

La vera storia della F.Monza

Negli anni '60 lo sport automobilistico italiano aveva bisogno di una scuola per la formazione di giovani piloti. Le grandi gare su strada, come la 1000 Miglia, avevano tenuto a battesimo più di una generazione di improvvisatori e passisti, i cosiddetti stradisti. Piloti di notevole calibro che hanno portato molti allori motoristici alla nazione italiana. Ormai le gare su strada erano state abolite. Nel 1957 la tragedia a Guidizzolo della Ferrari di Alfonso De Portago aveva decretato lo stop, per troppa pericolosità, alle maratone automobilistiche che permettevano anche a tanti giovani di dare sfogo alla propria passione. Resistevano le gare in salita, Scarfiotti con la Ferrari si avviava a vincere il suo secondo titolo Europeo. Ma per le gare in pista servivano dei giovani che si adattassero rapidamente alla guida delle nuove monoposto. La F1 viveva sul dualismo tra le monoposto degli assemblatori inglesi e la Ferrari. Proprio gli inglesi, con la Lotus di Colin Chapman, avevano inventato un nuovo modo di concepire le monoposto: basse, filanti, con la guida sdraiata. Un modo di pilotare particolare, diverso da quello delle macchine di serie e dalle vetture turismo da corsa. Era stata creata la F3, erede della vecchia F. Junior, per dare sfogo alla passione velocistica dei piloti e per creare una palestra di guida. Le gare di Formula 3 erano molto vivaci e molto formative ma pian piano la categoria stava diventando troppo costosa. I preparatori dei motori sostituivano i semplici meccanici. I motori diventavano sempre più sofisticati e performanti. Stessa situazione per il mercato dei telai. Da semplici tralicci in tubi che dovevano servire ad ospitare un motore, un posto guida e quattro sospensioni, si stava passando a telai sempre più rigidi e sofisticati. La scuola telaistica inglese era all'avanguardia anche in Formula 3. L'esperienza maturata con i telai sempre più rigidi e performanti della massima formula veniva trasmessa alla formula cadetta. La conseguenza di questi enormi progressi era un aumento considerevole dei costi per correre. In Formula 3 si iniziava a parlare di costi proibitivi e l'accesso alle gare era solo per chi poteva disporre di mezzi economici adeguati e di una buona esperienza di guida. Serviva una nuova formula a basso costo e che fosse formativa per i giovani. In pratica una vera e propria formula addestrativa che facesse da scuola per il pilotaggio e che potesse fare da bacino per la Formula 3. Il promotore dell'idea fu Luigi Bertetti, presidente dell'AC Milano che trasmise le sue richieste a Romolo Tavoni, ex direttore sportivo della Ferrari e dell'ATS. Tavoni, che nel 1964 era approdato all'ufficio sportivo dell'Automobile Club di Milano, subito raccolse l'idea del presidente e si mise al lavoro per tradurla in pratica. La scelta del propulsore da utilizzare cadde sul Fiat 500 cc bicilindrico della Giardiniera. Scelta all'apparenza insolita, ma rispetto al Fiat 500 della normale utilitaria che montava il bicilindrico verticale, quello della Giardiniera aveva i cilindri in posizione orizzontale per poter essere alloggiato sotto al vano bagagli. Il due cilindri Fiat era stato studiato da Aurelio Lampredi e fu proprio il tecnico ex Ferrari ad indicare a Romolo Tavoni il tipo di propulsore da utilizzare. Era decisamente economico, di facile reperibilità come ricambistica. Il raffreddamento ad aria forzata consentiva di fare un telaio senza dover pensare a radiatori per il raffreddamento. Inoltre i cilindri disposti orizzontalmente consentivano di ottenere un baricentro molto basso. Il telaio poteva essere molto filante, ottenendo così una buona penetrazione aerodinamica. Oltre al motore della 500 Giardiniera si utilizzò tutto il gruppo trasmissione, cambio e differenziale e le sospensioni della vettura di serie. Il gruppo propulsore era montato posteriormente a sbalzo. Le monoposto risultavano decisamente sovrasterzanti ed abbastanza impegnative da pilotare nonostante la poca potenza a disposizione. Il motore all'inizio era di serie, spogliato di tutti gli accessori inutili come l'alternatore. Il carburatore, di serie verticale, veniva sostituito con un orizzontale. In seguito si iniziò ad elaborare il motore. Per la preparazione si poteva intervenire su valvole, molle valvola, rapporto di compressione, asse a camme, alleggerimento e bilanciatura di alcune parti rotanti, che però dovevano essere di costruzione Fiat. Lo scarico era libero. Alla progettazione del primo telaio ci pensò l'ingegnere Massimino, tecnico formato alla scuola di Jano e consulente delle principali case automobilistiche emiliane. Massimino disegnò un telaio in tubi piuttosto semplice ma che possedeva doti di robustezza, economicità di

costruzione e di gestione. Il passo della monoposto era di 1950 mm. Le sospensioni derivavano da quelle della Fiat 500 Giardiniera. Per la parte posteriore si conservavano i triangoli scatolati di produzione Fiat. Sull'anteriore c'era la balestra della Giardiniera per il puntone inferiore ed i biscottini su quello superiore. Mozzi, freni a tamburo, cerchi e scatola guida Fiat completavano l'opera. Tavoni fece realizzare tre prototipi che vennero esposti nell'Autodromo di Monza in occasione del Gran Premio d'Italia e presentati alle autorità ed alla stampa. Giancarlo Baghetti, allora pilota di Formula 1, volle tenere a battesimo la neonata monoposto facendo alcuni giri di prova per saggiare le doti della nuova formula addestrativa. "Con questa formula, i circuiti d'Italia diverranno la naturale palestra dell'automobilismo sportivo. Gli scopi sono prevalentemente addestrativi ma contengono il germe per suscitare vasti consensi giovanili e ci sembra che soprattutto quest'ultima finalità sia la più rispondente ai nostri pensieri. Accostare i giovani alle piste, esercitarli alla guida veloce, indurli a vincere l'alternativa con altre discipline più comode, più facili, meno entusiasmanti". Con queste parole il presidente Luigi Bertett volle inaugurare la nuova formula. "La chiameremo 875 Monza, perché costerà 875 mila lire. In tal modo il prezzo-sigla diverrà inamovibile. Se c'è da sopportare un sacrificio dobbiamo essere noi, deve essere l'apparato sportivo nazionale a farne le spese. Come è giusto che sia". L'AC Milano si era anche fatto promotore della costruzione e della distribuzione delle prime monoposto. Bertett aveva molto apprezzato l'impegno di Romolo Tavoni e la riuscita della nuova formula. Lo scopo di avere una piccola formula addestrativa e formativa era stato raggiunto. I giovani piloti potevano gestirsi da soli la vettura con relativamente poche nozioni di meccanica, a costi decisamente bassi sia per l'acquisto sia per la gestione. Per entrare in possesso di una Formula 875 Monza bastava rivolgersi agli uffici sportivi dell'Acì di tutta Italia. Serviva una domanda di richiesta per l'acquisto ed il versamento di un acconto di 200.000 lire all'atto della prenotazione. Si avviava la pratica per ottenere il contributo della Csaì di 250.000 lire e le agevolazioni di pagamento, anche mediante rateazione, presso la finanziaria Finsara. Nel tempo di circa due mesi il pilota entrava in possesso della vettura che globalmente veniva a costare 625.000, più la tassa IGE, per un totale di 875.000 lire. Il telaio in tubi veniva costruito a Modena dalla Manicardi e Messori. Le carrozzerie erano realizzate sempre a Modena da Fantuzzi. Il successo fu immediato ed in poco tempo furono ordinate un gran numero di vetture. Le prime vetture vennero consegnate nel 1964, ma non fu disputata ufficialmente nessuna gara. I giovani piloti si recavano all'Autodromo di Monza e potevano girare in circuito gratis, tanto per imparare a stare in pista e per gustare i piaceri della guida sportiva. Nel 1964 si fecero delle semplici sfide tra i piloti. Il campionato, il primo "Trofeo Cadetti", prese il via nel 1965. Dai dati risulta che, a fine aprile 1965, vi fossero 72 prenotazioni ufficialmente registrate così suddivise: 38 alla CRM di Modena, 22 alla Plastic Thiele di Novara, 4 ad Ambiveri di Milano, 2 a Bianchi di Genova, 1 a Oleari di Magenta, 2 all'Amilcar di Genova. A questi costruttori si aggiunse un giovane ingegnere milanese deciso di costruirsi la vettura in proprio. Le gare si dovevano svolgere sul circuito Junior dell'Autodromo di Monza, che era stato realizzato nel 1963, sempre per volere di Bertett. Lo Junior, con il suo tracciato ridotto, era ben congeniale alle piccole monoposto ed era più economico da gestire. "Si dovrà correre il giovedì per non distrarre i giovani dai loro divertimenti del fine settimana" fu la proposta di Bertett. Alla scopo fu anche realizzato dalla Philips un impianto di illuminazione per le gare in notturna. L'ultimo giovedì di maggio del 1964 prese il via ufficialmente la F. 875 Monza. Otto vetture si presentarono al via, c'erano stati dei ritardi di consegna per le altre vetture prenotate. Il campionato fu denominato "Trofeo Cadetti F. 875 Monza". Il primo sponsor della categoria fu la casa petrolifera Shell che premiava i primi arrivati con buoni per l'acquisto della benzina. Dal secondo anno l'Agip subentrò alla Shell ed il campionato prese la denominazione: "Trofeo Cadetti Agip". In seguito il Cadetti fu intitolato al presidente della casa petrolifera nazionale, Enrico Mattei, tragicamente scomparso nel 1962 in un incidente aereo. Il campionato ereditò il suo nome per ricordarne la memoria. "Trofeo Cadetti Agip Enrico Mattei" fu la nuova titolazione. Per la determinazione dello schieramento di partenza si ricorreva alla sorte. Prima della gara un pilota a caso estraeva da un sacchetto i numeri delle vetture per comporre la griglia di partenza. La prima gara valida per il Trofeo Cadetti venne disputata

mercoledì 10 maggio 1965. Si disputarono, sul tracciato Junior, due batterie di quindici giri ciascuna ed una finale di venti giri, con venti vetture ammesse al via. I vincitori delle due batterie furono Walter Frodi e Maurizio Montagnani. Quest'ultimo ventiquattrenne di Casinbaldo (Modena) fu il primo campione. La sua vettura era una CRM, modificata e preparata da Oleari e Gibertini. L'anno successivo (1966) venne inaugurato anche il trofeo nazionale che comprendeva alcune gare a Monza altre in circuiti, come Vallelunga ed alcune gare in salita. La Formula Monza era una realtà. Si correva il giovedì sera. Le gare erano sempre più combattute ed in alcuni casi si dovevano effettuare quattro batterie eliminatorie per poter avere accesso alla finale. Gli iscritti ad ogni gara erano attorno alle 80 unità ed in alcune occasioni si arrivava a superare i 100 piloti iscritti. La stagione che ha visto il maggior numero di partenti è stata quella del 1978 con 880 partecipazioni nelle dieci gare del calendario. Anche il pubblico partecipava numeroso alle gare della Formula Monza, il record è stato di oltre 5.500 paganti al giovedì sera. Oltre alle tradizionali gare del Trofeo Cadetti, il Formula Monza disputava altre gare denominate "Trofeo Sachs" ed in alcuni casi si sono disputate gare fuori Monza, precisamente negli autodromi di Varano, di Casale Monferrato e di Misano Adriatico. Dal 1966 il Trofeo Cadetti è stato riconosciuto dalla Commissione Automobilistica Sportiva che ha voluto attribuirgli il titolo di "Trofeo Nazionale Csai". Il titolo è rimasto in vigore fino al 1991. Dal 1975, all'avvento della F. Panda, il titolo è stato assegnato a volte al vincitore del Trofeo Cadetti Agip a volte al vincitore di una gara del Trofeo ritenuta valida anche per il titolo nazionale. Già al secondo anno della categoria si assistette al proliferare di piccoli costruttori. Il disegno di Massimino non fu mai firmato né depositato. Bertett voleva che la F. Monza potesse essere costruita da chiunque avesse le capacità e l'attrezzatura adatta a poterla realizzare. C'erano alcuni vincoli da rispettare (come dimensioni, peso) e particolari di serie da impiegare. Inoltre, da sempre le F. Monza sono prive di appendici aerodinamiche. I piloti ed i meccanici iniziarono a modificare i telai per renderli più competitivi. Il passo successivo fu la costruzione in proprio delle vetture. Alcuni meccanici diventarono, con il passare degli anni e delle vetture realizzate, veri e propri costruttori di monoposto. I nomi più ricorrenti e più vittoriosi del periodo della F. Monza 500 cc sono quelli di CRM, Ambivero, Repetto, Lab, Melesi, Cavallini, Saav, Vargiu e Santandrea. Molti altri piccoli costruttori si sono fatti l'esperienza con queste monoposto, che venivano soprannominate "monzini" o "petarelle" per il caratteristico suono emesso dal bicilindrico raffreddato ad aria. La velocità massima raggiunta dai piccoli monzini era inizialmente attorno ai 145-150 km/h, più che ragionevole per una vettura di soli 500 cc ed ancora dotata di freni a tamburo e di gomme da strada. Con il passare delle stagioni ci fu una evoluzione nella costruzione dei monzini. Alcuni costruttori, tra cui Corsini e Santandrea, realizzarono delle monoposto con il motore centrale. Il tradizionale posizionamento a sbalzo veniva ribaltato per una migliore ripartizione dei pesi; il cambio risultava così girato a sbalzo, sul posteriore. Anche le prestazioni subirono un incremento: nelle ultime stagioni i monzini raggiungevano velocità di punta attorno ai 170-180 km/h con medie sul giro attorno ai 120 orari. Le gare, dalla tradizione del giovedì sera, vennero programmate per il sabato sera, con prove libere durante la giornata. In seguito le gare vennero spostate al sabato pomeriggio, con prove in mattinata, a causa della costruzione della prima Variante sul tracciato stradale. Il cavo di alimentazione dell'impianto di illuminazione fu infatti interrotto per consentire i lavori ed in seguito non venne più ripristinato. All'inizio degli anni '80 i piloti chiesero maggiori prestazioni ed una formula più moderna per poter accedere con più facilità alle categorie superiori, come la F. Italia o la F. 3. Si trattava di studiare un nuovo regolamento che potesse ricalcare lo spirito con cui era stata creata la F. Monza vent'anni prima. Finché si era corso di notte, gli organizzatori avevano sempre negato qualsiasi aumento di potenza adducendo problemi di visibilità e, quindi, di sicurezza. Il fatto di correre di pomeriggio agevolò l'aumento delle prestazioni. I responsabili fecero una indagine tra gli interessati, tenendo sempre d'occhio prestazioni e costi. Il risultato fu positivo e come propulsore venne scelto il Fiat 903 cc, quattro cilindri ad aste e bilancieri, delle Panda 45. Modificare la F. Monza 500 per ospitare il nuovo propulsore richiedeva un investimento di circa un milione - un milione e mezzo. Il Fiat 903 cc era di facile reperibilità e piuttosto economico come gestione della ricambistica. Per la preparazione si

poteva intervenire su valvole, molle valvola, condotti della testata. L'asse a camme era libero perché quello di serie si usurava in poco tempo. Lo scarico, inizialmente completamente libero, venne in seguito munito di silenziatore a causa delle proteste degli ambientalisti. Alcune parti rotanti potevano essere alleggerite ed il carburatore, orizzontale di serie, veniva sostituito con uno verticale. Le migliori preparazioni consentivano di ottenere potenze dell'ordine degli 80 CV. Nella costruzione del nuovo telaio veniva concessa una maggiore libertà rispetto ai tempi dei monzini. La struttura del telaio doveva sempre essere in tubi di acciaio, ma lo schema delle sospensioni era a discrezione del progettista, purché rispettasse le misure di massima imposte dal regolamento. La scatola guida era quella della Fiat Panda di serie ma per l'impianto frenante si adottarono i dischi su tutte e quattro le ruote. Autore del regolamento tecnico della F. Panda fu Vincenzo Galmanini, Commissario Tecnico della Csai. Nel 1983 prese il via la nuova formula, con la denominazione ufficiale di Formula Panda. Il Trofeo Cadetti fu riservato alla nuova venuta, mentre la F. Monza 500 cc continuò a correre per altre due stagioni per il "Trofeo FISA Scuderie Lombarde". Santandrea fu il primo costruttore a credere nel cambiamento di regolamento. Nel 1982 costruì un prototipo che fece provare a vari piloti, in modo da verificare la validità tecnica della nuova categoria. Artico Sandonà, titolare del team Tatuus, pilota e costruttore di F. Monza, realizzò velocemente una sua vettura con cui Luca Melgrati vinse, oltre alla prima gara della nuova formula, anche il Trofeo Cadetti di quell'anno, precedendo in classifica proprio Artico Sandonà. Gli organizzatori di Varano de' Melegari, di Magione e di Vallelunga chiesero di organizzare alcune gare sui loro circuiti. La Csai, presieduta da Fabrizio Serena, accolse le loro richieste, che peraltro avevano incontrato il favore della maggior parte dei concorrenti. Nacque così nel 1984 il Trofeo Nazionale di F. Panda. Il Trofeo Cadetti Agip rimase, invece, appannaggio dell'Autodromo di Monza. Alcune sue gare avevano però validità anche per il titolo nazionale e si aggiungevano quindi a quelle organizzate a Varano, a Magione ed a Vallelunga generalmente in concomitanza con la F.3 o la F. 2000. Il primo vincitore del Trofeo Nazionale Csai F. Panda fu Adriano Quartero, che nello stesso anno si impose anche nel Cadetti. La sua vettura era una Dama, costruita da un gruppo di appassionati di Casale Monferrato. Quartero era un pilota formatosi con la F. Monza 500 ed aveva nell'esperienza e nella costanza delle prestazioni le sue armi vincenti. Il Trofeo nazionale Csai per la F. Panda è durato fino al 1990. Le vetture beneficiarono di una evoluzione notevole nel giro di poche stagioni. Inizialmente i costruttori si ispirarono alle linee della massima formula. All'inizio degli anni '80 erano di moda le vetture ad effetto suolo con carrozzerie molto larghe per sfruttare al meglio "l'effetto Venturi". Pur non avendo (per regolamento) alettoni, minigonne e quindi effetto suolo, le prime F. Panda ricalcavano le forme basse e panciute delle Formula Uno e delle Formula Tre. La seconda generazione di vetture riprese gli schemi costruttivi delle monoposto anni '60, con una sezione anteriore il più stretta possibile per ottenere una maggiore penetrazione aerodinamica. Infatti, la scarsa potenza a disposizione e la mancanza di carico aerodinamico, costrinsero i costruttori a sfruttare il più possibile le velocità di punta. Diminuendo la sezione frontale diminuivano le resistenze aerodinamiche ed aumentava di conseguenza la velocità massima raggiungibile. A questo proposito, vennero eseguite delle misurazioni molto accurate: ebbene, nonostante i suoi 80 CV, le piccole monoposto transitavano sulla linea del traguardo ad oltre 210 orari. La F. Panda favorì la nascita di una nuova generazione di costruttori, per così dire, professionisti. Ciò non era successo con la precedente F. Monza 500. Qui si iniziavano a costruire le vetture quasi sempre per pura passione: se poi con le vittorie arrivavano anche dei clienti, il meccanico appassionato poteva diventare anche una specie di piccolo costruttore, senza tuttavia abbandonare mai la sua prima attività. In F. Panda, invece si assistette al fenomeno di persone che, spinte ovviamente dalla grande passione per le corse, diventavano dei professionisti del settore. Alcuni arrivavano direttamente dalla F. Monza, altri nacquero proprio con la F. Panda, diventando brevemente chi costruttore, chi preparatore e chi team manager. Ciò era in parte giustificato dal fatto che la nuova formula richiedeva un impegno maggiore per la gestione della vettura che intendesse puntare alla vittoria. Lo spazio per la pura improvvisazione veniva a mancare. I costruttori che interpretarono al meglio lo "spirito" della F. Panda furono Tatuus, Ermolli, Corsini,

CRS, ADM. Ma accanto a loro vi sono stati naturalmente molti altri che conquistarono vittorie, piazzamenti o fecero registrare semplici partecipazioni alla categoria. La Formula Panda emigrò anche all'estero. Artico Sandonà, padrone della Tatuus, esportò fuori confine alcune sue vetture, dando origine ad un campionato in Germania e ad uno in Spagna. Nel primo caso prese la denominazione di Formula Koenig (perché aveva concluso un accordo con il preparatore tedesco), mentre in Spagna venne ribattezzata Formula Marbella, nome con cui la Seat commercializzava in quel paese la piccola Panda. Nella seconda metà degli anni '80 la F. Panda iniziò a denunciare problemi di partecipazione dovuti sostanzialmente alla forte crescita dei costi. Il problema principale era rappresentato dal costo per la preparazione dei motori. Il Fiat 903 cc aveva raggiunto un alto livello di elaborazione, con regimi di rotazione piuttosto alti. Di conseguenza erano aumentate le rotture e diminuita la durata dei propulsori. I motori più competitivi raggiungevano un costo attorno ai 5 milioni e per disputare tutta la stagione occorrevano diversi motori. Per partecipare a tutte le gare dei due campionati (Cadetti e Nazionale), a livello vincente, si arrivò a dover mettere in preventivo un budget di alcune decine di milioni. Gli organizzatori avevano, inoltre notevoli difficoltà nel far rispettare il regolamento tecnico. Il quattro cilindri Fiat 903 cc ad aste e bilancieri era stato realizzato in così tante versioni che era molto difficile risalire a tutti i numeri di serie dei singoli particolari meccanici. Spesso c'erano reclami per motivi tecnici che si traducevano in lunghi ricorsi. Era indispensabile studiare una nuova formula che ereditasse l'esperienza accumulata dalla F. Panda, ma senza ereditarne i difetti. Romolo Tavoni per la parte sportiva e l'ingegnere Guerciotti per quella tecnica organizzarono alcune riunioni con i costruttori ed i preparatori per trovare una soluzione che accontentasse un pò tutti. Venne deciso di utilizzare il Fire di 999 cc, il motore che normalmente la Fiat montava sulle sue utilitarie. Un propulsore con asse a camme in testa e di concezione generale più moderna di quella del precedente quattro cilindri Panda di 903 cc di cilindrata. Il Fire doveva rimanere completamente di serie. Nessuna modifica era concessa proprio per non fare lievitare i costi come era successo con il 903 cc. Ovviamente questo articolo del regolamento incontrò una notevole resistenza da parte dei preparatori che vedevano compromessa una consistente del loro lavoro (un Fire inizialmente aveva un costo di circa 1.000.000 - 1.500.000 lire e durava per tutta la stagione, contro i diversi milioni che costava una stagione di F. Panda) e che proprio per questo inizialmente boicottarono la nuova iniziativa. I telai erano invece quelli della F. Panda: bastava adattare il Fire al gruppo trasmissione esistente. La nuova categoria fu denominata F. Fire: inizialmente doveva affiancare la F. Panda con il campionato "Trofeo FISA Scuderie Lombarde F. Fire". La prima gara si disputò in occasione dell'apertura del Trofeo Cadetti 1988. Gli iscritti erano cinque, ma solamente due hanno preso parte alla prima gara: Roberto Pessina su una Corsini e Ruggero Cerizza con la Tatuus. Romolo Tavoni, come sempre direttore di gara, volle ugualmente dare il via alla neonata formula, anche con solo due vetture. Vinse Roberto Pessina e la F. Fire diventò una realtà. Dalla seconda gara infatti iniziarono ad arrivare altri concorrenti. Il primo campionato di Formula Fire vide la vittoria di Marco Spiga su Roberto Pessina, entrambi su Corsini. Come per il precedente passaggio tra F. Monza e F. Panda, quest'ultima sopravvisse per tre stagioni, ma dal 1991 il Trofeo Cadetti venne riservato alla sola F. Fire. Intanto anche il Trofeo aveva beneficiato di una evoluzione perché nel 1986 venne istituito il titolo di "Pilota Cadetto dell'anno" assegnato al giovane che vinceva la classifica "under 23". Parallelamente veniva premiato il vincitore del campionato, che in alcuni casi era lo stesso "cadetto dell'anno". Nel 1993 la F. Fire ha cambiato denominazione, diventando F. Fire - Monza, e nel 1995 è diventata F. Junior in occasione dell'introduzione del nuovo Trofeo Nazionale. Sì perché i piloti e le squadre avevano chiesto da tempo di poter correre di nuovo al di fuori della pista brianzola. Varano, Magione e Vallelunga hanno accettato le loro richieste e si è ridato il via al nuovo Trofeo Nazionale. Anche le monoposto di F. Fire hanno avuto una loro evoluzione tecnica. L'aerodinamica ha avuto un ruolo sempre più rilevante nella costruzione delle nuove vetture, anche se il regolamento vieta qualsiasi superficie alare e impone il fondo completamente piatto. Alcune monoposto sono state studiate in galleria del vento per studiare la massima efficienza e la migliore penetrazione. Le sospensioni hanno ammortizzatori interni ed

alcune il monoammortizzatore. I costruttori più rinomati delle vetture dell'ultima generazione sono: Corsini Reggiani Tecnosport e Dusca. Accanto a loro alcuni altri appassionati continuano a costruirsi delle loro monoposto. Lo scopo della Formula Monza è sempre stato quello di formare ed addestrare i giovani piloti all'attività agonistica. In trentuno stagioni si può affermare che lo scopo è stato pienamente raggiunto. Molti piloti hanno iniziato la loro carriera agonistica con i formulini o sono transitati nella F. Monza o F. Panda o F. Fire dopo l'esperienza con i kart, per poi approdare a categorie superiori. Alcuni sono arrivati ai massimi livelli dell'automobilismo sportivo, altri si sono fermati prima, altri ancora, dopo aver corso in categorie superiori, sono tornati a divertirsi con i formulini. Nei formulini hanno corso e continuano a correre anche piloti "gentleman" che non hanno grosse risorse economiche o che hanno poco tempo da dedicare alla loro passione preferita. Le gare continuano a svolgersi nella sola giornata del sabato, con prove al mattino e gare al pomeriggio, quindi l'impegno in termini di tempo è limitato ad una sola giornata. Tanti i nomi che si trovano sfogliando gli annali della F. Monza. Cercando di fare un elenco dei piloti che, partendo dai formulini sono arrivati a formule superiori, si scoprono piacevoli sorprese. Maurizio Montagnani, vincitore della prima edizione del Trofeo Cadetti, è arrivato a correre in F. 3 e con gli Sport 3000 cc. Enzo Corti e Pino Pica sono approdati alla F. 3 ed alle Sport. Luciano Pavesi, secondo nel nazionale 1966 ha corso in F. 3 come Team Manager è arrivato in F. 3000. Lella Lombardi è stata l'unica donna ad andare a punti in una gara di F1: mezzo punto in Spagna nel 1975 con una March-Ford. Ha disputato 12 G.P. nella sua carriera con la massima formula, correndo con March e Brabham. Nel 1967 troviamo Giorgio Francia secondo in campionato: l'elenco delle gare e dei campionati a cui ha partecipato è tra i più lunghi della storia dell'automobilismo italiano. Ancora oggi Francia corre con le Alfa Romeo nelle gare del DTM e del Superturismo. Con le monoposto di F. Monza, nel 1964, ha iniziato la carriera di pilota Giovanni Salvati, una delle maggiori promesse dell'automobilismo negli anni '60. Corse in F.850, in F. 3 ed in F. 2. Morì in una gara delle Temporada con una March di F.2. Sandro Cinotti, correva nei monzini con una Repetto, anche lui è arrivato fino alla F. 2. Alberto Colombo è stato il vincitore della Coppa Csaì 1987. Come pilota è arrivato in F. 2 ed a disputare delle prove in F. 1; come Team Manager con la sua scuderia, la Sanremo Racing, è arrivato in F. 3000. F. 3 per Fabrizio Noé, come per Ferdinando Spreafico, vincitore della F. 875 nel 1970. Anche Orazio Ragaiolo e Marcello Rosei sono arrivati in F. 3. Negli anni '60 e'70 ritroviamo alcuni nomi che, messa la tuta da pilota, sono diventati più famosi come team manager o come preparatori. Ad esempio, Guido Forti, attualmente in F. 1 come titolare della Forti Corse. Il suo socio, Paolo Guerri ha iniziato la sua carriera di tecnico come meccanico di Repetto e preparatore dei motori di Santandrea. Renzo Togna e Giorgio Caielli hanno corso in F. Monza con le macchine di Peo Consonni. Togna ha scelto di fare il Team Manager e lo scopritore di piloti. Giorgio Caielli ha fatto il preparatore. Peo Consonni, ex meccanico dei fratelli Brambilla, ha alternato la carriera di preparatore con quella di pilota. Lo ritroviamo in varie gare come la 24 Ore di Le Mans e la Parigi-Dakar. Cristiano "Poppi" Minellono, artista, scrittore di testi e paroliere, pilota per hobby. Da pilota di F. Monza, F. Panda, F. 2000 e Sport ha creato una sua squadra, la Supercar, che ha vinto alcuni titoli in F. 3. Della seconda metà degli anni '70 sono Riccardo Calegari e Filippo Baj. Entrambe vincitori Cadetti con le Melesi preparate da Bruno Ruboni ed Italo Cristofolletto, sono approdati alla F. 3. In quegli anni incominciava la sua carriera di pilota con la F. Monza un certo Michele Alboreto. Poche gare in F. Monza, tanto per farsi conoscere dagli addetti ai lavori ma non dal pubblico. Poi, grazie alla Scuderia Salvati è iniziata una carriera che lo ha fatto esplodere in F. 3. Un breve passaggio con Minardi in F. 2 e quindi 14 anni di F. 1 di cui cinque con le rosse di Maranello. Cinque G.P. vinti ed un secondo posto nel mondiale 1985. Una carriera da fare invidia a molti piloti. Edoardo Elli e Franco Fraquelli, entrambe piloti di F. Monza, si sono messi insieme ed hanno fondato la squadra E.F.Project, attualmente impegnata nel campionato di F. 3. Anche Lucio Vergani, terzo in campionato nel 1981, ha fondato una sua squadra di F. Monza e F. Panda; successivamente è passato all'Alfa Boxer ed al campionato europeo di F. Opel-Lotus. Attualmente è titolare con Francesco Marzi, pure lui ex pilota di F. Monza e F. Panda, di una squadra corse. Artico "Tato" Sandonà merita una citazione a parte. Ha

iniziato la sua carriera come pilota e costruttore in F. Monza, ma é con la F. Panda che ha ottenuto il grande successo. Secondo nel 1983 alle spalle di Melgrati, entrambe al volante di una Tatuus, le macchine costruite da Sandonà. Le Tatuus sono state le vetture da battere nelle prime stagioni di F. Panda, ma Sandonà come costruttore é approdato, come già citato, anche all'estero con le sue Tatuus di F. Panda: F. Koenig in Germania e F. Marbella in Spagna. Attualmente il Team Tatuus corre in F. 3 e come soci di Artico Sandonà sono i due fondatori della agenzia Practice: Alberto Moioli e Gianfranco De Bellis, entrambe ex piloti di F. Monza e di F. Panda. Cesare Carabelli ha vinto il titolo Nazionale 1985 di F. Panda ed è approdato in F. 3 dove si è subito messo in luce. Un incidente sugli sci gli ha spezzato la carriera e la vita. Tra i concorrenti della F. Panda troviamo alcuni nomi illustri: Stefano Modena, Roberto Colciago, Giovanni Lavaggi, Fabrizio Barbazza. Modena ha vinto molto con i kart. In F. Panda è salito una sola volta sul gradino più alto del podio, poi è approdato in F. 3. Ha vinto il titolo in F. 3000 ed ha corso 70 G.P. in F. 1 con Brabham, Eurobrun, Tyrrel e Jordan. Attualmente corre nel campionato tedesco DTM con l'Alfa di Gabriele Seresina, pure lui ex pilota di F. Monza. Roberto Colciago ha vinto il titolo italiano di F. 3 1990. Ha corso nel Superturismo con la Opel Vectra del Team R.C. Motorsport di Ernesto Catella. Catella ha corso in F. Monza ed in F. 3, poi ha appeso il casco al chiodo ed ha fatto il Team Manager. Massimiliano Papis, proviene dalla F. Panda. Ha corso in F. 3, in F. 3000 ed ha debuttato in F. 1 nel G.P. di Inghilterra 1995 con la Arrows. Giovanni Lavaggi, ingegnere, dalla F. Panda è passato alla F. 3. Poi ha corso in varie altre categorie. Tra le sue vittorie, un titolo Interserie e la 24 Ore di Daytona con una Porsche Kremer. Nel 1995 ha debuttato in F. 1 con la Pacific al F.P. di Germania. Fabrizio Barbazza, monzese, dalla F. Panda é passato alla F. 3. E' emigrato in America con la F. Atlantic e la F. Indy ed è partito in due G.P. con la Minardi nel 1993. In F. Indy è arrivato terzo nella 500 Miglia ed ha conquistato il titolo di "rooky" dell'anno. Ha vinto con la Ferrari Imsa la 12 Ore di Sebring. Andando a scovare negli archivi, risulta che anche Michael Schumacher abbia iniziato a vincere nelle monoposto proprio con la Formula Koenig. Nel 1988 ha partecipato al campionato tedesco della categoria, salendo sul gradino più alto del podio dieci volte su undici gare disputate e vincendo a mani basse il campionato. Questi sono i nomi più noti, ma accanto a loro nelle Formule Monza, Panda e Fire sono transitati moltissimi piloti che hanno contribuito, anche solo con la loro partecipazione, alla storia dell'automobilismo sportivo.