

IL RICORDO DI ROBERTO ANGIOLINI, UNA VITA SPESA NEL LEGGENDARIO JOLLY CLUB

AUTO SPRI NT

n. 15

Anno LVIV Settimanale - 15-21 aprile 2020

3,00 Euro (Italy only)



ESCLUSIVO

GUNTHER STEINER

**«Sogno il giorno in cui
ci dicono che possiamo
tornare a correre!»**



REGINE ANTI CORONA

Contro il terribile virus le eccellenze italiane del mondo racing e le squadre della F.1 mettono a disposizione know-how tecnologico ed energie per vincere una sfida ancora più nobile

ULTRA INTERNET FIBRA.

INTERNET
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH

MODEM SUPER WI-FI
GRATIS

SENZA VINCOLI

26^{,95} €
AL MESE

ANCHE PER PARTITA IVA



OFFERTA SOGGETTA A LIMITI GEOGRAFICI E
TECNOLOGICI, PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA
E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it | ☎ 130 | negozi tiscali



TISCALI
Onlife



Con lo sguardo dritto nel **futuro**

La domanda si insidia sempre più pressante: ma quale sarà il nostro futuro adesso? Quale sarà la nostra vita una volta che, speriamo al più presto possibile, si sarà allentata la morsa di questo virus maledetto che semina morte, quarantene, disastri economici? Impossibile disegnare adesso uno scenario plausibile senza rischiare di sbagliare completamente il tiro e mandare in tribuna qualsiasi considerazione. «Quando tutto questo sarà finito, ci sarà ancora voglia di andare alle gare? O ad una partita, in teatro, al ristorante, al cinema? Dobbiamo capire come ricominciare, perché al momento siamo tutti limitati in quella che era la nostra libertà, a seconda di chi siamo e dove ci troviamo». Lo ha detto nei giorni scorsi il presidente della Federazione Internazionale Jean Todt. Come dargli torto? Parlando di Motorsport, com il presidente ha anche aggiunto: «Appena sapremo che si può ripartire penso che ci potranno essere due o tre Gp al mese. Cominciando a luglio o agosto e proseguendo fino a dicembre. Abbiamo sei mesi, moltiplicando per tre siamo su un numero ottimo di gare. Ma non dimentichiamo che stiamo affrontando situazioni diverse perché gli organizzatori possono anche procedere con tutte le misure di sicurezza, ma se poi si rifiutano di farlo o hanno perplessità? Un evento è una festa e dobbiamo fare che sia così, non possiamo organizzarlo, se poi non ci sono questi presupposti». Anche Mattia Binotto su Sky Sport UK ha parlato di futuro. «Dovremmo guardare al futuro e non dimenticare che come aziende e come squadre abbiamo responsabilità sociali, ad iniziare dalle persone che lavorano per noi. Amiamo il lavoro che facciamo, penso che sia un aspetto molto importante, posso dire di essere davvero appassionato del mio

lavoro, come lo sono tutte le persone che sono in questo ambiente». Nel frattempo è solo da applaudire la risposta che tutto il Motorsport sta dando in questi giorni difficili e terribili. Una gran bella filiera di solidarietà, una storia alla quale abbiamo dedicato la copertina di questo numero di Autosprint. Voglio ringraziare i nostri fedelissimi lettori che continuano a seguirci e non smettono di ringraziare gli edicolanti per il loro tener duro. In tempi di chiusure e quarantena la lettura è uno degli svaghi che va per la maggiore. E anche se il mondo si è fermato con l'arrivo della pandemia che ha sconvolto le nostre vite non se ne sono andate le passioni. Che continuano ad ardere forte, spinte anche dall'onda dei ricordi che in questo periodo affiorano a decine. Anche sul fronte del Motorsport l'interesse non si placa anche in questa situazione di sospensione totale

in attesa di un futuro diverso. Ed è anche per questo che ogni settimana Autosprint esce in edicola sull'onda di una passione che non è stata ancora definitivamente contaminata. Così anche per andare incontro ai nostri fedelissimi lettori abbiamo deciso di proporre una grande offerta per l'edizione digitale del nostro settimanale da corsa. Un abbonamento ad Autosprint digitale della durata di 90 giorni a 5,99 anziché 15,99: un'ottima occasione per leggere di corse con un'offerta lancio di tre mesi. Pronto per uscire in edicola è anche il numero 2 di Autosprint Gold Collection. Ed è da non perdere. Parla di Ayrton Senna e regala immagini e ricordi da brivido. Restiamo in casa, ma almeno leggiamo delle meravigliose storie di corse. ●



FORMULA UNO

- 10** COPERTINA REGINE ANTI CORONA
- 16** ESCLUSIVA INTERVISTA A GUNTHER STEINER
- 20** INTERVENTI STRAORDINARI
- 24** COME SARANNO I WEEK END F1
- 26** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI

REPORTAGE

- 44** RALLISTI RICONVERTITI

VELOCITÀ

- 56** INTERVISTA A RIGON
- 64** INCHIESTA AUTODROMI 2ª PUNTATA/MONZA

RALLY

- 48** IL RICORDO DI ROBERTO ANGIOLINI

RUBRICHE

- 4** FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 8** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 28** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 78** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



Paddock sotto quarantena



IN UN MOMENTO PARTICOLARE E DIFFICILE COME QUESTO, LA FORMULA UNO VIVE DI FATTI, DI NOMI E DI VOCI MA NON PIÙ DI ROMBI, DI SFIDE E DI TRIONFI. E ALLORA ECCO FARE NOTIZIA UNO STRANO NEOLOGISMO DI BRIATORE OVVERO L'ANNUNCIATA PATERNITÀ DELL'89ENNE BERNIE ECCLESTONE...

Tachipirinha

Il 12 aprile è una data da ricordare: Flavio Briatore ha compiuto brillantemente 70 anni in forma splendida. Festa a distanza nella sua bella casa di Montecarlo, con chi gli vuole bene, un brindisi e via. Ma oramai Flavio è uscito dalla F.1 entrando nel novero degli opinionisti politici dei nostri talk show. L'altra sera era da Bianca Berlinguer a "Cartabianca", tra l'altro, ha raccontato di aver avuto, a dicembre, qualcosa di simile al Coronavirus, spiegando che il dottor Zangrillo (quello che assiste anche Berlusconi) lo ha curato con la... Tachipirinha. Sì, ha detto proprio così, inventandosi un neologismo a metà tra la Tachipirina, il noto farmaco a base di paracetamolo che prendiamo da quando eravamo bambini, e la Caipirinha, celebrato cocktail brasiliano

no che si fa con cachaca, lime, zucchero di canna e ghiaccio. A questo punto viene un dubbio: dando per scontato il lapsus (può accadere a tutti) Flavio è uscito dalla malattia con una medicina o con una bevanda alcolica? In ogni caso auguri!

Babbo

Ha fatto scalpore la notizia di una nuova paternità per Bernie Ecclestone, dati gli anni, 89. A noi di Flobert il gesto pare quasi sovversivo, nel senso migliore del termine. Mentre tutti ci chiudiamo, ci preoccupiamo, ci incupiamo, lui sfodera una fiducia strepitosa. Un atto d'amore verso la propria moglie, Fabiana, che di anni ne ha 45 e desiderava un figlio. Il cui destino sarà comunque sostenuto da mezzi adeguati. Grande Bernie!



A MUOVERE LE ACQUE SONO DUE VECCHIE VOLPI

Con zero attività in pista, sopra, a riprendersi spazio e visibilità sono due grandi veterani della F.1, quali Bernie Ecclestone e Flavio Briatore, in alto a destra

Sdoppiamenti

Dalle personalità sdoppiate, che pullulano in Formula Uno, ai gran premi sdoppiati. Come potrebbe essere il caso di Silverstone e anche di Zeltweg. Gli inglesi ci stanno pensando, compresa l'idea folle e anche idiota di fare una gara il sabato in senso orario e l'altra la domenica in senso inverso. Gli austriaci hanno dichiarato la loro disponibilità ad organizzare almeno una corsa, il Gran Premio in calendario a luglio. Il circuito di Zeltweg, come si sa, è di proprietà della Red Bull. Ed Helmut Marko, che attorno alla pista possiede due hotel (o anche più, non siamo aggiornati), stavolta è però intervenuto mettendo in guardia gli organizzatori: «L'impianto è in grado di ospitare senza problemi la gara, non ci vuol molto una volta confermato l'ok. Ma il problema è un altro: quello dell'arrivo dei team, con i relativi trasporti. Siamo sicuri che non ci saranno problemi alle dogane?». No, non siamo affatto sicuri.

Vino

L'obbligo di stare a casa ha portato Jean Alesi a richiudersi, si fa per dire, nella sua residenza di Avignone, in compagnia del figlio Giuliano. La casa è una meraviglia ma soprattutto è confinante con la vigna di famiglia i cui grappoli portano ad ottenere un eccellentissimo vino rosso. Jean non si limita a guardare e fare due passi: cura i vigneti ed è diventato un vero esperto di vinificazione. Per la fortuna di chi può bere il suo "Clos" prodotto da uve Grenache, Syrah e Mourvedre.

Dennis

Non si parlava più di lui da un pezzo. Invece eccolo, più vivace che mai, di nuovo alla ribalta della stampa britannica per un'iniziativa benefica da lui finanziata, a favore di chi, nel dramma del Coronavirus, ha perso tutto e non ha neppure un pasto caldo con cui sfamarsi. Ron Dennis, secondo fondatore della McLaren, da anni - stando quanto ha dichiarato - si dedica a iniziative filantropiche. Ed è una bella cosa. «Dopo aver venduto le mie quote in McLaren nel 2017 ho dato un'altra direzione alla mia vita, ma seguo ancora le corse», ha dichiarato con fare più rilassato di una volta. E poiché Hamilton anche di recente aveva dichiarato che «Senza Ron non sarei mai arrivato sin qui», lui ha replicato: «Mi fa piacere. Lewis è uno che non dimentica. Ed è un grande campione».

Compressione

Non si sa quando si potrà tornare a correre. In compenso, alla ripresa, avremo weekend caotici. Già, perché, il problema di recuperare un gran numero di Gran Premi, oltre alla F.1, l'avrà anche il Motomondiale. Per non parlare di ogni altra disciplina sportiva. È probabile che si passi dunque da



un vuoto assoluto ad una compressione totale, con weekend farciti di impegni, cosa che comunque ridurrà gli indici d'ascolto corrispondenti ai vari eventi. Il che potrebbe determinare, in futuro, una discussione piuttosto complessa sul costo dei diritti e sugli introiti conseguenti destinati ai protagonisti. Anche pensando a qualche sconfinamento nel 2021 dei campionati 2020.

Meno soldi per tutti sarà probabilmente il motto più gettonato a proposito di sport che, per sopravvivere, dovranno trovare nuove idee e nuove regole non solo tecniche. Il budget cap è solo la punta di un iceberg gigantesco.

Tempi

Toto Wolff, dopo le voci che lo vorrebbero ai vertici di Aston Martin per il rilancio industriale del marchio britannico o ai vertici di Racing Point (che diventerà Aston Martin) nel 2021 insieme col suo amico Lawrence Stroll, ha smentito ogni ipotesi: «Sono legato alla Mercedes, alla sua storia. Il mio ruolo in Mercedes non cambierà, a breve termine». Appunto: "breve termine" che lasso di tempo è? Come si può misurare? La buttiamo lì: alla fine di questa stagione che potrebbe anche non cominciare, Wolff vedrà il da farsi. Ole Kallenius, numero 1 di Mercedes, ha invece confermato che il team conti-

nuerà a essere presente in Formula Uno. Sì, ma con chi nel ruolo di capo? E con chi, se Wolff se ne andasse altrove?

Caraibi

A proposito di Toto Wolff. Pare che non appena rientrato dall'Australia, il boss Mercedes si sia trasferito ai Caraibi. Più accoglienti, tranquilli e sicuri rispetto all'Inghilterra. E da lì abbia partecipato alle moltissime riunioni tra team principal, Liberty Media e Fia organizzate quasi quotidianamente. A proposito di taglio dei costi, soprattutto. In attesa di rischiare un taglio dello stipendio, Toto avrebbe così scelto di portarsi avanti, godendosi un po'.

Quattro

Zak Brown, presunto mago del marketing e della pubblicità, oggi responsabile della McLaren, si sta interessando molto del futuro della Formula Uno durante e dopo il Coronavirus, al punto di dichiarare che «siamo di fronte a un momento di crisi e se questa crisi non sarà gestita bene rischiamo di perdere per strada almeno quattro team». Poi ha aggiunto: «Quanto sta accadendo è potenzialmente devastante, oggi la Formula Uno è molto fragile». Lui, per non rischiare, ha intanto messo in cassa integrazione a stipendio ridotto una parte della

PERSONAGGI IN CERCA DI... COPIONE!

Sopra, Seb Vettel a bordo della sua Ferrari, mentre, a destra, ecco Zak Brown della McLaren. Nell'altra pagina, la rosa Racing Point, che nel 2021 diventerà Aston Martin, e un sorridente Toto Wolff...

squadra. E ha tagliato gli ingaggi di Sainz e Norris. Che sono stati consenzienti.

Raccomandazioni

Sebastian Vettel sarebbe potuto arrivare in Ferrari molto tempo prima. Invece è stato ingaggiato solo quando aveva sulle spalle già quattro titoli mondiali. Lo ha rivelato Luca Montezemolo a Sky, spiegando che fu Michael Schumacher a suggerirgli di prendere il giovane pilota tedesco, quando ancora non era nessuno. Ma Maranello non volle assumersi la responsabilità di mettere su una sua macchina un giovane ancora da formare.

Copiaincolla

La Racing Point che si è vista nei test di Barcellona e che era pronta a debuttare al Gp d'Australia è una copia perfetta della Mercedes dello scorso anno: si sa, già detto, già scritto. Ma la polemica non si è ancora esaurita, anzi va avanti. Chi ha messo di nuovo il dito nella piaga è stato Cyril Abiteboul, responsabile della Renault, che ha dichiarato, riferendosi ai tecnici del team britannico che hanno detto di essersi solo "ispirati" alla macchina campione del mondo: «*Non si era ancora vista in F.1 una squadra orgogliosa di aver copiato un'altra macchina, evidentemente si è avvalsa di bravi fotografi. Ma poi quelli della Racing Point hanno davvero tratto i disegni da immagini pubbliche o hanno avuto informazioni?*». La risposta, al momento, non c'è. Spetta alla Fia dirlo. A tutti.

Furto

Tutto quello che riguarda la Russia è sempre molto misterioso. Il clima da Unione Sovietica non si è



ancora diradato. Ed ecco che mentre Sochi dichiara di avere con Liberty Media un contratto sino al 2025, spunta una ipotesi di Gran Premio a San Pietroburgo. Due gare iridate in Russia, quindi? No. Però a 60 km da San Pietroburgo c'è una pista nuovissima e modernissima, chiamata Igora Drive, che è pronta a ospitare la Formula Uno nel caso Liberty Media lo desiderasse: così hanno dichiarato i responsabili dell'impianto. Che cosa ci sia dietro questa sibillina affermazione non si sa. Che Sochi si sia già stancata della F.1? Che Putin desideri uno scenario più internazionale? Mistero. Intanto Daniil Kvyat ha già detto che «*Correre là sarebbe una cosa mega*». Non resta che seguire gli eventi.

Passatempo

Che cosa fanno i piloti segregati nelle loro case, in tempi di Coronavirus? Max Verstappen lo ha rivelato dalla sua residenza di Monte Carlo: «*Resto nella mia abitazione più tempo possibile, passo le giornate al simulatore e mi alleno per essere pronto alla ripresa*». Una affermazione che può valere anche per il 99% dei suoi colleghi. Ce ne fosse uno che dica, che so, di essersi appassionato alla filmografia di Fellini. O che legge i classici russi. O che ha scritto un racconto, dipinto un quadro, potato le piante del giardino. No: solo simulatori di guida e preparazione fisica. E poi ci lamentiamo delle dichiarazioni che i piloti rilasciano ai Gran Premi??? ●



Che fine ha fatto in **F.1** la **certezza** del **diritto**?

NELLO STRANO CASO CIRCA LA REGOLARITÀ O MENO DELLA FERRARI NELLA SECONDA PARTE DEL 2019 LO SVILUPPO DELLA FACCENDA INDICA CHIARAMENTE CHE A USCIRCI MALE È SOLO UN SOGGETTO, OSSIA TUTTO L'UNIVERSO MONDO DEI GRAN PREMI. E I SOLI VERI INNOCENTI (E DANNEGGIATI) SIAMO NOI APPASSIONATI, SEMPRE MAL CONSIDERATI, TASSATI E TOSATI

No, ma, dico, a voi è piaciuta e piace la gestione dell'affare sulla regolarità Ferrari nella seconda parte della stagione 2019?

Sinceri: pensate che in tutta questa faccenda ci sia un cattivo, un colpevole e tanti verginelli tutt'attorno? O piuttosto si tratta del tipico caso in cui chiunque sta contribuendo a rendere ancor meno credibile la già non credibilissima immagine della F.1 e, con essa, la sua stessa intima sostanza?

Ecco, a me pare decisamente più plausibile quest'ultima ipotesi, la quale, oltre a dare un'idea raccapricciante del presente della categoria, getta pesanti ombre su atmosfera e serenità del paddock iridato, sfiorandone la reputazione. Ma andiamo con ordine. Da che mondo e mondo, in una società strutturata, la preconditione è che esistano autorità, regole condivise e volontà di rispettarle, nonché, ove violate, sanzioni predeterminate corrispondenti e senz'altro irrogabili.

Le regole devono essere chiare e conoscibili, così come le sanzioni collegate e la legge ha l'obbligo d'essere uguale per tutti, ad applicazione pubblica e conoscibile, in base al principio di responsabilità.

Son cose ovvie e le cose ovvie devono essere rispettate. Eppure stavolta ciò non è o non pare proprio. Se dopo la verifica d'un'ipotetica regolarità o meno, stipulo un patto di riservatezza e mutua discrezione intersoggettiva, il problema e il danno conseguenti non riguardano tanto la questione in sé, ma la legittimità successiva dell'intero sistema giuridico.

In questo caso, dell'impianto globale giuridico-sportivo che gestisce la F.1. Lo strumento, ossia il patto di riservatezza, in sé resta tecnicamente e istologicamente legittimo, ma la sua funzione, di fatto, infetta il sistema tutto.

Perché se la massima autorità s'impegna con l'indagato a non rivelare i termini precisi di quanto accertato e le sue stesse implicazioni tecniche e quindi



GRAN BRUTTO MOMENTO E NON SOLO PER IL VIRUS

Il vuoto pneumatico,
ma non a causa
di Covid-19. Nel paddock
il senso di pochezza
sportiva si respira per ben
altri motivi e situazioni...

giuridiche, viene a cadere il cardine fondamentale di qualsiasi tipo di civiltà credibilmente regolamentata, ossia la certezza del diritto.

Da questo, per effetto domino, crolla un altro pilastro che regge la baracca: l'eguaglianza della legge per tutti. Se disciplino un caso e lo risolvo tramite patto di riservatezza tra soggetti che di fatto si comportano come privati in transazione - e cioè in consensuale composizione di una controversia -, stabilisco un pericolosissimo precedente che di fatto non solo danneggia l'autorevolezza di qualsiasi Tizio o Caio chiamato in causa, ma mina intimamente la funzionalità del sistema rispetto ad eventuali casi futuri di eguale tenore e spessore.

Poniamo, per esempio di scuola, che l'Isotta Fraschini debutti nel mondiale 2021 dando vita però in pista a sospetti d'irregolarità. Ebbene, ora la prima cosa che sarebbe sensato fare, se fossi il team principal dell'Isotta Fraschini, indipendentemente dall'esito delle indagini, consiste nel richiedere lo stesso tipo di trattamento del caso precedente. Ossia, per colpevole o innocente che ne uscirà la squadra, please, segretatemi. Ciò che emergerà, non si saprà mai e resterà il nostro piccolo segreto, come dicono le milf ai pizzaboy su pornhub. Dio, che tristezza.

Perché questo, il nostro, è film di tutt'altro tenore, anzi è la realtà della massima espressione dello sport automobilistico. Il cui problema vero non è essere ferma per coronavirus, ma di ritrovarsi fortemente sospettata di una giustizia che sembra non funzionare esattamente come dovrebbe.

Ecco, c'è una cosa che mi stupisce molto, in tutta questa faccenda, non è tanto il comportamento o le dichiarazioni di tutti i soggetti interessati o quelli comunque portatori diretti di un legittimo interesse di equità di giudizio e nondimeno della sua dovuta e piena conoscibilità.

No, a stupirmi è l'acquiescenza, il silenzio e, tutto sommato, il quieto disinteresse dell'opinione pubblica. Da una parte posso capire, perché in tempi di pandemia e con la fame e la carestia che bussano alle porte, in giro tra funerali negati, casse integrazioni, licenziamenti e quarantene paramedievali, si percepisce benissimo che esistono cose ben più importanti della presunta violazione o meno di un comma del regolamento tecnico.

Tuttavia la zaffata pestilenziale che proviene e promana da questo discutibile affare e, soprattutto, il modo in cui viene gestito, lasciano intendere che la verità nascosta sia niente rispetto al comportamento complessivo dell'intero sistema Formula Uno.

Sì, perché questo sistema, nessuno escluso e tutti inclusi, sta dimostrando chiaramente che in realtà tanto se non tutto è aggiustabile, parzialmente insonorizzabile, felpabile e coibentabile. Arriverei a dire alle soglie dell'insabbiabile, in teoria. Non stavolta, magari, ma, chissà, magari alla prossima.

E che il concetto di giustizia giusta tutto sommato potrebbe essere derogabile da strizzate d'occhio furbarelle, accordicchi di buon senso, volemose bene, dai che magari ho tradito lo spirito ma in fondo non ci sono prove provate, bensì solo deduzioni logiche quanto indimostrabili e così via.

Nessuno di noi ne ha la certezza, ma qui e ora i sospetti hanno buoni motivi di nascere. Eppoi, caris-

simi signori padroni, promotori regolamentatori e concorrenti della Formula Uno, guardate che la simpatica categoria che vi vede sculare dei corridoi con le trippe piene e le chiacche dai portafogli gravidi di dollari a qualche piccolo e sacrosanto obbligo morale è comunque sottoposta, neh?

Anche perché i Gran Premi alla televisione mica ce li fate vedere gratis, mi pare. Anche perché per infilarsi in tribuna centrale in un Gp bisogna spendere quanto per un completo elegante atto ad andare a un matrimonio, compreso il regalo alla sposa.

Cioè, qualsiasi stormir di fronde o venticello ce lo fate pagare come fosse Eau de Chanel, quindi, alla fin fine, la marea immensa dei salassati, ovvero noi del popolo bue, avremo pure il diritto di trasformarci in opinione pubblica verso la quale si ha obbligo morale di chiarezza, onestà e trasparenza.

In fondo, la stessa trasparenza, ab origine, dovrebbe esserci e contraddistinguere qualsiasi tipo di pronunciamento definitivo o composizione di una controversia in atto tra soggetti sportivi e autorità giudicante. Sennò, se qualsiasi cosa che capita son solo cavoli vostri e manco ci riguarda, be' allora magari perdetevi anche il diritto di chiederci i quattrini per biglietti, cessioni di diritti, abbonamenti Tv, cappellini, magliette e ombrellini, compresi tutti i profumi e i balocchi della vostro costosissimo caravanseraglio, che da decenni munge, tosa e spesso umilia l'appassionato puro e semplice, senza neppure la contropartita dell'obbligo al rendiconto della giustizia.

Di questo passo, paradossalmente, con lo stesso tipo di filosofia, i top team potrebbero raggiungere un accordo di riservatezza secondo il quale la Federazione non è obbligata neanche a pubblicare la classifica definitiva di un Gp nel dopo corsa, in quanto il risultato delle verifiche tecniche al parco chiuso resta vincolato da un simpatico patto confidenziale. Quindi, proprio come nella trama di Matrix o nel finale della serie Lost, tutti seguiamo la faccenda per anni e anni ma poi, giunti al dunque e alla serata dell'ultima puntata, manco ci fate capir niente o quasi. Insomma, da parte di noi appassionati un gran dispendio di quattrini, tempo, impegno, per arrivare alla fine che hai visto tanto ma non t'è restato niente: tale e quale ad andare a funghi con l'elicottero. Eppoi, scusa, Federazione, ma un patto di riservatezza come tale deve restare segreto. Se sveli che c'è, che esiste, a che gioco giochi? Se il pizzaboy va al bar e dice che non può dir nulla ma che forse ne sa di ogni su una stimata signora, che riservatezza è? Siamo alla sbracata eccitazione della fantasia altrui che rischia di far più danni della realtà rivelata, no? Per questo, nella malinconica faccenda del patto riservato, non ci sono buoni o cattivi ma una sola morale: l'assenza di sensibilità giuridica (e stile) in tutti gli atteggiamenti, perfino quelli dei rivali indignati della prima ora che poi improvvisamente preferiscono quasi lasciar perdere, perché hai visto mai, tra nobili cani di razza mica ci si morde davvero.

Un consiglio, cari tifosi veri del motorsport e dello Sport. Non preoccupatevi se quest'anno si correranno due, dieci, venticinque Gran Premi di Formula Uno o neanche mezzo. Preoccupatevi solo che - quanti e quanti che siano -, quelli futuri vengano gestiti in modo un tantino più credibile e cristallino. ●

Regine anti Corona

AZIENDE ITALIANE LEGATE ALLE CORSE AL TOP E LE STESSA SQUADRE F.1 PER UNA VOLTA LASCIANO DA PARTE IL TARGET DI VINCERE IN PISTA, METTENDO A DISPOSIZIONE KNOW-HOW ED ENERGIE NELLA PRODUZIONE DI ATTREZZATURE PER COMBATTERE LE CONSEGUENZE TERRIBILI DEL COVID-19, IN UNA SFIDA CHE SUSCITA APPLAUSI

La pandemia Covid-19 si combatte reagendo, attaccando, arginando con decisione un rivale subdolo e invisibile. Chi è parte del mondo del Motorsport è abituato ad accettare la sfida, ad affrontare il rischio, a reagire in tempi e modi che sarebbero impensabili nella maggior parte degli ambiti esterni. In questo periodo le monoposto rimangono ferme sui cavalletti, i motori sono spenti, ma nessuno vuole subire le circostanze passivamente. Si lavora soprattutto in regime di smart working, rigorosamente tra i muri di casa, con l'obiettivo di non farsi trovare impreparati quando sarà il momento di ripartire. Quan-

di [Alessandro Gargantini](#)

do, nessuno lo sa. Ma poco importa. Perché, nonostante le tante incognite, c'è un nucleo all'interno delle squadre, e delle imprese che ruotano attorno alle corse, che continua a pulsare forte, che non si ferma mai e sforna, l'una dopo l'altra, iniziative sorprendenti e toccanti. Spesso frutto di competenze, ingegno, coraggio e passione che accomunano tanti addetti ai lavori. Ed ecco che si formano gruppi di lavoro strutturati, ma anche unioni estemporanee che sono soprattutto frutto della tenacia e dell'impegno sociale. Che riflettono soltanto una delle sfaccettature dell'essere umano, ma tra quelle più vere e commoventi. Perché al-



IL GRUPPONE DEI TEAM F1 VUOLE FALCIARE IL VIRUS!

Per una volta il pacchetto di mischia della F1 risulta unito e compatto nello scopo di falciare il virus maligno che sta mettendo in ginocchio il mondo, cambiandoci la vita...

la fine ci sono poche cose che, in fondo, appagano ed emozionano come riuscire ad aiutare il prossimo. Ed ecco che da queste meravigliose imprese sorgono idee emozionanti che porgono la mano ad una società in affanno e ai sistemi sanitari di un numero sempre crescente di Paesi che necessitano di strumenti sempre più complessi per affrontare un virus che, a fasi alterne, cresce con una velocità e una forza difficili da contrastare. Poco importa che si tratti di un supporto ad un respiratore o di una maschera low cost per terapie sub-intensive ottenibile da un modello normalmente utilizzato in vacanza per fare snorkeling. Per

gli uomini delle corse si tratta di una sfida nuova, diversa, che se vinta vale molto di più di tanti successi sportivi. Proprio in un periodo in cui le Istituzioni Comunitarie faticano a trovare intenti convergenti tra gli Stati, su un tema così importante gli uomini delle corse hanno messo da parte per un attimo ogni rivalità per conseguire un obiettivo speciale e superiore. Ed è questo, forse, uno dei pochissimi aspetti positivi che ci lascerà questo momento di grande sofferenza. Sette scuderie inglesi, alle quali ha offerto il proprio supporto anche la faentina Alpha Tauri, si dedicano alla progettazione di ventilatori e di ausili



PIRELLI E FERRARI IN PRIMA FILA!

A lato, Marco Tronchetti Provera, amministratore delegato di Pirelli è con Mario Isola. Il marchio italiano sta facendo la sua parte nell'emergenza COVID-19, così come la stessa Ferrari, in basso, con tutto il suo know-how messo a disposizione di sinergie utili alla causa

← alla respirazione che stanno già fornendo un importante sollievo ai malati. Grazie ad un dispositivo realizzato dalla Mercedes, non disponibile nel Regno Unito, il numero di pazienti che devono ricorrere alla terapia intensiva si riduce fino al cinquanta per cento. Anche il gruppo FCA e la Ferrari hanno allestito dei progetti encomiabili, così come tante aziende leader nel Motorsport come Lamborghini, Pirelli, Brembo, solo per citarne alcune, che si sono messe in mostra per la loro sensibilità e per il supporto concretamente offerto a

diverse strutture sanitarie. Tutte meritano un applauso e un ringraziamento, anche da parte di chi spesso non guarda alle corse con troppa simpatia.

Dietro al Progetto Pitlane le sette scuderie inglesi

Sette scuderie inglesi stanno dando il loro contributo alla battaglia contro la pandemia COVID-19 fornendo un supporto molto concreto al servizio sanitario britannico. Negli ultimi giorni del mese di marzo hanno costituito un gruppo di lavoro chiamato "Project Pitlane" in modo da mettere



a disposizione la loro esperienza e reattività nel progettare e costruire respiratori e strumenti da utilizzare nel trattamento dei pazienti affetti dal virus nel Regno Unito. Le squadre coinvolte nel progetto sono Haas, McLaren, Mercedes, Racing Point, Red Bull, Renault e Williams. Alpha Tauri ha offerto un contributo alle sette scuderie inglesi e dovrebbe essere presto coinvolta nell'iniziativa. È stato lo stesso Governo Inglese a promuovere l'iniziativa, conoscendo la reattività dei team della massima serie e le loro competenze tecnologiche e la capacità di affrontare le sfide più complesse nel rispetto di dead-line molto stringenti. Le finalità di "Project Pitlane" sono di progettare e costruire nuovi dispositivi sanitari, affinarne la produzione all'interno del consorzio "Ventilator Challenge UK" e individuare soluzioni innovative in modo da migliorarne l'efficacia. Il Servizio Sanitario Inglese, che ha l'obiettivo di raggiungere in tempi brevi una produzione aggiuntiva di 20 mila nuovi dispositivi, da alcune settimane ha approvato la produzione su ampia scala di un dispositivo per la respirazione realizzato dalla Mercedes in partnership con University College di Londra. I primi cento dispositivi di erogazione di aria a pressione continua positiva (CPAP), che supportano le vie respiratorie e riducono fino al 50 per cento la necessità dei pazienti ospedalizzati di andare in terapia intensiva, sono stati già consegnati al servizio sanitario britannico e hanno confermato la loro validità. Questo dispositivo, utilizzato in Italia, non era disponibile nel Regno Unito. Questo sistema consente l'ossigenazione continua delle vie aeree grazie all'immissione continua di aria e ossigeno. Lo stesso Andy Cowell, responsabile nella sede di Brixworth dell'unità che realizza le Powertrains Mercedes, si è dichiarato

orgoglioso per la velocità con la quale è stato progettato, realizzato e fornito un dispositivo sanitario estremamente importante.

FCA e Ferrari super attive su numerosi fronti

Il gruppo FCA ha donato a favore della causa COVID-19 la cifra di 10 milioni di Euro, supportato l'acquisto di 50 respiratori e donato una flotta di veicoli per distribuire cibo e medicinali oltre ad ambulanze. In aggiunta, dall'inizio del mese di aprile, con il supporto della Holding Exor e della Ferrari, ha messo a disposizione la sua esperienza e le proprie conoscenze in ambito produttivo e gestionale di un'azienda bolognese, la Siare Engineering di Valsamoggia, che produce apparecchi respiratori utilizzati nei reparti di terapia intensiva da oltre quarantacinque anni. Nel giro di pochi giorni, il team di Manufacturing Engineering di FCA ha realizzato nello stabilimento di Cento il primo gruppo di elettrovalvole, il cuore pulsante dei ventilatori di cui oggi c'è grande bisogno. In collaborazione con i tecnici della Siare, il gruppo di lavoro di FCA, composto da circa 20 persone, ha analizzato come primo passo il flusso di reperimento dei componenti da utilizzare attraverso i fornitori specializzati e, successivamente, la metodologia ottimale per l'assemblaggio del dispositivo elettronico. Parallelamente, è stata analizzata la gestione dell'ampliamento produttivo nei laboratori della Siare Engineering con l'inserimento delle elettrovalvole provenienti da Cento. Il Gruppo FCA ha comunicato che, grazie all'impulso di tutte le parti coinvolte nell'operazione, la costruzione delle elettrovalvole a Cento permetterà una riduzione dei tempi di produzione delle apparecchiature complete all'interno dell'impianto di Valsamoggia di





← almeno il 30-50%. Per quel che concerne il personale della Ferrari è stato creato un progetto chiamato "Back on Track" in modo da rafforzare l'applicazione dei protocolli previsti della Autorità Nazionali al riavvio dell'attività produttiva. È previsto uno screening dei dipendenti su base volontaria, con esami del sangue volti a verificare la negatività al virus. Grazie ai controlli, si potrà definire un primo quadro dello stato sanitario della popolazione aziendale oggetto di analisi. È previsto anche l'allargamento della verifica ai familiari dei dipendenti e al personale esterno in azienda, come ad esempio i consulenti. Infine, viene offerta a ogni dipendente la possibilità di accedere ad un'applicazione per avere un supporto medico sanitario nel monitoraggio della sintomatologia del virus. In caso di positività al COVID-19 di un soggetto, i contatti avvenuti nei giorni precedenti potranno essere ricostruiti dall'applicazione. Infine, la Ferrari ha promosso una raccolta di fondi a favore del sistema sanitario della provincia di Modena. La Casa del Cavallino sosterrà l'iniziativa raddoppiando le donazioni arrivate dai clienti. Nel giro di pochi giorni è già stata raggiunta la cifra di un milione di Euro.

La Lamborghini aiuta l'Ospedale Sant'Orsola (Bo)

La Casa di Sant'Agata bolognese dalla fine di marzo ha deciso di mettere a disposizione del sistema sanitario italiano le sue competenze ed ha destinato alcuni reparti produttivi, come spiegato recentemente dall'Amministratore Delegato Stefano Dome-

nicali, alla produzione di mascherine chirurgiche, visiere e parti respiratori polmonari durante il periodo di shut down. L'azienda emiliana ha stretto un'efficiente partnership con l'Università di Bologna ed opera sotto il coordinamento della Regione Emilia Romagna. La priorità è quella di aiutare gli operatori in prima linea in un momento di grande emergenza. Reparti come le sellerie, che vantano macchinari specifici e personale qualificato, producono mascherine a tre veli schermanti, per quel che concerne il settore che si occupa di materiali compositi, le stampanti tridimensionali sono utilizzate per la realizzazione di componenti dei respiratori. Tutte attività che sono la naturale conseguenza di un senso di responsabilità dato dalla consapevolezza di dover agire in tempi rapidi con soluzioni concrete.

Da Dallara e dal Gruppo Oldrati ingegno creativo

Molto concreta l'iniziativa dell'azienda parmense che in cooperazione con l'Ospedale Maggiore di Parma ha realizzato un respiratore invasivo con bassissime risorse, partendo da una maschera da snorkeling disponibile nelle catene Decathlon, in modo da poter aiutare il maggior numero di pazienti possibile che non richiedono l'intubazione. I componenti disegnati dalla Dallara possono essere realizzati ovunque con una stampante tridimensionale per essere poi assemblati e applicati alla maschera originale.

L'idea di adattare una maschera da snorkeling full face e trasformarla in una maschera respiratoria è venuta dall'unione di più esperienze ed esigenze:

UNITI PER VINCERE CONTRO L'EPIDEMIA

Bombassei della Brembo, sopra, l'ingegner Dallara, a destra e la stessa Lamborghini, al centro, nell'altra pagina sono esempi bellissimi di come marchi di chiara impronta produttiva collegata alle corse possono far tanto anche in questo momento, mettendo a disposizione le loro energie in supporto della causa anti-COVID-19



medici in prima linea nella lotta a COVID-19 e Isinova, società tecnologica di sviluppo innovativo. Il gruppo Oldrati è riuscito a creare in tempi record uno stampo che permette di produrre su scala industriale, con stampaggio di plastica ad iniezione, la valvola Charlotte.

Il Gruppo Oldrati, pur avendo i propri reparti produttivi nelle provincie di Bergamo e Brescia, due tra le più colpite dal contagio, non ha esitato a riaprire le porte della propria azienda per riconvertire le proprie linee produttive e portare soluzioni innovative per la lotta contro il COVID-19. Il gruppo con sede a Villongo donerà duemila kit di montaggio e diecimila valvole Charlotte agli ospedali impegnati nella lotta alla pandemia.

Pirelli e Brembo, anche loro con un cuore grande

Per quel che concerne la Pirelli, tutti i processi produttivi sono fermi a eccezione di quelli svolti in Cina, dove l'attività in questo momento è ripresa.

La Casa della Bicocca si è mossa su diversi fronti per aiutare la sanità Italiana nel fronteggiare l'emergenza COVID-19. Ha dedicato un fondo di oltre un milione di euro per l'acquisto di circa settanta respiratori che sono stati consegnati all'Istituto Superiore della Sanità insieme a ingenti stock di maschere protettive. In aggiunta, il personale della Pirelli ha raccolto internamente oltre un milione di euro che è stato devoluto all'Ospedale Sacco di Milano. Per quel che concerne la ripresa della produzione e delle attività in Italia, dove si lavora in regime di smart working, l'auspicio è quello di ri-



prendere dopo il primo maggio, ma tutto dipenderà ovviamente dall'evoluzione del quadro sanitario nel nostro Paese. Passando alla Brembo, l'azienda di Curno ha devoluto un milione di euro a tre eccellenze della bergamasca, l'Ospedale Papa Giovanni XXIII, la Fondazione per la Ricerca Ospedale di Bergamo e l'Istituto Mario Negri, che si stanno impegnando nell'area più colpita dalla pandemia, combinando la ricerca clinica con quella farmacologica. Altre iniziative potrebbero essere intraprese a breve dall'azienda lombarda.

Anche Giovanazzi pianifica iniziative

Anche il pilota di Martina Franca sta definendo alcune iniziative a supporto della lotta contro il COVID-19 nel nostro Paese. Il driver della Casa del Biscione è da sempre molto attento alle tematiche legate al sociale e rivelerà i suoi piani non appena saranno perfezionati. ●

Non perdiamo la **speranza**

INTERVISTA A GUNTHER STEINER: «SOGLIO LA RIPRESA IL PRIMA POSSIBILE CON UN MONDIALE CHE ABBA DAGLI 8 AI 12 GP. SPERO SI AVVERI. BISOGNA ESCOGITARE IL SISTEMA MIGLIORE IN QUESTI GIORNI DI DOLORI E PRIVAZIONI»

E poi anche per un team principal di Formula Uno la vita al tempo del coronavirus cambia. Gli appuntamenti fissi diventano pure altri. «Da quando sono tornato dall'Australia sono uscito cinque volte di casa per fare la spesa, ormai è diventato un appuntamento fisso ogni venerdì. Dopodiché mi concedo un po' di lavori in giardino tanto qua non incontro mai nessuno». Lo racconta ad Autosprint, Gunther Steiner, al telefono seduto nell'ufficio di casa a Charlotte, North Carolina, Stati Uniti, ne' giorno del suo 55° compleanno,

di [Andrea Cordovani](#)

festeggiato lo scorso 7 aprile. È in quelle quattro pareti con il legno al posto del muro, che al Nostro ricordano tanto la terra natia, quelle delle casette-giardino del suo Alto Adige, tra fogli, computer, libri e ricordi che il meranese, team principal della Haas parla a tutto tondo di questi giorni difficili e terribili contro il nemico invisibile. «Anche qui dal 31 marzo è partito il divieto a non uscire di casa se non per necessità importanti - spiega - Charlotte è una città di più di un milione di abitanti ma ancora qui da noi non si è avvertito un allarme forte co-



”

CAMBIA IL CALENDARIO DEL MONDIALE DI F.1 E OVVIAMENTE CAMBIANO ANCHE I CONTRATTI...

GUNTHER STEINER

INTERDISCIPLINARE
Classe 1965, Gunther Steiner, altoatesino di Merano, è team principal della Haas. In precedenza dopo le prime esperienze nel Mondiale F.1 è stato nel Circus con Jaguar, poi è stato in DTM e anche amministratore delegato di Red Bull Racing

me a New York. La realtà americana è molto diversa rispetto a quella europea. Qui il mio vicino abita a cinquanta metri dalla mia abitazione, non lo vedo mai. Comunque sia me ne sto tranquillo a casa. E cerco di escogitare il sistema migliore per trarre il meglio da questi momenti di privazioni e dolori».

- Già, com'è stato il tuo rientro dall'Australia, una volta deciso che il primo Gp del Mondiale 2020 non s'aveva da fare?

«Nessuna difficoltà, pensa che l'aereo con il quale sono tornato negli Usa era vuoto. Mai vista una

cosa del genere da Melbourne a Los Angeles...».

- Come hai vissuto le giornate all'Albert Park?

«È stato davvero tutto molto strano. Io sono arrivato con alcuni giorni di anticipo in Australia: avevo con me la famiglia e ci siamo fermati a Sydney. La sensazione quando siamo arrivati era quella che non c'era nessun tipo di problema. Insomma il coronavirus sembrava essere solo un'emergenza cinese o italiana. Si parlava molto dell'Italia, quasi che il problema non riguardasse anche l'Australia ma fosse circoscritto solo al nostro Paese. Poi, però, nel giro di due giorni anche lì si è trasformato tutto in un problema nazionale. E poi logicamente nel paddock quando noi avevamo quattro casi potenziali tra i componenti del nostro team, risultati poi tutti negativi al tampone, ovvio che l'allarme ha iniziato a essere sempre più grande. Noi avevamo detto: guardate che forse si tratta solo di raffreddore, ma sai io non sono un medico, non potevo avere la certezza che non fossero positivi. Per la sicurezza di tutti abbiamo informato le autorità locali, meno male che poi alla fine tutto è andato bene!».

- Qual è stata in quel week end la posizione della Haas? Avreste corso?

«La nostra posizione era la seguente: ormai siamo qua e corriamo, però dipendeva molto ovviamente dal fatto se la Ferrari ci avesse dato il motore visto che avevano deciso di non correre. Ma poi quando anche la Mercedes ha scelto di ritirarsi siamo tornati a casa perché non c'era più la maggioranza favorevole a prendere il via. Se al contrario la maggioranza avesse deciso di correre anche noi ci saremmo adeguati».

- E a quel punto secondo te quella di non correre è stata la scelta più giusta?

«Assolutamente sì. E poi c'è stata un'evoluzione velocissima capace di cambiare gli scenari in un amen. Col passare delle ore ci siamo ritrovati totalmente calati in una situazione di emergenza».

- Ma tu come vivi in questa situazione dove si fanno più calendari di Belen pur di salvare la stagione?

«Infatti la trovo una cosa assurda. Gli unici che possono fare un calendario e implementarlo sono la FOM e la FIA. E loro non hanno fatto niente perché appunto non c'è certezza di nulla. Fare adesso un calendario di possibili Gp da disputare nella stagione 2020 non ha alcun valore».

- Ma secondo te c'è anche il rischio che il Mondiale 2020 salti completamente?

«No, penso che si faccia una stagione con poche gare. Io spero che si disputino dagli 8 ai 12 Gp. Sarei già contento, magari facendo scattare la stagione in agosto, però questa è una mia speranza, un mio pensiero».

- A quel punto potrebbero cambiare molte cose anche a livello contrattuale?

«Si cambia tutto. Così come cambia il calendario cambiano anche tutti i contratti che ci sono... E logicamente se gli organizzatori non riescono a fare i Gp... Ma di tutto questo è troppo presto, adesso, per parlarne. Prima bisogna avere un'idea ben definita del calendario e poi vedere che cosa si riesce a tirare fuori a livello economico sia per i promoter per noi. Infine dovremo anche rivedere i contratti



←
piloti, se ci sarà la loro disponibilità di dare una mano alla squadra».

- Adesso è tutto fermo, siete tutti in vacanza...

«Ma se tu chiami vacanze queste che stiamo facendo un po' tutti nel mondo ti dico subito che io non le voglio più fare di questo tipo... Da noi i meccanici sono tutti a casa però in azienda in amministrazione c'è una piccola parte che lavora e porta le cose avanti. E questa è una situazione che è comune a tutti i team della F.1. Adesso la priorità è diventata come gestire al meglio questo periodo».

- Quanto sei preoccupato dal punto di vista economico per il team Haas?

«Sono preoccupato però non disperato. La mia preoccupazione è di cercare di fare il meglio possibile in questa situazione. Ma non ho panico perché tante cose ancora non le sappiamo. Non sappiamo quante gare ci saranno, non sappiamo quanti ricavi avremo. È molto difficile, adesso, perché gestisci una situazione molto dinamica. Devi andare avanti però devi anche risparmiare per poi avere i soldi quando riparti di nuovo».

- Quindi il rinvio di quella che era stata annunciata come la rivoluzione 2021 lo hai salutato con tanto di applauso?

«Al momento ci sarebbe mancato solo quello, abbiamo già abbastanza problemi figuriamoci se c'è il tempo per discutere dei millimetri di una monoposto nuova».

- In questo periodo è possibile poter far crescere una vettura rispetto alle risultanze dei test prestagionali da qui a un'ipotetica ripartenza? Insomma chi era indietro a Montmelò riuscirà a recuperare terreno?

«È molto difficile. Anche perché è un problema finanziario. Se al momento paghiamo la gente che deve restare a casa e non crea dei costi questo è molto meglio per le squadre piccole come le nostre. Come noi neanche i top team in questa situazione riescono a fare dei passi in avanti. La performance al momento è la cosa che ci interessa meno...».

- Si è letto da più parti che questo 2020 sarebbe stato determinante per il futuro della Haas in F.1: confermi?

«Quest'anno c'era il contratto da rinnovare per i prossimi 5 anni. Venivamo da un 2019 fatto da troppi alti e bassi con un penultimo posto nel Mondiale Costruttori, con un'altra stagione come quella passata l'appetito del signor Haas sarebbe stato minore ed è un peccato che al momento non riusciamo a far vedere dove siamo e cosa riusciamo a fare. Però adesso di certe cose proprio non se ne parla. In questo momento l'argomento principale è sopravvivere quest'anno. E questo non riguarda solo noi ma tante squadre che cercano di vedere come uscire da questa situazione poi ai prossimi 5 anni ci penseremo più avanti».

- Dei 10 team al via del Mondiale F.1 quanti in

HAAS E IN F.1 DAL 2016

A destra, il team Haas nel giorno della presentazione della vettura 2020. Per il team Usa in Formula Uno dal 2016, questa stagione doveva essere quella della rivincita dopo il penultimo posto ottenuto l'anno scorso. Da quanto la squadra Usa è nel Circus il miglior risultato ottenuto è il 5° posto conquistato nel 2018

PER KEVIN E GROSJEAN ERA UN ANNO CRUCIALE

A sinistra, Kevin Magnussen in azione con la Haas durante i test prestagionali sulla pista di Montmelò: il danese e il suo compagno Romain Grosjean, quest'anno erano attesi a una stagione cruciale

una situazione del genere possono andare veramente in crisi?

«Non so dirti di preciso, non conosco come sono messi gli altri. Dico solo che in una situazione del genere in molti hanno il tempo di ripensare a tante dinamiche. Questi sono i momenti in cui quando sei più debole è più facile prendere una decisione di non continuare l'avventura in F1. Ci ricordiamo tutti che quando c'è stata la crisi del 2009 sono usciti molti grandi costruttori».

- Con Romain Grosjean e Kevin Magnussen, i tuoi piloti, ogni quanto vi sentite?

«Li sento una volta alla settimana per vedere se stanno bene e se è tutto a posto. Anche loro, come i loro colleghi, non vedono l'ora di tornare a correre. E poi però ti dico anche un'altra cosa...».

- Vai pure...

«Penso anche a voi giornalisti. Se non ci sono Gp anche per voi è dura. E quindi mi fa piacere parlare, anche perché se non vi diamo una mano noi, voi non potete inventarvi di sana pianta le cose. Bisogna avere anche qualcosa di attuale perché altrimenti la gente non ci guarda più. E il problema non è unicamente che non guarda più voi ma non guarda più neanche noi».

- Te l'hanno chiesto tutti, lo faccio anch'io: come mai sei arrivato a riconfermare ancora Grosjean e Magnussen?

«La macchina che avevamo l'anno scorso da gestire era una cosa incredibile. Quando tu arrivi in qualifica approdi al Q3 e poi in gara la macchina non va avanti logicamente gli metti la pressione di andar forte, poi vanno avanti e io mi incazzo. Alla fine ho detto è colpa loro se vanno a sbattere l'uno contro

l'altro però non è giusto fargli pagare colpe che sono anche nostre. E poi cambiare... Il pilota nuovo ti porta energia nuova, ma non lo conosciamo e lui non conosce come lavoriamo noi. Così ho pensato: questi si sono fatti un gran sedere per noi e col mio capo abbiamo deciso di dargli un altro anno».

- Sono girate più le balle a te o al tuo capo per il piazzamento dell'anno scorso?

«A entrambi nello stesso modo. Chi mi conosce sa che un piazzamento del genere a me da molto fastidio. Ma ancora non sono riuscito a digerire certe qualifiche in Q3 e poi i disastri in gara. Arrivi alla domenica che sei distrutto. È un su e giù che ammazza».

- I test di Barcellona che cosa ti avevano lasciato? Eri più positivo o più negativo?

«Abbastanza positivo. Non ti posso dire esattamente la posizione ma secondo me eravamo tutti molto vicini anche se è difficile dire chi è più veloce perché 10 kg di benzina in più facevano la differenza: se li toglievi eri più veloce se li mettevi succedeva il contrario. Proprio per questo non vedevo l'ora di andare in Australia per capire dove eravamo messi nella speranza, logicamente, di essere avanti».

- Quanto ti manca la vita di prima?

«Beh mi manca. Però sto bene anche così, a casa con la mia famiglia che altrimenti non riesco mai a godermela. Quello che mi manca davvero è andare a correre non mi mancano sicuramente i viaggi e le trasferte. Mi manca moltissimo la competizione. Ma dobbiamo studiare tutte le soluzioni per metterci in moto appena possiamo, appena ci dicono che ci sono finalmente tutte le condizioni per cui possiamo ripartire». ●





Interventi straordinari

SCOPRIAMO TUTTE LE MISURE PARTICOLARI E D'EMERGENZA ADOTTATE NEL CORSO DELLA CALL SVOLTASI LO SCORSO 6 APRILE. AGLI SVILUPPI DELLE MONOPOSTO 2020 NON SONO STATI POSTI LIMITI, ANCHE SE POTREBBERO ESSERE ASSEGNATI DEI TOKEN A DISCIPLINARE GLI INTERVENTI

di [Alessandro Gargantini](#)

Sono numerose le misure discusse e votate nel corso della call del 6 aprile, dove i partecipanti hanno espresso il loro voto in forma elettronica. Non ci sono stati grossi problemi nel trovare un accordo sull'estensione del periodo di lock-down, portato da ventuno a trentacinque giorni. Per quel che concerne gli aspetti regolamentari, fino al 2021 non sarà permessa alcuna

attività sulle macchine in ottica 2022, quando entrerà in vigore il nuovo Regolamento Tecnico. Per quel che concerne gli sviluppi sulle monoposto attuali, al momento non sono previsti limiti. Ai team potrebbero essere accordati dei gettoni (token), ovvero delle aree dove possono scegliere selettivamente di investire alcune risorse e che non saranno necessariamente le stesse per tutte le squa-

F1
FORMULA 1
ROLEX
AUSTRALIAN
GRAND PRIX
2019 14 - 17 MARCH

MELBOURNE



TANTI MODI PER GESTIRE QUESTA FASE DELICATA

**I team principal F1, sopra,
il 6 aprile hanno recepito
le indicazioni normative
utili a gestire questa
difficile fase di crisi dovuta
all'emergenza COVID-19**

dre, che potrebbero compiere scelte diverse. È confermato che il nuovo Regolamento Tecnico entrerà in vigore nel 2022. La Red Bull aveva suggerito un rinvio al 2023, ma la proposta della scuderia di Milton Keynes è stata respinta. I motoristi si sono accordati su un piano di aggiornamento limitato delle power unit, mentre sono in fase di studio anche limitazioni all'impiego della galleria

del vento. Il budget cap di 175 milioni di USD sarà attivo dall'anno prossimo, con la possibilità che venga ridotto. Le scuderie di centro gruppo, eccezion fatta per l'Alfa Tauri, hanno puntano a un cap vicino ai 100 milioni di USD, un terzo in meno dei top team ancorati ai 150 milioni di USD, nonostante la Mercedes si sia dichiarata disponibile a valutare una soluzione a metà strada, che potreb-



← be raggiunta a tappe progressive nell'arco temporale di tre anni.

Un ultimo aspetto riguarda il calendario 2020: i team più piccoli temono che un calendario troppo serrato possa portare a una crescita dei costi dovuti allo staff, ai ricambi e agli approvvigionamenti. Si vorrebbero limitare il numero di corse back to back.

Gli investimenti-clienti restano extra-budget?

Un punto rimasto aperto riguarda i costi di sviluppo e infrastrutturali che Ferrari, Mercedes e Red Bull sostengono nel supportare le loro squadre clienti e che, secondo l'attuale piano, andrebbero a incidere direttamente sul loro budget e non su quello dei team ai quali forniscono vari elementi, come ad esempio cambi, sospensioni, componenti idrauliche e supporti. I team più piccoli non avrebbero costi di sviluppo diretti e potrebbero impiegare questi risparmi in altri ambiti, ottenendo così un vantaggio competitivo. È stata suggerita l'ipotesi che i costi di sviluppo sostenuto per le squadre clienti si sommi al limite massimo delle squadre fornitrici e si sottragga a quello dei team clienti.

Si potrebbe così arrivare a un delta vicino a 40-50 milioni di USD. Renault e McLaren, che so-

no autonome, visto che producono tutto internamente.

Zak Brown vede quattro squadre a rischio

Negli ultimi sette anni, soltanto tre team sono riusciti a vincere un Gran Premio. Dopo Mercedes, Ferrari e Red Bull c'è il vuoto. L'ultimo successo degli "altri" risale al 2013, quando Kimi Raikkonen si aggiudicò a Melbourne la prima tappa della stagione. I top team hanno risorse per far fronte ai momenti di crisi, mentre le scuderie di centro gruppo sono destinate a lottare per la sopravvivenza. La Formula Uno attuale ha bisogno di tutte le scuderie. Perdere alcuni team, in grande difficoltà a causa della pandemia, metterebbe a rischio il futuro della serie stessa. Ecco perché il numero uno della squadra di Woking sostiene la necessità di una sostanziale diminuzione dell'attuale budget cap. *«Quello che sta accadendo è potenzialmente devastante per alcune squadre, che potrebbero non reggere l'onda di questa crisi»* - ha riferito Brown alla BBC - *«È una situazione che mette in pericolo la stessa sopravvivenza della Formula Uno, che potrebbe permettersi di perdere un solo team, ma andrebbe lei stessa in crisi qualora se ne aggiungessero altri. E io ne vedo da due a quattro che potenzialmente sono a rischio»*. ●



**SITUAZIONE SOFFERTA
E RICCA DI INSIDIE**

Trovarsi per mesi
col paddock praticamente
congelato porta rischi
e complicazioni di entità
immane, ma in F1
tutti si stanno dando
da fare per padroneggiare
la stasi forzata

Come saranno i weekend F.1

SCATTA UN IPOTETICO PIANO DI RECUPERO, DEL CAMPIONATO, RAGIONEVOLMENTE TESO A SALVARE IL MONDIALE 2020, RESTRINGENDO A DUE I GIORNI DI ATTIVITÀ IN PISTA, IL SABATO E LA DOMENICA. CON LA MASSIMA FLESSIBILITÀ E DISPONIBILITÀ A CORRERE SE NECESSARIO, A PORTE CHIUSE...

«**M**assima flessibilità da parte nostra». Così si è espresso in una video intervista alla britannica Sky Sports News il team principal della Ferrari, Mattia Binotto. Cosa intendeva? È stata la sua risposta alla domanda riguardante il format dei fine settimana dei Gran Premi. «Dobbiamo essere aperti a ogni evenienza», ha aggiunto, lasciando intendere che quando sarà il momento di riaccendere i motori, non sarà il caso di fare troppo i preziosi sulle direttive che arriveranno da Liberty Media e dalla FIA. Intanto, Ross Brawn, responsabile sportivo di Liberty Media, in un momento di massimo ottimismo ha cominciato a tracciare la via affermando che: «Siamo disposti a correre a porte chiuse e mi auguro che si possano organizzare almeno diciannove Gran Premi. Dobbiamo ricordare che ci sono milioni di appassionati che seguono il nostro sport, molti di loro sono in isolamento, e tenere viva l'attività offrendo intrattenimento sarebbe un bel bonus. Per i team e il resto del personale coinvolto, viaggiare sarà uno dei problemi principali, ma si potrebbero impiegare voli charter portando così tutti verso il circu-

di Massimo Costa

ito controllando le persone. Una volta arrivati, ci potremmo isolare abbastanza facilmente». La prospettiva di Brawn è quella di iniziare verso il mese di luglio in Europa, o magari in Francia a fine giugno, per poi disputare a ritmo forsennato il resto delle gare nel vecchio continente per poi recuperare quelle asiatiche, americane e medio orientali. Inevitabilmente, verrebbe modificato il format. La prima idea che circola è quella di limitarsi a due giornate di attività, il sabato e la domenica. Con le prove libere da svolgersi la mattina del sabato, nel pomeriggio la qualifica, poi la gara la domenica. Ridurre a sole due giornate l'impegno dei meccanici e di tutte le persone coinvolte nella Formula Uno, permetterebbe di avvicinarsi alla successiva pista, il weekend seguente, con minore frenesia. Magari si eviterà di montare nel paddock dei circuiti europei i "palazzi" che caratterizzano le hospitality dei top team e che portano via tempo e richiedono ulteriore personale. Ricordiamo che nel 2018 il calendario F.1 propose un vero tour de force con il Gp di Francia il 24 giugno, l'Austria l'1 luglio e la Gran Bretagna l'8 luglio. Poi, un breve re-



spiro a metà mese e di nuovo Germania il 22 luglio e Ungheria il 29 luglio. Potrebbe essere un esempio di ciò che vedremo quest'anno, con date ovviamente differenti. Tornando al format ridotto, se l'evento dovesse avvenire a porte chiuse, non pregiudicherebbe alcunché per gli organizzatori. Prima che scoppiasse nel mondo il Coronavirus, Daniel Ricciardo si era esposto sull'argomento «*Puoi fare abbastanza in due giorni. Con 22 gare in calendario, invece di avere un weekend da cinque giorni, e quindi arrivare mercoledì e ripartire domenica o lunedì, sarebbe bello accorciarlo di un giorno. Renderebbe più fattibili i weekend di gara. Come F.1 facciamo troppe prove libere, non credo che abbiamo bisogno di quattro ore considerando le tre del venerdì e l'ora del sabato mattina. In molti casi siamo anche limitati dalle gomme. Sarei felice di avere un po' meno tempo in pista e comprimere il tutto*». Del resto il Circus ha già dimostrato di sapersi adattare: lo scorso anno, a Suzuka, per via del tifone Hagibis, la giornata del sabato, quindi terzo turno di prove libere e qualifica, è stata cancellata mentre il venerdì si era riusciti

a svolgere le due sessioni di libere. La qualifica si è disputata la domenica mattina, a seguire il Gran Premio. Senza tanti drammi.

Altra possibilità per recuperare il numero di corse, nel caso la prospettiva di Brawn di arrivare a quota diciannove non risultasse fattibile, è quella di far partecipare team e piloti a due gare nello stesso fine settimana, come già accade in Formula 2 e Formula 3. Con un minor numero di trasferte, non sarebbe necessario restringere il weekend dei Gran Premi su due giornate. Sui circuiti dove si potrà gareggiare, si avrebbero prove libere il venerdì, qualifica 1 per la gara 1 nella giornata di sabato, qualifica 2 e gara 2 la domenica. Questo format è stato più volte proposto nell'ambiente Formula Uno, ma sempre rigettato. Sulla scia delle formule minori, si era anche suggerito di copiarne il regolamento sportivo che vuole i primo otto (da quest'anno saranno i primi dieci) della prima corsa invertiti sulla griglia di partenza di gara 2. La F.1, anche giustamente, ha sempre premiato i più meritevoli e quindi ha bocciato con disprezzo questa prospettiva che di tanto in tanto emergeva. Ma in una situazione come quella attuale, potrebbe anche essere l'occasione per fare un esperimento. Anche uno soltanto. Due gare e due qualifiche nel fine settimana, dunque, ma in una occasione provare la soluzione della griglia invertita. Così avremmo in prima fila, chissà, una Haas e una Williams con le Mercedes relegate in quinta fila. Non sarebbe poi così male per lo spettacolo. Nei giorni scorsi c'è anche stata l'idea, non troppo bizzarra se vogliamo, di far disputare diversi Gran Premi a Silverstone. Se l'emergenza Coronavirus dovesse bloccare gli spostamenti per parecchi mesi, pur di non tenere al palo le monoposto di F.1, il direttore dell'autodromo inglese Stuart Pringle ha lanciato la proposta di ospitare le gare utilizzando il circuito anche in senso inverso. Perché Silverstone? Perché in un raggio di 200 km vi sono tutte le basi dei team di F.1 a parte Ferrari, Alfa Romeo e Alpha Tauri. Che però, dopo un primo trasferimento, potrebbero trovare alloggio in zona (Alpha Tauri dai cugini della Red Bull per esempio). «*La maggioranza delle squadre ha sede qui vicino, a livello operativo sarebbe tutto semplice. Buona parte del personale potrebbe tornare a casa propria per la sera*», ha spiegato Pringle. Aggiungendo: «*Non abbiamo l'omologazione per organizzare gare sul tracciato in senso opposto, ma questa è una fase straordinaria e credo serva prendere decisioni straordinarie*». Va anche rilevato che lo stesso Silverstone offre un diverso layout del tracciato come Le Castellet e Abu Dhabi, opzioni che hanno anche Austin, Città del Messico e Suzuka, benché questi ultimi proponessero piste secondarie piuttosto brevi. Comunque, è una possibilità in più che potrebbe essere pensata per le eventuali doppie gare a weekend sul medesimo autodromo: una su un certo layout, l'altra su un altro tipo. Insomma, le vie del Signore sono infinite, recita un antico proverbio, e siamo certi che Liberty Media e la FIA faranno il possibile per trovare le migliori soluzioni in concerto con le squadre e i piloti per tentare di mettere sul piatto il miglior spettacolo possibile. ●



Formula Uno i piani per la sua “ricostruzione”



PER SOPRAVVIVERE IL CIRCUS È DESTINATO A CAMBIARE. ECCO L'IMPATTO, DELLE MISURE, POSSIBILI E NECESSARIE A GARANZIA DEL FUTURO DELLA SPECIALITÀ

La Formula Uno è destinata a cambiare per sopravvivere. Nulla, di fatto, sarà più come prima e le recenti discussioni sui tagli, sull'abbassamento del budget cap che consenta soprattutto ai team con meno risorse di restare nel Circus, rappresentano i primi passi, le azioni, nate sulla base di questa consapevolezza. La F1, infatti, a seguito dell'impatto sull'economia planetaria, del coronavirus, si trova di fronte all'esigenza di rimettersi totalmente in discussione, soprattutto a libello del modello di business sinora applicato. Resta il fatto, che se da un lato siano necessarie misure straordinarie, in grado di generare stabilità economica nel lungo periodo a tutti i team, non solo non sia facile la loro applicazione, ma richieda una loro modulazione e differenziazione a seconda che si parli di team indipendenti (quelli una volta definiti assemblatori, da Enzo Ferrari) ed i costruttori. Questo passaggio è inevitabile sulla base di come si è voluto sinora strutturare la Formula Uno. Cerchiamo di chiarire meglio il concetto. I costruttori presenti in Formula

Uno, sono coinvolti in modo determinante, da quando sono state introdotte le Power Unit ibride. Cosa intendiamo dire? L'adozione dei turbo ibridi, di fatto non consente, a causa dei costi di progettazione e sviluppo elevatissimi, l'ingresso di un motorista indipendente (leggi Cosworth) in grado di produrre e vendere ai team i propulsori. La stagione 2020, inoltre è la settimana dall'introduzione delle power unit, e il know how, dei costruttori coinvolti, si è talmente incrementato rispetto alla prima stagione, che l'ingresso di un nuovo costruttore è reso praticamente impossibile, dal gap di anni che dovrebbe azzerare per raggiungere un livello accettabile di competitività. In pratica, l'adozione dei propulsori ibridi nel prossimo quinquennio, implica lo status quo in termini di costruttori coinvolti. Il budget cap, come noto, anche nella versione originaria, ovvero quella votata lo scorso anno in parallelo alle regole tecniche 2021, quindi con il tetto fissato allora a 175 milioni di dollari, escluse le spese di marketing, ma anche quelle legate alla progettazione



RIFLESSIONI SUL CIRCUS

Lewis Hamilton davanti alla Renault di Ricciardo durante i test prestazionali a Montmelò. Quella in Catalunya è stata l'unica occasione per vedere all'opera le monoposto 2020. Adesso sono in corso tante riflessioni per cercare di dare un futuro e un indirizzo certo alla F.1

e sviluppo dei propulsori. Perché? È presto detto. L'onere finanziario è talmente elevato, che porre un budget cap anche sui propulsori, impedirebbe di fatto lo sviluppo delle tecnologie ibride. È peraltro importante sottolineare, che i costi di progettazione e sviluppo, non sono, se non in minima parte coperti dalla fornitura delle PU a team terzi. In pratica, la Formula Uno ibrida, voluta anche dalla stessa FIA, sulla base dell'impossibilità di conciliare con l'attuale sensibilità green, una tecnologia che non tenga in considerazione la riduzione delle emissioni di CO₂, lega in modo indissolubile il Circus alla presenza dei costruttori. Date queste premesse, anche la discussione del budget cap, o meglio della sua riduzione, pur se rivolta alla sola progettazione e gestione delle monoposto, impatta in modo considerevole su di essi. Se prendiamo in esame la struttura complessiva della Mercedes, dislocata nelle due sedi di Brackley e Brixworth, parliamo di un organico che sfiora i 2000 addetti. La riduzione drastica del budget cap, inevitabilmente avrebbe ricadute occupaziona-

li generate da esuberi soprattutto nella struttura di Brackley, che ben difficilmente potrebbero essere attutate con un'integrazione in quella di Brixworth. In pratica, i team che già oggi tendono a ridurre gli orari di lavoro degli addetti coerentemente agli introiti mancanti, causati dall'assenza di gare, si troveranno progressivamente nella necessità ineluttabile di licenziare quote rilevanti di personale. Da nostre fonti, sulla base di quanto già sta avvenendo in vari team di seconda fascia, è preventivamente una riduzione di staff, a seconda dell'ampiezza di organico di ciascun team, che oscilla tra il 20 e il 30%. Questa situazione, ovviamente, non evolverà immediatamente, ma progressivamente, ergo incidendo in modo sostanziale sugli organigrammi funzionali dei team anche nel 2021 ed oltre. Nello specifico, si avranno riduzioni di personale molto forti, nelle aree di analisi dei dati, gestione strategie, CFD e ricerca e sviluppo, anche se in quest'area, i top team cercheranno di mantenere una capacità operativa analoga ai livelli attuali. Potremmo dire, in sostanza, che si avrà uno snellimento di quelle sovrastrutture, che nella Formula Uno degli ultimi anni sono diventate una caratteristica comune tra i top team. Se prendiamo ad esempio il virtual garage impegnato nel corso dell'intero fine settimana di gara per la valutazione delle performance e gestione in tempo reale delle strategie, questo potrebbe subire un ridimensionamento tangibile. Non solo a livello di personale tecnico impiegato, ma anche a livello di strumenti di calcolo. Per quanto riguarda più direttamente la progettazione e sviluppo delle vetture, il modello quest'anno assurdo agli onori delle cronache, rappresentato dalla Racing Point, potrebbe rappresentare una costante per i team minori, nonostante, sia da alcuni, come la Williams, decisamente avversato. È chiaro, infatti, che il modello di costruttore indipendente, con capacità progettuali autonome, non sia più sostenibile, se non alla luce di una drastica riduzione dei budget disponibili per tutti. Tale ipotesi, peraltro implicherebbe una forte riduzione del livello tecnologico della Formula Uno. Seppur, paradossale, secondo il DNA che ha caratterizzato la massima formula quantomeno negli ultimi due decenni, invece, la possibilità di correre con monoposto progettate da costruttori e quindi solo gestite da team di seconda fascia, potrebbe essere quella che garantisca sia la sopravvivenza di questi ultimi, sia giustifichi la presenza nel Circus, dei primi. La funzione di innovatori, pur entro determinati parametri finanziari stabiliti, permetterebbe di mantenere intatto il primato tecnico. Nello stesso tempo la presenza di uno schieramento caratterizzato da una competitività più simile tra tutte le monoposto, sarebbe garanzia di spettacolo in pista, in grado di attirare gli sponsor. La Formula Uno, potrebbe quindi raggiungere un equilibrio finanziario meno dipendente dalla spartizione dei proventi derivanti dai diritti televisivi, adottando quindi un modello di business meno precario rispetto a quello ora dominante. Non si tratta, come già abbiamo chiarito, di un processo immediato, ma di un'evoluzione programmata nel tempo, da cui, considerato lo scenario economico prossimo futuro, pare impossibile prescindere. ●



Consoliamoci facendo tre conti

L'ATTUALE FASE DI TOTALE STASI RAPPRESENTA UN'OTTIMA OCCASIONE PER ANDARE A VEDERE QUELLI CHE ERANO I BUDGET DEI TEAM DI F.1 2019, RIVELANDO ANCHE LE MAPPATURE RELATIVE AL RENDIMENTO SPORTIVO E A QUELLO ECONOMICO NELLE DUE PIÙ RECENTI ANNATE DELLA F.1

Cercando di non intristirvi troppo nell'attesa di veder partire, prima o poi, il prossimo campionato mondiale, occupiamo un po' di tempo volgendo ancora una volta lo sguardo verso il 2019. Stavolta però, nel riavvolgere il nastro, non andiamo più a commentare il rendimento sportivo evidenziato in pista da vetture e piloti. Ne abbiamo parlato spesso su queste pagine, anche motivando ingegneristicamente le differenze prestazionali emerse gara per gara tra le vetture. E non è il caso tornarci sopra se non per abbinare le performance dei vari team al loro portafoglio, valutando cioè quanto hanno speso per progettare le vetture e portarle a correre in giro per il mondo. Riteniamo infatti interessante valutare quanto questo denaro sia stato speso per un risultato positivo. Insomma, dopo aver sviscerato il rendimento sportivo, puntiamo ora l'attenzione su quello economico.

Partiamo allora dal budget dichiarato per affrontare la stagione 2019. Che non si discosta poi molto da quanto conoscevamo dalle annate precedenti. Con più soldi nel portafoglio ci sono sempre Ferrari e Mercedes, seguite a un centinaio di milioni di dollari dalla Red Bull. Poi la McLaren con poco più della metà del budget di Mara-

nello e Brackley e via via tutti gli altri, più o meno allineati su cifre comprese tra i 150 e i 200 milioni di dollari. Tanti soldi, tanta differenza tra i top team e gli altri. Perché, lo sappiamo, il Motorsport va generalmente così. Però poi, alla fine – oltre che per il ritorno di immagine amplificato dai media – per azionisti e sponsor, conta quanto ha reso in termini di risultati sportivi quel denaro che hanno versato nelle casse dei team.

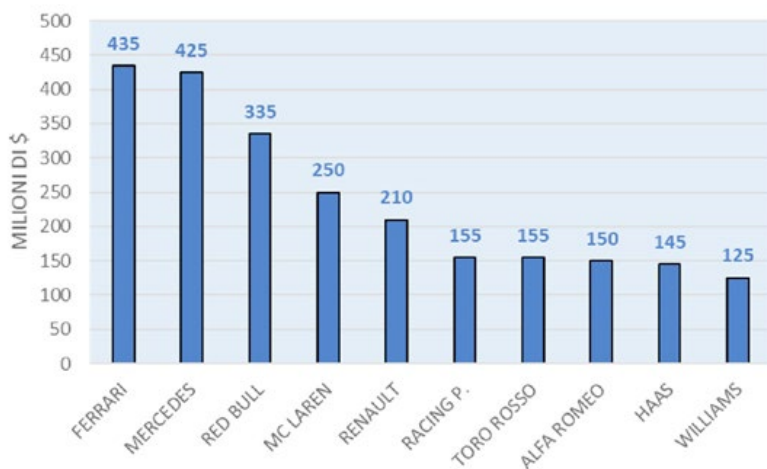
Ed abbiamo conferma tutti gli anni che non è mica detto che chi aveva più budget ha poi fatto sistematicamente meglio. Molto spesso capita di assistere ad annate virtuose in cui con pochi soldi (tutto è sempre relativo, eh...) si ottengono grandi risultati. Perché poi, in fondo, contano le competenze e l'organizzazione. Che valgono un'enormità ma non si comprano nemmeno nelle boutique del lusso. Andiamo allora a rivedere quali sono state le performance nel 2019, sia in qualifica che in gara, provando a riassumerle molto sinteticamente su una Mappatura. Stavolta proviamo infatti a vederle in un'ottica diversa dal solito. Ovvero non in assoluto, ma bensì in rapporto alle prestazioni dell'anno prima. In sostanza quanto meglio sono andate le vetture 2019 rispetto al 2018?

Sulla nostra Mappa il miglioramento prestazionale in qualifica lo abbiamo messo in verticale. Ovvero più una vettura ha migliorato mediamente la sua posizione in qualifica e più in alto troviamo il suo punto sulla Mappatura. E cominciamo a scoprire che nel quadrante positivo – ovvero tra coloro che hanno migliorato rispetto al 2018 – ci troviamo solo 3 vetture. In ordine, McLaren (che ha migliorato di ben 5 caselle la sua posizione in griglia) e poi Toro Rosso (3 posizioni più avanti) e Alfa Romeo (mediamente partita una fila più avanti). Nella parte centrale, ovvero senza miglioramento apprezzabile rispetto alla stagione precedente, troviamo la Renault e – sembrerebbe strano – anche la Mercedes. D'altra parte era leggermente impossibile fare meglio della prima fila... che dite?

Infine, nel quadrante negativo troviamo tutte le altre vetture che dunque – chi più chi meno – nelle qualifiche del sabato hanno fatto peggio dell'anno prima.

La posizione mediamente ottenuta in qualifica, relacionada a quella del 2018, ci racconta però solo uno delle qualità prestazionali delle vetture. Ovvero quanto meglio sono andate nel giro secco. Poi però i punti si raccolgono alla domenica, al termine dei 300 chilometri di

**MONDIALE F1 2019
Budget**



gara. Ed allora, se confrontiamo i punti raccolti l'anno scorso con quelli di un anno prima abbiamo una seconda valutazione del rendimento sportivo dei vari team, che andiamo a mettere sull'asse orizzontale della nostra Mappa.

I migliori – ovvero quelli che nel 2019 hanno messo in cascina più punti mondiali della stagione precedente – stavolta stanno a destra. E da quella parte ci troviamo Mercedes e Mc Laren, rispettivamente 84 e 83 punti in più del 2018. Poi la Toro Rosso che ha raccolto una cinquantina di punti in più guadagnando addirittura tre posizioni nella classifica finale. E infine Racing Point (+21, nonostante sia partita mediamente due file più indietro) e Alfa Romeo (+9). Tutti gli altri hanno fatto peggio.

La nostra Mappatura fotografa dunque complessivamente il miglioramento delle performance delle vetture rispetto al 2018, mettendo insieme qualifiche e gare. Nella “zona verde” ci sono quelli che sono andati globalmente meglio dell'anno prima. La Mc Laren e la Toro Rosso, soprattutto, che hanno compiuto grandi passi in avanti sia al sabato che alla domenica. E poi, ovviamente, la Mercedes e in qualche modo anche l'Alfa Romeo, specialmente considerando il lieve miglioramento nelle qualifiche. Poi, dall'altra parte, nel quadrante negativo della Mappatura – in quella che, visti i tempi, abbiamo volutamente evitato di chiamare “zona rossa” – ci troviamo proprio la Rossa. Insieme alla Haas ed ovviamente alla Williams. Peggiorati sia in qualifica che nella raccolta di punti mondiali. Dell'eccezione Racing Point abbiamo già detto.

Bene, detto del rendimento sportivo, non dimentichiamoci però che qui dobbiamo riuscire a valutare in qualche modo quello economico. Ci serve allora un indicatore oggettivo che pesi i budget dei team che abbiamo visto all'inizio con i miglioramenti sportivi, così riusciamo a capire se e quanto i soldi spesi “sono andati a buon fine”. Perché, come abbiamo già intuito, anche nel 2019 i risultati non sono stati sempre univocamente dipendenti dal budget. Ed è quello che in fondo ci aspettavamo visto che capita praticamente sempre. C'è stato chi ha speso sostanzialmente quanto gli serviva per mantenere la propria posizione. Come per esempio la Racing Point che, a fronte di un budget contenuto, sarà anche retrocessa nelle qualifiche del sabato ma poi

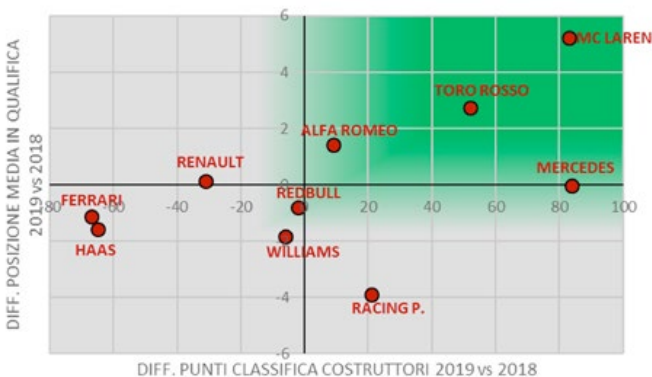
ha rimediato alla domenica conquistando più punti della disastrosa stagione 2018. C'è stata la Mercedes Campione del Mondo che ha speso un sacco di denaro ma si è quasi sempre confermata davanti a tutti nelle griglie di partenza, portandosi a casa risultati in gara addirittura migliori dell'anno precedente. Poi c'è stata la Mc Laren che ha cambiato faccia dopo la triste e tremolante performance del 2018, anzi diciamo pure dell'ultimo quadriennio. Ma troviamo anche la Toro Rosso – tanto per fare un altro esempio – che ha speso solo 10 milioni di dollari in più della Haas raccogliendo però risultati di ben altra portata.

Insomma, in termini economici possiamo dire che la Mercedes ha valorizzato il (grande) quantitativo di denaro speso come crediamo si potessero attendere azionisti e sponsor. Ovvero rimanendo lassù, al vertice mondiale. Hanno speso un sacco, ma il “return on capital” è stato coerentemente buono. La Mc Laren, invece, e anche la Toro Rosso hanno migliorato la competitività delle proprie vetture in termini ben superiori a quanto ci si potesse attendere dal budget che avevano a disposizione, di fatto più che raddoppiandone il rendimento. E possiamo inquadrare in un contesto leggermente positivo dal punto di vista economico anche la stagione dell'Alfa Romeo che ha comunque guadagnato mediamente una fila nelle griglie di partenza anche se non è cambiata la sua posizione finale nella Classifica Costruttori. Quella che, non dimentichiamolo, differenzia i premi elargiti dalla FOM che danno ossigeno alla stagione successiva.

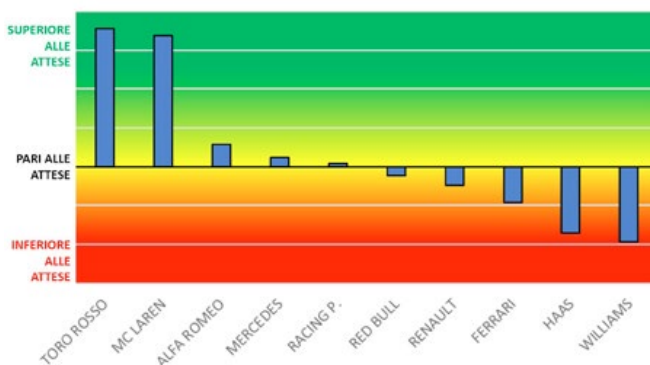
E poi ci sono anche quelli che hanno speso male il proprio denaro, peggiorando la propria competitività rispetto all'anno precedente. Sono chiaramente la Williams, in primis, che ha praticamente gettato alle ortiche il comunque ridotto budget a disposizione, finendo sistematicamente ultima ed ancora più staccata dagli altri. Ma anche la Haas, reduce da un'annata che l'ha vista retrocedere nelle ultime file, quando era diventata la quinta forza del Mondiale. E con un rendimento economico negativo ci troviamo anche la Ferrari che, a fronte del budget più alto del Circus, ha raccolto meno del 2018.

Insomma, sarà anche vero che nel Motorsport i soldi sono fondamentali. Ma conta ancora di più come si è capaci di spenderli. ●

MONDIALE F1 2019
Mappatura del Rendimento Sportivo vs 2018



MONDIALE F1 2019
Rendimento Economico vs 2018



E alla fine resta **Panis!**

CORSA ANOMALA E DAI MILLE VOLTI, CON SCHUMI CHE SOTTO L'ACQUA INVECE DI DOMINARE VA FUORI SUBITO, IN UNA SORTA DI SPETTACOLO A ELIMINAZIONE CONTINUA. NEL QUALE CHI RESISTE MEGLIO, VINCE. UNA SELEZIONE ORIGINALE E SPIETATA, CHE PREMIA LA LIGIER ALL'ULTIMO HURRÀ

di Matteo Novembrini

Sapete qual è il bello della roulette? È che tutti hanno una possibilità di vincere. Tutti, dal primo all'ultimo: non contano curriculum, denaro a disposizione e classe sociale. Lungi da noi esaltare il gioco d'azzardo, ma la metafora della roulette è quanto di più vicino ci possa essere per introdurre una delle gare più simboliche della Formula Uno, ovvero il Gran Premio di Monaco. E soprattutto un'edizione in particolare: quella del 1996.

La magia di Schumi

La stagione 1996 è prenotata sin dalla vigilia dalle Williams, chiaramente favorite, come conferma il cinque su cinque nei primi appuntamenti dell'anno. Da una parte Damon Hill, dall'altra Jacques Villeneuve, vincitore della 500 Miglia di Indianapolis del '95 nonché figlio del mai dimenticato Gilles: Jacques è un tipetto veloce, tosto ma apparentemente ancora acerbo per poter competere con il figlio di Graham, la cui esperienza gli consente di portare a casa quattro gare su cinque in avvio, con la Ferrari che nel primo anno in rosso di Michael Schumacher prova a fare quel che può. Il tedesco dopo i due titoli con la Benetton ha accettato la sfida con il Cavallino, ed ha già scaldato i cuori dei tifosi con una bella pole ad Imola, trasformatasi poi in un pregevole 2° posto alla domenica. A Montecarlo, Schumi con la difficile F310 va consapevole di doversi inventare qualcosa, tuttavia non vede l'ora di cogliere la prima vittoria con la Ferrari e nelle prove libere i tempi inducono la squadra di Jean Todt ad un cauto ottimismo. La Williams è forte certo, ma la Rossa ha Schumi, che si sveglia con il piede giusto nella mattinata di sabato. Di lì a qualche ora, il tedesco sarà autore di uno dei giri più fantomatici della sua carriera, in una delle più memorabili tra le sue 68 pole position.

OLIVIER TRIONFA A SORPRESA

Il successo della Ligier di Panis a Monaco 1996 è una delle più grandi sorprese in tutta la storia della F1. Ecco il francese a fine gara festeggiare insieme a Coulthard, secondo e Herbert, terzo



I GP INDIMENTICABILI

Nelle battute finali delle qualifiche infatti Hill è davanti, Schumi attacca ma il parziale al secondo settore lo vede in ritardo di due decimi sull'inglese; serve un terzo settore da paura, Michael allora cala l'asso e quando transita sul traguardo al muretto non credono ai loro occhi: pole position con mezzo secondo di vantaggio. Sette decimi recuperati in un settore alla Williams sono roba da stropicciarsi gli occhi ed applaudire a scena aperta. Schumi nel giro di rientro rallenta, si gode quei momenti e saluta il pubblico, senza pensare al fatto che dietro di lui stia sopraggiungendo la Benetton di Berger, i cui parziali richiedono attenzione, perché l'austriaco ha la possibilità di strappare la pole alla sua ex squadra. Berger viene ostacolato, il suo team protesta ma il tedesco viene scagionato. È fatta, pole position.

I 45 secondi più terribili nella carriera di Michael

La domenica mattina, Montecarlo si sveglia sotto la pioggia. Un sorrisetto a Michael scappa, sul bagnato la differenza prestazionale tra la sua Ferrari e la Williams potrà essere attutita più facilmente. In Italia ed in Germania il miglior crono del sabato non è passato inosservato, e l'attesa per il via è spasmodica, perché sulla carta per il primo trionfo di Schumi con la Ferrari ci sono le migliori condizioni: partenza davanti a tutti, sempre una buona garanzia nel Principato, e pioggia. L'attesa è talmente grande che passano in secondo piano pure i tempi del warm-up, dove un apparentemente innocuo Panis, 14° in griglia, rifila tre decimi e mezzo ad Hakkinen e quattro abbondanti al tedesco. Dopo una sessione di prove supplementare per valutare la pista, per la partenza è tutto pronto: non sta piovendo, ma è scesa acqua a sufficienza perché il tracciato sia ancora molto, molto bagnato (ed infatti, vanno tutti su gomme da bagnato ad eccezione di Jos Verstappen, l'unico a sentirselo di azzardare le slick con la sua Footwork). Buon per Schumi e la Ferrari, si dirà. Beh, ecco, non è proprio così: al via, Michael non ha un ottimo spunto, Hill lo brucia subito ed alla prima curva è già comodamente in testa. Dai, la corsa è lunga, dice il ferrarista ottimista (e scusate la rima). Sbagliato anche qui: tempo di arrivare al Mirabeau basso e Schumi si ritrova stampato contro le barriere, con l'anteriore sinistra distrutta. Michael ha preso troppo stretta la curva, ha tagliato troppo sul cordolo interno perdendo il controllo e finendo sul lato



**GIORNATA
PER SCHUMACHER**
Sotto a sinistra, Schumi in prova sull'asciutto. Per una volta, il circuito bagnato in gara lo tradirà poco dopo il via. A destra, ecco Michael in compagnia di Lauda. Sopra, Herbert, terzo alla fine con la Sauber, e, a destra, Coulthard, secondo su McLaren

opposto contro il rail. Per tutti gli amanti del Cavallino è una mazzata non da poco: quella che doveva essere una giornata trionfale, si tramuta in una tremenda doccia fredda, dato che ad appena 45 secondi dal via tutto è già finito. Un episodio, una chicca che contribuisce a spiegare perché Montecarlo sia tanto unica: come capitato ad Ayrton Senna otto anni prima, il tedesco ha sciupato una pole position consegnata ai libri di storia con un suo madornale ed evitabilissimo errore. Tra i cinque ritiri del primo giro (oltre al non partito Montermini, vanno fuori le Minardi di Lamy e Fisichella, la Footwork di Verstappen e la Jordan di Barrichello oltre al tedesco), quello di Schumi è sicuramente il più imprevedibile, sorprendente e che fa più male.

Due ore di apnea

Sfilano via tutti gli altri, in una corsa che sarà prevedibilmente lunga e difficile. Per tutti ma non per Hill, che si mette subito a filare alla grande per guadagnare un immediato vantaggio sui primi inseguitori, leggasi le Benetton di Alesi e Berger, con l'inglese che prova ad approfittare anche del ritardo di Villeneuve, solo decimo in qualifica ed ancora fuori dai primi sei all'inizio del secondo giro. Damon non ha problemi a fare l'andatura ed aumenta in fretta il suo margine, con le Benetton che a loro volta si staccano dal gruppo perché dietro di loro Irvine fa da tappo a tutti gli altri. Nei primi passaggi vengono a mancare Katayama e Rosset, entrambi in testacoda, e dopo di loro anche la Ligier di Diniz, fuori per un guasto alla trasmissione. Un ko ben più di grido però è quello di Gerhard Berger, costretto all'addio al decimo passaggio per un problema al cambio. Altri grossi scossoni per qualche giro non ce ne sono, con la pista che va ad asciugarsi e con Damon Hill che quindi va ai box per mettere le slick, imitato da Irvine e tutti gli altri ad eccezione di Alesi e Coulthard, che ritardano la loro sosta nella speranza di un nuovo scroscio che però non arriva, costringendoli a passare pure loro alle gomme da asciutto non senza aver perso molto tempo. Alesi, che si era fatto pure riprendere e supera-





re da Hill con pneumatici slick, riesce a mantenere la seconda posizione su Irvine ma l'inglese è ormai scappato, e sembra irraggiungibile per il francese, che però eredita il comando dopo 40 tornate, ovvero quando Damon si ferma con il motore ko. Nel frattempo chi si sta distinguendo in pista è Olivier Panis, indiatolato sulla sua Ligier JS43, con il francese che è praticamente l'unico ad infilare con una certa sicurezza i sorpassi, non senza un alto tasso di rischio ed una buona dose di fortuna, come ad esempio nell'attacco al Loews ad Irvine, con Panis incolume ed il ferrarista spedito a far conoscenza con i muretti. Dopo l'addio di Hill, come detto a condurre è Alesi, davanti con quasi mezzora minuto su un indiatolato Panis. Siccome la fortuna è cieca ma la sfiga ci vede benissimo, al 60° giro ecco che Jean per l'ennesima volta in carriera viene privato di un gran risultato con una sospensione rotta, con Panis che va in testa nell'incredulità generale. È un momento abbastanza caotico della gara, che vede finire fuori anche Badoer e Villeneuve, al momento 4°, che entrano in collisione al Mirabeau alto dicendo ciao ciao alla compagnia, in un tentativo di doppiaggio da parte del canadese finito male.

Ci avviamo ormai verso il traguardo con un box Ligier in cui hanno tutti sudorino freddo e dita incrociate, in una corsa diventata ormai demolition-derby e con sole sette vetture ancora in pista. Altre tre se ne andranno fuori in un colpo solo, e sono quelle di Irvine, Salo ed Hakkinen: il ferrarista si è piantato in mezzo alla pista nel punto in cui è finito fuori anche il compagno di squadra ad inizio Gp, ed i due finlandesi, impossibilitati a scorgerlo, non possono far altro che tamponarlo a catena. In pista a questo punto ci sono solo la Ligier di Panis, la McLaren di Coulthard e la Sauber di Herbert e Frentzen, doppiato dopo aver rotto l'ala ad inizio gara in duello con Irvine. David avrebbe pure un buon passo, ma ha perso troppo tempo restando in pista con gomme wet su pista asciutta nella prima metà di corsa ed è tardi per andare a prendere Olivier Panis, che coglie la prima ed unica vittoria della carriera allo scoccare delle 2 ore di gara, che impongono ai com-



missari di togliere gli ultimi tre giri di corsa. Per la Ligier è il canto del cigno della sua storia, l'ultimo hurrà prima di diventare Prost Grand Prix.

Le meraviglie del Principato

Se la leggenda del Gran Premio di Monaco è cresciuta negli anni, il merito è stato anche di gare come questa, dove tutto può sempre succedere, soprattutto quando meno te lo aspetti. Facendo uscire il numero 9 della Ligier dalla roulette, il Principato con l'edizione 1996 ci ha voluto ricordare come per decretare il vincitore si debba sempre e comunque aspettare la bandiera a scacchi, e di come questa corsa possa azzoppare gli onnipotenti (pensiamo ad un Clark che non ci ha mai vinto, ad un Graham Hill non qualificato nel 1975, oppure a Senna e Schumi che qui hanno vissuto una delle pagine più nere delle loro meravigliose carriere) e lanciare in orbita piloti e team apparentemente tagliati fuori dalla vittoria a prescindere. Sembrano frasi fatte, ma per il Gran Premio di Monaco vale e varrà sempre così, soprattutto quando si penserà ad esso come qualcosa di prevedibile, perché darne per scontato il finale è il peccato madornale di chi da Montecarlo ha ancora da imparare. Come per quei tifosi ferraristi che immaginavano di vedere il primo trionfo di Michael salvo poi restare delusi dopo neanche un giro. Per loro fortuna, comunque, la storia dirà che la ricompensa arriverà in fretta, perché due settimane dopo si andrà a Barcellona. E lì Michael... no, aspettate: questa è un'altra storia. E ne sentirete parlare molto, molto presto. ●





South l'incon

ESATTAMENTE QUARANTA ANNI FA, IN PIENO 1980, ENTRAVA NEL VIVO LA STRANA E SFORTUNATA STORIA DI UN TALENTO MANCATO DELLA F.1. MOLTO STIMATO DA CHAPMAN E DENNIS, PUPILLO DELLA McLAREN E DI PAUL NEWMAN, CHIUDE LA CARRIERA NELLA CAN-AM, MA SENZA COLPA...

Certe storie restano dentro e meritano d'essere rivissute, per comprendere quanto la sorte nella vita e nella carriera di un pilota possa dire capricciosamente la sua. Sono passati quaranta anni esatti dal momento in cui Stephen South fu ingaggiato dalla McLaren Marlboro al posto dell'infortunato Alain Prost, nel 1980, per prendere parte al Gp Usa West di F.1. Dando seguito a una catena di eventi iniziata nella stagione precedente che può essere considerata per certi versi tra le più incredibili, inquietanti e sfortunate nell'intera storia del Motorsport.

South, nuova stella inglese

A inizio 1980 Stephen South a tutti gli effetti è astro nascente dell'automobilistico britannico, presumibil-

di **Mario Donnini**

mente il vero candidato a sostituire James Hunt nel cuore degli appassionati. Di famiglia borghese, velocissimo in monoposto, è stato ottimo pilota in F.Ford, lanciandosi in F.3 nel 1977 e riuscendo a fare suo il prestigioso titolo Vandervell, ottenendo il 2° posto nell'altra serie nazionale. Il 1978 lo perde tra qualche puntata di F.2 e nella serie Aurora, ma per il 1979 si rimette in carreggiata, correndo in formula cadetta per il Project Four di Ron Dennis, trionfando a Hockenheim e ottenendo due podii. Bingo.

South piace a Ensign, Lotus e McLaren

Morris Nunn della Ensign lo vorrebbe sulla N179 per il Gp di Gran Bretagna 1979, tanto che South svolge un test a Silverstone, ma una concomitanza in F.2 gli impedisce di debuttare. In ottobre arri-

ESISTE DAVVERO LA SFORTUNA NELLE CORSE? ENZO FERRARI DICEVA DI NO. E FORSE PER UN COSTRUTTORE LE COSE STANNO COSÌ. PERCHÉ ALLA FINE BUONA E CATTIVA SORTE SI RIEQUILIBRANO. MA PER UN PILOTA LE COSE STANNO DIVERSAMENTE. GIUSTO QUARANTA ANNI FA IL PROMETTENTE STEPHEN SOUTH ENTRAVA IN UNA TERRIBILE SPIRALE DI CASI DEL DESTINO, TALI DA ROVINARGLI PER SEMPRE LA CARRIERA



mpiuoto

la sede Lotus presso Ketteringham Hall per firmare il sognato contratto, il quale è fitto di pagine, impegni e clausole quali oneri, ma per onori ha solo due cose certe: duemila sterline di guadagno, cioè quasi niente, e la promessa di qualche Gp. Forse, a stagione quasi finita. Stephen South ci pensa su e chiede lumi a David Phipps, il quale replica che Chapman ha previsto così e che lo stesso South ha due possibilità: firmare e stare al gioco, ovvero non firmare, rifiutare l'offerta e chiudere per sempre con la Casa inglese. Stephen ci ragiona un attimo e poi restituisce il contratto in bianco, non firmato. A pari condizioni, poco dopo, firmerà il terzo selezionato e prima riserva nell'esame del Ricard. Costui ha un anno d'età meno di South e si chiama Nigel Mansell. E da lì inizierà una faticosa ma costante ascesa nel mondo della F.1, fino ad entrare a far parte della sua mitologia, ma questa è un'altra storia.

South superstar della F.2

Poco male, perché a un giovane dalla stupenda reputazione quale South, le offerte non mancano certo. Lui è pilota British Petroleum e la BP sta assaltando la formula cadetta, con la creazione del top team Toleman. Stephen South farà parte dell'ambiziosissima squadra con le stellari Toleman Tg280 a gomme Pirelli, progettate dal promettentissimo Rory Byrne e con Derek Warwick quale compagno di squadra. Ma Warwick è uno tutto d'attacco e sembra tanto la classica punta buona per vittorie di tappa, mentre in chiave titolo parrebbe assai più candidabile il velocissimo ma consistente South. Bene. Ma poi c'è la sorte, già al lavoro da tempo.

La strana situazione della McLaren

A inizio 1980 la McLaren è una delle Case più in crisi della F.1. Non vince un Gp dal 1977, ha sbagliato tre macchine di fila e non sembra avere un reale piano tecnico per il futuro. Lo sponsor Marlboro ha i vertici furibondi e vuole cambiare, entrando in contrasto col boss del team Teddy Mayer, tanto da dettargli mosse e scelte in ottica futura. Attenzio-

UN TERRIBILE FLOP SENZA APPELLO

Ecco Stephen South al volante della McLaren M29C nelle qualifiche del Gp Usa West 1980, al posto dell'infortunato Alain Prost. In alto a destra, l'inglese sorride, ma nella serata del sabato si troverà tra i non qualificati, rovinandosi la carriera in F.1...

va una chiamata in grado di cambiargli la vita, perché a convocarlo è nientemeno che Chapman della Lotus, per trovare un sostituto a Reutemann passato alla Williams. Per scegliere la nuova guida, da attingere tra i nuovi talenti, viene organizzato uno shootout al quale prendono parte lo stesso Stephen South, insieme a Elio De Angelis, Jan Lammers, Eddie Cheever e Nigel Mansell. Dallo spietato e affascinante esame, escono con tanto di chiamata in sede due piloti: Elio De Angelis con un posto da titolare e Stephen South nel ruolo di tester.

La catena di eventi: tutto inizia ad andare storto

South è comunque alle stelle, ha già girato con le Lotus 79 e la 80, piace anche a Chapman e il suo futuro F.1 pare certo. In un bel giorno d'inverno se ne va al-



ne, perché tra queste c'è quella di mettere alla prova un giovane inglese di cui si dice un gran bene: Stephen South. Il ragazzo fa appena in tempo a posare per le foto di rito di presentazione della Toleman F.2 e via, eccolo al Ricard, per testare la famigerata McLaren M29C-Ford. Teddy Mayer non lo tratta benissimo, in quanto lo ritiene un preferito di Paddy McNally della Marlboro, e fatica perfino a fargli fare il sedile. Così alla fine South svolge il suo test al Ricard, ma senza gioie né sorprese.

La Toleman lo licenzia!

Anzi, il vero colpo di scena immediato è il comunicato col quale i vertici Toleman, inferociti, lo licenziano in tronco. Il test F.1 di South sarebbe avvenuto senza la preventiva liberatoria del team Toleman F.2, che si sente danneggiato dal comportamento del pilota, scaricato e lasciato pertanto libero per ogni impegno futuro. Fine. Dopo aver rotto con la Lotus, Stephen è pure fuori dalla Toleman. Il vecchio Brian Henton, che prenderà il suo posto, non potendo credere alla fortuna avuta, finirà per dominare e vincere l'Euro F.2, con quel pacchetto tecnico, mentre per South l'incubo è solo iniziato.

Arriva Paul Newman

South piace anche oltreoceano e l'attore Paul Newman lo ingaggia nella Can-Am, per sfidare Patrick Tambay schierato da Carl Haas. Dai, meglio che niente. Anche se la serie inizierà quasi a metà sta-

DALLA F3 NEL 1975 ALLA CAN-AM 1980

Sopra, Stephen South a Long Beach 1980 in prova con la McLaren. In alto a sinistra, è al Gp di Monaco 1975 di F.3. Nella pagina a fianco, dall'alto verso il basso, lo vediamo con Derek Warwick alla presentazione del team Toleman F.2, a inizio 1980, quindi, al centro, eccolo, sempre nella stessa stagione, dopo il licenziamento, in gara con la Lola T530 Can-Am del team di Paul Newman. Più a destra, è nell'abitacolo McLaren sotto lo sguardo del team boss Teddy Mayer, e, in basso, sorridente, malgrado tutti e tutto...

gione. Nel frattempo, altro colpo di scena: il forte rookie Alain Prost ha un incidente a Kyalami, si infortuna e deve essere sostituito per il Gp di Long Beach. Ovvio, la Marlboro è felicissima di chiamare proprio South alla McLaren, il cui debutto in F.1 è attesissimo, tanto che si parla di lui quale stabile fisso nuovo compagno di Alain, più avanti.

Il rovescio di Long Beach

Ma i due giorni di qualificazioni di Long Beach diventano motivo di una delle più grandi sorprese nella storia della F.1. La McLaren M29C è un cesso orrendo, ha sottosterzo, guai ai freni e alla frizione, tanto che ogni volta Stephen deve partire dai box a spinta. E in pista, proprio non va. Il suo compagno di squadra John Watson, grande specialista dei circuiti cittadini, alla fine è solo 21esimo in griglia, mentre South casca 27esimo e ultimo, a tre secondi e mezzo dal veterano dell'Ulster. Non qualificato. Fuori dal Gp. Una catastrofe. In F.1 una cosa del genere non passa: nel giro di pochi minuti il nome di Stephen South viene depennato per sempre dal taccuino dei top team.

Dramma a Trois Rivières

La Can-Am per South si dimostra impegno duro e difficile. A Mosport è secondo dietro Tambay, quindi potrebbe vincere a Elkhart Lake, ma un testacoda lo retrocede a quinto. Nei test a Brainerd, un'avaria tecnica distrugge completamente la sua Lola



T530, così il ragazzo deve ripiegare su una vecchia Spyder NF11 per la gara stradale a Trois Rivieres, in Canada. Ma ancora una volta la sorte è contro South, perché nella sezione subito dopo la pit-lane l'acceleratore resta bloccato e l'urto che segue si rivela multiplo e spaventevole.

Stephen resta nel rottame con le gambe distrutte e la benzina che fuoriesce. Sarà un miracolo dei soccorritori a scongiurare il peggio, col pilota ricoverato e le fratture stabilizzate in ospedale.

Il peggio sembra passato, ma dopo pochi giorni il già malconco paziente è vittima di un'embolia polmonare e d'un'infezione che porta all'amputazione della gamba sinistra, sotto al ginocchio.

Il senso di tutto

La sua carriera nelle corse finisce qui, per sempre. Alan Docking, già suo team manager, gli offre un test con una F.3, ma South non va oltre, dicendo: «A questo punto non avrebbe senso impegnarmi per dimostrare d'essere quello che non sono più».

Stephen South da allora scompare dalle corse, salvo farsi rivedere quattro decenni dopo, quando gli viene dedicato anche un libro biografico, a ricordarne la sua strana storia. Nella vita s'è preso soddisfazioni altrove, anche se nelle corse resta un pilota dotato di una sola e non comune fortuna, provata anche da queste pagine: non è stato dimenticato. Anzi, ricordarlo è atto di stima per la sua classe, malgrado un destino ingiusto e crudele. ●



Zampedri e i due sogni americani

MANCANO DIECI MINUTI ALLA FINE DELLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS EDIZIONE 1996 E UN PILOTA ITALIANO, ALESSANDRO ZAMPEDRI, È AL COMANDO, LANCIATO VERSO UN TRIONFO CHE SCRIVEREBBE UNA PAGINA DI STORIA INATTESA E INDIMENTICABILE.... MA IN REALTÀ IL SUCCESSO NEGLI USA PER LUI ARRIVERÀ TANTI ANNI DOPO, INVESTENDO NEL RAMO HOSPITALITY

di Mario Donnini

NEL 1994 ALEX ZAMPEDRI VA NEGLI STATES E SI DÀ ALLA SERIE CART. DUE ANNI DOPO VIVE LA GRANDE OCCASIONE SFIORANDO LA VITTORIA NELLA 500 MIGLIA DI INDY, MA TUTTO FINISCE NEL DRAMMA E NON PER COLPA SUA. PASSANO DUE DECADEI E ARRIVA LA SUA SECONDA GRANDE POSSIBILITÀ. STAVOLTA DA IMPRENDITORE NEL RAMO DELL'HOSPITALITY, E TUTTO FILA A MERAVIGLIA



La storia di Alessandro Zampedri sembra un romanzo d'iniziazione impastato col sogno americano. Ma a ondate esistenziali intense, dapprima entusiasmanti, dolorose e drammatiche. Con svolte improvvise e inattese a rendere la trama complessa e, complessivamente, degnissima d'essere per la prima volta raccontata e rivissuta. Sotto varie prospettive. La più semplice e attinente della quali, vede il bresciano nelle nobili vesti di unico italiano al mille per mille che nell'era recente, nel 1996, sfiora la vittoria nella leggendaria 500 Miglia di Indianapolis, in un pomeriggio che sembra un film esagerato. Ma partiamo dai titoli di testa. Classe 1969, a 20 anni, nel 1989, Alex Zeta è campione Italiano di Alfa Boxer, quindi passa in F.3 e nel 1992-1993 è in F.3000 con Forti e poi alla Nordic. «*Ho stupendi ricordi della F.3 con Lucio Vergani, quindi nella F.3 faccio esperienza e in F.3000 al debutto, a Silverstone 1992, col team Forti, sarei gran quarto ma negli ultimi giri si rompe il limitatore. In tutto due quinti posti, poi passo alla Nordic per l'anno dopo e sono terzo al Nurburging. È già tempo di decidere. Cosa faccio della mia carriera? F.1? Sono anni in cui metà schieramento dei Gp è formato da italiani e l'altra metà da nomi da mito. Il solo modo per ottenere un posto, per un giovane come me, è portare una paccata di miliardi di lire in un team come Simtek o Pacific, per fare qualche comparsata senza prospettive. No, grazie, è una strada che non mi porterebbe da nessuna parte. E allora arriva l'ipotesi Usa. Derek Mower, mio boss alla Nordic, ha lavorato 15 anni negli Stati Uniti per il team di Bob Fletcher in F.Indy e mi consiglia di provare nella serie Cart, divenuta un bellissimo crocevia agonistico. Così getto le basi e nell'agosto 1993 vado a vedere la Michigan 500 per stabilire i primi contatti, sponsor compresi, e capisco che la*

”
NEGLI USA LA MIA CARRIERA DI PILOTA SI È RIVELATA UTILISSIMA PER QUELLA SUCCESSIVA DA IMPRENDITORE!

ALESSANDRO ZAMPEDRI

cosa ha un senso, si può fare. Ho due opzioni: il team Coyne e l'Euromotorsport di Antonio Ferrari. Alla fine scelgo quest'ultimo, per iniziare la stagione 1994». Un rapporto tuttavia breve. «L'inizio non è male, a Surfer's Paradise sono settimo prima di rompere gli scarichi, ma poi le cose non si mettono bene. Il team prende in gestione anche una Ferrari 333 Sp per la serie Imsa, a mio avviso disperdendo energie, così meglio cambiare. Porto con me come tecnico il bravissimo Brian Berthold e si ricomincia con Dale Coyne. Pure qui ho una Lola dell'anno prima. Ho motori che hanno revisioni base, diradate, quindi con 7-800 giri in meno rispetto a quelli buoni, ma va bene lo stesso. La prima corsa la disputo a Detroit e alla seconda, a Portland, tutto comincia a filare per il verso giusto. In qualifica rompo il cambio dopo soli 4 giri, ma sento d'avere una gran macchina, con un assetto perfetto. In griglia parto indietro ma poi in gara faccio un rimontone incredibile, passo nomi top quali Rahal e Andretti, e mi piazza gran settimo. È un raggio di luce, col senno di poi forse resta la mia gara più bella negli Usa. E anche la mia avventura inizia ad avere un senso, tanto che il mio sponsor chiede di allargare il programma anche agli ovali e così, in estate si comincia con la Michigan 500, una tra le gare più bastarde che ci siano. Iperveloce, insidiosa, pericolosa...».

CON ALBORETO A INDIANAPOLIS

A sinistra, Zampedri con Alboreto nel pre-gara di Indy 1996. In alto a destra, Alex nella foto ricordo della 500 Miglia edizione 1995, col team Payton/Coyne, mentre tiene per mano la futura moglie Cristina e, nell'altra pagina, prima della intensa ma sfortunata Indy 1996, col team Scandia. In alto, eccolo in un'immagine recente

E infatti, entri ben presto nel primo dramma da superspeedway... «Nelle libere cerco di prendere il ritmo e siamo okay. Tanto che parto per una simulazione di qualifica con quattro gomme nuove. A Indy conta la media oraria su quattro giri, mentre a Michigan vale la migliore di due tornate. Bene, sono a tutta quando prima della curva 3 esplode la gomma anteriore destra e a 380 all'ora mi infilo nel muro: bang! Dietro di me c'è Jacques Villeneuve, mio ex compagno di squadra in Italia in F.3 alla Prema, che vede tutto e mi dice che è stato un detrito a innescare il crash. Morale, la gomma anteriore nell'urto tremendo schiaccia la scocca e mi ritrovo col bacino spezzato in tre punti, in modo non scomposto, a formare altrettante crepe ossee, mentre il fegato perde sangue...».





Brutta storia, anche umanamente... «Mi ritrovo solo e rotto, in casa a Indianapolis, e a darmi una mano in modo commovente è Giuseppe "Peppo" Sgorbati, che mi sta dietro addirittura cucinandomi pollo alla soia... Sono cose che non si scordano. Faccio di tutto per rimettermi in sesto, resto un mese e mezzo senza appoggiarmi a terra e infine, dopo sette giorni che ricammino, vado a correre a Vancouver, anche se mi aspetta una monoposto pesantissima, da 850 cavalli, coi freni in acciaio e priva di servosterzo. Sulle prime è una tortura, ma ci riesco. Il finale di stagione mi serve solo per tornare nel gruppo e a Nazareth debutto su un ovale, anche se piccolo, da un miglio. Incredibile, in un posto così sei sempre in curva, non c'è respiro, praticamente è come sottoporsi a un'infinita centrifuga dentro una lavatrice, comunque per l'esperienza tutto serve...».

Per il 1995 resti con Coyne, mentre il team si rafforza grazie all'arrivo da socio di Walter Payton, leggenda del football americano nelle file dei Chicago Bears. «Sì, il team cresce e sono protagonista di una buona stagione: 8° a Long Beach e finalmente debutto alla Indy 500!». Racconta... «Al via entro senza volerlo nel terrificante e famoso incidente di Stan Fox con Eddie Cheever, nel senso che, mentre sfreccio, un detrito mi buca il coperchio dell'ammortizzatore. Così per tutta la gara mi ritrovo con le conseguenze di quell'urto, anche se ai pit-stop, agendo d'ala, si cerca di riequilibrare la macchina. Alla fine resto nel gruppo e mi piazza 11°, che per un rookie non è affatto male. Poi sono 9° a Cleveland e a Vancouver, malgrado un pit-stop in più per aver spaccato l'ala davanti. Insomma, la sostanza c'è, ho stabilito un buon rapporto col team, consolidato la relazione con gli sponsor, primo fra tutti la Mi-Jack, e posso sperare nel domani, quando all'improvviso salta ogni cosa...». Cioè? «Be', scherzando, posso dire per colpa di quel gufo di Roberto Moreno. Gufo, perché di solito in quel periodo è lui a prendere il posto di un pilota infortunato nel giro IndyCar, ma tra il 1995 e il 1996 mi soffia il sedile mentre io sto benissimo... Semplicemente, stavolta "Pupo" porta 3.5 milioni di dollari dello sponsor Data Control e io devo cedergli l'abitacolo, ritrovandomi a piedi nel mio momento migliore in Usa... Peccato davvero. Ora, ironia della sorte, devo fare io come Moreno e sperare che si liberi un cockpit... Accade per l'incidente di Blundell a Rio 1996, ma poi la PacWest prende Teo Fabi a cachet e peccato di nuovo, perché quello era un bel team... Insomma, le gare proseguono, io sono a piedi e alla fine, in tarda primavera, mi restano due opzioni: o la Us500 a Michigan per Derrick Walker, o la 500 Miglia di Indianapolis col team Scandia di Andy Evans. Posso sempre contare sull'appoggio della Mi-Jack, stavolta col marchio Lanco, che sta per Lanigan Corporation, e alla fine la scelta cade proprio su Indy».

Va detto che nel 1996 le corse di monoposto negli Usa vivono un momento difficile. Cart e Irl si sono barricate in due campionati rivali e la categoria s'è divisa, spaccata, dolorosamente scissa.

Tutti i top team, in pratica, sono con la Cart e corrono a Michigan. Le squadre minori, invece, hanno seguito Tony George, patron del superspeedway





dell'Indiana, per una nuova serie concentrata sugli ovali. Tutti si chiedono: chi vincerà? Vale più la Michigan 500 con tutte le star al via o la Indy 500 coi team minori più il veterano Arie Luyendyk quale unica stella?

La risposta me la dà la mattina del Carburetion Day il mito AJ Foyt, che incontro ai box di Indy. Il monumentale texano, classe 1935, quattro volte al top a Indy, mi spiega masticando un chewing gum con autorevolezza imponente: «Indy è Indy, Michigan non è niente. Tra trenta anni tutti ricorderanno chi ha vinto la Indy 500 del 1996 e nessuno penserà al trionfatore di Michigan. Conta solo la Indy 500, se vuoi essere ricordato, in America: il resto è fatto di chiacchiere. E sai cosa ti dico? La Cart perderà. Ci volessero vent'anni. Vincerà Tony George, perché Indy è sua e Indy è il palo del tendone che regge tutto il nostro circo». Cavolo, tre decenni dopo la realtà mostra che aveva perfettamente ragione.

E torniamo quindi alla Indy 500 del 1996... «Sono intruppato nel team Scandia di Andy Evans, che schiera sette macchine, un record. La squadra ha le strutture, lo shop e il know-how dell'ex pilota Dick Simon, che è anche il nostro responsabile tecnico e stratega. Stavolta ho tutto quel che serve per ben figurare e fin dalle prove va tutto bene, visto che in griglia mi piazza settimo».

Sei compagno di squadra di Michele Alboreto. «Michele si rivela subito un uomo di classe e di stile. Bel-



” SENTO DI AVERE IN MANO IL TRIONFO ALLA INDY 500, QUANDO SENZA MOTIVO VADO LARGO ALLA CURVA 1...

ALESSANDRO ZAMPEDRI

QUEL FINALE SFORTUNATISSIMO

A lato, Zampedri in tuta Supercup Porsche. In alto, è alla Indy 500 del 1995 col team Payton/Coyne, un anno prima della grande occasione col team Scandia. Terminata proprio all'ultimo giro della gara - la sequenza è nell'altra pagina -, a causa di una inopinata toccata ricevuta da Roberto Guerrero. Alex sarà quarto, ma accuserà gravi ferite agli arti inferiori

la persona, educato e non se la tira: viviamo insieme i briefing e stabiliamo un ottimo rapporto. Di fatto non possiamo collaborare, perché io ho ereditato la sua Lola mentre lui corre con una Reynard, quindi i dati tecnici e gli assetti non sono comparabili, però tra noi va tutto bene».

La gara è a eliminazione, con un sacco di ritiri e i possibili favoriti, tra i quali Luyendyk, che saltano uno dopo l'altro. E tu, Alessandro, vieni fuori meravigliosamente alla distanza. «Alboreto si ritira presto per problemi al cambio e a seguire la mia gara passa il tecnico Jeff Brawn. Da lì, le prendiamo tutte, ogni stager è perfetto...». Spiega meglio... «Ciascun set di gomme a quel tempo è di misure infinitesimalmente diverse. A seconda del tipo di circonferenza, montata asimmetricamente, puoi curare di volta in volta e ottimizzare l'assetto della macchina. A noi tutto va in modo ideale e quando comincia a contare davvero, ovvero dal 170° giro in poi, a trenta tornate dalla fine, passo al comando».

E lì cominciano i giri più lunghi della tua vita, perché approfittando di una scaramuccia tra Davy Jones ed Eliseo Salazar, sembri aver imbrogcato la fuga buona. E tu non puoi sapere che, nel frattempo, nella sala stampa di Indy accade il finimondo. Sono l'unico giornalista italiano presente e gli statunitensi arrivano in processione a chiedere di te, perché stai per diventare l'uomo del giorno, l'indomani, negli States. Sei sposato, fidanzato? Perché non corri in F1? Qual è stata la tua vittoria importante, fin lì? Insomma, non c'è pace. L'idea che un italiano trionfi a Indy manda in sollucchio tutti, eccita, sconvolge i guru di settore. Mancano undici giri alla fine. La fuga è consistente, ormai ci credono tutti, pare sia solo questione di tempo, è quasi fatta. Sta per essere scritta una pagina indimenticabile delle corse, invidiata perfino dalla Ferrari. Ma... dai, adesso racconta tu, Alessandro. «Al 170° giro sono primo con un rettilineo sul secondo. Sono tranquillo, controllo la gara. A undici giri dalla fine arrivo in curva 1 e la macchina perde improvvisamente aderenza all'anteriore. Vado largo, riesco a tenerla, anche se vado vicino a schiantarmi. Cosa diavolo sta succedendo? Nel rettilineo tutto torna normale... Dai, sarà stato un attimo no... ma alla curva 3 ci risiamo. Sono nei guai. Ma il perché resta un mistero... In team radio proviamo a capire, ma niente, le gomme sono okay, però la macchina in curva non sta più in strada. La spiegazione al momento è impensabile... In realtà è appena esplosa la valvola di compressione dell'ammortizzatore posteriore destro. Il classico pezzo da cinquanta dollari che rovina il sogno di una vita... Niente da fare, non è il mio giorno. Poi c'è un botto, bandiere gialle e io con lo spotter continuo a non capire i miei guai, perché l'ultima cosa cui si potrebbe pensare è proprio quella che ho spiegato ora, col senno di poi... La gara è quasi finita, Buddy Lazier brucia Davy Jones e va a vincere quasi incredulo, mentre inizia il mio incubo, perché Guerrero entra basso alla curva 4, si scompone e va a causare involontariamente ma molto violentemente il mio incidente. Un botto incredibile poco prima della bandiera a scacchi. A testa in giù, con la vettura distrutta... Quasi knock-down, passando dall'esaltazione per la vittoria in vista, alle sirene dell'ambulanza, alle gam-



be che nelle caviglie sembrano gravemente ferite e quasi distrutte». In sala stampa tutti tacciono. Ci sono complessivamente otto piloti in ospedale, per una gara dai mille volti, e tu sembri tra i più malmessi... «Vengo classificato quarto, malgrado tutto, perché avevamo doppiato tutti... Saluto il pubblico quando mi mettono sulla barella, ma sono quasi kappà. Il mio boss Andy Evans sale nell'ambulanza con me e poi via verso il Methodist Hospital per cercare di salvare il salvabile. Ricordo l'emergency room e gli infermieri che mi tagliano la tuta e l'orrenda visione dei miei piedi... La vita a volte sa essere beffarda e crudele. Il resto della trama che mi attende lo immagino tutta sofferenza, oppure non so, magari il risveglio da un incubo. Ma quella è la realtà... Non posso saperlo, ma sta per cominciare un'altra storia nella storia, ancora più incredibile e a oggi mai raccontata». Ora puoi... «Tanto per cominciare pochi giorni dopo il mio boss Andy Evans si presenta nella mia camera d'ospedale con un assegno al portatore di 424mila dollari, ossia i premi da me vinti in gara. L'accordo è fare metà ciascuno, ma lui guarda Cristina, la mia fidanzata, e le dice: «ho pensato sia più giusto che lo teniate. Ci rinuncio, è vostro. Avrete spese, da qui in poi, e questo è un primo gesto di buona volontà da parte mia...». Fantastico, una cosa che neanche nei film. «Andy



CAMPIONE IN PORSCHE SUPERCUP

In alto, Zampedri in azione in Supercup Porsche, dove in quindici stagioni di militanza ha vinto un titolo. Sotto a sinistra, eccolo festeggiare la sospirata qualificazione nella Indy 500 del 1997, un anno dopo il finale drammatico e il ricovero al Methodist Hospital. Nell'altra pagina, in basso, Alex indica un adesivo celebrativo della sua lunga e prestigiosa militanza nella Supercup Porsche e, in alto, lo vediamo in un'immagine recente

Evans si dimostra una bella persona e un immenso signore, nel momento della mia massima vulnerabilità». E Roberto Guerrero appena possibile t'invia un immenso mazzo di fiori, per chiederti scusa del crash. «Questo lo ricordo di meno, perché ero intontito dalla morfina... Finisco in terapia intensiva, sai, il piede sinistro è messo molto male». Il giorno dopo mi vedo con tuo fratello Enrico all'aeroporto di Indianapolis e lui confida che è come se t'avessero sparato alla caviglia, quasi esplosa. «Rischio l'amputazione, resto un mese e mezzo all'ospedale. A salvarmi il piede è un trapianto di vene dal braccio, ma in realtà il tutto è molto, molto più complesso. Dimesso, vengo sottoposto a continue medicazioni per quattro mesi, a rischio infezione per via dei microdetriti in carbonio, fino a settembre». Ma Evans non ti scarica, si dimostra okay, mentre tu sembri Rocky Balboa in rimonta... «Assolutamente sì. Andy mi tiene e fa lo squadrone per il 1997, con telai Dallara e motori Oldsmobile. Intanto per otto mesi mi sparo otto ore di fisioterapia al giorno. E permettimi di dire grazie a tutti coloro che con ruoli e funzioni diverse mi sono stati vicino dal punto di vista medico, atletico e dell'assistenza, nel corso delle fasi più delicate della mia carriera; parlo di Riccardo Ceccarelli e Bruno Lorenzini, oltre a Fabrizio Borra, poi curatore atletico di Alonso. Tra l'altro è grazie a Fabrizio che ho conosciuto Cristina, diventata mia moglie... E poi cito un altro angelo, il fisioterapista Craig Nelson Benedict, già del giro di Carl Lewis, che fa tanto per rimettermi in sesto...». Insomma, è durissima ma ce la fai. Sei pronto per Indy 1997 e sembra la seconda puntata di una favola, perfino con un bel contratto. «Ma diventa un altro mezzo incubo, stavolta, però, sul piano tecnico. I motori Olds, infatti, non stanno insieme. Si rompono uno dopo l'altro, vomitando 16 chili d'olio ogni volta, col rischio di finire a muro. Capisco ben presto che il mio ulteriore shot a Indy sarà bello solo dal punto di vista umano, ma sul piano agonistico non ho possibilità di rifarmi dal brutto epilogo del 1996». È spaccacuore anche la lotta per qualificarti: finisci "bumped" ossia buttato fuori, dopo un mese in cui hai girato pochissimo. E ti giochi tutto all'istante finale dell'ultimo weekend... «Pazzesco! Un'altra storia dalle tinte fosche ma anche elettrizzante. Mi butta fuori Paul Durant e devo

Rallisti riconvertiti

DI SOLITO SONO IMPEGNATI A TENERE GIÙ IL PIEDE DESTRO IN PROVA SPECIALE, MA STAVOLTA C'È UNA FOLTA RAPPRESENTANZA DI PILOTI CHE ACCELERANO CONTRO IL CORONAVIRUS E SI SONO MESSI A PRODURRE MASCHERINE E STRUMENTI DI PROTEZIONE PER I MEDICI...

Un'immagine che racconta tutto, con quella forza, quell'intensità, quella capacità di racchiudere un gran campionario di emozioni come solo certi scatti sono in grado di fare. È uno scatto potente quello che ritrae Andrea Crugnola con indosso quello che nella forma ricorda un sottocasco da corsa ma che è tutt'altro. Il neo pilota ufficiale di Citroen Italia è nel laboratorio di famiglia e indossa una protezione per il capo per il personale sanitario. Cucita da lui stesso. Una barriera sottilissima tra la vita e la morte, una protezione indispen-

di [Daniele Sgorbini](#)

sabile per chi rischia consapevolmente, sapendo di poterlo e doverlo fare. Come i piloti con addosso la balaclava contro il fuoco, i medici e gli infermieri con un camice e un copri capo usa e getta per tener fuori da sé il virus. Lo sguardo di Crugnola, in quella foto, racconta tutto. Lui che avrebbe dovuto salire sulla vettura più ambita del Tricolore, avere tra le mani finalmente quel volante sognato da tutta l'Italia da Rally, montare l'ultimo gradino di una carriera tutta fatta di impegno, umiltà e talento, all'improvviso si è trovato a fare i conti con il mostro che



Ognuno con le proprie competenze e le proprie capacità: dal lavoro artigianale di Crugnola e famiglia a quello ben più strutturato di Agostino Alberghino, che con la sua azienda pianificava lo sbarco in F.1 il prossimo anno e che ora si sta dedicando anima e corpo al settore medicale. Storie emozionanti scritte da uomini delle corse, in un momento in cui le corse sono ferme ma agitano animi e cervelli mossi dalla stessa passione. *«Mio papà – attacca a spiegare Andrea Crugnola – fa il tappezziere, ha un'attività piccolissima. Nel momento in cui non è stato più possibile lavorare, quando è stata imposta la chiusura di tutto, ci hanno chiesto se eravamo disposti a fare un po' di volontariato per cucire questi camici e questi dispositivi per coprire il capo. Sono indumenti di protezione monouso, che non produciamo direttamente noi. Qui li tagliamo e li cuciamo e mi ci sto dedicando anche io, assieme a tutta la mia famiglia»*. Da settimane dunque nel piccolo laboratorio di Calcinante del Pesce, alle porte di Varese, prendono forma i primi scudi protettivi per medici e infermieri. Materiale di cui continua a esserci una grande carenza e che possono letteralmente salvare la vita ai sanitari: *«Nelle prossime settimane dovremmo riuscire a gestire tutta la produzione autonomamente, non solo la confezione – racconta ancora orgoglioso Crugnola – siamo completamente dedicati a questo, andiamo avanti a tutta»*. Riconversione totale anche per la famiglia Scandola, con progetto iniziato quasi per caso e che nel volgere di pochissimo tempo ha già assunto numeri importanti: *«Avendo una grandissima disponibilità di tessuto – inizia a spiegare Riccardo Scandola – abbiamo deciso di unirci alla Freem di Massimo Foffano per produrre mascherine. È nato tutto una domenica a pranzo, con Umberto e nostro padre, ci siamo chiesti perché non provarci. In fretta abbiamo imbastito la produzione e ora ne facciamo tra le 12.000 e le 15.000 al giorno»*. Un prodotto in parte innovativo, pensato anche per il futuro prossimo, quando si ricomincerà gradualmente a uscire di casa, ma sarà comunque obbligatorio proteggersi naso e bocca: *«È una mascherina riutilizzabile e lavabile, fatta di cotone esternamente e di TNT (tessuto non tessuto, ndr) nella parte interna. I tessuti sono certificati, per il resto delle certificazioni stiamo lavorando in deroga, come concesso dal Decreto del 17 marzo. All'inizio tutto è nato un po' per caso, volevamo farne un po' per regalarne una fornitura agli Alpini o a chi ne avesse bisogno. Da lì invece si è aperto un mondo, ora abbiamo i Comuni che le ordinano, oltre a varie aziende. Finora ne abbiamo vendute circa 150.000 pezzi. Tra i clienti più importanti ci sono le farmacie, anche perché si sta parlando di prodotti fatti con tessuti interamente naturali. Hanno di bello che si possono lavare per 25-30 volte e che poi si possono sterilizzare nel microonde»*. Mascherine da rallyisti “modaioli” quelle prodotte invece dalla famiglia Miele, con papà Mauro bellissimo primo italiano al Montecarlo 2020 e ora in prima linea assieme al figlio Simone, pezzo da novanta del Campionato Italiano Wrc e vincitore dell'ultimo Rallye Elba, nel guidare l'attività di famiglia in questa nuova avventura: *«Abbiamo un'azienda tessile che solitamente stampa tessuti per la moda e per la biancheria casa»*

UNA FOTO CHE PARLA DA SOLA
 È un'immagine che parla da sola quella che ritrae Andrea Crugnola: nella piccola tappezzeria del padre taglia e cuce indumenti di protezione monouso

tutto ha messo da parte. Nel suo sguardo, però, la determinazione è quella di sempre. Ha gli occhi che guardano il nemico da battere come guarderebbero una curva da prendere in pieno. Consapevole del rischio, ma con coraggio. Non si è arreso e non si è disperato Crugnola e come lui hanno fatto tanti altri rallyisti. Tutti velocissimi nel prendere la decisione giusta di fronte all'emergenza, tutti lucidi nel ritrovarsi – nel giro di pochi giorni – a riconvertire le loro attività per mettersi a produrre mascherine e strumenti di protezione per medici e infermieri.



linga – racconta Simone Miele – facciamo parte di un gruppo inglese. Anche la nostra, come tante altre aziende, ha dovuto fermarsi lo scorso 25 marzo. Così abbiamo pensato di avviare questa produzione, anche dopo le richieste del Ministero dello Sviluppo Economico, di Regione Lombardia e di Confindustria. Le mascherine in cotone prima non esistevano, abbiamo fatto parecchie prove prima di cominciare. Noi siamo comunque un'azienda certificata, abbiamo la 9001, la 14001 e la 45001 quindi abbiamo voluto fare una cosa seria sin dall'inizio. Ci siamo confrontati con il Politecnico di Milano per avere l'ok tecnico di Regione Lombardia, e con l'Università di Bologna che risponde per conto dell'Istituto Superiore di Sanità: siamo in attesa anche di questa certificazione per classificare le nostre mascherine come dispositivo medico di classe 1 di tipo chirurgico. La nostra è una mascherina a tre strati, in mezzo c'è uno strato in TNT e l'esterno è tessuto stampato in stile Liberty con il fiorellino. Il tutto trattato con idrorepellente e antibatterico: non passa niente. Le prime 10.000 mascherine le abbiamo donate al comune di Gorla Maggiore. Per aumentare la produzione abbiamo quasi ultimato la costruzione di una macchina per il taglio che non esisteva e che è stata letteralmente inventata da mio padre, partendo tre settimane fa da un foglio bianco. Con questa riusciremo a produrre 50.000 mascherine al giorno. Sono mascherine lavabili fino a 20 volte, ma le metteremo sul mercato a un prezzo molto contenuto, non vogliamo in alcun modo specularci». Investimenti li ha fatti senza esitare anche Davide Medici, un passato recente tra rally e rallycross, alla guida un'azienda che si occupa di interni per auto: «Facciamo customizzazioni di interni piuttosto particolari, lavoriamo tra le altre anche con aziende come Pagni e Lamborghini. Qualche settimana fa, quando ab-





biamo intuito che si stava andando nella direzione della chiusura totale e si sentiva parlare della carenza di mascherine, abbiamo tentato, in autonomia, di informarci per capire se avremmo potuto produrle. All'inizio abbiamo avuto risposte incerte e contraddittorie sul tema delle certificazioni – spiega Medici – tanto che stavamo per desistere. Poi grazie al progetto varato da Unindustria Reggio Emilia, siamo stati coinvolti nella produzione e abbiamo approntato una linea. Per farlo ho dovuto investire, comprando quattro macchine da cucire apposite, ma sono felice di averlo fatto. Ora riusciamo a cucire circa 6.000 mascherine al giorno, su una produzione globale di questo progetto che si aggira sulle 150.000 unità giornaliere. Sono mascherine in TNT, monouso, che vengono destinate, in accordo con Regione e Provincia, prioritariamente alla sanità. Non facciamo commercializzazione diretta, siamo all'interno di questa filiera e sono orgoglioso di fare la mia parte». Motivatissimo è anche Agostino Alberghino, piemontese purosangue, ex ralista e soprattutto pistaiolo vincente, a capo della HRX, azienda che produce abbigliamento da corsa che con le sue tute calza piloti in ogni categoria, dalla Indy alla 24 Ore di Le Mans, passando per la F2. Ora ha lanciato la produzione su scala industriale di due tipi di mascherine, una realizzata con un tessuto derivante dai materiali usati per il motorsport e l'altra in corso di certificazione presso l'ISS che sarà un vero



e proprio dispositivo medico: «Fino all'ultimo giorno utile abbiamo lavorato producendo tute – racconta emozionato – anche perché dovevamo onorare le forniture, come per esempio quelle relative al Btcc presentato a Silverstone lo scorso 17 marzo. Ma ogni sera, uscendo dal lavoro, mi confrontavo col disastro che stava montando ed ero sempre più turbato. Fin dai primi casi di Codogno ho avuto una visione piuttosto chiara, ho capito che purtroppo tutte le corse si sarebbero fermate molto presto». Bisognava tenere in piedi un'azienda che dà lavoro a una trentina di famiglie e al tempo stesso fare la propria parte in questa guerra: «Soichiro Honda diceva che nulla ti forma quanto il Motorsport e aveva ragione. Siamo abituati a lavorare usando le migliori tecnologie, ma soprattutto a prendere decisioni difficili in tempi rapidissimi. E quella che stiamo affrontando adesso, è una sfida che nasce proprio dall'esperienza, dalla passione e dalle competenze acquisite con le corse. Il prossimo anno avremmo dovuto e potuto, nei nostri piani, arrivare a fornire anche la F.1, quest'anno avremmo avuto sei piloti a Indianapolis. Però anche se non vedo l'ora di tornare al Motorsport, sono fiero e contento del lavoro che stiamo facendo nel settore medico. E il 10% di tutto il ricavo, lo daremo alla Protezione Civile». ●



TANTE BELLE STORIE DI SOLIDARIETÀ

Da Miele, nell'altra pagina al centro a Scandola; da Medici, sopra a sinistra, ad Alberghino di HRX: si infittisce sempre di più la lista dei ralisti che hanno iniziato a produrre materiali di protezione in tempi di coronavirus

”

QUANDO
NACQUE LA
SCUDERIA NEL
1957 C'ERANO
600 SOCI, NEL
2000, QUANDO
CHIUDEMMO
ERANO 3000
PER UN TOTALE
DI 42MILA CHE
HANNO CORSO
COL JOLLY CLUB

ROBERTO ANGIOLINI



Indimenticabile **Angiolini**

STRONCATO DAL CORONAVIRUS SE N'È ANDATO IL LEGGENDARIO PATRON DEL JOLLY CLUB. PERSONAGGIO DI RIFERIMENTO CHE HA SEGNATO UN'EPOCA, UN UOMO DI CORSE CHE HA VINTO TUTTO QUELLO CHE C'ERA DA VINCERE. ECCO PAROLE E PENSIERI DI MOLTI DEI PILOTI CHE CON LUI HANNO SCRITTO INTERE PAGINE DELLA STORIA DEI RALLY

di [Andrea Cordovani](#)

Il mondo dei rally piange la scomparsa di Roberto Angiolini, il leggendario patron del Jolly Club. Se ne va uno degli uomini d'oro delle corse, vittima del coronavirus che nel giro di tre giorni se l'è portato via in una clinica di Milano, dove era ricoverato da qualche tempo. Sabato 4 aprile si è spento uno dei personaggi che hanno acceso la fantasia di tanti appassionati. Autosprint gli tributa otto pagine di ricordo. Il minimo per uno come lui. Pensieri e parole sono dei suoi ex piloti, dei tanti amici, tornati a premere forte sull'acceleratore della memoria per raccontare un uomo che per anni è stato figura di riferimento nelle corse. E che col suo sodalizio ha infilato una lunghissima teoria di vittorie dalla seconda metà degli Anni 50 fino agli inizi del 2000. Ma prima di andare a rievocare la sua figura attraverso le testimonianze di chi l'ha conosciuto ecco che cosa aveva raccontato proprio Roberto Angiolini ad Autosprint in un'intervista del 2016 rilasciata a Luca Pazielli. «Il mio lavoro era quello di talent scout e forse un po' di fiuto ce l'avevo se agli inizi hanno corso per il Jolly Club piloti come Arnaldo Cavallari nei rally e Ignazio Giunti con Andrea De Adamich in pista. I miei accordi con le Case costruttrici prevedevano che ci venisse riconosciuto un importante montepremi, ma in più riuscii a farmi dare anche le automobili a prezzi speciali, questa fu la svolta che ci permise di creare con le Giulia e poi con le Fulvia degli squadroni imbattibili. Fuori della nostra sede storica in via Turati c'era la coda di piloti che chiedevano un volante. Abbiamo sempre avuto una presenza importante anche in pista, già negli Anni '60 con le Giulia Quadrifoglio dell'Autodelta e anche con le F.3, ci fu poi anche un impegno in F.1 prima con la Bellasi e il pilota ticinese Silvio Moser e poi con la francese Ags, equipaggiata Motori Moderni con Ivan Capelli. Fiorio, invece, ci introdusse con la Lancia nel campionato prototipi dove correvamo con Gabbiani e Martini ma partecipammo anche con la Ferrari perché ci

affidarono negli Anni '70 la 512 con Mike Parkes e in seguito la F40 e la 348 con Larrauri e D'Amore. Ma voglio aggiungere che con i colori Totip fummo vincenti anche nell'Offshore, in tutte le classi e nel motociclismo, perché la nostra squadra di Enduro vinse 8 campionati mondiali. Quando nacque la scuderia nel 1957 c'erano 600 soci, nel 2000, quando chiudemmo, erano 3.000, per un totale di 42.000 che hanno corso per il Jolly Club».

CLAUDIO BORTOLETTO «GRAZIE RAMBO!»

«In questo momento così difficile, la perdita di "Rambo" mi destabilizza. Anche se negli ultimi anni la vita ci ha allontanato, la stima, l'affetto e l'indissolubile che solo il rally crea ci teneva uniti. Ci siamo incontrati al Rally Targa Florio, io seguivo la De Tommaso Pantera, studiavo per diventare commercialista, e di nascosto dai miei genitori seguivo la mia passione. I rally. Quella notte in Sicilia a Petralia Soprana ad una assistenza conobbi Roberto Angiolini. Mi si avvicinò incuriosito e mi chiese: hai per caso i tempi? Si risposi, chiamo (avevo una radio e una persona in direzione gara) iniziammo a parlare e mi fece molte domande su come avessi organizzato le assistenze e su come gestivo la gara. Qualcosa sicuramente lo colpì infatti 2 giorni dopo si presentò a Treviso a colloquio da mio Papà per convincerlo che sarei stato un miglior direttore sportivo che un commercialista. Qualche giorno dopo partivo per Milano. Era il 1975. Nel tempo mi confessò che la radio lo aveva particolarmente colpito. Angiolini è stato quello che ha traghettato questo mondo dei rally dalla fase pionieristica, quella con due gomme, un panino e quattro chiavi, e ha fatto diventare il Jolly Club la prima vera struttura professionistica. Sono entrato nella scuderia milanese nel 1975, una vita spesa al suo fianco, 35 anni di lavoro assieme: ero

SCENE DI VITA DA CORSA

Classe 1945 Roberto Angiolini ha trascorso una vita nelle corse. Diventato patron del Jolly Club, sodalizio che nel 1957 aveva fondato suo padre Mario, lo ha condotto assieme alla madre Renata fino al 2000. A destra scene da un'assistenza con Cerrato, Cravero (Michelin) Bortoletto, storico ds entrato a far parte della grande famiglia da corsa nel 1975 e patron Angiolini



il suo braccio destro. Sono entrato negli anni in cui si stava stringendo il contratto con la Fiat e il Gruppo. Una struttura professionale. Angiolini ha avuto pregi assoluti. Vedeva avanti, sempre le idee chiare su come muoversi in questo mondo. Lui aveva una visione, era capace. Niente da dire. Con Cesare Fiorio si capiva al volo. Obiettivi e strategie tra i due erano sempre comuni. Tante volte l'ho visto felice. Sia per le vittorie nei rally che per quelle ottenute in pista. Era orgoglioso di aver portato Ivan Capelli fino al debutto in F.1, il fatto di aver vinto l'ultimo mondiale con la Lancia nel 1992 era per lui motivo di grande orgoglio. Sapeva vivere. Si divertiva bene. Passavamo anche le vacanze sempre assieme. Mi ha sempre dato carta bianca, aveva una fiducia smisurata per me. Non veniva spesso alle gare? Ma lo sai che cosa ha sempre risposto? E cosa vengo a fare, tanto c'è Claudio!". Stop. Chi erano i suoi piloti preferiti? Quelli del passato con lui erano in prima linea. Cavallari, Munari, Giunti. Ma anche Biasion e Auriol l'ha fatto sognare. Il francese girato dalla Lancia al Jolly Club perché non si esprimeva come tutti pensavano e una volta con noi, coccolato e protetto, ha raggiunto risultati favolosi vincendo 6 rally iridati ma non il titolo a causa di una candela rotta nel decisivo Rac, l'hanno reso davvero felice. Quando decidemmo a fine 1982 di prendere l'astro nascente Miki Biasion, Roberto mi disse: "facciamo vedere a tutti di che cosa siamo capaci". Però, lasciami dire anche un'altra cosa il finale della sua storia, non è stato il linea con la vita che ha vissuto. Ha avuto tre ictus e in tre giorni il coronavirus se l'è portato via. Tutti lo chiamavano il Barone, io e suo figlio Mattia l'avevamo ribattezzato Rambo, purtroppo anche Rambo si è dovuto arrendere".

MIKI BIASION

«COSTATE PIÙ DI CIBO CHE DI GOMME!»

«È stato Angiolini che all'epoca del mio passaggio dall'Opel alla Lancia ha ragionato con Cesare Fiorio dicendogli: "guarda che è molto meglio averlo

con noi che contro". Arrivavo da una grande stagione in cui alla fine se non avessi dovuto cedere i punti del 4 Regioni al mio compagno di squadra Tony, avrei vinto il titolo tricolore. Certe scelte strategiche fatte da me e Siviero erano rimaste impresse, (tipo quando, per stare davanti alla 037 di Tognana a San Marino avevamo usato le slick sulla terra) tanto che in giro si diceva questi due non sono solo veloci ma anche furbi come le volpi. La Opel mise sul piatto molti soldi per la riconferma ma a quel punto entrò in gioco Angiolini: "Miki, pensaci, qui entri in un giro importante, puoi correre all'estero. Avrai il massimo: ti farò avere una 037 uguale a quella della squadra ufficiale". Aveva una grande stima nei miei confronti. Così nel 1983 passai al Jolly per guidare la 037 Totip con la quale vinsi subito Europeo e campionato italiano. Ho corso con loro fino al 1985. Sono stati anni bellissimi e non risparmiavo nessuna energia di essere veloce. Roberto sapeva benissimo che con i risultati che stavo ottenendo mi avrebbero portato a indossare la giacca Martini. Mi ha dato tanto e io a lui. Anche quando venivo schierato nel Mondiale facevo sempre fare belle figure al Jolly Club. Con Roberto il feeling è stato immediato, un bellissimo rapporto. Tra i tanti aneddoti del mio rapporto con lui pesco questo. Angiolini non ci conosceva molto a me e a Tiziano all'inizio della nostra avventura con il team milanese. Raramente si muoveva, ma per la nostra prima uscita nell'Europeo venne a Lloret de Mar a seguirci al Catalunya che vincemmo subito. La sera andammo a cena per festeggiare. La prima volta Biasion-Siviero e Angiolini. Ho perso il conto di quante ostriche abbia mangiato quella sera Tiziano che poi ovviamente è stato anche male quella notte... Ma non divaghiamo. Quindici giorni dopo abbiamo vinto anche il Costa Smeralda e anche lì siamo andati a festeggiare in un ristorante a Baia Sardinia. "Ordinate quello che volete", era stato il diktat di Roberto. E quindi noi, logicamente, ci sia-



**ANGIOLINI
AVEVA UN'IDEA
PRECISA SUI
PILOTI E IO CON
LUI HO AVUTO
UN GRAN BEL
RAPPORTO**

CARLOS SAINZ

**ROBERTO TI
DAVA I MEZZI
PER RIUSCIRE A
PRIMEGGIARE**

DIDIER AURIOL

**MIKI? MOLTO
MEGLIO AVERLO
CON NOI CHE
CONTRO**

MIKI BIASION





mo affogati di aragoste. Qualche giorno dopo ricevo una sua telefonata: "Oh, voi due mi costate più di cene che di gomme!". Al di là di tutto quel 1983 fu davvero strepitoso: conquistai 11 vittorie. Non ce n'era per nessuno. Tra noi c'era fiducia estrema. Pensa che quando andavo a lamentarmi da lui dicendogli, "guarda la macchina non va", Roberto chiamava immediatamente Fiorio. E si innescava una reazione a catena. Angiolini chiamava Fiorio ("Miki non è contento della macchina") che a sua volta chiamava Pianta e Giorgio alla fine del giro telefonava a me: "Adesso vieni due giorni alla Mandria e te la metti a posto da solo!". Era il massimo per un pilota che aveva voglia di lavorare».

CARLOS SAINZ

«MI RICORDAVA L'ATTORE DANNY DE VITO»

«Ho corso con una Delta del Jolly Club nel Mondiale Rally 1993 (miglior risultato il 2° posto all'Acropolis) e avevo avuto modo di conoscerlo prima quando la scuderia milanese correva in Spagna nelle gare valide per il campionato spagnolo nelle quali correvano anche io. All'epoca guidavo prima la Renault e poi la Ford e lottavo sempre contro Salvador Servia pilota Jolly. Ricordo Roberto che arrivava alle gare in Spagna sempre con la sua carica di simpatia e vitalità sempre molto caratteristico nel modo di esprimersi e nel vestirsi. Un personaggio. Mi ricordava l'attore Danny De Vito. Era sempre molto veloce di testa, un piacere parlare con lui. L'anno che abbiamo fatto il mondiale insieme le mie relazioni erano più con Claudio Bortoletto. Come mai andai al Jolly? Nella mia carriera sono sempre stato aiutato molto dalla Repsol e dopo la mia vittoria nel Mondiale 1992 la Toyota decise di accordarsi con la Castrol. Così la Repsol non poteva continuare la partnership con il team giapponese. Decisi di essere leale alla Repsol che mi aveva sempre aiutato e scegli Lancia e Jolly Club. Però la verità è che da parte Abarth non ricevemmo tutto quello che ci si aspettava e fu davvero un anno difficile. Angiolini aveva un'idea ben precisa sui piloti e io ho avuto un bel rapporto con lui. Posso solo parlare bene».

SEMPRE AL TOP

Sopra Carlos Sainz in azione con la Delta Repsol del Jolly Club con la quale ha corso nel Mondiale Rally 1993. A destra Didier Auriol in azione al Tour de Corse: ha corso col Jolly nel 1992. Sotto Dario Cerrato con la Delta S4 Totip con la quale vinse il titolo italiano nel 1986. Col sodalizio milanese il pilota piemontese ha vinto 6 campionati italiani e due europei. Nell'altra pagina Miki Biasion con Angiolini nella trionfale stagione 1983 quando con la 037 del Jolly vinse europeo e italiano rally

DIDIER AURIOL

«E' STATO UN GRANDE MANAGER»

«Roberto Angiolini l'ho incontrato molte volte ma non l'ho frequentato spesso. Aveva però una presenza effettiva, costante nel team Jolly Club, era un grande personaggio ed un grande manager e aveva tutto sotto il suo controllo. Era un grande appassionato dei rally e dello sport dell'automobile e voleva vincere, e faceva le cose al top per riuscirci. Era un grande team manager e ti dava i mezzi per riuscire a primeggiare. Era molto bravo in tutto, gestione, logistica, preparazione, un manager che sceglieva persone efficaci e professionali e che aveva una grande qualità, sapeva circondarsi delle persone giuste al posto giusto, faccio un nome per tutti Claudio Bortoletto. Si sentiva sempre la sua presenza anche se non c'era, era uno che sapeva scoprire i talenti come per esempio Miki Biasion e tanti altri. Anche nella mia carriera è stato davvero determinante, perché quando sono arrivato al Jolly Club ero in un periodo difficile, grazie a lui e al team ho riacquisito la fiducia che mi mancava e questo non l'ho mai dimenticato, visto che lì ho dato una svolta alla mia carriera.

DARIO CERRATO

«DIECI ANNI INDIMENTICABILI»

«Quello con il Jolly per me, e per Geppi Cerri, è sta-



to come un matrimonio, oggi durano anche meno... A parte gli scherzi, 10 anni sono davvero tanti, dal 1985 a tutto il 1994, con un'intesa e un'armonia perfette. Insieme abbiamo vinto 6 campionati italiani e 2 campionati europei, ho collezionato oltre 50 vittorie, più i piazzamenti, ma un vero record sono state 37 gare senza ritiri. Nella corsa d'esordio al Catalunya ho fatto secondo dietro a Biasion poi ho vinto subito dopo in Costa Smeralda, guidavo la 037, l'auto che ho amato di più. L'ambiente era ideale, perché per me sono molto importanti i rapporti umani e il Jolly Club era come una famiglia, la signora Renata e Roberto mi facevano sentire a casa. Dopo ogni vittoria avevamo l'abitudine di festeggiare con una bottiglia di champagne, a casa loro a Milano e poi a mangiare al ristorante "la Zia" naturalmente. È stato un periodo indimenticabile ricco di soddisfazioni sportive ed anche economiche».

ADARTICO VUDAFIERI

«HO PERSO UN GRANDE AMICO A LUI DEVO DAVVERO TUTTO»

«Guarda: ho perso un grande amico. La mia carriera sportiva è merito di Roberto Angiolini. Senza di lui difficilmente sarei riuscito a fare quello che ho fatto. Dopo i miei inizi con la Grifone passai al Jolly Club. Era il 1978. Inizialmente avremmo dovuto correre il Cirio e Bettega con la Grifone ma poi lo scenario cambiò perché a Luigi Tabaton avevano ridotto il budget. Fui costretto a guardarmi attorno e chiesi aiuto ad Angiolini. Lui fu molto chiaro a un mese dal via della stagione non aveva la possibilità di darmi una vettura ma mi consigliò di andare dal preparatore Maglioli che ha una Stratos a



disposizione. Acquisti la vettura e io ti faccio tutta l'assistenza e ti aiuto il più possibile. Se dopo tre gare tu sei davanti ai miei piloti (c'erano Pittoni con la Stratos e Tony sulla 131 Abarth) io ti dò la nostra Stratos e diventi a tutti gli effetti pilota Jolly Club. A me a quel punto interessava stare solo davanti a Pittoni. Cosa che successe senza problemi. Angiolini fu di parola e da quel momento lì sono approdato completamente alla corte del Jolly Club andando a vincere il campionato italiano prima della disputa del Sanremo Mondiale. Io ci tenevo a fare quella gara che però non era nei programmi. "Il budget è finito, ma se trovi uno sponsor". Fu così che mi pre-

sentai al via con la Stratos in livrea Camel, accarezzai il sogno di vincere, ma poi finì ko. Mi rimase sul gozzo quell'uscita di strada anche perché a vincere l'anno dopo fu il mio amico-rivale Tony Fassina, il primo privato a vincere una gara iridata. Sai quanto mi ha preso in giro? Per tappargli la bocca l'anno dopo mi è toccato vincere ancora il campionato italiano per soli 4" al San Marino proprio contro Tony in una battaglia risolta solo all'ultima ps. Indimenticabile... Rammento che proprio in quella gara che chiudeva la stagione 1980 Roberto era venuto a farci visita alla fine della prima tappa. Io ero indietro in classifica. Le Opel davanti dominavano. Mi vede

VUDA PER LA VITTORIA

A destra Vudafieri, Ballestrieri (Gm Opel), Angiolini e Perissinot. Sono gli anni d'oro per Vuda che col Jolly vince il campionato italiano nel 1978 e nel 1980 e l'Open del 1984 e si laurea anche campione europeo nel 1981



**ANGIOLINI È
STATO UN
GRANDISSIMO
SIGNORE IN
TUTTI I SENSI E
LA MIA
CARRIERA
SPORTIVA
È TUTTA
MERITO SUO**

ADARTICO VUDAFIERI



mi fa: "Cosa dici?", "Roberto - replico io - spero in un gran nebbione domani, così vinco!". Al mattino mi sveglio e la nebbia c'è davvero. Faccio un gran recupero e vinco il campionato. Quando si presentava alle gare faceva sentire molto la sua presenza. Una volta alla Targa Fiorio mi dice: "Non fare cazzate, perché se vince la 131 Abarth della 4 Rombi con Pasetti al posto nostro ti spacco il culo!". "Ma va là, Roberto, figurati", rispondo. Sai già come va a finire. Vince Pasetti e io volo fuori strada". Non ho avuto neanche il coraggio di andarlo a salutare... Ci tengo a dire che Angiolini era un grandissimo signore, in tutti i sensi».

CESARE FIORIO

«L'HO CONOSCIUTO QUANDO ANCORA PORTAVA I PANTALONI CORTI»

«La mia vita di pilota è iniziata con il papà di Roberto Angiolini. Aveva intuito che avevo delle doti e mi aiutò a correre. Corsi anche la 12 ore a Monza con la 500, peraltro vincendo. All'epoca quando andavo a trovare suo padre Roberto aveva ancora i pantaloni corti. Poi smisi di correre e quando cominciai la mia attività da manager nelle corse mi sono abituato a operare insieme a lui e al Jolly Club. Il team milanese e la Grifone, all'epoca, erano le due scuderie di riferimento per la nostra squadra ufficiale Lancia. E le usavamo anche come junior team per lanciare i giovani. E in questo i due team hanno sempre fatto molto bene. Era davvero una bella collaborazione e un ottimo lavoro che facevamo insieme. Di Roberto Angiolini mi è rimasto impresso che quando diceva una cosa in genere succedeva sempre quella. Aveva delle intuizioni assolutamente fenomenali. Era un grandissimo esperto di queste corse. Di sovente mi appoggiavo a lui per chiedere dei consigli e lui puntualmente me li dava ed erano sempre preziosi. E poi ha tenuto a bada di mio figlio Alex. Con lui ha vinto il Trofeo Uno poi è andato a correre nel Mondiale con una macchina non competitiva però si è fatto esperienza, in seguito abbiamo finalmente dato al Jolly Club una macchina con la quale poi lui ha vinto il mondiale gruppo N. A quel punto devo dire che se non si fosse chiamato Fiorio di cognome non ci sarebbe stato alcuna motivo perché top non lo assumessi tra i piloti ufficiali Lancia. Ma a quei tempi deontologicamente non era possibile. Non me la sono sentita di fare una cosa del genere anche se oggi vediamo di tutti. Allora non era così...».

ALESSANDRO FIORIO

«SAPPI CHE POTRESTI NON CORRERE PIÙ!»

«Io ho avuto due grandi maestri: mio padre e Roberto Angiolini, personaggi all'opposto. Da una parte c'era mio papà sempre molto rigoroso ("vai a letto presto, bevi solo acqua, preparati fisicamente) mentre dall'altra parte c'era Angiolini che mi diceva: "vai fuori stasera, ubriacati, fai sesso, torna pure alle cinque del mattino, basta che domattina ti svegli incazzato e li metti tutti dietro". Diciamo che io ho sempre preso alla lettera, parola per parola, quello che mi diceva Roberto e non



mio padre. Angiolini aveva dei lampi di genio incredibili ma quello che mi ha fatto capire molto del personaggio è stato in occasione della mia partecipazione al Mondiale con la Uno Turbo Totip del Jolly Club. Avevo distrutto un po' di macchine sia in gara che nelle ricognizioni e alla vigilia di Sanremo, in ottobre, provando la vettura la sera prima della gara sul Langan ho capottato la macchina ancora una volta. Così chiamo Roberto e lui mi fa: "sai che per una cosa così potresti smettere di correre dall'oggi al domani? Sappi che adesso i meccanici proveranno a fare un miracolo, ma probabilmente non correrai e non correrai più". Mi è andata bene perché alla fine i meccanici hanno fatto un miracolo e io ho corso la gara più bella della mia vita... Rammento che Angiolini alle gare faceva sempre toccata e fuga, con lui vittorie e titoli si festeggiavano sempre dopo: se si era andati a podio era obbligo andare da lui in piazzale Istria a Milano a bere con lui e sua madre, la signora Renata. E si stappava una bottiglia di champagne ogni volta...».

TARGA FIORIO

Sopra Alex Fiorio in azione con la Delta Totip del Jolly con la quale ha vinto il Mondiale di Gruppo N. In alto Cesare Fiorio e Roberto Angiolini intervistati da Antonella Mandelli

A SENSO CUNICO

Con la Ford Escort sponsorizzata Martini schierata dal Jolly Club Franco Cunico è stato pluricampione d'Italia a metà degli Anni 90. La carriera del vicentino era iniziata proprio sotto le insegne del team milanese



ERA UN GRANDISSIMO ESPERTO DI QUESTE CORSE. SOVENTE MI APPOGGIAVO A ROBERTO PER CHIEDERE DEI CONSIGLI E LUI PUNTUALMENTE ME LI DAVA ED ERANO SEMPRE PREZIOSI

CESARE FIORIO

FRANCO CUNICO

«ERO SEMPRE TIMOROSO IN PIAZZALE ISTRIA»

«La prima volta che ho incontrato Roberto Angiolini è stato nel 1978 a Milano nella sede del Jolly. Correvo nel Trofeo A112. Fu proprio lui a farmi da tramite con Mocauto che all'epoca mi forniva la vettura e a pagarmi tutta la stagione nel monarca che disputai in due stagioni. Poi nel 1980, una volta vinto il trofeo a mani basse, mi mise a disposizione una Stratos dei Concessionari Lancia. Ricordo ancora quando un giorno col mio navigatore dell'epoca Lorenzo Ravizza andammo da lui perché volevamo disputare il Rally di Como con un'Alfetta Gruppo 2 del Jolly. Angiolini mi mandò subito da Carlo Chiti addirittura a ritirare la macchina. Ogni volta che suonavo il campanello di piazzale Istria a Milano avevo sempre un certo timore, perché due erano le strade: o ricevevi una pacca di incoraggiamento o anche una bella ramanzina se facevi qualche cazzata Roberto e sua madre Renata hanno sempre avuto l'usanza di aprire una bottiglia di champagne dopo ogni vittoria o titolo conquistato. E poi c'era anche lo snodo dei rimborsi spese che dovevano essere perfetti perché venivano minuziosamente controllati dalla signora Renata. Si entrava negli uffici, prima stanza a destra a controllare le spese e solo dopo si andava in salotto a bere qualcosa. Come tanti anche io ho poi avuto il privilegio di andare con loro a mangiare al ristorante dalla Zia... Successivamente le nostre strade

si sono divise. Nel 1983 correvo con la Wurth-Grifone e persi il titolo perché non mi fecero correre a Sanremo nonostante avessi vinto 4 gare. Quella volta Angiolini mi chiamò per propormi di correre con una vettura del Jolly che se non sbaglio doveva essere gestita da Mauro Nocentini, ma dissi di no. Roberto ha sempre avuto un occhio di riguardo per me. Mi stimava sia lui che il suo delfino Bortolotto. E io certe cose non le ho mai dimenticate, anche se sono stati loro avversario per molto tempo. Nel 1993 quando la Lancia ha deciso di dire basta cui siamo ritrovati di nuovo assieme al Jolly con la Ford sponsorizzata Martini. Fui io assieme a Carlo Micci a spingere perché Ford si affidasse al team milanese. Da lì è iniziata una lunga sfilza di successi a livello italiano. Ho sempre stimato Angiolini che non ha mai avuto un atteggiamento arrogante o presuntuoso. Lui era uno che non le mandava a dire e io ero un po' simile a lui. Nel 1998 volevo un rinnovo di tre anni col Jolly, Roberto me ne proponeva soltanto uno. "Sei vecchio e a fine carriera", mi disse, "ma se riesci ad andare da un altro che ti fa un contratto come dici tu, vai pure". Fu così che io e Pirollo ci accordammo con la Subaru Italia. Comunque sia ho sempre avuto una stima infinita per lui che mi ha fatto crescere, conoscere la vita, fornirmi tanti insegnamenti per muovermi nel mondo delle corse a diffidare da certi amici. Grazie a lui ho potuto affrontare meglio anche la mia parabola rallistica che io ho sempre vissuto non al massimo perché mi è mancato correre assiduamente nel Mondiale». ●

Area di **Rigon**



INTERVISTA AL PILOTA DELLA FERRARI NEL GT: «CREDO NELL'ITALIA, SONO SICURO CHE NE USCIREMO VINCITORI E DEDICHERÒ UN CASCO SPECIALE A QUESTA MIA FIDUCIA. LO INDOSSERÒ ALLA PROSSIMA 24 ORE DI LE MANS, SPERO CHE MI PORTI FORTUNA!»

Davide Rigon è un instancabile lavoratore. Da dieci anni si sobbarca lunghissime giornate al simulatore a Maranello ed il suo lavoro è prezioso, sia per la Scuderia Ferrari, che per quel che riguarda la sua 488 GTE, con cui corre nel Wec con Miguel Molina. La sua carriera vanta due titoli in SuperLeague Formula e solo un bruttissimo incidente in GP2 gli ha negato un volante in F.1. Sembra un veterano Davide, ma ha solo 33 anni. Anche lui è uno dei Campioni di Casa nostra, costretto ad una inattività forzata che dura ormai da metà marzo.

«Dopo l'annullamento della 1000 Miglia di Sebring ho deciso di spostarmi con mia moglie a Lugo di Vicenza, per essere vicino ai miei genitori che abitano a circa 10 km. Fortunatamente loro stanno bene e non avendo un valido motivo per andarli a trovare, non li vedo da quasi un mese. Normalmente abito a Cervia, dove ho un piccolo appartamento ed ho preso residenza; mi manca la Romagna e il mare, ci sono bellissimi posti dove allenarsi, si mangia bene e si sta alla grande. Mi sono trasferito lì anche per esse-

di **Diego Fundarò**

re a contatto coi miei preparatori atletici della Unique Program di Forlì che mi seguono fin dai tempi della Minardi. Inoltre sono più vicino a Maranello».

- La cancellazione di Sebring è stata lo spartiacque della stagione. Cosa ricordi di quei giorni?

«Sebring era un'occasione per far punti pesanti, avevamo un buon B.o.P. e le gomme giuste per quella pista. Nei giorni precedenti stavo lavorando al simulatore F.1; dovevo partire venerdì 13 marzo mattina, ma la sera precedente mi è stato comunicato che la gara era stata annullata. Non sono stati altrettanto fortunati i nostri meccanici: alcuni hanno trovato i voli per l'Italia, altri per rientrare hanno dovuto volare su Zurigo e poi prendere un pullman che li riportasse alla sede di AF Corse a Piacenza».

- Che idea ti sei fatto di ciò che stiamo vivendo?

«Nessuno poteva immaginare una situazione del genere. Credo sia stato giusto chiudere tutto, perché questo ci fa sentire più sicuri. Quando siamo partiti per le ultime trasferte in Asia, ho chiesto più volte al team se saremmo stati al sicuro: dover affrontare quei viaggi non mi faceva stare tranquillo, mi senti-



SE GUARDO INDIETRO, PROBABILMENTE NEL 2018 HO RAGGIUNTO IL MIO LIVELLO DI GUIDA MIGLIORE, IN QUALIFICA ERO QUASI SEMPRE IL PIÙ VELOCE DEL TEAM. E ASSICURO CHE NON È FACILE VISTO LA BRAVURA DI PIER GUIDI, CALADO E BIRD

DAVIDE RIGON

DAVIDE DI MARANELLO
Vicentino di Thiene, Davide Rigon, 33 anni, è ormai un veterano in seno alla Scuderia Ferrari. Oltre a correre nel Mondiale Endurance in coppia con Molina sulla 488 Gte per il Cavallino svolge anche un importante compito al simulatore

vo molto esposto in mezzo a tanta gente. Ora dobbiamo affrontare il problema sanitario, che è sicuramente quello più importante; ma non riesco a non pensare a ciò che succederà dopo, con tutte le piccole aziende che si ritroveranno in grandi difficoltà a dover ripartire. Spero che la politica adotti le soluzioni giuste e confido molto nel nostro paese. Sono uno dei pochi piloti italiani ad aver deciso di mantenere qui la mia sede legale, proprio perché credo sia doveroso pagare per intero tutte le imposte, anche se sono tante. Credo nell'Italia, sono sicuro che ne usciremo vincitori e dedicherò un casco speciale a questa mia fiducia. Lo indosserò alla prossima 24 Ore di Le Mans, spero mi porti fortuna. Dobbiamo sentirci uniti e fieri di essere italiani».

- In questo periodo di inattività, come organizzati la giornata per mantenervi in forma?

«Mi sveglio presto la mattina ed inizio affidandomi a mia moglie per avere un'alimentazione sana, visto che viaggiando molto è quasi impossibile mangiare correttamente. Poi inizio l'allenamento in bici: già da tempo mi ero organizzato con rulli professiona-

li e "Swift", un programma con cui gestire l'allenamento. Faccio cinque pedalate a settimana di circa 40 km, con un dislivello altimetrico di 800 m. Ognuna può durare dai 60 ai 90 minuti, con variazioni di lavoro che privilegiano a volte la potenza, altre l'agilità. La mattinata la finisco facendo stretching o Yoga ed il pomeriggio lo dedico al mio cane, con cui vado a fare una passeggiata qui in campagna. Arrivo a sera più stanco di quando sono al simulatore».

- A proposito di simulatore, quanto ti manca il lavoro che svolgevi quotidianamente a Maranello?
«Mi manca, soprattutto perché non mi sono attrezzato con uno di quelli da casa, visto quanto fosse già difficile organizzarmi le giornate da suddividere tra i due simulatori F1 e GT. In commercio ve ne sono alcuni effettivamente belli, ma quelli che uso per lavoro sono talmente di un livello avanzato che con quelli standard mi scoccio subito, non mi diverto».

- Non posso non chiederti della SF-1000. Immagino avrai svolto tante ore al simulatore per il suo sviluppo. Cosa puoi dirci della nuova Ferrari F1?

«Come ti dicevo, giovedì 12 avevo chiuso il mio lavoro al simulatore. Avevamo finito di preparare il Gp d'Australia ed iniziato quello del Bahrain. La macchina dava buone sensazioni ed eravamo curiosi di capire a che punto ci trovavamo rispetto agli altri. Avevo anche seguito la squadra a Barcellona, ma ormai è evidente che quei test sono poco significativi».

- Da Ferrari hai avuto indicazioni su quando ricomincerà l'attività?

«Pensa che avevo in programma quattro giornate di simulatore, tra F1 e GT, dal 10 al 14 aprile, ma è già cambiato tutto. Ad ora non ho conferme, ma difficilmente si ricomincerà prima di fine aprile, primi di maggio».

- Tornando al Wec, sei alla tua sesta stagione e finora hai vinto quattro volte in Gte-Pro, di cui l'ultima nel 2017. Cosa ti manca per tornare al successo?

«Se guardo indietro, probabilmente nel 2018 ho raggiunto il mio livello di guida migliore, in qualifica ero quasi sempre il pilota più veloce del team. Ti assicuro che non è facile essere più veloce di Pier Guidi, Calado, Bird: sono tutti molto, molto forti. Vedendoli dall'interno si capisce quanto siano bravi a sfruttare bene la macchina, sotto tutti i punti di vista. In gara subentrano però altri fattori. Quest'anno a Silverstone Miguel Molina è stato buttato fuori da un prototipo alle Becketts, quando eravamo in testa. In Bahrain ci hanno dato un drive thru per un problema che Miguel ha avuto col pulsante di restart: se ne è accorto con un attimo di ritardo ed ha leggermente fatto pattinare le ruote in piazzola. Dopo sette ore di gara ci stavamo giocando la vittoria con l'Aston Martin, avevamo montato gomme nuove mentre loro le avevano usate. Le probabilità di vittoria erano alte, ma ci siamo dovuti accontentare del secondo posto. Non vorrei tirare in ballo la fortuna, perché mi ritengo privilegiato ad essere in Ferrari e correre con i ragazzi di AF Corse: di questo debbo ringraziare Antonello Coletta e Amato Ferrari. Siamo una squadra con circa 30 persone che danno il massimo, ma quello che si vede da fuori è solo una macchina Rossa con il #71. Il livello in Gte-Pro è al-



tissimo, anche se sono solo 6 macchine. In Cina, alla fine delle 4 ore di gara tra i primi e noi sestì c'erano solo 45", parliamo di un decimo e mezzo/due a giro. Continuerò ad essere sempre positivo, a fare squadra e ad analizzare ogni piccola situazione o errore, per migliorare. Solo lavorando bene sui dettagli, prima o poi arriveranno le vittorie e magari anche quel pizzico di fortuna in più».

- Hai avuto come compagni di squadra James Calado, Sam Bird ed ora Miguel Molina. Puoi dirci le diverse caratteristiche di ognuno di loro?

«Quando si cambia compagno si paga sempre qualche gara prima di raggiungere un buon affiatamento, sia nel deliberare il setup che nel lavoro con gli ingegneri. In questi termini le più grandi difficoltà le ho incontrate con Calado. Lui ha davvero faticato a passare dalle formula alle GT, poi ha dimostrato di essere un gran pilota. Sam è un istintivo ed è stato subito veloce, ma ha faticato nelle gare lunghe. Dal punto di vista umano è unico, sa davvero trovare il modo di caricarti a mille. Il livello di Miguel è cresciuto molto velocemente ed è già a livello dei migliori. Inoltre è un bravissimo ragazzo, davvero una persona d'oro. Ora è a casa sua in Catalogna e ci sentiamo spesso. Mi piacerebbe fare un equipaggio tutto italiano con Pier Guidi, abbiamo corso assieme a Daytona e ci troviamo a meraviglia, il nostro stile di guida è molto simile».

- Hanno spostato la 24 Ore di Le Mans a settembre, ti piace come soluzione e te l'aspetti per certi versi diversa?

«Sono felice della decisione, ma ho subito pensato alla lunghezza della notte. Non è come a Daytona, dove la notte è lunga ma corri su una pista bene illuminata. A Le Mans la notte è dura, molto stressante e con più ore di buio cresceranno le difficoltà. Servirà anche tempo per prepararla al meglio; spero si sarà già tornati alla normalità e che ci sia, come sempre, tanto pubblico».

- Anche la nuova stagione slitterà in avanti e si tornerà alla classica cadenza annuale. Si dovrebbe ricominciare a marzo 2021, ti piace questo ritorno al passato?

«Certo che sì, non ho mai capito perché sia stata fatta la stagione a cavallo di due anni, ha creato gros-

si problemi di contratti a tutti. Avrebbe avuto senso se si fosse andati a correre in paesi dove, quando da noi è inverno, là è estate. Ma non è mai successo, l'unica gara prevista a San Paolo è poi saltata. Il Wec deve avere uno svolgimento simile alla F.1: una è la massima espressione delle corse in monoposto, l'altro il top nell'endurance. Questo ritorno all'antico è un bene per il campionato».

- Tornando alla stretta attualità, riesci a trovare un lato positivo nella situazione in cui ora ci troviamo?

«Personalmente penso di non avere mai fatto uno stop così lungo a casa in tutta la mia vita. La gravità del momento può portare ad un esame di coscienza. Io sono un credente e tutte le mattine ascolto il Papa: questo mi fa riflettere sul vero senso della vita, di quali siano i valori veri come la famiglia e di non pensare unicamente al lavoro. L'uomo si sentiva invulne-

DA 10 ANNI COL CAVALLINO

Da dieci anni Rigon è una delle punte di diamante del Cavallino nel Mondiale Endurance. In alto eccolo a colloquio con Antonello Coletta, responsabile del Gt e del programma corse clienti della Ferrari



Nuove date per il **Wec**

**NUOVO CALENDARIO PER IL MONDIALE ENDURANCE. 6 ORE DI SPA
PREVISTA A FERRAGOSTO. 24 ORE DI LE MANS A SETTEMBRE**

Il calendario Wec riscrive le date della stagione in corso e torna all'antico per la stagione 2021, che avrà nuovamente lo svolgimento annuale. La 6 Ore di Spa si correrà a Ferragosto e la 24 Ore di Le Mans del 19-20 settembre non sarà più la gara finale del campionato, ora spostata al 21 novembre con la 8 Ore del Bahrain. Slitterà quindi a marzo il debutto delle Le Mans Hypercar, visto che per quel mese è indicato l'inizio della stagione 2021, che tornerà al classico format e dovrebbe concludersi a novembre. Riscritta anche la stagione Elms 2020, che partirà ora il 19 luglio al Paul Ricard e vedrà la 4 Ore di Monza in programma per l'11 ottobre, con chiusura il 1° novembre a Portimao. ●

rabile, ora si è reso conto della sua debolezza. Quando questa storia sarà finita, credo, o almeno lo spero, che avremo un po' più rispetto l'uno dell'altro, cosa che recentemente era andata decisamente perduta».
- **Vuoi mandare un messaggio agli appassionati di motorsport?**

«Gli direi di stare uniti e di non abbandonare la propria passione, anzi di alimentarla, anche leggendo Autosprint. Io ero esaltato dall'idea di tornare a correre a Monza e spero che la gara venga mantenuta in calendario. Tanti tifosi mi avevano già scritto che si sarebbero presi le ferie per godersi meglio la gara. Il bello dei nostri fans è che ti vengono a chiedere l'autografo e sanno tutto di te, ti ricordano episodi che magari avevi già dimenticato. Sono veri appassionati, super informati; certamente meno numerosi dei tifosi di F1, ma sono diversi. Spero di ritrovarli presto in pista». ●

WEC 2020

15 agosto	6 Ore di Spa-Francorchamps
19/20 settembre	24 Ore di Le Mans
21 novembre	8 Ore del Bahrain

ELMS 2020

19 luglio	4 Ore di Le Castellet
9 agosto	4 Ore di Spa-Francorchamps
29 agosto	4 Ore di Barcellona
11 ottobre	4 Ore di Monza
1 novembre	4 Ore di Portimao



Caldarelli versione evo



REDUCE DA UN 2019 STRAORDINARIO IL PESCARESE SI RACCONTA NELLA SUA DOPPIA VESTE DA PILOTA E PATRON DELLA ORANGE 1 FFF RACING. «NON MI ANNOIO VELOCEMENTE MA HO CONTINUAMENTE BISOGNO DI INPUT DIFFERENTI»

di **Dario Lucchese**

Andrea Caldarelli 3.0. È una versione “evo” quella del pescarese, reduce da una straordinaria stagione nel Blancpain Gt condita dai titoli assoluto, Endurance e Sprint. Dopo essersi laureato con la Lamborghini del team Grasser campione della serie di durata nel 2017, Caldarelli ha calato il tris vincendo un'ulteriore scommessa. Quella di condurre al successo l'Orange 1 Fff Racing, la squadra da lui stesso gestita. Dal programma Toyota, che lo aveva portato ad assaporare il sogno più grande della Formula uno, all'esperienza giapponese nel Super Gt, fino al ritorno in Eu-

ropa. Una carriera divisa in tre fasi quella dell'abruzzese.

«Tre diverse esperienze, una molto diversa dall'altra. In fondo un passaggio che mi descrive al meglio, essendo uno che cerca sempre nuovi stimoli. Non mi annoio velocemente, ma ho continuamente bisogno di input differenti», spiega Caldarelli. Quest'anno (situazione attuale permettendo) il suo programma principale è quello dell'Intercontinental Gt Challenge, in equipaggio con altri due factory driver della Casa di Sant'Agata Bolognese: il danese Dennis Lind e Marco Mapelli, assie-



me al quale ha diviso i successi nel 2019. Nella 12 Ore di Bathurst che si è disputata a febbraio, ha fatto il suo debutto sul circuito del Mount Panorama rimanendo a lungo a portata di podio prima di doversi ritirare dopo 187 giri a causa di un problema. Ma per lui la stagione si era aperta in maniera trionfale, con la storica vittoria conquistata nella classe Gtd alla 24 Ore di Daytona, questa volta con il Paul Miller Racing ed i compagni Corey Lewis, Bryan Sellers e Madison Snow. Ma, per un istante, torniamo indietro nel tempo. Era il 2009 quando sembrava che Caldarelli fosse riuscito a mettere un piede in Formula Uno.

«Ricordo bene. Tutto ebbe fine all'improvviso. Era novembre e mi trovavo a Pescara, dove studiavo business management all'università. Fu una mattina, mentre andavo a lezione, che seppi che il programma Toyota F.1 era stato chiuso. Per l'anno dopo avrei dovuto essere il terzo pilota al fianco di Jarno Trulli e Kamui Kobayashi. Da allora ho iniziato a vedere quel mondo in maniera diversa. Così nel 2010 ho deciso di correre nella F.3 italiana con il team Prema. A fine stagione ho svolto a Varelungo un test con la Ferrari. Andai meglio di César Ramos e Stéphane Richelmi (che avevano concluso il campionato davanti a lui). Ma nonostante questo non arrivarono i supporti giusti. Nessun aiuto».

- Cosa ti ha portato a correre in Giappone?

«Quando a gennaio ho visto che non si muoveva niente, mi sono guardato dentro e ho detto che era giunto il momento di resettarmi. Da lì è scaturita la decisione di riprendere i contatti con la Toyota, che comunque mi aveva già offerto di fare qualco-

sa proprio in Giappone. Si era liberato un posto nella Formula Nippon e senza svolgere alcun test ho preso parte alla mia prima gara. Non è stata una stagione facile. Nel corso di quell'anno ho cambiato diversi ingegneri e con il team ci sono stati diversi problemi. Tutti però parlavano del Super Gt, che da sempre è considerato un punto d'arrivo. L'esatto opposto dell'Europa in cui si dà più importanza alle monoposto. Alla fine di quell'anno ho provato una Honda a Okayama e due giorni dopo la Toyota al Fuji. Entrambe mi hanno offerto un'opportunità per il 2012, ma ovviamente la mia scelta è caduta proprio su Toyota, perché da sempre ha creduto in me sostenendomi».

- Hai vissuto a Tokyo per otto anni. Che cosa ti ha lasciato questo lungo periodo?

«Se l'Europa mi ha dato l'esperienza di base, in Giappone ho acquisito una certa maturità sia a livello tecnico che personale, vivendo lontano dai miei affetti. I primi anni sono stati difficili, perché non riuscivo ad integrarmi con il sistema. Oggi dico invece che è stato un periodo bellissimo».

- E inoltre ricco di risultati...

«Nel 2012 le prime tre gare nel Super Gt furono un disastro. Anche perché, venendo dalle monoposto, mi affacciavo per la prima volta nel mondo dell'endurance. Ma non mi sono mai demoralizzato e da metà stagione è stato tutto un crescendo: secondo alla 6 Ore di Suzuka e poi ancora un altro podio. In quel momento è scattata la scintilla che mi ha fatto letteralmente innamorare di questa categoria. Peccato che a fine anno il team Trust con cui correvo andò in bancarotta e chiuse i battenti. Ma la Toyota non mi lasciò

SCENE DA UNA VITTORIA
A destra Caldarelli e Mapelli festeggiano la vittoria nel Blancpain Gt condita dal titolo assoluto Endurance e Sprint. Sopra, la sede della Orange 1 FFF Racing nata a Sant'Agata Bolognese proprio a due passi dagli stabilimenti della Lamborghini





solo, agevolando il mio passaggio in Tom's, in cui ho fatto coppia con una vera leggenda come Daisuke Ito. Lui aveva 40 anni e io 22. I suoi consigli sono stati preziosi e alla fine concludemmo quarti in campionato. Nel 2014, con la vettura nuova in configurazione Dtm, mi sono subito trovato bene e ancora assieme a Ito ho lottato per il titolo con Quintarelli e Matsuda, finendo secondo per un solo punto. L'anno seguente ho corso con Ryo Irakawa, che era uno young driver Toyota. È stata una stagione con tanti alti e bassi, in cui alla fine ci siamo classificati quinti. Nel 2016 mi sono spostato al team LeMans, con cui ho disputato le ultime due stagioni finendo secondo con Kazuya Oshima».

- Dopo di ciò hai deciso di tornare in Europa. Perché?
«Dopo sette stagioni nel Super Gt, sentivo che avevo bisogno di provare qualcosa di nuovo. Nel 2016 era già nato il progetto Fff nel Gt Open e mi si è presentata l'occasione di disputare la gara del Paul Ricard del Gt Open con la Lamborghini, assieme a Tonio Liuzzi, finendo terzo. Ad agosto svol-

si quindi un test sul circuito dell'Hungaroring e mi venne offerto il contratto da pilota ufficiale. Ci pensai su qualche settimana e poi accettai. Nel 2017 presi contemporaneamente parte alla serie Blancpain e al Super Gt, visto che da parte di Toyota e Lamborghini non ci furono impedimenti al riguardo».

- Quindi arrivò il primo titolo continentale con il team Grasser, Bortolotti e Engelhart. Te lo aspettavi?

«In Giappone la competizione era già molto elevata e ogni volta che salivo sulla Gt3 mi veniva quasi naturale andare forte. Non mi aspettavo magari di vincere il campionato, ma ebbi subito un gran feeling con la vettura e a fine stagione arrivò il risultato sperato».

- Un risultato che non sei riuscito a bissare nel 2018. Possiamo dire che quello fu un anno di transizione?

«Indubbiamente è stata una stagione difficile, anche a livello di BoP. Con la squadra non eravamo al massimo. Non c'era la stessa confidenza dell'anno precedente».

- Altro discorso nel 2019. Una stagione formidabile con il tuo team, condita da tre titoli Piloti...

«Va detto che all'inizio, quando è partito il progetto Fff, mi ero proposto di non correre per il mio stesso team. Difficile gestire entrambi gli aspetti. Però alla fine del 2018 ho pensato che potevo portare del valore aggiunto alla squadra. È stata una stagione straordinaria, difficile da ripetere».

- Quali sono stati gli elementi chiave di questo successo?

«Tutti i membri del team, che hanno saputo fare la differenza spinti dalla grande motivazione portata dalle aziende che ci hanno supportato. Dal diretto

UN 2019 ZEPPLO DI SODDISFAZIONI

Sopra Caldarelli in azione alla 24 Ore di Daytona, a destra due immagini dell'interno della factory FFF Racing e a sinistra tutta la squadra festeggia al termine di una stagione piena zeppa di soddisfazioni



re sportivo Giorgio Ferro al capo ingegnere Toby Phillips, che è stato supportato da Massimo Torre e Gino Moccia. E poi tutti gli altri».

- Quale è stato il rapporto creatosi con i tuoi compagni Mapelli e Lind?

«Ci siamo trovati subito bene. Dennis era alla sua prima stagione in Pro. Abbiamo voluto scommettere su di lui dopo la vittoria che ha ottenuto nella Blancpain Gt Asia nel 2018, sempre con la Lamborghini. Sicuramente si è rivelato molto veloce, magari con meno esperienza rispetto a me e Marco. Mapelli ha capito perfettamente la mia posizione dentro il team. Non ho mai avuto un affiatamento maggiore con altri compagni di squadra e lo ringrazierò per sempre. Tra noi si è alimentata una sana competizione, che ci ha portato a divertirvi e a spingerci a vicenda».

- Quest'anno, compatibilmente con la situazione attuale, quali sono i vostri obiettivi?

«Ci siamo voluti buttare nell'Intercontinental Gt Challenge per cercare di ottenere il massimo anche lì, sempre con lo stesso equipaggio. Risultato finale a parte, a Bathurst abbiamo fatto molto bene entrando in qualifica nella top 10 e giocandoci nella gara il podio prima del ritiro. La nostra priorità è adesso rappresentare al meglio la Lambo in questa serie, senza tralasciare l'impegno nel campionato Endurance del Gt World Challenge Europe».

- Che cosa rappresenta Lamborghini oggi per te?

«È la mia famiglia, il mio futuro. L'azienda con cui sto lavorando e non vedo come potrebbe essere diversamente. E poi Lamborghini è il brand preferito di mio padre, che conosco da quando ero piccolo. Una sorta di destino». ●



Monza si prepara per la F.1



2ª PUNTATA DELLA NOSTRA INCHIESTA. PARLA PIETRO BENVENUTI, IL DIRETTORE GENERALE DEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ: «LE PERDITE ECONOMICHE FINORA SI STIMANO GIÀ IN QUALCHE MILIONE DI EURO. ABBIAMO RICOLLOCATO MOLTI EVENTI DA SETTEMBRE IN POI E CI STIAMO PREPARANDO PER RIAPRIRE A GIUGNO. PER IL GP D'ITALIA CONTIAMO SULLA RIDUZIONE DELL'EPIDEMIA»

di Fiammetta La Guidara

Il circuito di Monza, il tempio della velocità per antonomasia, in questi giorni è diventato custode del silenzio. Costretto ad inchinarsi alle esigenze di salvaguardia della salute, anche l'autodromo brianzolo ha dovuto chiudere temporaneamente i battenti, in attesa di un via libera del Governo. Intanto, dietro le quinte, dai rispettivi uffici casalinghi, si continua a lavorare alacremente, per riprogrammare le manifestazioni cancellate in questo periodo e per far sì che tutto sia perfetto per "l'evento": il Gp di F.1, in programma dal 4 al 6 settem-

bre. E che da solo genera quasi 30 milioni di indotto economico.

Fiduciosi per la F.1

«Per la F.1 al momento è tutto confermato, stiamo lavorando normalmente», annuncia il direttore generale del circuito di Monza, Pietro Benvenuti.

- E se a settembre sarà ancora in vigore l'obbligo di mantenere la distanza di un metro e mezzo?

«Con la bella stagione la situazione dovrebbe migliorare a livello di riduzione dell'epidemia, quindi



**SILENZIO
CHE FA RUMORE**
Pietro Benvenuti
è il direttore generale
dell'autodromo di Monza.
Nel tempio della velocità
adesso c'è un silenzio
che fa rumore,
ma ben altri rumori
si vorrebbero sentire...

siamo fiduciosi. Certo, non avendo ancora informazioni precise, ci portiamo avanti con tutte le nostre procedure di sicurezza, ma viviamo di giorno in giorno, non possiamo far altro».

- Quando avete chiuso il circuito?

«Il 26 di febbraio eravamo già in smart working. Da gennaio avevamo attivato l'open space in una parte della sala stampa, lavoravamo già distanziati e tutti dotati di un pc portatile».

- Ora a cosa state lavorando?

«Stiamo procedendo alla ricollocazione di tutti gli eventi di questo periodo. Li riprogrammiamo da settembre in poi, perché nei mesi di giugno e luglio avevamo già attività e da metà agosto in poi dobbiamo prevedere il cantiere per la F1. La cosa più complicata è riprogrammare le gare dei campionati, perché vanno incastrate le date nei calendari nostri e dei promoter: mi riferisco al DTM, agli ACI Racing Weekend, alla 12 Ore di Hankook. Il Blancpain, ad esempio, non siamo riusciti a ricollocarlo, e lo abbiamo rimandato direttamente al 2021».

Le misure anti-contagio

- Sul piano operativo come procederete alla riapertura?

«La nostra vita un po' cambierà e stiamo scrivendo delle procedure per salvaguardare il più possibile gli addetti ai lavori, perché nel paddock quando c'è una gara circolano sempre minimo 1000/1500 persone. Dovremo permettere lo svolgimento dell'evento e al contempo essere in grado di controllare che vengano rispettate le distanze, che non si formino gruppetti... Difficile prevedere poi come le persone, anche quelle del nostro ambiente, affronteranno dal punto di vista psicologico questa situazione di assembramento. Credo che non sarà facile. Se in sala stampa puoi lasciare i posti molto diradati, e alla macchinetta del caffè si può andare uno alla volta, in un paddock è più difficile gestire persone ed ospiti. Per questo vogliamo mettere in atto delle procedure condivise con tutti gli autodromi: siamo in costante contatto per scambiarsi informazioni e idee».

- Quali potrebbero essere le misure di sicurezza?

«Molto dipenderà dalle direttive che ci verranno impartite dagli organi federali, CONI e ACI, ma intanto stiamo già pensando ai controlli della temperatura da fare magari a campione all'entrata da parte di chi verifica il pass. Poi dovremo avere del personale all'interno dell'autodromo per accertarci che le persone rispettino le prescrizioni. Stiamo ordinando an-

che guanti e mascherine monouso, per fornirli a chi ne fosse sprovvisto. Altra cosa che abbiamo già messo in atto già a febbraio è la tracciabilità delle persone che vengono da noi: abbiamo preso l'identità, il recapito e la provenienza, per sapere dove poterli rintracciare in caso di eventuale contagio».

- Bravi, avete anticipato i tempi.

«Abbiamo preso questa cosa molto sul serio fin dall'inizio, e in previsione anche di alcuni cantieri che avevamo in circuito ci siamo subito mossi costituendo un Comitato di Emergenza, con il responsabile della sicurezza, il responsabile della sicurezza dei lavoratori, il medico competente e i tre dirigenti».

- Avevate dei lavori in corso?

«Stavamo rifacendo la direzione gara e poi avevamo dei cantieri di normale manutenzione, dal controllo dei guard-rail, dei muretti e delle piazzole dei commissari, al banale taglio dell'erba: i soliti lavori pre-stagione per arrivare pronti».

- Come vi relazionate con il Comitato di Emergenza?

«Ogni due giorni facciamo il punto, aggiorniamo i documenti, valutiamo se c'è qualche caso di persone che sono state vicine a chi ha avuto il virus. Per fortuna finora ci sono stati solo due casi, e uno sono io: mio suocero, che purtroppo non ce l'ha fatta. Aveva 78 anni e un fisico della Madonna, non aveva mai avuto neanche un raffreddore. Ma dopo 15 giorni di terapia intensiva se n'è andato».

Il pubblico

- Con il pubblico come prevedete di regolarvi?

«In certi eventi è molto numeroso, ma con molti controlli la cosa sembra gestibile. Certo, se si dovranno ancora rispettare le distanze di 1 metro, 3.000 persone faranno 3 chilometri di fila... I posti potranno essere solo in tribuna, dove il pubblico si potrà distanziare prevedendo dei seggiolini vuoti. Il prato sarebbe più grande ma più difficile da controllare. Poi sarà complicata anche l'uscita: bisognerà fare delle file, evitare assembramenti. Insomma, le procedure si trovano, ma metterle in pratica è difficile. Sembra tutto irrealistico, sembra di essere in un film. E la sensazione è di impotenza totale».

L'aspetto economico

- Per agevolare il ritorno dei clienti in circuito avete pensato a qualche incentivo?

«Siamo costantemente in contatto con gli organizzatori e i promoter. È logico che in questo momento dovremo darci una mano reciprocamente. Siamo disposti a ridurre il margine per arrivare a coprire solo le spese. Per consentire a chi prende il box di rispettare le distanze di sicurezza abbiamo pensato anche di dare un box in più senza ulteriori spese».

- Sotto il profilo economico, quanto vi sta danneggiando l'emergenza Coronavirus?

«Economicamente è una mazzata. In un'azienda come la nostra hai costi fissi alti, e già devi ammortizzarli in 8/9 mesi perché in inverno sei fermo... Se poi togli anche marzo, aprile e maggio, che di solito sono periodi di lavoro intenso, con gare ed eventi, il danno è grosso. Parliamo di qualche milione di euro». ●



ACI

chiede aiuto al Coni

NOTA DEL PRESIDENTE STICCHI DAMIANI INVIATA A GIOVANNI MALAGÒ PER RICHIEDERE UNO SPECIFICO FINANZIAMENTO A SUPPORTO DELLA FILIERA DELL'AUTOMOBILE. ECCO I DETTAGLI

In tempi di crisi c'è una certezza. Quella che l'Automobile Club d'Italia, in quanto federazione dell'automobilismo tricolore, si è già attivata per una ripartenza. Non solo ipotizzando i vari possibili scenari (leggasi per esempio i calendari in continua evoluzione), ma soprattutto per ciò che riguarda l'importanza di dare fin da adesso delle risposte concrete a tutte le parti coinvolte nel motorsport a livello nazionale. Il problema principale è ovviamente quello economico. Ed in tal senso ci si è già portati avanti. Anzi, in un momento così difficile è stato fatto qualcosa di epocale da parte della federazione stessa, che ha rinnovato tutti i dati in suo possesso per quantificare il reale valore del nostro sport. Un lavoro importante, che ha coinvolto tutti i presidenti di commissione ed i maggiori esperti del settore. Da qui ne è scaturita la nota che Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Automobile Club d'Italia, ha inviato nei giorni scorsi a Giovanni Malagò, massima autorità del Coni. Ciò per richiedere uno specifico finanziamento a supporto della filiera dell'automobilismo tricolore. Epocale, come si è detto, il lavoro svolto, perché ha permesso di tirare le somme e quantificare in maniera attenta il valore del nostro sport e del suo indotto, aprendo un concreto "dialogo" in prima istanza appunto con il Coni ed indirettamente con il Governo. Tanti i parametri presi in considerazione, perché le corse muovono intere aziende piccole, medie e grandi. Dai costruttori ai fornitori di ricambi, pneumatici, benzina, fino anche ai team e agli autodromi. Considerando poi che, per esempio, un rally di levatura nazionale è in grado di generare un'attività lavorativa di centinaia di migliaia di euro (basta pensare a ristoranti, alberghi ed altro ancora), ecco che si chiude il cerchio. Dati oggettivi, che hanno riposizionato in una giusta scala di valori il motorsport e da cui sarebbe emerso che a livel-

di **Dario Lucchese**

A CACCIA DI SOLUZIONI

Sopra il presidente dell'Automobil Club Italia, Angelo Sticchi Damiani. La Giunta Sportiva dell'ACI ha già messo a punto tutte le soluzioni come risposta alle necessità di team, organizzatori, noleggiatori e tutti coloro che sono coinvolti nelle corse

lo di spostamento economico la nostra federazione occupa il secondo posto nel panorama nazionale. Un verdetto per molti inaspettato, ma ben noto agli addetti ai lavori. La cifra richiesta al Coni ammonterebbe a svariate decine di milioni di euro: solo una percentuale in rapporto con il concreto valore del nostro sport. Un altro step importante è quello dell'informazione rivolta a tutti gli operatori. Sul sito di Acì Sport è stata inaugurata una sezione Covid-19 con il preciso intento di rendere note e spiegare le decisioni prese dalla federazione di giorno in giorno, pubblicare i contenuti dei decreti relativi allo sport e alla salute ed illustrare persino le modalità per accedere ai fondi che già da adesso vengono destinati agli operatori dei vari ambiti lavorativi (vedi i 600 euro per le Partite Iva). La Giunta Sportiva dell'Automobile Club d'Italia, riunitasi in videoconferenza, ha già messo a punto tutte le soluzioni come risposta alle necessità di organizzatori, team, noleggiatori e tutti coloro che sono coinvolti nelle corse. È chiaro che bisognerà attendere il momento in cui si tornerà ad essere attivi, per scegliere la più opportuna. Uno degli argomenti è quello relativo alle licenze, mentre è stato già approvato lo spostamento al 31 dicembre della validità dei passaporti tecnici. «I problemi sono chiarissimi a tutti i Componenti della Giunta Sportiva - ha dichiarato Angelo Sticchi Damiani - Interverremo appena la situazione si sarà fatta più chiara con iniziative concrete. Ho inviato una nota al presidente del Coni, Giovanni Malagò, per richiedere uno specifico finanziamento a supporto della filiera dell'automobilismo sportivo tricolore. Daremo comunque risposte concrete e operative». In definitiva, in un momento di inevitabile angoscia generale, si ha almeno la certezza che dietro le quinte e non solo si stia facendo il massimo per guardare al futuro con un pizzico di ottimismo in più. ●

**AUTO
SPRI
NT**

AUTOSPRINT PLAY ▶

Settanta voglia
di **Rindt**

estone



1970: una stagione

all' **inferno**

QUELLO CHE STIAMO VIVENDO RISCHIA DI PASSARE ALLA STORIA COME UN "ANNUS HORRIBILIS" PER IL CORONAVIRUS CHE CONDIZIONA LA NOSTRA VITA E TANTE SPECIALITÀ DELLO SPORT, NON SOLO MOTORISTICO. MA ANCHE QUELLA DEL 1970 FU UNA STAGIONE CRUDELE E INDIMENTICABILE, PIENA DI TRIONFI E TRAGEDIE. RIVIVIAMOLA INSIEME, QUASI FOSSE LA TRAMA DI UN GRAN FILM

di Gabriele Mutti



Chi fra i lettori di Autosprint non più tanto giovani ricorda il 1970? Per lo sport del motore quello di cinquant'anni fa rimase un anno indimenticabile, né più né meno come quello che stiamo vivendo, anche se per ben altre ragioni rispetto al giorno d'oggi. Fino ad ora quello è rimasto l'unico anno in cui il titolo mondiale Piloti di F.1 fu assegnato alla memoria, in seguito alla morte di Rindt, durante le prove del sabato del Gp d'Italia. Ma il 1970 è anche l'anno in cui perde la vita il figlio del "re della birra", Piers Courage, coinvolto su De Tomaso-Ford in un terribile incidente durante il Gp d'Olanda a Zandvoort. Sarà ricordata poi come l'ultima stagione di corse per "Black Jack" Brabham. Nel 1970 ci lascia in un incidente anche il neozelandese Bruce McLaren, fondatore nel 1966 del team che porta il suo nome.

La F.1 al supermarket

Nel 1970 fa il suo esordio in F.1 la March 701, la monoposto che si può compere quasi come se si fosse al supermarket (la acquisterà per il suo team anche il "boscaiolo" Ken Tyrrell, per farci correre Jackie Stewart dopo chiuso con la Matra); Regazzoni su Ferrari 312 Boxer vince a Monza in un tripudio di folla il GP d'Italia. Il suo compagno di squadra Jacky Ickx, l'unico che come punteggio iridato potrebbe superare il povero Rindt, si lancia all'inseguimento e mancherà l'obiettivo per soli 5 punti: ma forse, fu meglio così. Determinante in questo senso lo darà un giovane brasiliano emergente, che con la Lotus 72 vincerà il GP degli Stati Uniti: si chiama Emerson Fittipaldi...

I sogni di Chris Amon

È anche l'anno in cui esordisce in F.1 l'asso svedese Ronnie Peterson, al volante anch'egli di una March 701, gestita dal team Antique Automobiles Ltd. Ed è l'anno in cui il neozelandese Chris Amon, dopo aver voltato a metà stagione del 1969 le spalle alla Ferrari, firma per la March investendo buona parte della sua liquidazione in quel giovane team. «*Scelsi la March perché volevo guidare la stessa monoposto di Jackie Stewart e vincere il mio primo Gp titolato. Andai spesso molto vicino a quel risultato ma per varie ragioni mancai sempre l'obiettivo*». Vincerà in F.1 due corse, entrambe non valedoli per il Mondiale: il BRDC Trophy nel 1970 con la March (la gara si correva in due manche) e il GP d'Argentina con la Matra nel 1971.

La sfida Ferrari-Porsche

Negli Sport-Prototipi è l'anno della sfida tra Ferrari (che schiera la 512S) e Porsche (che usa la 917 nelle gare più lunghe e veloci e la "bicycle" 908 su tracciati tortuosi come la Targa Florio e il Nurburgring, dove l'agilità conta più della potenza pura). Forghieri, ricorda: «*Mi sono sempre chiesto perché Ferrari abbia voluto questa macchina. Nel periodo in cui abbiamo sviluppato la 512 non abbiamo mai avuto il tempo per portarla, neppure per mezz'ora, nella galleria del vento*». E la Porsche 917, invece, aveva un anno di esperienza alle spalle, avendo corso la stagione 1969...

Duello Porsche-Alpine nei rally

Nei rallies mondiali invece si assiste all'epico duello tra la Porsche 911 e l'Alpine A 110: la spunterà la prima per soli due punti (28 a 26) con la Lancia che si ac-

contenta con la piccola Fulvia HF del terzo gradino del podio, non senza però essersi prima tolta la soddisfazione di battere con lo svedese Harry Kallstrom tutti i rivali all'ultima gara iridata, il rally RAC.

Tragica Rouen

Anche la F.3 a Rouen, è gara tragica: perdono la vita per incidenti due giovani promesse dell'automobilismo transalpino, Jean-Luc Salomon (doveva esordire su Lotus-Ford 49 il weekend successivo al Gp di Francia) e Denis Dayan... Ma andiamo con ordine.

Autosprint senza rivali

Da quell'anno Autosprint è l'unico settimanale italiano di automobilismo sportivo ad andare in edicola. A fine dicembre 1969 l'Editoriale Domus ha infatti deciso di sospendere le pubblicazioni del suo settimanale Auto Italiana, una delle più antiche riviste di settore ma che soffriva pesantemente la concorrenza del prodotto della Conti Editore, in edicola due giorni prima: il martedì contro il giovedì. L'allora direttore, il dinamico Marcello Sabbatini, coglie la palla al balzo e sviluppa la struttura redazionale ingaggiando collaboratori di prim'ordine (tra l'altro dispone già di uno dei più grandi inviati di settore, Franco Lini, che fino al 1966 lavorava proprio per Auto Italiana e che nel 1967 fu ingaggiato per un anno come direttore sportivo dalla Ferrari) e corrispondenti un po' da tutto il mondo. E i risultati in termini di diffusione di Autosprint non tarderanno a farsi sentire...

Porsche al "monte" e a Daytona

Il 24 gennaio si conclude il rally di Montecarlo: vince la Porsche 911 S di Waldegaard davanti alla vettura gemella del francese Larrousse. Terza è l'Alpine-Renault A 110 1300 di un altro francese, Nicolas, facendo capire fin da subito tra chi si giocherà quell'anno il mondiale rally. La Porsche una settimana dopo fa sua con la 917 di Kinnunen, Rodriguez e Redman anche la prima gara del mondiale marche Sport-Prototipi, la 24 Ore di Daytona. Quanto alla Ferrari, deve accontentarsi del terzo posto con la 512 S di Andretti, Merzario e Ickx. Ritirate per incidenti le altre due "rosse" in gara, quella di Schetty-Ickx (che poi sarà fatto salire sull'auto di Andretti e Merzario) e Vaccarella-Giunti.

Da Sanremo al Sestriere

Dal 4 al 7 marzo si corre un rally inedito nel mondiale della specialità: il rally di Sanremo e quello del Sestriere uniscono le loro forze e danno vita al Sanremo-Sestriere, primo rally d'Italia. I big della specialità ci sono tutti con le loro squadre blasonate: Alpine-Renault, Lancia HF, Porsche, Ford, Toyota e Saab. Sulla piccola Fulvia HF di Munari, che come di consueto ha il cofano motore verniciato di nero opaco per evitare fastidiosi riflessi, spicca in un angolo il disegno di un... drago, il soprannome con cui ormai è noto il forte pilota di Cavarzere. Si corre tra il fango ligure e la neve piemontese: vince Therier con l'Alpine davanti a Kallstrom con la Fulvia e a Vinatier con un'altra Alpine.

L'ultima di Brabham

Domenica 8 marzo inizia il Mondiale di F.1 in Sud Africa. Dal plateau dei partecipanti spiccano ben 5 March

LOTUS 72. LA NUOVA ARMA TOTALE

È con l'arrivo della Lotus 72 che la marcia di Jochen Rindt da sicura e spedita diventa del tutto inarrestabile. Purtroppo fino al crash fatale nelle prove, a Monza...



◀-----
 al via: le tre ufficiali per Amon, Siffert e Andretti (forte del contributo del suo sponsor personale, la STP Oil di Andy Granatelli) e le due schierate da Tyrrell per Stewart e Servoz-Gavin. Ci sono anche il Team Surtees, dapprima con una McLaren e che poi schiererà una sua monoposto e la De Tomaso-Ford, un team gestito da Frank Williams con una monoposto progettata da Giampaolo Dallara condotta dal brillante inglese Piers Courage. La Ferrari, è presente con il solo Ickx, che poi sarà costretto al ritiro dopo soli 17 giri per rottura del motore. Più veloce in prova Stewart in gara è 3° preceduto da Brabham e dalla McLaren di Hulme.

Steve McQueen protagonista

Due settimane dopo sono di scena nuovamente le Sport Prototipo per la 12 Ore di Sebring, 2ª gara iridata dell'anno, che si disputa sul tracciato ricavato tra le piste di un aeroporto. Fra i partecipanti spicca la Porsche 908 privata del pilota-attore Steve McQueen (grande appassionato di auto e di corse: correrà con un piede ingessato per un incidente in moto) e di Peter Revson. I due non lo sanno ancora, ma saranno tra i grandi protagonisti dell'evento, battuti in un finale convulso e degno di un film di Hitchcock per soli 22" dalla Ferrari 512 S di Giunti-Vaccarella-Andretti. Inizialmente Andretti e Merzario con la loro 512 S monopolizzano la testa della gara, seguiti dalle Porsche 917. Ma i grossi prototipi vedono le loro schiere falciate da una serie di problemi tecnici. A due ore dalla fine Merzario è out col cambio a pezzi, come era accaduto prima anche alla rossa di Ickx-Schetty. Così passa in testa la Porsche 917 di Rodriguez-Siffert, che però finisce anche lei ai box per una serie di noie meccaniche. Revson e McQueen si ritrovano in testa alla gara, dietro a loro c'è la 512 S superstita di Giunti e Vaccarella. Forghieri e il d.s. Gozzi a quel punto decidono che è tempo di giocare l'asso nella manica: per l'ultimo turno di guida scelgono di far salire Andretti al posto di Giunti. Lo chiamano dal retro box,



gli fanno infilare il casco e lo spediscono nell'abitacolo superstite: l'ordine è quello di vincere, senza mezzi termini. Piedone parte all'attacco, mangia secondi ad ogni giro alla piccola 908 e la passa. Ma non è ancora finita. A 5 giri dalla bandiera a scacchi, sul cruscotto della 512S di Andretti si accende la spia della riserva: in fondo non si arriva! Forghieri ai box lo sa benissimo e dice a Gozzi: «Forza, facciamo rifornire Andretti» e fa esporre il cartello "Mario Box Fuel". A 2 giri dalla fine Andretti entra come un forsennato nei box facendosi largo coi fari in mezzo a un mare di fotografi, Revson è nello stesso giro e quando la Ferrari percorre la pit lane la piccola Porsche spider transita nuovamente davanti. La tensione nel box Ferrari è alle stelle e il meccanico della Marelli, "Scintilla" Tramonti, come al solito in quelle situazioni piange come un bambino. Il rifornimento è velocissimo, Andretti risale sulla 512S, è una furia e riparte all'attacco a testa bassa. «Affiancai Peter e lo superai in staccata - ricor-

da Andretti - era stremato e non poteva resistere alla mia Ferrari e così vincemmo in volata».

Con la Datsun Safari Rally alla giapponese

Dal 26 al 30 marzo si corre l'East African Safari. Per ragioni commerciali i giapponesi della Datsun vogliono imporsi e schierano ben 8 auto sfidando Ford, Peugeot, Porsche e Lancia. In gara c'è anche Munari con un esperto navigatore locale, Lofty Drews. Il Drago a un certo punto è addirittura in testa con la piccola Fulvia HF ma i suoi sogni di gloria svaniscono in una curva particolarmente insidiosa, prima di un ponte. Vince la Datsun 1600 SSS di Edgar Herrmann, che arriva al traguardo con la ruota posteriore sinistra sgonfia. Il dado è tratto: nei rally mondiali sono arrivati i giapponesi.

Bell a Thruxton in Formula 2

Il Lunedì di Pasqua (30 marzo) sulla pista inglese di Thruxton si apre la stagione del campionato europeo di F.2. Vince Rindt con la Lotus 69 (Gabriela Noris, fotografa e giornalista per Autosprint e specialista della Formula 2, era solita chiamare quel campionato "MonoRindt" per come l'austriaco era solito dominare la specialità) ma essendo in categoria A non prende punti: i 9 del primo vanno quindi a Derek Bell su Brabham. Regazzoni, che vincerà il titolo all'ultima corsa, è solo quinto con la Tecno ma si rifarà il 14 aprile vincendo il Deutschland Trophae a Hockenheim.

Porsche sotto il diluvio

Il 12 aprile si corre a Brands Hatch la 1000 Km e sotto un diluvio torrenziale si impone la Porsche 917 K (Kurtz, cioè corta) di Pedro Rodriguez e Leo Kinnunen. Lini scriverà su Autosprint che la gara era stata combattutissima fin dall'inizio, con «tutti a tirare pancia a terra fin dai primi giri, come se stessero partecipando a un Gp anziché ad una gara di durata». Incuranti della pioggia battente, tutti i piloti sono protagonisti di clamorose sbandate pur di spiccare tempi notevoli ad ogni tornata.

Ickx fra le fiamme

Secondo round iridato per la F.1, in Spagna. Si corre a Jarama nel weekend del 19 aprile e le prove iniziano nel caos. I piloti iniziano a dire la loro in materia di sicurezza e la Federazione limita a 16, su 22 iscritti, il numero massimo di monoposto che prenderanno il via. Per non correre rischi 10 piloti sono qualificati d'ufficio, chiaramente i nomi più noti, gli altri se la vedranno con il cronometro. Ed è polemica. Per protesta, pur avendo fatto segnare un tempo che la avrebbe schierata in sesta fila, viene ritirata dal d.s. Frank Williams la De Tomaso di Piers Courage, mentre Graham Hill, poco prima del via, si rifiuta di allinearsi al proprio posto. Alcuni piloti, come ad esempio Siffert, hanno fatto segnare un tempo inferiore a quello ritenuto valido per la qualifica ma sono ugualmente esclusi. Il clima è teso. Alla fine la pole è di Brabham che precede Hulme e Stewart. Al 1° giro c'è un drammatico incidente, che solo per un soffio non sfocia in tragedia. La Yardley-BRM di Oliver, a seguito della rottura di una sospensione, urta la fiancata della Ferrari di Ickx e le due macchine si incendiano. Il rogo è spaventoso e i commissari inondano la pista d'acqua mentre le monoposto continuano a girare. Oliver rie-



sce a sgattaiolare subito fuori dall'abitacolo mentre Ickx ha qualche difficoltà. Fortunatamente le nuove tute antincendio che i piloti indossano e l'impianto di spegnimento automatico della monoposto fanno il loro dovere, proteggendo il belga mentre si districa dall'abitacolo della 312B. Se la caverà con qualche ustione: un miracolo viste le proporzioni dell'incendio. Alla fine vince Stewart che porta così al primo successo la March. Bruce McLaren è 2° e precede un'altra March, quella di Andretti. Finiscono solo in 5.

Inaugurato il Paul Ricard

In quello stesso 19 aprile 1970 viene inaugurato a Le Castellet, nell'entroterra della Costa Azzurra, fra Tolone e Marsiglia, il circuito Paul Ricard. La prima corsa è quella inaugurale del neonato campionato europeo 2000, riservato alle Sport con motori al massimo di 2 litri (la prima edizione di questo trofeo continentale sarà vinta dallo svedese Bonnier con la Lola).

Un circuito, questo, fortemente voluto dal "re del Pastoris" e che nella sua storia arriverà ad ospitare, come avviene ancor oggi dopo alcuni decenni di oblio, anche il Gp di Francia di F.1. Lungo 5.842 metri e con 15 curve, è famoso soprattutto per la Courbe de Signes che tutti i grandi piloti percorrono in piena accelerazione, fino a 340 km/h, grazie ai 1800 metri di rettilineo del Mistral che si trova subito prima.

1000 km di Monza in diretta sulla Rai

Per il ponte del 25 aprile si corre a Monza la 1000 Km e c'è la folla delle grandi occasioni. Nelle prove due Ferrari 512 erano state fra le più veloci e questo faceva ben sperare per la gara, oltretutto trasmessa dalla Rai in diretta la gara, un privilegio raro riservato all'epoca solo alla partenza ed all'arrivo della 24 Ore di Le Mans. Le 512 S ufficiali sono tre. Non c'è Ickx infortunato a Jarama e non c'è Andretti, impegnato in America. In compenso tornano in Ferrari Surtees e Amon. Con un pizzico di cattiveria, il Drake aveva suggerito gli accoppiamenti: Giunti-Vaccarella, Amon-Merzario e Surtees, il "traditore", con il meno veloce Peter Schetty, asso delle salite ma meno abituato ai circuiti. La Porsche perde quasi subito le due 917 della Salzburg. La decisione sulla tattica da tenere con le "rosse" arriva quando è chiaro che la 512S che può vincere è quella di Giunti, che tiene agevolmente il passo di un Rodriguez scatenato fin dai primi metri. Per garantirsi un vantaggio decisivo si decide di far salire Amon, in grandiosa condizione, invece di Vaccarella, di solito velocissimo, ma quel giorno non quanto il neozelandese. Qui accade il pasticcio.

REGINE MEMORABILI PER REGNI STUPENDI

Sopra, la Porsche 917K del team di John Wyer nei colori Gulf, che diventa gran protagonista del mondiale Marche, avendo ragione della Ferrari 512S, al centro nell'altra pagina. Quanto ai rally, ecco la Lancia Fulvia HF, in alto, qui sotto le insegne del Jolly Club qui al rally Sanremo-Sestriere, alla prima edizione quale Rally d'Italia



Al momento di rientrare ai box Giunti trova davanti le altre due 512 con i meccanici che già litigano in una confusione indicibile. Al momento di ripartire c'è anche un principio d'incendio che aggiunge caos al caos; fra estintori e urla, come Dio volle, riparte anche, con gravissimo ritardo, la 512 di punta. Ma Amon era rimasto a piedi. Nella confusione al suo posto è infatti ripartito Vaccarella che fa del suo meglio, ma non riesce a recuperare nulla a Rodriguez.

All'ultimo cambio, Amon tenta il tutto per tutto sfiorando il giro record, ma i giochi sono ormai fatti e il Mondiale Marche da quel giorno è tutto in discesa per la Porsche, che oltretutto, come vedremo poi, ha un altro asso nella manica.

Una bicicletta per la targa

Il 3 maggio si corre la mitica Targa Florio. La Ferrari schiera una sola 512S per Giunti e Vaccarella (più quella privata della Scuderia Filipinetti affidata a Muller e Parkes): un'auto pesante e poco adatta al tortuoso tracciato stradale siciliano. La Porsche, dopo aver valutato nelle prove che la 917 K non era fatta per quel tipo di gara così particolare, schiera ben 4 piccole e leggere "barchette", le 908/3 spider, subito soprannominate "biciclette". Dopo una sfuriata iniziale di Larrousse con la Porsche mentre il suo compagno di squadra Elford è costretto al ritiro, Vaccarella inizia a prendere le misure di una Ferrari difficile da domare. Al 6° giro il "preside volante", in palla come non mai davanti ai suoi tifosi, passa in testa. Ma c'è un problema: il motore Ferrari da 5 litri "beve" come una spugna e ogni 2 giri lui e Giunti devono fermarsi a rifornire. All'8° giro Vaccarella si ferma per l'ennesimo pieno di benzina cedendo il volante a Giunti: passa in testa la Porsche di Siffert-Redman che vince davanti a un'altra Porsche, quella di Rodriguez-Kinnunen, mentre gli sconsolati Vaccarella e Giunti sono terzi a quasi 4 minuti dal vincitore.

Fatale gasometro per le speranze di Brabham

Per il fine settimana del 10 maggio la F.1 si sposta a Montecarlo. Ickx, stringendo i denti per il dolore provocato dalle ustioni di Jarama non ancora del tutto

guarite, issa l'unica 312B iscritta da Maranello in terza fila. Alla fine delle prove la prima fila è appannaggio delle March di Stewart (Pole) e di Amon. Johnny Servoz-Gavin dopo le qualifiche annuncia improvvisamente il proprio ritiro dalle corse e Tyrrell è costretto a cercarsi un altro pilota per la gara successiva: opererà per Francois Cevert. Dice di non avere più il cuore per rischiare in pista. Ma la realtà è diversa ed emergerà qualche tempo dopo. Durante un'escursione nei boschi prima dell'inizio della stagione, un ramo d'albero, spostato da chi camminava davanti a lui, lo colpisce a un occhio.

La lesione sembrava poca cosa e invece si rivela più grave del previsto, tanto da alterargli le capacità visive. Di qui la decisione a sorpresa del francese, che morirà anni dopo nell'incendio del suo motoscafo. Montecarlo vede anche il debutto di un giovane svedese: è Ronnie Peterson, al quale Colin Crabbe, titolare della scuderia Antiques Automobiles Ltd (azienda specializzata nel restauro di auto storiche) ha affidato una March 701 in livrea gialla e rosso amaranto.

Al via della gara è Stewart a prendere il comando davanti ad Amon e nulla sembra impensierirlo all'inizio. Franco Lini però annota sul suo taccuino "Mot Stew duro" e infatti è proprio il propulsore a tradire lo scozzese dopo 57 giri. Passa così al comando Brabham, che al 22° giro aveva passato Amon, a sua volta costretto al ritiro 3 giri dopo Stewart con una sospensione rotta. Tutto sembra filare liscio per "Black Jack" ma c'è Rindt con la Lotus 49 in gran spolvero: partito 7° e 8° al 3° giro con la Matra di Pescarolo che lo ha infilato, l'austriaco da metà gara con la Lotus sempre più leggera si mette a volare e con spettacolari passaggi anche a ruote alzate alla curva del Casinò si avvicina sempre più a Brabham, attardato anche dalla March del doppiato Siffert che si mette a zigzagare per pescare meglio la benzina dal serbatoio.

Il distacco da Brabham si riduce sempre più e negli ultimi giri l'austriaco "vede" la BT33 dell'australiano. All'ultimo giro, alla curva del Gasometro Brabham trova un doppiato (la De Tomaso di Courage), frena solo sporco per passarla, arriva lungo e blocca tutte e 4 le ruote della BT33 finendo con il musetto contro

**IL PRESIDE FA SCUOLA
CON LA FERRARI 512S**

Vaccarella porta la Ferrari 512S alla vittoria alla 12 Ore di Sebring con Giunti e Andretti. Qui, sopra, lo vediamo alla Targa Florio. Nell'altra pagina, Piers Courage su De Tomaso a Montecarlo: il pilota troverà la morte in un crash a Zandvoort. In basso, ciò che resta del terribile rogo di Jarama F.1 dopo la toccata tra Ickx (Ferrari) e Oliver (Brm), fortunatamente incruenta





il guardrail. Rindt lo passa e va a vincere. Brabham, dopo aver fatto retromarcia, riesce a ripartire e a finire la gara in seconda posizione davanti alla Matra di Henry Pescarolo.

Il finale è talmente sconvolgente che inganna anche il direttore di gara che attendeva Brabham per primo sul traguardo: per questo motivo non sventola la bandiera a scacchi quando passa la Lotus.

La vecchia Spa mozzafiato

I prototipi tornano a sfidarsi nel week end del 17 maggio a Spa-Francorchamps sul mitico circuito grande, lungo circa 14 km: la vecchia Spa mozzafiato con Masta e con tutto il resto, pali della luce, le staccionate, i marciapiedi e le case a bordo pista. John Wyer ha fatto i suoi conti e le sue Porsche 917 ora sfoggiano un nuovo motore da 600 cavalli, quello che ci vuole per volare da Malmedy a Stavelot passando per Blanchimont. Le prove vivono sulla lotta fra due piloti eccezionali, particolarmente adatti a quel circuito da incubo: Jo Siffert e Pedro Rodriguez. E la Ferrari? Da Maranello arrivano tre 512S, con carrozzeria chiusa, per Ickx-Surtees, Giunti-Vaccarella e Merzario-Schet-



ty. Curiosamente, è iscritto anche Amon, ma non farà né le prove né la gara. Lo hanno punito dopo il pasticciaccio di Monza, nel quale peraltro non aveva colpe? Mistero. Nelle prove il più veloce dei ferraristi è Ickx, "l'enfant du pays", terzo. Dominano Rodriguez e Siffert con le Porsche, che si strappano più volte la "pole": alla fine Pedro scende sotto il limite di 3'20": 3'19" e 8 decimi ad oltre 254 Km/h di media. Un giro pazzesco, incredibile, oltretutto con il tracciato che in alcuni tratti non è perfettamente asciutto. Questa è la media più alta mai realizzata a Spa sul circuito grande!

Sportellate al via

La corsa sarebbe stata poi ricordata per le sportellate che si scambiarono Rodriguez e Siffert all'Eau Rouge subito dopo il via. Poco dopo sul rettilineo di Masta, Ickx, ispiratissimo, attaccherà addirittura le due Porsche: per qualche secondo i tre bolidi si apriranno a ventaglio ad oltre 340 Km/h facendo trattenere il respiro agli spettatori. Immaginate per un attimo due Gulf Porsche 917 ed una Ferrari 512 con il motore a pieni giri occupare l'intera carreggiata, le prime due affiancate ed una pronta a inserirsi. All'inizio Pedro Rodriguez prende il comando, Siffert e Ickx lo seguono ad un ritmo da Gran Premio. La pista asciuga e Rodriguez dà letteralmente spettacolo, ma Ickx non è da meno tanto che, dopo diversi giri, riesce a sorprendere Jo Siffert e a conquistare il secondo posto. Il primo stop per rifornimenti e cambio gomme arriva nell'ordine prestabilito: Rodriguez, Ickx, Siffert. Nessun team decide di sostituire il pilota. Mentre il tempo si schiarisce definitivamente, una delle gomme della 917 di Rodriguez cominciò a deteriorarsi. Così il messicano è costretto ad una fermata che, per quanto rapida, gli costa il primo posto a vantaggio di un Ickx letteralmente scatenato che era riuscito a rintuzzare gli assalti sempre più insistenti di Siffert. Il distacco fra il pilota di casa e l'asso svizzero oscilla attorno ai 2", variando di pochissimo da giro a giro con un ritmo di gara sempre elevatissimo. Intanto, una volta ripartito dai box, Rodriguez si scatena letteralmente in un inseguimento forsennato. Ad ogni passaggio la sua Porsche 917 dà lavoro ai cronometristi ufficiali abbassando il tempo sul giro che, anche per il progressivo asciugarsi della pista, presto arriva ad sfiorare quello della sua "pole", per poi superarlo facendo fermare le lancette su un "impossibile" 3'16"9/10, vale a dire quasi 3" sotto la "pole position"! Dopo quasi due ore Ickx guida la corsa con soli 2" su Siffert, mentre Rodriguez si riporta in terza posizione, ma è ancora staccato nonostante l'eccezionale recupero.

Al successivo rifornimento Surtees sostituisce Ickx, Redman prende il posto di Siffert mentre John Wyer e David Yorke decidono di far proseguire Rodriguez fino al massimo consentito dal regolamento. E arriva la prima sorpresa: Redman si dimostra più veloce di Surtees, che a sua volta si attesta su tempi di quasi 1" più lenti del suo compagno Ickx. In breve la corsa cambia volto: la Gulf-Porsche torna in testa quasi subito, mentre, sotto gli sguardi prima sorpresi, poi sempre più imbarazzati, del box Ferrari Surtees viene progressivamente distacca mentre Ickx ai box si sbraccia incitando inutilmente l'ex campione del mondo di F1. La Ferrari di John Surtees sarebbe stata anche raggiunta e superata dallo scatenato Rodri-



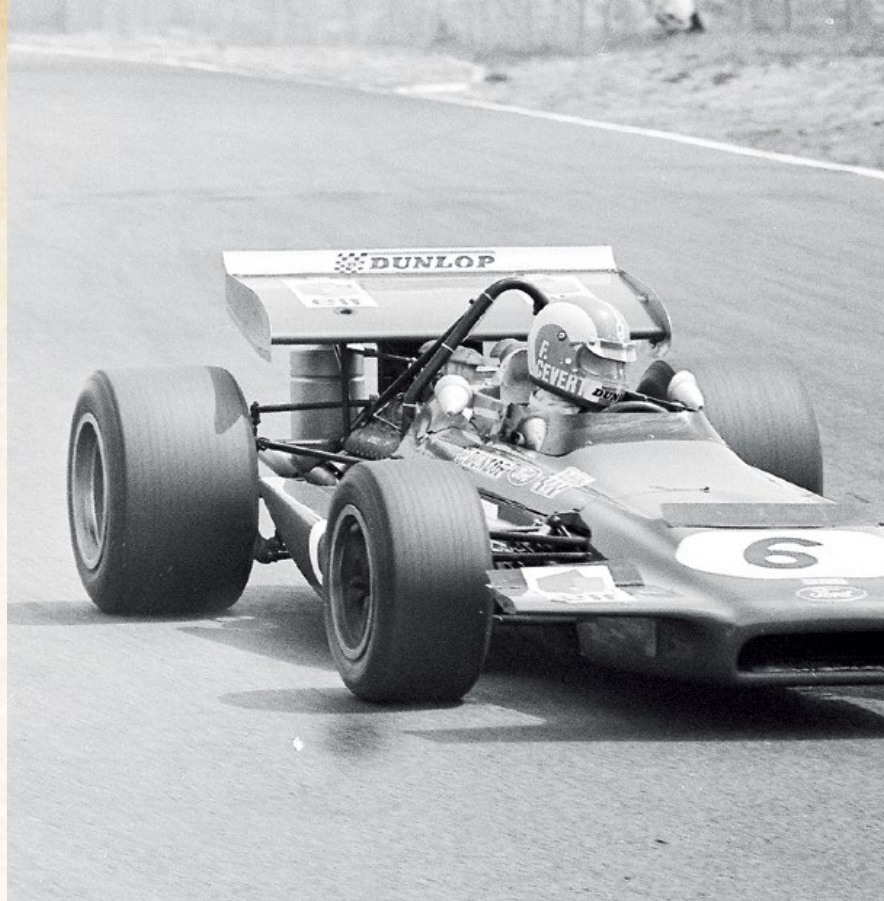
←
 guez se il messicano non avesse dovuto cedere, sotto minaccia di squalifica, il sedile a Leo Kinnunen, molto meno a suo agio a Spa di quanto non lo fosse stato alla Targa. In ogni caso, poco dopo la Porsche numero 25 è costretta al ritiro dalla rottura del cambio. A questo punto tutto è deciso dalla strategia di gara. Al Team Wyer, già al successivo rifornimento, Siffert riprende il volante, mentre alla Ferrari, per una decisione che lasciò (e lascia tuttora...) perplessi, viene lasciato proseguire Surtees. Qui la Ferrari perde definitivamente la gara ed Ickx la pazienza. Il pilota belga si aggira per i box come morso dalla tarantola gesticolando e discutendo con chiunque gli capita a tiro. Quando, dopo circa un'ora, riprende il volante, Redman non ha difficoltà a gestire un netto vantaggio fino alla fine. La rabbiosa reazione di Ickx serve soltanto a concludere la gara con un amarissimo secondo posto ad oltre 2'30" dai vincitori, ma ancora a pieni giri, evitando l'umiliazione del doppiaggio. Dopo la corsa, Ickx (soprannominato "Pierino la peste" per i suoi atteggiamenti non sempre concilianti) parla chiaro alla stampa e alla televisione belga dicendo di aver perso la corsa per colpa di Surtees e delle scelte infelici fatte al box Ferrari. E le dichiarazioni del pilota belga provocano una certa alterazione d'umore a un anziano signore con ufficio a Maranello...

Stewart re a Crystal Palace, presso Londra

Il 25 maggio torna in scena la Formula 2 con la prova in due manches sul circuito londinese di Crystal Palace, oggi in disuso. Vince Stewart con la Brabham ma non fa punti perché di categoria A e Regazzoni con la Tecno ne incamera 9, preziosissimi.

Mondiale senza appello

Per la Ferrari il Mondiale Marche, dopo Spa, è ormai appeso ad un filo di speranza. Il bilancio era decisamente a favore della Porsche: cinque vittorie (Daytona, Brands Hatch, Monza, Targa Florio e Spa) contro una soltanto per la Ferrari (Sebring) e molti piazzamenti che spesso erano serviti soltanto ad aumentare l'amarrezza. Al Nurburgring, nell'ultimo weekend di maggio, il discorso si sarebbe chiuso senza appello. La Porsche si presenta ancora con le "bicyclette", stavolta due per la Gulf-Wyer e due per la Salzburg KG e la Ferrari risponde con le solite tre 512S, stavolta in versione "barchetta" (cioè senza tetto) affidate a Surtees-Vaccarella, Giunti-Merzario, e Ickx-Schetty: quest'ultima però non potè prendere parte alla gara per un incidente in prova che la rese inutilizzabile, appiedando Ickx. Nelle prove accade anche una tragedia. La Porsche 908 del finlandese Hans Laine esce di strada e mentre i soccorritori, fra i quali il collega Gerard Koch, cercano di aiutare il pilota rimasto bloccato nell'auto, ferito ma cosciente, s'incendiò. Le fiamme divampano con una tale intensità da impedire a chiunque di avvicinarsi per estrarre il pilota dal relitto dell'auto. Quando, un quarto d'ora dopo, le fiamme sono domate per il povero Hans Laine non c'era più nulla da fare. Stavolta vincono le Porsche 908/3 della Salzburg KG, mentre quelle della Gulf-Wyer rimangono a secco di punti e Kinnunen vanifica il buon inizio di Rodriguez, anche perché tutti corrono in condizioni psicologiche quanto mai difficili dopo la tragedia di Laine. Vince Elford, uno che meriterebbe il titolo



di "Lord of the Ring" avendo trionfato in carriera ben 5 volte nell'inferno verde delle colline dell'Eifel: per tre volte nella 1000 Km e per altre due nell'Europeo Marche 2 litri.

Al Nurburgring quindi si chiude il discorso relativo al Mondiale Marche, definitivamente assegnato alla Porsche, ma il Drake ha un'idea per rovesciare la situazione. E non avrebbe tralasciato nulla pur di metterla in atto: vincere a Le Mans.

Al Unser nella Indy "turbata"

Il 30 maggio si corre a Indianapolis la 54esima edizione della mitica 500 Miglia. La gara è dominata dalla Colt 70-Ford del team Parnelli Jones guidata da Al Unser che al traguardo precede Mark Donohue (Lola) e Dan Gurney (Eagle): sarà la prima delle sue quattro vittorie a Indianapolis. Unser festeggia così nel modo migliore i suoi 31 anni compiuti proprio il giorno prima della gara. Questa è la prima volta in cui sono in gara soltanto monoposto con motore turbo.

Addio a McLaren

Intanto, pochi giorni dopo, il 2 giugno, sulla pista di Goodwood, Bruce McLaren, fondatore del team che porta il suo nome, sta provando una M8D, un'auto destinata alle gare Can-Am (corse per grandi e potenti biposto aperte per una serie di gare che si svolgevano, come si può intuire dal nome, fra Canada e America).

Il piccolo neozelandese è tradito da un guasto banale. Ad oltre 270 Km/h il cofano motore, forse a causa della rottura dei sistemi di bloccaggio, o per la fatale disattenzione di un meccanico, si solleva rendendo la vettura incontrollabile.

L'auto esce di pista centrando in pieno una costruzione di mattoni che durante le corse serve da rifugio sicuro per i commissari di gara: McLaren rimane ucciso

FASCINO TRA CLASSICO E NUOVO CHE AVANZA

Sopra, il francese Francois Cevert, giovane e promettente rookie con la March 701 di Ken Tyrrell, a destra le tribune del Mugello stradale dove trionfa Merzario, al centro la Ferrari 512S per il mondiale prototipi e in basso la 312B di F.1 in un momento di quiete al paddock



sul colpo e il suo team, sotto choc, decide di non correre il GP del Belgio.

Amon in scia a Pedro

A Spa nel weekend del 7 giugno Stewart parte in pole position, davanti a Rindt e ad Amon. Dietro, in seconda fila, Ickx e Brabham. In terza fila si trovano Rodriguez con la BRM, il tedesco Stommelen su Brabham e il debuttante Ignazio Giunti sulla seconda Ferrari (è la prima volta in questa stagione che Maranello schiera due monoposto: sulla seconda macchina, a parte Zeltweg e Monza, si alterneranno Giunti e Regazzoni, che con la Tecno è in lizza per il campionato europeo di Formula 2, che poi vincerà).

Ritirati Stewart e Rindt, la corsa si sviluppa attraverso il duello tra Rodriguez e Amon, con il messicano che porta alla vittoria la BRM P153 precedendo di un soffio l'ex ferrarista che, tuttavia, ottiene il giro più veloce. Terzo è Beltoise e ottimo 4° Giunti. Rodriguez nel dopo gara dirà che, una volta in testa, ha condotto una gara attenta, per non far avvicinare più di tanto la March di Amon e cambiando duecento-trecento giri al di sotto del regime massimo, per evitare il rischio di rompere il motore. «*Ho seguito Pedro da vicino per tutta la gara - dirà Amon - in velocità pura con il Ford-Cosworth 8 cilindri della mia March non potevo di certo competere con la potenza del 12 cilindri BRM. Speravo solo che Pedro facesse un errore. Non he ha fatti mai*».

Le Mans, vietato sbagliare

Una settimana dopo Spa si corre dal 13 al 14 giugno la mitica 24 Ore di Le Mans. Ferrari vuole riscattare una stagione infelice con una clamorosa vittoria. Ma lo stesso obiettivo lo rincorre anche la Porsche, che qui a Le Mans non ha mai vinto l'assoluto (anche se ci è andata vicinissima nel 1969, con la 908 di Hans





Herrmann battuta in volata dalla Ford GT 40 di Ickx). Sull'impostazione aerodinamica per vincere a Le Mans ogni team ha una sua scuola di pensiero: meglio una coda lunga per andare più veloce nel lungo rettilineo delle Hunaudières o una coda corta per andare più forte nel misto veloce?

I due team Porsche la pensano in modo diametralmente opposto, mentre alla Ferrari optano per una coda lunga, testata persino su un tratto dell'autostrada Torino-Savona, all'epoca di proprietà della Fiat, che l'aveva gentilmente concessa in uso.

La 512 S coda lunga è cronometrata nei test a 340 Km/h: una velocità rispettabile, indubbiamente, ma ancora inferiore rispetto a quella di cui erano accreditate le Porsche 917 a coda lunga.

Gli schieramenti sono composti per la Porsche da Elford-Ahrens, Larrousse-Khausen, Hailwood-Hobbs e Piper-Van Lennep. La Ferrari risponde con Vaccarella-Giunti, Ickx-Schetty, Merzario-Regazzoni e Peterson-Bell più altre sette auto semiufficiali: due per la NART di Chinetti, una per la spagnola Montjuich, tre per la svizzera Filipinetti e una per l'Ecurie Francorchamps.

Nelle prove la pole position fu di Elford (che nel 1969 si era arreso dopo 22 ore...) che precedette Vaccarella di soli due decimi; dietro a loro Siffert, Regazzoni e Rodriguez.

Partenza inedita

Per la prima volta dopo le polemiche scatenate da Ickx l'anno precedente (per protesta partì per ultimo andando a piedi lentamente verso la sua auto, la Ford GT40 con cui vincerà la gara in volata sulla Porsche 908 di Herrmann) i piloti partono già seduti nell'abitacolo e con le cinture allacciate.

La sfuriata iniziata dalle Gulf-Porsche finisce miseramente dopo alcune ore con i ritiri nell'ordine di Rodriguez (rottura di una biella), Hailwood (uscita di strada per aquaplaning sotto un diluvio improvviso) e Siffert (fuorigiri).

Al comando della gara rimane così la Salzburg-Porsche 917 di Attwood-Herrmann (che aveva promesso alla moglie che avrebbe smesso di correre dopo aver vinto a Le Mans: e mantiene la promessa) che non sarebbe stata più superata.

E la Ferrari? Dopo tre ore di gara le speranze della "rossa" (e soprattutto di Enzo Ferrari) di vincere a Le Mans svaniscono in un tamponamento multiplo tra le auto di Wisell, Regazzoni e Parkes. Rimane in gara Ickx, che di notte sotto la pioggia va fortissimo e sta recuperando sulla Porsche al comando.

Poi, alla chicane Ford, la tragedia, forse per problemi al cambio e i freni: Ickx esce di strada, sfonda le barriere di protezione e prende in pieno un commissario che sta dormendo tra le balle di paglia in un sacco a pelo uccidendolo sul colpo. Le speranze della Ferrari svaniscono con questa tragedia.

A completare la trionfale stagione della Porsche arriveranno poi altre due vittorie: l'11 luglio alla 6 Ore di Watkins Glen con Rodriguez-Kinnunen e alla 1000 Km di Zeltweg con Siffert-Redman.

L'unico contentino per la Ferrari sarà la vittoria nella gara conclusiva fuori campionato, la 9 Ore di Kyalami del 7 novembre: si imporrà la 512 M (sta per modificata) di Ickx-Giunti. Ma la soddisfazione di Forghie-



ri nell'aver sviluppato bene la 512 è gelata da Ferrari che dopo la vittoria sudafricana gli dice: «Il programma ufficiale con la 512 è terminato, non ci interessa più. Vai avanti con lo sviluppo della Sport con motore 3 litri derivato dalla 312 di F1».

Olanda tragica

Il 21 giugno torna la F. 1 con il GP d'Olanda a Zandvoort, pista breve ma affascinante. La Ferrari affida per la prima volta la seconda monoposto a Regazzoni, che finirà quarto.

La prima fila vede Rindt in pole position con la nuova Lotus 72, poi Stewart e Ickx. Dietro a loro Amon su March e Oliver con la seconda BRM. Rindt domina la gara ma all'arrivo è triste: la cerimonia è ridotta all'osso (Stewart, secondo e Ickx, terzo, la disertano) per il tragico incidente in gara che è costato la vita a Piers Courage con la De Tomaso-Ford: in una curva molto veloce sulla destra al 23° giro esce di strada e sbatte a 260 km/h contro un terrapieno e si incendia all'istante. Niente da fare per Courage.

A Rouen si impone Siffert

Il 28 giugno si corre il GP di Rouen valevole per il campionato europeo di Formula 2. Si impone Siffert con la BMW davanti a Regazzoni e a Fittipaldi, mentre Ickx con l'altra BMW è quarto.

Ma quel weekend si tinge di nero per la morte di due giovani promesse della F.3 transalpina: nella gara valevole per il campionato francese muoiono infatti Jean-Luc Salomon (che correva per la Martini) e Denis Dayan (con la Grac). Al 14° giro Dayan all'inizio della curva dei Six Frères va dritto contro le barriere: nell'urto riporta gravi ferite e morirà qualche giorno dopo in ospedale.

Un altro tributo di sangue verrà pagato all'ultimo giro, quando sono in tanti a giocare la vittoria: Birrell, Kot-

**LA FERRARI IN F1
SI DIFENDE COME PUO'**

Sopra, Ignazio Giunti al volante della Ferrari che in F1 deve subire il dominio Lotus. Nell'altra pagina, in alto Steve McQueen, non solo 2° alla 12 Ore di Sebring ma anche protagonista e artefice del film sulla 24 Ore di Le Mans che proprio nel 1970 vive un'edizione memorabile, ricordata come la "Battaglia dei Giganti". A destra, il ferrarista Jacky Ickx in un momento di relax e, in basso, Bruce McLaren, qui in F1. Il pilota-costruttore troverà la morte provando a Goodwood una sua creatura per la Can-Am



tulinsky, Svensson, Hunt, Scott, Migault e Jassaud. Alla curva della Scierie l'auto di Salomon tocca quella di Kottulinsky e viene lanciata in aria, atterrando capovolta proprio sulla macchina di Kottulinsky nel fosso a lato della strada. Scott, Birrell e Williams sono tutti coinvolti nella mischia ma ne escono incolumi. Salomon invece resta ferito gravemente e morirà poco dopo, al centro medico del circuito. La corsa è vinta da James Hunt con la Lotus 59.

Amon, la solita sfortuna

Due settimane dopo (weekend del 5 luglio) si va a Clermont-Ferrand, per il Gran Premio di Francia. Un circuito stradale che si snoda fra le montagne dell'Auvergne. Qui va in testa Ickx seguito da Beltoise e Stewart. Il belga è partito dalla pole con una Ferrari che va crescendo di Gran Premio in Gran Premio. Bella qualifica anche per Beltoise, secondo, che precede Stewart. Jean Pierre, per la cronaca, è al volante di quella Matra V12 rifiutata proprio dal pilota scozzese. Il belga della Ferrari resta al comando fino quasi a metà gara, quando il 12 cilindri di Maranello alza bandiera bianca. La seconda Ferrari è affidata nuovamente a Giunti. Il Gran Premio, dopo il ritiro di Ickx, la foratura di Beltoise che perde tre giri e i problemi di Stewart che chiuderà nono, vede la lotta serrata tra Rindt e Amon.

Vincerà con un po' di fortuna l'austriaco della Lotus, perché il neozelandese patisce nel finale un degrado delle gomme generato dal maggior peso della March che, sull'asfalto abrasivo del circuito francese, si fa sentire. Brabham, con una gara regolare, conquista il terzo gradino del podio.

Rindt all'ultimo giro

Brands-Hatch è un circuito tra i più belli e il 19 luglio ospita il Gran Premio di Gran Bretagna. Qui la prima





← fila è costituita, nell'ordine, da Rindt, Brabham e Ickx. Seguono Oliver (BRM P 153) e Hulme. Ritorna Regazzoni al volante della seconda Ferrari e precede in griglia Stewart. In ultima fila, accanto a Graham Hill, c'è un brasiliano di cui in futuro si parlerà molto: è Emerson Fittipaldi su una Lotus 49C. Rientra la De Tomaso affidata a Brian Redman che però non riesce a qualificarsi. In gara Ickx si porta in testa davanti a Brabham e a Rindt, ma anche qui noie meccaniche alla trasmissione lo costringeranno al ritiro. Nel superare Ickx in difficoltà, Brabham ha un'esitazione e Rindt, implacabile, se ne avvantaggia. Al 68° giro, però, l'austriaco commette un errore e si fa infilare da Brabham, che resta al comando fino all'ultimo giro senza che Rindt possa più impensierirlo. Anche qui il direttore di gara attende l'arrivo dell'australiano, ma, come a Montecarlo, sotto la bandiera a scacchi passa invece per primo Rindt. Cos'è successo? Black Jack, semplicemente, è rimasto senza carburante! Quarto è Regazzoni che convince il Drake ad affidargli stabilmente la seconda 312 B (Giunti lo affiancherà a Zeltweg e a Monza con una terza monoposto). I fatti di Zandvoort e il lavoro nella GPDA di Stewart e Hulme inducono gli organizzatori a spostare, per ragioni di sicurezza, il Gran Premio di Germania sul circuito di Hockenheim, preferendolo al Nurburgring. Dopo la vittoria di Brands-Hatch Rindt commenta dicendo che teme tutta questa improvvisa fortuna. Jochen ha il sentore che il destino possa riprendersi tutto con gli interessi. Il suo, forse, è un presentimento...

Sfida ad Hockenheim

Nel week end del 2 agosto sul tratto veloce dell'impianto tedesco i 450 cavalli del 12 cilindri di Maranello si fanno sentire e Ickx ottiene la pole davanti a Rindt. Dietro ci sono Regazzoni e Siffert. La gara è ricca di colpi di scena e vede molti piloti contendersi la vittoria. All'inizio la lotta è a quattro tra Ickx, Rindt, Amon e Regazzoni, con vari sorpassi. Ritiratosi Amon (motore), Regazzoni riesce a portarsi in testa e ci re-



sta per due giri, quando deve abbandonare per il cedimento del cambio. La battaglia ruota a ruota prosegue tra Ickx e Rindt che si alternano al comando. Un errore di valutazione da parte di Ickx, circa la posizione di Rindt nel corso del penultimo giro, consente all'austriaco di superare il belga e di vincere in volata. Quattro quattro Fittipaldi intanto cresce: chiude infatti al quarto posto. A questo punto, dopo quattro vittorie consecutive, la lotta per il Titolo Piloti sembra conclusa. Rindt conduce con 45 punti, venti più di Brabham (ritiratosi a Hockenheim per una perdita d'olio dopo cinque giri). Hulme, a suon di piazzamenti, è risalito in terza posizione a quota venti e precede Stewart, fer-



PUGILATO, PRODEZZE E ALTRE STORIE

Sopra, Brambilla e Francisci terminano dopo 8 giri la loro gara di F3 a Imola prima con una toccata e poi con una rissa che passa alla storia. A destra, Rattazzi su Lancia e, in basso, Cordero di Montezemolo su Fiat 124: due ragazzi giovani e promettenti. Nell'altra pagina, Barbasio su Lancia e, in basso, Paganelli in azione con la Fiat 124

mo in classifica con diciannove punti e ritirato al ventesimo giro. Non lo sa ancora nessuno, ma quella sarà per Rindt l'ultima vittoria iridata.

Finalmente Ferrari

Nel week end di Ferragosto si corre in Austria a Zeltweg. Ickx, fresco sposino, è in forma smagliante e ottiene il secondo miglior tempo in prova dietro a uno catenato Rindt, galvanizzato dalla leadership nel mondiale e dal fatto di correre davanti ai suoi tifosi. La Ferrari schiera anche una terza monoposto per Giunti. Al via scatta in testa Regazzoni (il ticinese si farà una fama meritata in materia di partenze brucianti) seguito da Ickx, Rindt e Giunti in un tripudio di folla, con moltissimi tifosi italiani. A metà del primo giro il motore della March di Cévert esplose inondando la pista d'olio, Regazzoni vi finisce sopra e va in testa coda. Ne approfitta Ickx che passa al comando per non lasciarlo più precedendo il compagno di squadra. Battuta a vuoto invece per Rindt, che lascia dopo ventidue giri con il motore ko. Ma di questo ritiro non ne approfitta Brabham, afflitto da guai che lo faranno terminare tredicesimo a quattro giri. Dopo la gara Ickx regalerà la coppa del vincitore a Enzo Ferrari, in segno di riconoscenza per avergli dato fiducia e la macchina giusta.

Regazzoni ad Enna F.2

Il 23 agosto sulla velocissima pista che si snoda attorno al lago di Pergusa, in Sicilia, si corre una gara di Formula 2 denominata GP del Mediterraneo e dominata dalla Tecno di Regazzoni che precede al traguardo Westbury con la Brabham e Fittipaldi con la Lotus.

Tragedia e trionfo a Monza

Il 6 settembre è in programma a Monza il GP d'Italia. Sull'eco della doppietta Ferrari a Zeltweg i tifosi italiani sono pieni di entusiasmo. Ma quella che doveva essere una festa per tutti il sabato si trasforma in tragedia. Durante le prove, muore Jochen Rindt. La sua Lotus 72 di Rindt nel rettilineo che precede la Parabolica devia all'improvviso a sinistra verso il guard-rail urtandolo con violenza. La ruota anteriore sinistra vi si infila sotto e diventa un punto di ancoraggio, sradicando l'intera parte anteriore della monoposto. La Lotus, dopo diversi testa coda, si ferma nella sabbia della Parabolica. Dalla monoposto divelta spuntano le gambe di Rindt che appare subito in condizioni disperate. La causa della morte è dovuta principalmen-



te al fatto che Rindt non allacciava le cinture in basso, ma solo quelle toraciche. Il suo corpo, al momento dell'urto, scivola infatti in avanti e la fibbia metallica sul torace, dove vengono allacciate le cinture, gli lade mortalmente il collo. Testimone oculare dell'incidente è Hulme, che si trovava dietro a Rindt. La Lotus del Campione austriaco viene sequestrata: sotto accusa sono proprio i semiassi anteriori, troppo sottili perché alleggeriti all'inverosimile. Chapman è sotto casa per l'incidente e deve rimpatriare le sue macchine per evitare che siano sequestrate. Dopo le prove Stewart si reca all'ospedale con Ken Tyrrell per rendere l'ultimo omaggio all'amico-rivale. Le qualifiche si chiudono con Ickx in pole position seguito da Rodriguez, Regazzoni, Stewart, Giunti e Oliver. Colin Chapman, in segno di lutto, ritira le Lotus. La gara, complice il gioco delle scie, vede alternarsi al comando Ickx, poi Rodriguez, Stewart, Regazzoni, Oliver, quindi Hulme e poi ancora Regazzoni inseguito da Stewart, Beltoise e Hulme. Giro dopo giro Regazzoni, zigzagando in velocità, accumula un margine di sicurezza nei confronti del campione del mondo e termina da vincitore il suo primo gran premio in un tripudio di folla. Secondo è Stewart, terzo Beltoise, quarto Hulme.

Si verificano scene da stadio nel dopo gara di Monza: la 312 B di Clay è attorniata dalla folla entusiasta e tutti cercano di portarne a casa un pezzetto come ricordo. Uno spettatore, pressato da chi gli sta dietro, si ustiona una gamba contro un tubo di scarico ancora rovente del 12 cilindri. Dopo il Gran Premio d'Italia Stewart rientra nel motorhome della Dunlop. È distrutto dalla tensione della gara, dal dolore per l'ennesimo lutto, dall'aver perso due amici come McLaren e Rindt nell'arco di soli tre mesi. Intanto la competitività palesata dalle monoposto di Maranello e la morte di Rindt pongono grossi interrogativi in chiave iridata. L'austriaco può essere scavalcato in classifica solo da Ickx e comunque per la prima volta ci si pone





il quesito se il titolo sia attribuibile "post mortem". Franco Lini, inviato di Autosprint, è assolutamente di questo avviso e lo scrive a chiare lettere.

Cevert a Tulln

Il 13 settembre si corre sul circuito austriaco di Tulln-Lagenlebarn, ricavato da un aeroporto militare tuttora esistente, la terzultima prova del campionato europeo di Formula 2. Vince Ickx con la BMW ma i 9 punti del trofeo vanno a Cevert, ingaggiato dalla Tecno per dare man forte a Regazzoni nella lotta per il titolo.

La rincorsa di Ickx

Nell'attesa che le persone preposte a dare una risposta prendano una decisione, la Formula Uno si sposta oltre Oceano, dove a Saint Jovite, il 20 settembre, è in calendario il Gran Premio del Canada. Deluso dalla March, il team Tyrrell presenta una sua monoposto affidata ovviamente a Stewart, mentre il suo team mate Cevert usa ancora la March. La vettura progettata da Derek Gardner si rivela immediatamente competitiva e maneggevole. L'asso scozzese fa la pole precedendo Ickx e Regazzoni. In gara Stewart fa il vuoto, fino al ritiro che giunge al 31° giro per il cedimento di un portamozzo anteriore. La testa della gara passa a Ickx che non ha difficoltà a conservarla sino al termine davanti a Regazzoni. Terzo è Amon che precede Rodriguez e Surtees. Dopo la doppietta Ferrari il solo Ickx è ancora matematicamente in corsa per l'iride. Ha trentadue punti e precede in classifica Regazzoni con ventisette. Se dovesse imporsi anche nelle ultime due gare, il ferrarista, che in questo caso dovrebbe scartare quattro punti, si porterebbe a 46, superando Rindt per un solo punto. La questione è delicata, anche perché la Federazione Internazionale non ha ancora preso una posizione al riguardo.

Regazzoni ad Imola

Il 27 settembre è in programma ad Imola il penultimo atto della stagione di Formula 2. Regazzoni vin-

ce con la Tecno e si presenterà leader del campionato all'ultima corsa della stagione, il GP del Baden-Wuerttemberg ad Hockenheim, in programma il 10 ottobre.

Fittipaldi da' il titolo a Rindt

Il 4 ottobre si corre il GP degli Stati Uniti. La pole è di Ickx che precede Stewart. Il brasiliano Emerson Fittipaldi, che ormai è a ridosso dei migliori, è terzo in prova davanti a Rodriguez e confermerà il suo eccellente stato di forma in gara, vincendo il suo primo Gran Premio. Al via Stewart si porta al comando seguito da Ickx e conduce indisturbato fino al ritiro, avvenuto dopo 83 giri per problemi di lubrificazione. Sulla Ferrari di Ickx si sta, però, staccando l'alternatore, ma il belga potrebbe proseguire anche senza. Lo richiamano invece al box e la riparazione richiede molto tempo, tanto che al rientro in pista Ickx è solo quindicesimo. Rimonterà fino al quarto posto, ma il titolo ormai è matematicamente di Rindt.

Clay vola e vince

L'ultimo atto del campionato europeo si svolge l'11 ottobre sul velocissimo circuito tedesco di Hockenheim. La gara viene trasmessa in diretta anche dalla Rai e si assiste al duello per il successo fra la BMW di Quester e la Tecno di Regazzoni. All'ultimo giro, all'ingresso del Motodrom, le due auto si toccano. La monoposto dell'austriaco decolla sulla Tecno per poi atterrare sulle quattro ruote. Vince Quester ma Regazzoni col secondo posto conquista il titolo europeo: ha 44 punti contro i 35 di Bell e i 25 di Fittipaldi.

Messico e nuvole

L'ultima gara della stagione, il GP del Messico, si corre il 18 ottobre. Si sa che questo è l'ultimo Gran Premio per Jack Brabham e questa edizione è anche l'ultima che si disputa sul circuito di Magdalena Mixhuca, dove il pubblico è molto indisciplinato, con spettatori ovunque, anche a bordo pista. La gara inizia in ritardo per rimuovere le bottigliette vuote get-

**REGAZZONI TRIONFA
A MONZA SU FERRARI!**

Sopra, il via F.1 del Gp d'Austria e, a destra, ecco Monza, presso la Parabolica, per il Gp d'Italia, che, il giorno dopo della fine di Rindt, vede vincere Regazzoni al volante della Ferrari. Nell'altra pagina, al centro ecco Clay con Siffert e Bell, ancor più a loro agio con i prototipi. Sotto, Jacky Ickx al volante della Ferrari 312B



tate sull'asfalto dagli spettatori stessi. Un cane attraversa la pista proprio mentre sopraggiunge Stewart in piena velocità. L'investimento è inevitabile e la Tyrrell si mette di traverso, fermandosi a qualche metro dalla folla con una sospensione danneggiata. Stewart dirà poi che, visto dall'abitacolo, il cane sembrava alto come un elefante. Scattato in testa, Regazzoni viene superato da Ickx al secondo giro e la corsa finirà così, con Hulme su McLaren terzo davanti ad Amon. Intanto divampa la discussione sull'assegnazione a Rindt dell'iride "alla memoria". Il regolamento non lo prevede e ci vuole un intervento legislativo della Federazione per ratificare quello che la maggioranza dell'opinione pubblica condivide da tempo.

Alla Lancia il RAC

Dal 13 al 18 novembre si corre il RAC. Vince la Lancia HF di Kallstrom che prende due Opel Kadett Rally.



Un successo importante perché, oltre a fare il bis della vittoria del 1969, dimostra che anche con un budget oculato il team guidato da Cesare Fiorio può dire la sua nei grandi rally internazionali.

Natascha chiama papà!

Un momento commovente sarà la consegna del trofeo a Parigi alla vedova, Nina Rindt, con l'allora piccola Natascha che tenderà le manine e sentendo il nome di suo padre chiamerà più volte papà. Alcuni sostengono che, nel caso si fosse effettivamente laureato campione del mondo quell'anno, Rindt avesse già pianificato di ritirarsi dalle corse a fine stagione, per rispetto proprio di sua moglie Nina e della figlia che lei le aveva dato da poco: una bimba bellissima, alla quale Bernie Ecclestone aveva fatto da padrino. E questo dolce ricordo è forse proprio il modo migliore per chiudere questa carrellata su una stagione di corse unica e indimenticabile, piena di trionfi, tragedie e colpi di scena, avvenuta mezzo secolo fa. ●



ECCO TEMI E ARGOMENTI DELLE CORSE AI TEMPI DEL CORONAVIRUS

Convivere con l'epidemia

Ho letto con grande interesse, come mi capita di fare ormai dal 1971, l'ultimo numero di Autosprint ed in particolare due articoli: il ricordo dell'avventura di Pesenti Rossi e Bielli e la "Spada di Damocle" sulle conseguenze anche economiche che sul Circus della Formula 1 potrebbe avere il perdurare dello stop delle attività.

Nel primo si rammenta un'epoca nella quale un valido pilota, supportato da un ridotto numero di tecnici capaci e dotato di un contenuto budget, acquistava una vettura con un paio d'anni di corse sulle spalle e prendeva parte ad un Gran Premio, cosa oggi (e da svariati lustri) inimmaginabile per mille ragioni.

La domanda è, ma forse è poco più di una suggestione, come potrebbe essere una Formula 1 la quale, senza rinunciare al livello tecnologico raggiunto e non potrebbe essere altrimenti, riapra le sue porte a partecipazioni occasionali, costretta dalla necessità (che naturalmente auspico vivamente non si verifichi, ma pensiamo tutte) di rimpinguare gli schieramenti di partenza?

Gaetano Mattera, Roma

Siamo realisti: prima di agosto (nel migliore dei casi, ma proprio il migliore), non sarà possibile autorizzare eventi pubblici con migliaia di persone. Ed anche dopo l'autorizzazione, ce le vedete 300.000 persone a Monza?

Allora prendiamone atto. Per quest'anno i Gran Premi solo in TV ed a porte chiuse. Ovviamente quando si potranno mettere insieme i componenti il Circus. I diritti televisivi sono comunque una grossa cifra. E se non ci saranno tribune aperte, varranno ancora di più. Quindi il Circus non farà la fame. Pane e mortadella (e, magari anche prosciutto di Parma...), con Barbera, invece di ostriche e champagne: meglio che morire di fame, no?

Si tratta di darsi tutti una ridimensionata, ma si può fare. Basta sedersi intorno ad un tavolo, negoziare e chiudere la trattativa. Tra l'altro un Gp concepito solo per la TV può portare ad una regia migliore

con riprese dedicate ed inquadrature specifiche. Quindi più pubblicità... Voi che siete la stampa specializzata e autorevole, se siete d'accordo, spingete!

Achille Stanziano

Ho 48 anni e leggo Autosprint da almeno 30, oggi ho acquistato la vostra rivista e ho letto con grande piacere e con stupore le bellissime parole del grande Mario Andretti e le faccio i complimenti per l'articolo, io sono disabile e costretto a letto dopo questa esperienza sono diventato molto sensibile, quindi le parole del grande Mario mi hanno davvero emozionato. Vi ringrazio e vi saluto.

Marco Babini

Un saluto a tutti gli Amici di Autosprint: in questo momento così strano, anche il solo trovare il mio settimanale preferito dal 1983 nella cassetta della posta è un piccolo grande segno di normalità. E grazie anche per tutti i fascicoli Gold Extra ecc che finalmente - almeno quello - ho il tempo di leggere con la dovuta attenzione.

A presto, per tornare a rovinarci i fine settimana dietro alle (dis)avventure Ferrari.

Attilio Tortora, Roma

La situazione mondiale è questa. E bisogna prenderne atto, vivendola con consapevolezza e buon senso. Sul futuro a breve e medio termine della F.1 2020 è bene essere molto cauti e non sognare troppo, quindi condividiamo le perplessità e i distinguo. Grazie anche per il bel commento sui Racconti della Passione, anche se, si, purtroppo sarà difficile rivedere team privati in azione o iscritti a cachet, una tantum o quasi ai Gp...

E grazie a tutti quei lettori (e sono molti) che ci mandano messaggi d'incoraggiamento e ringraziamento, perché il vincolo di fedeltà tra noi e Voi resta reciproco e non mancheremo di tenervi informati e allietare la vostra (e nostra) passione, malgrado i guai del Covid-19.



Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati: abbonati@tre-ffe.net

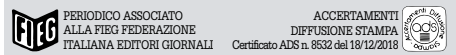
Roberto Argenti, Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.



Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.492461 - Fax: 06.492460
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13-14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 0620760103200001048510505, codice swift: BPPITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051.6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessoria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it



Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 - Roma
Ufficio Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



La Conti Editore pubblica anche





CONTINUA A GUARDARE LA NUOVA STAGIONE!



PROGRAMMAZIONE TV

- **Top Calcio 24** (LCN 152 DTT) il *sabato alle ore 14.15*
- **Odeon 24-Nuvola 61** (LCN 177 DTT), il *sabato alle ore 21.15*
- **Bom Channel** (LCN 68 DTT), il *sabato alle ore 22.00*
- **BFC** (LCN 511 SKY), il *sabato alle ore 15.00*
- **100 Emittenti Locali** con orari a seconda dei rispettivo palinsesti

PARTNERS



Tecnologia per la vita



REPRODUCER



DRIVING FACTORY

UNA PRODUZIONE **3EMME&2A**
PRODUZIONI MULTIMEDIALI

Redazione: Via della Liberazione 71 - Peschiera Borromeo (MI)
www.safe-drive.it - info@safe-drive.it - www.3emme2a.it