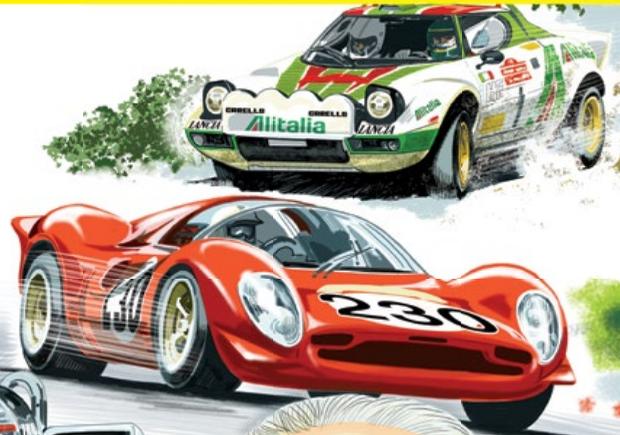


NOSTALGIA CANAGLIA IL ROMANZO CORALE DELLE STAGIONI RUGGENTI

AUT. 650,6 - DE 9,00 € - £ 5,50 €
FRANCE 3,50 € - 5,50 €
CH 17,70 CHF - CR 6,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 34



Anno LV - Settimanale 23-29 agosto 2016

3 Euro (Italy only)



UN NUMERO DA COLLEZIONE

Riscopriamo le grandi corse per duri e puri. Gli anni '70-'80 come non fossero mai passati. Una **storia** tutta da gustare

PARADISI PERDUTI



Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

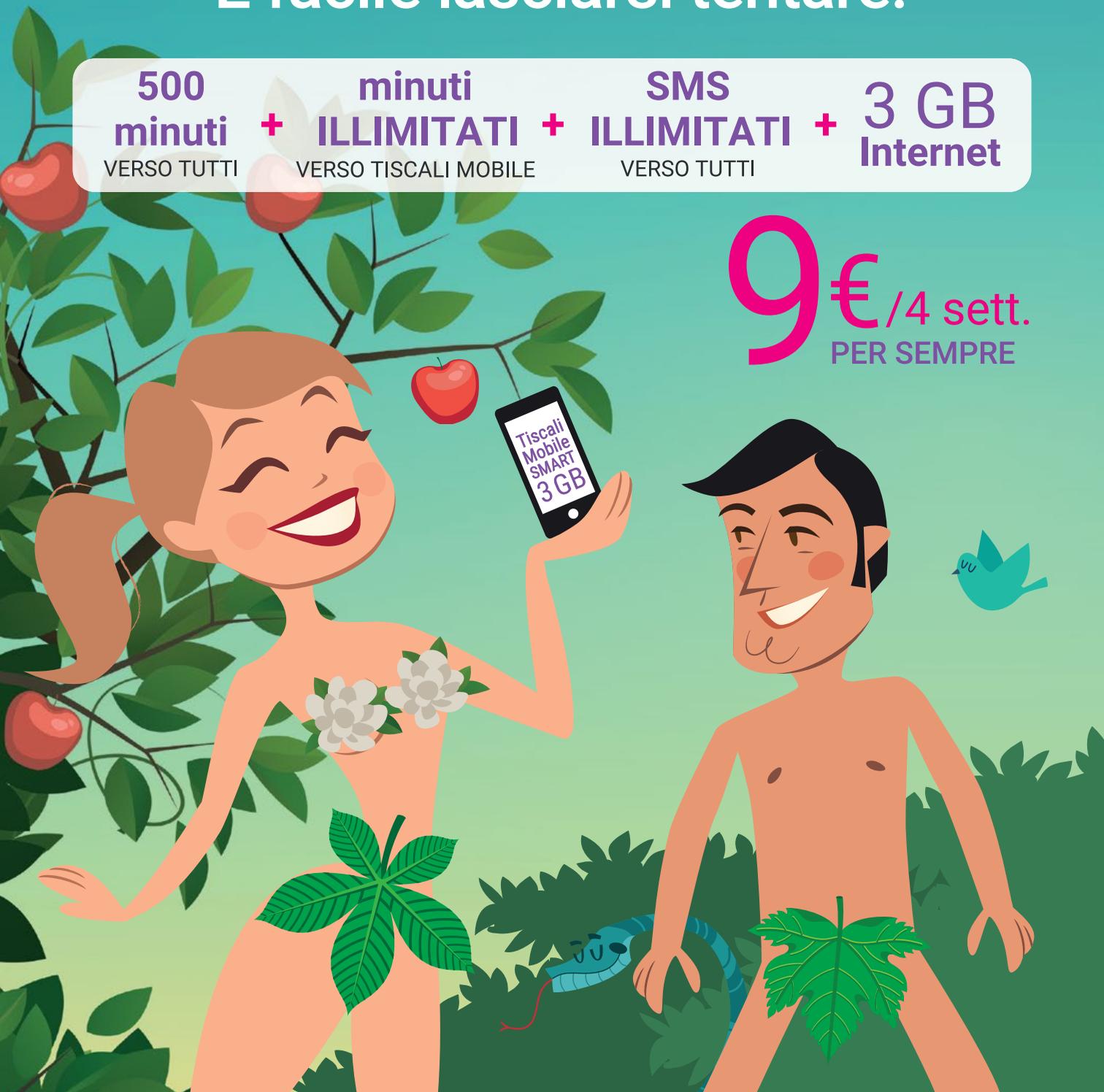
**500
minuti**
VERSO TUTTI

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

**SMS
ILLIMITATI**
VERSO TUTTI

**3 GB
Internet**

9€ /4 sett.
PER SEMPRE



Paradisi perduti il romanzo delle corse

Motori spenti e silenzi che fanno rumore. Ferie coatte, la stringente attualità. Tempo di riflessioni, bilanci e introspezioni. Anche per Autosprint. Quello che vi apprestate a sfogliare è un numero che esula dai canoni classici del vostro settimanale da corsa. A power unit spente, abbiamo voluto tenere accesa la passione, perché quella non va mai in vacanza. È nato così, Paradisi Perduti: un modo diverso (di sicuro originale) per trascorrere la vigilia che conduce a domenica 28 agosto, la ripresa del Mondiale di F.1, il tredicesimo round della stagione sulla pista di Spa. Un gran bel viaggio sgommando con la macchina del tempo tra Formula Uno, Mondiale Endurance, le Grandi Corse Stradali, i rally al tempo del Gruppo Fiat e i Personaggi Straordinari che popolavano il motosport negli Anni Settanta e Ottanta. Epoche lontane ma ricordi indelebili. Un mondo che oggi non esiste più e che in tanti rimpiangono. Di solito si guarda al passato per sfuggire al presente, ma non è il nostro caso. Ogni stagione ha la sua storia e ogni epoca ha i suoi campioni. Non ci sono classifiche di merito, in questo caso. Il mondo dell'automobilismo guarda sempre al futuro, alle nuove sfide, a nuovi traguardi

da inseguire. Ma conosce alla perfezione il suo passato e le sue storie sulle quali ha edificato il presente, ne ha sempre tratto grande insegnamento. E qui si inserisce questa operazione nostalgia a caccia di grandi ricordi, quelli che hanno acceso le passioni. Le nostre si sono infiammate incendiandosi ancor di più quando abbiamo visto la copertina disegnata da Roberto Rinaldi che ha straordinariamente trasformato le nostre idee in un grande fumetto. Un raffinato disegnatore pure lui super-appassionato. Poi è venuto il resto, un coinvolgente tuffo nel passato anche per la nostra redazione che ha raddoppiato gli sforzi rovistando negli archivi e riletto in chiave originale tanti episodi narrati dalla Bibbia delle Corse. In questo Autosprint virato al vintage, vero e proprio romanzo di un'estate, ci sono fotografie che da sole raccontano una storia, suscitano emozione, smuovono i ricordi. Ogni immagine s'infiltra tra le pieghe di quelle stagioni che hanno regalato straordinari episodi di corse facendo innamorare generazioni di appassionati. Una grande lente d'ingrandimento nell'epica delle corse, perché certi argomenti, rivisti adesso, non appartengono solo ed esclusivamente alla leggenda.

domenicaserà



FORMULA UNO

- 4 SESSO SICURO CORSE PERICOLOSE
- 6 LA F1 CHE FA BENE AL CUORE
- 8 PARTENZE BAGNATE
- 10 PENALTY QUESTI SCONOSCIUTI
- 12 IL RISPETTO UNA COSA IMPORTANTE
- 14 ARIDATECE ZERMIANI CON PIQUET
- 16 QUELLA PATTUGLIA TUTTA TRICOLORE
- 18 LA LEGGENDA DELL'AVIATOR CORTESE
- 20 QUEL 1976 CHE MAI SCORDEREMO
- 22 L'ALFA ROMEO IN F1
- 24 L'EROISMO DEI PICCOLI
- 26 DE CESARIS UN GRANDE
- 28 VOLATONE INEGUAGLIABILE

VELOCITÀ

- 30 ENDURANCE TIRATA E SOGNANTE
- 32 IL FASCINO DELLA TARGA
- 34 LE MANS È DA FILM
- 36 IL NURBURGRING C'È!

RALLY

- 38 GRUPPO VACANTE PIEMONTE
- 40 FINE DEI MOSTRI TRA LE POLEMICHE
- 42 SAFARI E STRATOS
- 44 GRANDE MIKI. EFFETTO DELTA
- 46 I MITICI DUELLI TRICOLORI
- 48 DAKAR AVVENTURA SENZA PAURA
- 50 EFFETTO GIRO D'ITALIA

STRADALI

- 54 SPA
- 56 MONTJUICH
- 58 MUGELLO

PERSONAGGI

- 62 STEVE McQUEEN
- 64 PAUL NEWMAN
- 66 ENZO FERRARI
- 68 CLAY RAGAZZONI

USA

- 76 INDY
- 78 CAN AM

SALITE

- 80 MAURO NESTI



Quando il sesso era e le **corse p**

**ANDIAMO A RISCOPRIRE L'ESSENZA PURISSIMA E BELLA DELL'AUTOMOBILISMO
PER RITROVARE LE FONDAMENTA SUI CUI BASARSI PER GUSTARNE IL FUTURO**

Certe volte si fa un passo indietro per prendere slancio nell'andare avanti e questa è una di quelle. Con abusata perifrasi, si dice che lo Sport accusi a livello mondiale - nell'era della massima esposizione mediatica e degli introiti mai così faraonici -, una fisiologica crisi d'identità e anche l'automobilismo non sfugge al fenomeno. Veleggiando felice sulle ali delle popolarità, ma, allo stesso tempo, a volte, annaspando se confrontato a ciò che sostanzialmente, agonisticamente, cattivamente, emozio-

nalmente e concretamente era qualche decennio orsono. Quando, si diceva - con altro abusato aforisma -, che le corse erano pericolose e il sesso sicuro, a differenza del mondo d'oggi in cui accade esattamente e comodamente il contrario. E allora cosa di meglio che approfittare della pausa estiva per tornare indietro con la memoria, riacquistando il senso bello e terribile del Motorsport per duri e puri? Ma stavolta abbiamo cambiato modulo: non riproponiamo tali e quali vecchi pezzi d'essai, ma immagini d'allo-



a sicuro ericolose

di Mario Donnini

ra e d'antan corredate e correlate con testi e considerazioni dettate dalla freschezza d'oggi. Affinché il passato dei Paradisi Perduti non sia solo esercizio di nostalgia, ma strumento privilegiato d'indagine e filtro per rivivere, analizzare criticamente e destrutturare ciò che non va o manca, nel presente delle corse. All'interno di un processo dialettico-conoscitivo che porta a valorizzare dell'automobilismo, così come accade nella caratterizzazione di un essere vivente, le sue ali e le sue radici, perché torni a librarsi in volo verso il proprio destino, per scoprire ciò che è e sarà, basandosi su quel che è stato. Affinché i Paradisi Perduti siano riconquistati.

Meglio non entrare troppo nei dettagli, perché il re-

QUELLI DELL'ANNATA 1984 ROBA DA COLLEZIONE DOC

Foto di gruppo F.1 1984: in piedi da sinistra, Alboreto, Streiff, Mansell, Piquet, Cheever, Arnoux, Boutsen, Warwick, Johansson, Lauda, il Presidente Fia Balestre, Prost, Surer, Alliot, Gartner, Rosberg, De Angelis, Berger e Patrese. Seduti, Hesnault, Laffite, Baldi, Tambay, Ghinzani, Palmer, Senna, De Cesaris e Winkelhock

sto lo scoprirete pagina per pagina, in questa che vuole essere, a ogni sfogliata, una festa a sorpresa. Una cosa però va spiegata e gustata subito, perché l'avete già vista e cioè la copertina immaginifica, evocativa e iperrealista di questo numero. Ispirata e omaggiante com'è alle cover degli Autosprint degli Anni ruggenti, che ebbero nel maestro De' Giusti un meraviglioso interprete. Ora lo scettro del disegnatore-copertinista passa al grandissimo Roberto Rinaldi, 50enne milanese malato di corse, adoratore di Lauda e del racing vintage, nonché disegnatore cult di Dylan Dog: sì, l'uomo giusto per iniziare questo meraviglioso e carezzevole percorso nel tempo. Buona lettura, quindi. Anzi, buon viaggio. ●

La F1 che fa bene al cuore

LO SGUARDO VA A UN'EPOCA IN CUI SI PARTIVA SOTTO LA PIOGGIA E CI SI POTEVA SPORTELLARE SENZA ESSERE INDAGATI. SCHERZANDOCI SOPRA...

di [Mario Donnini](#)

La Formula Uno di oggi può piacere o non piacere. Questione di gusti. Certo è che chiunque abbia gustato i Gran Premi da metà Anni '70 in poi, fa una tremenda fatica a pensare di trovarsi davanti alla stessa disciplina.

Perché negli Anni '70 e pure negli Anni '80 di kartodromi su cui correre non ve n'erano e se c'erano rappresentavano l'eccezione. Quando pioveva si partiva, fosse venuto giù anche il demonio, e non esistevano track limits da rispettare.

A ogni minima toccata non si apriva un'inchiesta, chi aveva dato aveva dato e chi aveva avuto aveva avuto, punto.

Per sorpassare, dovevi spingere a vita persa e piazzare una staccatona in un curvone, che fosse la Tarzan di Zandvoort o Signes del Paul Ricard, da prendere in pieno a vita persa, poco cambiava. Ci volevano pelo sullo stomaco e cuore, la tecnica mica bastava. Il coraggio allo stato puro era una delle qualità indispensabili per presentarsi al via di un Gran Premio. E in griglia di partenza i piloti erano mossi e agitati d'un'inquietudine non solo agonistica, ma anche esistenziale.

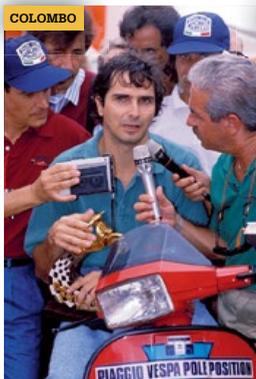
Cosa sarebbe successo, di lì a poco? Ciò che li attendeva non era una semplice gara, ma una sfida all'ignoto, alle loro paure, al destino stesso. Ed è così che i siparietti tra Ezio Zermiani e Nelson Piquet finivano col rappresentare qualcosa di più d'un'improvvisato happening in attesa del giro di ricognizione, fungendo da esorcizzazione giocosa e quasi beffarda del rischio che incombeva. A loro modo erano una lezione di vita pret a porter, contenendo in un atto unico il senso della sdrammatizzazione e della ludica voglia d'andare, sorridendo, oltre l'ostacolo imminente e minaccioso.

Dal via in poi, lo show era, noioso o meno, cattivo assai. Lauda e Hunt, piuttosto che Senna, Prost, Piquet e Mansell, non si sarebbero risparmiati nulla. Tantomeno Gilles Villeneuve.

Era una Formula Uno diversa, tutto qui.

Migliore o peggiore, giudicate voi.

Se la riproponiamo in alcune delle sue immagini più suggestive, è solo per il gusto, il dovere e il piacere di considerarla indimenticabile. ●



IL VIA SOTTO L'ACQUA ERA CONSIDERATO NORMALISSIMO

Sotto, Austria 1977: Lauda e Hunt sul bagnato alla prima scollinata di Zeltweg, inseguiti da Andretti, Reutemann, Stuck, Scheckter, Tambay e Regazzoni. Sopra, da sinistra, Zermiani e Piquet, quindi la Lotus 79 di Andretti nel 1978. A destra, il tifo per Gilles





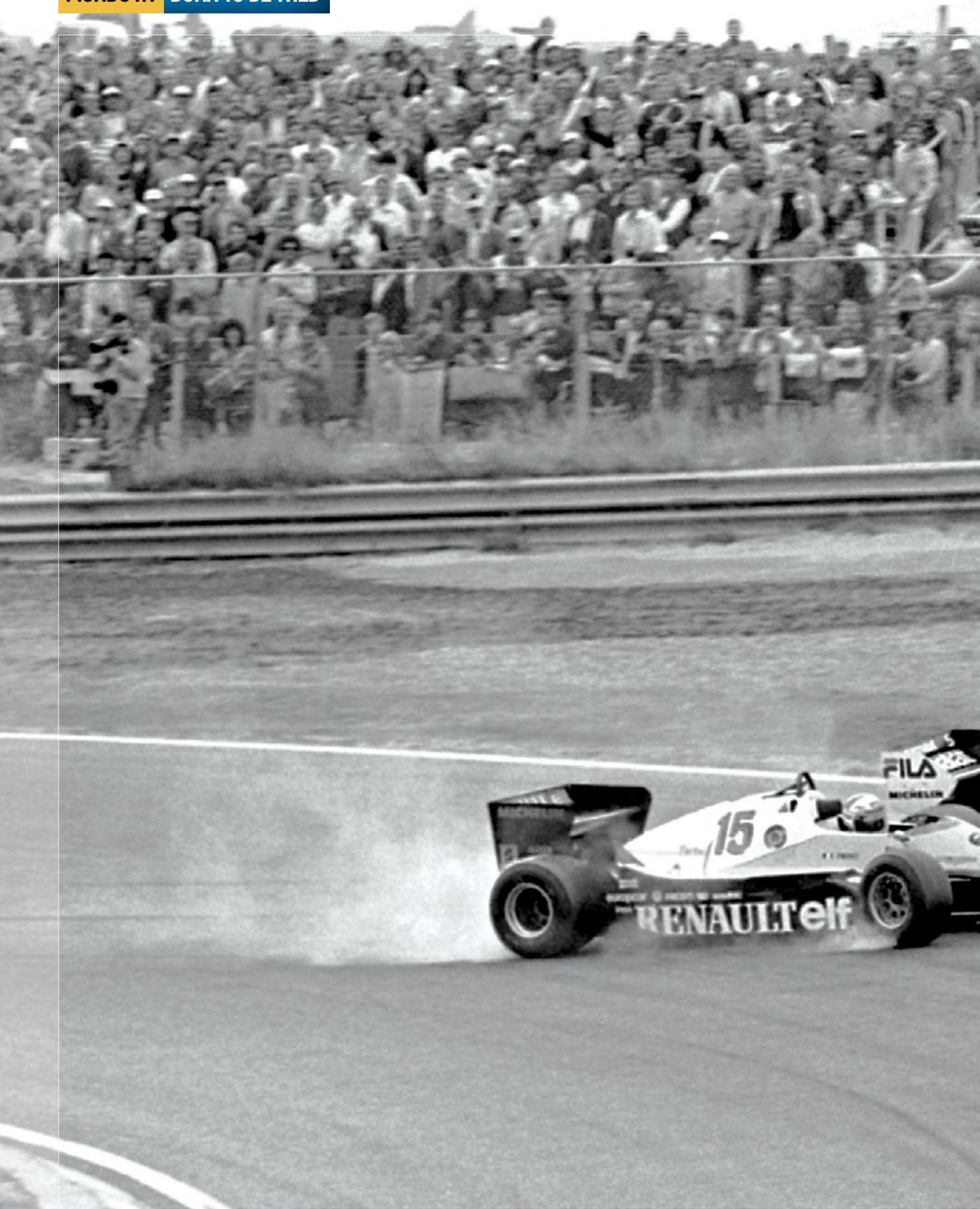


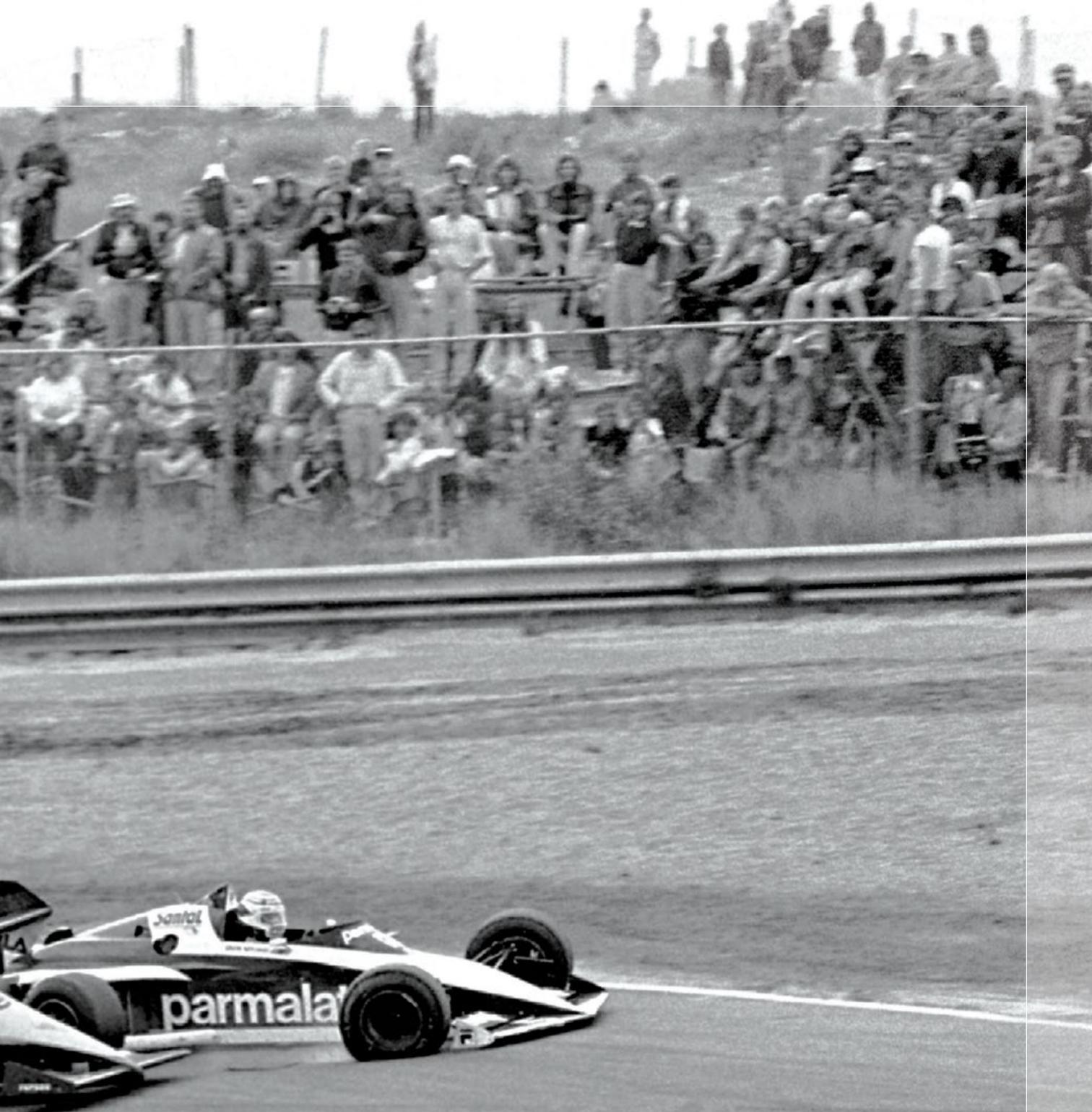
Quelle partenze bagnate da mito

Ormai in F.1 quando piove e si parte, lo si fa invariabilmente dietro Safety-Car, in attesa che le condizioni migliorino. Con la promessa che forse le cose cambieranno se in futuro la Pirelli realizzerà coperture da bagnato ancora più efficaci di quelle attuali. Il commento di chi ama le corse vere per duri e puri? Due sole parole: che malinconia...

E allora per consolarci, ecco un via bagnato di quelli cattivi, il secondo start del Gp d'Austria 1978, con la Tyrrell di Depailler davanti alla Lotus di Peterson, alla Brabham-Alfa di Lauda e all'altra Tyrrell di Pironi. Vincerà il Supersvedese, all'ultimo trionfo in F.1. Alla grande.







Penalty questi sconosciuti

C'era una volta la F.1 a briglia sciolta, dalle manovre libere e audaci e con errori sostanzialmente non punibili, perché chi correva rischiava la pelle in ogni momento e già questo era considerato un deterrente sufficiente agli eccessivi ardori. In questo caso proponiamo l'uscita di strada e di scena della Renault di Prost e della Brabham-Bmw di Piquet al Gp d'Olanda 1983, mentre i due erano in lotta per il mondiale. Gara finita per entrambi, senza alcuna conseguenza disciplinare, ovvio. Perché al tempo le cose andavano così. A fine stagione questo inconveniente non impedirà al brasiliano di regalare alla Brabham e alla Bmw il primo titolo Piloti nel segno del turbo.

Il rispetto è una cosa importante

Un tempo si chiamava rispetto ed era un concetto sofferto e complesso. Sentite Mansell: *«Senna non mi rispettava. Quando correva con la Lotus, mi buttò fuori strada a Spa e così andai al suo box e l'attaccai al muro, ma non bastò. Non temeva le botte, lui dava importanza ad altro. Lottammo tante volte fino a che, in Spagna 1990, ci trovammo di fronte in rettilineo, lui con la McLaren, io con la Williams, testa a testa. Nessuno voleva cedere. Cedette lui, perché capì che Nigel Mansell non avrebbe mai messo giù il piede prima di lui. E da quel giorno mi rispettò. Tanto che poi, quando restava a piedi, mi chiedeva perfino un passaggio...».*

SUTTON-IMAGES.COM





GETTY IMAGES







Aridatece Zermiani con **Piquet**

I siparietti tra Ezio Zermiani della Rai e il tricampione del mondo Nelson Piquet sono tra le venti cose da salvare della F.1 che fu. Ezio che chiede in griglia a Nelson, in pole: «Punti a vincere?» e lui: «Ma no, dai, stavolta voglio arrivare quindicesimo!». E quella volta che Topolino arrivò da lui a una manciata di secondi dal via e Nelson imperturbabile, col casco in testa, gli disse: «Stavolta sei un po' in ritardo, eh?». Poi c'è la battuta di quando Ezio chiese come mai il brasiliano stesse sempre a occhi chiusi prima di prendere il via e lui: «Tu non puoi capire, in quel momento penso a tante belle ragazze». Ecco, cose così. Per niente plastificate, spontanee e vere.

COLOMBO

Quella pattuglia tutta **tricolore**

Adesso che gli italiani in F1 non corrono più dai tempi di Trulli e Liuzzi, è bello tornare indietro e gustare nomi e volti della pattuglia tricolore nei Gp, che si contendeva col gruppone dei francesi il privilegio d'essere il vivaio più folto e interessante del Circus iridato. E allora ritroviamoli, i gladiatori del tempo che fu, scandendo i loro nomi quasi fossimo allo stadio, con un boato d'approvazione dei tifosi a inframezzare ciascun pilota: da sinistra, Alessandro Nannini, Ivan Capelli, Stefano Modena, Pier Luigi Martini, Riccardo Patrese, Andrea De Cesaris, Michele Alboreto, Alex Caffi e Piercarlo Ghinzani. Olé!

COLOMBO





La leggenda dell'**Aviator** cortese

Lo chiamavano l'Aviatore. Al secolo Gilles Villeneuve, per gli amici, Gil. Correva come non ci fosse un domani e un domani non l'ebbe mai più. Ma le sue gesta, dall'incredibile volo al Fuji 1977, all'inizio della sua avventura in Ferrari, dopo una toccata con Peterson, a destra, sono ricordate in un eterno presente, caldo e puro come seppe essere lui. Capace anche di sfidare, da vero uomo dell'aria, un aereo vero, un F104 nel novembre 1981, a fendere l'orizzonte della fettuccia di Istrana. Villeneuve non era il solo pilota presente, ma contro il jet vinse la sfida e rinsaldò la sua storia, fino al triste 8 maggio di Zolder 1982. Poi fu solo leggenda.

PICCININI



PICCININI





PICCININI







Quel **1976** che mai scorderemo

Gira e rigira, quella del 40esimo anniversario è solo una scusa. Perché ogni momento è buono per tornare con la mente a quella favolosa annata F.1 1976 che vide Lauda confrontarsi con Hunt, rischiare la vita nel rogo del Nurburgring, tornare a Monza e infine perdere il mondiale d'un soffio nell'uragano del Fuji. Perché quella sembra tanto la stagione perfetta, densa di emozioni, colpi di scena e momenti della verità. Proponiamo qui un'immagine di quella lunga guerra, relativa alla battaglia d'Inghilterra a Brands Hatch. Griglia affollatissima, tensione al massimo e Niki e James pronti a sfidarsi ancora una volta, a pochi giorni dal 'Ring.

L'era **Alfa Romeo** in F.1

Fortunato chi ha visto le Alfetta dominare la F.1 all'alba del primo biennio iridato, nel 1950-1951, con le tre "Effe", Fagioli, Farina e Fangio, questi ultimi pure campioni del mondo, prima dell'uscita di scena del Biscione, a fine 1951. Da lì ci toccò attendere fino al Gp del Belgio 1979 per il ritorno, con Bruno Giacomelli al volante dell'Alfa dell'ingegnere Carlo Chiti, a destra. Proprio Giacomelli sfiorò la vittoria con l'Alfa a Watkins Glen 1980 e solo la sfortuna lo privò del meritato trionfo. Gran giorno anche a Long Beach 1982: nella foto c'è Bruno, ma il protagonista fu Andrea De Cesaris, poleman e a lungo in testa prima di cedere al redivivo Niki Lauda. Peccato.





Minardi e Bms Dallara, l'eroismo

Bisogna essere onesti e eclettici nell'analisi: in F1, tra i Costruttori Italiani, non c'è stata solo la Ferrari a regalarci momenti memorabili. Al di là dell'Alfa, il pensiero corre anche a tanti piccoli Costruttori che hanno avuto il merito d'accettare la sfida ritenuta impossibile, vivendo momenti di grande soddisfazione. Questa immagine ne vuole essere il simbolo. Phoenix 1990, giro di ricognizione: dietro alla McLaren di Berger, in testa, sorprendono la meravigliosa Minardi di Piero Martini e la Bms Dallara di Andrea De Cesaris. Piero in gara sarà 7° e Andrea si ritirerà, ma, una volta di più, è stato bello sognare...

SUTTON-IMAGES.COM





De Cesaris, un grande

Per Andrea De Cesaris il 1981 fu un anno difficile. Alla sua prima stagione completa in F1, si trovava a militare nella rinata McLaren neo-gestita da Ron Dennis, con la vecchia M29C da guidare in attesa dell'arrivo della rivoluzionaria Mp4/1 in carbonio, anzitutto consegnata al compagno di squadra John Watson. A 21 anni Andrea non riuscì a concretizzare il suo potenziale, picchiò spesso e la fiducia del team calò, anche se fu ben presto chiaro a tutti che il romano era un talento allo stato puro, semplicemente meraviglioso. Una belva da giro secco, dotato di un entusiasmante istinto alla velocità, ben misto a capacità e coraggio. Sì, Andrea era un grande.

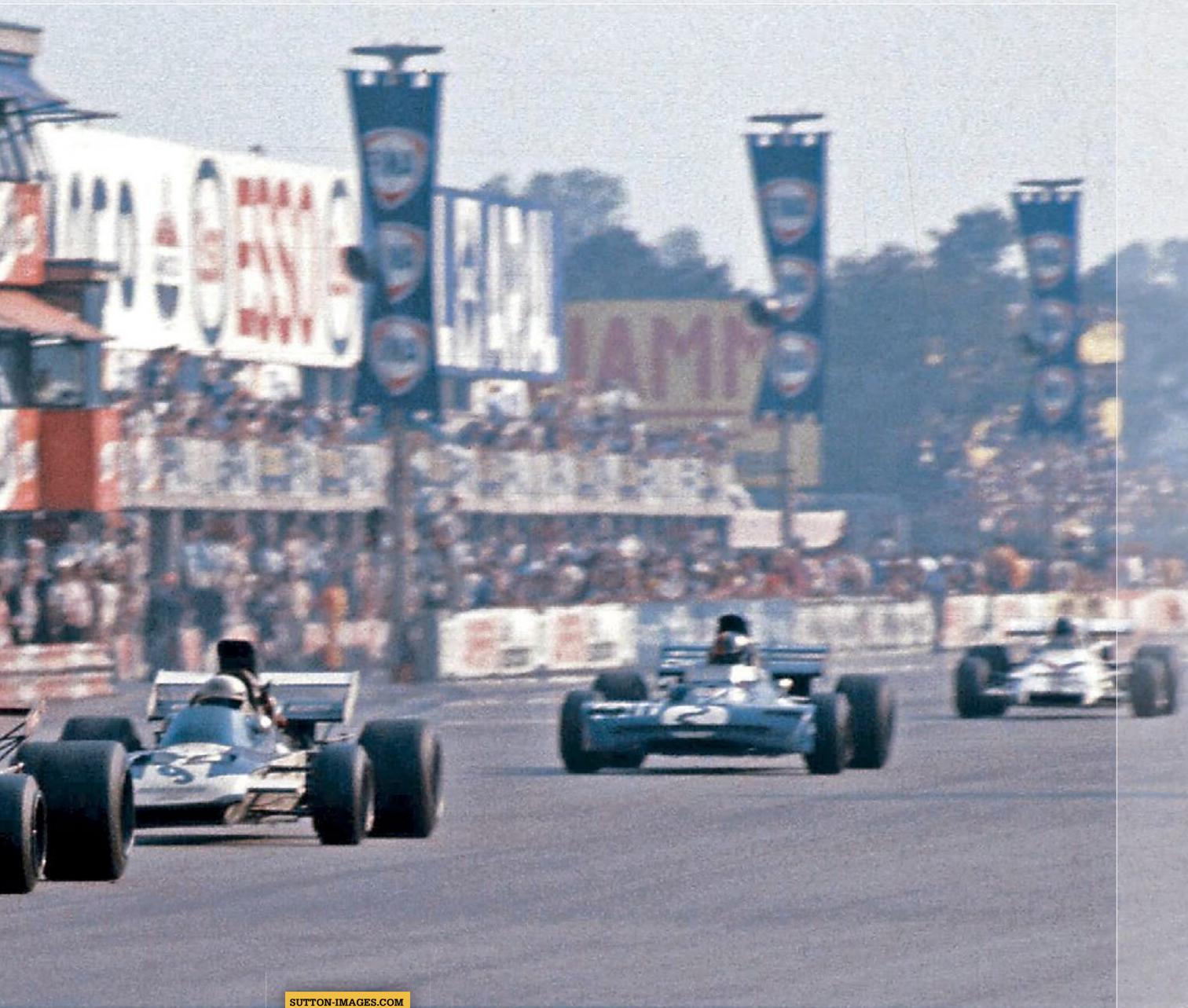






Volatone ineguagliabile

Di finali al cardiopalma in F.1 ce ne sono stati e ce ne saranno tanti, ma nessuno mai eguaglierà il volatone che assegnò la vittoria nel Gp d'Italia 1971. A pochi giri dalla fine sembrava la volta buona per Chris Amon, ma il neozelandese su Matra, sfortunato come da copione, perse la visiera e rimase a occhi indifesi di fronte al gruppone scatenato. E a prevalere (nella foto a colori siamo al penultimo giro, con Hailwood ancora davanti a Cevert) fu l'accelerazione della Brm di Gethin che precedette d'un centesimo (nella foto in bianco e nero a destra) la March-Cosworth di Peterson, poi la Tyrrell-Cosworth di Cevert la Surtees-Cosworth di Hailwood e l'altra Brm di Ganley, tutte e tutti nello stesso secondo. Fantastico.



SUTTON-IMAGES.COM



Maratone tirate e sognanti

di **Mario Donnini**

C'era una volta il dualismo tra F.1 e Endurance. Anzi, per essere più precisi, il dualismo a ben guardare non esisteva affatto. Perché i giochi erano chiari.

I Gran Premi esistevano per stabilire il pilota più forte, bravo ed efficace, le gare di durata la Casa più affidabile e performante. Tanto che in F.1 non esisteva il mondiale Costruttori e nell'endurance non s'assegnava alcun titolo ai piloti. Tutto ciò dall'inizio degli Anni '50 fino a inizio Anni '80.

Poi la faccenda s'è imbastardita, diciamo pure inquinata e contaminata, fino a che il progetto chiaro è emerso in tutto il suo nitore: chi conta ha voluto che la F.1 divorasse tutto il resto, provando a spazzare via la civiltà delle corse di durata.

Uno iato durato decenni, anche se di recente il World Endurance Championship è tornato a rullare in pista, riportando d'attualità passioni infuocate e voglie di sfide mai sopite, con la 24 Ore di Le Mans come centro di gravità permanente e zona di guerra per eccellenza. A tentare di ristabilire un equilibrio difficile e inquieto con la solita, esclusivista ed egoriferita Formula Uno miliardaria e pigliatutto.

Di certo negli Anni '60 e '70, non c'era partita: le gare endurance spostavano e contavano più della Formula Uno, per qualità dei concorrenti e fascino dei teatri in cui s'andava in scena.

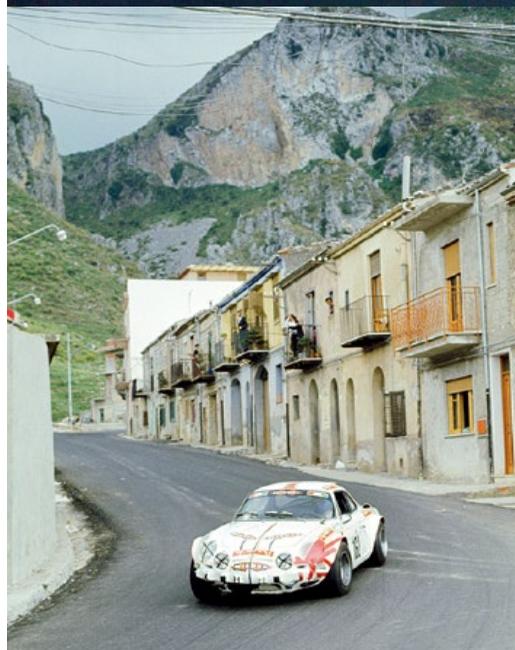
Ferrari, Ford, Alfa Romeo, Matra, Mirage e Porsche a Daytona, Sebring, al Nurburgring, Spa, Le Mans e alla Targa Florio, divisi tra giorno e notte, pioggia e asciutto, terrapieni bastardi e rettilinei infiniti inframezzati da cuve, curvette e curvoni del tutto privi della voglia di perdonare errori o incertezze, con l'incognita d'una teoria infinita di concorrenti lenti da doppiare, ad aggiungere ghirigori improvvisi alle pieghe dei tracciati.

Ecco, questa era l'endurance della Golden Age, quella che non potevi seguire in Tv perché in fondo le gare di durata una vocazione televisiva pura non l'hanno mica mai avuta. Visto che, a differenza della Formula Uno, esse vanno, ancor prima che gustate con gli occhi, vissute, pensate e respirate. Perfino ad occhi chiusi.

Ecco perché è bello tornare indietro. In quanto, se le gare di durata ancora oggi esistono e affascinano, è anche grazie alle sfide incancellabili di ieri. Rispetto alle quali le bellissime gare d'oggi stanno ancora più in alto, solo come possono ergersi dei nani sulle spalle dei giganti. ●

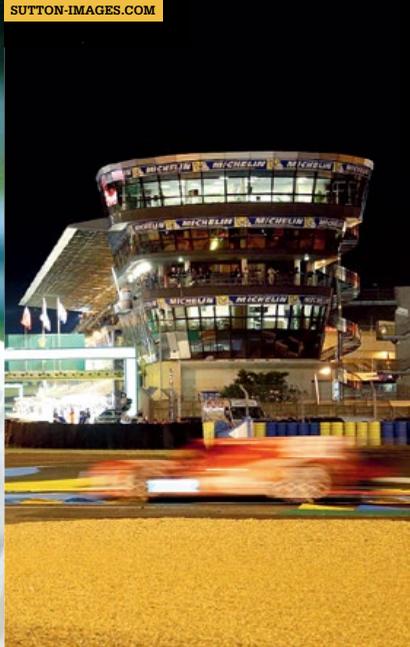


LA FORMULA UNO NACQUE COME CAMPIONATO PER PILOTI E IL MONDIALE MARCHE QUALE SERIE IRIDATA PER PREMIARE LE CASE. POI, INVECE...



DAL MONDIALE MARCHE ALL'ERA DEL GRUPPO C

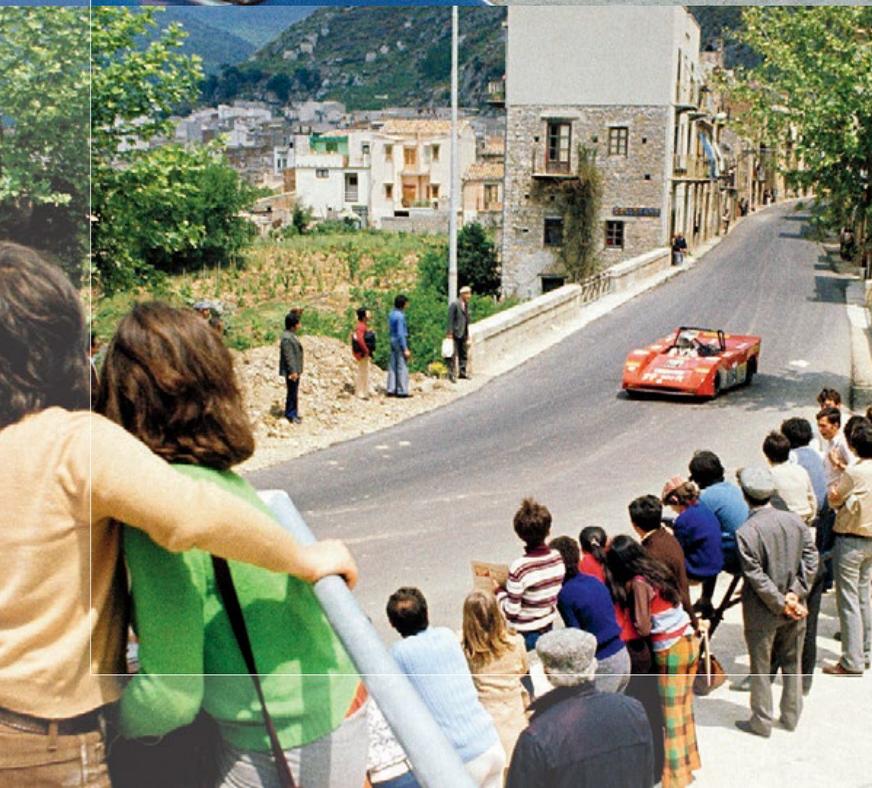
A sinistra, un'Alpine alla Targa Florio a inizio Anni '70, sopra, la Porsche sovrana del Gruppo C Anni '80 e, a destra, Jacky Ickx in ottima compagnia: regine e re ci sono tutti. Nell'altra pagina, sopra a destra, ancora uno scorcio della Targa Florio e, in basso, la cerniera che unisce passato e presente: l'intramontabile 24 Ore di Le Mans





Il fascino della **Targa**

In primo piano, nella foto grande, il tornante in discesa di Collesano come simbolo della Targa Florio, che quest'anno ha festeggiato, tra edizioni stradali e rally, le sue cento corse. Con altri feticci nobili a suscitare emozioni: a sinistra, Vaccarella sulla Ferrari 512S che insegue Siffert nel 1970, la 908-3 ai box di Floriopoli e, infine, un passaggio tipicamente cittadino per una barchetta. Momenti epici, pittoreschi e intensi, che ci invidia da sempre tutto il Motorsport internazionale. Verso i quali c'è un dovere di tutela e conservazione, affinché altre cento Targhe diventino un'armoniosa e curatissima quanto amata realtà.





SUTTON-IMAGES.COM



Le Mans è da film

Nel 1970 Steve McQueen crede immensamente nel suo film sulla 24 Ore di Le Mans. E per l'occasione iscrive alla gara, tramite la casa di produzione Solar, una sua Porsche 908-2 Flunder con Jonathan Williams e Herbert Linge, dotata di telecamere in grado di riprendere in diretta le fasi di una delle edizioni più epiche e ruggenti. L'innesco del sogno funziona. La Porsche, anche se non classificata, sarà tra le poche vetture a vedere la bandiera a scacchi, all'interno di una corsa appassionante e martoriata dalla pioggia come la più autentica delle 24 Ore accetta di essere, lasciando catturare la sua essenza. Life is racing. Tutto ciò che accade prima o dopo è solo attesa.



SUTTON-IMAGES.COM





II Nürburgring c'è!

Fino al 1976 è stato il circuito feticcio della F.1 poi l'incidentone di Lauda ne ha decretato l'abbandono. E entro la prima metà degli Anni '80 anche il Mondiale Endurance e la F.2 (dopo la vittoria del nostro Beppe Gabbiani) lo hanno lasciato, così l'immenso tracciato tedesco è diventato un ricordo ma anche un terreno di sfida raramente rinverdito. Prima di tutto dalla 24 Ore che si corre annualmente sulla Nordschleife, uno spettacolo fantastico con centinaia di macchine al via, praticamente di tutte le tipologie, per una gara lunga un giorno ma capace di evocare quasi un secolo di storia. E dal 2015, anche il Wtcc è tornato a far disputare sull'epico tracciato una prova iridata in due frazioni, a testimonianza che il Nürburgring c'è.

Gruppo vacante Piemonte

ABARTH, FIAT E LANCIA HANNO COSTRUITO PAGINE DI GLORIA E STORIA DEI RALLY. PRIMA DA AVVERSARIE, POI DA ALLEATE. MA DI QUELLA GRANDE STAGIONE RESTANO SOLO I RICORDI. DOVE SIETE FINITI PIEMONTESEI VINCENTI?





di Sergio Remondino

Ma dove sono finiti i torinesi? Il famoso Gruppo Fiat che prima ha fatto a botte, dandosi la santa ragione, con quello della Lancia e poi - visto che era davvero difficile batterlo - l'ha inglobato nel suo ventre capace? Una pancia nella quale i marchi Fiat, Lancia e Abarth hanno convissuto, prima a fatica, poi facendosi inevitabilmente una ragione. E continuando a vincere dappertutto.

C'era una volta la Fiat, che vinceva prima con le 124 Spider e Abarth, poi con l'X1/9 (poco), quindi con la 131 Abarth (tre titoli Costruttori, 1977, '78, '80). Molto, ma sempre poco in confronto al palmares degli "odiati cugini", i lancisti.

Che con la Fulvia scrissero pagine di storia aggiudicandosi il titolo Marche '72, antesignano del Mondiale Rally, e poi fagocitarono tre titoli iridati consecutivi con la Stratos ('74, '75, '76); rapinarono all'Audi a trazione integrale quello '83 con la 037 a trazione posteriore e quindi firmarono lo storico 6 a 0 - dal 1987 al 1992. Una serie di trionfi venuti grazie alla dinastia delle Delta Gruppo A, dalla smilza 4Wd alla gonfia e anabolizzata Deltona Hf. Una striscia consecutiva mai più messa a segno da nessun altro Costruttore fino ai giorni nostri.

La domanda è: che fine ha fatto tutto ciò? Dov'è finito tutto questo ben di Dio? Nei libri di storia, che col passare degli anni stanno diventando via via libri di preistoria.

Tutto cancellato, con un colpo di spugna, nel nome delle vittorie da inseguire con l'Alfa in pista, nel SuperTurismo e nel Dtm: vittorie bellissime, ma resta il quesito: perché a scapito dei rally?

Non ci vengano a raccontare che non c'erano i soldi: sono tutte frottole. Gente pronta a buttare sulla bilancia paccate di milioni (allora erano dollari) ce n'era eccome. A cominciare dalla Repsol, che sovvenzionò il 1993 del Mondiale con la Delta affidata a Sainz e gestita sul campo dal Jolly Club. Provate a guardare sul web quanto in alto si levano ancor oggi le grida di rimpianto ed il rammarico per quello che fu e non è più stato. ●

PHOTO4

PHOTO4

PHOTO4

MADE IN ITALY VINCENTE

La Fiat 131 Abarth, sopra nella iconica livrea Alitalia, e con al volante Bettega in azione al Sanremo 1979, conquistò tre mondiali, nel 1977, '78 e '80.

Uno lo strappò all'Audi Quattro la Lancia Rally 037, a destra, nel 1983.

La berlinetta a trazione posteriore partiva battuta contro le integrali tedesche e invece... Una vera e propria dittatura fu poi quella della Delta Gruppo A sei volte iridata e capace di primeggiare tre volte al Safari, a sinistra





Fine dei “mostri” Fra le polemiche

Abolito a fine '86 per le tragedie che ne avevano caratterizzato la travagliata anche se entusiasmante esistenza, il Gruppo B è ancor oggi ricordato, celebrato, invocato. Una specie di delirio collettivo che rimanda agli anni in cui sulle auto da rally si moriva: Attilio Bettega, Henri Toivonen, Sergio Cresto, Michel Wyder per citare. E in quel controverso 1986 non mancò l'affaire Sanremo, invalidato mesi dopo la squalifica delle Peugeot. Così Markku Alen e Ilkka Kivimaki furono campioni del mondo per dieci giorni, dopo aver vinto l'Olympus con la Delta S4. Ironia della sorte, il titolo non lo conquistarono mai...

PHOTO4



Stratos mai **regina** in Kenya

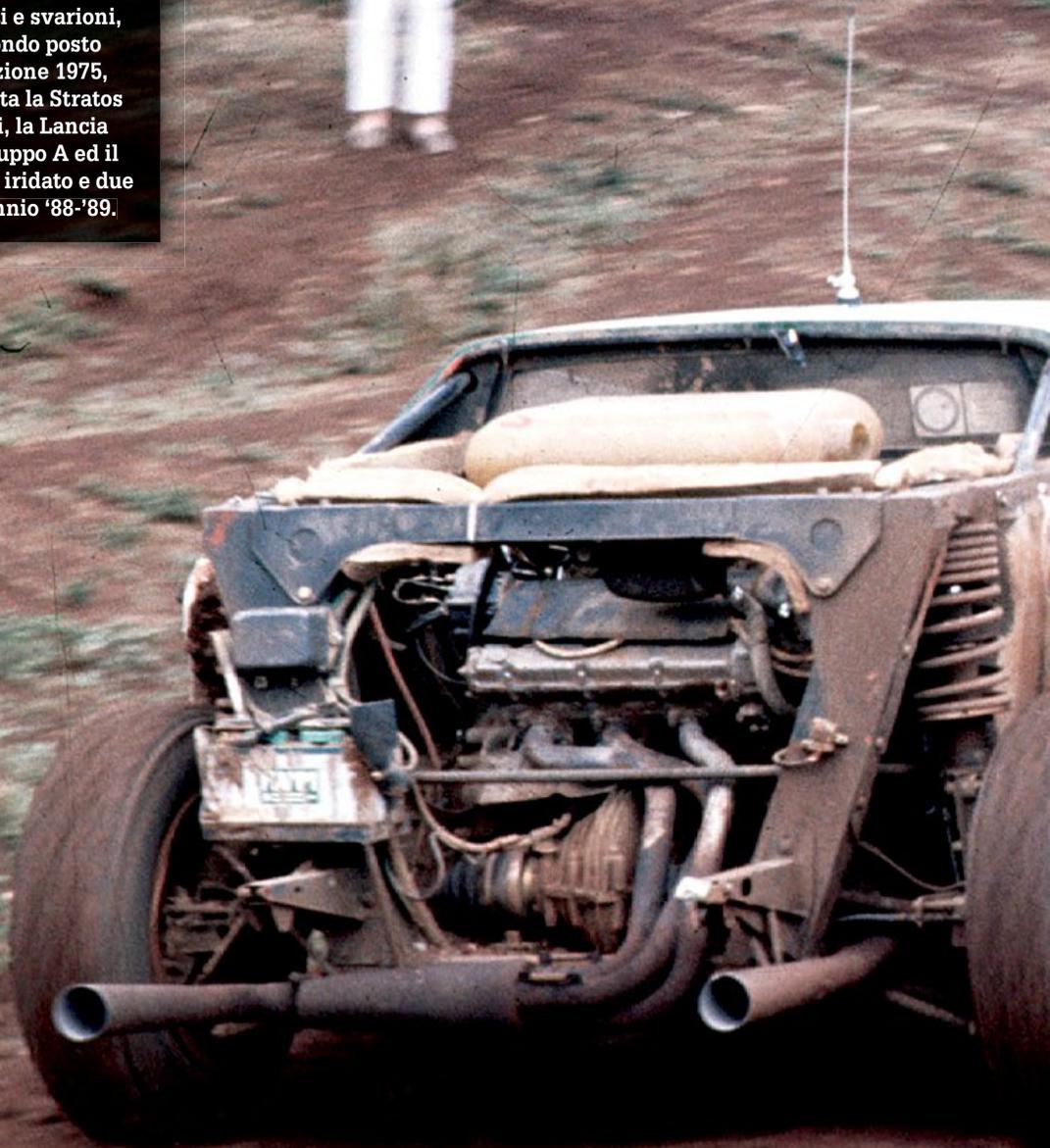
Ci hanno provato tante volte, Sandro Munari e la Lancia, a vincere l'East African Safari.

Prima con la Fulvia, poi con la Stratos.

Soprattutto con questa, una vettura che pareva impossibile rendere vincente nella maratona africana, il successo fu veramente a portata di mano del "Drago" di Cavarzere.

E invece, tra rotture, incidenti e svarioni, il miglior risultato fu il secondo posto ottenuto da Munari nell'edizione 1975, la prima in cui veniva schierata la Stratos (sotto). Per vincerlo, il Safari, la Lancia dovette aspettare la Delta Gruppo A ed il grande Miki Biasion, due volte iridato e due volte primo in Africa nel biennio '88-'89.

LAT





Grande Miki effetto Delta

Montecarlo 1987, anno zero del ralismo dopo il Gruppo B e anno primo dell'era Gruppo A. È subito sfida all'arma... Lancia, con Biasion e Kankkunen a suonarsele di santa ragione sulla neonata Delta 4Wd. Biasion vola, Kankkunen anche e ad un certo punto Cesare Fiorio non sa più che pesci pigliare. Allora il gran capo decide: chi vince il Turinì ha vinto la gara! Sul colle rallisticamente più famoso del mondo sono Biasion e Siviero a dominare (17" in 22 km rifilati al finlandese) ma Kankkunen e Piironen non ci stanno. Così monta la polemica. Vince la coppia italiana, meritatamente, ma alla prima gara il clima in squadra è già rovinato.

PHOTO4





PHOTO4



I mitici duelli **Tricolori**

Italia terra di rallyisti. E di grandi sfide. Come quelle che hanno visto contrapposte Opel e Fiat nel 1981 e Lancia e Peugeot nel 1986. Sfide fra «Tony», sopra, e «Vuda», sotto, nel 1981, con la Opel prima Casa straniera di sempre a conquistare il Tricolore. E sfide ancor più «cattive» nel 1986, con Cerrato (sopra a destra) e Zanussi (a destra) uno di fronte all'altro. Si decide tutto all'ultimo, in un Valle d'Aosta arroventato dalle polemiche, con uscite di strada e «strane forature» (la storia si ripete...). Vince, Cerrato con la Lancia Delta S4 ma Zanussi e la Peugeot 205 Turbo16 non demeritano. Poi, i «mostri» del Gruppo B 4x4 vanno in pensione.



PHOTO4



Avventura senza paura

LA SFIDA IDEATA DA THIERRY SABINE HA COSTRUITO IL SUO MITO ANCHE SUI DRAMMI. A COMINCIARE DA QUELLO CHE COSTÒ LA VITA AL SUO IDEATORE

Forse, cominciò a pensarci mentre era disperso nel deserto, alla Abidjan-Nizza del 1976. Con ogni probabilità fu allora, in quel raid ante literam, che nella mente di Thierry Sabine iniziò a prendere forma la Parigi-Dakar, la gara da lui "inventata" e divenuta manifestazione-feticcio, sorta di sfida dell'uomo moderno nei confronti della na-

tura. Fuga dal quotidiano per "andare a cercarsela", mostrare a se stessi di essere moderni esploratori. Un'avventura romantica divenuta globale, capace di richiamare piloti da tutte le categorie ma anche celebrità dello spettacolo e del

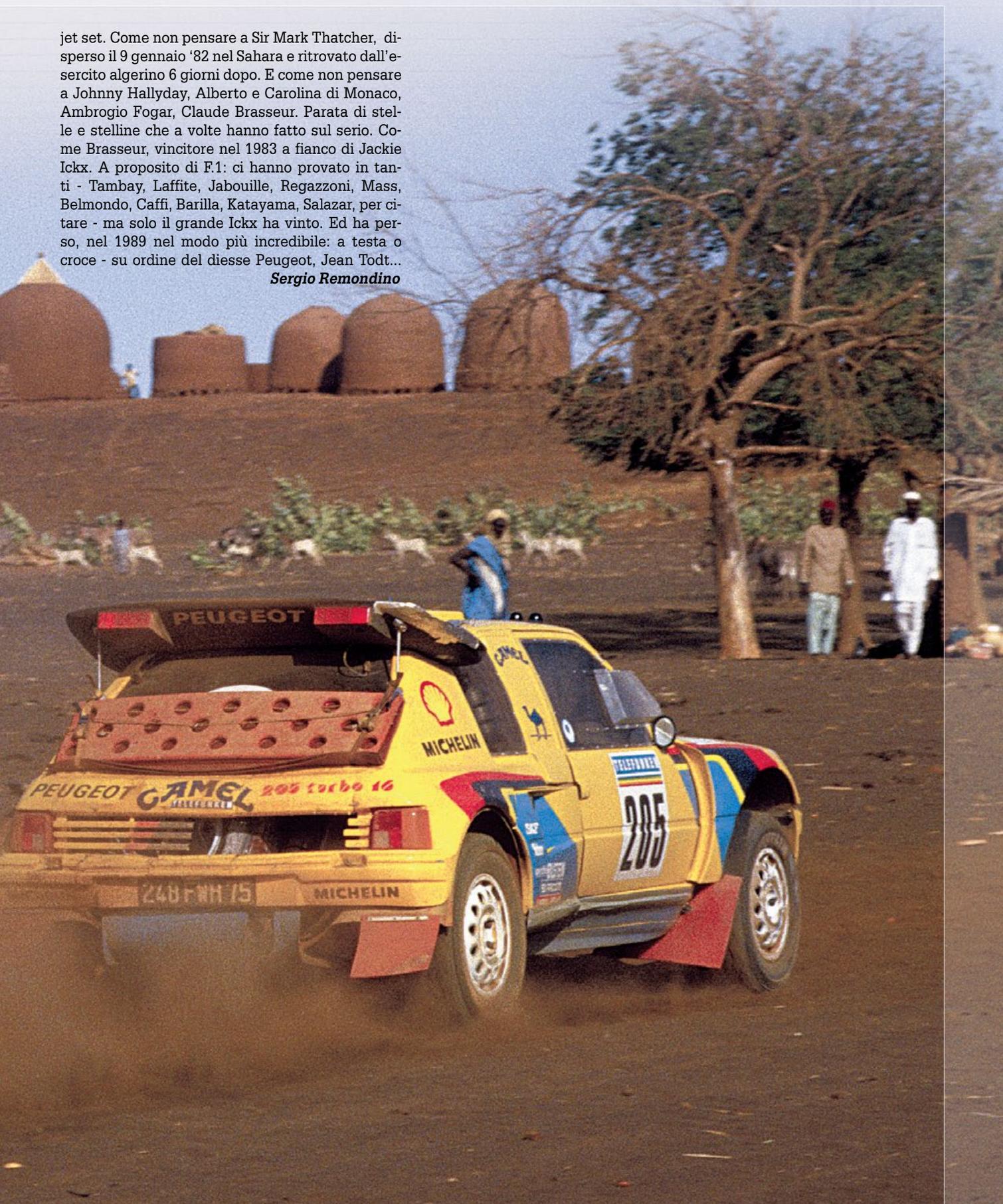


Peugeot regina d'Africa

La Peugeot è stata regina d'Africa, prima nei rally più massacranti con le 404 berlina e con le 504 berlina e coupé, poi nei raid. Con la 205 T16 ex-Gruppo B adattata (nella foto il nostro Andrea Zanussi in azione nel 1987, quando vinse una tappa, l'11esima) e quindi con la 405 appositamente realizzata. Quattro le edizioni conquistate (tre Vatanen, una Kankkunen) dall'87 al '90 con 205 e 405 Grand Raid prima di cedere il testimone alla cugina Citroën. Che con la Zx Grand Raid ha trionfato a sua volta in quattro edizioni: nel '91 con Vatanen (poker per il finlandese) e dal '94 al '96 con Lartigue.

jet set. Come non pensare a Sir Mark Thatcher, disperso il 9 gennaio '82 nel Sahara e ritrovato dall'esercito algerino 6 giorni dopo. E come non pensare a Johnny Hallyday, Alberto e Carolina di Monaco, Ambrogio Fogar, Claude Brasseur. Parata di stelle e stelline che a volte hanno fatto sul serio. Come Brasseur, vincitore nel 1983 a fianco di Jackie Ickx. A proposito di F1: ci hanno provato in tanti - Tambay, Laffite, Jabouille, Regazzoni, Mass, Belmondo, Caffi, Barilla, Katayama, Salazar, per citare - ma solo il grande Ickx ha vinto. Ed ha perso, nel 1989 nel modo più incredibile: a testa o croce - su ordine del diesse Peugeot, Jean Todt...

Sergio Remondino

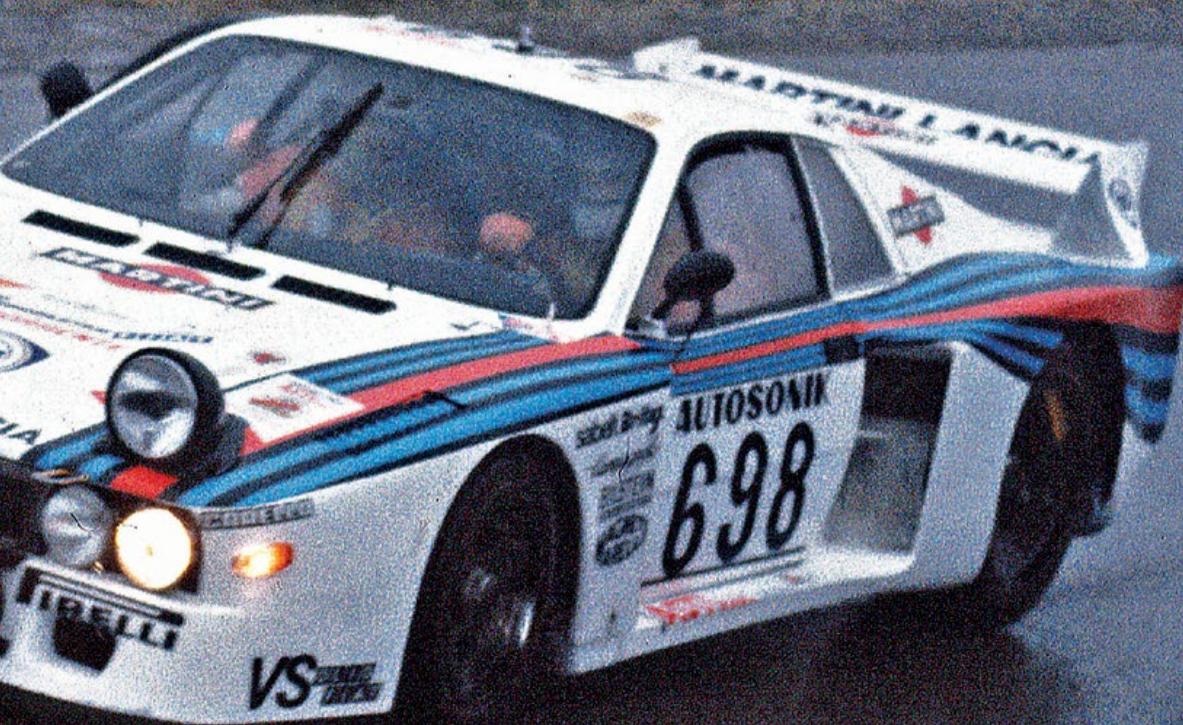




Lancia vincente con i piloti di F.1

Una corsa a tappe in giro per lo Stivale, con prove rallistiche, in salita e negli autodromi: questo fu il Giro d'Italia, gara di grande successo. Soprattutto grazie al sostegno del Gruppo Fiat, che schierò vetture appositamente preparate. Come le Lancia Beta Montecarlo Gruppo 5 che vincevano nelle gare Endurance. E che esaltarono al Giro. Nientemeno che con Villeneuve (sopra) e Patrese nel '79, primo e secondo ma squalificati. E nel 1980 sempre con Patrese (a destra) vincitore davanti ad Alboreto sulle Beta caratterizzate da un'importante novità: fu la prima gara della Lancia nella livrea Martini&Rossi...





Stradale

fa rima con astrale



NULLA HA PIÙ FASCINO
DELLE CORSE SU
ANFITEATRI NATURALI
A OSTACOLI FISSI,
SCENARI IN CUI L'UOMO
EMERGEVA SULLA
MACCHINA. SCOPRIAMO
DOVE, COME E PERCHÉ



SUTTON-IMAGES.COM



di **Mario Donnini**

Se si potesse sintetizzare in un paio di concetti la differenza tra l'automobilismo dei Cavalieri del Rischio e quello di oggi, basterebbe sottolineare un aspetto decisivo: quello degli anfiteatri naturali e degli ostacoli fissi.

È vero, ancora oggi si corre a Montecarlo e si va allegramente a Baku, ma a bordo pista il più delle volte ci sono compiacenti barriere di nuova concezione, misure di sicurezza all'estremo e montagne d'interessi economici a giustificare il tutto.

Un tempo, no.

Si andava e basta, ovunque e comunque.

Ed è così che i tracciati più belli e gloriosi - Monza e Nurburgring a parte -, praticamente non li aveva disegnati nessuno, se non forse il Padreterno o qualcuno in sua vece. L'Uomo si limitava a chiudere il traffico e mettere a bordo pista qualche commissario con una bandiera in mano e un paio di carabinieri o gendarmi a fare gli occhiacci al pubblico riottoso, al resto pensavano i piloti.

Valeva per Le Mans piuttosto che per il parco del Montjuich o per la terrorizzante Spa-Francorchamps lunga 14 km, con medie orarie più proprie di un

DAL MONTJUICH AL MUGELLO

Spararsi alati sui rettilinei del parco del Montjuich in un Gran Premio di Spagna di fine Anni '60 dava una botta d'adrenalina pari a poche altre cose. Così come accettare la sfida del Mugello stradale, sotto, da destra, dove il pubblico sapeva diventare protagonista, tra prodezze della "compagnia della spinta" e tifo verace a bordo tracciato

aereo da turismo che d'una macchina da corsa. Valeva soprattutto per i due stradaloni di casa nostra, che affondavano le loro radici antiche nell'automobilismo eroico, pionieristico e mai dimenticato: la Targa Florio e il Mugello. Posti nei quali il pilota contava infinitamente più della macchina, quand'anche avere il mezzo giusto rappresentasse un atout mica da ridere. Laddove uomini come Arturo Merzario o Nino Vaccarella

trovavano lo scenario ideale per la recita che non avrebbe avuto repliche, votata all'impresa nobilitando il senso delle cose e delle corse.

Ed è così che Brian Redman, uno degli eroi degli anni ruggenti, calandosi nell'abitacolo della sua Porsche, che fosse una 908-3 "Bicicletta" o una mostruosa 917, scendeva in pista recitando i versetti un salmo della Bibbia: «*Stai camminando nella valle delle ombre della Morte*».

Già, gli ostacoli fissi. Una complicazione filosofica del possibile. A differenza di oggi, un presente in cui esistono vie di fuga aeroportuali e ruffiane, non potevi né dovevi sbagliare, sennò arrivava ore dopo un'ambulanza già col prete a bordo.

Bisognava avere coraggio, ma anche paura e rispetto, per correre. Lo stesso rispetto che oggi proviamo a ripercorrere con gli occhi e la memoria le prodezze di un'era che fu.

Felici che certi drammi non siano più all'ordine del giorno, certo, ma anche consapevoli che quelle sfide erano meravigliosamente uniche. ●



Ardenne lo stradale del terrore

Se il Nurburgring è il tracciato più completo, il classico lungo di Spa (14 km) resta il luogo della memoria più terrorizzante e veloce, tra i circuiti cittadini. Una sfida all'istinto di conservazione, come testimoniato dalle immagini del film "Grand Prix" del regista Frankenheimer, che ripropone la fase iniziale del Gp del Belgio edizione 1966, martoriata dalla pioggia. La F.1 ci ha corso l'ultima volta nel 1970, quando s'impose Pedro Rodriguez al volante della Brm, alla spaventosa media di 241,308 km/h. Quindi dal 1983 la F.1 è tornata nel nuovo lay-out, accorciato ma sempre fascinioso. Nella foto a lato, del 1968, Hulme (McLaren) davanti a Stewart (Matra).



Montjuich l'incanto nel parco

La F.1 corre per l'ultima volta al Montjuich nel 1975. In quel weekend accaddero tante di quelle cose che - e meno male - non capitano in una stagione intera. Il minacciato sciopero dei piloti per ragioni di sicurezza, la rivolta di Ickx, Fittipaldi che parte rinunciando subito dopo, i ferraristi Lauda e Regazzoni che si autoeliminano, la fuga di Stommelen il quale però perde l'alettone e semina la morte. Con la gara che viene interrotta anzitempo e Jochen Mass, nella foto, dichiarato vincitore a metà punteggio e Lella Lombardi, sesta, capace di ghermire il primo e unico mezzo punto di una donna in F.1. Sì, ce n'è davvero abbastanza per un'annata intera...





- Fabrics Nacional
- Escuela
- Capilla Penitencia
- Jardines
- Juan M. Kellgus
- Pista Hipica
- Pl. de Ferreries
- Restaurante Arco

4



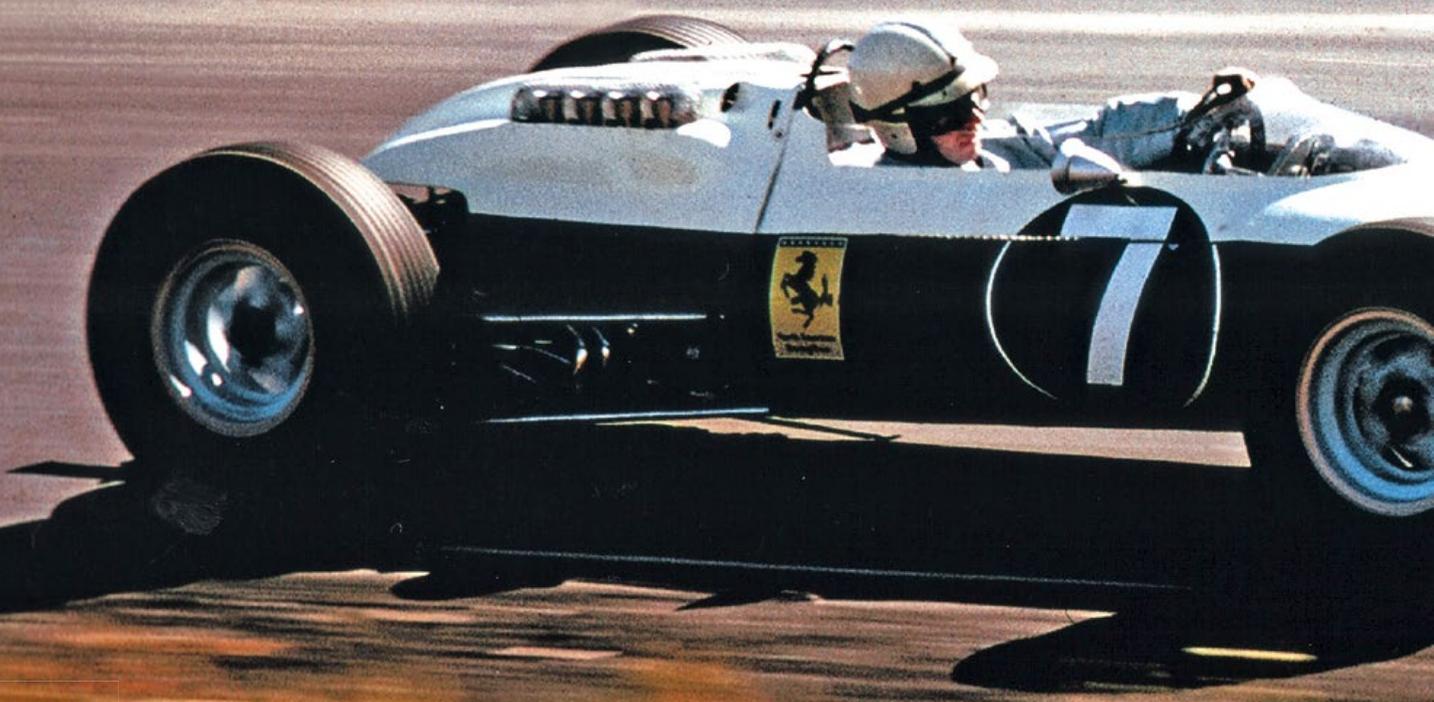
Mugello lungo, il rivale della Targa

Della Targa era più corto, ma non meno impegnativo. Anzi, forse lo era di più, perché tremendamente più veloce. Negli Anni '60 il Mugello stradale rappresentava un cimento fantastico e non solo per i piloti delle Sport e delle Ct ma financo per gli specialisti del campionato italiano di F.3, lanciati a perdifiato in una sfida che mai avrebbero dimenticato. Con due nomi su tutti, ad alimentare una mitologia infinita: Arturo Merzario su barchetta Abarth, ultimo vincitore e Nanni Galli, che con la Lola di De Cadenet stabilì un record sul giro mai più battibile. Anche questo è mito, anche questa è nostalgia pungente.





Protagonisti da 0



COLOMBO



PERSONALITA' INIMITABILI

Sopra, Surtees nell'anno iridato 1964 al volante della Ferrari di F1: l'unico pilota ad aver vinto mondiali su due e su quattro ruote. A sinistra, Niki Lauda a fine Anni '70 durante un dialogo che suscita a tutt'oggi invidia. A destra, Steve McQueen in compagnia di Jo Siffert nel corso delle fasi di lavorazione del film sulla 24 Ore di Le Mans, concepito nel 1970 e uscito nel corso del 1971

scar

UOMINI DURI MA ANCHE INTERESSANTI. QUESTO È UN OMAGGIO A TUTTI COLORO CHE CORRENDO, LOTTANDO E VIVENDO HANNO SAPUTO DIRE QUALCOSA CON UN VOLANTE IN MANO

di [Mario Donnini](#)

Certe volte, quando si vedono interviste lunghissime ai protagonisti della Formula Uno d'oggi, saltano agli occhi gli spazi mediatici dilatati che gli vengono messi a disposizione. Presumibilmente un campione della Formula Uno del terzo millennio ha assicurato un minutaggio Tv che può vantare in monodivisione solo un capo di stato di una potenza straniera dotata di armi nucleari. Per dire cosa? Il più delle volte, assolutamente niente. Dribblando domande già addomesticate in un bla bla infinito, ad uso e consumo delle etichette degli sponsor che in quel momento sta mostrando compiacente. Tutto lì.

Anche in questo caso nessuna critica particolare, ma qualche rimpianto viene.

La mente corre a quei momenti in cui chi prendeva la parola aveva davvero qualcosa da dire. Ecco, facendo un confronto da football americano, è la stessa differenza tra chi fa il passaggio di lato, melinando e non progredendo d'un metro, e chi invece corre dritto e bello verticale verso la meta, facendo esplodere di gioia chi lo guarda. Tra i runner più implacabili, uno su tutti. Enzo Ferrari. Forse il solo che poteva istrionicamente e dialetticamente reggere ore e ore di conferenza stampa con monologhi quasi shakespeariani e una capacità senza uguali di piazzare il motto di spirito e la battuta risolutiva di fronte alla domanda più bastarda e insinuante.

E, oltre lui, i personaggi puri. I piloti che sapevano correre, ma anche vivere, ridere, parlare e scherzare. I Graham Hill, i Clay Regazzoni, i James Hunt, per dirne solo tre, ma si potrebbe andare avanti e ci andremo, con i centauri iridati che diventano piloti d'auto quali Surtees, Ago, Hailwood e Cecotto. E non solo. Anche le celebrities che sapevano spogliarsi dell'allure hollywoodiano per dimostrare una realtà inorgogliante: Steve McQueen e Paul Newman, uomini che nella vita avevano tutto, in fondo desideravano solo correre e godersi l'ambiente delle gare, quasi fosse frutto di una selezione esistenziale e valoriale severa e definitiva. Per questo, il capitolo successivo lo dedichiamo ai personaggi. Quasi a ribadire, che tra uomo e macchina, non abbiamo dubbi: la macchina è costruita per l'Uomo e non viceversa. Laddove esiste o esisteva il personaggio a 24 carati, l'automobilismo è solo un umanesimo un po' velocizzato, ma pur sempre con e per uomini splendidi, al centro dell'universo. ●

COLOMBO





McQueen il sovrano di Le Mans

A Steve McQueen si deve il film "Le Mans", il monumento che glorifica la più classica delle maratone di durata. McQueen nel film si giocò tutto: reputazione, matrimonio, soldi, tanti soldi e il futuro stesso della sua casa di produzione, la Solar. Eppure, anche se l'opera fu un mezzo fiasco al botteghino, negli anni la sua importanza è accresciuta, poiché simbolo di un'era ruggente, quella del Mondiale Marche più affascinante, epico e spettacolare della stessa F.1. Per questo "Le Mans" è un film per sempre. Così come lo è Steve McQueen, che nel 1970 giunse anche 2° alla 12 Ore di Sebring, in coppia con Revson su una Porsche privata. Un grande, punto.



Occhi Blu simbolo di passione

Paul Newman s'innamorò delle corse nel 1968, impersonando il protagonista del film "Indianapolis, Pista infernale" e da lì in poi non guarì più. Cominciò a fare sul serio, giungendo secondo a Le Mans 1979 con la Porsche 935 di Dick Barbour, poi da proprietario di un team Can-Am divenne socio di Carl Haas in IndyCar, ritagliandosi anche un ruolo da impegnatissimo gentleman driver a ruote coperte. L'attore star "Occhi Blu" ebbe tutto dalla vita eppure le corse rappresentano ciò che ha più desiderato e gustato, sia al di qua che al di là del muretto, sfoderando una passione contagiosa come le sue interpretazioni più belle.



L'eloquio ammaliante del **Drake**

Marcello Sabbatini, Direttore di Autosprint, si batté per farlo nominare senatore a vita e nella Camera Alta Enzo Ferrari avrebbe fatto un figurone, con l'eloquio che aveva.

Il rimpianto va alle sue conferenze stampa, a quei momenti torridi e istrionici in cui sapeva tornare protagonista assoluto, come se gare, campioni e macchine in fondo fossero solo pretesti tramite i quali affermare la sua immensa personalità da contumace esule nell'eremo di Maranello. Ma quando veniva il tempo di parlare, Enzo Ferrari parlava ed era un piacere teatrale ascoltarlo, coi suoi testi immaginifici, secchi, duri e diretti. Inimitabili, come lui stesso sarà ricordato.

COLOMBO



COLOMBO





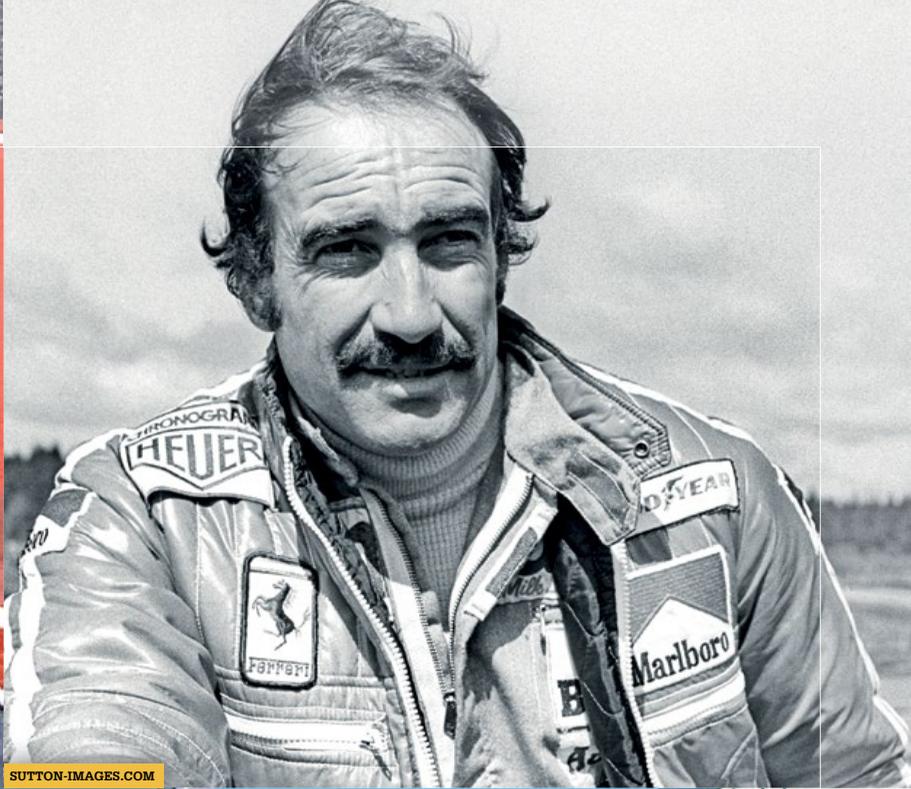
Clay Regazzoni

Clay sapeva correre e vivere

Con la Ferrari ha corso mica poco, dal 1970 al 1972 e poi dal 1974 al 1976 ma non ha vinto tantissimo: in tutto solo 4 Gp, Italia 1970, Germania 1974, Italia 1975 e Long Beach 1976, eppure per i ferraristi Clay è automobilisticamente il simbolo infinito della Ferrari che non s'arrende e sa rinascere.

E esistenzialmente rappresenta molto di più. Nei suoi anni migliori, tutti percepivano che lo svizzero sapeva correre ma anche vivere appieno come pochi altri. E dal 30 marzo 1980, il giorno del crash di Long Beach che lo privò dell'uso delle gambe, seppe andare avanti con immenso coraggio.

A dicembre saranno dieci anni che Clay se n'è andato. Ci manca.



SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

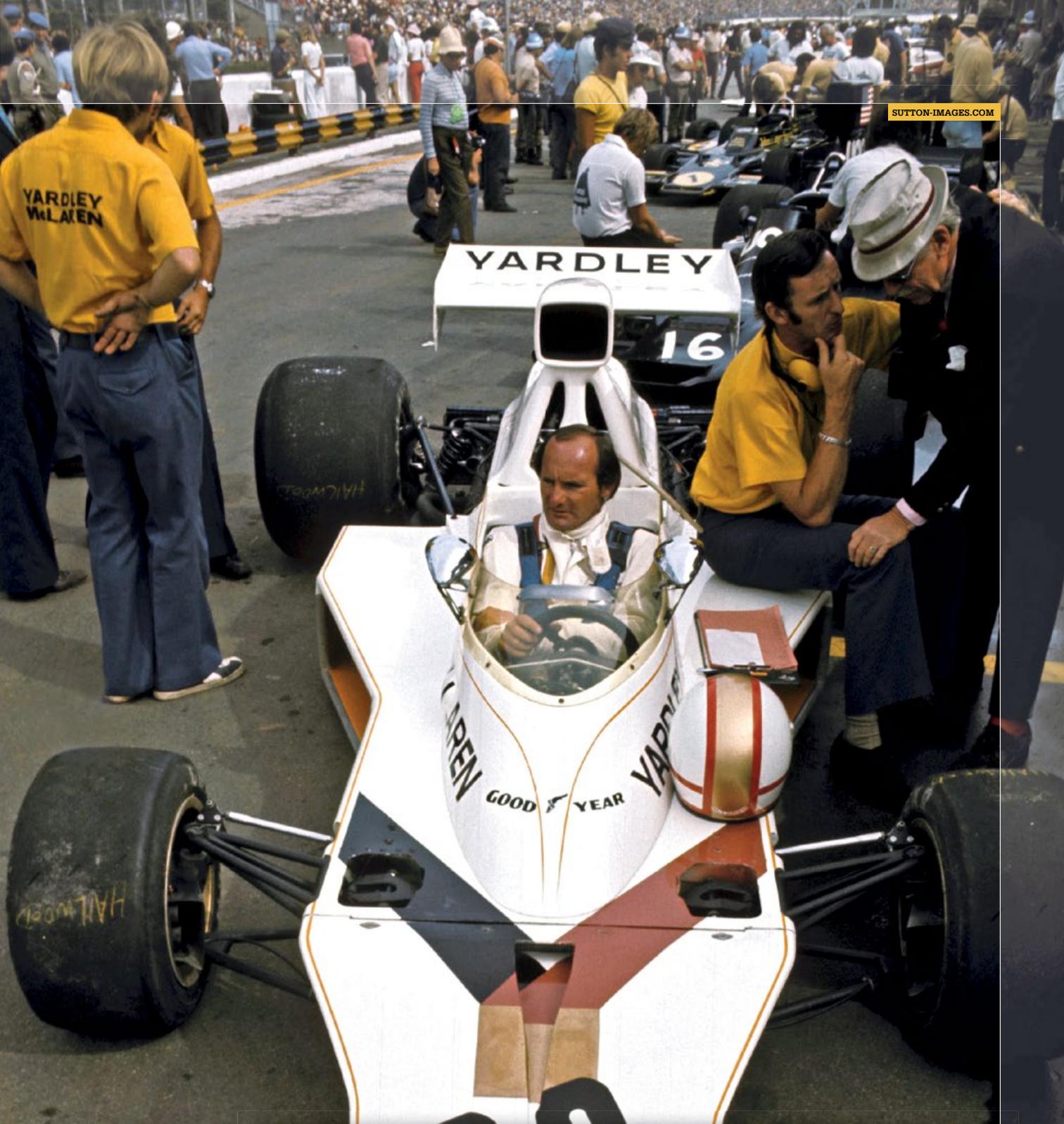


Ago assaggia pure la F.1

Negli Anni '60, quando la sua parabola di re delle Due Ruote era in fase ascendente e aveva vinto neanche la metà dei suoi 15 titoli mondiali, fu Enzo Ferrari a offrirgli di passare alle auto, dopo un test a Modena. Giacomo Agostini disse no, preferendo seguire cuore e passione per la moto. Ma nel 1978 Ago a 36 anni provò con la F.2, prima in Chevron e poi in March, quindi acquistò un paio di Williams Fw06 di F.1, per correre nella serie Autora Afx, la F.1 inglese di serie B, finendo spesso a podio. Ecco a Imola 1979 con Patrese, De Angelis e Gabbiani, nella gara di F.1 non iridata: giunse 10° davanti a Merzario alla sua ultima corsa nella massima formula.



SUTTON-IMAGES.COM



Mike tosto anche in auto

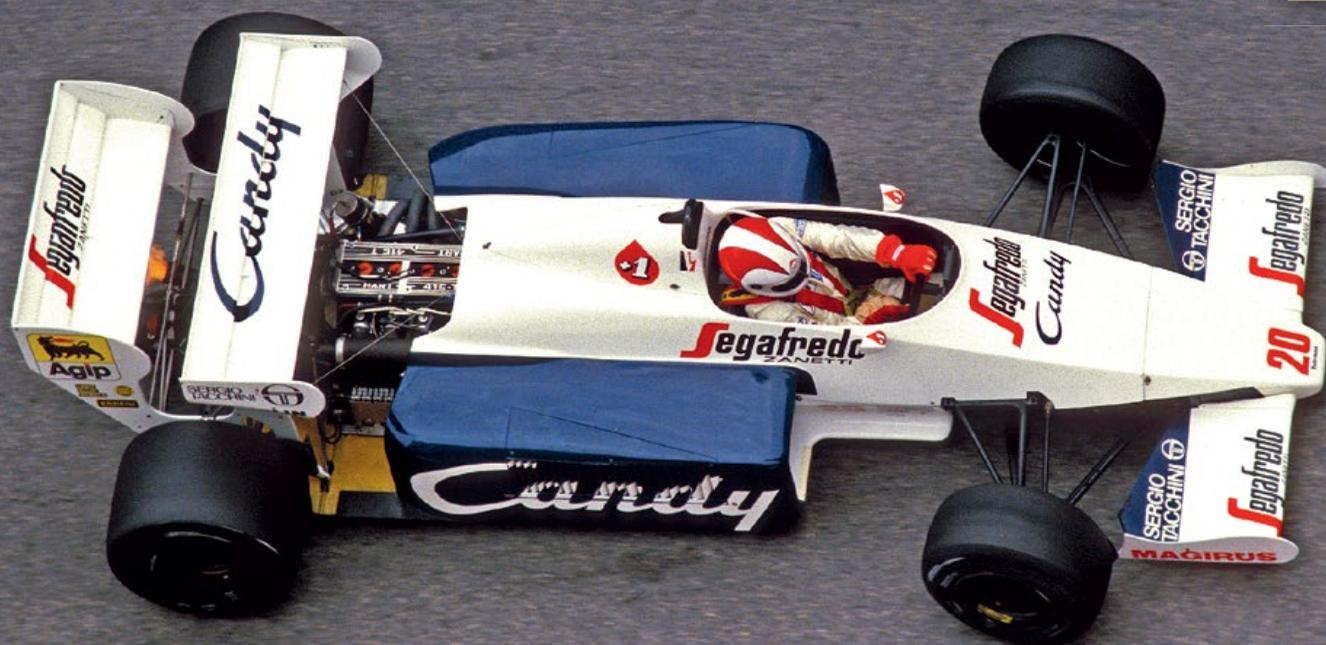
A fine Anni '60 Mike Hailwood è già un ex del motomondiale e dirotta interessi e aspettative sulle quattro ruote. Tanto da diventare campione Europeo F.2 per poi concentrarsi in F.1, con un 2° posto al Gp d'Italia 1972 su Surtees quale miglior risultato. Per Mike le auto non erano priorità ossessiva, ma solo il prosieguo di una carriera finalizzata a sfidare se stesso divertendosi. Ai tempi della Surtees, conscio della poca affidabilità della sua vettura, lui si portava spesso una copia di un quotidiano, da leggere a bordo pista dopo il probabile ritiro. Il crash al 'Ring 1974, mentre era alla guida di una McLaren, gli causò fratture tali da fargli chiudere la carriera nei Gp.



John, il Figlio del Vento

In moto conquistò sette titoli mondiali e chissà quanti avrebbe potuto vincerne, se ad abbagliarlo non fosse stato il miraggio della F.1. Che poi da Fata Morgana divenne solida realtà, perché già nel 1964, a trenta anni, John Surtees, detto "Il Figlio del Vento", era già iridato di F.1 con la Ferrari progettata da Mauro Forghieri. E anche lì, non fosse stato per l'inopinato divorzio a 1966 inoltrato, di mondiali ne potevano arrivare di più. Fatto sta che Surtees chiuse la carriera di pilota per iniziare quella di Costruttore. Eccolo a Montecarlo 1971 con la sua creatura, davanti alla Lotus 72 di Fittipaldi. Tempo un anno e John si ritirerà per sempre dalle corse.

COLOMBO



Johnny l'asso precoce

A 19 anni, nel 1975, Johnny Cecotto, venezuelano d'origine italiana, vince il mondiale della 350 cc su Yamaha, divenendo il più giovane iridato del motomondiale. Ancora quattro stagioni, spesso falciate da infortuni, e il ragazzo dirotterà i suoi interessi sulle quattro ruote, concentrandosi sulla tiratissima F.2, prima su Minardi e quindi con la March ufficiale. Sfiutato il titolo europeo, gli verrà naturale il debutto in F.1 nel 1983 con la Theodore, cui fa seguito un inizio 1984 alla Toleman, al fianco di Senna. Le fratture dovute a un crash in prova gli interrompono l'escalation in monoposto, ma diventerà valido alfiere in Turismo e Gt.



C'era una volta in Amer

NEGLI ANNI '60 LA INDY 500 ERA LA SFIDA DELLE SFIDE, CON I MIGLIORI DELLA F.1 IN LIZZA CONTRO GLI ASSI USA. MENTRE LA CAN-AM RAPPRESENTAVA UN ULTIMO E RICCO GRIDO DI LIBERTÀ

di [Mario Donnini](#)

Tutto sommato l'automobilismo a Stelle e Strisce non se la passa male, con la Nascar ancora al top d'audience e fatturato - pur in era di recessione -, e l'Indycar che sta recuperando faticosamente terreno dopo la grande crisi degli anni precedenti, mentre le gare endurance tentano di riacquistare identità stringendosi attorno ai classici baluardi di Daytona e Sebring.

Eppure c'è stata un'epoca, very Sixties & Seventies, in cui le corse Usa dicevano la loro, fungendo da frangiflutti isolato ma concorrenziale perfino alla F.1. La Indy 500, palo del tendone nel circo di una Indycar per lo più concentrata sugli ovali, non era ancora depotenziata e martoriata dalla scissione tra enti organizzatori - vedi Usac e Cart nel 1978 e poi ancora Tony George e la Cart, a metà degli Anni '90 - e s'ergeva maestosa come la corsa per monoposto più famosa e ricca del mondo, con almeno quindici piloti di grido alla via, Andretti, Foyt e i fratelli Unser su tutti, capaci di sfidare Clark e Stewart. Le corse sugli stradali facevano capolino, con la F.5000 terreno di contatto tra veterani della F.Indy e piloti di monoposto all'europea, con luoghi come Long Beach quali nuovi crogiuoli capaci di fondere civiltà fino ad allora distanti e disomogenee.

E poi i primi fermenti dell'Imsa, che avrebbe trovato nella Porsche 935 la belva simbolo, piuttosto che i fermenti della liberalissima Can-Am o della ultraconservatrice Nascar, quand'era ancora teatro di sfida per i vecchi Good'Old'Boy degli ex stati confederati. In poche parole, anche il pianeta Usa era ben diverso da ciò che è oggi, ma pur'esso, gustato in tutti i suoi vertiginosi satelliti, era un gran bel mondo. ●



ica



NEGLI ANNI '60 A INDY CLARK SFIDAVA ANDRETTI

Chapman e Clark negli Anni '60 vincevano in F.1 e a Indy. Sotto, da sinistra, Foyt e Andretti, eroi Usa. Granatelli con la Paxton turbina, le majorette, la Can-Am e i botti della 500 Miglia di Indianapolis: della serie, tutto fa spettacolo



Quella Indy dei **mostri** sacri

Il catino di Indy è un'istituzione la cui importanza regge e va ben al di là dei nomi di volta in volta in lizza per la vittoria. La corsa per monoposto più famosa del mondo non ha bisogno di attori da Oscar, perché basta il copione a farne un capolavoro vivente e replicabile ogni domenica del Memorial Day. Eppure, le sfide infuocate degli Anni '60, '70 e '80, conservano qualcosa di magico perché vedevano, specie nei Sixties, al via gente del calibro di Andretti, Foyt, i fratelli Bobby e Al Unser, Rutherford, Johncock, Mears, Sneva, contro nomi forti della F.1 quali, negli Anni '60, Clark, Hill, Stewart, Rindt e Hulme. Si può volere o sognare di meglio?



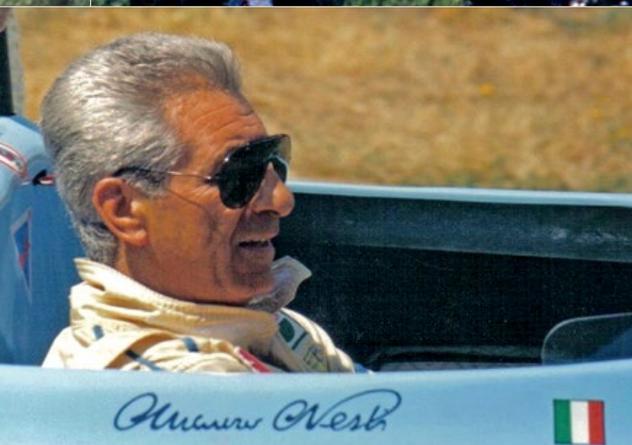
Can-Am la fantasia al potere

La Can-Am nacque nel 1966 e visse sino al 1974, uccisa dal turbo, dalla crisi petrolifera e dalla recessione economica. Serie per Biposto corsa a cielo aperto e con regolamento free quanto a cilindrata e misure, era la variante meccanica e pazza in chiave nord americana della libertà assoluta predicata dai Figli dei Fiori, ma condita con montepremi da sogno tali da attirare i campioni della F.1 e i più forti piloti Usa, su tracciati impegnativi e cattivi. Il colore dominante dell'era d'oro? L'orange McLaren, con le belve della Casa britannica a dominare, tanto che con Hulme e lo stesso McLaren la Can-Am golden age viene ricordata come il "Bruce & Denny show".

SUTTON-IMAGES.COM







Nesti il dominatore

IDOLO DELLE SALITE IL PISTOIESE HA VINTO 17 TITOLI ITALIANI E NOVE EUROPEI. PER ANNI HA STRITOLATO LE SPERANZE DEI RIVALI. UNA VERA ICONA DELLA SPECIALITÀ

Diciassette titoli italiani e nove titoli europei una meravigliosa striscia vincente per l'icona delle salite. Un pilota-mito, Mauro Nesti da Bardalone capace con le sue imprese leggendarie di catalizzare le attenzioni su quel mondo delle salite che lui ha frequentato a cominciare dagli Anni 60. Stagioni meravigliose per la specialità, sfide impossibili quando le strade iniziavano a salire tra ali di folla e record da far segnare. È stato un vero schiacciasassi Mauro Nesti che partendo dalla Montagna Pistoiese ha macinato titoli e vittorie ingaggiando sfide estreme in ogni luogo una strada avesse una pendenza rispettabile. Un vero e proprio orgoglio del motorsport nel Belpaese il toscano, uno che ha lasciato la sua impronta e ha fatto la storia delle cronoscalate. (a.c.)



1984. Sognando la **Can Am**

1984. L'ennesima stagione trionfale di Mauro Nesti con l'Osella nelle salite, la solita doppietta fatta di titolo europeo e tricolore. Ma anche un anno particolare per il toscano che a quasi 50 anni sta per trasferirsi negli Usa per correre da ufficiale in Can Am. Potrebbe essere l'addio alle montagne il suo. È per questo che parteciperà anche ad alcune gare dell'interserie, un buon allenamento in prospettiva futura. Ma il progetto non si concretizzerà e Nesti continuerà a mieterne successi ovunque sulle rampe del Belpaese e del Vecchio Continente: arriveranno tanti altri titoli per Mauro uomo-record della specialità.



PHOTO4

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242**Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 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 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic BPPITRRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430**Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, 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 196/2003, del 30/06/2003" 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 all'art.7 s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini

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.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALIAccertamenti
Diffusione Stampa

COLOMBO

**AUTO
SPRINT**www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore

Andrea Cordovani

a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.62.27.111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli**Roberto Rinaldi**

grafici_as@autosprint.it -

051.62.27.249

Cinzia Balboni**Roberta Massa****Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisani mkt@autosprint.itFoto F1: **Erocole Colombo,****Alberto Crippa, Mario Chiarappa**Fotografie: **Sutton-Images.com,****Massimo Bettiol,****Getty Images, Oliver**Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**Tecnica: **Craig Scarborough**Humour: **Giorgio Serra**Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,****Gianni Cogni, Massimo Costa,****Beppe Donazzan, Alfredo Filippone,****Alessandro Gargantini, Marco Giordo,****Martin Holmes, Fiammetta La****Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese,****Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,****Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco****Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio****Volitini, Alex Zanardi**Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@diffusioneeditoriale.itRoberto Argenti, Italo Benedetti,
Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta,
Francesco Candido, Agnes Carlier,
Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti,
Andrew Cotton, Sara Ferranti,
Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo,
Mario Lastretti, David Legangneux,
Gianluca Lioce, Gianni Mancini,
Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPRINT** **IN MOTO****AM**
MOTORI E STILI DI VITA**GUERRA**
SPORTIVOCotto e mangiato! **SPORT STYLE**

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!



Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRI
NT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**

follow us   

TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO
NAVETTA**



**SERVIZIO
MENSA**



**220
POSTI
LETTO**



**6 ETTARI DI AREE
VERDI**



**PALESTRA
ATTREZZATA**



**UNIVERSITÀ
NICCOLO' CUSANO**

WWW.UNICUSANO.IT

NUMERO VERDE
800 98 73 73