

IN LIBRERIA

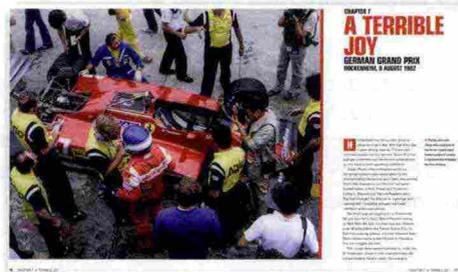
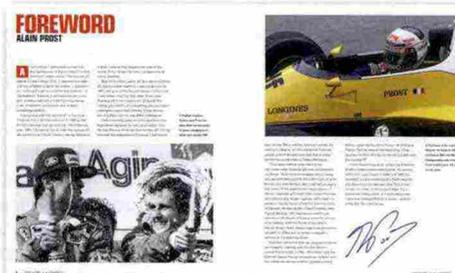
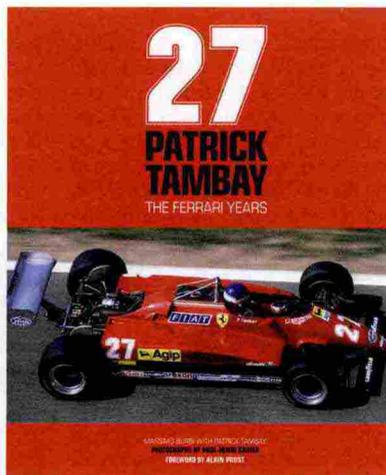
LIBRO DEL MESE

TAMBAY, L'ALTER EGO DI GILLES VILLENEUVE

La prima era del turbo in F1 è stata indelebilmente contrassegnata dalla figura di Gilles Villeneuve e della Ferrari. Un binomio durato lo spazio di un paio d'anni, dalla comparsa della prima monoposto con quel motore, al GP d'Italia 1980 (disputato a Imola), alla morte dell'asso canadese. Dopo di allora i motori sovralimentati durarono altri sei anni, fino al 1988, ma gli anni di Villeneuve furono quelli più feroci e controversi, anni di guerre tra federazioni, incidenti mortali e auto molto pericolose.

Toccò a Patrick Tambay sostituire il canadese, di cui era grande amico fin dai tempi della Can-Am e con il quale condivise vari crocevia in carriera: dalle gare in Nord America, per l'appunto, al debutto in F1 (avvenuto per entrambi al GP di Gran Bretagna '77 (anche se il francese aveva già tentato la qualifica al precedente GP di Francia); e dopo poche gare Tambay stesso fu avvicinato dalla Ferrari per prendere il posto di Lauda che poi sarebbe andato a Villeneuve, perché Patrick nel frattempo, in attesa di una chiamata da Maranello che non arrivava, aveva firmato per la McLaren. Ferrari si ricordò di lui, che nel frattempo, deluso dalla F1, era tornato a correre in America, quando l'amico Gilles morì. Tambay prese il suo posto e fu subito velocissimo, vincendo dopo sole quattro gare con la Ferrari il suo primo GP ed entrando addirittura in lizza per la vittoria del titolo in quel 1982 che, dopo l'incidente al compagno Pironi, non aveva favoriti. Avrebbe potuto fare l'impresa, se non fosse stato per un infortunio al collo che lo costrinse a saltare delle gare. Ma era già diventato il nuovo beniamino dei tifosi, e anche dei meccanici, che videro in lui un degno sostituto di Villeneuve. Nel 1983, poi, con una Ferrari fortissima ma in balia di pneumatici GoodYear poco competitivi e con una Brabham che usava benzine fuori legge, vinse a Imola in un clima di isteria collettiva, esattamente un anno dopo la morte di Gilles.

Gli incroci del destino nella carriera di Tambay, della Ferrari e di Villeneuve hanno i contorni del romanzo, raccontati alla grande in questo bellissimo volume, con le parole di un autore italiano (purtroppo soltanto in lingua inglese), giovane ingegnere amico del pilota francese, e le immagini dei Cahier, padre e figlio. Per gli amanti di quel periodo della F1, tragico ed entusiasmante insieme, un libro imperdibile.



Massimo Burbi con Patrick Tambay
27 PATRICK TAMBAY - THE FERRARI YEARS
 Evro Publishing, 300 pagine
 Fotografie di Paul-Henri Cahier (oltre 175)
 Prefazione di Alain Prost
 Prezzo 60 Sterline
www.evropublishing.com

LA MIA GT JUNIOR, STORIA DI TENACIA E PASSIONE

Questo libro di sole 100 pagine racchiude in sé tutta la passione di un collezionista che decide di scrivere la storia di una macchina da rally appartenuta a un pilota piacentino, perito in giovane età in un incidente stradale. Una storia di passione per l'Alfa Romeo e in particolare per la GT Junior, memoria di gioventù. Ma anche di un inseguimento, coronato dopo decenni, di una macchina vista tanti anni prima nel centro di Piacenza, il ritrovamento e il recupero della vettura dal passato agonistico. Tullio Pilotta, ferroviere in pensione e siciliano doc, racconta con stile genuino la storia di questo esemplare, dall'oblio alla rinascita fino alla passerella alla Silver Flag 2015. Fulvio Negrini

Tullio Pilotta
LA MIA G.T. JUNIOR
 Edizioni L.I.R. - Piacenza,
 12 Euro
www.libreriaromagnosi.it

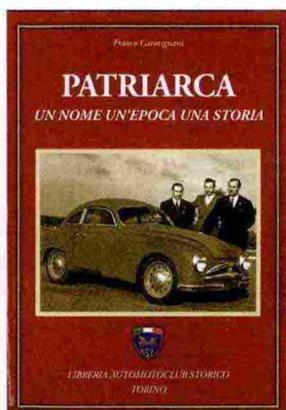


I PATRIARCA, UNA FAMIGLIA DA CORSA ROMANA

Negli anni '50 la categoria Sport 750 fu quella più frequentata nelle corse: era economica e si prestava alle realizzazioni tecniche più fantasiose. Fu insomma una vera fucina di uomini, costruttori e piloti.

Tra questi, un nome non sempre ricordato a dovere, forse perché romano e quindi al di fuori delle zone tipicamente riconosciute come quelle "del motore", fu quello dei Patriarca, Rodolfo prima e poi anche i figli Bruno e Franco. Tanto per dire, la Patriarca 750 Sport, alla 1000 Miglia del 1950, quella vinta da Giannino Marzotto, si classificò 24esima assoluta, con Sesto Leonardi alla guida.

Un exploit che la dice lunga sulle qualità delle auto del costruttore romano, anche valente motorista e preparatore, come pure i figli, che seguirono la strada del padre, seppure con sfumature diverse. Bruno più estroso, anche pilota, impegnato soprattutto nelle corse; Franco quasi subito legato a una grande Casa, la BMW, della quale continua tuttora a essere autorizzato. Una lunga storia, ricchissima di successi, che vale la pena scoprire o approfondire con questo volume, nel quale la completezza di contenuti fa passare in secondo piano l'estrema semplicità della grafica.



Franco Carmignani
PATRIARCA - UN NOME UN'EPOCA UNA STORIA
Libreria ASI Torino
230 pagine, 25 euro

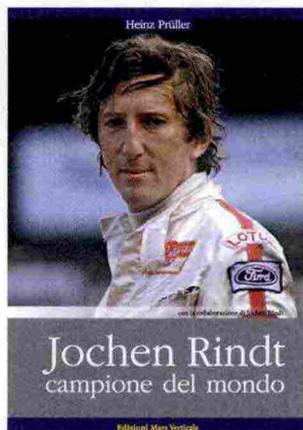
TUTTO SULL'ALFA ROMEO DUETTO E SPIDER

Pochissime vetture, nella storia dell'automobile, si sono rivelate altrettanto longeve dell'Alfa Romeo 1600 Spider, la "Duetto", che quest'anno compie allegramente il mezzo secolo. Apparsa al Salone di Ginevra del 1966, non è invecchiata, diventando da subito un mito e restando giovane fino a oggi. Nell'importante anniversario, Giorgio Nada Editore dedica a una delle migliori auto di Pininfarina un volume della riuscita collana "Le auto che hanno fatto la storia", ottima sintesi di completezza e facilità di consultazione. Con 25 euro e in 96 pagine si ha la storia di tutte le versioni, tante immagini (171 a colori e 54 in bianco/nero), la tecnica con tutte le caratteristiche e la guida al restauro. Firmato da Giancarlo Catarsi.



CAMPIONE DEL MONDO IN PRESA DIRETTA

Jochen Rindt, l'unico campione del mondo di F1 postumo. Dopo la sua morte, nelle prove del GP d'Italia 1970, nessuno riuscì a fare più punti di lui in classifica. Qualche mese prima di morire, iniziò a scrivere la sua biografia, sull'esempio di quanto aveva fatto Jackie Stewart, suo primo rivale e amico. Lo aiutava il giornalista sportivo Heinz Prüller, che ha firmato la biografia. Ora quel libro è disponibile anche in lingua italiana, dopo oltre 40 anni: ci ha pensato una piccola casa editrice, che ha già pubblicato anche un bel libro di testimonianze su Ronnie Peterson. Una bella notizia, per gli appassionati; un libro interessantissimo, perché scritto all'epoca, che quindi trasmette sensazioni in presa diretta. L'unico limite viene purtroppo dalla traduzione, che presenta non poche ingenuità dovute evidentemente alla inesperienza del tema motoristico da parte del traduttore: molti passaggi sono troppo letterari e necessiterebbero di un'opera di adattamento.



Heinz Prüller
JOCHEN RINDT - CAMPIONE DEL MONDO
Edizioni Mare Verticale
311 pagg, 18 Euro

"TUTTE LE PORSCHE" AGGIORNATO

Aggiornamento dell'utile volume uscito nel 2014: comprende i modelli apparsi fino a tutto il 2015 (dall'ultima 911, con le versioni GT3 RS e GTS, alla Cayman GT4, dalla Boxster Spyder alla Cayenne Turbo S sino alla Macan GTS e alle "718" Boxster e Cayman). Curato da Mauro Gentile, responsabile Ufficio Stampa di Porsche Italia, il volume scritto da Lorenzo Ardizio rende consultabile con grande facilità, in 432 pagine di piccolo formato, buona parte della storia automobilistica della Casa di Zuffenhausen. Costa 18 euro, con 214 disegni e altrettante foto a colori o in bianco/nero. Giorgio Nada Editore.

