

**LA MOSTRA****“MARTINI RACING, INSEGUENDO IL MITO”****A TORINO 45 ANNI DI STORIA**

*Torino, 8 novembre 2013.* In occasione delle celebrazioni per il suo 150° anniversario, Martini & Rossi organizza, dal 9 novembre 2013 al 26 gennaio 2014, in collaborazione con il MAUTO di Torino, una grande mostra dedicata ai successi del Martini Racing: un'avventura lunga 45 anni raccontata attraverso le vetture simbolo di un mito che ha segnato la storia delle competizioni motoristiche.

**LE PROTAGONISTE: 18 modelli che hanno fatto la storia del Martini Racing.**

Dalla Porsche 917, che nel 1971 ha regalato al Martini Racing la prima vittoria nella leggendaria '24 ore' di Le Mans, alle Brabham, Lotus e Tecno di Formula 1. Dalle Lancia, vincitrici per ben sette volte nel mondiale Rally, all'Alfa Romeo 155 DTM, la categoria regina delle gare turismo.

Le vetture esposte:

**MARTINI RACING ENDURANCE****1) Porsche 917 - 1971**

Nel 1971 il Martini Racing si aggiudica per la prima volta la leggendaria '24 ore' di Le Mans, con la Porsche 917 "coda corta", un mostro spinto da un 12 cilindri "boxer" di 4.907 cc, in grado di erogare più di 600 cv. Più lenta della vettura gemella "a coda lunga" di Elford-Larrousse, che in prova tocca i 362 km/h sul rettilineo di Hunadiers, la Porsche numero 22, con struttura portante in magnesio, ha nella grande affidabilità la sua arma vincente. Nelle mani dell'austriaco Helmut Marko (il pilota-manager che trent'anni dopo scoprirà un certo Sebastian Vettel) e dell'olandese Gijs van Lennep il prototipo di Stoccarda percorre la bellezza di 5335,313 km, alla media di 222 km/h, un record destinato a durare nel tempo.

**2) Porsche 911 Carrera RSR - 1973**

L'assenza del Martini Racing dal mondiale Marche dura un solo anno. Nel 1973 le strisce blu, azzurre e rosse tornano a decorare le fiancate di una Porsche. Questa volta però non si tratta



di una biposto sport, ma dell'ennesima versione racing della 911, dotata di turbocompressore. Per le gare Endurance si tratta di una novità assoluta, un azzardo tecnico, che non convince molti addetti ai lavori. Anche costoro dovranno però ricredersi quando la granturismo tedesca, che vanta un ottimo rapporto peso/potenza (310 cv, per 900 kg di peso) si aggiudica la Targa Florio del 1973, con l'equipaggio Müller-van Lennep, battendo le più potenti sport tre litri di Ferrari e Alfa Romeo. Il Martini Racing ha vinto un'altra scommessa.

### **3) Lancia Beta Montecarlo - 1981**

La Lancia Beta Montecarlo Turbo è la prima vettura sport del Martini Racing a non essere una Porsche e corona il primo anno di collaborazione tra i due marchi con la vittoria del titolo mondiale. Una prestazione di assoluto rilievo, conquistata di fronte ad un nugolo di Porsche 935, che pagano lo scotto di un regolamento che separa nella classifica finale di ogni gara le vetture di meno di due litri di cilindrata, dalle altre. Se la Porsche è spesso prima tra queste ultime, nella classe inferiore la Lancia, che vanta un ottimo rapporto peso/potenza, non ha avversari e a Watkins Glen conquista addirittura la vittoria assoluta. Un successo che vale un titolo iridato, l'obiettivo che ad inizio stagione si erano prefissati Gregorio Rossi di Montelera e Cesare Fiorio, il team manager Lancia.

### **4) Lancia Gruppo 6 - 1982**

La Lancia gioca d'azzardo nel 1982: mentre i suoi avversari si adeguano alle nuove regole, varate dalla Federazione Internazionale dell'Auto, schierando le inedite "Gruppo C" coperte, il team italiano opta per un'agile barchetta biposto. A fine stagione il titolo iridato va alla Porsche, ma il favorevole rapporto peso-potenza (450 cv per soli 650 kg di peso) consente alle vetture torinesi di battersi alla pari con le Porsche 956 e di concludere il Mondiale 1982 con tre prestigiose vittorie all'attivo: la 1000 km di Silverstone (Patrese-Alboreto), la 6 ore del Nürburgring (Alboreto-Fabi-Patrese) e la 6 ore del Mugello (Alboreto-Ghinzani).

### **5) Lancia LC2 - 1983/86**

Nel 1983 la Lancia abbandona la piccola e versatile "barchetta" di Gruppo 6 e mette in pista una biposto coperta di Gruppo "C", spinta da un 8 cilindri biturbo di 2.600 cc, di derivazione Ferrari, in grado di sviluppare più di 700 cv. Il telaio monoscocca deriva da quello del modello precedente e l'aerodinamica è studiata in funzione di un esasperato sfruttamento dell'effetto suolo. Tutte queste caratteristiche tecniche fanno della Lancia LC 2 una vettura in grado di impensierire le Porsche 956, schierate dalla casa di Stoccarda. Purtroppo però, problemi di



affidabilità e l'impari lotta contro un numero sempre crescente di Porsche Gruppo C, negano al team italiano la conquista del titolo iridato e nel 1986 per il Martini Racing si chiude la parentesi Endurance.

## **FORMULA 1**

### **6) Tecno PA 123/1 - 1972**

L'annuncio della Porsche che, al termine della stagione 1971, si ritira dal mondiale Marche, prende in contropiede la Martini. Dopo avere ricevuto un secco no dalla Ferrari, che non intende apporre le scritte di uno sponsor sulle carrozzerie delle sue biposto-sport, il Martini Racing sposta la sua attenzione dalle gare di durata, alla Formula 1. La scuderia prescelta per il grande salto è l'esordiente Tecno, che vanta un invidiabile palmares nelle categorie cadette e intende fare le cose in grande stile, costruendosi addirittura il motore in casa, un plurifrazionato simile a quello delle Ferrari di F.1. Purtroppo il 12 cilindri "boxer" della scuderia bolognese si rivelerà troppo fragile e le soddisfazioni in due anni di gare saranno veramente poche.

### **7) Brabham BT44B - 1975**

Scottato dall'esperienza Tecno, nel 1973 il Martini Racing si ritira momentaneamente dal mondiale di Formula 1, per farvi ritorno due anni dopo, al fianco di Bernie Ecclestone, patron della Brabham. Le BT44B di Carlos Pace e Carlos Reutemann, motorizzate Ford, sono due ottime monoposto, caratterizzate da un'esasperata aerodinamica, con insolite fiancate di sezione trapezoidale. Nel 1975 vanno a segno con Pace nel gran premio del Brasile e con Reutemann in quello di Germania. Ma per la conquista del titolo mondiale non c'è nulla da fare contro lo strapotere di Niki Lauda e della sua Ferrari 312 T, il cui 12 cilindri boxer vanta parecchi cavalli in più, rispetto all'inossidabile V8 Ford Cosworth, che equipaggia la maggior parte delle monoposto inglesi.

### **8) Brabham BT45 - 1976/77**

Cambio di motore in casa Brabham: nel 1976 il team di proprietà di Bernie Ecclestone abbandona il v8 Ford-Cosworth, per passare al più competitivo 12 cilindri "boxer" dell'Alfa Romeo. Il propulsore italiano, accreditato di 520 cv, è decisamente più potente del Ford, ma problemi di accoppiamento tra telaio e motore ed un peso eccessivo frenano le ambizioni del Martini Racing. Nel 1976 la Brabham cambia anche livrea, dal tradizionale bianco, al "rosso Italia". Nel 1977 solo la sfortuna e qualche problema di troppo sul fronte affidabilità negano al



Martini Racing la soddisfazione della vittoria. In diverse occasioni le Brabham Alfa Romeo di John Watson, Carlos Pace e Hans von Stuck sfiorano il successo: migliori risultati della stagione sono i secondi posti di Watson e Pace nei gran premi di Argentina e di Francia.

### **9) Lotus 80 - 1979**

Dopo Tecno e Brabham nel 1979 è la volta della Lotus. Il team di Colin Chapman si presenta al via della stagione 1979 col numero 1 sulle fiancate, privilegio che spetta di diritto al campione del mondo in carica, e sono in molti a credere che, per il secondo anno di fila, la compagine inglese possa ribadire la superiorità tecnica delle formula 1 ad "effetto suolo". Le speranze del Martini Racing naufragano però miseramente quando il patron della Lotus vuole superarsi, mettendo in pista il rivoluzionario modello "80", che estende l'utilizzo delle minigonne mobili a tutta la lunghezza della monoposto. La Lotus del 1979, che sulla carta dovrebbe essere imbattibile, risulta difficile da mettere a punto e dopo alcune deludenti apparizioni viene accantonata dal team, costretto a ripiegare sulla vecchia "79" dell'anno prima.

## **RALLY - WRC**

### **10) Lancia 037 - 1983/84**

Cinque anni dopo l'esperienza con la Porsche al Rally Safari, nel 1983 il Martini Racing torna nel mondiale rally, con la Lancia 037, una vettura in netta controtendenza rispetto all'Audi quattro a trazione integrale. Cesare Fiorio e Gianni Tonti, team manager e direttore tecnico della compagine italiana, sono infatti convinti che anche con una maneggevole e leggera vettura a due sole ruote motrici si possa ancora vincere nei Rally. E i fatti danno loro ragione. Con un briciolo di fortuna, il talento di piloti del calibro di Markku Alén o Walter Rohrl e l'impeccabile preparazione della "037", a fine stagione '83 il Martini Racing può festeggiare la conquista del campionato del mondo Rally, nella prima stagione completa in questa nuova categoria. Al Mauto di Torino sono esposti due esemplari della Lancia Rally 037: la versione che potremmo definire "base", adoperata in tutte le gare del mondiale e quella "Safari", con assetto rialzato, protezioni anti-urto anteriori e posteriori e gli scarichi modificati, allestita per affrontare gli impegnativi sterrati del Kenya.

### **11) Lancia Delta S4 - 1985/86**

Nel 1985 anche la Lancia deve abdicare alla superiorità tecnica di Audi e Peugeot e convertirsi alle quattro ruote motrici. La nuova arma del Martini Racing nel mondiale Rally si chiama "Delta S4", dispone della trazione integrale e di un doppio sistema di sovralimentazione,



composto da turbocompressore e compressore volumetrico. Quest'ultimo entra in funzione ai bassi regimi, mentre il turbo assicura una potenza di 450 cv. Valori impressionanti, che consentono alla Lancia di imporsi fin dalla gara d'esordio, nel Rally RAC del 1985. L'anno seguente la storia si ripete a Montecarlo: Henry Toivonen è nuovamente primo e la Lancia sembra destinata a bissare il titolo del 1983, ma in Corsica un tragico incidente costa la vita a Toivonen e decreta di fatto la fine dei Gruppi "B", vere e proprie Formula 1 degli sterrati.

### **12) Lancia Delta Ecv2 - 1986**

Pochi mesi prima che la Federazione dell'Auto decida di mettere al bando le Gruppo "B", la Lancia presenta il modello "Ecv2" (experimental composite vehicle), che avrebbe dovuto rimpiazzare la Delta s4. Questa vettura, che non sarà mai adoperata in gara, rappresenta la massima esasperazione tecnologica per vetture di questa categoria. Più compatta della s4 e con un baricentro decisamente più basso, la "Ecv2" è allestita intorno a un telaio tubolare, rinforzato col massiccio uso di pannelli in materiali compositi e presenta un'aerodinamica a dir poco esasperata, per una macchina da Rally. Il cuore pulsante di questa autentica Formula 1 degli sterrati è un motore trifluxe, un 6 cilindri biturbo, che riduce al minimo i tempi morti di risposta tipici del turbo, ed eroga 600 cv a 8.000 giri/min. Un valore eccezionale, considerando il fatto che la "Ecv2" pesa appena 930 chili.

### **13) Lancia Delta Integrale - 1988**

Gli avversari della Lancia non hanno neppure il tempo di reagire alla perentoria affermazione del Martini Racing nel Mondiale Rally del 1987, che la casa torinese mette in campo la seconda evoluzione della Delta gruppo 'A'. La "Hf Integrale", questa la sua denominazione, vince fin dal suo esordio, in Portogallo, con Miki Biasion, ma il successo più importante arriverà qualche mese più tardi quando, dopo numerosi tentativi andati a vuoto, la Lancia riesce finalmente ad imporsi nel massacrante "safari", che si corre sugli sterrati del Kenya. Un'affermazione che garantisce di fatto il secondo titolo mondiale consecutivo al Martini Racing e la conquista di quello piloti a Miki Biasion. Prima di essere rimpiazzato dalla versione "16 valvole", la Delta integrale proseguirà la sua scia di successi nel 1989, riconfermandosi a Montecarlo, in Corsica, in Portogallo e al Safari.

### **14) Lancia Delta Hf - 1992**

Al termine della stagione 1991, e dopo la conquista dell'ennesimo titolo mondiale, la Lancia annuncia il suo ritiro dai Rally, in veste ufficiale, ma ribadisce la volontà di continuare nel



mondiale con l'ultimo modello della serie Delta, la cui gestione viene affidata al Jolly Club. La Delta Hf "evoluzione", meglio nota col soprannome di "Deltona", presenta dimensioni più generose, prese d'aria e parafanghi maggiorati e un propulsore potenziato. Vince fin dall'esordio, a Montecarlo, con Didier Oriol e col pilota francese si aggiudica sei Rally mondiali, mentre il compagno di squadra Juha Kankkunen è primo in Portogallo. Risultato: a fine stagione, per il sesto anno consecutivo, Lancia e Martini Racing festeggiano la conquista del Titolo Mondiale Marche, l'ultimo di un sodalizio irripetibile nella storia del motorsport.

### **15) Ford Focus WRC**

1999: sette titoli costruttori e tre titoli piloti non si scordano facilmente e la passione per i Rally inducono il Martini Racing al clamoroso rientro nel Mondiale Rally. Questa volta i classici colori blu, azzurro e rosso non sono abbinati alle lancia Delta, ma alla Ford, che nel 1999 partecipa al mondiale con la neonata Focus WRC e un pilota di valore assoluto, come Colin McRae. Dopo un avvio incoraggiante a Montecarlo lo scozzese va a segno nel Rally Safari e in Portogallo e l'anno successivo il Martini Racing si potenzia ulteriormente, con l'arrivo in squadra dell'iridato Carlos Sainz. Nel periodo che va dal 2000 al 2002 non mancano le vittorie di prestigio, ma per la conquista del titolo iridato non c'è nulla da fare contro Peugeot e Subaru.

### **TOURING - GT**

#### **16) Alfa Romeo 155 DTM - 1995/96**

A partire dal 1992 il Martini Racing estende il suo raggio di azione e, dopo avere preso parte al mondiale Endurance, a quello di Formula 1 e al Mondiale Rally, si cimenta in pista nelle gare Turismo, al fianco dell'Alfa Romeo, che iscrive due 155 GTA al campionato italiano della specialità. La superiorità delle vetture di Arese e di Nicola Larini è schiacciante e, a fine stagione, arriva la conquista del titolo nazionale. Tre anni dopo il Martini Racing è nuovamente al fianco dell'Alfa, che iscrive le sue 155 V6 TI al "DTM" (Deutsche Tourenwagen Masters) una sorta di mondiale per vetture Turismo. Contro una muta di Mercedes e Opel c'è poco da fare per il titolo, ma Nicola Larini e Alessandro Nannini vincono comunque diverse gare della serie DTM-ITC nel biennio 1995/96.

#### **17) Porsche 911 GT3 - 2013**

Dopo qualche anno di assenza, nel 2013 i colori del Martini Racing tornano prepotentemente alla ribalta sulla Porsche 911 GT3 del nove volte campione del mondo dei Rally Sebastian Loeb, che prende parte ad alcune prove del monomarca tedesco, che si corre nei week end di gara



dei Gran Premi di Montecarlo e di Spagna, e sulla Porsche 918, la prima Gran Turismo ibrida della casa di Stoccarda.

### **18) Porsche 918 - 2013**

La 918 è la prima Porsche ibrida della storia e combina la spinta di un 8 cilindri endotermico (collocato in posizione posteriore) con quella di due motori elettrici, posti sull'asse anteriore e su quello posteriore. Per celebrare l'avvenimento e ricordare i tanti successi conseguiti nelle gare di durata, la casa di Stoccarda ha realizzato anche una versione "Martini Racing" di questo autentico mostro da 770 cv.

#### **- LA STORIA: il racconto della storia in immagini e filmati.**

Oltre agli spettacolari filmati, che ripercorrono le principali tappe della storia del Martini Racing, due postazioni "interattive" daranno modo di conoscere tutto quanto ha reso il Martini Racing un mito: protagonisti, vittorie, vetture che ne hanno scritto la storia.

- MARTINI RACING STORY: lo spettatore potrà rivivere in prima persona le vicende agonistiche del Martini Racing, dai primi anni '70, ai giorni nostri.

- MARTINI RACING MODELS: qui sarà invece possibile conoscere i segreti tecnici delle vetture che hanno difeso i suoi colori e il loro palmares.

Uno spazio particolare sarà dedicato alla Lancia Delta, che ha dominato ininterrottamente il Mondiale Rally dal 1987 al 1992. Utilizzando una particolare tecnologia, sul parabrezza della vettura che si è imposta nel Rally Safari del 1988, con Miki Biasion, verrà proiettato un estratto del film "Delta the Legend", prodotto e realizzato dalla "Bottega delle Immagini", di prossima presentazione.

#### **- DESIGN: la storia di una livrea che è diventata un simbolo.**

Nella sua storia Martini Racing ha sempre dato grande importanza all'aspetto estetico dei mezzi da competizione che sponsorizzava, fossero essi auto da corsa, aerei oppure off shore. A partire dalla scelta dei colori, una serie di strisce blu e azzurre, inframezzate da una fascia centrale rossa, una grafica elaborata agli inizi degli anni '70, che ben presto è diventata un "must" nel mondo del motor racing. Il suo appeal si basa su precise scelte stilistiche, che concorrono a renderlo unico, immediatamente identificabile, tanto dagli addetti ai lavori





quanto al grande pubblico. A partire dall'eleganza, che caratterizza tutte le sue livree e che negli anni è riuscita a coniugare un'immagine di marca ricercata, capace di rinnovarsi nel tempo e di trasformare in oggetti raffinati i diversi supporti (vettura, scafo o aereo). Per rendersene conto basta osservare le silhouette delle vetture che hanno difeso i colori del Martini Racing a partire dal 1971: i colori di base sono sempre gli stessi, ma cambia la loro declinazione, a seconda si tratti di una macchina da Rally, di una vettura Sport o di una monoposto di Formula 1.

- **ADVERTISING: dalla comunicazione di grande impatto al "consumo responsabile".**

In una sezione della mostra sono visibili gli spot più famosi, dedicati sia al prodotto, che al mondo del motor racing e una ricca selezione di quei poster che sono ormai diventati un oggetto di culto per i collezionisti di tutto il mondo. Al termine della mostra, un grande pannello recante l'immagine di Michael Schumacher testimonial del messaggio sul Bere Responsabile sintetizzerà l'impegno che il Gruppo Bacardi Martini profonde nelle tematiche legate al consumo moderato e alla responsabilità sociale.

- **UNO SGUARDO RIVOLTO AL FUTURO: il coraggio di osare.**

Da sempre il Martini Racing è stato partner di case automobilistiche e team che avevano nel loro DNA la ricerca e l'innovazione. Nel 1972 decise di supportare l'avventura dei fratelli Pederzani che, dopo avere vinto tutto quello che c'era da vincere nelle categorie cadette, tentarono l'avventura in Formula 1, con una monoposto di loro costruzione, spinta da un 12 cilindri "boxer", simile a quello che all'epoca equipaggiava le Ferrari da Gran Premio.

Per non parlare della scelta coraggiosa di sponsorizzare la Porsche, quando la Casa di Stoccarda fece esordire un motore turbo nelle gare di durata, montandolo sulla 911 RSR. Mai, si disse all'epoca, quel motore avrebbe potuto vincere nel mondiale Endurance, ma dopo tre sole stagioni il Martini Racing lo portò al successo nella '24 ore' di Le Mans. Lo stesso spirito pionieristico, la stessa voglia di guardare avanti e gettare il cuore oltre l'ostacolo sono alla base della rinnovata partnership tra Porsche e Martini, che ha visto le celebri strisce blu, rosso e azzurre tornare sulla carrozzeria della "918", la prima Gran Turismo ibrida della storia, per la casa di Stoccarda.

Quarantacinque anni di storia del Martini Racing nelle principali specialità motoristiche non hanno solo voluto dire un'attiva presenza sui campi di gara o al fianco dei marchi più famosi. Martini Racing è stato anche e soprattutto un modo d'essere, di proporsi. Un interprete di





primo piano che ha sempre avuto voglia di sperimentare, di precorrere i tempi e anticipare l'attuale filosofia Martini del '**Luck is an attitude**'.

Tutto ciò ha portato alla creazione di qualcosa che, oggi, ci fa parlare di **mito**. *"Ma un mito è tale perché tende a ritornare"* - commenta **Maurizio Cibrario, Presidente onorario di Martini & Rossi**. *"Anche per questo la mostra allestita al Museo Nazionale dell'Automobile si intitola "MARTINI RACING. INSEGUENDO IL MITO": perché se da una parte ci propone la visione storica di quello che è stato, dall'altra ci offre infiniti spunti per riaprire il discorso. E ci lancia verso un futuro dove la livrea rosso-azzurro-blu avrà ancora un posto di primo piano"*.

<b>MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE "AVV. GIOVANNI AGNELLI" - ORARI</b>		
lunedì	dalle 10 alle 14	Costo del biglietto: - intero 8 euro - ridotto 6 euro - scuole 2,50 euro
martedì	dalle 14 alle 19	
mercoledì, giovedì e domenica	dalle 10 alle 19	
venerdì e sabato	dalle 10 alle 21	
Info: Tel. 011 677666/7/8	www.museoauto.it	

**@Martini\_tweets - [www.facebook.com/MartiniItalia](http://www.facebook.com/MartiniItalia)**

**[www.martini.com](http://www.martini.com) - [www.martinierossi.it](http://www.martinierossi.it)**

**Per maggiori informazioni:**

**Ufficio Stampa Martini & Rossi**

Barbara Herlitzka, tel. 011.9419812, [bherlitz@bacardi.com](mailto:bherlitz@bacardi.com)

**Edelman**

Rossella Camaggio, tel. 02.63116228, [Rossella.Camaggio@edelman.com](mailto:Rossella.Camaggio@edelman.com)

Maia Lottersberger, tel.02.63116225, [Maia.Lottersberger@edelman.com](mailto:Maia.Lottersberger@edelman.com)

