pilota di Formula 1 Clay Regazzoni: il Giro d'Italia automobilistico del 1974. Progettata per correre il campionato rallies, la X1/9 era equipaggiata con il motore della Fiat 124 Abarth Rally da 1840 cc, alimentato da due carburatori doppio corpo e con distribuzione a 4 valvole per cilindro, per una potenza di 200 cavalli a 7600 giri al minuto e trasmissione con cambio a cinque marce a innesti frontali e differenziale autobloccante. La vettura, pesante solo 750 kg (era più leggera della Fiat 124 Sport Spider e anche della futura Fiat 131 Abarth Rally che sarebbe arrivata a 950 kg), era caratterizzata da aerodinamica sofisticata, prese d'aria sul cofano anteriore, e periscopio sul motore centrale, fari anteriori rettangolari fissi, fanaleria supplementare circolare e cerchi in lega. Per la sua maneggevolezza, la X1/9 aveva impressionato i piloti che la guidarono, giudicandola più facile rispetto persino alla plurivittoriosa Lancia Stratos. Al momento dello stop del programma di progettazione, arrivato per fare posto al progetto Fiat X1/20 che diventerà la Lancia Beta Montecarlo, si era ventilata anche l'ipotesi di equipaggiare la piccola targa con un motore turbo, ma non si andò oltre a un abbozzo. Nonostante le incoraggianti premesse, questa vettura ebbe una breve carriera nelle competizioni, che partì con lo sfortunato esordio al Rally di Sicilia e al Rally delle quattro Regioni, dove fu costretta al ritiro, cui seguirono tre vittorie assolute al Rally delle Alpi Orientali, al 100.000 Trabucchi e alla Coppa Liburna.

Monica Mailander
Macaluso



LA MOSTRA ITINERANTE

A dicembre 2020, le automobili della Fondazione Gino Macaluso saranno protagoniste di "The Golden Age of Rally - Le Grandi Sfide", una grande mostra sulla storia dei Mondiali Rally, che inaugurerà a Torino al Museo Nazionale dell'Automobile (3 dicembre 2020 - 9 maggio 2021). A seguire l'esposizione si muoverà per un road show tra l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone. Sempre in autunno, in occasione dei dieci anni della scomparsa di Gino Macaluso, sarà pubblicato il volume "Mac-la Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica" dedicato all'uomo, al pilota e all'imprenditore, con tante testimonianze, edito da Rizzoli.

FONDAZIONE GINO MACALUSO PER L'AUTO STORICA

Presidente: Monica Mailander Macaluso
Soci fondatori: Anna, Margherita, Massimo, Stefano Macaluso
Advisory Board: Silvio Angori, Carlo Barel di Sant'Albano, Paolo Cantarella, Luca Cordero di Montezemolo, Stefano Domenicali, Duke of Richmond, Angelo Sticchi Damiani
Scientific Board: Miki Biasion, Sergio Limone, Emanuele Pirro, Vittorio Bertoni, Ninni Russo





BMC Mini Cooper S

Se il Rallye Montecarlo già negli anni sessanta ha conquistato il suo forte impatto mediatico a livello globale lo si deve probabilmente alla Mini Cooper S, la "piccoletta molto beat" creata da Sir Alec Issigonis che tutti, giovani, donne, professionisti, volevano. Il primo posto conquistato nel '64 da Paddy Hopkirk con tanto di telegramma di congratulazioni dei Beatles seguito da foto dei Fab Four con la dedica: "Ormai sei uno di noi, Paddy" è la definitiva consacrazione della vettura universale presentata nella seconda metà del 1959 dalla British Motor Corporation. Sin da subito la Mini attirò le attenzioni di John Cooper, fresco vincitore di due Campionati del Mondo F1, e della Downton Engineering. Nel 1961 uscì la prima Mini Cooper, con un motore da 997 cc da 55 cavalli, cambio con rapporti più lunghi e ravvicinati, freni anteriori a disco, pneumatici più larghi, e il caratteristico look bicolore. Passano pochi mesi e i cavalli diventano 70, i freni e i cerchi si fanno più grandi, lo sterzo più diretto, con due, tre giri del volante da un estremo all'altro, il tutto per 635 kg. Nel 1965, con il motore da 1275 cc e 75 cavalli, Timo Makinen, fantastico sotto le fitte neviccate, regala il secondo alloro monnegasco alla Mini Cooper S. E arriviamo al 1966 con la BMC Mini Cooper S oggi presente in Fondazione testimone, insieme al suo pilota Raymond Baxter, della bufera di polemiche scatenatesi al Montecarlo quando Rauno Aaltonen, Timo Makinen e Paddy Hopkirk, al via con le tre leggendarie automobili targate GRX 5D, GRX 55D, GRX 55SD e tutti e tre sul podio a fine gara, sono squalificati dalla giuria per un'irregolarità nel montaggio dei fari. Per la cronaca anche la GRX 195D guidata da Raymond Baxter venne esclusa. Nel 1967, sui dossi del Rally dei 1000 laghi, un incidente al cofano della stessa Mini Cooper costringe Timo Makinen a guidare con la testa fuori dal finestrino e compiere il miracolo di portare a termine la corsa e classificarsi primo assoluto.

Fiat 131 Abarth Rally Alitalia

Chi è stato bambino negli anni '70 non può non ricordare il modellino radiocomandato Reel della Fiat 131 Abarth Rally Alitalia. Ecco, quel modellino è la versione in scala 1 a 10 della Fiat 131 Abarth Rally Alitalia, custodita nella Fondazione Macaluso, guidata nel 1978 da Markku Alén che, in coppia con Ilkka Kivimäki, quell'anno conquistò la Coppa Piloti FIA, antesignana del Campionato del Mondo piloti. E sulla stessa vettura, tra il 1978 e il 1979, corsero i futuri Campioni del Mondo Walter Röhrl e Timo Salonen oltre al Campione Europeo Maurizio Verini con cui Gino Macaluso vinse, nel 1974, il titolo di Campione Italiano Rally su Fiat 124 Abarth. La 131

Abarth Rally nasce proprio dall'esigenza di sostituire l'ormai obsoleta 124. La FIAT assegnò il compito di sviluppare la sua nuova arma per le competizioni su strada agli ingegneri dell'Abarth che si misero quindi al lavoro sulla 131 berlina a 2 porte. Le modifiche a cui fu sottoposta la versione stradale furono piuttosto consistenti e la trasformarono in una macchina molto diversa da quella in vendita nei concessionari. Ad esordire in gara, a soli otto mesi dall'inizio della progettazione, è una vettura sperimentale con il 1800 16V della 124 Spider con una potenza di poco superiore ai 200 cavalli e diverse modifiche nel telaio. Tuttavia la versione defini-

tiva della Abarth Rally Corsa, potendo contare sulla base della versione stradale ormai completata, adotta il due litri della 131 Abarth stradale ma con un impianto di iniezione indiretta Kugelfischer in luogo del carburatore Weber. Le altre modifiche riguardarono l'adozione di un differenziale autobloccante e di diverse modifiche al pacchetto sospensioni oltre che di diversi altri particolari che le consentirono di dominare la scena internazionale fino al 1980. Il risultato finale è una vettura che può erogare potenze superiori ai 215 cavalli nella prima versione del 1975 ma che arriveranno a superare i 230 negli anni successivi.



FONDAZIONE
GINO
MACALUSO
PER L'AUTO STORICA



Renault 5 Turbo

Le auto della collezione Macaluso parlano molto italiano ma non solo. Parlano quasi tutte le lingue delle auto vincenti. Vincente come è la Renault 5 Turbo portata al trionfo al Rallye Montecarlo del 1981 da Jean Ragnotti e Jean-Marc Andrieu, la prima vettura spinta da motore turbo compresso a salire sul gradino più alto del podio. Il progetto della Renault 5 Turbo nasce sul finire degli anni settanta dalla necessità della casa francese di disporre di una vettura stradale dalle caratteristiche tecniche tali da poter essere competitiva anche nei rally mondiali dominati dalla Fiat 131 Abarth Rally. Con l'obiettivo di creare una vettura a trazione

posteriore potente e leggera, la Renault, in collaborazione con la Bertone, realizza nel 1978 un primo prototipo disegnato da Marcello Gandini. L'auto si differenzia abbastanza radicalmente dalla normale 5 da cui deriva: motore posteriore centrale potenziato, trazione posteriore, abitacolo a due posti, vistosi allargamenti della carrozzeria in prossimità dei passaruota per ospitare pneumatici molto larghi e grandi prese d'aria per smaltire il calore interno. Nel 1980 inizia la produzione della Turbo per la cui realizzazione i tecnici Renault non partirono da una scocca appositamente concepita per le competizioni, bensì modificando quella di

una semplice utilitaria. Il motore Cléon-Fonte che la spinge, collocato in posizione posteriore centrale longitudinale, è un 4 cilindri in linea di 1397 cc di cilindrata che eroga una potenza 160 cavalli a 6000 giri al minuto con distribuzione ad albero a camme laterale che aziona tramite aste e bilancieri le valvole. L'alimentazione è a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic e la sovralimentazione mediante turbocompressore tipo Garrett T3 con pressione di 0,86 bar e intercooler aria-aria. Così dotata, la Renault 5 Turbo raggiunge una velocità massima di 200 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi. E vince.

Audi quattro

L'Audi quattro può essere considerata la prima auto da rally moderna. Dopo di lei, infatti, il rallysmo passò dalle due alle quattro ruote motrici. Il progetto "quattro" parte alla fine degli anni '70 sulla base dell'Audi Coupé, la cui carrozzeria viene alleggerita con l'adozione di elementi in alluminio e plastica. Il motore è un cinque cilindri 10 valvole monoalbero di 2110 cc abbinato a un sistema d'iniezione DVG e al turbocompressore KKK che, nella primissima versione, sviluppa una potenza di oltre 300 cavalli e, ovviamente, la trazione è integrale permanente con tre differenziali. Il motore è montato longitudinalmente davanti l'assale anteriore ed il cambio manuale a 5 marce dietro di esso, come nelle convenzionali auto a trazione posteriore. La produzione venne impostata fin da subito a circa dieci vetture al giorno per poter procedere più rapidamente all'omologazione nel gruppo 4 del mondiale rally. Debutto che avvenne nel gennaio 1981, al Rally di Montecarlo, con Hannu Mikkola e Michèle Mouton come piloti. Complessivamente, nel 1981 la sportiva di Ingolstadt conquistò tre vittorie cui quella di Michèle Mouton al Rallye di Sanremo, prima ed unica di una donna nel mondiale. Nel 1982 Audi schierò tre auto nel mondiale con al volante Mouton, Mikkola e Stig Blomqvist. Le "quattro" utilizzate nel 1982 furono per l'ultima volta omologate in Gruppo 4: l'anno successivo sarebbero infatti entrate a far parte delle gruppo B, che proprio in quel 1982 aveva debuttato in affiancamento al gruppo 4 stesso. Le Audi quattro preparate per il mondiale rally 1982 montavano un motore con monoblocco in lega di alluminio, erano state sottoposte ad una sostanziosa cura dimagrante ed erogavano potenze massime comprese fra i 320 e i 340 cavalli. I tre piloti conclusero la stagione rispettivamente seconda, terzo e quarto (battuti dalla Opel di Walter Röhrl), ma grazie alle sette vittorie complessive l'Audi si aggiudicò il campionato marche. L'Audi quattro della Fondazione Macaluso, nella versione A1 del 1983 con motore da 370 cavalli, è quella con cui Stig Blomqvist, insieme a Björn Cederberg, vinse il Rallye Sanremo e si piazzò al secondo posto nel Rally dei 1000 laghi. Sulla stessa vettura corse anche Michèle Mouton, Ma questa è un'altra storia.



Lancia Delta Integrale Safari e Lancia e Delta Club Italia

E poi c'è la Lancia Delta Integrale, la vettura che domina le scene del Campionato Mondiale Rally riprendendo, senza interruzione, la striscia di successi iniziata nel 1987 dalla Lancia Delta HF 4WD. Ai titoli mondiali piloti e costruttori vinti nel 1987 vanno ad aggiungersi altri cinque Campionati del Mondo Rally Costruttori consecutivi (dal 1988 al 1992) e tre Campionati del Mondo Rally Piloti tra i quali spiccano i due allori di Miki Biasion, primo italiano, e al momento unico, capace di vincere l'ambito titolo mondiale riservato ai conduttori. Nella Fondazione Macaluso, tra le altre, si trova la spettacolare Lancia Delta HF Integrale con i colori del Martini Racing e il numero 1 sulle portiere guidata al Safari Rally del 1992 dal Campione del Mondo in carica Juha Kankkunen navigato da Juha Piironen. La vettura, evoluzione della Delta HF 4WD, venne presentata al Salone dell'automobile di Francoforte del settembre 1987 Delta HF 4WD: ribattezzata Delta HF Integrale, risultava aggiornata in alcuni particolari, sia stilistici sia meccanici. Esternamente la nuova versione si riconosceva per i parafranghi allargati, il nuovo disegno di paraurti e minigonne, le nuove prese d'aria anteriori e sul cofano motore, i cerchi in lega da 15 anziché da 14 pollici. Per quanto concerne la parte meccanica, furono migliorate sospensioni e impianto frenante. La potenza del motore 1995 cc turbocompresso e dotato di intercooler, passò da 165 a

185 cavalli grazie all'adozione di una turbina Garrett T3 e a una rinnovata gestione elettronica. Nel maggio 1989 appare sulla scena la Lancia Delta HF integrale 16 valvole. Con il passaggio dalle 2 alle 4 valvole per cilindro, la potenza sale a 200 cavalli e si ottiene un miglioramento complessivo del motore con una notevole erogazione di coppia già ai bassi regimi. La frizione è a comando idraulico, l'impianto frenante è potenziato ed è accoppiato a un avanzato sistema ABS. Le sospensioni sono modificate e le ruote maggiorate. Il nuovo cofano motore rialzato per ospitare la nuova testata con 16 valvole rende il frontale ancora più aggressivo. Nel 1991 le carreggiate aumentano ancora per migliorare la stabilità e la tenuta di strada, nuovo è il cofano anteriore che rende ancora più sportivo il frontale e i cavalli nel motore diventano 210 che corrono fino a 220 Km/h e rendono possibile accelerare la vettura da 0 a 100 km/h in soli 5,7 secondi: la Delta diventa mito. Accanto a una versione estrema della Lancia Delta Integrale, nella collezione trova spazio la versione "elegante". È la Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 16V Club Italia realizzata nel 1992 in soli quindici esemplari numerati e personalizzati, omaggio del club di appassionati di cui Gino Macaluso è stato Presidente della vettura che più di ogni altra ha contribuito alle affermazioni dello sport automobilistico italiano negli ultimi anni.

CHI ERA GINO MACALUSO

Architetto, sportivo e rallyista, imprenditore di successo, designer, artista: Luigi Macaluso (Torino, 9 giugno 1948 - La Chaux-de-Fonds, 27 ottobre 2010), noto come Gino, è stato un uomo dalle molteplici anime. Dopo la laurea conseguita nel 1974 presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, verso la fine degli anni Sessanta entra nel mondo delle competizioni automobilistiche, iniziando una breve ma vittoriosa carriera professionale nella squadra ufficiale Fiat Abarth. Nel 1972, in qualità di copilota, vince il Campionato Europeo Rally e la Mitropa Cup in coppia con Emanuele Pinto, su Fiat 124 Spider. Nel 1974 conquista anche il Campionato Italiano, insieme a Maurizio Verini, su Fiat 124 Abarth. L'anno successivo muove i primi passi nel mondo dell'orologeria che lo porteranno, nel 1992, alla presidenza della storica manifattura elvetica Girard-Perregaux di La Chaux-de-Fonds. Non abbandona mai il mondo dell'automobile. Nel 1987 entra a far parte del Club Italia, nel 1997 della CSAI (Aci Sport) e dal 2001 ne diventerà presidente. Pochi anni dopo, nel 2005, è eletto Presidente della Commissione Internazionale Karting divenendo anche il rappresentante dell'Italia nel Consiglio Mondiale della FIA. Nel 2000 fonda, sempre a Torino, la R&D Motorsport, squadra con cui puntò a competere nel Junior WRC con i colori italiani; il team, con Andrea Dallavilla alla guida di una Fiat Punto Rally Super 1600, arriverà ad aggiudicarsi il titolo di vicecampione nel mondo nella stagione 2001.

