



RASSEGNA STAMPA e TV

Il tentativo è in programma la prossima primavera sul lago salato di Bonneville, nello Utah

# In auto a cinquecento all'ora La rincorsa parte da Bergamo

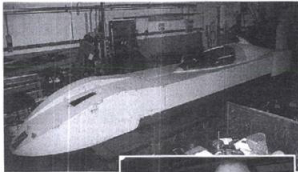
Montani a caccia del record di velocità. La vettura realizzata con il Politecnico

GIUSSANO (Milano) — In Brianza, poco lontano dall'aeroporto di Monza, a Birosio di Giusano, è in costruzione una vettura da record. Obiettivo: superare i 500 km/h per battere il primato attuale della categoria 4 litri a motore aspirato. L'animatore del progetto è un gentleman del volante, Fabio Montani, 51 anni, che ha gareggiato per anni al fianco di piloti di livello come Caffi, Baldi e Capelli e che — confessa — ha sempre vissuto nel mito di sir Donald Campbell, il pilota automobilistico che nel 1935 sul lago salato di Bonneville (Utah), superò per la prima volta i 300 miglia orari (484 km/h).

Montani tenterà di battere il record su quello stesso circuito dove, ogni estate, in agosto, si radunano per lo «Speed Festival», migliaia di appassionati della velocità.

Lei abita a Bergamo con moglie e figlia, lavora per una multinazionale dell'acciaio, come le è venuta l'idea di battere il record della categoria 4 litri a motore aspirato?

«Sono stato per curiosità Bonneville. Il lago salato divenne famoso con la sfida tra Ab Jenkins e Sir Campbell per la conquista dei record di velocità su terra. Nello Utah carola un vecchio detto tra gli appassionati: "Se sei un buddista vai in Tibet. Se hai un pistone nel cervello vai a Bonneville". Il pistone, evidentemente, si è messo



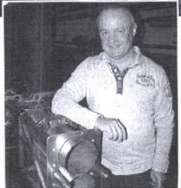
in moto e siccome non sono buddista mi ha portato a Bonneville».

Come funzionano le evoluzioni sulla mitica pista americana?

«Con 50 dollari hai accesso all'iscrizione alla settimana del record in tutte le categorie. La classe regina è quella riservata agli Streamliner, auto con a motore aspirato. Una categoria a parte è quella dei "moors" con motori a reazione. Ci sono tre persone reclinate su fondo di sale bianca e liscio».

Quando ha iniziato la realizzazione del suo Streamliner?

«Il primo passo sono stati compiuti nel 2007 con la collaborazione del Politecnico di Milano. Al progetto collaborano l'ingegner Luca Pinestelli che nel suo ottimo curriculum va in, in l'altro, la



Pilota Fabio Montani, 51 anni, nell'officina dove si sta costruendo il suo «Streamliner»

collaborazione la Dallara, l'ingegner Francesco Piva specializzato in elettronica, soprannominato "habib", con un passato in Agripla, Gilera e Ferrari, mentre Macio Villa è il responsabile della costruzione nell'officina di Birosio di Giusano».

Quali sono le caratteristiche dell'auto?

«Il corpo della vettura è lungo poco più di 8 metri con telaio in tubi d'acciaio e una scocca in carbonio. Motore Chevrolet da 3500cc da 750 cavalli. La partenza avverrà a spinta come un trattore perché la prima marcia raggiunge i 200 km orari. Per la frenata vengono utilizzati due paracadute».

Quando sono programmate le prime prove?

«L'appuntamento, all'asceputo di Ghedi, sarà fissato entro la fine dell'anno. A maggio avverrà la spedizione del materiale negli Stati Uniti».

Quanto le costa questa scommessa?

«Le spese potrebbero raggiungere il milione di euro. Ma facendo ricorso a economie importanti come l'acquisto di 5 motori usati spenderemo forse meno della metà».

Perché ha chiamato la vettura "Gus Gus"?

«È il nomignolo che mi ha dato

Giancarlo Fallotti

## Gli altri primati

### I pionieri

Il Blue Bird guidato da Malcolm Campbell (foto) fu con il figlio Donald raggiunto nel 1935 l'incredibile velocità di 484,820 km/h

### Vetture stradali

Il record di velocità per autovetture stradali di serie è detenuto dalla Bugatti Veyron 16.4 Super Sport, che quest'anno ha superato i 431 km/h sulla pista tedesca di Ehra-Lessien con due passaggi su un rettilineo di 9 km a 434 e 427 km/h, per una media



### di 431 km/h

### Supercorridi

L'attuale record di velocità terrestre di un'auto è stato realizzato il 15 ottobre 1997 sul Black Rock Desert (in Nevada, USA): il pilota della Red Bull Andy Green è riuscito a toccare la velocità di 1.227,98 km/h (Mach 1,02) a bordo del Thrust SSC (Thrust Super Sonic Car, un veicolo pesante 10 tonnellate con due motori a reazione jato simile ad un aereo anca all'che a un'ora progettato da Richard Branson e Bob Ayers

# LECO DI BERGAMO

MANTOVATI (BERGAMO) - TAVANZI (FERRARA) - CAPUCCIO - BENE LIP - FORTIN (SILVANO VICENTINO) - WWW.LECOBERGAMO.IT

**Le innovazioni bolide da record**  
 Abbinata Treviolo il progettista  
 di Cos Guo, un'auto aerodinamica  
 in grado di superare i 500 Km/h  
 MONDO - AERONAUTICA



**Alitalia, Tiribacci rilancia**  
 Dopo il no al Torino, il bender  
 nero è ancora in bilico  
 Novecento il bilancio di segno giusto  
 15.000 ALL'ORA PER 100 KM

**Doverosa il Obiettivo**  
 Dopo un anno  
 di lavoro  
 il bilancio  
 è in verde  
 15.000

## 26 Hinterland

# Targata Bergamo l'auto-proiettile a caccia di record

L'ideatore è Fabio Montani di Treviolo  
 l'anno prossimo gareggerà negli Stati Uniti  
 «Puntiamo ai 500 chilometri orari»

### Treviolo OSARIO ANALE

Una sfida con le strazianti ore la velocità, un progetto che non si è spogliato di un po' di fantasia per il pilota sportivo Fabio Montani. Il suo, nato a Bologna, cresciuto a Milano, residente a Treviolo da due anni, è l'ideatore di un'auto che si è proposta per la costruzione dell'autostrada tra le ruote ad agosto 2003 negli Stati Uniti. Il suo progetto di stabilire il nuovo record di velocità per la categoria "open" (100 a motore aperto) qui, in Italia, è definitivamente scesi.

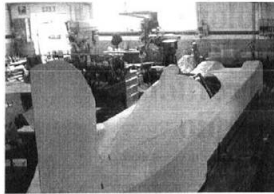
### Al volante di Cos Guo

Anche Fabio Montani è presente a un certo punto della sua avventura che lo porta fuori, di quindici anni, ha voluto chiamare Cos Guo. «Il progetto che avevo in mente», spiega Montani, «è stato ideato insieme ad un gruppo di amici appassionati di motori, di aerei, di elicotteri, di elicotteri, di elicotteri, di elicotteri».

*«Le prime prove con l'auto sono fissate per la fine dell'anno»*

Il progetto è stato ideato insieme ad un gruppo di amici appassionati di motori, di aerei, di elicotteri, di elicotteri, di elicotteri».

Il progetto è stato ideato insieme ad un gruppo di amici appassionati di motori, di aerei, di elicotteri, di elicotteri, di elicotteri».



Cos Guo, la macchina superata, nell'ufficio di Claudio e Giancarlo



Il bolide entrato in fase di lavoro sarà in pista



Il bolide entrato in fase di lavoro sarà in pista

### Il bolide superveloce

**Per frenare la corsa servono due paracadute**

### Un'auto in fase di realizzazione

Il progetto è stato ideato insieme ad un gruppo di amici appassionati di motori, di aerei, di elicotteri, di elicotteri, di elicotteri».



FABIO MONTANI SOTTO LA RUOTA

Il progetto è stato ideato insieme ad un gruppo di amici appassionati di motori, di aerei, di elicotteri, di elicotteri, di elicotteri».

L'auto più veloce del mondo? La stanno realizzando in città. Senza paura di autovelocità o polemiche della Polizia stradale. L'obiettivo è non solo entrare nel Guinness dei primati, ma demolire l'attuale record per la categoria quattro litri a motore aspirato, oggi fermo a 461,4 chilometri orari, andando a toccare i 530 km all'ora. Protagonisti di questa affascinante sfida Fabio Montezzi e Mario Villa. Il primo, nato a Bologna, cresciuto a Milano, residente a Treviglio in provincia di Bergamo da dieci anni, è non solo il pilota, ma anche l'idraulico e il responsabile del progetto per la costruzione dell'automobile che il possiede e pilota negli Stati Uniti cercando di entrare nella storia. Mario Villa (nella foto), 53 anni, nativo di Cesano Maderno, residente a Seveso, è invece il titolare dell'officina per auto da competizione La Fenice a Racore dove è in costruzione "Gus Gus" (il soprannome di Montezzi), lo streamliner di 18 metri progettato per questa impresa. «Siamo a buon punto» - spiega Villa - «Attualmente siamo alla vettura stiamo lavorando quattro persone. Il nostro obiettivo minimo è superare i 500 km all'ora e abbiamo l'ambizione di toccare i 530. In questo momento stiamo procedendo ad alcuni test grazie a dei simulatori e a dei

**GIUSSANO** - Uno staff di quattro persone si sta occupando della realizzazione di una Streamliner

## La macchina più veloce al mondo? La stanno «costruendo» in città

*All'officina La Fenice di Birone si cerca di abbattere il muro dei 530 km/h*

programmi al computer in collaborazione con la facoltà di Ingegneria del Politecnico e i dati che abbiamo in mano ci invitano all'ottimismo». Anche se il gruppo di lavoro conta di misurare su strada l'effettiva potenzialità e consistenza della "Gus Gus". «Entro dicem-

mo - aggiunge Villa - contiamo di poter andare, per un test concreto, sulla pista dell'aeronautica di Ghedi in provincia di Brescia o su quella della rivista Quattroruote a Biadene in provincia di Pavia. Purtroppo non si può utilizzare la galassia del vento, ma non possia-

mo nemmeno affidarci solo ai dati di computer e simulatori. La macchina verrà provata "gocce", poi verrà smontata, verificata e infine "spedita" negli Stati Uniti per metà maggio". Il record verrà, infatti, tentato sul lago salato di Bonneville nello Stato dello Utah

in occasione della Speed Week che si tiene ogni anno in agosto e alla quale partecipano migliaia di appassionati di motori e della velocità in qualche occasione, per un'intera settimana, sui tre percorsi rettilinei predisposti per l'occasione, si tentano nuovi record per le diverse classi e categorie di veicoli. Una passione quella per i motori e la velocità che ha contagiato Villa fin da ragazzo. «Ho iniziato come garzone in un'officina - spiega con orgoglio - poi ho fatto la scuola per

autoriparatore e infine dopo un po' di anni di gavettami sono mosso in proprio ed è nato l'esperienza di La Fenice. Prima a Cesano e dal '96 a Birone». Attualmente l'officina lavora su commissione da parte di piloti e appassionati di auto d'epoca, sport e Formula Uno. «Siamo specializzati in restauro e assistenza nelle pistole con macchine di F1 ed epoca, così come della revisione di motori Ferrari e Cosworth» - aggiunge Villa - «poi ogni tanto nasce qualche idea per sfide affascinanti. Come quella con Montezzi con il quale ci conosciamo da una vita. A progetti a queste avventure è soprattutto la passione, altri tratti certe passioni non li farebbero, basti pensare anche all'ordine per trovare sporcizia e andare in peggio» conclude.   
L. del Fantasma



### MARIO VILLA:

«Siamo idraulici, i test a simulatori e computer sono positivi, a breve termine in pista»



# GIORNALE di CARATE

EDIZIONE DELLA TESTATA «GIORNALE DI MONZA» • IN EDICOLA IL MARTEDÌ

ASSICURAZIONI: servizi edizioni Seta 38 02 4200000 • 4200000 • telefono 10388 (servizio clienti) - Poste Italiane s.p.a. - Spedizioni in Abbonamento Postale 420 - art. 2 comma 205 legge 662/96 - 00000  
N. 64 • MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2010 [www.giornaledicarate.it](http://www.giornaledicarate.it)



## Nell'officina di Giovanni Villa, in via Virgilio

# 500 km all'ora: costruita a Birone l'auto da record

*Il bolide verrà collaudato il prossimo dicembre,  
per partecipare ad una famosa gara nello Utah*

(50) Un'auto che supera i cinquecento chilometri all'ora di velocità. Un sogno per tutti gli amanti delle quattro ruote, che sta prendendo forma proprio in città, nell'officina di **Mario Villa**, in via Virgilio a Birone.

A bordo di questo bolide, il pilota bergamasco **Fabio Montani** parteciperà alla tradizionale gara di velocità in programma per il mese di agosto sul circuito statunitense «Bonneville salt flats speedway», ricavato nell'omonimo lago salato dello Utah, con un unico obiettivo: quello di superare il record della categoria, 465 chilometri orari, e possibilmente anche il muro dei 500 chilometri all'ora.

«L'idea è nata nel 2007, intorno al tavolo di un ristorante - ha raccontato Mario Villa, residente a Seveso, da anni impegnato in frazione nel restauro e nell'assistenza di motori e auto da corsa e sportive d'epoca - Ci ha spinto la passione e una buona dose di pazzia. Siamo partiti dal progetto dell'ingegner **Luca Pincastelli**. Poi, un anno più tardi, è arrivato il nostro turno, mio e dei miei collaboratori. A dicembre collauderemo l'auto all'aeroporto militare di Ghedi, nel be-

scio. Ad agosto invece volteremo negli Stati Uniti».

«Gus - Gus», questo il nome dell'auto, scelto dalla figlia del pilota Montani, è un capolavoro

di meccanica ed aerodinamica. Lunga otto metri, ha un motore Chevrolet alimentato a metanolo. È il primo mezzo di questo tipo realizzato in Italia, il se-

condo in Europa, dopo l'esperimento inglese di qualche tempo fa.

«La gara di Bonneville è spettacolare - ha commentato Villa - Il rettilineo è lungo otto mi-



Mario Villa accanto al bolide da 500 km all'ora, nell'officina di Birone

glia. Per il primo miglio, la vettura viene trainata da un altro mezzo. Tra il terzo ed il quarto miglio si raggiunge il picco delle velocità, che dovrà poi essere ripetuto quat-

tro ore più tardi. Questo sarà il punto di partenza per sviluppi futuri. Partiamo infatti agli 800 chilometri all'ora».

Buona fortuna!  
**Valentina Brenna**



ORARIO CONTINUATO  
AGLI SPORTELLI  
DI CORSO VENEZIA

# Via!

Rivista per i soci dell'Automobile Club di Milano

## Per un tentativo di record di velocità sul Lago salato UN MILANESE A BONNEVILLE

Il Gus Gus di Fabio Montani deve superare l'attuale primato di 460 km/h della categoria motori aspirati 4 litri. La prova in agosto durante la celebre Speed Week. Primi test sulla pista di Monza.



Il Gus Gus di Fabio Montani al box dell'autostrada di Monza nel corso della prima uscita che ha dato un positivo riscontro

**U**n italiano in America, anzi un milanese, per battere un record. Uno dei record più eccitanti e prestigiosi: quello della velocità assoluta. Su terra per la categoria motori aspirati fino a 4.000 centimetri cubici. Luogo, lo Speedway del mitico Lago Salato di Bonneville nello Stato dello Utah che da un secolo è il tradizionale teatro di questo tipo di performance: una "pista" sommaramente ricavata da una vastissima area 100 che rimane di un mare preistorico caratterizzata da un suolo pianeggiante coperto di sale liscio e compatto. Data il prossimo agosto durante lo svolgimento della Speed Week, l'attuale raduno appositamente organizzato per i tentativi di record al quale accorrono centinaia di piloti con i loro mezzi di ogni specie.

In quei giorni Fabio Montani, gentleman driver da anni sulla scena dell'automobilismo sportivo, animatore del progetto e della spedizione america-

na nonché pilota del mezzo da record, tenterà con il suo prototipo Gus Gus di battere l'attuale primato di categoria di 460 Km orari che risale dal 2003. Si tratta del primo italiano che lancia questa sfida. Una sfida che sulla carta sembra possibile dato che le simulazioni al computer hanno accreditato il Gus Gus di una velocità potenziale di oltre 500 km orari. Ma solo il giorno del tentativo si saprà la verità.

Il Gus Gus ha un aerodinamico profilo da siluro, è lungo 8 metri ed è equipaggiato con un motore Chevrolet 3.500 cc formula Indy da 750 cv con cambio a 5 rapporti e due paracadute che si aprono alla fine della prova per la frenata finale, come previsto dal regolamento. Il bettesimo, non del sale, ma dell'asfalto, lo ha ricevuto nelle scorse settimane sul rettilineo della pista di Monza dove sono stati effettuati i primi test naturalmente non al massimo delle potenzialità velocistiche del mezzo.



AUTOMOBILE CLUB DI MILANO

Comunicato Stampa

**IN PISTA ALL'AUTODROMO IL PROTOTIPO GUS GUS"**  
**PER IL RECORD DI VELOCITA' A BONNEVILLE**



AUTODROMO NAZIONALE MONZA

Milano, 1 febbraio 2011

Prime prove in pista per il prototipo che durante la "Speed Week" del prossimo mese di agosto tenterà di battere il record di velocità sulla pista del deserto salato di Bonneville, negli Stati Uniti.

Il prototipo "Gus Gus" ha provato sul rettilineo principale dell'Autodromo con alla guida Fabio Montani, gentleman driver milanese e artefice del progetto che punta a superare il record per vetture con motore aspirato fino a 4000cc, che è di 460 chilometri orari ed è stato stabilito nel 2003.

Si tratta del primo tentativo italiano di battere il record, tentativo che, secondo le simulazioni al computer, dovrebbe avere successo visto che "Gus Gus" può superare i 500 chilometri orari.

L'auto, lunga circa 8 metri, ha la linea di un siluro ed è equipaggiata con un motore Chevrolet 3500 Formula Indy da 750 cavalli, cambio a sei rapporti e due paracadute per la frenata al termine della prova, come previsto dal regolamento.

l'ufficio



# PISTAAAAA! ARRVA GUS GUS



**di NICOLÒ FOSS  
foto di ILVA/AFFROSSO**

Ma velocità, auto, moto, camion e soprattutto i treni, che per ogni concorrente è la sfida più importante. Altra, mi sono chiesto: perché non provare a battere un record? Cosa? Battendo con i miei cari amici Mario e Luca, abbiamo deciso di dare l'us al progetto attorno alla pista del 2007.

Quanto è sostenibile il cronos e fuori pista. Quanto sono veloce la pista prima su pista?

Lauto e poi concludere completa ed altrettanto veloce del resto in dicembre e aprile sulle piste di un circuito misto, ma è tutto il bel tempo e la velocità della macchina e non solo. Appena velocità troppo elevata. In Italia non avevano pista come il circuito di Donauwörth che copre una superficie di 400 chilometri quadrati e solo un tipo di asfalto: è così. E qui, ad ogni, da a martedì.

**Gi parti dal tuo teorico della sua "Streamliner", come deve essere fatta per regolamento?**

Per definire una Streamliner secondo i regolamenti tecnici, servono assolutamente quattro ruote coperte, un motore a pistoni - Gus Gus utilizza un motore Chevrolet V8 di formula Indy alimentato a metano; la spingente una potenza di 750 cavalli - e la macchina sulla ruota ha un cerchio il diametro è di 6 metri, oltre ai requisiti di sicurezza richiesti, come la presenza di due paraurti per frenare il veicolo sia tra delle prove. Gus Gus è lungo una di metri con solo in tutti il cerchio, eccetto il cerchio e struttura aerea portante è allumina. La pista è avverti a spirale, dato che la prima marcia raggiunge i 250 km/h.

**Come viene il filo per la pista del vostro record?**

Non c'è bisogno di un filo e proprio elemento, o meglio, o parzialmente non mi è dedicato a nessun tipo di attività fisica specifica in presenza del tentativo di record. Certo, bisogna abituarsi al fondo duro, che la pista raggiunge i 30-50 gradi e sfiorante sfiorante sfiorante della pista, combinato sia strada chiusa e sia aperta tutta griglia. Diciamo che, anche se ogni singola prova - dura in tutto un minuto e mezzo, con 20 secondi di velocità massima,

avrà un grande effetto fisico

**La sua famiglia è pro e contro a questa sua nuova sfida?**

Essendo un pilota da più di trent'anni mi ha già ormai ha ereditato a dispetto del mondo automobilistico. Ma figlio invece sembra incollato a questo mio passione. Soltanto perché che Gus Gus è il sorvegliato che sembra del.

**E i suoi amici cosa dicono?**

Potato di questa nuova avventura come un qualcuno di matano e patetico, ma sanno che sono in grado di affrontare anche questa e così appoggio la mia impresa. Sono alcuni di loro mi seguono anche in Utah ed appoggio. Sarebbe ovviamente molto importante per me.

**Quali sono i grandi le pista e chi batterà il record attuale?**

Una modesta coppia e una strada di mare. Diciamo che il primo più grande per tutti non partecipati è la collaborazione di vedere il proprio veicolo sfrecciare su quella pista senza il sole, così più velocemente e chi meno.



# trantran

Insieme a Marco & Silvana

Con il Patrocinio di



La redazione di Trantran, il Gabibbo e molti altri testimonial insieme per dire: la lucidità è rivoluzionaria!

**[ INTERVISTE ]**

Franco Cippini,  
Eddie del Ritmo Tibale,  
Kerim Capuano

**[ LIBRI ]**

Vincenzo Costantino  
Chinaski

**[ ALTROVE ]**

Il piccolo Tibet

**[ BRIGANTIA ]**

La vera Monica  
di Monza

**[ ARTE ]**

Il Sacro  
e il Profano



La sfida è Bergamo con la sua famiglia e la zona per una macchina che è dell'isola, come la è venuto in mente di partecipare a questa sfida?

Alcuni anni fa sono stato a Boninville per un record, apriti dalle mie passione trascritte di automobili e velocità. Il privilegio, fortunatamente, chiamati e chiamati ricoperti di una macchina. Nei mesi invernali l'acqua è accumulata per poi evaporare con l'arrivo dei venti caldi. Il risultato è una distesa di sale. Una spiaggia dove non c'è nessun tipo di vegetazione. Qui ho raccolto: pensavo di ogni tipo che avevano in testa una via idea, spiegare il bene della ma-



**SALONE DI DETROIT TUTTE LE NOVITÀ INCHIESTA I VIGILI CONOSCONO IL CODICE?**

# QUATTORRUOTA

PERIODICO MENSILE N° 664 FEBBRAIO 2011 QUATTORRUOTE € 5,00 (Italy only)



**Passione**

## OBIETTIVO 500 ALL'ORA



*Due amici stanno mettendo a punto un siluro con cui battere un record di velocità. Nel deserto dello Utah*

di **Vincenzo Bellomo**

**S**ono passati quasi tre anni da quella gara di recordista, Fabio Milani e Mario Villa, amici di vecchia data, per averlo battuto una volta con un canoa svedese che marciava ancora su un tavolo nel deserto dello Utah.

**IL MITO DI BONNEVILLE**  
A caccia di primati sul lago salato

tole della categoria 1.001 a motore aspirato, realizzato da Allen Wright nel 2003. Nel prossimo agosto l'evento di record, in quello stesso luogo dove ogni estate si celebrano per lo Speed Festival migliaia di appassionati della velocità, sembra riproporsi infatti. Messicologo di carriera, bell'aspetto, il biondo è lungo alto metri, statura di un uomo 190. Chi vorrà, abbinata a Milani, da 2.000 con i coperti di motore 750 CV a 9.000 giri, un motore così elevato si perfino un principio classico dell'automobilismo, spiega Luca Pancani, lo sponsor della progettazione di un team composto da una per parte. Fabio e Mario infatti, ottici toscani, in condizioni di gara, è un altro componente del team, il budget? «Per ora ci auto-sfinanziamo, attingendo dalle nostre tasche», dice Milani, «abbiamo circa tre anni per la realizzazione della macchina», spiega Mario Villa, responsabile della costruzione artigianale di alcune di Cassano, al primo step che sono dedicati alle progettazioni, poi si mettono in pratica i disegni. La parte più difficile è stata la realizzazione del telaio.

è estremamente snella, con una sezione stretta e larga, potenza elevata, più di quella necessaria, e minima altezza da terra.

La partenza avverrà a spinta, perché la prima marcia raggiungerà i 250 km/h. Per la frenata, poi, vengono attivati due paracadute elettronici: è rivista affascinante. Tutto quello che una prova di silo su una macchina da corsa, qui non c'è, puntualizza Francesco Fusco, Rusale per gli anni, un altro componente del team, il budget? «Per ora ci auto-sfinanziamo, attingendo dalle nostre tasche», dice Milani, «abbiamo circa tre anni per la realizzazione della macchina», spiega Mario Villa, responsabile della costruzione artigianale di alcune di Cassano, al primo step che sono dedicati alle progettazioni, poi si mettono in pratica i disegni. La parte più difficile è stata la realizzazione del telaio.

Il motore è più emozionante, invece, è attivato quando abbiamo messo la macchina a terra.

Era il 22 novembre 2008, a due anni esati dall'inizio della costruzione, dopo ore e ore passate in officina a inseguire un sogno. Difícilmente Fabio, Luca, Mario e Francesco dimenticheranno quel lunedì: lo streamliner ha messo le ruote a terra e quel segno che sembrava impossibile ha iniziato a prendere forma. Adesso il prototipo è pronto per le prove: ha una velocità di circa 545 km/h. Ai comandi ci sarà Milani, che ha delegato il lancio di piloti di sverto come Catti, Batti e Capelli. «Fatta carta, ce la possiamo fare», spiega il driver, «stai impegnato il lavoro di sviluppo da fare a Bonneville, prima di provare a battere il record».

La sfida è solo attrice. Ma comunque: vado, sarà un'esperienza indimenticabile.



**IL MITO DI BONNEVILLE**  
A caccia di primati sul lago salato

### IL MITO DI BONNEVILLE A caccia di primati sul lago salato

Naoki Uemura vinde un duello «100 mi un fuelburner in Utah, si ha un governo nel mondo se si è Bonneville». Ogni anno alla Speed Festival arrivano a centinaia, mille i record di record. Ci sono alcune di categoria: partecipano oltre 500 atleti. Non c'è dubbio di primati: «1000 a l'ora». Si è a spingere il primato forse. Colosso record di velocità in terra, pari, è stato fatto proprio nel 1997 ad Bonneville, in Nevada. Andy Green, pilota della Royal Air Force, ha rotto i 1.237,88 km/h con il Thrust SSC, veicolo che non esiste più.



# Fast FACTS

ISSUE #1  
May 2011

## "Gus Gus"

by Fabio Mortari



Feb 2011 - Churn testing



March 01 (Feb 2011)

I am 51 and live in Bergamo (near Milan).

I gained significant experience in motorsport as a driver and team owner in international sports car - prototype racing including participating four times in the Daytona 24 hours. I raced Riley and Scott cars both in Europe and the USA until 2002, including the car of my own construction, built in 2002, when this activity finally came to an end.

I am a genuine enthusiast and my main activity is in a totally different field. I have always been fascinated by USR and since 2007 I regularly visited Moscovite. These people and old friends with race car experience are actually involved with the project and the construction of "Gus Gus". I had a driving experience at Moscovite in a C7 car just to have a taste of this kind of motorsport.

The "Gus Gus" project reflects the kind of race cars we are familiar with where applicable, the emphasis on safety determining the adoption of a carbon tub in conjunction with the subframe chassis, built according to the rules and a torqued aluminium front suspension assembly.

The engine is a 3.3 litre Chevrolet Indy Racing League 2004 spec built by Menard. It runs on methanol and delivers 750 bhp at 11,000 rpm with a maximum torque of 450 Nm at 8000 rpm. The gearbox is a derivative of the Indy Racing League manual 11



March 04 (Feb 2011)

6 speed with a much different gearing built by EMCO USA.

The aerodynamics have been extensively simulated by computer and particular attention paid to prevent stagnation of the air under the body. The bodywork has been modelled to full scale to make moulding and construction of prepreg fibreglass-cosmes with the floor in stainless steel.

The target is to achieve a speed in the region of 320 mph but we know it will not be easy and we will have to gain experience to achieve that target. We have just completed the very first shake down run on the Monza race track main straight and we got very positive feedback for the limited purpose of this first outing.

The length of the struts, being limited to 2 holes, is insufficient and we are literally struggling to obtain permission to use a military airstrip to continue development of the car. Unless we can find a viable way to test over a 2-3 mile strip we see no alternative other than to carry out all the set up work at Sonnevete next August and this will surely slow down our schedule significantly.

Technical Details: Length 8004 mm (24.28 Ft)  
Width 1145, 5 mm (3.75 Ft)  
Height: Top of Canopy 900 mm (1.78 Ft)  
Top of fin 1460 mm (5.75 Ft)  
Bottom to ground 140 mm (5.5 Ft)  
Front track 800 mm (31.5 Ft)  
Rear track 900 mm (3.5 Ft)  
Wheelbase 1016 mm (25.26 Ft)  
Weight 1300 kg (2870 lbs)  
Front section area 0.91 m<sup>2</sup>



can be seen in the blue and red text boxes about the club's 20th anniversary.

Building Cabral also has 7 sea-water cooled disc brakes. Added to that, the rules also stipulate that the Pilot needs to be able to exit



Session 1, from left to right, Malcolm Pittwood, Richard Noble, Dave Lucas, Brian Maltby  
Photo courtesy of and © Dawn Semple

the cockpit undetected in 30 seconds. As Ray pointed out, even with two parachutes there is the possibility of a double "chute failure" if one fails there is probably a problem in the system, so the likelihood is they both might fail."

As regards venue and conditions Richard confirmed that from his experience, the maximum cross wind you could run in at Bonneville was no more than 2 mph. "As I'm going you really know it." Ray pointed out that with his experience of Verneuk Paj in South Africa it was a much better venue, as the area is unaffected by the mountains and the winds you can get at Bonneville. In addition at Verneuk the surface is much better, you get a much better grip. Richard added that to his view solid vehicles would not work so well at Verneuk Paj. He was not so sure for wheel driven vehicles. From his data, Bonneville had a wheel coefficient of 0.7, with 1.0 for tarmac and 0.4 for Verneuk Paj.



Session 1, from left to right, Fabio Moretti, Richard Whitlocks, Malcolm Pittwood, Richard Noble  
Photo courtesy of and © Dawn Semple



designers and we included the of the two fastest jet (also the world's high in Thrust 2) and Julian Clegg who led out design and so Albatross, the gas is, not to mention distance of 100

used just how fast covers around 760 weight of a jaguar for 100 mph but towards 150 mph, near limiting factor could be propellers.

Both John and Ron were asked if they had ever thought of designing a boat. It turns out that John and Ron Harris were working on a design of boat for many years. Ron also did a couple of months work with Nigel Mackenzie on his world water speed record craft.

"So," came a question from the floor, "who is going to win between Bloodhound and Aussie Invader 581?" Ron answered by stating that both projects are totally opposite, but each teams communicate with each other. Both projects are so different they are not going to give away any secrets. Ron has given advice to the Aussie Invader team and payments offered was a beer when they meet up!

As for North American Eagle and her chances? She certainly went supersonic in low level flight as an aircraft, but will work on the ground as a car? Ron had met them in 2006. He suggested that as they were based in

Seattle - the home of Boeing, perhaps they should speak to them. They lose have some Engineers on board.

Turning back to Bloodhound, there was a question from the floor that Richard Noble has been critical of Art Arfons' Green Monster No. 27 back in 1994 because of its "over cab" jet intake and yet Bloodhound now has an "over cab" intake? Ron responded that a through intake takes up a lot of room. John asked that the engine sits at high speed will you get big lift on the top and drag? Ron's response was that a long wheelbase will negate that. Certainly Green Monster No 27 was quite a short vehicle, whereas Bloodhound is very long. It all depends on the length of wheelbase this lead to John suggesting having a split intake for Bloodhound. "Ah, we actually started with that on Bloodhound" said Ron:

"So how about using just a rocket an Aussie Invader?" asked John "Rockets are perfectly good, but with Bloodhound we felt that a rocket and a jet gives more control," replied Ron.

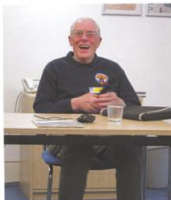
"How about putting a rocket in a boat?" Ron's reply was "light the blue touch paper" for his definition "You" John was more open to the idea. "Why not?" "I'd like to see it work."

Back to the high speed car. Ron has used a lot of CFD to examine the desert surfaces and how they react to shock waves, and using trying to study a shock wave through sand. He has tried to design the car to minimise pressure on the desert surface. This has involved a study of wheel interaction with ground. On Bloodhound the wheel is V shaped in contour. At 1,000 mph the wheels will only be 2 mm into the surface John said that on Thrust 2 the surface drag was a very high component. Ron added that there was 5 tons of drag on Thrust 2SC that they couldn't account for. There was less of dust under the car and he factored this into the design for the JCB Dieselmax. The underside of that car is very unique in that the spray drag normally thrown up by the surface was thermalised out to the sides of the car. Ron anticipates that with the right tyres the JCB Dieselmax could probably achieve 380 mph.

Finally, a question for all three of our Designers. "Which vehicle in speed record breaking history would you have liked to have designed?" For Ron it was the British Motor Special. John Ackroyd's was Spirit of America (the first one) whilst for Julian Clegg it was John Cabral's Crusader. "I would like to have



Session 4, Robin Richardson and Alex MacFadden  
Photo courtesy of and © Dawn Semple



Ron Ayres  
Photo courtesy of and © Thomas York Pil' Graf



Fabio Moretti and Ugo Tassin  
Photo courtesy of and © Thomas York Pil' Graf



Alex MacFadden and John Ackroyd  
Photo courtesy of and © Dawn Semple



Ray Wainford and Richard Noble  
Photo courtesy of and © Thomas York Pil' Graf



Richard Whitlocks and Thomas York Pil' Graf  
Photo courtesy of and © Thomas York Pil' Graf



Club banner  
Photo courtesy of and © Dawn Semple



Cabral Littley and Alex MacFadden in conversation  
Photo courtesy of and © Dawn Semple



# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 6330  
Servizio Clienti - Tel. 02 63397510

Fondato nel 1876  www.corriere.it

800.000.000  
Roma, Piazza Venezia 5  
Tel. 06 498281

## La sfida dell'uomo-jet, 500 all'ora sul Grande Lago Salato

**BERGAMO** — Segue un mototiro a patiti di motori dello Utah. «Se sei buddista, vai in Tibet; se hai un pistone nel cervello, vai a Bonneville».

Fabio Montanari, 52 anni, imprenditore nel settore dell'acciaio, quel pistone nella testa ce l'ha. E si è pure messo in moto, farà è che da Bergamo («Però le mie origini sono bolognesi...») ha raggiunto il Grande Lago Salato: quattro anni di lavoro per essere pronto, nella kermesse dello Speed Festival, la Nashville degli «strazettini», ad abbattere un record del mondo di velocità al volante di un'auto. L'altro giorno ha portato il limite a 480,570 orari, con una punta, in uno dei tre tentativi, di 495,29. Ma oggi, dopo che ieri si è già migliorato, arrivando nel primo «run» a quota 496, conta di superarsi: «Voglio

### La pista

#### 412 chilometri quadrati

il deserto del Gran Lago Salato è grande quanto la provincia di Venezia: 412 km quadrati. Ogni anno ospita lo «Speed Festival», kermesse della velocità e dei record

#### Record tra gli Streamliner

Montanari martedì e mercoledì ha migliorato i record della categoria Streamliner: 480,570 km/h di media. Ora punta a superare i 500 orari. Il veicolo terrestre più veloce, il ThrustSSC (con motore però d'aereo) nel 1997 superò il muro dei suono: 1227,9 km/h.

raggiungere i 500 all'ora. Per gli americani, che ragionano in miglia, è un dato anomalo; ma per noi europei quel 500 ha un senso magico».

Quindi, vai con il gas (metafora: il motore Chevrolet da 3000 cc di cilindrata e

da 730 cavalli «beve» metano), un'occhiata alla durezza del sale («La consistenza del fondo, decisiva, cambia a seconda delle ore del giorno») e attenzione a tenere ben dritto il mostro. Auto, infatti, è una definizione ineccepibile, perché è vero che Montanari,

già, anzi pilota, un mezzo dotato di cambio e trasmissione («Per questo che figuriamo nella categoria degli Streamliner; in quella limitata competono solo cinque bolide, propulsi da motori aeronautici»), ma è anche indispensabile che le vetture che abbi-

mo in mente, comprese quelle da corsa, hanno un altro look. Questo veicolo da record, che già in prima arriva a 240 orari, è infatti un siluro (dotato di doppio paracadute) di otto metri, elaborato nel 2007 al Politecnico di Milano e poi sviluppato nell'offici-

na Mario Villa di Giussano. La figlia di Montanari ha soprannominato il papà «Gus Gus», un topografo dei cartoni animati, e così il nickname è finito sulle fiancate. Ha portato bene a questo appuntamento di motori, un po' meno al conto in banca: «Non svederò mai quanto ho speso per l'operazione Bonneville. Diciamo che l'unico aspetto poco costoso è stata l'iscrizione alla settimana del record: 90 dollari. In compenso, in questi anni mi sono divertito assieme a un gruppo di amici e ho dimostrato di non essere matto come qualcuno pensava». E se i 500 orari fossero fatti? «Poco male. Sono il primo italiano ad aver ottenuto un primato sul Lago Salato; è poco per voi».

Nient'altro, ci mancherebbe.

**Flavio Vanetti**

Foto: M. G. - Contrasto



### L'impresa

Fabio Montanari, 52 anni, l'imprenditore bergamasco che è diventato il primo italiano a centrare un record sul Gran Lago Salato. A fianco il «Gus Gus», il siluro di 8 metri con cui ha ottenuto la media record di 480,570 orari



# L'ECO DI BERGAMO

GROVEDI 19 AGOSTO 2011 - SANTELENA - EURO L.30 FONDATO NEL 1980, NUMERO 226 - www.ecodibergamo.it

L'ECO DI BERGAMO  
GIOVEDÌ 19 AGOSTO 2011

Città 21

## Record, è bergamasco l'uomo-jet

Fabio Montani sul lago salato di Bonneville ha toccato oltre 495 chilometri orari  
Battuto il primato per la categoria dei 4 litri aspirati sull'autovettura aerodinamica «Gus Gus»

**BENEDETTA RAVIZZA**

L'uomo-missile è bergamasco. E con 495,29 chilometri orari sfiora il record mondiale di velocità per la sua categoria. Vacanza di relax sotto l'ombrello? Per Fabio Montani, 51 anni, di Treviso, neanche per sogno. Lui dal 2007 si prepara all'appuntamento che ogni anno, a metà agosto, riunisce sul lago salato di Bonneville, nello Utah (Stati Uniti), i mezzi più pazzi del globo. Durante la Speed Week, infatti, dal motorino al camion (se collaudati) possono partecipare a una delle gare storiche più mozzafiato.

Ieri Montani - imprenditore nel settore dell'acciaio, già pilota e team manager - ha centrato il suo sogno. Alla guida della sua supercar - una «Streamliner» chiamata Gus Gus (il nome è stato scelto dalla figlia quindicenne Sara) - ha superato il muro delle 300 miglia, battendo il precedente pri-

mato (478 chilometri orari) per la categoria dei 4 litri (ovvero 4 mila di cilindrata) aspirati (cioè il tipo di motore, non a turbo).

Il profilo aerodinamico nero della vettura (una Streamliner appunto) - progettata in collaborazione con il Politecnico di Milano e un gruppo di amici appassionati di motori - è sfrecciato, in un contrasto ancora più sorprendente, sulla superficie bianca del lago salato, dalla consistenza di una pista da sci. Centrando il record che in poco tempo è rimbalzato su tutti i siti specializzati.



Fabio Montani

**Gli iscritti**

Montani risulta l'unico italiano iscritto tra i 505 partecipanti (divisi in diverse categorie) alla Settimana della velocità 2011, dove a tentare i primati sono mezzogiorni della matita di Walt Disney, per forme e colori. La parte del leone la fanno ovviamente gli americani (442), seguiti da canadesi (15) e



La Streamliner «Gus Gus» ha corso col numero «663» - è stata progettata, dal 2007, in collaborazione col Politecnico di Milano e un gruppo di amici

francesi (5). Un'unica rappresentanza anche per neozelandesi, svedesi e australiani. Il bergamasco (d'adorazione, visto che è nato a Biogno ed è cresciuto a Milano, ma risiede a Treviso da oltre dieci anni) ha corso col numero «663», che evidentemente gli ha portato fortuna.

**Un sogno**

«L'idea di stabilire questo record - aveva raccontato Monta-

ni in un'intervista a L'Eco l'anno scorso, durante la preparazione dell'auto-proiettile - è un sogno che insegno ormai da molti anni. Si tratta di un'iniziativa affascinante che viene realizzata in un luogo magico e in occasione di un happening straordinario. Sto affrontando questa avventura con un team affiatato, con grande passione e spirito sportivo, senza finalità commerciali, ma semmai scien-

tifiche, vista la collaborazione del Politecnico. Stabilire un record è, prima di tutto, una sfida con se stessi». È la prima volta che in Italia viene costruita un'autovettura per tentare un record di velocità in una prova sul leggendario lago salato di Bonneville. E c'è da scommettere che Fabio Montani non si fermerà qui. Già oggi, sui 16 chilometri del rettilineo, il pilota bergamasco potrebbe tentare

un'altra impresa per sfondare il tetto dei 500 chilometri orari, il suo obiettivo dichiarato. I risultati si possono tenere d'occhio sul sito ufficiale della Southern California Timing Association ([www.scta-bni.org](http://www.scta-bni.org)). Gli appassionati degli sport estremi sono avvisati. E si sa mai che Montani raccoglia altri adepti bergamaschi per le prossime edizioni. ■

contributo: Daniela



# GUS GUS

**"Bonneville, Utah, USA. 442 chilometri quadrati di salinizzazione e climatizzazione sotto. Una dei pochi posti al mondo dove puoi ancora respirare il vero mestiere sportivo, senza osservare il consumatore respirando alcuni tra i più brutti idrocarburi al mondo"**

Giulia Mancini, Roma/Interni



Stavali una volta. Sembra un'idea stupida, ma è così. Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.

Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.

Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.



Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.



Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.

Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.

**SECONDA TECNICA**

Il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film. E il fatto è che il mondo è pieno di persone che vogliono essere come i protagonisti di un film.



9 80 177

solamente auto americane

# CRUISIN

6,90

N.62

**6' CRUISIN' RODEO & Expo**  
ORGOGGIO ITALIANO

**132 PAGINE**

FORD RAT ROD 1928 - CHRYSLER 300 | 1963 - COBRA 1965 - CORVARE 1960 - HUMMER 1997

## "Gus Gus" Obiettivo raggiunto

Da noi non usa più sentire l'orgoglio della bandiera, ma è stato bello vedere il tricolore garrire, per la prima volta in 63 anni, sulle Bonneville Salt Flats. È stato gradevole sentire Mario Villa, "Crew Chief", parlare in brianzolo stretto al team di supporto. Niente inglese più o meno macheronic o radio gracianti: tre parole quasi sottovoce, con l'accento giusto, e tutti sapevano perfettamente cosa fare.

Il team "Gus Gus" quasi al completo. Il primo a destra è Mario Villa, costruttore e "Crew Chief".

E hanno fatto tutto quanto serviva per portare Fabio Montani, 52 anni, milanese nato per caso a Bologna, a Bergamo da una diecina d'anni, a vincere quella che poteva sembrare una missione impossibile. Andare a Bonneville con un vettura da record costruita secondo le regole della SCTA (South California Timing Association), mai provata prima, e conquistare il nuovo record di Classe a 300,357 miglia orarie, pari a 483,364 km/h, sul miglio lanciato. Non solo. Da rookie (debuttante) è arrivato direttamente all'élite dei

cacciatori di record: l'esclusivo "200 mph Club"; riservato ai piloti che hanno superato la velocità di 200 miglia orarie sul miglio lanciato. Montani ha fatto ancora meglio: superando, se pure di poco, la media di 300 miglia e entrato nel club top: il "Chapter 3", dove la cifra indica appunto il limite delle 300 miglia all'ora.

Se esistesse il titolo e fatte salve verifiche negli angoli più reconditi della storia italiana dei motori, Fabio Montani sarebbe anche il pilota italiano più veloce di sempre. E' mancato l'obiettivo dei 500 km/h, cifra tonda che ha significato solo da noi, ma pilota, team, auto hanno dimostrato di poterlo raggiungere. Nel run di venerdì mattina, ultimo giorno della Speed Week, anche questo obiettivo stava per essere raggiunto, ma il vento laterale a 18 miglia orarie (3 km sopra il limite massimo ammesso) ha obbligato Montani a rilasciare il paracadute di frenaggio e interrompere la corsa al terzo miglio. Il veicolo, dipinto in colore blu notte, è stato chiamato "Gus Gus", in-

venzione di Sara, figlia sedicenne di Fabio Montani. Progettato da Luca Piancastelli, 37 anni, laureato in ingegneria meccanica a Brescia, ha forme diverse dalla pratica consolidata degli streamliner: così sono chiamate le vetture a ruote carenate in grado di raggiungere le velocità più elevate.

Piancastelli è stato vincolato dalla scocca di una Dallara Indy di qualche anno fa, utilizzata quale abitacolo e attacco del motore, un Chevy V8 Menard 3,5 litri, 750 CV a 11.000 giri/minuto, alimentato a metano. Montani ne ha cinque in prestito permanente, inutilizzabili nelle gare Indy dopo il passaggio obbligatorio al carburante a base di etanolo. Attorno a scocca, motore e trasmissione, Mario Villa ha costruito il "rail", cioè un robusto telaio tubolare seguendo le regole SCTA. Le sospensioni (20 mm escursione di quelle anteriori) sono vincolate a questo telaio. Il cambio integrato nel differenziale ha obbligato a un'altezza del fondo inusitata per gli streamliner: 50 mm dal terreno. Analogamente, ha condizionato la



carreggiata posteriore (900 mm) e la larghezza della carrozzeria, che raggiunge 1,145 mm. Il peso totale è di 1.300 kg e sono stati aggiunti circa 100 kg di zavorra per ottimizzare la distribuzione dei pesi. Il peso ridotto non è un parametro cogente in questo tipo di veicoli, visti gli spazi per accelerare. Però, Montani ha compiuto il run in continua accelerazione. In quello più veloce, che ha confermato il nuovo record, ha segnato 430,050 km/h nel primo miglio cronometrato; 463,420 km/h nel secondo; 487,722 km/h nel terzo, con velocità di uscita di 498,841 km/h.

La vettura mostra una elevatissima qualità, al livello delle migliori costruzioni dei team americani più vincenti: ulteriore prova delle capacità di Mario Villa e dei suoi collaboratori della "Fenice" di Giussano, a nord di Milano.

La sezione maestra è notevole e le fiancate verticali sono un'altra singolarità, ormai quasi scomparsa sugli streamliner. Piancastelli si è ispirato al JCB Dieselmax, la vettura che con Andy Green ha stabilito

il record per veicoli diesel a 563,403 km/h a Bonneville il 23 agosto 2006.

Il profilo laterale della vettura appare diverso dalla pratica corrente che porta a concentrare le masse

ottiche nella parte posteriore per conferire autostabilità longitudinale. Il valore e la qualità del progetto, del pilota, del costruttore e del team si possono riassumere in un confronto: il Dieselmax (macchina indubbiamente più complessa) ef-

fettu 56 run prima di quello record. Per Gus Gus sono bastati uno shakedown sul rettilineo di arrivo-partenza di Monza e 7 run a Bonneville, compresi quelli per il nuovo record della Classe E/FS. Il vecchio primato (463,198 km/h) restava dal 2003.

Nella foto centrale, Fabio Montani, a destra.



Mario Villa controlla la combustione del motore Chevy Menard V8 3,5 litri, 750 CV a 11.000 giri/min.



## Record di velocità sul "Salt Flat"

In progetto inglese per celebrare la Sarga Florio







**SPORT** Gente che va di fretta

SAN FRANCISCO  
LOS ANGELES  
BONNEVILLE

## IL SALE DELLA VITA

Un team tutto italiano si presenta alla Speed Week di Bonneville, Utah, sul lago salato. E, al primo tentativo, straccia il record di categoria: lo streamliner Gus Gus supera i 480 all'ora, entrando nella storia. Ma ancora non basta: l'anno prossimo punterà ai 500.

di Gian Luca Pellegrini



La Gus Gus si piazza sulla linea di partenza, essendo priva di cambio, per prendere l'attacco e sfata lo spunto da un po' più in là.

**S**enti citare Bonneville e subito una marea di suggestioni s'invista. Avveniristici mezzi spaziali ad andature pazzerliche, entusiastici proclami di record, altrettanto inimmaginabili sperilonero secondo gli sciatori parmenini di noi vicini medi, superman che, spazzando, sfidano la resistenza dell'aria, propulsi verso l'orizzonte su improbabili appoggi la cui esplosione/impignone/terrore è dietro l'angolo.

Certo, a Bonneville trovare angoli è difficile. Qui, infatti, è tutto deserto. È deserto. E poi ancora deserto. A voler essere pedissequamente esatti, trattasi di lago salato, che suona come il migliore degli ossimori, ma che in realtà sostanzia alla perfezione la duplice natura del luogo. D'inverno, l'innocenza è perfetta pianura, circondata da montagne marroni è un lago coperto da un sottile strato d'acqua. D'estate, con la complicità dei venti sec-

chi, tutto evapora e rimane il sale, ovvero un tavolo da biliardo infinito di bianchezza abbagliante. E quando, sotto il sole dello Utah, appare il sale, l'orda dei mutati di velocità giuocano sulle Salt Flats, come le chiamano da queste parti. Così, ogni anno, dai primi del '900.

Affianco, gli incontri degli appassionati erano sporadici sfide estemporanee di gente vogliosa d'attaccar brigas al volante, combattendo a colpi di cronometro.



**Team Compagni**  
 1. Il pilota  
 2. Il copilota  
 3. Il pilota  
 4. Il copilota  
 5. Il pilota  
 6. Il copilota  
 7. Il pilota  
 8. Il copilota  
 9. Il pilota  
 10. Il copilota



### Icone della velocità L'omaggio di Hollywood

Per un'occasione, i filmati di "Fast & Furious" sono stati riproposti in una forma diversa, in un'edizione a colori e a schermo largo. Il risultato è un omaggio a Hollywood.



238 QUATTORRUOTE



Ma, accanto anche al geloso, si rivela un omaggio ai grandi nomi del mondo della velocità. In un'edizione a colori e a schermo largo, il risultato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood.

Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood.

Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood. Il filmato è un omaggio a Hollywood.

“Portare il limite  
 lo Gus Gus ha un sapore  
 più aeronautico  
 che automobilistico”

239 QUATTORRUOTE

## QUATTORRUOTE



“A certe velocità,  
 se sei nei guai, l'unica  
 possibilità è quella  
 di aprire i paracadute”

### SPORT Guida che va di fretta Guai pazzi sulle macchine (e sulle moto) veloci



1. I piloti  
 2. I piloti  
 3. I piloti  
 4. I piloti  
 5. I piloti  
 6. I piloti  
 7. I piloti  
 8. I piloti  
 9. I piloti  
 10. I piloti



### Un uomo di nome Luigi, oggi sono 10 Sir Compiani, il primo uomo-motociclista

Il primo uomo-motociclista, Sir Compiani, è un uomo di nome Luigi. Oggi sono 10. Il primo uomo-motociclista, Sir Compiani, è un uomo di nome Luigi. Oggi sono 10.

PER L'ALFA ROMEO DEL RANCO  
UN 4 CILINDRI DA URLO. 1.8 TURBO DA 300 CV

20

# Automobilismo

SPORT | RECORD DI VELOCITÀ



**F**abio Montani, 58enne milanese da sempre radato di motori, dopo anni di come con le borse Sport e GT non ne poteva più dell'automobilismo ormai ingabbiato in regole sempre più restrittive e continue cancellazioni, spesso più politiche che tecniche, per cercare di perficace le prestazioni tra i vari concorrenti. Perciò, dopo un paio di anni di "distraccionarsi" da questo automobilismo "drogato", eccolo pronto a una nuova sfida del sapere estremo. Nata da automobilismo degli anni novanta un pilota e la sua automobile che sfidano le leggi della fisica alla ricerca della massima velocità. Una sfida estrema e senza limiti, dove chi più bravo vince e non viene penalizzato, con un mezzo particolare in un ambiente particolare: le "Salt Flats" di Bonneville, una distesa di sale che resta depositata dall'evaporazione dell'acqua. Con l'arrivo della stagione estiva (non si tratta di quello che comunemente chiamano Lago Salato ed erroneamente associamo a questo sito), che negli ultimi anni è diventata una prefetta. In poco meno della storia del record di velocità, con la Speed World che ne ha tenuto dal 1948.

«Sei stato di ritorno - ricorda Montani - abbiamo trascorso i primi schizzi della macchina sul drogato?». Da quelle prime righe l'ingegnere Luca Pinciaroli è partito per sviluppare il progetto del veicolo ed i calcoli aerodinamici e i tentativi di computerizzati CAD e CFD.

«Ti sono voluti tre anni di lavoro, dall'arrivo i calcoli di ridotte economie con cui abbiamo dovuto fare i conti, però con passione e volontà abbiamo parlato e abbiamo il progetto - spiega Vito, costruttore del mezzo e coordinatore del team di Giuseppe (Pini) - Inizio, abbiamo dovuto affrontare alcune problematiche. Inizialmente, per le prime prove nella storia di Bonneville abbiamo realizzato un telaio tubolare in acciaio con all'interno una cellula in carbonio in scorie di una vecchia F1 Indy. All'incirca pensavamo che questo integrabile con il telaio potesse dare maggiore rigidità all'insieme, invece i costi fecero non è stata più, quindi lo scocca è rimasta svedese il ruolo di cellula di sicurezza per il pilota. Questo è stato l'unico inconveniente, mentre il resto delle soluzioni studiate hanno poi trovato riscontri reali nelle prove pratiche. È questo è stato un elemento decisivo, dato che a parte un breve sbalzo dovuto sul mezzo di Montani non esistono altri braccati per poter sviluppare e provare la nostra soluzione così. Un altro problema è stato quello di dover in-

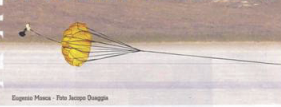
**NEL RANCO**

Luca Badoer spiega che questa provetta è un altro punto. Il suo è un team che ha costruito il proprio mezzo dopo l'acquisto di record. Segue da sinistra un'immagine del veicolo con l'ingegnere del team Gian Gius Montani e il pilota Gian Gius Montani. Montani spiega che questo è il veicolo record di categoria superiore al B1000.

Dalla provincia di Mantova a Bonneville negli States per un'esperienza "estrema" sotto ogni punto di vista, Cost Fabio Montani e il team Gian Gius hanno battuto il precedente record di categoria fissando il nuovo limite a oltre 300,579 miglia orarie: 483,377 km/h. Vi raccontiamo come è andata.

## DALLA BRIANZA A TUTTA VELOCITÀ

SPORT



Espresso Mantova - Foto Jacopo Daeglia



**SPORT** RECORD DI VELOCITÀ



vare su motori alimentati a metano sui quali il regolamento vieta l'utilizzo di pompe del carburante elettriche, quindi adattando pompe meccaniche. Sempre per contenere i costi, ci siamo affidati a motori K8 di 3,5 litri realizzati da Merced per la F. Indy, per competere nella categoria fino a 4,2 litri. Questi erano limitati per regolamento al regime massimo di 10.000 giri, che portavo a 11.200 giri/min ci ha garantito circa 90 CV in più al tornante e oltre 700 CV. Ho detto che il campo di gara al bivio è un'istituzione di 1.300 mt, che dato l'aria malfatta significava una perdita di circa 60-70 CV. Ma grazie all'ottimo studio della fluidodinamica a 420 km/h i motoristi bava abbiamo abbiamo recuperato la stessa pressione della sola prova.

Anche per la trasmissione ci siamo affidati al cambio Emko e i rapporti della F. Indy, con la scatola modificata per contenere un rapporto capace di sviluppare una velocità di oltre 500 km/h?.

**Una volta arrivati a Bonneville quale era lo stato d'animo?**

"Eravamo ansiosi e determinati a impostare il più possibile - sottolinea Montani - perché non avevamo alcuna esperienza. Quindi, massima umiltà. Infatti avevamo anche pronti a ripartire senza aver ottenuto nessun record".

**E dal punto di vista del pilota?**

"Volevo un po' lo stesso discorso. Bisogna spogliarsi di qualunque esperienza precedente, perché normalmente uno macchina da cor-

so è abituata per rimanere il più possibile attaccato al suolo, mentre in questo caso l'appoggio è il minimo indispensabile per non venire via ma allo stesso tempo per non sprecare energia utile. Inoltre, ogni pilota, per quanto titolato, si debbano a Bonneville deve superare la necessaria trafletta che consiste in una serie di non obbligatori a diverse velocità: 150, 170, 200 mph e via dicendo". La velocità emologata (quella media ottenuta) se la misura soltanto quello tra gli 4° e 5°, prima dei tre rinvii all'arrivo. Se in uno di questi passaggi il pilota migliora il precedente record di categoria per ottenere l'emologazione deve ripetere il run entro le quattro ore successive, nelle quali il mezzo rimane in parco chiuso.

**LA MATTINA HA IL RECORD IN BOCCA**

Per effettuare le operazioni di preparazione del mezzo si partiva in fila aspettando il proprio turno per accedere sul piazzale di asfalto dove si trova il punto di vista. Prima di entrare, le varie file dei tecnici di diversi colori procedono sul piazzale prima di accedere in pista. Fabio Montani è stato nell'asfalto del GoV-Indy impegnato a montare tutto tutto fatto, che per essere pronto da un mese regolarmente fino alla velocità di circa 120 km/h, prima di entrare nella pista aveva già fatto il record del 1° miglio e aveva il paracadute per l'emergenza.



Quindi, la velocità ufficializzata sarà quella media tra i due passaggi.

**Ma in una gara su un rettilineo il pilota può fare la differenza?**

"Si tratta di una gara di accelerazione, quindi la capacità del pilota di sfruttare al meglio le potenzialità del veicolo, portando e accelerando bene ed evitando di allargare l'accelerazione in caso di variazioni di assetto, sono tutti elementi che contribuiscono a sostenere la velocità. Perché 4 miglia sono poche per accelerare fino a certe velocità, tanto che nel miglior cronometrista la velocità di entrata e uscita sono differenti, a riprova che c'è il ancora in accelerazione. E poi, la casa che mi ha stupito di più è quanto il pilota debba guidare per fare andare

dritto il veicolo su una superficie che non è perfettamente liscia. Così come l'utilizzo del paracadute, che è l'unico strumento in grado di tagliarli dal giro in caso di imprevisto della marcia, richiede una buona dose di flemma, perché quanto impiega circa 1,5" di aprirsi e sono istanti che non possono mai, mentre passano velocissimi i cartelli che segnalano ogni miglio. Frazioni di tempo a cui non era abituato".

**Qualche spavento?**

"La notte del primo run del record è stata piuttosto lunga, perché nel precedente tentativo avevo sprecato "poco" la vettura, quindi non ero molto convinto di riprovare. Ma in ogni specialità motoristica le emozioni forti sono da mettere in conto".

**Puntavate a superare i 500 km/h, un pizzico di delusione per non aver raggiunto l'obiettivo?**

"L'obiettivo era ottenere un record e l'abbiamo ottenuto, mi soprattutto abbiamo vissuto un'esperienza umana fantastica. Le definitive abbiamo fatto tre cose importanti: costruito la macchina italiana più veloce della storia, con la quale in soli cinque run abbiamo stabilito un record che mi ha dato

IL RECORD DI VELOCITÀ



l'accesso al "Club delle 300 miglia", di cui vi sono solo 67 soci viventi, diventando così anche il pilota italiano più veloce. E poi l'obiettivo lo abbiamo solo sfiorato, arrivando a segnare 498,854 km/h?." Finalmente, se l'ultima giorno utile non c' fosse stata troppo vento laterale, che mi ha costretto ad alzare il paracadute, lo avremmo certamente battuto, come confermano i dati dell'acquisizione. Avevamo scelto una mappatura del motore più aggressiva, mentre prima avevamo stati conservativi. Ma in fondo questo ci dà la scusa per tornare a Bonneville".

**Quali è già deciso quando?**

"Abbiamo due opzioni: ci piacerebbe puntare alle 400 mph, additando due motori V8 in linea per ottenere una potenza totale di circa 1300 CV, oppure puntare la cilindrata di un singolo motore a 5,0 litri per puntare alle 325 mph. Nel primo caso occorrerebbero circa due anni di lavoro, a meno di trovare le risorse necessarie per ricollocare il programma. In ogni caso l'obiettivo dei piloti di Bonneville va dal 50 ai 65 anni, quindi sono ancora giovane e il tempo per fare carriera non mi manca".

Beata gioventù.



**LAVORANTI IN VELOCITÀ**

Il pilota Fabio Montani al giro di giri completato, si inchina e riparte. In seguito il record è stato battuto. A destra, Fabio Montani riceve il cappellino che gli offre l'associazione di Club della 300 miglia".



**RSI 51**



**Il Quotidiano**

- Attualità della Svizzera italiana a
- 777

JANUARY 5<sup>th</sup> 2011





**STEMCOR**

GUS GUS PRESENTATION  
ISTANBUL OCT 23 2010



# IL TIRRENO

SALT LAKE CITY. L'uomo-missile ha 52 anni, è bergamasco, di professione fa il dirigente di una grossa azienda siderurgica, e assomiglia a un Anthony Hopkins canuto e grassottello: insomma a vederlo non gli daresti un euro. Invece domani tenterà di fare i 500 orari sul lago salato. Anche la sua "automobile" ha un nomignolo buffo e tenero: si chiama Gus Gus come un celebre topolino grasso dei cartoons, ma in realtà è un incredibile siluro aerodinamico d'acciaio lungo oltre 7 metri spinto da un motore Chevrolet otto cilindri, con 6 marce disponibili, due paracadute per frenare e un limite di velocità ancora inesplorato. L'ha costruita Fabio Montani - è lui l'uomo-missile - in un'officina lombarda insieme ad un amico ingegnere, ad un altro esperto di elettronica e alla collaborazione del Politecnico di Milano; e lui stesso la pilota convinto di poter stabilire qualche record clamoroso sulla scia del suo mito Donald Campbell. Per il momento, Montani è sceso due volte in pista (sono una decina di chilometri dritti nel deserto salato dello Utah occidentale, la chiamano la pista dei matti e ha fatto diverse vittime) e ha fatto segnare velocità e tempi più che ragguardevoli, con una punta massima di oltre 495 km/h che già rappresentano il record ufficiale della categoria Streamliner a motore aspirato. Ma l'uomo-missile non si accontenta, come minimo vuole portarsi a casa il cartellino dei 500 all'ora. E così, in mezzo a centinaia di piloti pazzi e stravaganti e a mezzi di ogni tipo - dai camion ai sidecar - domani riporta il suo siluro nero su quella pista bianca accecante, inseguendo il sogno di una vita.

19 agosto 2011



## RECORD DI VELOCITÀ SULLE 4 RUOTE: ITALIANO "VOLA" A QUASI 500 KM ORARI

*Il primato stabilito da un imprenditore di Bergamo sul Grande Lago Salato negli Usa*

Il suo non è un aereo, ma un bolide a 4 ruote capace di correre come se avesse le ali. Si chiama "Gus Gus", come il soprannome che la figlia ha dato al proprietario e pilota, Fabio Montani, un imprenditore bergamasco di origine bolognese, che ha fatto dell'altissima velocità il grande hobby della sua vita. Allo Speed Festival di Bonneville, la località dello Utah sul Grande Lago Salato che ogni anno richiama i recordmen della velocità su terra, Fabio Montani ha stabilito il nuovo primato della categoria degli Streamliner. Si tratta di supermacchine dotate di pro-

pulsori con una cilindrata massima di 4 litri, la cui velocità si avvicina ai 500 km orari. Montani ha ottenuto una media di 480,57 km/h su tre tentativi, come da regolamento, ma nel migliore dei tre ha raggiunto, sulla immensa superficie bianca e secca del Lago Salato, la velocità record di 495,29 orari. Il precedente limite, fissato da un inglese, era di 460,520 km/h.

Montani è il primo italiano a stabilire un record nella storia del festival di Bonneville, e per di più con una vettura fresca di realizzazione che, per quanto fantascientifica nelle prestazio-

ni e nell'aspetto, ha le caratteristiche dell'auto normale, con motore aspirato e trasmissione. L'auto è frutto del lavoro delle officine brianzole di Bironi di Gussano, vicino a Monza, ed è stata progettata in collaborazione con il Politecnico di Milano, con gli ingegneri Luca Piancastelli e Francesco Fusa, e con Mario Villa, responsabile della costruzione in officina. Una vettura davvero speciale quanto a progettisti, costruttori, pilota e prestazioni, visto che ha centrato il record a pochissime prove dal suo battesimo.



Nelle foto, Fabio Montani, recordman della velocità, e il bolide di Montani sul Grande Lago Salato.





USATO ECCO COME LE TASSE HANNO PARALIZZATO IL MERCATO

# QUATTRORUOTE



PRIMO PIANO

## MENZIONE

Ecco dieci personaggi italiani che, a nostro parere, nel 2011 si sono particolarmente distinti nel mondo dell'auto: manager, tecnici, imprenditori, ma anche semplici poliziotti



### Alberto Bombassei

Presidente Bredas

Mentre l'industria piange, c'è qualcuno che ride sotto i baffi (ammalati): è Alberto Bombassei, salotto della benzina Bredas, che, oltre a confermare il proprio ruolo di fornitore d'eccellenza tecnologica per tutti i marchi del mondo, continua a battere record di produzione e a rafforzare la propria leadership nel settore degli impianti frenati. Non solo: Bombassei è riuscito nell'impresa di trasformare un "banale" componente meccanico in un'icona di prestigio tecnico, come Kevin Roberts - oro del bronzo - ha già volte ripescando con malcelata ammirazione. Performance che stanno aprendo l'imprenditore vicentino verso il segno più alto della Confindustria, quando verrà il momento di costituire la presidente Emma Marcegaglia: un impegno che si preannuncia non facile, in un momento di scarsa competitività italiana e di frammentazione del fronte della azienda, con l'uscita della Fiat dall'azienda.



### Walter Fontana

Presidente Kortina Group

Il Gruppo Fontana di Calosciorte (LC) è un perfetto esempio di qualità italiana. Forti di cinquant'anni d'esperienza nel settore degli stampi per tutte le Case, nel 1997 nasce l'automobilizzazione delle attività con l'apertura di un impianto a Shanghai, cui si aggiunge negli anni quelli in Turchia e in Romania.

La società rimane comunque radicata nel territorio lombardo, forte anche della propria tradizione familiare, che continua investendo a capo dell'azienda è Walter Fontana, figlio del fondatore. Oggi alle storiche attività si sommano quelle dedicate allo stampaggio e all'assemblaggio delle parti di alluminio per la carrozzeria e la ricerca di prestigiosi modelli di nicchia. Per esempio, arrivano da Calosciorte le componenti di lega leggera utilizzate nella vettura di lusso, il Bentley di Modena per dar vita alla Ferrari.



### Massimo Di Riso

Presidente Di Automobili Group

Nella lotta per impadronirsi dell'establishment Fiat di Torino interviene Massimo Di Riso e la sua DiR, sempre meno esclusiva dai giorni. Dicevano che aveva presentato la propria candidatura fuori tempo massimo. E invece, l'imprenditore è accaduto: il piano industriale dell'imprenditore milanese è stato ritenuto il più valido tra quelli presentati a ora la Fiat e a lui. A regime, l'impianto siciliano dovrebbe produrre 60 mila auto l'anno, il che significherebbe un giro di fatturato di 1.300 dipendenti: un investimento significativo (il parlo di 125 milioni di euro) per acquistare i nuovi modelli DiR. Stando alle prime indiscrezioni, il dovrebbe cominciare con la Q3; per arrivare alla piccola Q1, la Q2 e la Q4 entro il 2012. E a chi teme un ridimensionamento dello stabilimento di Macchia (Firenze), Di Riso risponde che non soltanto non ha intenzione di lasciare la propria sede milanese, ma che addirittura assumerà altre sedi, insomma, c'è ancora qualcuno che crede nell'industria dell'auto.

### Fabio Montani

L'italiano più veloce dello stiro

Quando un team d'italiani s'è presentato sulla pista salata e asciutta del deserto di Bonneville, nella Utah, per partecipare alla Speed Week, gli yankee lo hanno guardato con sufficienza. E invece i driver italiani, guidati da Luca Procaccini, ha messo in fila tutti, battendo record su record. Alla fine, Fabio Montani monta, finalista e pilota - ha fatto segnare una media di 300 miglia orari, che equivale a 480.000 km/h. Invece un puntello, gli che c'era, a oltre 490 orari. Montani, dunque, diventa l'italiano più veloce della storia. E l'anno prossimo potrebbe essere di superare i 500 all'ora.



### Massimo Gargano

Presidente Toyota Italia



### Luca Procaccini

Gruppo G Design

Non solo Lorenzo Maffiodo è riuscito a affidare l'incarico della prototipistica torinese, di cui la sua G Studio è da anni una delle braccia di primo piano della società: come puntualmente affidò l'esecuzione delle concept vehicle della Renault, per esempio. Ha pure conquistato nuovi clienti, esplicitamente l'acquirente della Yvo, la concept vettura della Volvo a Francoforte. A riprova che le capacità progettuali ed esecutive del design made in Torino hanno ancora spazio e potenzialità da esprimere, in ogni parte del mondo.

### Luca Procaccini

Gruppo G Design

In fa dei casi, è un evento speciale: per la prima volta, uno stiro è stato nominato presidente di una filiale europea di una Casa giapponese. Ancora più inaspettato è che ciò sia accaduto in Italia, e un italiano Massimo Gargano, che alla Toyota ha percorso quasi tutta la carriera. 40 anni, romano, ha esercitato alla Fiat, per poi dedicarsi la ricerca e sviluppo e il settore tutti i gradini della piramide gerarchica. Direttore commerciale in Italia, quindi responsabile di customer service, vendite e marketing alla Toyota Europa, prima di tornare nel 2009 a Roma come amministratore delegato. Ora, Procaccini più prestigioso.



# Fast FACTS



ISSUE 83

November 2011

The Speed Record Club Newsletter



Malcolm Pittwood

## News



Setting off © and courtesy of Thomas 'Pit' Graf

### Record success by SRC members

Fabio Morant and his team ran the GusGus streamliner at Speedweek, Bonneville in August. Fabio had presented his project to club members at the Coventry event in a PowerPoint slide show, because the completed vehicle was already on its way to the USA. Immediately after his success at Speedweek he wrote to Peter FACTS providing his thoughts on his first time on the salt. Fabio set a new record in SCRA 800 Class C/F2 at 300.257 mph and was inducted into the Bonneville 200 mph club and its 300 mph Chapter (wearing both red and blue hats). Here in Fabio's own words is a summary of the week - FF.

"We had a good and almost trouble-free week after we went through a car rookie test and all the driver licensing passes at speeds of 150 (on the 13th), 175, 200 (both on the 14th), 240 (on the 15th), and 300 (on the 16th) (this last run at 299.544 mph was valid as the qualifying run to set the class record). The record confirmation run at 301.130 (giving an average just above 300, at 300.317 mph) was the catch the car and I had ever made on a proper track. Sadly we missed to improve it on the last day of the meeting due to a cross wind that made it impossible to keep GusGus on the track. This was after we re-qualified at 303.065 mph yesterday morning (28th) on our 7th run even. This last, very promising run (thanks to a revised engine map allowing me finally to extract full engine power), had to be aborted at mile 3 with an early parachute opening operated by me to recover a significant car side slide caused by the 18 mph cross wind. We have been lucky not to encounter any significant bugs in the

process of getting started and everything worked pretty well since the first run. Obviously some extra days would have allowed us to learn more, but we are happy with this first experience and we are already thinking about next year. We are evaluating the next step forward with more powerful engines and will keep you posted. I'm really proud to be a member of SRC and I thank you all for your support and consideration. Kind regards, Fabio."



Fabio with Dan Warren, SCRA & courtesy of Thomas 'Pit' Graf

Graeme Smith established and then raised National British class records on Pendine Sands in August. Graeme is a Speed Record Club member and was able to use the 'helpful' of contacts within the club to discuss and then join forces with the Bluebird Electric team for a joint attempt. Graeme has provided his story of why he chose the National British Diesel Class C and the Smart car



Fabio with © and courtesy of Thomas 'Pit' Graf



© and courtesy of Thomas 'Pit' Graf



Steepling down © and courtesy of Thomas 'Pit' Graf



LA COMUNITA' DI MOTORIA A MILANO CHE GLI AGGIUSTI E' ARRIVATA A 489,4 KM/H

## L'auto più veloce d'Italia non si ferma Adesso vuole il record del mondo

**UNA SPERANZA**  
 L'auto più veloce d'Italia non si ferma. E' una macchina italiana più veloce di sempre. Ha raggiunto i 489,4 km/h nell'aprile di un anno fa. Adesso si prepara a sfidare il record del mondo. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto.

**VOLANTE**  
 La velocità della categoria, che è di 200 km/h. Montani ha progettato prima l'auto e la ha costruita. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto.

**IL RECORD**  
 L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto.



Il prototipo del Gus Gus nuovo al test

**Tecno**  
 La velocità della categoria, che è di 200 km/h. Montani ha progettato prima l'auto e la ha costruita. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto.

## Provvedimento regionale per evitare le migrazioni verso outlet e province dove le seconde iniziano prima

**INCHIESTA**  
 Il Consiglio regionale ha approvato una legge che prevede di evitare le migrazioni verso outlet e province dove le seconde iniziano prima. La legge è stata approvata dal Consiglio regionale.

## NEI SALONI DELL'ACI DI CORSO VENEZIA A Milano l'auto italiana più veloce di sempre



L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto. L'auto è stata costruita da Fabio Montani, il pilota che ha guidato l'auto.

Corriere dello Sport

www.corrieredello.it

MOTO

In ricordo di Simoncelli

Montani e Gus Gus il pilota e la macchina più veloci

Il record del mondiale è ancora più in giacitura perché ottenuto al volante di un mezzo interamente progettato e costruito da Luca Fontana e Marco Vito. La vettura Gus Gus (senza tondo) ha toccato una punta di velocità massima di 489,4 km/h, media registrata nella sede dell'Automobile Club di Corso Venezia dove è giacitura.

VADO AL MAX Più che un'auto, un vero siluro. Lunga 8 metri, dotata di doppio paracadute, Gus Gus è stata elaborata dal Politecnico di Milano ed è la più veloce al mondo. Il record, 496 km/h, è stato toccato dall'italiano Fabio Montani. E sulla fiancata c'era anche Max!

DICEMBRE 2010  
MAX.RCS.IT

3.00€

E BACKSTAGE FEB 12 • 5€  
ANCHE  
SILURI



**VADO AL MAX** Più che un'auto, un vero siluro. Lunga 8 metri, dotata di doppio paracadute, **Gus Gus** è stata elaborata dal Politecnico di Milano ed è la più veloce al mondo. Il record, **496 km/h**, è stato toccato dall'italiano Fabio Montani. E sulla fiancata c'era anche Max!

# La Gazzetta dello Sport

Tutto il rosa della vita



LA CURIOSITÀ IN MOSTRA A MILANO GIÙ GIÙ, AD AGOSTO È ARRIVATA A 483 ALL'ORA

## L'auto più veloce d'Italia non si ferma Adesso vuole il record del mondo

LUCA SORBELLI  
MILANO

**«Non si chiama Cos Cos ed è l'automobile italiana più venduta di sempre? Ha raggiunto i 453.377 nel 2011 e si è anche tolta lo abito di station, ad agosto, un nuovo record sul corso della celebre Spazio Week sul lago di Isola d'Isola nella Utah. L'auto è appena arrivata in Italia, ed è in mostra all'Aut di Milano per raccogliere i punti vendita e farne un'auto».**

**Tecnica** Incontrare l'esperto costruttore Cos Cos è una vera e propria esperienza, una tradizione di storie e opere da un tradizione ancora ispirata (per l'azienda di Milano di Associazione CosCos, da 3.500 mila e 750 Cos) e di due record



**AL VOLANTE**



**Falco Monted**  
Il suo, incredibile, è il più

Si stabilisce nella categoria fino a 4.200 euro, la classe del progetto è pilotata ufficialmente a Falciano Monted, imprenditore che vuol rivincere la sua avventura: «Cos Cos è un'automobile, deve fare una sola cosa e la fa bene. Non deve correre, non deve fermare. Deve andare avanti. È una sfida permanente, una sfida con i numeri».

**Suoi e suoi** L'ingresso di Monted e dei suoi nel mondo è stato il più grande (il progetto), Monted è la (il costruttore) e Francesco Pavesi (l'ingegnere elettronico), ha anche un altro valore: «Siamo un gruppo di amici, piloti e appassionati di auto e di motori» CosCos l'azienda è un'azienda specializzata nel realizzare parti che magari avevano scarsa valore commerciale, ma un grande valore tecnologico. Ad esempio i motore

in un'auto di serie che hanno come nella F. Italy. Il tutto con i suoi soldi e una laurea di qualche giorno appena. «E obiettivi? Modificare il Cos Cos a compattare il motore che nella categoria fino a 3.000 euro e poi, magari arrivare a 1.000 euro e qualche obiettivo, essere un'auto a due ruote e portare in Italia il record di velocità assoluta».

**Primo** Il record di 483.277 km/1 litro va anche oltre il record lineare delle 300 miglia (circa) e in realtà la storia dei sogni registrati da Cos Cos in base di omologazione del record. L'auto ha addirittura ottenuto i 300 km/1 arrivando a 483.276 km/1. Si può vedere Cos Cos a Milano, nella sede Aut di corso Venezia, fino al 9 gennaio. L'ingresso è gratuito



Il prototipo del Cos Cos esposto all'Aut di Milano

### Tacchini

**IL PROFILO**  
**Seb perde T**  
Non si chiama Seb...  
Il titolare di Seb...  
completo del...  
centro-avanti...  
sta con il 3 in...  
Torino. Pavesi...  
torino all'Aut...  
senza passione.

**DAI ANNI DI CIO**  
**Letho conda**  
Non si chiama...  
a 2 anni e 4 mesi...  
piena F.1 nel giugno...  
la galassia...  
schienato...  
più...  
a Pavesi...  
Pavesi...  
Letho...  
spazio.

**OSTACOLI**  
**Si parte l'8**  
Non si chiama...  
La Fin...  
del...  
a 7...  
si. Per...  
Dopo...  
di luglio...  
Sud



# CITADINO

## Corriere dello Sport

www.corriedellosport.it

Corriere dello Sport  
via...  
tel. 02...  
www.corriedellosport.it

Corriere dello Sport  
via...  
tel. 02...  
www.corriedellosport.it



Corriere dello Sport  
via...  
tel. 02...  
www.corriedellosport.it

Corriere dello Sport  
via...  
tel. 02...  
www.corriedellosport.it



### MOTO

## In ricordo di Simoncelli

giovedì 15 dicembre 2011 **25**

Montani  
e Gus Gus  
il pilota e  
la macchina  
più veloci



di Eugenio Mosca

MONZA - Ieri mattina, presso la sede dell'Automobile Club Milano, è stato presentato Fabio Montani in qualità di pilota italiano più veloce di tutti i tempi. Montani ha raggiunto il limite di 300,337 miglia orarie (483,377 km/h), il nuovo record della categoria Maxibike per motori aspirati 4.2, conseguito ad agosto sul deserto salato di Bonneville (Utah).

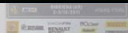
Il record del millennio è ancora più significativo perché ottenuto al volante di un mezzo interamente progettato e costruito in Italia, a Birome di Giovanni (provincia di Monza e Brianza), rispettivamente da Luca Piacentini e Mario Vella. La vettura Gus Gus (nella foto), che ha toccato una punta di velocità massima di 498,856 km/h, risuonerà sempre nella sede dell'Automobile Club in Corso Venezia fino a gennaio.

di [unreadable]

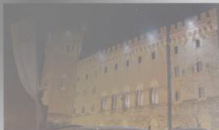


SPECIALE DETROIT - L'AMERICA INCANTATA  
DALLA DODGE DART - ALFA ROMEOORA ANCHE  
SU IPAD    
**Automobilismo**

MENSILE - FORTNIGHTLY - ANNO 38 - N. 7 - 10,90 €



Nella bella cornice del Castello di Valenzano (Arezzo), Renault Italia ha premiato i vincitori dei Trofei Rally 2011. A testimonianza dell'impegno profuso dalla Casa francese



Una festa adeguata all'impegno di Renault Italia nelle competizioni ha accompagnato la premiazione della stagione rallystica 2011 nel primo week end di dicembre. Il castello medioevale di Valenzano nell'aretino, ha ospitato i 300 protagonisti che hanno festeggiato i risultati della stagione conclusa.

La prima parte della serata si è conclusa con la premiazione del primo Renault Rally Event, competizione riservata alle sole vetture della Casa francese vinta da Gasperetti-Ferrari (Clio R3-Gima). Successivamente si è passati alla ricca premiazione che ha ripercorso la stagione 2011. In totale sette trofei riservati alle Clio RS N3 (2 Trofei), Twingo R26 (2 Trofei) e Clio R3C (3 Trofei). Buona parte di questi campionati hanno visto salire sul podio sia i primi tre equipaggi della classifica assoluta, sia quelli riservati agli uomini. In questo gruppo si sono aggiunti i riconoscimenti per i piloti Renault che hanno

## CHI SALE &amp; CHI SCENDE

**Fabio Montani**

Pilota italiano più veloce

È sul lago salato di Bonneville che la Gus Gus Streamliner, con 483,377 km/h, ha battuto il record di auto più veloce del mondo nella categoria fino a 4.200 cc. L'auto, progettata dall'ingegner Luca Piancastelli e pilotata dal milanese Fabio Montani, resterà esposta nel salone dell'AcI di Milano fino al 27 gennaio.

**Daniela Santanchè**

Deputato

Dopo gli habitués Balotelli e Corona è il turno di una politica farsi pizzicare in divieto di sosta. È toccato a Daniela Santanchè, ex sottosegretario del governo Berlusconi ed esponente del Pdl, farsi sanzionare dalla polizia locale di Courmayeur (Ao) per un parcheggio irregolare. "La macchina non è intestata a me e non guidavo io" si è difesa la pasionaria azzurra. Chissà chi pagherà la multa...



AUTOMOBILE CLUB MILANO

Dec 14 2011



Ford Shelby 1934

Buick Electra 225 1960

Lincoln Mark III 1970

Chevrolet Corvette C5 2005


**483.377 KM/H**  
**IL RECORD MONDIALE È ITALIANO**

 0000 1224 8000  

 124  
 125

 126  
 127

**ED È SUBITO RECORD!**
**DA BOMBÈ DI CALIFORNIA A BURNINGVILLE UNA KITT CARROSSA VINCITTE AL PRIMO TENTATIVO**

Il record è stato stabilito da un team di ingegneri e piloti che hanno utilizzato una vettura a propulsione elettrica, la Spirit of America, per raggiungere una velocità di 483,377 km/h. Il record è stato stabilito durante una corsa su una pista di sale in California, dove la vettura ha rotto il precedente record di 480,234 km/h stabilito da un'altra vettura a propulsione elettrica, la Bloodhound SSC, nel 2010. La Spirit of America è stata progettata e costruita da un team di ingegneri e piloti guidati da John Cobb, che ha anche pilotato la vettura durante la corsa. La vettura è stata costruita in soli 18 mesi e ha richiesto un investimento di 1,5 milioni di dollari. Il record è stato stabilito durante una corsa di 1,6 chilometri, dove la vettura ha raggiunto la velocità massima di 483,377 km/h in soli 11 secondi. La Spirit of America è stata costruita in un garage di un'azienda di ingegneria a Burnsville, in Virginia, e ha viaggiato per 100 chilometri per raggiungere la pista di sale in California. La vettura è stata pilotata da John Cobb, che ha anche pilotato la vettura durante la corsa. La vettura è stata costruita in soli 18 mesi e ha richiesto un investimento di 1,5 milioni di dollari. Il record è stato stabilito durante una corsa di 1,6 chilometri, dove la vettura ha raggiunto la velocità massima di 483,377 km/h in soli 11 secondi.

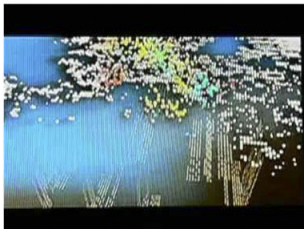


Il record è stato stabilito da un team di ingegneri e piloti che hanno utilizzato una vettura a propulsione elettrica, la Spirit of America, per raggiungere una velocità di 483,377 km/h. Il record è stato stabilito durante una corsa su una pista di sale in California, dove la vettura ha rotto il precedente record di 480,234 km/h stabilito da un'altra vettura a propulsione elettrica, la Bloodhound SSC, nel 2010. La Spirit of America è stata progettata e costruita da un team di ingegneri e piloti guidati da John Cobb, che ha anche pilotato la vettura durante la corsa. La vettura è stata costruita in soli 18 mesi e ha richiesto un investimento di 1,5 milioni di dollari. Il record è stato stabilito durante una corsa di 1,6 chilometri, dove la vettura ha raggiunto la velocità massima di 483,377 km/h in soli 11 secondi.

Il record è stato stabilito da un team di ingegneri e piloti che hanno utilizzato una vettura a propulsione elettrica, la Spirit of America, per raggiungere una velocità di 483,377 km/h. Il record è stato stabilito durante una corsa su una pista di sale in California, dove la vettura ha rotto il precedente record di 480,234 km/h stabilito da un'altra vettura a propulsione elettrica, la Bloodhound SSC, nel 2010. La Spirit of America è stata progettata e costruita da un team di ingegneri e piloti guidati da John Cobb, che ha anche pilotato la vettura durante la corsa. La vettura è stata costruita in soli 18 mesi e ha richiesto un investimento di 1,5 milioni di dollari. Il record è stato stabilito durante una corsa di 1,6 chilometri, dove la vettura ha raggiunto la velocità massima di 483,377 km/h in soli 11 secondi.

Rai 3

TGR 22 OTTOBRE



FABIO MONTANI

TG5





*nuvolari*

JULY 2011





PREMIAZIONE  
PANATHLON OCT 14 2011



Rai 3

TGR 19 DICEMBRE 2011





Dec 14 2011













**ФАЕНО МОИТАИМ**  
ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР ПАО «ГАЗПРОМ»



**ФАЕНО МОИТАИМ**  
ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР ПАО «ГАЗПРОМ»