



“CIRCUITO DI CREMONA”

RALLY NAZIONALE – RALLY NAZ. AUTO STORICHE – REGOLARITA' SPORT AUTO STORICHE
10-11 LUGLIO 2004 – CREMONA – COPPA ITALIA 2ª ZONA



MAURIZIO VERINI UN CAMPIONE CELEBRATO AL CIRCUITO DI CREMONA COL PROGETTO M.I.T.E.

Cremona 8 luglio 2004 comunicato 8

Maurizio Verini Campione Italiano ed Europeo Rally, Master Driving si occupa da oltre dieci anni di sicurezza stradale e, in particolare, di corsi teorici e pratici di guida automobilistica a tutti i livelli. Ha formato più di 20.000 persone ma, soprattutto, ha fatto della guida sicura una vera e propria specializzazione al punto da diventare la struttura ufficiale dell'Automobile Club d'Italia.

Sarà presente al Circuito di Cremona su Porsche 911 affiancato da Paolo Ambrosio, navigatore non vedente che grazie al progetto M.I.T.E. potrà utilizzare uno speciale radar stampato in “Braille” per adempiere a tutte le sue mansioni. Verini dichiara: *Per Cremona nutro un grande sentimento, bella la città ma soprattutto una gara bella e organizzata sempre in maniera professionale dall'amico Leo Adessi che sa il fatto suo e poi la partenza di notte dalla Piazza del Duomo è qualcosa di veramente emozionante. Per me inoltre è molto importante essere affiancato da un ragazzo del progetto MITE, sono bravissimi, ho già corso diverse volte con loro, hanno una sensibilità incredibile e corri senza problemi, senza accorgerti che sono non vedenti.*

Maurizio Verini nato a Riolo Terme (Ravenna) il 9 luglio 1943, Maurizio Verini è stato uno dei più bravi piloti italiani di rally degli anni Settanta. Il suo nome è legato indissolubilmente alla stagione di corse e vittorie della Fiat, che mise in campo uno squadrone di giovani e agguerriti piloti, non solo italiani, in grado di sconfiggere prima di tutto la concorrenza della Lancia e poi quella dei marchi stranieri, come Alpine-Renault, Saab, Porsche, Ford, Opel, Toyota e sul finire Nissan e Datsun. Il ruolo di Verini, in tutto questo, fu di primo piano. Il pilota ravennate infatti non soltanto conquistò un titolo italiano e uno europeo, ma condusse anche lo sviluppo delle nuove vetture da corsa del gruppo Fiat, in particolare la 131 Abarth. Collaborò poi attivamente alla conquista del campionato mondiale Rally Costruttori da parte della Fiat nel 1977 e nel 1978, oltre che nei secondi posti conquistati dalla casa torinese nel 1972 (era ancora Campionato Internazionale Marche), 1973, 1974 e 1975, correndo in squadra con fuoriclasse del calibro di Alen, Makinen, Röhrli, Mikkola e Waldegard. Verini debuttò con una Fiat, ovviamente, una 124 Coupé con cui disputò un'autosciatoria nel 1968 prima di dedicarsi ai rally sprint, sia nel 1968 sia nel 1969. Nel 1970 si iscrisse al Jolly Club, dopo avere comperato una berlina Fiat 125 fatta elaborare secondo il regolamento del Gruppo 1, quello riservato alle auto più vicine alla produzione di serie. In particolare, quella era la stessa vettura con la quale Verini andava a lavorare, alla quale aveva applicato soltanto il roll-bar, obbligatorio per le corse. Nel 1970 disputò i primi rally veri e propri, oltre ai soliti rallysprint. Nel 1971 Verini acquistò una Fiat 125 ex ufficiale della squadra corse Fiat per i rally, elaborata per come Gruppo 1. Nel 1972 Verini era ancora un pilota privato, però riuscì ad acquistare una Fiat 124 Spider di 1400 cc, ex squadra corse Fiat, e a ottenere un buon risultato al Rally dell'Isola d'Elba, dove si classificò al quarto posto. Quell'anno venne creata la squadra rally della CSAI (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana), una specie di squadra nazionale rally riservata ai giovani più promettenti. Verini venne chiamato a farvi parte (era l'unico a correre con un'auto di marca Fiat), e grazie a questo ricevette un contratto da parte della casa torinese. In quel 1972 partecipò alla Mitropa Cup Junior e la vinse, ottenendo il primo risultato di rilievo della sua carriera. Nel 1973 Verini entrò nella squadra ufficiale Fiat, partecipando ufficialmente al Campionato Italiano Rally. Il titolo venne vinto da Amilcare



“CIRCUITO DI CREMONA”

RALLY NAZIONALE – RALLY NAZ. AUTO STORICHE – REGOLARITA' SPORT AUTO STORICHE
10-11 LUGLIO 2004 – CREMONA – COPPA ITALIA 2ª ZONA



Ballestrieri, che correva con la Lancia. Verini fece qualche buon risultato, tra cui il Rally del Medio Adriatico, la sua prima vittoria assoluta, e si classificò secondo nel Campionato Italiano. Correva con la Fiat 124 Spider di 1600 cc. Fece anche le sue prime gare di livello internazionale, come il RAC in Gran Bretagna, ma senza fortuna. Un'ottima prestazione invece al Rally di Sanremo, dove in coppia con Angelo Torriani arrivò per la prima volta vicino alla vittoria. Quello tra Verini e il rally sanremese fu un rapporto stregato. Il pilota ravennate, infatti, arrivò secondo ben quattro volte, pur non vincendo mai: nel 1973 con Torriani su Fiat 124 Spider, nel 1975 con Rossetti sempre su 124 Abarth, nel 1977 con Scabini su Fiat 131 Abarth e 1978 con Bernacchini su 131 Abarth. In due occasioni avrebbe potuto veramente vincere: nel 1975 Waldegard con la Lancia Stratos aveva dei problemi meccanici e chiesero a Verini di arrivare secondo, perché la Fiat non faceva tutto il Mondiale mentre la Lancia sì (ricorda però Verini: Per noi piloti era come un derby: io le Lancia le avrei tamponate tutte in autostrada); nel 1977 era in testa alla corsa, ma un problema al differenziale lo costrinse alla sostituzione di quel particolare pezzo e lo relegò al secondo posto, anche per via della decisione in casa Fiat di fare vincere Andruet, preferito a Verini perché la casa torinese voleva puntare sul mercato francese. Più maturo ed esperto, Verini si stava avvicinando a quelle che sarebbero state le sue stagioni migliori. Nel 1974 corse in coppia con Gino Macaluso vincendo il Campionato Italiano su Fiat 124 Abarth di 1800 cc, mentre nel 1975 si laureò Campione Europeo Rally (in coppia con Francesco Rossetti), vincendo addirittura quattro gare e arrivando secondo, come già nel 1972, al Rally di Monte-Carlo. Verini vinse il titolo con autorità, aggiudicandoselo già a San Martino di Castrozza, in agosto, dove arrivò secondo vincendo il campionato. Alla fine del 1975 Verini portò al debutto al Rally di Piacenza la nuova Fiat 131 Abarth. Un'auto identica corse con Bacchelli nello stesso rally. Fino al 1978, Verini corse sempre con la 131 Abarth, portando però la 124 Abarth a disputare la sua ultima corsa come vettura della squadra ufficiale Fiat: accadde al Rally di Montecarlo del 1976, e si trattava di una 124 Abarth con motore 2000 cc, 16 valvole, con 240 cavalli, dipinta con i colori gialli e blu della squadra corse Fiat. Fece diversi rally con valore iridato, come il RAC e il Rally del Marocco, ma problemi di affidabilità meccanica della sua 131 Abarth gli negarono buoni risultati. Nel 1977 disputò il Campionato del mondo ma fece anche un programma semiufficiale nel Campionato Italiano con il Jolly Club e con la 131 Abarth, arrivando secondo dietro a Pregliasco, su Lancia. Lo stesso risultato ripeté nel 1978, quando il Campionato Italiano Rally venne vinto da Vudafieri su Fiat. Quell'anno Verini vinse il primo Rally della Costa Smeralda della storia. Nel 1979 passò alla Opel, correndo con la Ascona 2000 cc in attesa della potente Ascona 400. Insieme con Conrero sviluppò questa vettura, correndo nel Campionato Italiano, ma nel 1980 passò all'Alfa Romeo, ingaggiato dall'ingegner Carlo Chiti, per disputare il Campionato Europeo Rally. Fu un errore, perché l'Alfa GTV Turbodelta era un'auto nuova da sviluppare, mentre in casa Opel venne finalmente pronta l'Ascona 400, che vinse tutto con Tony Fassina, Campione Italiano 1981. Proprio il 1981 fu il primo anno davvero negativo per Verini, perché l'Alfa Romeo decise di sospendere il programma rally per concentrarsi sulla Formula 1 e quindi il pilota ravennate si trovò senza vettura. Nel 1982 continuò a correre ma come pilota privato, e da quel momento non corse più con le squadre ufficiali. Tra il 1983 e il 1985 fu il direttore sportivo e gestore della squadra corse Citroën, che con la Visa ottenne buoni risultati. Al volante di questa vettura, Verini arrivò primo assoluto al Rally Conca d'Oro, in Sicilia nel 1985, una gara di Campionato italiano. Fu l'ultimo acuto di un pilota brillante che avrebbe potuto ottenere di più, e che dal 1986 si allontanò progressivamente dall'ambiente delle competizioni.