LA SUGGESTIONE CAVALLINO, MA QUANTO SAREBBE BELLO UN RITORNO ALLE ORIGINI!

BE 6,00 € - MC COTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH B 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 17

Anno LVIV Settimanale - 28 aprile-4 maggio 2020

3,00 Euro (Italy only)

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv.in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

AUTOSPRINT PLAY

INDIMENTICABILE 1975

La straordinaria tripletta iridata confezionata da Ferrari (F.1), Alfa Romeo (Prototipi) e Lancia (Rally)

STOP&BOH

Mentre la Ferrari, perplessa sui ritocchi al budget cap, dice che potrebbe pensare di correre pure altrove, Leclerc scalpita per tornare in pista! Ma ad oggi non si sa quando e se il virus darà tregua



IL MONDO DELLE CORSE TI ASPETTA OGNI MESE
*CON **AUTOSPRINT GOLD COLLECTION***

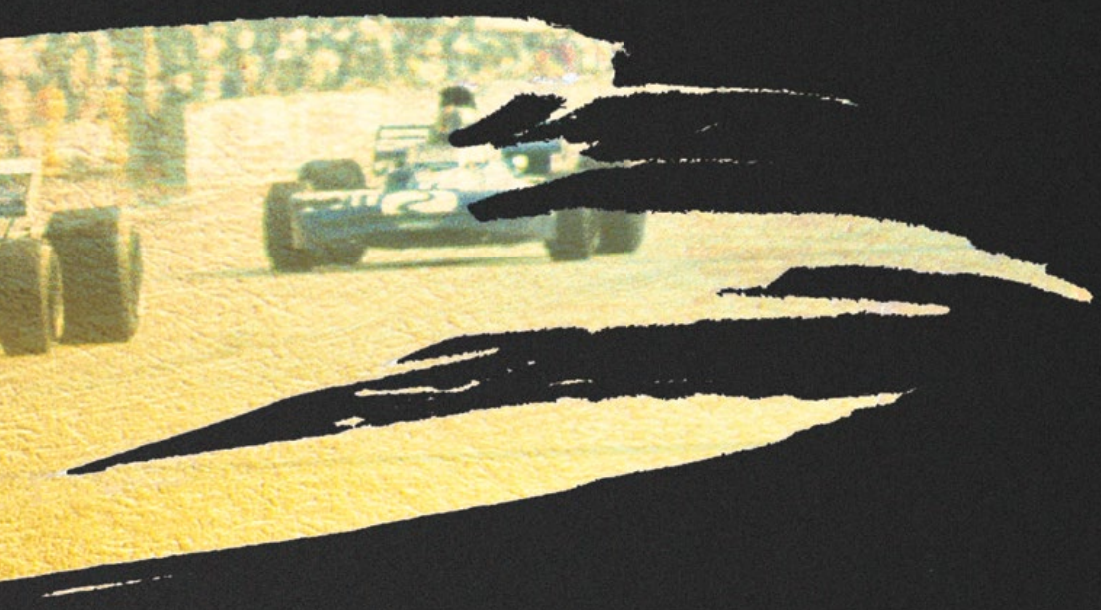
Non perderti la raccolta di numeri speciali dedicati
alle gare automobilistiche più avvincenti al mondo
con foto inedite ed esclusive.

Autosprint Gold Collection
è solo in allegato* ad Autosprint.

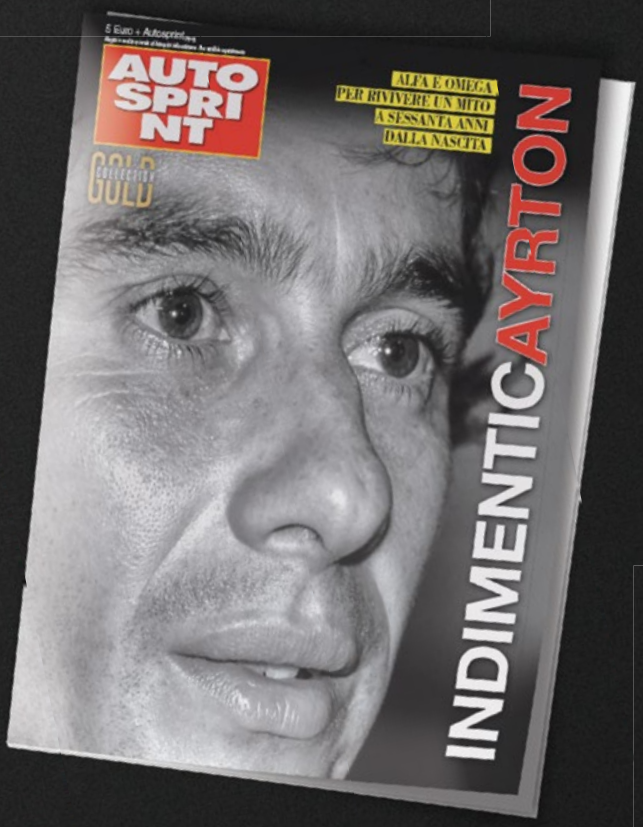
AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

*€ 5,00 + il costo della rivista

AUTOSPRINT



"INDIMENTICAYRTON"
È IN EDICOLA DAL 29 APRILE



04.20 IndimenticAyrton
05.20 Settanta voglia di te
06.20 Fiat ultimo mondiale
07.20 Regine endurance
08.20 USA show
09.20 Questione di cuore
10.20 Vite spericolate
11.20 I grandi campioni scrivono di AS
12.20 Una corsa che vale una vita
01.21 F.1 straordinaria

TUTTO QUIZ & GIOCHI



Ogni giorno sul **Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport** verranno pubblicati tanti giochi per farti compagnia nelle ore di **#iorestoacasa** divertendoti. Cruciverba, la battuta cifrata, crucinserimento e domande a quiz per testare la tua passione per lo sport. **Allenati e giocati al meglio questa partita!**

di Andrea Cordovani



Cuori da corsa & Cuori da corsia

Certe foto adesso fanno stringere il cuore. Quella che vedete pubblicata a centro pagina l'ha inviata il nostro lettore Alessandro Radicia. È un'immagine che parla e ci comunica una grande senso di vicinanza. Ci ha emozionato vedere Alessandro che si mostra in un momento di pausa dall'impegno piu bello, coraggioso e terribile, quello contro Covid-19, con una copia di Autosprint in mano e gli occhi felici. Queste sono cose che ci commuovono.



Caro Alessandro, il Tuo e il nostro sono impegni così diversi: un conto è chi salva vite, altra cosa fa chi ne allieta qualcuna stimolando passioni, eppure ciascuno esprime la voglia di resistere e tornare a un'esistenza meno minacciata e migliore. Ed è così che Cuori da Corsa & Cuori da Corsia possono battere caldamente all'unisono. E arrivando a te e a tutti coloro che in questo momento indossano tuta e protezioni per vincere la corsa più importante di questa nostra vita attuale, c'è il piacere e il dovere di dire una sola parola: G R A Z I E! Nel frattempo in Formula Uno, dentro una stagione sospesa e ancora tutta da immaginare, ha fatto molto rumore un'intervista che Mattia Binotto ha rilasciato a The Guardian. «*Già un tetto alle spese di 145 milioni di dollari è impegnativo e non può essere raggiunto senza un ulteriore sacrificio soprattutto in termini di risorse umane* – ha sottolineato il team principal del Cavallino – *Se dovesse scendere di più, non vorremmo essere messi nella condizione di dover esaminare altre opzioni per sviluppare il nostro dna che è quello di correre*». Al di là della replica piccata del boss McLaren, Zak Brown le parole di Binotto hanno aperto una finestra su un futuro che potrebbe anche non essere formulaunocentrico e conseguenti suggestioni a catena con richiami al passato dalle parti di Maranello. E se leggete il Bastian Contrario, sfogliando solo qualche pagina di questo numero di Autosprint, capirete di che cosa stiamo parlando. Filtrano, intanto, le prime indiscrezioni su quello che potrebbe essere il Mondiale F.1 2020.

Uno scenario possibile potrebbe essere quello di due Gp per ogni evento a iniziare da luglio. Austria, Silverstone, Monza si sono dette disponibili ad optare per una soluzione del genere da organizzare a porte chiuse. Per tutti. Anche per i giornalisti. Il sogno di stringere ancora di più la blindatura di un mondo che ha dato sempre l'impressione di essere sempre più lontano dagli appassionati, potrà, quindi, avverarsi compiutamente. Con buona pace per quelli che fanno il nostro mestiere. Ovvio prima di tutto la salute. Su tutto il resto c'è molto da discutere. Indiscutibile, infine, è il calore che emana Autosprint Gold Collection in edicola dal 29 aprile. Parla di Ayrton Senna. Non serve dire altro: è una garanzia.

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO
8 INTERVISTA CHARLES LECLERC
22 FERRARI RESPINGE ACCORDI AL RIBASSO
24 RIPARTENZA BLINDA
GP INDIMENTICABILI
34 1997 JEREZ DE LA FRONTERA
RACCONTI DELLA PASSIONE
38 REBAQUE HR100 ENIGMA MESSICANO
VELOCITÀ
60 INTERVISTA RONNIE QUINTARELLI
64 INCHIESTA CIRCUITI74A PUNTATA VALLELUNGA
RALLY
48 MONDIALE LE WRC 2022-2024
RUBRICHE
14 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
16 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
18 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
44 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT
AUTOSPRINT PLAY
67 1975 F.1, PROTOTIPI RALLY ITALIA PADRONA

Dolce rivivere Senna

ECCO IL SENSO PROFONDO DEL NOSTRO NUOVO INCONTRO COL MITO DI AYRTON, NELL'ANNO IN CUI NE AVREBBE COMPIUTI 60

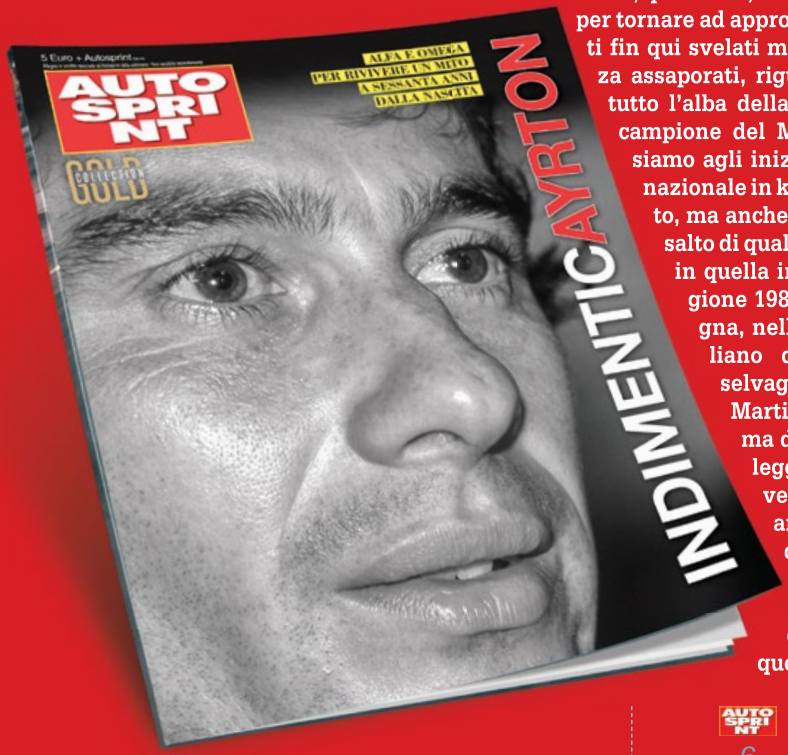
di Mario Donnini



Tornare a parlare di Ayrton Senna, a sessanta anni dalla nascita. Come se fosse qui. Come se non se ne fosse mai andato, rapito dalla sorte. Eppure il vero destino di Beco è quello di restare sospeso in un eterno limbo emozionale, oscillante tra immagini che vanno dalla giovinezza agonistica alla maturità, senza mai passare oltre. Quasi a incarnare un pilota che poteva sembrare vulnerabile e allo stesso tempo la leggenda di un campione col passare degli anni sempre più immortale. Perché l'Ayrton Senna del 2020 non è più quello del 1991, fresco del terzo mondiale vinto, o quello struggente che si calava nell'abitacolo della sua Williams, nel primo pomeriggio del giorno 1 maggio 1994. L'Ayrton di oggi è un modello, un formidabile traino motivazionale, un simbolo forte di classe, resilienza, riscatto, determinazione e poesia. Meno pilota, forse, e molto più uomo, personaggio e inno. Inno a solidarietà, dedizione, empatia, determinazione e capacità di comunicazione. Anche in questo sta la sua modernità, la sua veicolabilità, il suo mantenersi perfettamente spendibile in un mondo che nel frattempo è molto cambiato dal giorno delle sue ultime vittorie in pista. Ma poco importa, perché Beco resta non solo un campione, ma profeta dello Sport. Uno che fa e dice cose che restano. Un Uomo che affronta tutto e tutti senza essere mai banale o insincero, dicendo sempre ciò che pensa e pensando puntualmente e attentamente prima di dire o manifestare il suo pensiero.

Per questo per noi tornare a parlare di lui non è un omaggio alla storia della F.1, ma semplicemente il giusto rispetto dovuto a un presente indeclinabile in modo diverso, proprio perché Ayrton Senna sa restare a dispetto dei decenni sempre attuale e in grado di fornire spaccati inediti e inconsueti della sua storia stratificata, complessa e ricca di anse e momenti ancora in ombra. Per questo, riandare a lui e con lui, qui ed ora, è anche l'occasione per tornare ad approfondire momenti fin qui svelati ma non abbastanza assaporati, riguardanti soprattutto l'alba della sua vicenda di campione del Motorsport. Pensiamo agli inizi a livello internazionale in kart, in Italia, certo, ma anche al momento del salto di qualità in Formula 3, in quella intensissima stagione 1983 in Gran Bretagna, nella quale il brasiliano duella piuttosto selvaggiamente con Martin Brundle, prima di imporre la sua legge, oltre a scrivere il suo nome anche sull'albo d'oro di una gara classica come il Gp di Macao. Sempre in quell'anno, talmente magico e fervido da raccogliere le esperienze di un'esistenza intera, Ayrton entra nel radar addirittura di quattro team di Formula Uno, che complessivamente gli fanno svolgere addirittura quattro provini consecutivi. Un viatico assolutamente inconsueto, unico e improbabilissimo per un giovane pilota privo d'esperienza iridata, eppure realissimo solo per un campione mai visto e diverso dagli altri quale il 23enne Ayrton Senna Da Silva è e, in fondo, resterà per sempre.

Non finisce qui, perché l'anno dopo succede un'altra di quelle cose a oggi tenuta quasi in ombra, in secondo piano e piuttosto lontano da un racconto vero, vivo





UNA LEGGENDA TUTTA DA ONORARE
Ayrton resta un campione amatissimo e con Autosprint Gold Collection cogliamo una nuova occasione per onorarlo, a 60 anni dalla nascita

e degno della massima attenzione. Nella primavera del 1984, infatti, prima ancora che l'astro di Senna brilli per la prima volta in F.1 in occasione del Gp di Monaco, il brasiliano prende parte a una gara celebrativa monomarca che riunisce tutti i più grandi piloti del Circus iridato passato e presente, a bordo di vetture Mercede 190E, quale inaugurazione ufficiale del nuovo e modernissimo (e pure sciapo) circuito del Nurburgring, sorto accanto alla terribile Nordschleife. Ebbene, in una corsa che assomma col senno e col Senna di poi, ben undici campioni del mondo di F.1, Ayrton dà un'immensa lezione a tutti, dominando la gara su asfalto umido, ovvero nella sua condizione atmosferica ideale, come da lì a pochi giorni rivelerà nel bagnato Gp di Monaco, dove sarà secondo al volante della pur non irresistibile Toleman. Ecco, tutto ciò, unito a un bel pezzo che vede protagonista papà Milton, viene unito e amalgamato a un corposo fotocolor riguardante tutte e 41 le sue vittorie iridate nel mondiale di F.1, da Portogallo 1985 sino ad Australia 1993.
Tutto all'insegna dell'Alfa e dell'omega, dall'inizio alla fine.
Cercando di rivivere, approfondire e centellinare aspetti fin qui ancora non dovutamente analizzati nel dettaglio all'interno della vita e della carriera di un campione la cui ricchezza di esperienze umane e sportive restano a tutt'oggi un giacimento immenso e tutto da valorizzare, con curiosità e vorace interesse. Per questo, se per un uomo qualunque i 65 anni anni rappresentano - riforma Fornero permettendo - la traiettoria d'uscita dai sistemi di produzione, per un campionissimo come Ayrton sono e restano sinonimo della conferma di una presenza sempre più gradita, struggente e importante. Capace di ricordare in lui uno dei simboli della nostra giovinezza grazie alla sua, che perpetuandosi nel ricordo ci offre ricordi, ma anche ideali dei quali ci inorgogliamo d'essere partecipi sempre e per sempre. Buona lettura, dunque. ●

Leclerc tutt spaghetti & chitarr

CHARLES RACCONTA COME VIVE IL LOCKDOWN, TRA PERSONALISSIMI COOKING SHOW E SUONATE PER INGANNARE IL TEMPO, MENTRE SI ALLENA DURAMENTE IN ATTESA DELLA RIAPERTURA DELLE OSTILITÀ. LE CORSE GLI MANCANO, MA AL MOMENTO PER IL FUTURO NON CI SONO CERTEZZE

di Alessandro Gargantini

Dalla villa immersa nella verde Svizzera di Vettel, all'appartamento di Monte Carlo di Leclerc. Non sono passati nemmeno sette giorni, ma l'occasione di interagire virtualmente con un pilota della Casa di Maranello si ripete. Alle spalle del portacolori della Rossa non ci sono più le travi di legno incastonate in una candida parete bianca, ma un quadro che raffigura un senza tetto. Un'immagine forte, che Charles mostra su richiesta, che stride nel contesto di uno dei luoghi più ricchi al mondo, ma che rivela quanto al ventiduenne originario del Principato stiano a cuore anche gli aspetti sociali. Sotto il versante organizzativo, la chiacchierata con Leclerc è molto simile a quella avvenuta qualche giorno prima con il quattro volte iridato tedesco. Il format, ben congegnato, ed ora anche ben collaudato, consente di affrontare vari argomenti con Charles attraverso una video call organizzata nelle primissime ore del mattino, poco dopo otto, perché le linee internet non sono sovraccariche e, al termine, rimane un'intera giornata per lavorare. Che per il ragazzo del Principato, in tempo di confinamento a casa, significa soprattutto tanto allenamento fisico, fino a cinque ore al giorno di training al simulatore e un po' di spazio alla cucina.

Dopo tanti piatti di pasta in bianco e pollo, Charles ha preso confidenza con la preparazione della pasta alla carbonara. Dietro alle telecamere il suo stato di forma appare perfetto. Leclerc si mostra molto reattivo, il suo sguardo che trasmette determinazione e la voglia di rituffarsi nel suo abitacolo al più presto, per scoprire se anche quest'anno ci sarà la possibilità di acciuffare e far soffrire le Frecce d'Argento, apparse più veloci nei pre-season test di Montmelò. Nella chiacchierata con i media italiani, durata poco meno di un quarto d'ora, ma ben organizzata e produttiva, Leclerc ha toccato diversi temi, rispondendo a un'eterogenea serie di domande. A proposito di Hamilton, considerato il favorito per il mondiale, il monegasco ha detto che il suo team da sogno è sempre stata la Ferrari ed è contento che l'inglese viva la medesima esperienza alla Mercedes. Leclerc ha raccontato che sarebbe molto contento se Vettel restasse al suo fianco, visto che la relazione con il campione tedesco è certamente migliore rispetto a come è stata percepita dall'esterno. E che, ad ogni modo, il suo compito è di adattarsi a qualsiasi pilota la Casa di Maranello scegliesse di affiancargli. In tema stipendio, non ha avuto esitazioni nel dire di essere pronto a ridurselo in questi tempi di crisi, dove bisogna avere il buon senso di adattarsi e, andando oltre, aiutare chiunque abbia bisogno. Adattarsi significa anche correre per due fine settimane di fila sulla stessa pista, magari invertendo l'ordine di marcia a Silverstone, proprio come succedeva ai tempi del kart a Brignoles, quando bastava girare nella direzione opposta per scoprire un circuito completamente nuovo e partire tutti dallo stesso punto, annullando l'esperienza di chi su un tracciato ha corso ripetutamente. Dagli occhi di Charles è emersa una grande nostalgia e commozione quando gli è stato chiesto di accostare la sua carriera a quella di Jules Bianchi, senza quel maledetto incidente di Suzuka, e tanto orgoglio quando ha parlato del suo fratellino Arthur, entrato pochi mesi fa nel vivaio della Scuderia Ferrari. Arthur da piccolo aveva dovuto smettere di correre sui kart perché la sua famiglia poteva permettersi di fare correre solo un figlio, Charles, che ora che ne ha la possibilità gli è riconoscente.

- Come stai, Charles?

«Sto bene, come tutte le persone vivo una situazione strana, alla quale non ero abituato. Sono a casa da tanto tempo, mentre prima mi spostavo in continuazione per le corse. Sono confinato nel mio appartamento da diverse settimane, è importante

> *IN QUESTO MOMENTO LE CORSE MI MANCANO MA SO ANCHE CHE SI DEVE RICOMINCIARE SOLO QUANDO SARÀ POSSIBILE E N CONDIZIONI DI ASSOLUTA SICUREZZA. SE NECESSARIO, ANCHE A PORTE CHIUSE*
>
> CHARLES LECLERC

UN CARATTERE SEMPRE APERTO E POSITIVO
Charles Leclerc manitiene il suo atteggiamento positivo, malgrado il periodo di lockdown...





rispettare tutte le misure che ci sono indicate. Le nostre vite sono cambiate tantissimo. Non uso più le valigie che prima erano sempre con me, mi alleno tantissimo qui a casa, anche al simulatore. Questo virus fa veramente paura e sono preoccupato per i miei cari, per mia mamma».

Cosa ti manca di più?

«Correre e vedere le persone, stare con la gente. Sono annoiato in queste quattro mura. Cerco, via streaming, di stare il più possibile collegato al mondo esterno. Questo è un aspetto nuovo, che apprezzo e che ho imparato in questi tempi. Mi manca la pressione delle vere piste di Formula 1 e la dimensione reale delle corse, ma sfidarmi al simulatore con gli altri piloti e amici mi ha appassionato più di quanto mi aspettassi. Anche al simulatore serve fare pratica, anche cinque ore al giorno, per essere competitivi quando ci sono le corse virtuali. Penso che con Norris, Russell, Latifi, Albon stiamo facendo un buon lavoro, in attesa che la stagione reale cominci. Abbiamo tutti un forte spirito competitivo! Anche se le corse vere sono un'altra cosa, cerchiamo di divertirci, allenarci e intrattenere chi ci segue da casa».

- Qual è la prima cosa che farai dopo il lockdown?

«Andro al ristorante con i miei amici per festeggiare la fine della segregazione a casa».

- Quando pensi potrete ripartire con le corse reali?

«Non so ancora quando saremo pronti a tornare in azione. La situazione esterna sta cambiando molto velocemente nel mondo. È difficile fare dei piani. Mi aspetto che, prima o poi, si cominci in Europa, ma non so quando questo avverrà. Importante è farlo con la massima sicurezza».

- Com'è Monte Carlo in tempo di COVID-19?

«In questo periodo, in tempi normali, la città era presa con la finalizzazione dei lavori per ospitare il Gran Premio. Ora, invece, è un po' come in ogni altra parte del mondo. Tutti stanno a casa, tutto è fermo. Io cerco di imparare nuove cose, come cucinare, ad esempio. Penso di fare progressi, anche in cucina ho fatto parecchio allenamento! Ma i miei cavalli di battaglia sono semplici, come la pasta o il pollo. Mi sono specializzato nel preparare anche la carbonara. Le mie giornate trascorrono tra tante ore di training fisico, sessioni al simulatore e un po' di pratica anche in cucina».

- Quanti Gran Premi pensi che riuscirete a disputare quest'anno?

«Non so, penso che dodici o tredici corse siano il minimo per un campionato che abbia un valore. Dodici corse sarebbero comunque adeguate».

- Che impressione ti hanno lasciato i test di Barcellona?

> ***NON MI DISPIACE L'IDEA DI CORRERE SULLO STESSO TRACCIATO PIÙ VOLTE, MAGARI ANCHE INVERTENDO L'ORDINE DI MARCIA. A SILVERSTONE SAREBBE AFFASCINANTE!***
>
> CHARLES LECLERC





CON LA FERRARI VIVE UNA STORIA IMPORTANTE
Charles al volante e a colloquio con Mattia Binotto. Il ragazzo ammette senza problemi che per lui la Ferrari rappresenta un sogno che equivale anche a una bella realtà

«Non so ancora quante chance avrò quest'anno di lottare per il titolo, non abbiamo ancora disputato il primo turno di qualifiche quest'anno. I pre-season test non sono stati facili, onestamente. Dobbiamo attendere e vedere, quando scenderemo in pista, dove saremo rispetto agli altri. Non penso che questa pausa abbia nessuna influenza sui valori in pista che si sono presentati nei test. È come se tutti fossero in pausa. Penso che Hamilton sarà ancora il favorito».

- Sarà difficile affrontare la prima corsa della stagione dopo uno stop così lungo?

«Sarà una strana sensazione visto che scenderemo in pista per disputare il primo Gran Premio senza test a ridosso e senza essere saliti in macchina per diversi mesi. Dovremo utilizzare molto bene i turni di prove libere, sarà importante essere molto reattivi. Sarà difficile, ma non vedo l'ora di cominciare. Penso che noi piloti dovremo abituarci a situazioni nuove, alle quali non siamo abituati, e che sarà premiata anche la maggiore capacità di adattamento. Ci potranno essere delle sorprese, sotto questo punto di vista».

- In questo momento le corse sono solo quelle al simulatore. Pensi che sfiderai presto anche Vettel, visto che si è appena attrezzato anche lui in tale direzione?

«Non ho ancora corso contro Seb, forse ci sarà occasione quando completerà l'installazione del suo simulatore. Sarà divertente correre con lui. Ma ci sono tante differenze tra il simulatore e la realtà, manca la forza centrifuga, si possono tagliare i cordoli e le macchine resistono agli urti. Penso serva un lavoro di perfezionamento, per avvicinare i simulatori ancora di più alla realtà».

- Come vivresti i Gran Premi a porte chiuse?

«Una gara senza pubblico non sarebbe certamente una corsa normale. La passione dei tifosi e il supporto del pubblico sono alla base dei Gran Premi. Bisogna però comprendere che è importante iniziare la stagione e che correre a porte chiuse è meglio che non correre del tutto. In questo momento la sicurezza è una priorità assoluta e bisogna accettare questi compromessi».

- Si parla di un inizio della stagione a luglio in Austria. Cosa ne pensi?

«Con tante corse cancellate o spostate, bisogna riscrivere da zero il calendario e cercare alternative sostenibili. Onestamente, ho le informazioni che si leggono sui giornali e su internet, in assenza di qualcosa di ufficiale. Ne parliamo anche all'interno della GPDA, ma molto dipende dall'evoluzione della pandemia».

- Siete pronti, dal punto di vista fisico, ad affrontare tante corse in stretta sequenza?

«Penso che il (tanto) tempo trascorso a casa ci abbia consentito di prepararci fisicamente molto bene, ancora meglio che in passato. Penso che tutti sapranno farsi trovare pronti e che non ci saranno problemi. Dobbiamo recuperare i Gran Premi che sono stati spostati. Sequenze di tre corse di fila ci consentirebbero di recuperare alcune corse».

- Cosa ne pensi della varie iniziative che le squadre hanno intrapreso per aiutare la società a contrastare la pandemia COVID-19?

«È una gran cosa vedere tante persone del Motorsport, dagli ingegneri alle squadre, unirsi in tante importanti iniziative. Questo aspetto è molto importante e identifica lo spirito della comunità delle corse».

- Si parla di disputare più corse su uno stesso circuito. Pensi che si possano creare in questo modo dei vantaggi competitivi, visto che le monoposto si adattano diversamente alle caratteristiche delle varie piste?

«È un punto valido, ma dobbiamo considerare la situazione straordinaria che ci impone delle scelte. Se dovessimo correre consecutivamente per due fine settimana sulla stessa pista, penso sia una buona idea invertire la direzione di marcia, ove possibile. Sarebbe come correre su un tracciato diverso, si ripartirebbe da zero e si annullerebbe il vantaggio



dato dall'esperienza di chi su quella pista ha corso tante volte. In passato mi è successo di farlo nel karting e ho un buon ricordo. Penso fosse una soluzione interessante quella di correre in entrambi i sensi. Silverstone sarebbe bellissimo, fare la zona di Becketts e Maggots al contrario sarebbe molto avvincente».

- Sara difficile tornare in pista, dopo una pausa così lunga?

«Sapersi adattare in fretta e trovare subito il ritmo giusto potrebbe fare la differenza. Normalmente, si migliora stando in pista, ma questo oggi non è possibile. È importante lavorare bene nonostante il lockdown, sia sotto l'aspetto della preparazione fisica che mentale. Non penso sia un problema di abilità alla guida, visto che non ci si dimentica come guidare nel giro di pochi mesi».

- Dopo i test di Barcellona, la Ferrari non sembrava la favorita in vista del debutto di Melbourne. Pensi che questo lungo stop abbia influito negativamente sui vostri piani?

«Abbiamo un po' faticato nei test, siamo consapevoli di dover recuperare sui primi e non sappiamo ancora se saremo in grado di farlo. L'anno scorso ci siamo riusciti, dobbiamo fare la stessa cosa. Dobbiamo lavorare come in passato, sono fiducioso che i risultati verranno. Sarà comunque una stagione difficile per tutti. Quando cominceremo il mondiale, non ci sarà più tempo per sviluppare la macchina per nessuno visto che ci saranno tante corse in sequenza, senza sosta. Sarà molto importante essere perfetti nel lavoro in pista. Ancor più che in passato. I piloti dovranno aiutare la squadra a prendere subito le decisioni giuste».

- Ci sono altri interessi che stai coltivando in questi tempi?

«Sì, suono il piano e la chitarra, ma in questo momento non posso farvi ascoltare nulla perché mi si è rotta una corda e non posso andare a farla riparare. Mi appassionano anche il libri sulla storia della Scuderia Ferrari, che leggo con tanto interesse».

- Vettel potrebbe prolungare il suo contratto con la Scuderia Ferrari. Ne saresti felice?

«Sarei contento di continuare ad avere Seb al mio fianco. I nostri rapporti interpersonali sono molto buoni, nonostante pista ci siano stati alcuni problemi, come ad esempio in Brasile 2019. Penso che dall'esterno il nostro rapporto non sia stato percepito correttamente, ma stiamo bene insieme. Io rispetto ogni decisione che la Scuderia Ferrari prenderà per quel che concerne il mio team mate. È parte del mio lavoro adattarmi al mio compagno di squadra. Chiunque sia, sarà il benvenuto. Ma, se resta Seb, sarò certamente molto contento».

- Ricciardo ha recentemente detto che Jules Bianchi sia stato tra i suoi rivali più sottostimati e che, se avesse avuto le chances, la sua carriera avrebbe seguito una traiettoria simile alla tua. Cosa ne pensi?

«I nostri genitori dicevano, spesso, che Jules ed io avremmo avuto una carriera simile. Anche perché, nel kart, quando le cose andavano male a lui, la stessa cosa avveniva per me. Sembrava che i nostri risultati fossero collegati. Anche il nostro manager Nicholas Todt ha scelto, più o meno, la stessa strada per entrambi. Jules ha mostrato le sue qualità quando ne ha avuto l'occasione e avrebbe mostrato ancora di più, in futuro. Quello che ha fatto con la Marussia a Monte Carlo 2014 rispecchia il suo valore. Penso che Jules meritasse il volante della Ferrari forse anche più di me, ma le cose sono andate diversamente per lui. Credo che lui avrebbe potuto mostrare anche qualcosa in più di me, aveva un talento incredibile!»

- Qual è la priorità nel ripartire?

«Penso che la Formula 1 debba partire in totale sicurezza. Mi spiacerebbe se non ci fosse il pubblico, ma è importante ripartire non appena possibile. Da quando ho quattro anni, sono in pista quasi ogni fine settimana. Ho tanta voglia di tornare, ma ho la consapevolezza che non si possono forzare gli eventi e che si debba iniziare soltanto in totale sicurezza. Non possiamo improvvisare nulla. Il primo importante sarà di uscire da questo confinamento».

- Cosa pensi della riduzione degli ingaggi se ci saranno meno corse?

«Mi sembra una cosa giusta, è normale che accada in questa situazione di emergenza. Inoltre, corriamo di meno. In generale, penso che tutti abbiamo



UN COMBATTENTE PRONTO ALL'ATTACCO
Charles, sopra a sinistra, non vede l'ora di rimettersi il casco per tornare a dare il meglio con Ferrari, sopra, anche se a inizio 2020 la Mercedes sembrava ancora davanti nei pre-season test

> SAREI CONTENTO DELLA CONFERMA DI VETTEL. ANCHE PERCHÉ, AL DI LÀ DELLA PERCEZIONE DISTORTA CHE SI POTREBBE AVERE ALL'ESTERNO, I RAPPORTI TRA ME E LUI SONO BUONI E POSITIVI
>
> CHARLES LECLERC



qualcosa da fare per chi ha bisogno in questo momento. Sia con messaggi di incoraggiamento che con iniziative concrete».

- Ti pesa di più non correre a Monte Carlo o andare a Monza senza il calore del pubblico?

«Ci tenevo moltissimo a correre nel Principato, visto che nelle due precedenti esperienze non mai finito la gara. A Monza sarebbe stranissimo correre senza il tifo, ma è soprattutto importante disputare la corsa. È peggio non correre per niente sulle strade a Monte Carlo».

- Hamilton ha recentemente comunicato di sentirsi in un team da sogno alla Mercedes. Cosa ne pensi?

«Sono contento per Hamilton, io provo il medesimo sentimento per la Scuderia Ferrari. Voglio vincere e portarla dove merita. E se Vettel sarà ancora con me, sarò contento».

- Qualora il mondiale cominciasse a Spielberg, dove si potrebbe correre due volte nel giro di sette giorni, che obiettivi avreste?

«Difficile dirlo adesso. Pensando al 2019, quando sono stato superato sul finale da Verstappen, non so se, soltanto una settimana dopo, sarei riuscito a prendermi una rivincita. È stata una corsa molto difficoltosa. Max andava più forte di me, aveva le gomme in condizioni migliori e sarebbe stato difficile tenerlo alle spalle tre giri. Avrei soprattutto combattuto in modo diverso».

- Cosa ne pensi delle discussioni sul Budget Cap, che in molti vorrebbero ridurre significativamente?

«La Formula1 deve rimanere il top della tecnologia. Serve trovare il giusto compromesso, considerando anche i tempi particolari che stiamo attraversando».

- Sei orgoglioso di tuo fratello Arthur, che recentemente è entrato a fare parte della FDA?

«Sono contento di quello che sta facendo. Spesso mi batte al simulatore, ha talento. Purtroppo non ha avuto un manager che gli ha dato una mano, come è accaduto a me. Nicholas Todt mi ha aiutato a fare tutti i passi della mia carriera. Arthur non è stato così fortunato. Ha dovuto smettere di correre, perché in famiglia non potevamo permetterci di farlo in due. Adesso, Arthur ha ripreso a gareggiare perché posso aiutarlo un po'. Sono contentissimo per lui, si merita di avere una chance e sono sicuro che mostrerà il suo talento».



di Giorgio Terruzzi

Caschi, ciascuno dia le sue preferenze

LE CLASSICHE COLORAZIONI IDENTIFICATIVE DEI RACING HELMET RESTANO UNO DEI VEICOLI PIÙ CARI, CALDI ED EVOCATIVI DELLA NOSTRA PASSIONE PER LE CORSE. PROVIAMO A STILARE UNA PERSONALISSIMA HIT PARADE TALE DA COLLEGARE UNO SCHEMA AD UN PILOTA

Ho un gioco da proporvi per questo tempo di attesa, di incertezze, di silenzio. Il gioco dei caschi. Ma sì, un po' perché il casco rappresenta da sempre un segno distintivo dei campioni, una sorta di carta di identità. Il casco è come l'elmo dei guerrieri, il cui volto non puoi scorgere. Un'insegna inconfondibile. Un po' perché 'sti ragazzi di oggi sembrano scordarselo in continuazione modificando colori e disegni in pianta stabile, confondendo le linee e la vista, magari dipingendo ghirigori che sono bellissimi da vedere a trenta centimetri di distanza e poi basta. Ogni gioco chiede una mossa di partenza. Questa è la mia. Indico 5 caschi, i miei preferiti, per ragioni diverse. Grafiche o affettive, non importa. E nomino tre persone alle quali chiedo di continuare il gioco su As, settimana dopo settimana. Ogni giocatore potrà nominare altri compagni per questo viaggio. Nomino: Paolo Barilla, Antonio Giovinazzi e Pino Allievi.

I miei 5 caschi sono questi:

Wilson Fittipaldi (36 Gp dal 1972 al 1975)
Verde scuro, con le gocce gialle a corona. Per me una meraviglia, indipendentemente dalla fortuna del possessore, non strepitosa a pensarci, molto meno consistente rispetto a quella del fratello Emerson il cui casco non mi ha mai detto granché. Occhio perché il disegno delle gocce è decisivo. Tanto è vero che la replica proposta dal figlio di Wilson, Christian (a colori invertiti) peccava a mio avviso proprio sulla grafica delle gocce, arrotondate e non a punta nell'estremità alta.

Graham Hill (176 Gp dal 1958 al 1975)
Il concetto è simile. Qui, al posto delle gocce, ci sono i remi stilizzati, in omaggio al London Rowing Club, canottaggio. Nella mia memoria il fondo è sempre stato blu notte (al pari del casco usato da Damon Hill) ma









in molti sostengono che si trattasse di nero. Bello comunque. Quello di Damon rovinato dai marchi degli sponsor. Una grafica elegantissima, riconoscibile a distanza, con due sport che amo in abbinamento.

Ayrton Senna (161 Gp dal 1984 al 1994)
Tra i miei preferiti per due motivi. È il casco di un campione amatissimo, di una persona speciale. E poi il disegno è perfetto. Giallo, con doppia riga verde e blu. Brasile, ovviamente, la cui bandiera espone secondo me una cromia perfetta, una vera sintesi dei colori tipici di quel Paese. Questo casco è stato replicato ed evocato più volte, da Lewis Hamilton in particolare. Ma nessuna imitazione vale l'originale. Sempre, direi.

Jackie Stewart (99 Gp dal 1965 al 1973)
Bianco con banda circolare scozzese. I colori rappresentano il tartan, vale a dire il tessuto che contraddistingue un clan scozzese. Disegnato per lo stesso Jackie e registrato come un marchio di famiglia. Un casco visibile, molto riuscito. Nella versione integrale ha rappresentato una sorta di icona anni Settanta, connessa allo stile del suo proprietario. Il quale ostenta il proprio tartan ancora oggi con orgoglio e perseveranza.

Tino e Vittorio Brambilla (74 Gp dal 1974 al 1980)
Fondo rosso virato all'arancione, bollo bianco circolare e frontale, Un disegno molto semplice, i colori di Monza. Ero un ragazzino e l'officina Brambilla si trovava a due passi da casa. C'era uno scivolo dal quale sbirciare un mondo magico e c'erano loro due, Tino e Vittorio, simili a eroi amici. Ah, che nostalgia. Due fratelli, due innamorati di motorismo, la stessa insegna esposta ovunque. Con gratitudine perché la mia passione è cominciata inseguendo (invano) la loro. ●

COLORI CHE SCALDANO I CUORI DA CORSA

A ogni pilota la sua classica livrea: sopra Ayrton Senna, a destra Jackie Stewart, sotto Vittorio Brambilla e, al centro, Graham Hill. Nell'altra pagina, Wilson Fittipaldi







di Pino Allievi



Lewis e Seb stelle del mercato

SONO LORO I SOVRANI DELLE TRATTATIVE, ANCHE SE LA REALTÀ FUTURA SEMBRA PREFIGURARSI CON HAMILTON POSSIBILE CONFERMATO PER UN BIENNIO ALLA MERCEDES E VETTEL CHE DEVE ACCETTARE LA PROPOSTA DI RINNOVO AL RIBASSO CHE GLI HA FATTO LA FERRARI. A MENO CHE...

Mi è venuto in mente Gustavo Adolfo Rol, il sensitivo (e anche manager bancario) che riusciva a essere presente in due luoghi contemporaneamente, secondo le testimonianze di tanti. Lewis Hamilton sta facendo lo stesso. Lo immaginate nella sua casa di Los Angeles, in quarantena? E lui spunta su Instagram mentre fa una sessione di allenamento in una palestra che, chi lo conosce, sostiene sia la sua di Londra. Ma allo stesso tempo appare poi in un mare incantato mentre guarda il tramonto. Dove? A Bali, nella località di Canguu. Per meditare? No, per fare surf! Disciplina che rientra nel suo piano d'allenamento.

La vita di Hamilton, in un momento in cui il Coronavirus costringe tutti a casa, dà la sensazione di non essersi fermata, anche se lui stesso qualche settimana fa aveva consigliato, con un appello accorato, di non muoversi dalla propria abitazione, per evitare contagi e diffusione del Covid 19. Escludendo che abbia doti paranormali (ma non si sa mai!), si può immaginare che Lewis stia giocando a confondere le carte, a distrarre la gente per sviarla dal dramma che si sta vivendo. Diversivi per regalare un attimo d'attenzione su altro, per ricreare un aggancio sereno alla vita reale che abbiamo perso.

Ma poi ci sono le cose che scrive. Categoriche. Come il post su Instagram in cui ha smentito, di nuovo, qualsiasi contatto con la Ferrari (un tabloid britannico aveva riportato che la prospettiva di farsi



dare 70 milioni di euro da Maranello era saltata perché resterà Vettel) e ha detto testualmente: «*Non c'è nessun sogno infranto perché sono già in una squadra da sogno. Non ho intenzione di lasciare il gruppo di cui faccio parte, siamo il team migliore*».
Il giorno prima c'era stata una dichiarazione di Toto Wolff, riguardo a Hamilton: «*Parliamo del futuro ogni giorno, il nostro rapporto è più solido che mai*». Per cui si può desumere che manchi solo la firma al rinnovo, pare biennale, per il 2021 e 2022. Prenderà da Mercedes i 70 milioni annui che secondo il Sun gli voleva dare la Ferrari? No, perché quella del Sun era una ipotesi fantasiosa che non sta in piedi nel tempo del grande virus e sarebbe stata assurda anche prima. Dando per scontata la riduzione concordata con Wolff sugli emolumenti 2020, si può pensare che, nella migliore delle ipotesi, Hamilton guadagnerà annualmente quanto sta prendendo adesso, ovvero qualcosa attorno ai 45-50 milioni di euro a stagione. Non di più, perché tutti i team avranno una drastica riduzione di introiti a causa delle corse e dei contratti che sono saltati, oltre all'incertezza che non riguarda solo il campionato 2020 ma anche quelli del 2021 e 2022, perché il nuovo mondo nel quale entreremo quando, a livello planetario, il virus se ne sarà andato (speriamo), sarà molto diverso e basato su altri parametri. Quelli che tutte le grandi industrie stanno cercando di mettere a fuoco in questi momenti, senza escludere un calo d'interesse per le competizioni motoristiche in generale.

IO RESTO DOVE SONO... E TU, SEB, COSA FARAI?
Hamilton sembra chiedere scherzosamente a Vettel quali intenzioni ha per il futuro, a fronte del fatto che sembra sempre più probabile un rinnovo su base biennale di Lewis col dream team Mercedes

Attualmente, comunque, le manovre di mercato sono più frenetiche che mai, con il limbo che gioca a favore del mantenere la situazione esistente. Quindi diamo per scontato che Hamilton resterà in Mercedes, mentre Vettel si sta dando da fare per rinnovare anche lui per altri due anni con la Ferrari. Il suo obbiettivo è di chiudere con la firma prima che il campionato cominci, ovvero – ma si va a spanne – entro l'inizio di luglio, quando potrebbero riaprirsi le ostilità in pista col Gp d'Austria.
La Ferrari sarebbe altrettanto entusiasta di trattenerlo? Mah. Io sono dell'avviso che, se tutto fosse filato normalmente senza lo stop del Coronavirus, Vettel non sarebbe stato confermato. È bravo, resta velocissimo quando ha la testa sgombra, è migliore di Leclerc nella messa a punto della vettura e non ha un rapporto astioso col compagno, anzi. Però a Maranello ha fatto il suo tempo. Cinque anni in rosso rappresentano una vita: cambiare farebbe bene sia a Vettel sia alla Ferrari. Però Seb non ha grandi prospettive all'orizzonte (McLaren, Racing Point, Renault…) e oltretutto sa che nessuno può garantirgli un ingaggio simile a quello che percepisce dalla Ferrari. Pure per lui arriverà un drastico taglio. Mattia Binotto, infatti, sa che sul mercato può trovare tanti piloti di ottimo livello a prezzi calmierati. Vettel oggi guadagna quattro volte più di Ricciardo e probabilmente otto volte più di Sainz, che sembrano i papabili più logici. Seb è pronto ad adeguarsi o prevarrà l'orgoglio – comprensibile – di un pilota che ha conquistato quattro titoli mondiali e non accetta di perdere né i quattrini né la bandiera di prima guida del team? Sicuramente sono questi gli argomenti della discussione che va avanti da settimane con Binotto. Vettel dovrà fare un grande passo indietro e accettare il fatto – dichiarato – che il futuro della Ferrari si chiama Leclerc. Un elemento molto positivo è che Seb si senta, dentro, ancora capace di lottare ad armi pari col compagno. Purtroppo sono saltate tutte le gare in cui avrebbe avuto la possibilità di dimostrarlo. E continuano ad aleggiare i dubbi emersi nel corso del 2019.
Quanto prima Vettel dovrà prendere o lasciare le condizioni ridotte che gli offrirà la Ferrari. Pare intenzionato a prendere, senza alternative valide.
Potrebbe essere un vantaggio per la Ferrari, a patto che Vettel firmi con la massima serenità e non tra i mugugni. In ogni caso, alla porta del Cavallino c'è Ricciardo che attende fiducioso, anche se c'è un elemento estraneo che non lo vorrebbe accanto a Leclerc. E poi c'è Carlos Sainz – pilota ancora tutto da scoprire – pronto al grande salto e discretamente ottimista perché sa che, al momento, i giochi non sono ancora fatti. ●



di Mario Donnini

Magari Binotto desse ragione a Binotto

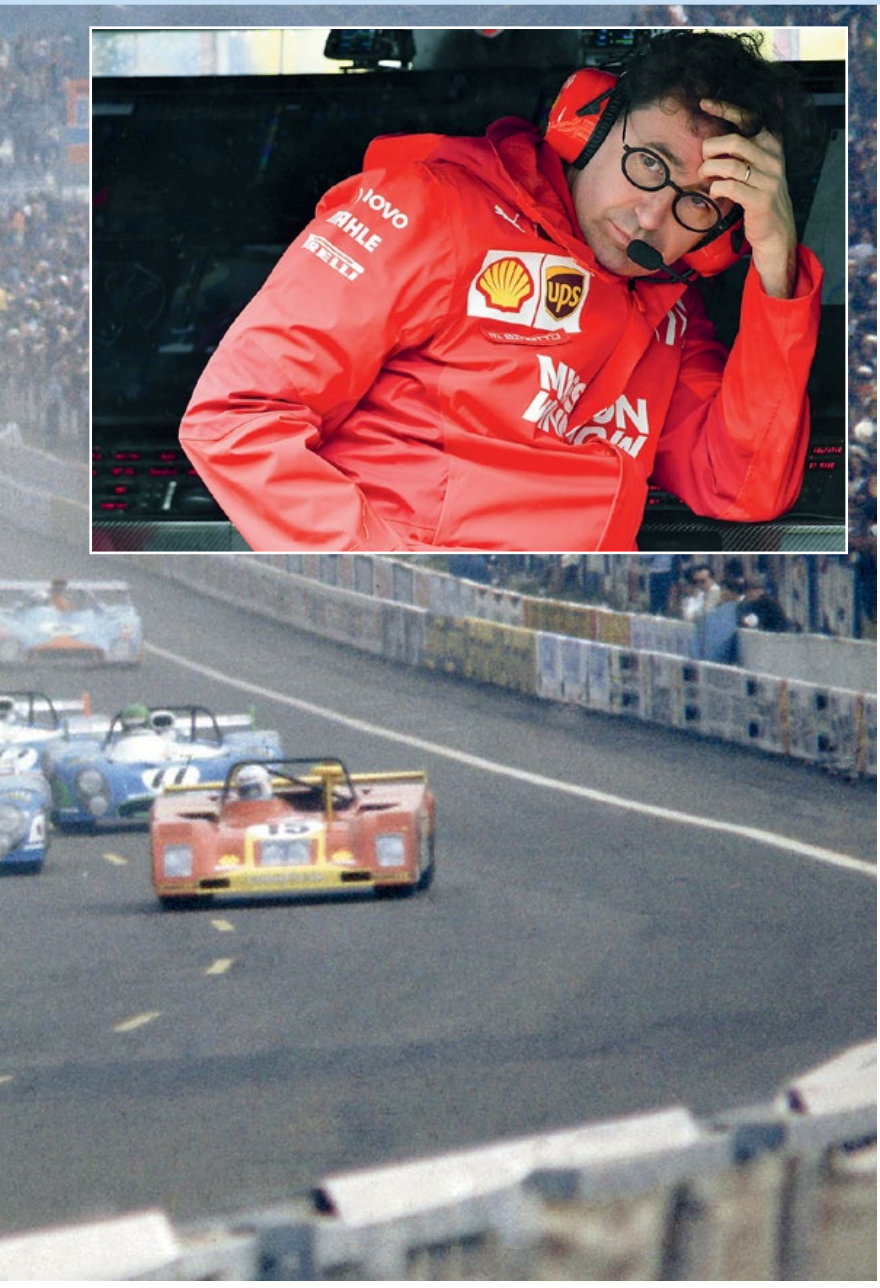
SAPETE QUAL È LA SOLA PREOCCUPAZIONE CHE SUSCITA LA MINACCIA DI UNA FERRARI DELUSA DALLA F.1 E PRONTA A RIVOLGERSI ANCHE AD ALTRE CATEGORIE? QUELLA CHE RESTI SOLO UNA MINACCIA. E CHE SI TRATTI ANCORA UNA VOLTA DEL SOLITO DETERRENTE TATTICO-DISSUASIVO VERSO I POTERI FORTI DELL'AUTOMOBILISMO DA CORSA

Giocoforza quest'anno le corse e la F.1 non si nutrono di rombi, sorpassi e DRS, ma solo di affondi dialettici e staccate argomentative. Così, manco fosse la memorabile infilzata di Hakkinen a Spa 2000 a Les Combes su Schumi e Zonta, per ora non resta che gustarsi l'intervista rilasciata da Mattia Binotto all'autorevole "The Guardian". Tanto, a quanto sembra, basta che una testata non sia italiana e già fa fede, se poi è britannica, wow, profuma solo d'incenso e verità. Boh, sarà. Ma meglio non divagare, anche se ne avrei, oh se ne avrei.

L'ottimo Binotto, dicevo, tramite The Guardian interviene papale papale sulla questione del futuro budget cap e allora anzitutto riassumo in pillole i termini della faccenda, per informazione e diletto di chi si è messo in ascolto solo ora.

L'ultima proposta discussa di recente in teleconferenza da FIA, F.1 e team principal ha lasciato sul campo l'idea di un ulteriore taglio a 145 milioni di dollari nel 2021, 130 milioni dal 2022, soglie rispetto a un punto, ufficioso, di 150 milioni di dollari sul quale potrebbe esserci la convergenza dei top team, i più forti nonché danarosi, ovvero Mercedes, Ferrari e Red Bull, mentre l'altra parte, i risparmiatori a tutti i costi (toh, buffa, sta definizione), comprendono McLaren & compagnia cantante e residua.

Ecco, di fronte a uno scenario del genere, Mattia Binotto ci va giù pari e dice bello chiaro: «*La soglia dei 145 milioni di dollari è già una richiesta nuova e impegnativa rispetto a quanto era stato definito lo scorso giugno. Non può essere ottenuta senza ulteriori, significativi sacrifici, soprattutto in termini di risorse umane. Se dovesse abbassarsi ulteriormente, non vorremmo essere messi nella posizione di dover guardare ad altre opzioni per esprimere il nostro dna racing, non si discute di un'uscita dalla F.1, piuttosto di affiancare altri impegni alla stessa F.1, sbandierando il "dna racing" che una categoria depotenziata da*



QUEL DEBITO CON LE MANS

24 Ore di Le Mans 1973: le Ferrari di Merzario e Redman al via davanti alle Matra. La meravigliosa fuga del comasco verrà interrotta solo da una maledetta perdita di benzina. Una sfortuna che grida ancora... vendetta! In alto, Binotto riflette circa il futuro...

un budget cap ulteriormente ridotto potrebbe comportare».

Fantastico. Be', sapete l'unica cosa che mi preoccupa, di fronte a una dichiarazione del genere? È che si tratti del solito argomento minaccioso storicamente brandito dagli uomini del Cavallino Rampante - dai tempi di Enzo Ferrari fino a oggi - quando intendono ammorbidire, spaventare e ricondurre le autorità sportive della F.1 a più miti consigli.

Dagli Anni '50 al presente, tutte le volte in cui alla Ferrari non va giù qualcosa circa il futuro regolamentare, arriva l'intimazione a piantarsela, altrimenti la Casa di Maranello potrebbe guardare altrove rispetto alla F.1, solo per questo lasciandola vedova, orbata e inconsolabile, oltre che decisamente più povera.

E qui, scuserete, ma il flusso della coscienza proustiano mi riconduce a un memorabile pomeriggio sull'appenino reggiano, di preciso a Castelnuovo ne' Monti, quando mia nonna mi portò da un autorevole biciclettaro del luogo per acquistarmi una Bottecchia da corsa.

Trovata la bici e sgranati gli occhi da quant'era bella, comincia una sanguinosa trattativa in cui il biciclettaro chiede una cifra e mia nonna gliene spara un'altra che neanche gli rassomiglia, mentre io guardo la bici estasiato e un po' in ansia. 'Sta cosa va avanti per un po', fino a che nonna saluta il tale, mi prende per mano e mi porta fuori dal negozio.

Una delle più grandi delusioni istantanee della mia vita. La Bottecchia giace oltre la vetrina, già così lontana nonché impossibile e ormai per sempre irraggiungibile. Con le lacrime agli occhi, dico a nonna: «*Ma perché? Perché ce ne siamo andati? Mi piaceva da morire, la bici*». E lei «*Taci, che ancora non sei nato. Conta fino a dieci!*» Uno, due tre, insomma, non arrivo a quattro, che il tale esce dal negozio tutto felice, andando a stringere la mano a nonna, la quale in un attimo ottiene il suo prezzo e io la mia Bottecchia, in uno dei pomeriggi più memorabili della mia bimbitudine.

Al ritorno, nonna fu chiara: «*Vedi, un giorno capirai: è dalla fine dell'800 che dura questo duello. Per vincerlo, la massaia deve uscir di bottega, finger d'andarsene e costringere il commerciante a correrle dietro. È tutta lì, la questione*».

Si va be', ma se questo non fosse uscito?! «*Tranquillo* - chiosò nonna - *escono sempre*».

Finirà con Binotto nelle improbabili vesti di mia nonna e le autorità sportive ridotte a più miti consigli, stando alla logica plurisecolare di queste dinamiche? Probabile, ma okay, al di là di questo, vorrei cogliere l'occasione per dire che se i bottegai dovessero restare o meno pervicacemente e antipaticamente serrati nel negozio, sarebbe ora che la Ferrari guardasse davvero in modo diverso al suo impegno nelle corse.

Perché il DNA del Cavallino e anche la sua storia dicono, spiegano e raccontano chiaro che il mito Ferrari non deriva dalla F.1 ma da ben altro.

Enzo Ferrari si mette a fare il costruttore usando il suo cognome per marchio a 49 anni d'età e a 60 è già inarrivabile leggenda non certo per i mondiali vinti da Ascari, Fangio e Hawthorn in F.1, quanto perché in pochissimi anni dal debutto in gara la Casa ha già gioisamente maramaldeggiato nelle corse più belle e importanti del mondo. Con auto sognate da chiunque, dai conti russi in esilio fino ai bimbi messicani passando per le ereditiere di Palm Beach, e grazie a quelle imprese arriva una mitragliata santificante di titoli mondiali nel World Sports Car Championship istituito nel 1953, quindi tre anni più tardi della F.1.

Ecco, dal 1953 al 1961 la Ferrari vince tutto, ovvero sette mondiali, a parte due stagioni in cui s'affermano Aston Martin e Mercedes, costruendo una leggenda solo aritmeticamente avvicinata da altri, ma epicamente mai più sfiorata da nessuno.

Tanto che quando poco dopo Henry Ford II vuol rifare il maquillage alla sua industria, cerca di acquistare la Rossa e poi di batterla in pista sul terreno vero, duro e puro in cui è nato e consolidato il suo culto: non certo in F.1, ma alla 24 Ore di Le Mans - vinta la prima volta già nel 1949, un anno dopo del primo shot alla 1000 Miglia con Biondetti - e a cascata nelle altre classicissime farcite da titoli iridati a pioggia.



Tutto 'sto pistolotto per dire che Binotto, volendo o non volendo, ha detto cosa buona e giusta, indipendentemente dalla trattativa in corso.
È dal 1974 che il Cavallino Rampante di fatto pensa solo alla F.1. All'inizio perché non c'erano le forze per fare altro con la pretesa di vincere, e va bene. Ma poi, in piena F.1 ricchissima e premiante, nel bel mezzo dell'era Ecclestone, vedi gli Anni '90, la Ferrari si lega a doppia mandata ai Gran Premi perché è Bernie Ecclestone a chiederglielo espressamente, strappando a Montezemolo l'impegno di una Rossa solo ed esclusivamente dedicata per sempre a fare la primadonna nel mondiale della massima formula. E giammai pronta a tradire in chiave Indy o Le Mans, ovvero, peggio ancora, Mondiale Sport (che dopo il 1992 manco esiste più), ovvero le sole realistiche alternative praticabili nei secoli dei secoli, amen.
La Ferrari inchiodata alla F.1. È questa la ragione per cui nella seconda metà degli Anni '90 Montezemolo - in buon accordo con Ecclestone per la F.1 -, vedeva la Ferrari 333 Sp barchetta come fumo negli occhi, anzi, un vero intralcio peraltro reso possibile solo dalla grande e sincera passione di Piero Ferrari stimolato nel programma clienti da un gentleman driver di primo livello quale fu il compianto "Momo" Moretti.
L'avventura alternativa della Ferrari prototipi nell'Imsa e poi anche in Europa fu intensa, apprezzata, contrassegnata da bei momenti e trionfi - su tutti prima a Sebring e quindi a Daytona - e importante, ma mai troppo appoggiata dalla Casa madre. Tanto che se è andata avanti e bene, va detto tecnicamente e tecnologicamente grazie a Michelotto. E in ogni caso da allora mai più l'idea di un nuovo prototipo Ferrari ha mai toccato palla, a Maranello, perché la Rossa solo alla F.1 poteva e doveva pensare

INDY ANCORA MANCA DAYTONA INVECE NO!
Sopra, Moretti con la Ferrari 333 Sp taglia da vincitore il traguardo della 24 Ore di Daytona 1998. A lato, la Rossa per Indy, realizzata nel 1986 da Brunner e finita nel museo. Era solo un deterrente per avere più potere contrattuale nella trattativa con la Federazione circa i futuri regolamenti tecnici





e anelare. È questo il cardine del principio secondo e grazie al quale la Rossa vanta un bonus annuale economico fenomenale, peraltro messo ben presto in dubbio e a repentaglio dai newpromoter di Liberty Media.

Ebbene, forse, al di là della questione del budget cap e dei bonus Fom o del premio prestigio & antica militanza, sarebbe questo l'incantesimo da sciogliere: la Ferrari, in altre parole, geneticamente non è fatta per essere fedele in esclusiva alla F.1, ma rappresenta una maliarda mutevole, uno spirito affascinante e libero, che in un battito di ciglia flessuose, come ogni femmina fatale, può continuare a ballare ma cambiando cavaliere.

In altre, poche e chiare parole, i tempi sono maturi perché la Ferrari non pensi più alla F.1 quale unico terreno di sfida e cimento. Primo, perché ha know-how, strutture e possibilità per fare e animare tanto altro, rispetto ai Gran Premi. I miracoli realizzati da Coletta & C. in GT in questi anni sono un argomento consistente come un macigno, in tal senso.

E poi, secondo, in subordine, politicamente, il Wec è a uno stato tale di vuoto, confusione e crisi, dopo il fallimento Hypercar e l'apertura ai prototipi all'americana ibridati, che l'idea di poter avere una Ferrari in lizza per l'assoluto - in modi, forme e peculiarità da definire - farebbe far follie ai gestori, pronti a garantire condizioni d'oro.

Punto terzo, ci sono ragioni cardiaco-culturali che mi spingono a dire, scrivere e spingere per questo. Perché, qui lo dico e non lo nego, è dal 1965 che la Ferrari non vince la 24 Ore di Le Mans, con Gregory-Rindt e la Nart. In altre parole, da quando Henry Ford II volle cominciare a batterla.

Ecco, ha stufato, questa faccenda. La Ferrari può e deve far qualcosa per onorare la sua storia, perché è da fine 1973 che snobba la Sarthe e il mondiale prototipi, dopo che, proprio in quell'anno la 312 PB di Merzario fece sognare in fuga nella 24 Ore di Le Mans fino a che una perdita di benzina segnò il brusco risveglio. E anche la Ferrari 637 di Brunner, prodotta nel 1986, è finita nel museo della Casa solo perché serviva contro Balestre per far abolire il turbo in F.1, con la minaccia che in caso contrario il Cavallino avrebbe abbracciato la Cart e con essa la Indy 500. Alla ricerca dell'unica, vera grande affermazione che manca a tutt'ggi al suo palmarés.

Insomma, di conti aperti, di sfide e scenari alternativi ve ne sono, anche se Indy è esclusa, perché a telaio monomarca. Però di certo c'è che non è la Formula Uno che fa la Ferrari ma la Ferrari che fa la Formula Uno. Senza il palo del tendone, il Circo s'affloscerebbe, ma con lo stesso supporto starebbe su qualsiasi altra bella tenda e un grande spettacolo dentro essa. Per questo, a differenza di quel mitico pomeriggio sull'Appennino Reggiano, io spero tanto che il bottegaio non esca e che la massaia, pardon, Binotto, alias la Ferrari, guardi altrove.

Sulla via del ritorno, all'improvviso, nonna tornò sull'argomento, aggiungendo: «*E comunque in giro ci son più botteghe che bottegai antipatici. Se quello non usciva a riprenderci, noi saremmo andati da un altro*».

Caro Binotto e cara Ferrari, ecco: tranquilli in giro ci son più botteghe che bottegai antipatici. ●



Ferrari respinge accordi al ribasso

FUMATA NERA SULLA PROPOSTA DI RIDUZIONE DEL BUDGET CAP A 145 MILIONI DI DOLLARI. LA CASA DI MARANELLO VUOLE EVITARE SCELTE DRASTICHE DETTATE DAL MOMENTO DI FORTE EMOTIVITÀ LEGATE ALLA PANDEMIA



di Alessandro Gargantini

A seguito degli incontri in streaming del 6 e 13 aprile, proseguono con cadenza regolare le discussioni tra i vertici della Federazione, Liberty Media e i team principal delle dieci squadre della Formula Uno sugli interventi di natura tattica per fronteggiare lo stato di emergenza dovuto alla pandemia Covid 19 e quelli di natura strategica, che riguardano soprattutto gli aspetti economici alla base del funzionamento della categoria nei prossimi anni e che includono, oltre al tema della distribuzione dei proventi, anche il tetto massimo di spesa annua per ogni squadra, ovvero il Budget Cap. I tempi della discussione sono corretti, visto che l'attuale Patto della Concordia scade alla fine dell'anno, ma giungono in un momento molto delicato, visto che le decisioni prese produrranno i propri effetti in futuro e non devono essere influenzate dall'emotività legata all'attuale momento di crisi e di incertezza. Soltanto pochi mesi fa, in tema di budget cap, si era raggiunto un sostanziale accordo che in questo momento viene pesantemente rimesso in discussione. Partendo dal precedente limite di 175 milioni di USD si cerca un nuovo equilibrio che incontri l'approvazione di gruppi di stakeholders che hanno interessi legittimamente diversi. Le scuderie di prima fascia puntano a mantenere attivi i propri reparti di ricerca e sviluppo, difendere i livelli occupazio-



nali, garantire che la F.1 continui a rappresentare l'apice del Motorsport e mantenere il proprio primato. I team di metà classifica puntano invece ad una drastica riduzione del tetto, chiedendo una diminuzione fino a 100 milioni di USD, in mondo da colmare il divario dai team di prima fascia. Infine, la Federazione vuole soprattutto una competizione più aperta, maggior spettacolo e garanzie che anche i team minori trovino il giusto contesto per andare avanti.

La Scuderia Ferrari si fa sentire

Nell'ultima conference call si è cercato di trovare un'intesa su una cifra di 145 milioni di dollari per il 2021, destinati a scendere a 130 l'anno dopo, ma non si è trovato un consenso unanime. I team più piccoli cercano di arrivare a una cifra sensibilmente più bassa, ma il rischio è che continuando a tirare nella propria direzione, la corda prima o poi finisca per rompersi. Non sono certamente casuali le dichiarazioni che a metà della scorsa settimana il team principal della Scuderia Ferrari Mattia Binotto ha rilasciato al quotidiano inglese The Guardian, nelle quali ha ricordato che se il budget cap dovesse scendere drammaticamente si vedrebbe costretto a valutare altre soluzioni in aggiunta alla F.1 per non snaturare il Dna della Casa che rappresenta e tutelare i livelli occupazionali. La Casa di Maranello, unica scuderia ad aver gareggiato nella massima serie dal primo campionato nel 1950, non è disposta a raggiungere compromessi impropri. Binotto ha anche fatto presente che i team hanno caratteristiche diverse e operano sotto legislazioni differenti per quel che concerne la regolamentazione del mondo del lavoro, ha spiegato che non è possibile apportare modifiche strutturali attraverso tagli lineari e che, in questo momento, la Formula Uno sta attraversando un momento particolarmente difficile a causa della pandemia Covid 19 e che sarebbe controproducente agire in fretta, condizionati dall'emergenza, senza valutare adeguatamente le conseguenze. «*La F.1 deve essere l'apice dello sport automobilistico in termini di tecnologia e prestazioni* – ha affermato Binotto – *Deve essere attraente per le Case automobilistiche e per gli sponsor che vogliono essere coinvolti. Se limitassimo eccessivamente i costi, correremmo il rischio di ridurre considerevolmente il livello, avvicinandolo sempre di più alle categorie inferiori*».

BUDGET CAP
POMO DELLA DISCORDIA
Sopra Charles Leclerc in azione durante i test prestagionali a Montmelò. Ora a motori spenti e attività sospese i team discutono sul budget cap e ancora non si trova una soluzione che accontenti tutti quanti

Budget Cap ridotto per i team clienti

Tornando al nuovo limite di spesa che è stato discusso, ovvero 145 milioni di USD, si sta valutando la possibilità che tale cifra valga soltanto per le scuderie che sono completamente autonome nel realizzare la propria monoposto, ovvero Mercedes, Ferrari, McLaren, Red Bull, Renault e Williams, nonostante la squadra di Grove stia considerando di applicare un modello simile alla Racing Point e dedicarsi internamente soprattutto al telaio e alle parti aerodinamiche. Il budget cap dei team clienti verrebbe ridotto dell'importo associato allo sviluppo delle componenti che acquistano. Per qual che concerne le squadre che acquistano il maggior numero di parti, si parla di una cifra vicina ai 20 milioni di USD.

Galleria del vento contingentata per team top

Un altro argomento che è stato trattato riguarda i limiti all'utilizzo della galleria del vento. Ai primi tre team al termine di un mondiale verrebbe consentito un utilizzo limitato l'anno successivo, in modo da garantire ai team che devono recuperare maggiori margini di sviluppo. Il sistema di incentivi sarebbe progressivo. Alla scuderia vincitrice del mondiale sarebbe consentito un utilizzo della galleria del vento inferiore del trenta per cento rispetto all'ultima e alla penultima squadra in classifica al termine della stagione precedente. ●

Ripresa blindata

PRIME DECISIONI IN MERITO AL CALENDARIO. SI POTREBBE COMINCIARE A LUGLIO CON UN DOPPIO APPUNTAMENTO IN AUSTRIA E INGHILTERRA, MA TUTTO DIPENDE DALL'EVOLUZIONE POSITIVA DELLA PANDEMIA. I CIRCUITI SARANNO RIGOROSAMENTE A PORTE CHIUSE. E ANCHE I MEDIA DOVRANNO NECESSARIAMENTE RIMANERE DAVANTI ALLA TELEVISIONE. SCOPRIAMO I DETTAGLI

di Alessandro Gargantini



UNA RIPARTENZA TUTTA DA DECIFRARE
Quelle scattate nel paddock di Melbourne sono le uniche immagini sul mondo della Formula Uno che si stava preparando al via del Mondiale 2020. Adesso si sta pensando a una possibile ripartenza ancora tutta da decifrare

In un numero crescente di Paesi il numero di contagi inizia a essere finalmente in calo. La pandemia COVID-19 continua a tenere in scacco il pianeta, ma la sua morsa sembra lentamente allentarsi. Il numero di guarigioni inizia a superare con costanza quello delle nuove persone che s'infettano. Comincia a vedersi qualche spiraglio di luce alla fine del tunnel e si pianificano timide iniziative per allentare le restrizioni alla vita sociale dei cittadini. Numerosi sport sono impegnati nel tentativo di riorganizzarsi. Anche la F.1 cerca di individuare innovativi scenari che le consentano di accendere nuovamente i motori, nella consapevolezza di non poter sprecare nemmeno un fine settimana data l'assoluta necessità di recuperare la maggior parte delle corse che non è stato possibile disputare nella prima parte della stagione. Mentre il governo francese ha dato indicazioni palesemente contrastanti alla disputa della corsa di Le Castellet, un input completamente diverso è arrivato dal Vice Cancelliere e Ministro dello Sport austriaco Werner Kogler, che vede nella disputa del Gran Premio d'Austria una buona occasione per mostrare al mondo l'efficace contenimento della pandemia nel suo Paese e che cercherà di agevolare la disputa della corsa di Spielberg, fornendo tutte le indicazioni necessarie affinché la corsa venga disputata in completa sicurezza. L'unico problema emerso è la difficoltà nell'entrare in Austria per il personale della Formula 1, che potrebbe godere di procedure facilitate. Il Red Bull Ring, se la situazione non dovesse precipitare, sembra proprio sarà la sede dell'apertura del mondiale 2020.

A luglio il via con doppio Gp a evento

Lo stesso Helmut Marko, che ha svolto il ruolo di mediatore tra la pista ubicata in Stiria e il governo del suo Paese, ha detto di essere ottimista sulle chances che la corsa venga disputata, fornendo anche l'indicazione che ci potrebbe essere una doppia corsa al Red Bull Ring. La prima è in programma domenica 5 luglio, in linea con il calendario. La seconda potrebbe disputarsi nel tardo pomeriggio di mercoledì 8 luglio, in modo da offrire condizioni esterne diverse rispetto alla domenica precedente, oppure domenica 12 luglio. Alle due corse in Austria farebbe dovrebbe far seguito un doppio appuntamento a Silverstone, il 19 e 26 luglio. Per la seconda data si sta esplorando la possibilità, auspicata da Leclerc, che si corra in senso inverso. Gli organizzatori supportano l'iniziativa, che potrebbe però portare alla necessità di una specifica nuova omologazione della pista del Northamptonshire. In assenza di comunicazioni ufficiali, si potrebbe dunque iniziare il mondiale con quattro corse in rapida successione nel mese di luglio, una soluzione che consentirebbe di recuperare due corse in un solo mese e di limitare drasticamente i costi di trasferta dei team. Si tratta chiaramente di scelte obbligate, forse un po' al limite, ma che oggettivamente sarebbero sotto molto efficaci sotto l'aspetto economico. Anche le categorie minori, ovvero la Formula 2 e la Formula 3, disputerebbero regolarmente le loro corse.



Corse off-limits per il pubblico. E anche i Media?

Sarà imperativo ridurre al massimo il numero di persone in circuito. Il paddock apparirà stranamente spoglio, non ci saranno le hospitality e ai team sarà richiesto di ridurre al massimo il numero del personale impegnato nelle trasferte. Dalle parole di Marko, e dalle indiscrezioni che abbiamo raccolto, sembra che non sia previsto nemmeno un rappresentante dei media, mentre ci saranno gli operatori TV legati all'organizzazione. In passato non era mai accaduto che, in una corsa valida dalla titolazione mondiale, la stampa fosse completamente estromessa. In assenza di una decisione ufficiale in merito, ci s'interroga sui motivi di tale scelta. Nella chiara impossibilità di accogliere integralmente un numero di giornalisti che solitamente supera le trecento unità, sarebbe oggettivamente opinabile una scelta arbitraria su chi ammettere in circuito e chi lasciare fuori. Questo porterebbe alla decisione di scegliere tra tutti o nessuno. E la decisione è caduta sulla seconda ipotesi. Le circostanze giustificano uno scrupoloso contenimento degli addetti ai lavori che accedono normalmente al circuito, ma escludere completamente la categoria non giova certamente alla qualità dell'informazione ed è controproducente per il sistema stesso. E' altresì impensabile che i giornalisti portino un rischio di contagio superiore a qualsiasi altra persona nel paddock, visto che è possibile applicare le medesime misure di sicurezza utilizzate per altri addetti ai lavori in circuito. Le sale stampa dei vari autodromi normalmente contengono centinaia di giornalisti, quindi sarebbe possibile accettarne un contingente drasticamente ridotto assicurando il totale rispetto dei limiti di distanziamento. Se le perplessità riguardano il criterio di scelta su chi ammettere e chi no, potrebbe essere richiesta ai media l'effettiva intenzione di essere presente in circuito. Sulla base delle risposte affermative, che potrebbero essere molto limitate considerando le restrizioni negli spostamenti e i regimi di quarantena, si potrebbe ragionare su numeri reali molto ridotti e calibrare conseguentemente le decisioni. Se, invece, la decisione di non ammettere i media ha ragioni diverse, sarebbe lecito condividerle. ●



Michael Latifi salva Williams

IL PAPÀ DI NICHOLAS, ATTRAVERSO LA LANTRUS RACING, RIFINANZIA IL PRESTITO DI 45 MILIONI DEL TEAM DI GROVE. TUTTI I RETROSCENA

di Massimo Costa

C'erano una volta, nel secolo scorso, dei papà che entravano in un negozio di giocattoli, compravano una bella pista Polystil, la ponevano con riguardo nel baule della loro utilitaria, e fieri come non mai tornavano a casa per regalarla al figlio estasiato il quale, dopo pochi attimi, emozionato, incastrava i pezzi del circuito a forma di otto sul tappeto del salotto.

Oggi, abbiamo dei papà che comprano un team di Formula Uno e danno le chiavi della monoposto al figlio. Abbiamo scherzato un po', ma è quello che sta realmente accadendo. Lawrence Stroll ha aperto la via del genitore-team principal rilevando nell'estate del 2018 la Force India di Vijay Mallya chiamandola Racing Point. Un'operazione perfetta, da grande uomo d'affari, che ha salvato 400 posti di lavoro, avvenuta con il supporto di una cordata di altri personaggi di rilievo nel mondo della finanza mondiale. Il figlio Lance è così passato dalla Williams alla neonata scuderia di famiglia, ma Stroll senior (il cui nome reale è Strulovitch poi modificato in un più pratico Stroll) guarda avanti e ha già lasciato intendere che il progetto è a lungo termine, con o senza il fortunato erede. Che dovrà guadagnarsi il posto. Il prossimo anno, la Racing Point diverrà Aston Martin, altra preziosa operazione di mister Lawrence, prossimo a divenire presidente esecutivo del marchio e che ha trovato un partner d'eccezione in Toto Wolff, il team principale Mercedes che ha acquisito il 4,77 per cento delle azioni della Casa automobilistica britannica. Come si può capire, se Stroll aveva cominciato l'avventura nel motorsport per promuovere l'attività agonistica di Lance rilevando la metà del team Prema (che tuttora detiene) facendovi correre il figlio in F4 e F3, l'appetito vien mangiando e le corse sono divenute un vero e proprio affare da sviluppare.

Lo ha capito da tempo anche Michael Latifi, papà di Nicholas che è prossimo a debuttare in F.1 con

UN PIEDE IN McLAREN E UNO IN WILLIAMS

Sopra Nicholas Latifi con la Wlliams in azione nei test prestagionali nella sua prima stagione da titolare in F.1. A destra suo papà Michael con già un piede in McLaren si trova adesso ad averne un altro alla Williams

la Williams dopo una lunga carriera nelle formule propedeutiche. Canadese come Stroll, di origini iraniane, il signor Latifi è entrato a gamba tesa nella gloriosa scuderia britannica mettendo sul piatto 60 milioni di euro e una ipoteca sulla squadra. Se la Williams dovesse soccombere, finire in bancarotta, ipotesi non del tutto impossibile, Latifi ne assumerebbe il controllo. Sua diverrebbero non solo la sede di Grove, ma i terreni, i macchinari e anche le oltre 100 vetture storiche patrimonio della Williams. La figlia del fondatore Frank, che gestisce la squadra dal 2014, negli ultimi anni si è mossa molto bene nel tentativo sempre più disperato di trovare risorse economiche. Vi era riuscita con Lance Stroll, ma dopo due stagioni, complici i risultati sempre peggiori, il rapporto si è incrinato e Lawrence ha rivolto lo sguardo altrove come detto sopra con l'acquisto della Force India. Una occasione buttata via, ma che ora si ripropone con la famiglia Latifi. *«Dopo aver considerato varie opzioni, abbiamo adesso concluso il nostro rifinanziamento con un consorzio di creditori. Le trattative sono avvenute alle condizioni del mercato, e il pacchetto di prestiti ci fornisce le risorse necessarie per andare avanti»*, ha spiegato Claire. La Lantrus Racing, la società sportiva che si occupa della carriera di Nicholas Latifi, ha provveduto a rifinanziare il prestito di 45 milioni in essere con la banca HSBC, che rimane coinvolta nella linea di credito. Tra l'altro, Claire Williams ha anche informato che ha dovuto cedere la divisione Advanced Engineering, gioiello di famiglia che si occupava di progetti anche extra motorsport. Michael Latifi è il titolare della Sofina Foods e di altri gruppi del settore alimentare. Non è miliardario come Stroll, ma si difende bene. È un grande appassionato di corse e ricordiamo nel 2014 un episodio. Nicholas, impegnato nella F.3 europea per il secondo anno, disputò le ultime gare World Series Renault di quella stagione con Tech 1. L'evento conclusivo si teneva a Jerez e si venne a sapere che la settimana precedente, la pista era stata presa in esclusiva da Michael Latifi per girare con la sua collezione di Ferrari, anche vetture di F.1. Qualcuno fece notare che Nicholas ne avesse approfittato per conoscere la pista, che rappresentava una novità per la categoria, traendo così un vantaggio. Tesi corroborata dal secondo posto ottenuto in gara 2. Questo per sottolineare la passione del padre che ha sempre sostenuto la carriera di Nicholas. Nel 2018, mister Michael ha rilevato per 230 milioni di euro il 10 per cento del team McLaren, divenendone così azionista. Una operazione indipendente dalla carriera di Nicholas, dettata dal senso degli affari e dalla volontà di essere sempre più coinvolto in F.1. Ora Latifi ha un piede in McLaren e uno in Williams, dove si trova il figlio. Un vero derby canadese quello tra i due genitori Stroll e Latifi, che ovviamente, a detta di quanto si dice nel paddock, non si sopportano. Una gara, la loro, per mostrare chi è il più grosso. E intanto il Canada ringrazia ritrovandosi due piloti in F.1 dopo un lungo vuoto. Una curiosità. Il suocero di Michael Latifi, Isidoro Russo, emigrato in Canada dall'Italia negli anni Cinquanta, ha creato anch'egli un impero alimentare in società con Lino Saputo, altro emigrato del Bel Paese. Il figlio di questi, Joey, è oggi il presidente del Bologna Calcio oltre che del Montreal Impact. ●



Prema e Trident alla finestra



INTERVISTA CON RENÈ ROSIN E MAURIZIO SALVADORI, RESPONSABILI DEI DUE TEAM ITALIANI IMPEGNATI IN FORMULA 2 E FORMULA 3, I CUI DESTINI DIPENDONO DA QUANTO VERRÀ DECISO NEL CIRCUS DELLA FORMULA UNO. ECCO CHE COSA CI HANNO RACCONTATO

di Alessandro Gargantini

In questi tempi il mondo della F.1 è focalizzato principalmente su un argomento: la riduzione dei costi, correnti e futuri. Quando mancano i ricavi, non resta che lavorare sulle uscite. Ne conseguono le decisioni di bloccare gli sviluppi tecnici, di posticipare l'introduzione di cambiamenti regolamentari e di rinegoziare al ribasso il livello massimo del budget spendibile in ogni stagione, ovvero il famoso Budget Cap. Scelte che, di fatto, sono in contrasto con una categoria che dovrebbe essere per definizione la massima espressione della tecnica. In aggiunta, le squadre ricorrono a tutti i possibili ammortizzatori sociali, anticipano le ferie del personale e riducono al massimo tutto ciò che consuma risorse. Si studiano calendari in modo da limitare al massimo le trasferte e vengono prese in considerazione soluzioni considerate impensabili fino a poche settimane prima, come disputare due corse in due fine settimana consecutivi sullo stesso tracciato, magari invertendo l'ordine di marcia.

In tempo di crisi, si può realmente affermare che vale tutto. La pandemia ha messo il mondo delle corse nella condizione di rimettere in discussione certezze acquisite, che traballano davanti alla necessità di superare il momento, in attesa di vedere la luce in fondo al tunnel. Ogni ingranaggio del Motorsport ha una funzione critica per il sistema. Gli stessi team principal delle squadre più solide sotto l'aspetto finanziario temono che le compagini di minor dimensione non riescano a superare il periodo, soprattutto qualora non si riuscisse in tempi ragionevoli a riaccendere i motori. Solo pochi giorni fa, il n°1 McLaren Zak Brown ricordava a tutti che la massima serie, se dovesse perdere per



> PER NOI TUTTO DIPENDE DALLE DECISIONI CHE VERRANNO PRESE DALLA FORMULA UNO
>
> RENÉ ROSIN



FUTURO TUTTO DA DECIFRARE
Sopra Mick Schumacher impegnato con la monoposto della Prema durante i test prestagionali andati in scena in Bahrain. In alto a destra René Rosin

strada due team, farebbe fatica a sopravvivere. La stessa preoccupazione aleggia nei campionati più prossimi alla massima serie, come la F.2 e la F.3, che sono a loro volta alimentate dalle categorie minori come la F.4 o la Regional. Tutti i gradini della filiera del Motorsport manifestano la priorità vitale di ripartire in tempi rapidi, a costo di scendere a compromessi che non siano quelli di mettere a rischio la sicurezza del proprio personale. Ne abbiamo parlato con Renè Rosin e Maurizio Salvadori, i massimi esponenti dei team Prema e Trident, le uniche squadre che rappresentano il nostro Paese nelle due categorie che accompagnano la F.1. Dalle loro parole emerge la preoccupazione che accomuna chi svolge un'attività d'impresa, che richiede ingenti investimenti e che dà lavoro a svariate decine di persone, ma anche una forte determinazione di superare un momento inatteso di difficoltà.

René Rosin: «Ripartire in sicurezza»

- Come vivete queste settimane senza corse?

«Siamo fermi. Stiamo aspettando di ricevere notizie dagli organizzatori, di conoscere quali saranno le novità. Per noi, tutto dipende dalla scelte che verranno fatte dalla F.1, visto che gli effetti scenderanno a cascata su F.2 e F.3. Sappiamo che c'è la forte volontà di ripartire e attendiamo di essere coinvolti nei piani di ripartenza. Come azienda, abbiamo adottato tutte le soluzioni messe a disposizioni dal Governo. Stiamo usufruendo degli ammortizzatori sociali e ci auguriamo di tornare a correre prima che la situazione diventi critica e, per tante squadre, irrecuperabile. In Prema, siamo un gruppo di oltre 60 persone impegnate in 4 categorie, che sono ovviamente tutte ferme. Abbiamo un monte stipendi importante. Stiamo facendo delle proiezioni per quel che concerne il cash flow nei peggiori scenari. Siamo tra le scuderie più solide sotto l'aspetto finanziario, ma non ci sono i margini per andare avanti a lungo in queste condizioni. Avendo personale di nazionalità diverse, ho riscontrato che gli ammortizzatori sociali da noi garantiscono un trattamento economico inferiore ai dipendenti rispetto ad altre nazioni. Se guardo avanti, penso che gli effetti di questa pandemia sulla nostra economia si sentiranno almeno fino al 2022. Servirebbero prestiti alle piccole medie imprese con piani di rientro a lungo termine, qualche decina di anni. Noi non abbiamo chiesto affidamenti, li teniamo come un'estrema ratio».

- Come avete gestito il personale?

«Prima del blocco totale gli ingegneri lavoravano in smart working, mentre il personale che lavora sulle macchine ha usufruito delle ferie anticipate.Ora anche gli ingegneri, insieme a tutto il personale, sono in cassa integrazione. Non appena ci comunicheranno i piani per riaccendere i motori, gli ingegneri inizieranno nuovamente a lavorare in smart working, anche perché sono dislocati in varie nazioni. Abbiamo anche rimodellato il modo di operare in squadra quando ripartiremo, stiamo implementando delle procedure per differenziare le zone comuni in linea con la normativa Italiana e comunitaria. Anche questi aspetti comportano costi aggiuntivi. Serve una maggiore turnazione anche per quel che concerne le pause pranzo. Non sarà consentito uscire per andare al ristorante, per evitare contatti con l'esterno. Ognuno sarà testato prima di entrare in autodromo, servirà arrivare prima in circuito».

- Qual è l'orizzonte temporale per la prima corsa della stagione?

«In questo momento si ragiona su Spielberg in



VOGLIA DI RIPRENDERE
L'israeliano Roy Nissany nei test andati in scena in Bahrain prima dello stop. Sotto il titolare della Trident, Maurizio Salvadori

luglio. Siamo però consapevoli dei vincoli posti dall'ambiente esterno. In questo momento si ragiona su soluzioni realisticamente implementabili».

- Ci sarebbe spazio per le serie minori se la F.1 dovesse disputare 2 corse nello stesso week-end?

«Sì, anche perché tutte le nostre corse sono sempre in concomitanza e non sono previste deviazioni alla regola. Ho letto che si potrebbe correre anche su due week-end doppi con 2 corse a Spielberg e 2 a Silverstone nel giro di un mese. Se ci fossero delle quarantene, dall'Austria ci trasferiremmo direttamente in Inghilterra. Inizieremmo con una doppia corsa in Austria e Inghilterra e rimarremmo subito fuori per 5 settimane. Sarebbe un inizio molto impegnativo. Per il momento, sono però semplici speculazioni. Anche perché i vari Stati devono ancora comunicare i loro piani di implementazione della fase 2, quella della ripartenza».

- Come è stata l'esperienza in Bahrain, con la corsa che è stata posticipata soltanto dopo la cancellazione del Gp d'Australia?

«La corsa di Sakhir ha avuto un destino controverso. In Bahrain abbiamo svolto i pre-season test e lasciato le macchine in vista della prima corsa della stagione. Al termine dei test collettivi il nostro staff è rientrato. In un primo momento la corsa è stata confermata a porte chiuse. Per evitare le quarantene, siamo tornati in Bahrain con grande anticipo, ma poco dopo il nostro ritorno a Manama la corsa è stata definitivamente cancellata. Tra voli, alberghi, noleggi e modifiche, le vicissitudini della corsa in Bahrain ci sono costate oltre 50mila euro in aggiunta».

- Come gestite le relazioni contrattuali con i piloti in questa fase?

«Per il momento non ci sono problemi, tutti i nostri piloti non vedono l'ora di cominciare la stagione. Comprendono con grande maturità la situazione. Ma è molto importante che si parta e si disputi un campionato regolare. Se dovessero saltare delle corse, si faranno valutazioni caso per caso. E ci sarà anche un impatto sui test concordati».

- Quanto è importante che si parta non appena possibile?

«Tantissimo. Se la stagione parte, penso che non perderemo nessun team per strada. Se, invece,

> ***UN TEAM DI F.2 È COMPOSTO DA UNA QUINDICINA DI PERSONE, UN MESE SAREBBE PIÙ CHE SUFFICIENTE PER ORGANIZZARCI***
> MAURIZIO SALVADORI



quest'anno non si corresse, sarebbe un grosso problema per molti. Soprattutto per i team più piccoli, che non hanno ancora messo insieme il budget di tutti piloti, sarebbero spacciati se non trovano altre risorse. Ci sono squadre che non hanno ancora completamente definito il line-up! Ci sono tanti costi fissi. Se stiamo fermi meno di tre mesi, non possiamo nemmeno fermare l'assicurazione. Inoltre, è importante che anche le categorie sotto la Formula 3 non vadano in crisi, perché sono loro a portare i giovani talenti alle categorie superiori. Se si fermano loro, alla fine si arresta tutto. È come se si tagliassero le radici».

Maurizio Salvadori: «Ora vale tutto!»

- Come vivete questo momento di blocco forzato?

«Siamo in attesa. Al momento non abbiamo nessun tipo di notizia, proposta o suggerimento da parte degli organizzatori. La situazione esterna non è ben decifrabile. Il quadro generale è ancora troppo fluido. Il nostro auspicio è che ci siano al più presto i presupposti per pianificare la ripartenza delle nostre categorie. Qualora quest'anno i campionati non dovessero iniziare, tante squadre incontrerebbero una montagna di problemi. Alcune scuderie si trovano in Paesi che garantiscono un supporto consistente alle imprese e saranno certamente avvantaggiate nel gestire questo momento di difficoltà. Trovarsi in un Paese o in un altro può fare la differenza sotto questo punto di vista».

- Ti sei fatto un'idea su quando si potrà ripartire?

«Una visione realistica della situazione mi dice però che ripartire in tempi rapidi sarà drammaticamente difficile. Non pensavo sussistessero i presupposti economici per riuscire a correre a porte chiuse, visto che il cinquanta per cento degli introiti di un Gran Premio è legato alla cifra corrisposta dagli organizzatori, mentre l'altra metà arriva dai diritti televisivi. Il fatto di poter correre senza la prima componente mi stupisce, non so come si sopperirà alla mancanza di incassi. Evidentemente, gli organizzatori avranno trovato delle soluzioni o compromessi con i team di Formula Uno».



- Cosa ti suggerisce la tua esperienza di organizzatore e manager nello show business?

«Nel mondo della musica si prevede un ritorno ai concerti per febbraio o marzo 2021. Non riesco a comprendere come il mondo delle corse possa risolvere così in fretta questa situazione, se non a condizione di rinunciare agli spettatori. È anche vero che tra il Motorsport e la musica ci sono delle differenze sostanziali, visto che nei concerti non si può fare a meno del pubblico ed il mantenimento delle distanze di sicurezza è sostanzialmente impraticabile. Sotto l'aspetto logistico, nelle corse ci sono degli aspetti molto complessi legati all'eterogenea provenienza degli addetti ai lavori, che sono diverse migliaia considerando le varie categorie. Fatico a immaginare come riescano ad arrivare da tutto il mondo in un momento in cui esistono rilevanti limitazioni nel trasferimento aereo e diversi Paesi impongono regimi di quarantena. È tutto molto complesso. Poi ci sono aspetti organizzativi legati al distanziamento del personale che lavora sulle macchine. Dobbiamo garantire la massima sicurezza a tutte le persone in circuito. In sintesi, mi auguro si possa partire in fretta, ma sono consapevole che sarà una sfida realmente difficile. Se dovessimo iniziare ai primi di luglio, la decisione va presa entro un mese e va ufficializzata alle squadre».

- Quanto tempo di pianificazione vi serve?

«Sotto questo punto di vista, noi siamo molto reattivi. Un team di F.2 è composto da una quindicina di persone, un mese sarebbe più che sufficiente per organizzarci. La stessa cosa vale per la F.3, nella quale sono coinvolte alcune risorse in più. I nostri ingegneri stanno lavorando come se il campionato fosse in corso, le nostre iniziative di sviluppo non si sono mai fermate. Siamo solo in attesa di notizie e non possiamo fare altro che aspettare. Se vogliamo semplificare, in questo momento il personale tecnico è in smart working, mentre quello operativo che lavora sulle macchine è in cassa integrazione a casa».

- Il vostro staff è rimasto diverse settimane in Bahrain, dopo i pre-season test, per poter disputare la prima corsa della stagione ed evitare problemi legati alle quarantene. Dopo Melbourne, è però saltata anche la corsa di Sakhir. Che idea ti sei fatto di quanto è accaduto?

«Teoricamente, c'era che la possibilità di correre senza la F.1, proprio come hanno fatto la Moto 2 e Moto 3 a Doha. Ma non spetta a noi prendere questo tipo di decisioni, anche perché non so quali sarebbero stati i costi organizzativi nel fare correre solo le categorie minori. Dopo la cancellazione di Melbourne, c'è stato un giustificato effetto domino e anche la corsa in Bahrain, originariamente prevista a porte chiuse, è stata posticipata. C'era una forte pressione dell'opinione pubblica affinché si fermasse tutto. La notizia dei contagi all'interno del paddock era ancora fresca e non si sapeva se altri addetti ai lavori si sarebbero infettati nei giorni successivi. Penso che sarebbe stato contro ogni logica non considerare tutti questi aspetti e correre ugualmente, anche se a porte chiuse, la corsa di



Sakhir. Alla notizia della cancellazione della corsa, tutti i ragazzi sono rientrati alla base, in gruppi diversi, senza problemi».

- Passando alla Formula Uno, consa ne pensi di due corse nello stesso fine settimana?

«Non vedo problemi per la Formula Uno nel fare una corsa sabato e una domenica. Anzi, nell'ambito di un processo di rinnovamento, questa sarebbe una buona idea. La formula attuale, con un giorno e mezzo dedicato alle prove libere, mi sembra dispersiva. Sacrificare un po' le prove libere e avere due corse nello stesso fine settimana, come succede con la Formula 2 e la Formula 3, farebbe bene allo show. Se la necessità di recuperare delle corse genera uno stimolo in questa direzione, ben venga».

- Con due Gran Premi nello stesso fine settimana ci sarebbe un adeguato spazio per le categorie minori?

«Sì, non vedo problemi organizzativi. Sono cose che con un po' di flessibilità e buona volontà si gestiscono!»

- Sareste disposti a disputare delle corse lontane dalla F.1?

«Stiamo affrontando un'emergenza, bisogna attribuire le corrette priorità. Penso sia sbagliato scartare in partenza delle soluzioni che ci consentirebbero di recuperare delle corse. Non siamo nella condizione di non approvare delle proposte. Cerchiamo di salvare il salvabile per disputare un numero minimo di eventi. Se così fosse, quel'è il problema? È già successo in passato. Stiamo parlando solo di ipotesi, visto che non conosciamo i vincoli contrattuali, i diritti televisivi, i problemi organizzativi, i costi … tutti elementi che stanno alla base delle scelte di chi organizza un campionato. Noi siamo disponibili a dare tutta la nostra collaborazione per supportare le loro proposte. Ovvio che se, per ottenere la validità del campionato, serve rinunciare a qualcosa, è corretto farlo».

- Avete problemi con i piloti sotto l'aspetto contrattuale, dato che in questo momento non si corre?

«La sensazione che ho è che tutti si vogliano adeguare alla situazione e siano disponibili a fare anche dei sacrifici. In questi momenti, serve soprattutto essere flessibili e intelligenti, senza arroccarsi. Ma è molto importante che i campionati inizino».

- Avete delle riunioni periodiche con gli organizzatori?

«Sì, si ragiona su vari scenari. Ma la situazione è molto fluida e si hanno troppo poche certezze. Non le hanno nemmeno i Governi, che si appoggiano a luminari della medicina e scienziati. In questo momento le nostre riunioni non sono ancora decisive. Analizziamo delle soluzioni, studiamo degli scenari, ma alla fine restiamo alla finestra in attesa di capire cosa si potrà fare e che la Formula Uno faccia le proprie scelte. Noi siamo disposti a correre fino a fine anno ed oltre. Un tempo nei primi mesi dell'anno c'era la GP2 Series Asia si più correre anche in inverno. Siamo in emergenza. Mai, come in questo momento, vale tutto!» ●

NEI TEST L'UNICA USCITA DELLE F.2 2020

Sopra ancora un'immagine delle prove collettive andate in scena a Sakhir: è stata l'unica occasione per vedere in azione le monoposto F.2 2020



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

Ultimo duello a Jerez!

NEL 1997 LA SFIDA IRIDATA TRA LA WILLIAMS DI JACQUES VILLENEUVE E LA FERRARI DI MICHAEL SCHUMACHER VIVE LO SHOWDOWN DECISIVO NEL GP FINALE DELLA STAGIONE F.1. COL TEDESCO CHE SUBISCE LA RIMONTA DEL CANADESE, RIFILANDOGLI UNA BOTTA, MA AVENDO LA PEGGIO...



di Matteo Novembrini

In Andalusia la Formula Uno non ci mette più piede da un pezzo, soprattutto per una gara. L'ultima, proprio nel 1997, con un addio in grande stile, perché di quella corsa si parlerà nei secoli dei secoli. Noi lo facciamo oggi, per rispolverare uno degli epiloghi più velenosi del mondiale di Formula Uno.

Una matrioska

Siamo in Spagna, a Jerez de la Frontera, ma si corre per il Gran Premio d'Europa, l'ultimo della stagione 1997. Michael Schumacher contro Jacques Villeneuve, Ferrari contro Williams ed un'infinità di temi che rendono questa gara unica, un intreccio di tanti racconti, uno contenente un altro strettamente legato, come fosse una matrioska: la Ferrari che torna a giocarsi un mondiale, l'antagonista che altro non è che il figlio del sempre amato Gilles, le qualifiche pazze, l'accordo segreto tra Williams e McLaren, la follia di Schumi, l'epilogo. Un romanzo, più che un fine settimana di gara.

Un caso unico nella storia

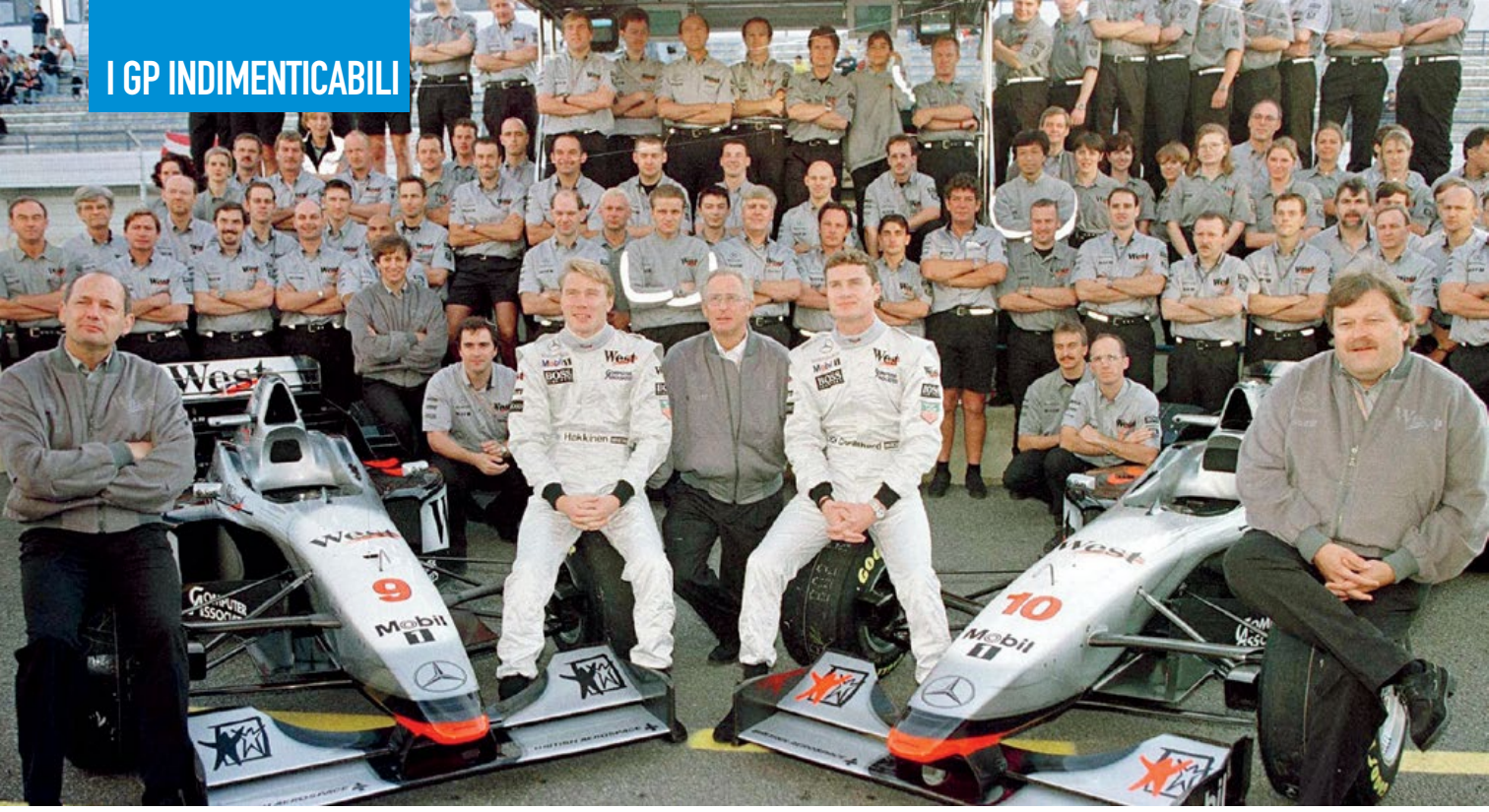
In Andalusia il clima è caldo e non solo perché si tratta di una terra meravigliosamente mediterranea, dove si possono trovare temperature tardo-estive anche ad ottobre inoltrato, ma soprattutto perché una grande stagione sta per vivere il suo atto finale con un esito difficilmente prevedibile a priori: Schumacher guida la classifica con 78 punti, appena uno più di Villeneuve, con la Williams che si è già messa in tasca il titolo Costrut-



QUELLA TOCCATA COSÌ CATTIVELLA
Siamo al momento che decide corsa e campionato '97: Villeneuve infila Schumi, che reagisce rifilandogli una toccata insidiosa, la quale però metterà il tedesco fuori gara. Per il canadese, iridato, è festa grande sul podio, sopra. E Hakkinen su McLaren vince la gara...

tori. Per Jody Scheckter, ospite ai box del Cavallino, il cuore è diviso a metà, con queste parole: «*Sono legato alla Ferrari, ma il piccolo Jacques da bambino giocava sulle mie ginocchia, mi fa effetto vederlo vicino al sogno costato la vita a suo papà*». È stata una stagione straordinaria, molto bella e combattuta, dove una Williams sempre molto veloce è stata fronteggiata da una Ferrari sì in crescita ma ancora incapace di essere la prima della classe, e che deve al talento sopraffino di Schumi la possibilità di giocarsi di nuovo, per la prima volta dopo sette anni, il titolo Piloti all'ultimo round. Tensione palpabile nell'aria, soprattutto a fine qualifiche, quando la tabella dei tempi riporta un qualcosa che non si era mai visto in F.1: Villeneuve, Schumacher e Frentzen, con l'altra Williams, hanno messo a segno tutti quanti lo stesso identico tempo, al millesimo: 1'21"072. La griglia di partenza viene decisa in base a chi per primo ha messo a segno quel crono, dunque pole a Jacques, poi Michael ed infine Heinz-Harald. Una cosa incredibile, talmente incredibile da risultare appunto poco... credibile: dopo quasi 23 anni, c'è ancora chi sostiene che quei tre tempi identici non fossero propriamente un caso...

Sembra andare tutto così bene, ma invece...
Pole o non pole, non importa: Michael Schumacher è talmente ispirato che al via è un fulmine capace di avventarsi subito sulla prima posizione, sorprendendo un Villeneuve partito maluccio e scavalcato pure da Frentzen, che però come pre-



vedibile, cede nuovamente la seconda posizione al caposquadra una volta assodato di non avere il passo per andare a prendere Schumi, che là davanti marcia come un orologio svizzero. Dopo 22 tornate Michael va ai box per la prima sosta disponendo di circa 5" di vantaggio su Villeneuve, che effettua il pit-stop nel passaggio successivo. Ritardano la sosta Frentzen ed Hakkinen, che si ritrovano così davanti a Schumi: Frentzen, compagno di Jacques, rallenta leggermente il ritmo favorendo così la rimonta del canadese, che ricuce praticamente tutto il distacco dal rivale tedesco provando anche un attacco intimidatorio ma senza successo.

Quando anche la Williams numero 4 va ai box, Schumi torna al comando della corsa sempre braccato da Villeneuve, per una situazione che resta così fino al giro 43, quando il tedesco imbocca nuovamente la pit-lane per la seconda ed ultima sosta della sua gara, imitato nella tornata seguente da Jacques, al quale un solo giro non basta per portarsi davanti all'avversario. Siamo così nell'ultimo terzo di gara, le squadre ed i meccanici dei due contendenti al titolo sono stati impeccabili, adesso è tutto nelle mani dei protagonisti del mondiale 1997, negli ultimi 25 giri del Gp che decideranno il campionato. Jacques rientrando in pista è finito dietro a Coulthard, e nei pochi chilometri prima della sosta dello scozzese perde un po' di terreno nei confronti di Michael, per il quale quei secondi persi dalla Williams potrebbero essere quelli decisivi. Potrebbero, ma non lo sono, perché Jacques ha deciso: basta calcoli, o tutto o niente, e si mette a spingere come un dannato. C'è un Paese, il Canada, che per via del fuso orario si è svegliato di buon'ora per quella che potrebbe essere una pagina di storia dello sport canadese e Jacques non vuole deluderli. Senza Coulthard davanti, al primo passaggio dietro Schumi la Williams recupera ben 1"6 in un giro sulla Ferrari. Al muretto del Cavallino chiedono a Michael se è tutto ok, con Schumi che inizia a guardare con un po' più di insistenza gli specchietti retrovisori, aspettandosi un attacco che Jacques sta perfezionando metro dopo metro. L'attacco arriva presto, prestissimo, forse anche prima di quanto il tedesco potrebbe aspettarsi. Siamo nel corso del 48° giro, quello che deciderà le sorti del campionato: Villeneuve, in tutta la sua bravura e furbizia, esce dalla scia all'ultimo momento e si attacca disperatamente ai freni alla staccata della Dry Sac, riuscendo a buttare la sua Fw19 all'interno della Rossa, che all'improvviso ha uno scarto repentino verso destra. Contatto inevitabile e voluto, ma Schumi ha fatto male i suoi calcoli: è sua la macchina che viene spedita fuori verso l'esterno, dove c'è la ghiaia, mentre la Williams, pur subendo il colpo, riesce a restare in pista, forse addirittura aiutata dal "rimbalzo" contro la Ferrari, che finisce dritta a ruote bloccate. Schumi prova a ripartite, accelera, ma ormai è insabbiato, le sue ruote girano a vuoto. La sua gara è finita, il mondiale pure. Il peggio, invece, è appena cominciato.

UNA DOPPIETTA CHE APRE UN CICLO!
Sopra, Dennis (McLaren) e Haug (Mercedes) posano con i loro ragazzi e i piloti Hakkinen e Coulthard, che con la doppietta di Jerez a fine stagione daranno vita a un futuro ciclo vincente. Sotto, Irvine, il secondo di Schumi, quinto al traguardo, nel Gp d'Europa, così negativo per la Ferrari



Jacques esulta, Michael spiega

Schumi scende dalla vettura, si toglie il casco ed in piedi su un muretto si mette a guardare la curva del fattaccio, proprio mentre sta transitando ancora Villeneuve. È la cartolina di un mondiale che



d'improvviso per la Ferrari si svuota, con lo sguardo affranto di Schumi che incoccia quello del rivale che invece è ancora in gara, inarrestabile verso la conquista del titolo. Con Schumi kappaò a Jacques basta anche solo il punto del 6° posto per laurearsi campione, per questo il canadese va di conserva negli ultimi 20 giri, facendosi addirittura passare dalle McLaren di Hakkinen e Coulthard all'ultimo giro, chiudendo terzo e con la certezza del titolo.
Tempo di festeggiamenti al box Williams, tempo di spiegazioni in quello Ferrari: è una serata spagnola difficile per il Cavallino, raggiunto anche da Luca Cordero di Montezemolo con un volo privato per stare vicino alla squadra, investita da un vero e proprio polverone mediatico: il bersaglio ovviamente è Schumi, la cui mossa non è proprio piaciuta. È una cannonata alla credibilità del tedesco, attaccato da un po' tutta la stampa, con le pagine più spinte che ne chiedono addirittura il licenziamento in tronco.
La Fia in un primo momento archivia l'episodio come incidente di gara, ma poi ci ripensa e mette sotto accusa il tedesco. Nel frattempo la Ferrari fa quadrato intorno al suo pilota ed organizza 48 ore dopo il Gp una conferenza stampa speciale a Maranello in cui Schumi si dichiara unico colpevole. Michael aveva già capito di esserlo nel tardo pomeriggio di Jerez, quando Jean Todt, in privato, gli aveva mostrato le immagini dell'incidente: Schumi, che in un primo momento aveva chiesto al suo capo di preparare un ricorso contro Jacques, a suo dire colpevole di averlo buttato fuori, aveva compreso che capi d'accusa per il canadese proprio non ce n'erano.

Il processo ed il giallo

Non è abbastanza però per la Fia, che nella sentenza di circa due settimane dopo esclude Michael dalla classifica del mondiale (restano però le vittorie in pista) obbligandolo ad una campagna per la sicurezza stradale.
Una punizione non propriamente esemplare se si voleva leggere nella manovra di Michael una sconsiderata intenzionalità senza neanche concedere il dubbio della mossa istintiva, in un tentativo immediato e non ragionato di difendere, seppur duramente, la posizione in pista. Punizione che non soddisfaceva chi aveva chiesto pene più severe per il tedesco, forse graziato anche dall'altra faccia della gara di Jerez, ovvero quella degli accordi segreti tra la Williams e la McLaren. Perché sì, c'era anche questo nella domenica andalusa: le due squadre avevano stretto un patto, come dire, di non belligeranza, con le soste studiate a tavolino per non darsi fastidio nel gioco dei pit-stop. Il fatto che Coulthard dopo la seconda sosta si sia tenuto dietro Jacques per un giro non scagiona né l'una né l'altra scuderia, per il semplice motivo che le comunicazioni radio con i piloti furono registate e consegnate da Todt ai giudici, che scelsero di non approfondire la questione non prendendo provvedimenti, nonostante i contenuti fossero inequivocabili. Il doppio sorpasso subito da Villeneuve da parte delle McLaren nell'ultimo giro fu visto come un semplice episodio di gara, con Jacques assolutamente intenzionato a non prendersi inutili rischi che avrebbero potuto costargli il titolo.

SOLO LE BRICIOLE PER TUTTI GLI ALTRI
Sopra, Berger su Benetton, a Jerez quarto alla fine e, in basso, il momento terribile del ritiro di Schumacher. Col senno di poi, il tedesco dovrà rimandare di ben tre anni la festa per il suo primo (e terzo complessivo) titolo iridato vinto al volante della Ferrari

E se Michael non avesse finito comunque la gara?

Come mai Michael dopo la seconda sosta perse così rapidamente i circa 2"5 di vantaggio che aveva? Crollo emotivo? Gomme poco efficienti? Negli anni è rimasta sospesa nell'aria, senza mai essere dimostrata, pure la teoria secondo cui la F310B di Schumi il traguardo non lo avrebbe visto comunque, complice un problema tecnico, che avrebbe portato la Rossa numero 5 al ritiro prima della bandiera a scacchi. Cosa che non scagionerebbe il tedesco e che non giustificherebbe la brutta manovra di Michael, peraltro recidivo dopo Adelaide 1994, ma che ne darebbe una lettura quantomeno diversa. Più umana, forse, seppur comunque criticabile. ●



Rebaque H
enigma messican



A1979 INOLTRATO, L'OMONIMO PILOTA MESSICANO DECIDE DI DIVENTARE COSTRUTTORE DI F.1 E IN POCHI MESI FA REALIZZARE UNA MONOPOSTO CLONE DELLA LOTUS 79. MA, DOPO AVER DISPUTATO UN SOLO GP, LA VETTURA SPARISCE. COME? PERCHÉ? E QUALE RUOLO HA NELL'AFFARE IL GENIO JOHN BARNARD? LE RISPOSTE FINALMENTE CI SONO, COSÌ INATTESE DA DAR VITA A UN GRAN COLPO DI SCENA. PERCHÉ ILMODELLO SUCCESSIVO AVREBBE CAMBIATO LA STORIA...

di **Mario Donnini**

Stavolta attenzione doppia, perché se il punto di partenza parrebbe decisamente archeologico, cercando di analizzare contesti e misteri della Rebaque HR100, l'epilogo avrà un che di maledettamente romantico, rivelando un pizzico di quella che gli anglosassoni chiamano serendipity. Ossia quando frughi volendo una cosa e invece ne trovi un'altra. Come cercare un ago nel pagliaio e finire con lo sposare la moglie del contadino.
Quindi occhio anche al colpo di scena finale, che non guasta mai. Avvisati, eh.
La Rebaque HR100 resta una delle monoposto meno viste e studiate della storia della Formula Uno. E merita il suo posto nell'epopea dei Gran Premi, non solo per essere l'unica creatura messicana in lizza nel mondiale, ma anche perché il suo patron, il ricco Hector Alonso Rebaque, di fatto è l'ultimo a tentare di intraprendere l'avventura del pilota-costruttore. Anche se, di fatto, nell'anno successivo, il 1980, sarà ancora in griglia di partenza Emerson Fittipaldi con la Fittipaldi, ma Emmo, a onor del vero, aveva intrapreso la sfida ben prima dello stesso Hector.
Quindi Rebaque è l'ultimo della gloriosa specie dei piloti fai da te a provarci, riuscendo peraltro ovviamente solo in parte a centrare l'obbiettivo e non certo per colpa sua. Ma questi sono solo aspetti accessori della faccenda. Perché gli in-

QUESTA È LA STRANA STORIA DELLA PRIMA E UNICA F.1 MESSICANA. LA REBAQUE HR100 PORTA IL NOME DEL SUO PILOTA E COSTRUTTORE, RAMPOLLO DI BUONA FAMIGLIA E PATRON DI UN TEAM A SOLI 23 ANNI D'ETÀ. LA MONOPOSTO NEL MONDIALE SI VEDE POCHISSIMO, DISPUTA UN SOLO GP E SPARISCE, QUANDO ANCORA SONO MOLTI I SEGRETI CHE LA CIRCONDANO. MA ORA, FINALMENTE, VENGONO SVELATI

HR100





terrogativi e gli stimoli che suscita ancora oggi la Rebaque HR100, vista nel paddock solo per quattro Gran Premi, alla fine della stagione 1979, sono ben altri. E cioè questi: alcuni dicono che la HR100 altro non sia che una Lotus 79 modificata, è vero? Altri sostengono si tratti di un progetto del tutto indipendente, ex novo: per caso hanno ragione costoro? In ogni caso, quale fu il lavoro portato avanti dalla factory Penske di Poole, incaricata della realizzazione del progetto? E quali furono e con che tipo di contributi, i tecnici incaricati? E perché la monoposto ebbe vita agonistica così breve, comparendo alla fine della stagione agonistica 1979 e poi sparendo subito dopo e per sempre? Di più: quale ruolo ebbe in questo progetto il giovane e ancora quasi sconosciuto tecnico John Barnard, destinato a diventare uno dei maghi più acclamati e innovativi nella F.1 degli anni a seguire? Tranquilli, perché state per trovare risposte a tutti i quesiti, forse perfino facendo qualche balzo dalla sedia. Ancoratevi, dunque e andiamo avanti.

ORGOGLIOSO DEBUTTO NEL GP CANADA 1979
Sopra, Hector Rebaque al volante della Rebaque HR100 nel Gp del Canada 1979, culminato con un ritiro per cedimento agli attacchi del motore. È la sola presenza del marchio nella F.1 iridata. In alto, Hector sorridente

La spiegazione diretta di Ian Dawson

Spiegare e capire il fascino della Rebaque HR100 vuol dire affondare a piene mani nell'humus dei favolosi Anni '70, periodo ancora selvaggio e strano per la F.1, se è vero che era ancora possibile acquistare monoposto clienti e formare dal nulla una squadra, dandole il proprio nome e iscrivendola ai Gran Premi.

È questo il caso del giovanissimo Hector Alonso Rebaque, classe 1956, precocissimo gentleman driver e figlio d'arte - suo padre, Hector Alonso Rebaque Senior è architetto e tra i costruttori edili più facoltosi del Messico - che debutta nei Gp con una Hesketh a 1977 inoltrato, dopo qualche esperienza in Messico e nella F.2 europea. Dal 1978 in poi, e fino a tutto il 1979, Rebaque corre in F.1 con la sua squadra e ha Peter Reinhardt come team manager e Ian Dawson quale responsabile della gestione tecnica. E tocca proprio a quest'ultimo - poi artefice della Grid Gruppo C e ingaggiato dalla Pacific F.1 a metà Anni'90 -, spiegare nel dettaglio contesto e motivazioni della decisione di far nascere la Rebaque HR100: «*A fine Anni '70 il Rebaque F.1 Team ha sede a Leamington Spa* - spiega Dawson -, *ed è una buona organizzazione. In tutto ad andare ai Gran Premi per Hector siamo in dieci, il che può far sembrare la squadra molto piccola, ma per quei tempi non era mica così minuscola. In realta era la dimensione giusta per un team minore. Avevamo un buon budget e potevamo fare tutto ciò che serviva. In pratica, eravamo una specie di squadra B della Lotus, tanto che Hector aveva rilevato gradualmente tre 78 in più poi pure una 79 e, a dire il vero, ci fu anche qualche buon risultato*».



REBAQUE HR100

Tanto che nel 1978 Hector è gran sesto al Gp di Germania e Colin Chapman lo festeggia lanciando al suo arrivo il cappellino in aria, ripetendo il gesto fatto al transitare sotto la bandiera a scacchi di Andretti e Peterson, i suoi piloti, appena protagonisti di una gloriosa doppietta in quel di Hockenheim. Un altro clamoroso sesto posto sfuma nel finale a Long Beach 1979, con lo stesso Rebaque che si mostra molto più bravo e meno fermo di quanto i suoi detrattori vogliano lasciar intendere. «*La verità* - spiega lo stesso Dawson - *è che far lavorare a dovere quelle monoposto Lotus era terribilmente complicato. L'effetto suolo era ancora per molti una specie di affascinante terra di nessuno e noi eravamo i primi a potere e dover gestire una tecnologia che non ci apparteneva, provenendo direttamente da Chapman, che comunque una mano ce la dava. Però per far funzionare a dovere quelle Lotus ci volevano piloti professionisti come Andretti e Peterson, sennò nascevano problemi. Per esempio era molto difficile portare in temperatura ideale le gomme anteriori, sfruttando la piccola finestra d'utilizzo*».

In realtà, il team Rebaque è tra i pochissimi che gareggia con una sola vettura e questo non è un bene: «*Assolutamente no* - chiosa Dawson - *la mancanza di raffronti e comparazioni non aiutava per niente: sarebbe stato meglio correre con due monoposto. Quanto a Hector Rebaque, posso confermare che non guidava affatto male, come poi ha dimostrato più avanti*».

Ecco perché nasce la Rebaque HR100

Sull'improvviso cambio di rotta a metà stagione 1979 e sulle voci che cominciano a circolare di una nuova F.1, tutta messicana, Ian Dawson ha una spiegazione ben precisa: «*La verità è che la famiglia Rebaque voleva non solo un team d'impronta nazionale, ma anche una monoposto tutta messicana, con lo sponsor locale, la Birra "La Carta Blanca". E in quei tempi se ti affidavi alle persone giuste, potevi realizzare il tutto partendo praticamente da zero, anche una vettura da Gran Premio! Ed è esattamente così che è andata, nel caso della HR100. E attenzione a due aspetti: la macchina era tutta nuova e originale. Seconda cosa: se fatta crescere e sviluppata adeguatamente, non era affatto male. Ma a bloccare storia e crescita sono state ragioni di carattere indipendente, politico, che niente avevano a che vedere con l'aspetto tecnico*».



LOTUS 79

Dawson dice altro della vettura: «*Noi tutti sapevamo che la HR100 sarebbe diventata molto veloce, ma alla fine non erano restati né tempo né denaro per portare avanti un adeguato programma di test. Lo stesso Hector a un certo punto realizza che il suo sogno di poter assestarsi come nuovo costruttore in F.1 non è destinato ad avere futuro. In realtà proprio mentre la HR100 mette le ruote sull'asfalto, tutto sta cambiando, nel Circus. E in modo complesso e rapido. Stanno spopolando effetto suolo e turbo, con l'aerodinamica e la potenza che stanno diventando aspetti cruciali. Un piccolo team di una*







QUEL RAFFRONTO CON LA LOTUS 79
Sopra, a lato e nell'altra pagina il raffronto in parallelo tra la Lotus 79 di proprietà di Rebaque e la HR100 da essa derivata, sia nella visione frontale, che in quella laterale, nell'altra pagina. In basso a destra, il coraggioso pilota costruttore

sola macchina, peraltro privo di appoggi politici forti e senza budget illimitato, non può più permettersi di andare troppo lontano. Quindi, fin dalla nascita, la HR100 è una monoposto destinata a fare poca strada, ma comunque la percorre e in modo molto onorevole».

Frutto del lavoro di Geoff Ferries. E John Barnard?

La factory Penske di Poole si comporta come un service. Ovvero un evoluto artigiano che cuce su misura. A primavera inoltrata del 1979 Hector Rebaque si presenta con l'idea di una sua F.1 e con un limite di spesa. La ordina quasi fosse il vestito da un sarto e loro, i Penske Boys, in azienda fanno tutto il resto. In fondo si tratta di far nascere una monoposto nuova di pacca, partendo da tre punti fermi: un motore Cosworth DFV, un cambio Hewland e una Lotus 79.
Addirittura l'engineering di Poole acquista una Lotus 79 da Rebaque e la usa come base di lavoro anche se, di fatto, neppure una vite della gloriosa monoposto di Colin Chapman viene utilizzata per realizzare la Rebaque. Molto semplicemente, la vettura viene presa in ampia considerazione come punto di partenza, per costruire un clone sviluppato il quale - prendendo atto che la stessa 79 è ormai obsoleta e nel mondiale segna il passo -, possa portare avanti una sorta di evoluzione privata.
E come? Nel modo più logico e intelligente. Se la vettura del momento è ormai la Williams Fw07, tanto vale trasferire il disegno delle fiancate di quest'ultima sulla Rebaque HR100, riprendendo anche lo schema di gestione delle minigonne - i sigilli laterali scorrevoli che assicurano l'effetto suolo -, per creare una sorta di iorcocervo, in gran parte Lotus 79 e, in ciò che serve, Williams Fw07.
Tra l'altro la Penske si getta con entusiasmo nell'idea, perché realizzare la Rebaque e acquistare una Lotus 79 studiandola e sezionandola, vuol dire far pratica per la futura realizzazione delle Penske a effetto suolo, destinate alla F.Indy.
La struttura della HR100 la realizza il tecnico Geoff Ferries, con accorgimenti e miglioramenti che ne fanno un progetto autonomo e originale. Quindi chi sostiene che è una semplice e grossolana copia della 79, sbaglia. Così come chi, peggio ancora, vuol dar da intendere, che si tratti di una 79 ricicciata. No, la HR100 è una sorta di distopia vivente in cui la Williams di domani sposa la Lotus di ieri, fondendosi alla corte della Penske.

Fugaci ma non disdicevoli apparizioni

Dal dire al fare, c'è di mezzo ben poco, perché l'unico esemplare della Rebaque HR100 arriva nel Circus della F.1 quando ancora non è neanche stata completata l'operazione di montaggio, ai box del Gp d'Olanda 1979, a Zandoort. Gara in cui tra l'altro Hector Rebaque, nell'abitacolo della vecchia Lotus 79, giunge ottimo settimo.
La F.1 messicana viene quindi portata a Monza a inizio settembre, per farla partecipare al Gp d'Italia, ma viene pronta giusto per prendere parte alla fine delle prove e tempo di qualificarsi non ce n'è, tanto che risulta malinconicamente ventottesima su ventotto vetture in pista. Pazienza.
A questo punto le restano due soli shot, in Canada e a Watkins Glen, e il resto del racconto spetta allo stesso Hector Rebaque, pronto ad affabulare ma anche, al tempo stesso, a rivelare primizie tra il nostalgico e l'inatteso...

Il racconto dalla viva voce del protagonista

Quando il 23enne Hector Rebaque inizia la stagione 1979, non sa che sta per diventare il pilota Costruttore più giovane della storia della F.1 - di un anno più giovane dello statunitense Lance Reventolox, classe 1936, che nel 1960 aveva dato vita alla Scarab F.1 -, e, se è per questo, anche l'ultimo a intraprendere questa difficile e complessa avventura. E dire che l'annata era iniziata per correre con la fantascientifica e gloriosa Lotus 79 telaio numero 1. «*La Lotus 79 era ancora un vero missile, l'anno dopo del mondiale vinto con Andretti, ma il problema era dato dalle gomme che rifilavano a noi squadre minori. Veramente roba di terza scelta. Era come indossare uno smoking essendo costretti*





a calzare delle ciabatte. Così, quando la misura è colma, nella primavera 1979 protesto energicamente e mi rifiuto di prendere parte alla lotteria delle pre-qualifiche, in occasione del Gp di Montecarlo. La risposta arriva presto e chi conta in F.1 mi dice ben chiaro: "Le gomme competitive e di prima scelta sono riservate solo ai veri Costruttori, non certo ai privati". *Bueno, non c'è problema, basta saperlo: vorrà dire che diventerò subito Costruttore! In pochi mesi, nella factory Penske, a Poole, nasce quindi la Rebaque HR100, sì, prima F.1 messicana della storia. La macchina finisco di montarla nel corso delle prove del Gp d'Italia. E in Canada, nella gara successiva, a Montreal, accade il colpo di scena che nessuno conosce nei dettagli, se non io e Bernie Ecclestone...».*

L'affaire canadese

Il racconto di Hector Rebaque prosegue deciso: «*Niki Lauda, bicampione del mondo, prima guida Brabham e in quel momento il pilota più prestigioso e pagato del mondo della F.1* - anche se reduce da un'annata no, ndr -, *durante le prove del venerdì scende di macchina e all'improvviso, sussurrando all'orecchio di Bernie, gli comunica con decorrenza immediata ii suo ritiro dal mondo della F.1*».
È una delle più grandi bombe nella storia dell'automobilismo e Ecclestone nel giro di pochi secondi si ritrova a dover sostituire il più forte pilota della F.1 moderna col primo che capita. Cioè, Rebaque... «*Pochi minuti e Bernie arriva al mio box, trafelato, dicendomi senza preamboli:* "Hector, abbiamo un problema". *Quale, Bernie?* "Niki è out e mi servi per qualificare la sua Brabham. Tra tutti i piloti del Circus già in pista, solo tu puoi svincolarti in un attimo perché sei sia patron che pilota e non puoi dirmi di no: questa è la tua grande occasione!"».



E Tu, Hector? «*Be', io ci penso su. Devo fare una scelta: qualificare la prima F.1 messicana della storia o entrare in un top team? In altre parole, testa o cuore? Solo l'interrogativo mi fa sudare freddo. Ma alla fine, senza stare troppo a cincischiare, decido: cuore! Dico no a Bernie, che ingaggia subito Ricardo Zunino, il quale era a bordo pista a fare lo spettatore. Quanto a me, tolto il peso dallo stomaco, entro in pista e - bang! -, metto in griglia di partenza la Rebaque HR100, addirittura in penultima fila, facendo meglio della Shadow di De Angelis e della Tyrrell di Daly. E, se devo dire la verità, anche adesso che son passati più di quarant'anni da quel giorno, sono ancora fiero di quella mia scelta*».
La gara è questione di poco: quando sta per avvicinarsi la metà della distanza, cede l'attacco del motore al telaio - tipico guaio di gioventù - e la corsa della HR100 finisce, tra l'altro, per sempre. Hector dopo un avvio guardingo aveva guadagnato ben presto quattro posizioni e si stava decisamente ben comportando, ma purtroppo proprio sul più bello il sogno finisce.









I TANTI VOLTI DI UNA STORIA INTENSA
Sopra, la Rebaque a Watkins Glen 1979, il suo addio alla F.1. A lato, è a Montreal. A destra, Hector e, nella foto in bianco e nero, vediamo tutti i protagonisti del box Brabham, ovvero Blash, Ecclestone, Lauda, Zunino e Ghedini. In alto a destra, la Rebaque HR100 in un'immagine recente: viene conservata dal suo artefice. In basso a destra, Rebaque e Ecclestone quasi quarant'anni dopo, si salutano in pit-lane, in occasione del Gp del Messico

La HR100 esiste ancora!

Nell'ultimo Gp della stagione, Usa East al Watkins Glen, la Rebaque ha un problema tecnico ed è praticamente costretta a saltare le prime sessioni, poi ci si mette il maltempo e nelle poche e restanti prove nulla gira a dovere, tanto che il tutto termina con una mancata qualificazione. Non ci saranno prove d'appello. La Rebaque HR100 sparisce per sempre dal mondo dei Gran Premi. *«Le cose andarono così* - racconta Hector -: *a fine 1979 scoppia di nuovo il problema delle gomme. Proprio non ce ne sono di decenti, per i piccoli team, e anche essere diventato Costruttore non serve a nulla. Capisco che è finita. Vedi, tutti hanno sempre pensato che la FOCA, ossia l'associazione dei Costruttori capeggiata da Ecclestone, fosse in realtà il gruppo dei team filobritannici, invece non è vero, c'è un grande equivoco. Era un club molto, molto più ristretto: quelli che volevano far sopravvivere li facevano stare dentro e gli altri no. Per esempio con Surtees e Hesketh la FOCA fu assai ostile e creò le basi per il loro ritiro. Con me andò allo stesso modo e fu così che alla fine del 1979 chiusi tutto».*

E la Rebaque HR100 esiste ancora e la custodisci gelosamente a casa tua, in Messico, vero? *«Certo che sì e ne sono molto orgoglioso, anche se c'è un'altra parte della faccenda, rimasta fin qui segreta, che merita un supplemento di racconto. Perché, conosciuta adesso, ha caratteristiche tali da sorprendere e far sussultare chi ben conosce la F.1 d'allora».*

Il colpo di scena finale

Hector Rebaque va fino in fondo e parla anche della sola parte irrealizzata, all'interno della sua breve avventura di pilota-costruttore: «*È ora di svelare un segreto. Il tecnico John Barnard non lavorò sulla HR100, in realtà, anche se molti lo hanno erroneamente collegato a questo progetto, ma in realtà era incaricato di progettare la mia F.1 che avrebbe dovuto correre nel 1980, sostituendo il modello precedente, che consideravo di transizione. In poche parole sto parlando della Rebaque HR200, ovvero una monoposto rivoluzionaria, meravigliosa, capace di cambiare la storia delle corse. Ma non se ne fece niente, perché ormai avevo deciso di tirare già la saracinesca. Tuttavia la storia di quell'idea nuova e che mi aveva molto colpito, non finì certo lì. Con quel progetto che gli era rimasto in mano della Rebaque HR200, mister Barnard giustamente se ne andò subito dopo da Ron Dennis, il quale stava entrando come socio alla McLaren. E fu così che quella che avrebbe dovuto essere la Rebaque HR200, una volta costruita, divenne la celeberrima McLaren Mp4/1. Ossia la prima F.1 con la scocca in carbonio: una pietra miliare, dopo la quale nulla nei Gran Premi fu come era prima. Questa storia nessuno la sa, ma è divertente. Lo stesso Ron Dennis non l'ha mai svelata a nessuno ed è una cosa che ricordo con molto piacere, nella mia avventura di Costruttore. Superata solo, in termini di gioia, dal riuscire a prendere il via in un Gran Premio iridato con la prima e a tutt'oggi unica monoposto messicana in tutta la storia della F.1, la mia adorata Rebaque HR100».*



Penske Pc3
avanti, March!



IL MODELLO CHE NEL 1976 PATRON ROGER FA DERIVARE DALLA MARCH 751 VANTA UNA CARATTERISTICA PARTICOLARE: È UNA MONOPOSTO CAPACE DI ASSUMERE DUE ASPETTI COMPLETAMENTE DIVERSI. E FARÀ RISOLLEVARE IL TEAM DOPO LA TRAGEDIA DI DONOHUE

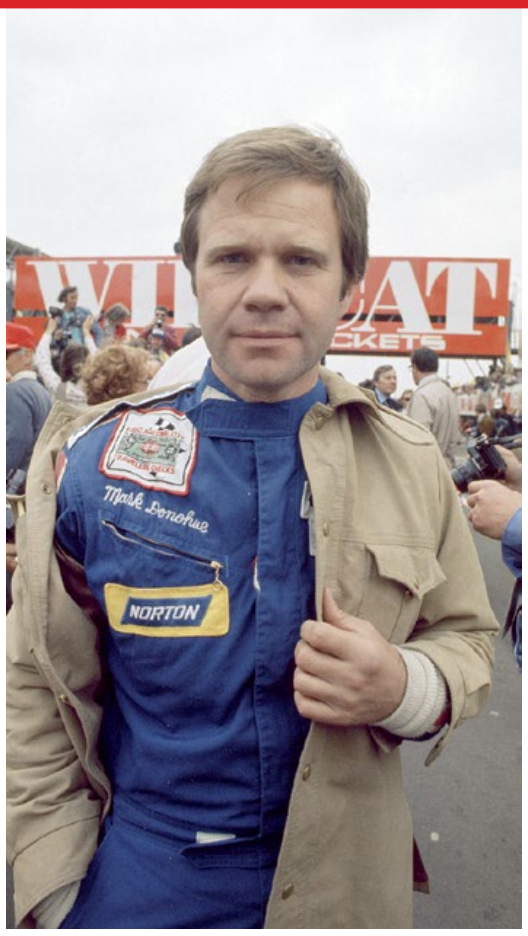
di Mario Donnini

Col senno di poi Roger Penske, oltre che imprenditore d'eccellenza, magnate e magnete multiforme dell'industria statunitense e non solo, può essere semplicemente definito come il vero padrone del vapore, in tutta la plurisecolare storia delle corse in America.
Oltre a essere, alla pari di AJ Foyt e Mario Andretti, tra le figure più note e rispettate anche se in una posizione defilata, più in pit-lane e in plancia di comando che in pista, rispetto ai due assi di ogni tempo della IndyCar.

Ora Penske Entertainment Corporation, sussidiaria di Penske Corporation, è fresca proprietaria di IndyCar Series, dell'autodromo e di Indianapolis Motor Speedway Productions, ma c'è stato un periodo in cui il Capitano, classe 1937, aveva spostato i suoi interessi decisamente nella F.1 iridata.
Addirittura, cominciando col saggiare i Gran Premi da pilota, one shot sia nel 1961 che nel 1962, quindi da entusiasta 25enne, prendendo parte per due volte al Gp Usa a Watkins Glen, prima su una Cooper T53 e poi con una Lotus 24, in entrambi i casi in

A VOLTE PER FARE UN PASSO AVANTI BISOGNA FARNE UNO INDIETRO PER PRENDERE LA RINCORSA. È ESATTAMENTE QUESTA LA MOSSA DI ROGER PENSKE, CHE DOPO LA MORTE A CAUSA DI UN CRASH IN PROVA DELL'AMICO E PILOTA MARK DONOHUE, IN AUSTRIA NEL 1975, PER RISOLLEVARE IL SUO TEAM F.1 REALIZZA UN CLONE DELLA MARCH, A DUE CONFIGURAZIONI. SARÀ IL PRIMO PASSO VERSO IL RISCATTO







UNA F.1 CHE È UN GRIDO DI REAZIONE
Sopra, Watson con la Pc3 al Gp del Belgio 1976 a Zolder e, a destra, tra Penske, a sinistra, e Moss in pit-lane al Gp d'Austria. A lato, lo stesso Watson con la Pc3 nella versione alternativa (che annuncia la Pc4) in prova a Brands Hatch. In alto, il compianto Donohue

forma privata, ottenendo rispettivamente un ottavo e un nono posto.

Nei Gran Premi da Costruttore!

Tuttavia l'assalto vero di Roger Penske alla F.1 ha luogo a metà Anni '70, dopo aver saggiato i Gp nella trasferta americana del 1971 schierando una McLaren col fedele sponsor Sunoco e il suo adorato pilota feticcio, il coetaneo e amico Mark Donouhe, il quale, al debutto nel mondiale, a Mosport, giunge stupendamente terzo nel Gp del Canada.

Un piccolo gustoso morso che regala a Roger Penske il gusto d'approfondire di più il mondo dei Gp anche in veste di costruttore.

Anzi, in veste di marchio a sé stante inizierà prima in F.1, dal 1974, e solo dopo in Indycar, ossia dalla seconda parte della stagione 1977.

Per la F.1, però, Penske agisce con lucida intraprendenza creando una factory attrezzatissima a Poole, in Inghilterra, ma mantenendo la licenza di Costruttore statunitense.

Il richiamo alle armi di Donohue

L'avventura nei Gp, che si annuncia esaltante, prevede il richiamo in servizio di Mark Donohue, che si è appena ritirato dalle corse. Il 37enne pilota-ingegnere, ovviamente non può resistere alla proposta del patron e amico e a fine 1974 si getta con entusiasmo nella campagna Penske all'interno del Circus iridato.

Si comincia a fine 1974 con la Pc1 progettata dal tecnico Geoff Ferris, tradizionale monoposto che adotta lo schema classico delle kit car del tempo, ovvero motore Ford Cosworth DFV, su monoscocca di alluminio, cambio Hewland DG400 e gomme GoodYear. La macchina non va male, tanto che debutta in Canada 1974 ventiquattresima in griglia e dodicesima in gara. Quindi nel 1975 la prima Penske è gran posto in Svezia, sempre con Donohue, eppure il perfezionista Roger Penske non è per niente convinto dei risultati.

Il suo punto di vista è che la squadra deve amalgamare mentalità e dna con i più classici prodotti della F.1 e così, da un momento all'altro, mette da parte la sua prima creatura per acquistare una March 751, la classica vettura-clienti, da schierare in pista a partire dal Gp di Gran Bretagna 1975.

L'esperimento comincia alla grande, perché Donohue è subito quinto. Il generoso e valido pilota fa solo in tempo a ritirarsi nel Gp di Germania e già il destino lo attende al varco nelle prove del Gp d'Austria. Nelle libere della domenica, infatti, causa lo scoppio di uno pneumatico alla Hella-Licht Kurve, lo statunitense subisce un grave incidente dal quale esce cosciente. Ma, trasferito in elicottero verso l'ospedale di Graz, il pilota accusa i sintomi di un'emorragia. Morirà poco dopo per complicazioni, senza aver mai ripreso conoscenza. La stessa sorte la seguirà anche un commissario, dapprima gravemente ferito dall'alettone perso dalla March.

Il team resta nella disperazione, Roger Penske è sgomento per la perdita dell'amico.





L'idea della strana Pc3

Bisogna ripartire da zero e Roger Penske dà direttive ben precise. Il suo pallino è evitare la troppa originalità e restare con la testa e le mani nel dna delle F.1, non vietandosi originalità tuttavia mai troppo pindariche.

Da qui la particolarissima Pc3, la monoposto della prima rinascita del team dopo la tragedia di Donohue, la quale è destinata al nuovo pilota John Watson, arrivato nell'ultima gara della disgraziata annata 1975. La nuova vettura in realtà viene realizzata utilizzando diverse componenti della March 751 e, sia nel telaio che nella carrozzeria, appare chiaramente un ricco clone della monoposto clienti prodotta a Bicester.

Il progettista Geoff Ferries nel suo lavoro viene aiutato dal collega Don Cox, già ingegnere di pista della Penske e proveniente direttamente dalle corse americane.

Il risultato è una macchina interim, una sorta di laboratorio viaggiante, con la possibilità di fruire di due vesti aerodinamiche diverse.

La prima, tipica della configurazione March, la seconda più esteticamente propria delle forme Penske, sia della prima Pc1 che di quella che sarà l'arma definitiva e la Penske più evoluta e sviluppata dopo quasi tre stagioni di sforzi, ovvero la bellissima e competitiva Pc4.

La Pc3 si difende dignitosamente

La Pc3 non è una monoposto né bella né fondamentale, ma è il simbolo del coraggio, della resilienza e della forza di una squadra che proprio non vuole mollare. E che crea questo modello di passaggio in attesa di fare la sua vera scommessa, con la originalissima e leggiadra Pc4 che verrà.

Con la Pc3 John Watson inizia la stagione 1976 e si difende bene. In Brasile è ottavo in griglia ma in gara è out per un principio d'incendio. Meglio gli va in Sud Africa, dove il nordirlandese è ottimo quinto, dopo che in qualifica s'era piazzato stupefacente terzo. Ma in verità la Pc3 non si mostra buona come



BASE E CLONE A CONFRONTO

Sopra, Watson nel Gp di Spagna 1976 con la Penske Pc3 davanti alla March di Peterson e alla Ensign di Amon. Sotto, il raffronto in parallelo tra March 751 e Penske Pc3, il suo clone: a sinistra, c'è Donohue in pit-lane al Gp di Germania 1975 e, a destra, vediamo Watson al volante della Pc3 in Belgio nel 1976



sperato, tanto che non si classifica a Long Beach, si ritira in Spagna col motore rotto, è settima in Belgio e decima a Montecarlo. Fine della storia iridata ufficiale, perché dal Gp di Svezia il team fa debuttare l'evolutissima Pc4 che comincia male ma viene pesantemente modificata. Tanto che proprio in Austria, là dove Donouhe aveva subito l'incidente dalle conseguenze fatali, John Watson stupirà il mondo andando a cogliere una vittoria liberatoria, che rappresenta anche una delle storie più intense e commoventi della F.1 di quegli anni.

Il destino dei due telai Pc3

Di Penske Pc3 ne vengono costruite complessivamente due. Il telaio 01 viene usato per la prima volta da Watson addirittura già in prova nel weekend del Gp Usa 1975, ma il debutto vero e proprio avviene appunto nel Gp del Brasile 1976, dove il nordirlandese utilizza però il telaio 02, più fresco. Curiosamente, però, da lì in poi gli preferirà quasi sempre il telaio 01, col quale correrà in Sudafrica, Usa West, Belgio e Monaco, mentre lo 02 farà la sua ricomparsa nella mani di John solo nel Gp di Spagna, usata come muletto fino al Gp di Gran Bretagna.

La carriera della Pc3 telaio 02 da privata

E per la Penske Pc3 la carriera non finisce qui, anzi, a ben guardare è solo all'inizio. Perché l'esemplare contrassegnato dal numero di telaio 02 in vista del Gp d'Olanda viene acquistato dallo sponsor F&S Properties, per fare correre il pilota locale Boy Hajye, il quale riesce a qualificarsi 21esimo su 26 ammessi. Poi in gara si ritira per un guaio alla trasmissione ed è l'addio della Pc3 alla F.1 iridata.



UN TRAMONTO DA F.1 PER PRIVATI

Sopra, Boy Hayje con la Penske Pc3 acquistata dai suoi sponsor per fargli disputare il Gp d'Olanda 1976. Sotto, Derek Bell nella serie British Shellsport 1977, con la stessa monoposto in livrea bianca. Passano quasi quarant'anni e, in basso, ecco il giapponese Kubota in gara con l'eterna Pc3 nel Gp di Montecarlo storico, edizione 2016

Con i colori Hexagon la Pc3 vince una gara!

Il telaio Pc3-02 per il 1977 ha ancora un perché, tanto che viene ceduto al team privato Hexagon, che imbastisce un programma piuttosto variegato e sempre nella configurazione aerodinamica della monoposto più prossima all'estetica March.
Tanto per cominciare, col pilota Bob Evans è 11esima alla Corsa dei Campioni a Brands Hatch, gara non valida per il mondiale, e poi con il forte Derek Bell al volante coglie una sorprendente vittoria a Oulton Park nella locale prova del campionato britannico Gr.8, che contrappone le F.1 alle ultime F.5000 in servizio. Bell poi ottiene due quarti posti e cede la monoposto a Henton per il finale di stagione a Brands Hatch, dove Brian ottiene un bel terzo posto, chiudendo in bellezza la lunga, intensa e positiva carriera della Pc3. La monoposto dai due volti, alla quale resta il doppio merito d'aver incarnato dapprima il meraviglioso spirito di resistenza del team e poi, alla fine, d'aver anche ottenuto una vittoria in una gara minore, che è anche l'ultima - anche se non iridata -, per una Penske, in una competizione aperta a vetture di Formula Uno. ●





WRC 2022-24
ibrido caldo



ANDIAMO A SCOPRIRE NEI DETTAGLI COME SARANNO LE NUOVE RALLY 1. DEL FUTUROFIGLIE DI UNA SERIE DI NORME CHE MIRANO A RIDURRE COSTI DI SVILUPPO, PRODUZIONE E FUNZIONAMENTO DELLE WORLD RALLY CAR

di Marco Giordo

In un periodo di piena crisi economica mondiale causata dal coronavirus, i reparti progettazione e sviluppo delle varie case costruttrici ufficiali impegnate nel mondiale rally lavorano a pieno ritmo, con la maggior parte dei tecnici che lo fa ovviamente da casa in "smart working". Il perché è presto spiegato, l'era delle Wrc ibride è partita in pompa magna e nessuno vuole perdere tempo perché sono state già approvate le caratteristiche tecniche relative al propulsore, basate sullo stesso tipo di normative e sullo stesso motore di base (motore GRE, Global Race Engine) delle attuali Wrc Plus. Ma tutte le marche sono già a conoscenza anche delle norme e dei joker relativi al telaio, in modo da consentire ai vari team di preparare le nuove Wrc 2022-24, le Rally 1 del futuro. Queste norme da quel che si dice in giro, verranno rese ufficiali nel prossimo Consiglio Mondiale in programma a giugno. Una serie di misure volte a ridurre i costi di sviluppo e produzione, così come era già avvenuto per quanto è stato già pianificato per i motori, con un risparmio globale dei costi che varierà dal 30% al 50%, visto che il costo minimo delle attuali Wrc Plus parte dai 750.000 euro della Ford Fiesta per arrivare a quello top di un milione di euro della Toyota Yaris. «*La categoria Rally 1* – ha evidenziato il FIA Rally Director Yves Matton – *dal calcolo che abbiamo fatto e dalle informazioni che abbiamo ricevuto dai costruttori, dovrebbe aggirarsi allo stesso livello del prezzo target di cui abbiamo sempre parlato per queste nuove auto, che è quello di 500.000 euro*». Da parte nostra siamo riusciti a scoprire in buona parte quali saranno queste linee guida relative ai telai delle nuove Wrc 2022. Vediamo ora dunque di esaminarle, comparandole con quelle vigenti con le attuali Wrc Plus. Le novità come vedrete sulle Wrc 2022 sono davvero tantissime ed in parte innovative.



Telai totalmente liberi

In pratica per i telai si partirà dal concetto di "space frame", con lo stesso layout vigente ora in categorie come Nascar e Dakar. Quello che si vedrà dall'esterno è la vettura di produzione ma in realtà è una silhouette, un concetto totalmente diverso rispetto al passato. Il segmento resta quello delle Wrc Plus attuali, ma si mormora che ci sarà in Ford un cambio di modello perché dovrebbe essere la Puma e non la Fiesta il modello base della nuova Wrc 2022, perché la Puma è la vettura ibrida per eccellenza in vendita sul mercato da parte della casa americana. Nel recente passato per costruire una Wrc Plus, dalla vettura stradale toglievi tutto e davanti al telaio nudo la tagliavi e la alleggerivi per farla diventare una Wrc, con gli accorgimenti dovuti per passare da una due ruote motrici a una trazione integrale, con sospensioni ad hoc e asse centrale (albero di trasmissione) introdotto per avere una 4x4. In pratica del telaio originale ti restava ben poco, con la libertà totale sia nella sospensione anteriore (che fino al 2016 doveva seguire lo schema McPherson della macchina stradale per gli attacchi anteriori), mentre quella posteriore era già libera e adottava sempre lo schema McPherson. La categoria Rally 1, e questa è la grande novità che era già venuta fuori con diversi rumors, avrà invece dal 2022 un telaio totalmente libero. Si partirà dunque da un foglio bianco, con tralicci tubolari e attorno a questo "shell" si monterà il resto per farla assomigliare il più possibile al modello stradale. Una decisione che di sicuro farà abbassare i costi perché non si hanno vincoli di partenza sul telaio base. In pratica bisognerà sfruttare al massimo gli ingombri della vettura stradale, conservandone passo, distanza, lunghezza e larghezza, aggiungendo i mm stabiliti dal regolamento all'anterio-

UNO STOP CON VISTA SUL FUTURO

Lo stop del Mondiale Rally rilancia la discussione sulle norme che regoleranno il futuro della specialità



re, al posteriore e al laterale. Ovviamente, come accade dalle post gruppo B, per garantire la massima sicurezza all'equipaggio, il serbatoio dovrà essere posizionato in un certo modo staccato dal cockpit, e la gabbia del roll bar sarà simile a quella attuale. Norme queste che restano giustamente molto ferree come quelle della cellula di sicurezza. Si parla poi, i rumors sono questi e sono insistenti, di sospensioni anteriori e posteriori a doppio triangolo tipo pista, una scelta che potrebbe causare dei problemi sulla terra visto che la corsa dell'ammortizzatore potrebbe essere troppo limitata. La novità più importante riguarderà i differenziali. Attualmente sulle Plus quello anteriore è meccanico, il centrale elettronico e quello posteriore meccanico. Sulle Wrc 2022 la novità è che tutti e tre i differenziali saranno meccanici, il che implica dei risparmi che potrebbero rivelarsi discutibili. Infatti alla fine la differenza dei costi è tutta da verificare, perché storicamente si pensa che sia più costoso quello elettronico, ma mentre per i differenziali centrali elettronici poi nei 5 anni di omologazione non ci sono più spese, perché devi cambiare solo i software, quello meccanico ha i suoi costi di sviluppo. Ci sono infatti le rampe che sono ben cinque per ciascun tipo di vettura omologata, e ci sono molte più spese per lo sviluppo nel tempo di queste parti meccaniche. Quindi non è detto che i differenziali meccanici costino meno, e addirittura per assurdo avere tre differenziali elettronici come nel 2005 e 2006 sulla Focus e sulla XSara costava di meno. Il cambio a 5 marce invece potrebbe essere una scelta positiva, anche se è la prima cosa che infastidisce un pilota. In passato la Focus ad esempio nel 2007 aveva 5 marce, e comunque con una curva motore erogazione molto piatta, le differenze saranno minime, con il vantaggio che si cambierà di meno in prova speciale e quindi alla fine ci sarebbe un piccolo vantaggio. Tra l'altro nel 2004, la Peugeot 307 Wrc con la quale Gronholm vinse in Finlandia aveva addirittura un cambio leggerissimo a 4 marce.

IN MESSICO L'ULTIMO ROUND IRIDATO 2020
Sopra Evans in azione con la Yaris World Rally Car Plus al Rally del Messico, ultimo round del Mondiale 2020 andato in scena quest'anno prima dello stop

Gruppo frenante

La FIA si mormora che avrebbe deciso di tagliare i costi anche sul gruppo ruota, freni e sospensioni. In pratica si dice che le pinze dei freni saranno cambiate rispetto alle Plus, con il portamozzo che sarà unico per le quattro ruote. E così come già avviene nelle R5 si dovrà fare una struttura simmetrica che vada bene sia per la parte destra che per quella sinistra della macchina. Ovviamente è una scelta limitante

MOTORE E TELAIO, ECCO COME SARANNO LE WORLD RALLY CAR DEL FUTURO

Motore

Stesso tipo di normativa e stesso motore di base (motore GRE, Global Race Engine) delle Wrc Plus attuali, 1.600cc turbo con la novità dell'equipaggiamento ibrido (da utilizzare in trasferimento) di cui la "Compact Dynamics" sarà il fornitore esclusivo. Limite di 2 motori per stagione.

Telaio

- Libero come nelle vetture Nascar e Dakar, si partirà da un foglio bianco
- Il segmento a cui assomiglieranno le vetture resta quello delle Wrc Plus attuali
- Serbatoio in posizione di sicurezza staccato dal cockpit
- Gabbia del roll bar e cellula di sicurezza simili a quelle attuali
- Sospensioni anteriori e posteriori a doppio triangolo tipo pista
- I differenziali saranno tutti e tre meccanici
- Portamozzo unico per le quattro ruote (come già avviene nelle R5)
- Impianto frenante (pinze e campane) simile a quella di una R5
- Le pinze avranno limiti di massa minima (simili quindi a quelle delle R5)
- L'impianto di raffreddamento liquido dei freni sarà vietato



Intrigo **Toyota**

LO SVILUPPO DELLA NUOVA EVOLUZIONE DELLA YARIS PER LA STAGIONE 2021 È IL POMO DELLA DISCORDIA

La FIA ha decretato poco prima di Pasqua la sospensione dei test per i team iscritti al mondiale rally sino al 31 maggio prossimo. Una decisione dettata dal fatto che le differenti normative, con le quali i diversi governi stanno affrontando la pandemia globale, avrebbero potuto favorire alcuni team rispetto ad altri. Oggi è sempre più evidente che la Toyota non era assolutamente favorevole a questa soluzione, visto che sta sviluppando una nuova evoluzione della Yaris, la GR Wrc Plus per la stagione 2021. Al Salone di Tokyo è stato infatti presentato il nuovo modello sportivo della Yaris lanciato sul mercato, la GT Yaris, modello che per una sola stagione (nel 2022 si passerà infatti alle Rally 1) farà da base nel mondiale rally alla Wrc Plus giapponese. Una scelta ovviamente dettata dalle accurate strategie di marketing del colosso nipponico, primo costruttore mondiale, con le malelingue che dicono che il team diretto da Tommi Makinen potrebbe addirittura alzare bandiera bianca alla fine di questa stagione se non riuscirà durante quest'anno a sviluppare adeguatamente la Yaris 2021. E addirittura c'è chi dice che potrebbe anche non rientrare nel 2022, ma fermare del tutto i suoi programmi nel mondiale rally. La casa giapponese tra l'altro non è nuova a decisioni improvvise di questo genere, era già successo infatti nel '95 e nel 1999. Insomma una bella patata bollente per i federali, la curiosità è ora quella di capire come verranno varate delle regole ad hoc per far sviluppare in tempo utile la nuova Yaris GR Wrc Plus alla Toyota. Perché se era impossibile testare nelle speciali intorno a Puppola la nuova vettura in aprile, visto che le strade sono ora in Finlandia ancora troppo morbide e fangose, in maggio la situazione cambia radicalmente e lo stato delle speciali diventa ideale per le prove tecniche. ●

per la vettura perché non si ottimizzano le masse globali come si faceva nella Plus. Anche sulle pinze freno ci sarà un risparmio con l'adozione di un tipo di pinza che abbia dei limiti di massa minima, il che implica un grosso risparmio rispetto alle Plus, ovviamente a discapito delle performance a meno non si trovino poi dei compromessi in fase di sviluppo. Sarà vietato poi l'impianto del raffreddamento liquido dei freni, ma con le prese d'aria posteriori questo non dovrebbe essere un problema. Quanto all'impianto frenante (pinze e campane), la campana che collega il mozzo al corpo frenante sarà più simile a quella di una R5 e sarà più semplice. La tendenza nelle Wrc 2022 è dunque quella di seguire la via adottata nelle R5 per risparmiare sui costi dell'impianto frenante. In pratica sarà un passo indietro tecnologico per il campionato rispetto al passato, e si tornerà indietro di dieci anni alle Wrc 2011-16, vale a dire alla Fiesta e alla Ds3 seguite poi nel 2013 dalla Polo.

Parla Matton

Di questa serie di misure che mirano a ridurre i costi di sviluppo, produzione e funzionamento delle Wrc 2022 ha di recente parlato Yves Matton con il sito web americano DirtFish. Il FIA Rally Director non può ancora sbottonarsi sui telai, questa normativa non è stata infatti ufficializzata, e ha quindi analizzato globalmente le norme sul nuovo motore e in generale quelle sui costi delle nuove Rally 1, le Wrc 2022. «*L'idea principale* – ha evidenziato Matton - *è che prima di tutto avevamo bisogno di un accordo comune da parte di tutti i costruttori, saranno infatti tutti ancora coinvolti nel 2022 e non vogliamo perderne nemmeno uno. Quella sul motore è stata una lunga discussione e alla fine sono venute fuori delle difficoltà importanti per adottare il motore Rally2 delle R5. E così abbiamo iniziato a lavorare su come ridurre drasticamente i costi dell'attuale Global Race Engine, e abbiamo fatto tutti insieme un'analisi davvero approfondita e un lavoro dettagliato per portarci a una riduzione dei costi piuttosto marcata. È stato così trovato un buon compromesso con meno motori per stagione* (due invece di tre ndr) *e poi abbiamo congelato lo sviluppo dei Global Race Engine. Da un lato puramente ingegneristico, siamo molto lontani dalle macchine che abbiamo avuto nel 2004, 2005 e 2006. Ma se vogliono essere coinvolti nel World Rally Championship in futuro, i tecnici forse devono parlare più da vicino con i loro team principal e di quelli che sono i vincoli di spesa nel bilancio delle squadre. Comprendo appieno che gli ingegneri vogliono essere al vertice, ma alla fine dobbiamo mantenere il livello dei costi in relazione al ritorno sull'investimento, in modo da poter offrire ai costruttori un livello adeguato in cui vogliono utilizzare il mondiale rally come strumento di marketing. Se guardo le altre discipline, non sono sicuro che ce ne siano con un livello di tecnologia al vertice. Non le vedo. Forse oggi devi lavorare nel settore aerospaziale per cambiare il tuo approccio come ingegnere, se vuoi lavorare senza alcun limite. Onestamente, non vedo nessun campionato in cui non ci siano limiti. Anche quando si guarda alla Formula Uno, ci si rende conto che gli ingegneri non sono più in grado di andare oltre il loro limite in ingegneria su ciò che potrebbero sviluppare in futuro*». ●

Al lavoro per ripartire

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE RALLY DI ACISPORT DANIELE SETTIMO FA IL PUNTO DELLA SITUAZIONE IN OTTICA FUTURA. ECCO I POSSIBILI SCENARI

di Daniele Sgorbini

Parliamoci chiaro e raccontiamo la faccenda per come va detta, perché i lettori di Autosprint meritano un'analisi della realtà fatta come si deve, senza zuccherini per render meno amara la pillola e senza giri di parole per annunciare un futuro diverso da quello che ci aspetta. Se c'è una categoria del Motorsport che più di ogni altra rischia di uscire pesantemente ridimensionata dall'era post Covid-19 (o dall'era di convivenza con il Covid-19...) questa è senza dubbio quella delle corse su strada e in special modo dei rally. I motivi sono numerosi, di varia ragione e tutti maledettamente seri. Tanto per cominciare, quando si ripartirà, lo sport dovrà essere – per un periodo più o meno lungo – uno spettacolo necessariamente a porte chiuse, senza pubblico o al limite con spettatori ben distanziati e accessi regolamentati. Pratiche teoricamente possibili negli autodromi, ben più difficili da mettere in pratica lungo decine di km di prove speciali. Altro aspetto critico: i rally si corrono sulle strade di tutti i giorni, che vengono chiuse per l'occasione con provvedimenti delle Autorità Prefettizie, che mettono a disposizione un certo numero di persone delle Forze dell'Ordine per garantire la chiusura delle strade e la sicurezza di tutti. Procedure difficili ma che facevano parte dell'ordinario, prima. Ma nel mondo nuovo che ci aspetta, sarà così facile ottenere tali permessi? Terzo aspetto, quello economico: la specialità già prima non se la passava benissimo, con pochi sponsor «veri», costi sempre crescenti e grandi difficoltà a far quadrare i conti. Quante aziende potranno ancora permettersi di investire nel settore? E poi i team, costretti a mesi di stop con investimenti immobilizzati e impossibilitati a generare reddito, gli organizzatori che dopo aver visto saltare un sacco di gare dovranno comunque fare i conti con un clima di grande incertezza che renderà molto più difficile pianificare investimenti. Sarà insomma una ripartenza molto difficile, piena di incognite. Da governare con la barra dritta e le idee chiare, ma anche con tanta umiltà, pazienza e capacità di mediare tra esigenze diverse. Abbiamo provato a immaginarla, la ripartenza, con Daniele Settimo, presidente della Commissione Rally Aci Sport. Ne è uscito un confronto schietto, sincero. Nel quale il presidente non ha nascosto alcuna delle difficoltà che attendono i rally ma in cui ha anche tracciato alcune possibili soluzioni per salvare l'arte del controsterzo, ben sapendo che di fronte a una tale emergenza planetaria, i margini di manovra concessi a una Federazione non sono poi molti.

- Presidente, pensavamo di aver vissuto l'ora più buia per i rally italiani dopo i fatti del Tuscan Rewind 2019. Invece non era nulla rispetto a ciò che dobbiamo affrontare adesso.

«Sono due fattori completamente diversi – analizza Settimo – *purtroppo in quell'occasione ci sono state persone che non appartenevano al mondo dello sport, che hanno provocato quei fatti che nulla avevano a che vedere con lo sport stesso. Ora invece ci troviamo a fare i conti con questa situazione difficilissima provocata dal virus, una situazione che mai nessuno avrebbe potuto immaginare. Speriamo che passi presto per potere tutti insieme riprendere quello che abbiamo interrotto, non pensando solo al Tuscan, perché credo che la passata stagione sia stata una delle più belle degli ultimi anni. Avevamo intrapreso una strada molto positiva, anche guardando ai numeri che abbiamo avuto».*

- È immaginabile che in questo momento, dalla base, arrivino diverse richieste.

«Siamo in contatto costante con tutti, sia a livello federale sia con la base, con tutto l'ambiente. Ci confrontiamo ogni giorno».

- Quali sono le domande più frequenti, da parte di team, piloti, organizzatori?

«C'è tanta voglia, soprattutto da parte dei team, di poter iniziare a ripartire, ma quello purtroppo non dipende da noi ma piuttosto da quando finirà questa brutta situazione. Purtroppo le domande

> «AL MOMENTO MI VIENE DA DIRE CHE PRIMA DI OGNI ALTRA COSA VADA MESSA LA SALUTE E LA SICUREZZA DI OGNUNO DI NOI. TUTTO IL RESTO, A MIO AVVISO, È SECONDARIO»
>
> DANIELE SETTIMO

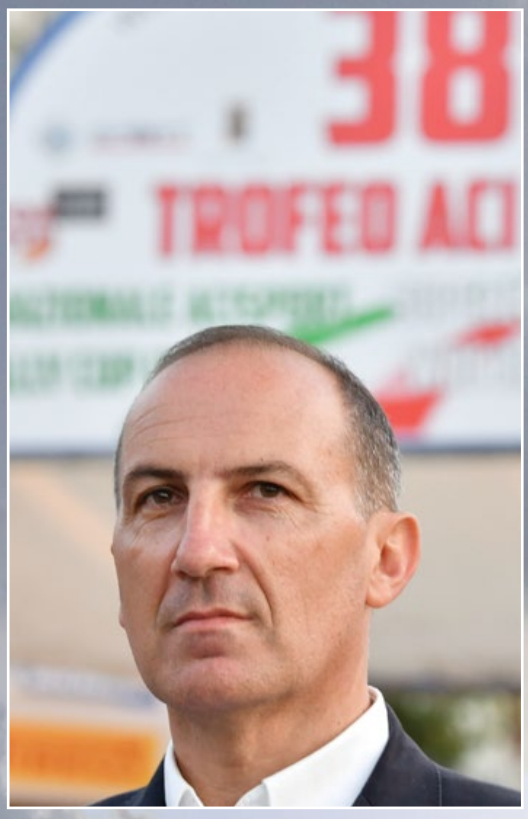
saranno sempre le stesse e le risposte anche, fino a che tutto non sarà finito. Dobbiamo aspettare e attenerci alle regole, per ora».

- Molti ipotizzano che per i rally ripartire sarà molto più difficile rispetto alla pista?

«Dipende tutto da vari fattori, ci sono troppe variabili da considerare, per cui penso che oggi sia troppo difficile dire cosa fare, come e quando farlo».

- Dal punto di vista «etico» e dell'accettabilità sociale, quanto sarà difficile, tra qualche mese, andare a chiedere permessi, uomini e mezzi per correre un rally?

«Vero – riflette – *e ora il mio pensiero va proprio a loro, alla generosità e alla professionalità sia del personale sanitario sia delle Forze dell'Ordine. In questo momento mi viene da dire che prima di ogni altra cosa vada messa la salute e la sicurezza di ciascuno di noi, poi tutto il resto a mio avviso è secondario. È una riflessione giusta questa: Prefetture, medici, Forze dell'Ordine, queste categorie hanno delle priorità che vanno considerate e che vengono prima di ogni altra cosa. In questo momento possiamo solo aspettare quello che le autorità governative ci diranno. Alla base di tutto c'è questo, al momento possiamo solo aspettare. Dopo speriamo di poter tornare a una quasi normalità, perché per un po' di tempo dovremo convivere con il virus e con*





A BASSO DI CARICA
Il campione italiano in carica Giandomenico Basso in azione al Tuscan Rewind che ha chiuso il Tricolore Rally 2019. Sopra il presidente della commissione Rally di AciSport, Daniele Settimo

tutte le misure che serviranno a contenerlo. La disponibilità di medici, ambulanze, infermieri, commissari di percorso: sono tutte variabili che dobbiamo comprendere come andranno ad evolversi. Giustamente però, tante categorie professionali che vivono grazie a questo sport, vorrebbero delle risposte subito. Ma purtroppo al momento non possiamo fornirle perché non dipendono da noi».

- Come sarà possibile tutelare chi, come i noleggiatori, ha fatto investimenti importanti e ora si trova nell'impossibilità di lavorare?

«*Posso garantire* – prosegue Settimo – *che la Federazione farà di tutto per andare incontro a queste categorie. Però purtroppo dobbiamo aspettare le indicazioni che verranno dal Governo. La situazione è costantemente seguita dai vertici di Aci, niente sarà tralasciato. Ma per ora siamo in attesa. Al tempo stesso però abbiamo anche il dovere di pensare positivamente. Dobbiamo pensare che questa situazione passerà e quando passerà dovremo tutti insieme trovare un modo per ripartire. Non possiamo illuderci che tutto sarà come prima. Non ci sarà un interruttore da accendere che farà tornare la luce, perché questa luce, che tutti noi aspettiamo, nel frattempo si sarà un attimo affievolita e occorrerà del tempo per farla tornare quella di prima. Ci sono tante situazioni che renderanno graduale il ritorno alla normalità, mi riferisco soprattutto agli*





aspetti economici che purtroppo per un certo periodo non saranno più come prima».

- Avete già iniziato a elaborare dei piani per quella che sarà la ripartenza, soprattutto pensando ai campionati maggiori? Ha ancora senso in questo contesto parlare di campionati o piuttosto quando si ritornerà a correre avremo degli «eventi» a sé?

«*Stiamo valutando tante soluzioni e diversi piani, anche con altri gruppi di lavoro. Sicuramente, se e quando si ripartirà, occorrerà mettere ordine nei calendari e necessariamente riscrivere alcune regole, nell'interesse di tutti e con la collaborazione di tutti. Dovremo variare certe regole e alcune abitudini, qualcosa non sarà per forza come prima. Sul fatto se si possano disputare o meno i campionati, al momento è impossibile dare una risposta, è prematuro. Se ci saranno le condizioni, tutti ci auguriamo di poterli in qualche modo correre, perché vorrebbe dire che tutto si è risolto e che tutti noi saremo finalmente al sicuro. Quindi, se sarà possibile, si dovranno tutelare i campionati, iniziando da quelli maggiori per poi scendere verso tutti gli altri. Bisogna però capire anche chi, tra gli organizzatori, sarà in grado di fare la gara o chi invece preferirà rimandarla al prossimo anno, beneficiando del fatto che – come già stabilito – tutte le validità rimarranno intatte, anche per le gare rinviate e non effettuate. Ripeto: tutti quanti insieme dobbiamo* collaborare».

- Quali sono i punti di forza dei rally sui quali puntare per mantenerli in vita?

«*Innanzitutto serve collaborazione, dobbiamo valutare quali sono le forze di ciascuno, senza dispersioni. Dove possibile alcuni organizzatori potrebbero unire le proprie risorse per garantire la concreta realizzazione di alcuni eventi. Per ripartire occorre guardarci tutti insieme, senza badare al proprio orticello. Dobbiamo tracciare una linea che ci porti piano piano a risalire*».

- È pensabile, per fare ripartire i rally, disputarli a porte chiuse? Sarebbe possibile tenere a distanza il pubblico, se venisse richiesto come condizione indispensabile per correre?

«*Anche se al momento non è immaginabile, se vogliamo che i rally in qualche modo ritornino, dobbiamo eventualmente attenerci a quelle che saranno le disposizioni governative anche a livello sanitario. Ognuno di noi dovrà fare la propria parte e io credo che, con l'impegno di tutti, potrebbe essere anche possibile, applicare la prescrizione della distanza pure nei rally. Magari in determinate aree non potrà essere consentita l'affluenza alla gente e dunque ognuno di noi si dovrà adeguare per far sì che si possa svolgere qualche manifestazione. Ricordiamoci che questa situazione non durerà per sempre, sono sacrifici che dovremo fare per un certo periodo e fino a quando non cambieranno le condizioni. Ovviamente sono decisioni che non vengono prese dalla Federazione. Ci adegueremo a quello che le autorità ci indicheranno, con la speranza che si possa ripartire in qualche modo. Sicuramente all'inizio tutto non sarà come prima*».

- Impossibile però dire quando…

«*A oggi nessuno di noi può saperlo. La speranza di tutti gli sportivi, come per altre discipline, è quella di poterlo fare al più presto, però per ora possiamo solo attendere. Quando ci sarà data un'indicazione positiva, penseremo a ripartire. Ora però ci sono tantissime variabili che non dipendono da noi. Fatemi però dire che sono vicino a tutto il mondo del motorsport, commissari, equipaggi, team, organizzatori, appassionati. Tutti*». ●



Rally in circuito

UN CAMPIONATO FIGLIO DELL'EMERGENZA CON 5-8 EVENTI CONCENTRATI NEI MESI ESTIVI. ECCO I DETTAGLI DI UNA PETIZIONE PER FAR RIPARTIRE LA SPECIALITÀ

Una petizione accompagnata da una proposta concreta per far ripartire il sistema rally. Organizzatori, team, promotori. Tutti fermi da mesi, tutti impossibilitati a lavorare. Investimenti bloccati, officine serrate, macchine sui cavalletti. Capitali da centinaia di migliaia di euro immobilizzati, meccanici senza lavoro, noleggiatori senza entrate. Lo stop del motorsport è anche questo e sta avendo gravi ripercussioni su tutto l'indotto, di chi con i rally da sempre ci lavora, a tutti i livelli. La richiesta è stata indirizzata ai vertici dell'Aci e contiene le linee guida di quello che potrebbe essere questo campionato figlio dell'emergenza: da 5 a 8 eventi nei vari circuiti italiani, due giorni di gara (sabato e domenica), tra i 50 e i 70 km di speciali, montepremi e format identico per ogni gara. Il tutto sarebbe possibile all'interno dei circuiti, rispettando le eventuali prescrizioni sanitarie imposte. L'idea (se possibile) sarebbe quella di far partire il campionato tra maggio e giugno e farlo terminare tra agosto e settembre, fermandolo se nel frattempo fosse possibile tornare a correre in strada. Sarebbero ammesse tutte le vetture, dalle Wrc alle Storiche. Chi chiede di organizzare questi rally show, assicura e sottolinea di essere pronto a fermarli subito, quando dovessero ripartire i veri rally. Favorevole all'idea anche Matteo Romano, di Pirelli: *«Il progetto si basa sul fatto che organizzare le gare in pista, dal punto di vista sanitario, possa essere più semplice che in strada. Queste ultime purtroppo pare che non abbiano un futuro roseo, almeno nell'immediato. È chiaro che questi non saranno rally veri e non si può pensare di dare a questa eventuale serie la validità di Campionato Italiano, ma se serve a dare ossigeno ai team, ben venga. Anche perché se saltano le gare, potremo ritrovarle il prossimo anno, ma se salteranno i team non so se poi li ritroveremo nel 2021»*. ●



Code 60 batte Covid 19

ANDARE PIANO, CON ESTREMA CAUTELA, PER POI RIPARTIRE. NE ABBIAMO PARLATO CON CHI DI GARE ENDURANCE NE HA CORSE E VINTE TANTE. ECCO CHE COSA È VENUTO FUORI

di Dario Lucchese

Una gara per la vita. Immaginariamente una 24 ore lunghissima ed estenuante, in cui si vince solo alla bandiera a scacchi. Nell'endurance come ogni giorno, di questi tempi. Spirito di sacrificio, capacità di adattamento, nessuna improvvisazione ai box. Abbiamo provato ad accostare la prova più importante a cui siamo chiamati oggi con l'impegno in pista, trovando tante analogie. Le Mans, Spa, Nürburgring, Daytona, notte e giorno, in condizioni differenti: l'una dopo l'altra. Una sfida estrema, cercando di dare ognuno il massimo per festeggiare alla fine il successo. Un Code 60 che batte il Covid-19. Andare piano, con estrema cautela, per poi ripartire. Ne abbiamo parlato con chi di gare endurance ne ha fatte e vinte tante. In primis Dindo Capello, che nella sua carriera annovera anche tre successi proprio nella 24 Ore di Le Mans, una con Bentley e due con la Audi.

«*Nelle corse in generale, ma soprattutto nell'endurance, a fare la differenza è la forza del team. Se tutti formiano una squadra e seguiamo le regole imposte, ne usciamo vincenti. Chi sbaglia rischia di compromettere il risultato degli altri*». Ha le idee chiare il pilota astigiano, dalle cui parole trapelano comunque serenità ed una buona dose di ottimismo che denotano un carattere forte, determinato.

«*In una gara di durata quello che devi mettere da parte è l'egoismo. Per un pilota non è cosa facile. Ma un ottimo pilota endurance sa bene che è fondamentale fare la propria parte e basta. Tutti in*



SPECIALISTA DI DURATA

Con nove partecipazioni alla 24 Ore di Spa, tre 24 Ore di Le Mans, una Daytona e Sebring, Thomas Biagi è uno tra i piloti del Belpaese con maggiore esperienza nelle gare di durata

un team sono importanti. E così oggi siamo tutti uguali davanti a questo problema. In una 24 Ore di Le Mans si corre in tre. Ciascuno deve adattarsi alle esigenze degli altri suoi compagni. A volte scendendo a compromessi, cercando un assetto magari poco ideale alle caratteristiche di un solo pilota. Quello che conta è il risultato finale. Oggi siamo a tre quarti dal traguardo. Quando dalla notte si va verso il giorno. Sicuramente è il momento più rischioso, perché si pensa di essere vicini alla meta. La mente è portata a dirti ciò che non è la realtà: mancano ancora tante ore ed è più facile commettere errori. Devi pensare a guidare dando il meglio, fidandoti delle strategie di tecnici ed ingegneri che sono gli scienziati. E poi contare sui meccanici, gli infermieri, quelli che fanno il lavoro duro. Infine ascoltare ciò che ti dicono i team manager, i politici. Mai giudicare in anticipo».

> ***NELLE GARE ENDURANCE A FARE LA DIFFERENZA È LA FORZA DEL TEAM***
>
> **DINDO CAPELLO**

Ha le idee chiare Capello, che abita a Santo Stefano Belbo, in provincia di Cuneo, paese di 4000 anime noto per aver dato i natali a Cesare Pavese, dove si sono registrati per il Coronavirus soltanto una decina di casi o poco più, ma anche alcuni decessi. La sua è una zona florida dal punto di vista economico. E Dindo, che oltre ad essere brand ambassador della Casa di Ingolstadt è presidente del gruppo Audi Zentrum Alessandria che incorpora quattro concessionarie, si dice abbastanza positivo quando si parla di una possibile ripresa. «*Spero che per l'automotive sia il momento buono per ricevere qualche supporto in più che merita di avere, rilanciando un mercato negli ultimi anni sempre in crisi. Se dimentichiamo per un attimo lo sport, dal punto di vista imprenditoriale credo che sia il momento ideale affinché i nostri* "team manager" *ci diano una grande iniezione di fiducia. Ciclicamente, dopo ogni crisi, l'automobile è uno dei primi oggetti che la gente desidera. Il mondo è cambiato, con le fasce più giovani sempre meno interessate e appassionate all'oggetto auto. Penso che questo stop possa far tornare loro la voglia di muoversi ed oggi l'auto rimane il mezzo ideale per farlo. Dopo la pandemia vorrei inoltre vedere se le macchine saranno sempre considerate come la fonte più inquinante del nostro sistema. Non credo proprio. Anzi, penso sia giunto il momento per resettare tanti cliché, legati per esempio al diesel, che si erano creati nel nostro mondo*».

Nove 24 Ore di Spa, tre partecipazioni a Le Mans, una a Daytona e Sebring. Thomas Biagi è oggi uno dei piloti in attività con maggiore esperienza nell'ambito delle competizioni di durata. Al suo attivo anche due titoli Fia Gt, uno nel Gt Open e nel Campionato Italiano Gran Turismo e due nella Superstars. La sua ricetta è semplice: vivere nel presente senza guardare troppo in avanti, per non entrare in uno stato di ansia. A San Marino, dove trascorre le sue giornate, si occupa di formazione delle aziende con la sua società, Thomas Biagi Racing. «*Il mio consiglio è quello di dedicare del tempo alla nostra immaginazione. Pensare a quando torneremo alla vita normale. Ma sempre senza esagerare. La nostra vita è al dieci per cento fatta delle cose che ci accadono e per il 90 da ciò che dobbiamo fare per reagire alle varie situazioni. Dobbiamo decidere come nutrire il nostro cervello. Se guardo i notiziari per 18 ore al giorno, entro sicuramente in un loop di depressione. Essere consapevoli di cosa ci succede intorno è giusto, ma in maniera sempre moderata. Personalmente per rilassarmi in questi giorni uso la stessa tecnica che impiego in pista, ascoltando la musica che più mi piace per staccare la mente e distrarmi un po'. Se penso di continuo alla gara, l'adrenalina degenera in ansia e ciò mi potrà portare a commettere indubbiamente degli errori. Ora come non mai è inoltre importante fare attività fisica. Non tutti hanno la possibilità di utilizzare delle attrezzature specifiche, però ci si adatta con lo stretching, facendo addominali sul tappeto, salendo e scendendo le scale di casa o correndoci attorno si dispone di un piccolo giardino. Tutto ciò per riempire le nostre*



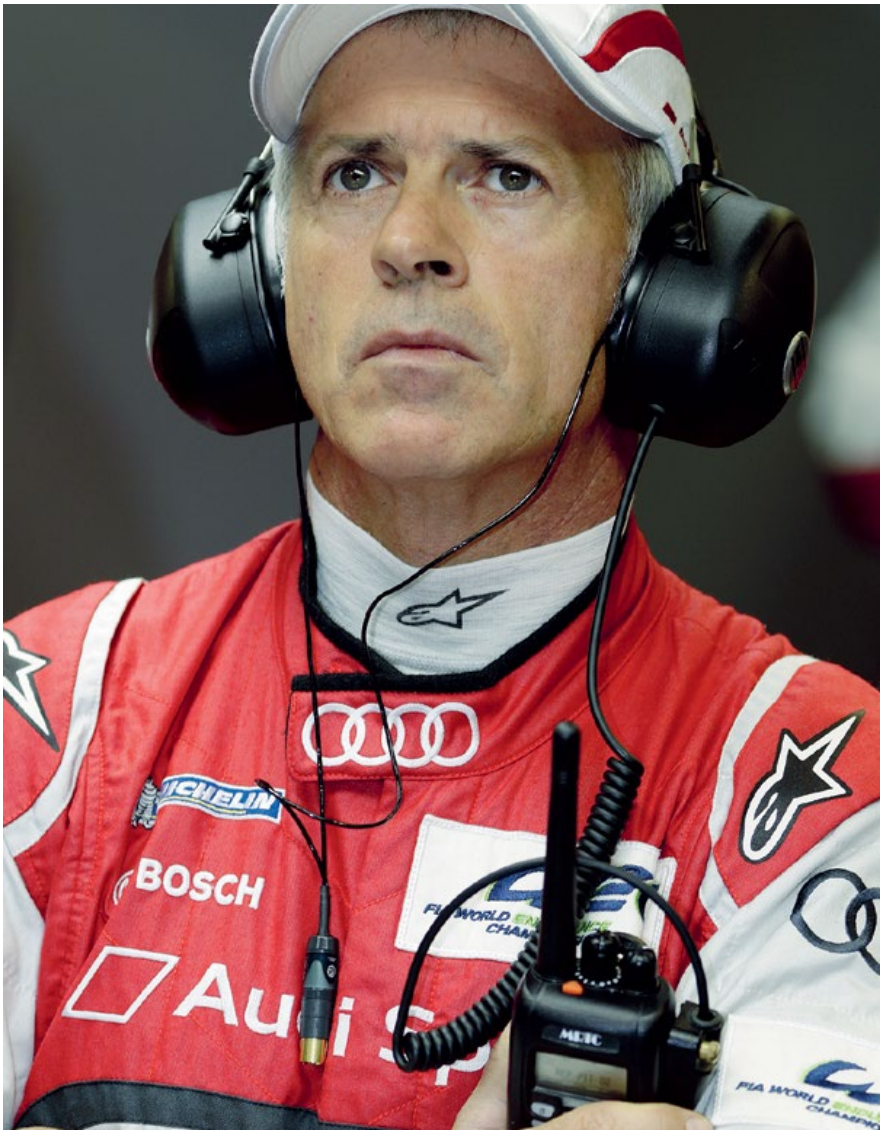
SEMPRE IN ALLENAMENTO
Davide Rigon si tiene in allenamento in questi giorni difficili. In basso a destra Dindo Capello tre volte vincitore alla 24 Ore di Le Mans

giornate in modo bilanciato. Quindi porre molta attenzione ai bioritmi: guai ad andare a letto più tardi e spostare la sveglia in avanti al mattino, perché rischieremmo di "sparametrare" quella che è la centralina del nostro motore. Penso che con questi accorgimenti si possa superare tranquillamente un periodo così difficile, con la consapevolezza che si tratta di una situazione momentanea. Non dobbiamo avere l'ansia di sapere quando e come finirà. Per il momento è come se sia stata esposta una bandiera rossa. Di solito dura mezzora, un'ora. Qui qualche settimana. Posso sfruttare al meglio questo tempo, focalizzandomi sulla ripartenza come in una gara. Oggi sto zigzagando nei rettilinei dietro a una safety car per mantenere le gomme calde. Se non lo faccio, al restart andrò a finire di certo contro il muro. L'ansia è qualcosa da evitare nella vita, così come nelle corse. Il mio cruccio è avere disputato tante volte la 24 Ore di Spa e non averla mai vinta. Ci sono andato vicino nel 2007, con la Maserati. A 50 minuti dalla fine ne avevamo tre di vantaggio su tutti, ma il mio compagno Eric van de Poele si insabbiò ed arrivammo secondi. Lui aveva l'ansia di festeggiare il trionfo nella sua gara di casa e questo lo ha tradito. Se guardiamo i dati sulle guarigioni possiamo esultare quando vediamo che le cose vanno meglio, ma non pensare subito di avercela fatta». Parole di un campione che a 43 anni ha ancora una voglia matta di fare bene e che, dopo due anni e mezzo, lo scorso febbraio è tornato al volante di una Gt3 provando la Bentley del Team Lazarus e dimostrando a tutti di avere ancora un gran piede. Davide Rigon ha conquistato il successo di classe nella 24 Ore di Spa del 2008 con la Ferrari Gt2, in occasione del suo debutto nella gara belga.

Sempre con una vettura di Maranello ha messo a segno cinque vittorie nella 12 Ore di Abu Dhabi e disputato altrettante edizioni della 24 Ore di Le Mans sfiorando il successo di classe in un paio di circostanze ed ottenendo il secondo posto della Gte Pro nel 2015. Quest'anno, sempre con la Ferrari il suo principale impegno è quello del Fia Wec e nello stesso tempo è coinvolto al simulatore F.1. «*Resilienza è la parola giusta in questi giorni, come nelle gare endurance: sapere gestire il problema tutti insieme per arrivare al risultato sperato nel migliore dei modi. Preparare una gara di durata richiede il massimo sforzo da parte di tutti, piloti e team. Anche se sai di non essere nelle condizioni ottimali per vincere, devi tenere duro al massimo per trasformare l'impegno in un successo. Noi stiamo disputando una gara che è iniziata tutta in salita, obbligati a gestire al meglio la situazione. Serve tirare fuori il carattere, la positività e tenere alto lo spirito. Nell'endurance si fa molto gruppo; a vincere è tutta la squadra, i piloti e i meccanici. Ognuno adesso deve fare la propria parte. A me dà molta carica pensare a tutti i ragazzi del team che lavorano da casa. Sono obbligato a far capire loro che hanno una motivazione in più per non mollare. Adesso sono a Vicenza con mia moglie. Faccio allenamento fisico tutti giorni: da una a tre ore di bici. Il mio preparatore Emiliano Maraldi mi segue a distanza. Un allenamento diverso da quello che svolgo abitualmente, ma che mi lascia spazio per il recupero e lo stretching per cui normalmente ho poco tempo a disposizione. Ovviamente le vibrazioni della strada sono migliori. Ma l'ordine è di non stare mai fermi. Spero che si riparta presto, magari con tutte le precauzioni del caso*».

Lo scorso anno con la Lamborghini campione del Blancpain Gt in cui ha conquistato il titolo overall, Sprint ed Endurance (bissando nella serie di durata il successo conquistato nel 2017), Andrea Caldarelli ha corso in precedenza nel Super Gt ed abitato a Tokyo per un lungo periodo. «*Quando parliamo del Giappone, l'idea è quella di un paese molto disciplinato ed organizzato. Per loro sicuramente è più facile rispetto ad altri gestire una situazione di emergenza come quella che stiamo vivendo. Ben altra storia in Cina, con quasi un miliardo e 600 milioni di abitanti. L'unica cosa che vedo chiara per il futuro, da loro e anche in Europa, è che dovremo cercare di cambiare quelle abitudini che avevano reso saturo il nostro mondo. Quella che stiamo tutti disputando è una 24 ore in cui è importante fare dei piani a lungo termine, anche se a scapito di un risultato immediato. Una gara lunghissima, in cui le prime ore contano poco mentre è fondamentale fare delle scelte strategiche giuste. Per il futuro vedo una ripartenza molto lenta, ma la speranza rimane alta*». ●

> ***RESILIENZA È LA PAROLA GIUSTA IN QUESTI GIORNI, COME NELLE GARE ENDURANCE: SAPERE GESTIRE IL PROBLEMA TUTTI INSIEME PER CENTRARE IL RISULTATO NEL MIGLIORE DEI MODI***
>
> **DAVIDE RIGON**





Il veneto giapponese

AUTENTICA STELLA DEL MOTORSPORT NEL PAESE DEL SOL LEVANTE, UOMO DI PUNTA DELLA NISSAN IN SUPER GT, RONNIE QUINTARELLI SI RACCONTA SENZA VELI

di Marco Cortesi

Ronnie Quintarelli ha sperato fino all'ultimo di poter prendere il via della prima gara del SuperGT 2020 ad Okayama. La serie giapponese, che vede al via i principali costruttori del paese, è stata tra le ultime a fermare la propria attività. Però, dopo i test positivi con l'equipe ufficiale Nissan NISMO, la concentrazione rimane altissima, con l'obiettivo di battere gli eterni rivali di Toyota e Honda e riportare la casa di Yokohama al top. Anche perché Quintarelli resta l'arma principale: negli ultimi 10 anni, tutti i titoli conquistati dalla Nissan sono passati da lui, e solo il suo equipaggio è riuscito con costanza a lottare per il successo finale. Con una vettura rinfrescata per il 2020, ora continua ad allenarsi per restare al top in vista di quello che potrebbe essere il primo appuntamento a luglio.

- Come sono andate le prove con la vettura rinnovata?

«I test sono stati positivi sia come feeling che come risultati. La nostra Nissan GT-R è stata aggiornata secondo i nuovi regolamenti e si tratta della terza evoluzione dalla sua introduzione nel 2014, dato che ogni triennio c'è una nuova generazione. La scocca è sempre uguale, ma abbiamo apportato continui miglioramenti. Abbiamo corretto via via le cose delle quali non eravamo soddisfatti e si tratta della miglior vettura che io abbia guidato con questo tipo di regole».







NON SONO MAI SALITO SU UN SIMULATORE IN VITA MIA... SONO UNO DI VECCHIA SCUOLA E NON HO NEANCHE MAI GIOCATO AI VIDEOGAME!

RONNIE QUINTARELLI

DA NEGRAR ALLA CONQUISTA DEL GIAPPONE

Classe 1979, originario di Negrar (in provincia di Verona), Ronnie Quintarelli dal 2003 si è trasferito in Giappone dove la sua carriera da pilota si è sviluppata tra monoposto e vetture Gt. È stato anche collaudatore in F.1 con la Midland, poi Spyker F.1

- Cosa è cambiato nei regolamenti?

«Sono stati vietati i flap aerodinamici che avevamo sul fondo delle macchine e modificate le minigonne laterali con una riduzione della downforce stimata intorno al 10%. Inoltre, tante parti meccaniche, ad esempio quelle delle sospensioni, sono diventate in comune per tutti i costruttori, anche con il DTM. Fino allo scorso anno, ogni costruttore poteva sviluppare le proprie sospensioni, mentre in DTM erano già limitate. Gli assetti sono diventati ancora più critici, dato che c'è meno margine per andarsi ad inventare qualcosa».

- In Nissan si continua ad utilizzare la GT-R, mentre ad esempio in Toyota si è arrivati al terzo modello diverso dal debutto della Class One nel 2014: è uno svantaggio?

«A livello aerodinamico, dobbiamo rimanere nei parametri della macchina di serie. Siamo sempre lì a giocare sullo stesso modello da sei anni e, di conseguenza, i margini vanno via via riducendosi. Toyota ad esempio, cambiando modello ogni tre anni, ha il vantaggio di lavorare già sull'aerodinamica della macchina da gara nello stesso momento in cui



sviluppa la versione stradale, e può implementare anche ciò che ha imparato dalla precedente».

- Anche dal punto di vista del potenziale, Toyota sembra avere del vantaggio: a cosa è dovuto?

«Penso che non sia un solo elemento. Hanno qualcosa in più in termini di aerodinamica e bilanciamento, visto che la Supra è molto snella, ma anche di motore. Honda e Toyota utilizzano lo stesso propulsore anche in SuperFormula. All'inizio, era un vantaggio per noi, perché abbiamo potuto concentrare lo sviluppo sulle necessità di una vettura SuperGT, molto diversa a partire dal peso. Viceversa, da quando hanno capito come adattare e bilanciare le caratteristiche, trovando le giuste versioni, possono trarre vantaggio dal fare molti più chilometri, riuscendo ad inserire qualcosa di più dal punto di vista tecnologico. Va detto che in realtà non ci manca tanto, siamo tutti vicini».

- Il tuo team sembra però sempre molto superiore agli altri della Nissan, e anche dal punto di vista personale c'è un gran divario di risultati, basti pensare alle tue tre pole 2019…

«Da noi si è fatto il massimo per tirare fuori il potenziale umano e tecnico del team, e le persone che ci lavorano sono tutte super motivate. Per altre squadre, che magari sono partite da una situazione più complicata, non è facile ottimizzare tutto e cercare di recuperare. Sicuramente, in Nissan c'è stata la percezione di questo problema. Toyota, ad esempio, porta 4 o 5 macchine davanti e potenzialmente ognuna di loro potrebbe vincere. Fanno tanti podi e portano via punti agli avversari. Proprio per garantire più competitività al gruppo, l'anno scorso c'è stata una rivoluzione di piloti. Qualcosa si è visto, ora speriamo di continuare nella giusta direzione».

- Com'è la situazione in Nissan con tutte le turbolenze che il marchio ha subito dal punto di vista aziendale?

«Noi non siamo particolarmente coinvolti nella situazione aziendale ma onestamente la preoccupazione c'era, specie a fine 2018 quando c'è stato l'arresto di Carlos Ghosn e si leggeva sulla stampa di divergenze nella gestione del gruppo. Tuttavia, a livello di motorsport non si sono avute ripercussioni. Anzi, sembra che il SuperGT sia un programma sempre fondamentale. Qualche settimana fa, il Presidente della NISMO ci ha voluto in sede a Yokohama, e ha riconfermato la fiducia nel progetto».

- Cosa ti motiva a continuare a competere ad un livello così alto?

«La principale motivazione è quella di puntare al quinto titolo del SuperGT. Sarebbe un risultato incredibile che mi porterebbe ancora di più a restare nei libri di storia della serie. Qui c'è molta attenzione da parte degli appassionati alle statistiche e ai record. Quello sarebbe un record destinato a durare a lungo. Voglio migliorare il mio totale anche nelle vittorie in gara. Certo, davanti c'è il mio compagno di squadra Tsugio Matsuda, che ha vinto 20 gare, e finché correremo insieme sarà impossibile batterlo. Però vorrei quantomeno scalare la classifica visto che al momento sono quarto a quota 14. C'è poco da fare invece nella statistica delle pole position… sono al secondo posto dietro a Yuji Tachikawa. Lui ne ha 33, io 14, e anche per via delle regole attuali con le zavorre, per batterlo mi servirebbe un'altra carriera! Per me è anche molto importante che tutti questi grandi risultati siano arrivati con Nissan, con cui c'è davvero un rapporto fortissimo».

4 VOLTE CAMPIONE NEL SUPER GT

Dopo aver conquistato il titolo nella F.3 giapponese del 2004, Quintarelli ha proseguito la sua carriera a ruote coperte e nel Super GT ha conquistato per quattro volte il titolo andando a segno nelle stagioni 2011, 2012, 2014 e 2015







- Ormai hai raggiunto la soglia dei 40 anni, ma a livello di prestazioni non sei calato minimamente, anzi. Da cosa pensi dipenda?
«Io mi sento ancora giovane! Devo dire che ho sempre fatto una vita molto regolare, e sono sempre stato uno che preferisce andare a dormire la sera piuttosto che uscire a fare baldoria. Per me dormire è la cosa migliore! Sicuramente conta lo stile di vita. Ma in realtà c'è sotto anche molta preparazione. Ho un programma di allenamento estremamente mirato, non c'è nulla di standard, e ogni anno l'attenzione che dedico alla componente fisica aumenta. Lavoro tenendo continuamente sottomano i dati fisici, anche raffrontandoli con quelli degli anni precedenti, inserendo di volta in volta nuovi aspetti per compensare dove è necessario. Poi, in generale, faccio sempre molto cardio e mi alleno con i giovani: lì non si scappa, vedi subito a che punto sei».
- Ci sono molti piloti che dopo la fine della carriera, cambiano settore e non vogliono restare nel motorsport. Altri che continuano a restare nell'ambiente. Credi dipenda anche da quanto si sono "spesi" in termini di preparazione atletica?
«Secondo me, molto dipende dalla situazione personale. Può essere che uno abbia dato tutto, la sua intera vita per le corse, e abbia sempre fatto sacrifici, ma possa a un certo punto tirare una linea, contando su altre passioni o progetti che aveva. Magari invece, qualcun altro vuole mettere a disposizione la propria esperienza e restare nell'ambiente, magari dedicandosi ai giovani o ad un team. Sono due opzioni valide. È come nel calcio, ci sono giocatori come Roberto Baggio, un grande campione che poi non ha più cercato strade particolari nel calcio, mentre altri magari fanno gli allenatori conquistando tante altre vittorie».
- Ci sono altre categorie che segui con interesse, anche non necessariamente per correrci da pilota?
«Ogni tanto faccio le telecronache della Formula E sulla TV giapponese. Da quello che vedo è un modo molto diverso di interpretare le corse, anche per i piloti. La cosa in cui veramente hanno fatto bingo è quella di riuscire a portare le corse nelle città, nelle strade sotto casa. È come se fossero tutti Gran Premi di Monaco, un punto di forza non indifferente. Da pilota, onestamente non è che mi attragga particolarmente, però non possiamo limitarci a noi stessi. Dobbiamo anche guardare alle nuove generazioni e andare incontro a cosa piace a loro. In questo senso, la Formula E può rappresentare un modello per il futuro».
- E invece la simulazione di guida ti interessa? Molti campionati stanno lanciando serie virtuali che sostituiscono quelle reali: se il SuperGT puntasse a questa soluzione, tu parteciperesti?
«Io non sono mai salito su un simulatore in vita mia... sono uno di vecchia scuola e non ho mai neanche giocato ai videogame! Detto questo, se una cosa mi prende, non mi stacco più, quindi potrebbe anche piacermi, ma sono un po' diffidente sull'argomento. Se il campionato deciderà di prendere questa strada, vedremo. NISMO a livello di simulatore si appoggia ad una struttura esterna, ma è facoltativo: io non l'ho nemmeno visto!» ●



Vallelunga aspetta il verde

4ª PUNTATA DELLA NOSTRA INCHIESTA FRA I CIRCUITI. L'IMPIANTO LAZIALE STIMA LE PERDITE PER LO STOP IN QUALCHE MILIONE DI EURO. «IN FONDO LE GARE SI SVOLGONO IN SPAZI APERTI, SIAMO FIDUCIOSI DI ESSERE FRA I PRIMI A RIPARTIRE», SOTTOLINEA IL DIRETTORE ALFREDO SCALA

di Fiammetta La Guidara

Correva il 1957 quando venne realizzato l'autodromo di Vallelunga, asfaltando il tracciato di un ippodromo. In questi 63 anni la pista è stata modificata più volte, fino arrivare agli attuali 4.085 metri. Nuove tribune e un paddock tirato a lucido hanno ospitato lo scorso anno le Olimpiadi del Motorsport, uno degli ultimi eventi sul circuito romano. Adesso l'impianto sonnecchia sornione, avvolto nelle nebbie mattutine che si annidano fra le colline romane, aspettando il via libera per tornare a ruggire. In questi 63 anni un silenzio così prolungato a Vallelunga non c'è mai stato. Uno stop necessario per contenere l'epidemia del Coronavirus, sì, ma che fa male all'economia, oltre che alla passione: l'impianto polifunzionale di Vallelunga, che comprende l'autodromo, il centro congressi e il centro di guida sicura, ha un indotto di 13/14 milioni di euro l'anno sul territorio circostante. E proprio questa polifunzionalità è un motivo di incertezza in più sulle date e le modalità di riapertura.

Aspettando il nuovo decreto...

«*Non vediamo l'ora di riaprire, ovviamente nel rispetto della sicurezza e delle prescrizioni che arriveranno* - annuncia il direttore di ACI-Vallelunga Alfredo Scala - *Siamo fiduciosi che escano a breve delle novità rispetto alla possibilità di ripartire. Attendiamo istruzioni sia circa le modalità di contenimento dell'epidemia, sia riguardo le attività che potremo far ripartire, perché oltre alle gare abbiamo le prove tecniche, le prove libere e gli eventi delle Case e aziende. C'è anche tutto il mondo della guida sicura, nelle nostre due sedi di Roma e Milano: è un'altra tipologia di attività, ma che per la nostra società*

è molto importante».

- Quando avete chiuso l'impianto?

«Nella prima settimana di marzo, con il primo decreto di chiusura delle attività. Fino a due giorni prima eravamo al lavoro e avevamo già attuato una serie di attenzioni che in quel momento erano consigliate per gestire i clienti: dal rispetto delle distanze all'ingresso di poche persone alla volta negli uffici. Ma queste sono cose ormai superate: nell'attesa, stiamo continuando ad ipotizzare una serie di cautele che dovranno poi essere validate dalle prescrizioni che le autorità metteranno in campo».

Campagnano zona rossa

In questi giorni Campagnano è stata dichiarata zona rossa… *«Ci sono stati dei contagi in un istituto di riabilitazione: la metà dei pazienti e un terzo del personale si è infettato. Noi però eravamo già chiusi, il personale di Vallelunga e i loro familiari stanno tutti bene, e la situazione è tenuta sotto controllo dal Comune».*

- Quando pensate di ripartire con le attività dell'impianto?

«In teoria il decreto attualmente in vigore parla di una riapertura delle attività dal 4 maggio, ma di fatto non sappiamo ancora chi veramente ripartirà. Avendo così tante tipologie differenti di attività nel nostro impianto, siamo in fibrillazione aspettando le indicazioni. Faccio un esempio puramente indicativo: magari potranno ripartire le prove tecniche e le prove libere ma non le gare, oppure ci autorizzeranno anche a fare le gare, ma con determinate attenzioni».

«Le gare sono gestibili»

- Pensa che per le gare ci saranno particolari difficoltà?

«I nostri impianti sono tutti all'aria aperta con spazi ampissimi, quindi riteniamo di essere fra quei settori che possano rispettare i criteri di sicurezza. Secondo me le gare sarebbero gestibili: si svolgono in spazi aperti e anche nei box, con le serrande aperte circola tanta aria. E poi il motorsport è uno sport individuale, c'è un team ma non ci sono centinaia di persone: devono girare intorno ad una macchina o una moto e possono farlo in modo organizzato, di fatto all'aria aperta, in spazi grandi. Non sono uno scienziato e non vorrei essere troppo ottimista, ma credo che con un po' di attenzione le gare si possano fare, a rischio zero».

- A che punto siete con il calendario gare?

«È un'incognita continua. Sono già saltate una gara auto e due di moto, da riposizionare. Siamo nella continua rielaborazione di un calendario nella speranza che si riprenda l'attività. A settembre ci sarà pure la Nascar, dove corre anche Jacques Villeneuve, e l'aspettativa è di avere un circuito pieno di persone, e anche negli ACI Racing Weekend il pubblico è sempre molto numeroso a Vallelunga. Ci sentiamo ogni settimana con i colleghi degli altri autodromi e con le Federazioni, per capire le evoluzioni della situazione e la ripresa. Siamo in contatto continuo anche con i nostri clienti e percepiamo una gran voglia di ripartire da tutti i punti di vista».

- Il clima di Roma aiuterà a ricollocare alcuni eventi nei mesi invernali?

«In realtà non abbiamo mai avuto problemi a lavorare nei mesi più difficili. Certo, le ore di luce calano, ma abbiamo quasi sempre lavorato fino a dicembre e anche da metà gennaio in poi».



LA PISTA DI VALLELUNGA MISURA 4085 METRI
Sopra Alfredo Scala, a destra, con Stephane Ratel durante le Olimpiadi del Motorsport andate in scena alla fine del 2019. A sinistra una veduta dell'autodromo laziale con la pista lunga 4085 metri

> *SPERO DI TORNARE IN TEMPI BREVI A VIVERE IL MOTORSPORT CON LA PASSIONE E LA GENTE IN AUTODROMO*
>
> ALFREDO SCALA

Il lato economico

- Quanto vi sta costando questo stop?

«Da un punto di vista economico è un disastro. Sono venuti a mancare già milioni di euro nelle nostre attività, che erano tutte in ripresa dall'ultima grande crisi del 2008, particolarmente pesante per il settore dell'automotive e del motorsport. Sono almeno due mesi di blocco totale, e la ripresa sarà lenta. Prevedo un prosieguo della stagione con ritmi diversi, per i maggiori costi di gestione e di controllo di tutte le attività e perché il potere d'acquisto dei privati e dei piloti sarà sicuramente calato».

- Pensate di incentivare in qualche modo il ritorno in autodromo dei clienti?

«Il nostro primo grande obiettivo è di fare tutto il possibile perché chi ha voglia di venire in autodromo possa farlo in sicurezza sia dal punto di vista sportivo che sanitario senza pagare di più, anche se noi avremo costi aggiuntivi importanti e forse meno entrate. Poi in alcune attività possiamo immaginare di avere un maggior distanziamento dei team e quindi una minore occupazione dei box… ma non vedo un abbattimento del tariffario».

- Quali sono le aspettative di Alfredo Scala?

«Dobbiamo vedere positivo per ripartire. E spero di tornare in tempi brevi a vivere il motorsport con la passione e con la gente in autodromo». ●

AUTOSPRINT



LE CORSE SONO FERME?
FALLE RIPARTIRE CON AUTOSPRINT PLAY!

Rivivi 5 stagioni di corse indimenticabili.

Autosprint* apre il suo archivio per regalarti una **nuova rubrica** dedicata alle più grandi sfide automobilistiche degli anni 1970, 1974, 1975, 1977 e 1979. Da Enzo Ferrari a Niki Lauda, da Gilles Villeneuve a Jody Scheckter, da Arturo Merzario a Sandro Munari, da Markku Alen a Walter Rohrl.

La quarta uscita è in edicola dal 5 maggio.



*Costo Autosprint € 3,00.

AUTOSPRINT

AUTOSPRINT PLAY



L'impresa di Lauda

1975: Italia padrona



UNA STAGIONE INDIMENTICABILE E UNA FANTASTICA TRIPLETTA TRICOLORE CON LAUDA E LA FERRARI IN F.1, L'ALFA NEL MONDIALE MARCHE SPORT-PROTOTIPI E LA LANCIA NEI RALLY

di Gabriele Mutti

Il 1974 ha lasciato un po' di amaro in bocca ai team e ai tifosi italiani, con due mondiali su tre perduti (F.1 e sport-prototipo) e la sola, splendida, consolazione del Mondiale Rally, con l'epico duello tra Lancia e Fiat risoltosi a favore della prima solo all'ultima gara in Corsica. C'era da rimboccarsi le maniche sia a Maranello (dove Mauro Forghieri si è messo subito al lavoro per sviluppare la 312T con il rivoluzionario cambio trasversale) che a Settimo Milanese, dove lo staff di Carlo Chiti lavora sulla 33TT12, sottoposta a una drastica "cura dimagrante" con interventi massicci su freni e telaio per risolvere i punti deboli evidenziati nel 1974. Quanto alla Lancia, ha il "disco verde" dai vertici Fiat per il mondiale 1975 e ha un nuovo sponsor: Alitalia, al posto della Marlboro. Emerson Fittipaldi, campione del mondo in carica, vince il 12 gennaio la gara d'esordio in Argentina. La pole va per la prima volta alla Shadow di Jarier, out già nel giro di formazione col cambio ko. L'idolo locale Reutemann guida in testa per i primi giri seguito dal compagno di scuderia Pace con le Brabham che sfoggiano un nuovo sponsor italiano, la Martini & Rossi, azienda che ha sempre creduto nella corse come veicolo promozionale. Terzo è James Hunt su Hesketh,

Fotografie Actualfoto







IL TITOLO IRIDATO F.1 TORNA A MARANELLO

Il 1975 è una stagione meravigliosa per l'Italia nel motorsport. La Ferrari trionfa in F.1 dopo un'attesa che durava dal 1964. Niki Lauda (in alto con Luca Cordero di Montezemolo e il compagno di squadra Clay Regazzoni) al secondo anno a Maranello conquista il primo titolo iridato della carriera. Sopra, Munari a segno nel Rally di Montecarlo con la Stratos griffata Alitalia

che duella con Lauda. All'8° giro Hunt passa il ferrarista, mentre al 15° Pace prende il comando, ma poco dopo va in testacoda. Reutemann torna in testa fino al 26° quando lo passano Hunt e Fittipaldi, in rimonta. Il brasiliano è leader al 35° giro e vince. Il motore tradisce Pace al 45° giro e Hunt, 2° davanti a Reutemann e Regazzoni, si consola col giro più veloce.

Montecarlo, Munari concede il bis

Il Rally di Montecarlo (15-23 gennaio) apre la stagione iridata. Munari lo stravince rimanendo in testa dall'inizio alla fine, con la sua Stratos n° 14 (lo stesso numero della Fulvia con cui nel 1972 aveva battuto le Alpine). La Lancia ha iscritto tre Stratos per Munari, Andruet e Pinto e una Beta Coupé per Ballestrieri. La Fiat risponde con Alen, Bacchelli, Mikkola e Darniche. La Renault schiera una 17 Gordini per Piot, le A310 per Therier e Warmbold e le A110 per Henry, Nicolas e Ragnotti. Il Monte 1975 è mostruoso, con 6500 km tra avvicinamento, percorso comune e complementare. Per il team Lancia le cose vanno subito male, con la Beta Coupé di Ballestrieri-Sodano ferma già nelle campagne del cuneese col motore ko. Sarà l'ultima corsa di Ballestrieri con la Lancia: va all'Alfa per un programma rally con l'Alfetta GT strappando da buon ligure un ingaggio favoloso (più del triplo del suo già buon stipendio in Lancia). Intanto al Montecarlo, dopo la sfiancante marcia di avvicinamento (4000 km) comincia il rally "vero" col percorso comune dal fondo sporco e a tratti innevato. Munari mette subito tutti in riga, da Alen (Fiat) a Kullang (Opel). Andruet in un tornante che chiude una curva veloce sbatte di muso con la Stratos e deve ritirarsi. La stessa curva sarà fatale anche a Pinto e la Lancia si ritrova col solo Munari. Il "Drago" però dimostra molto sangue freddo e rintuzza nel percorso finale gli attacchi di uno scatenato Nicolas con l'Alpine, che dopo aver passato le Fiat 124 Abarth di Bacchelli, Alen e Mikkola si lancia all'inseguimento della Stratos. Ma paga la sua irruenza con un'uscita di strada. Munari così vince davanti a Mikkola, Alen e Bacchelli.

Pace davanti ai suoi tifosi

Il Gp del Brasile si corre a Interlagos nel week end del 26 gennaio. Nuova pole di Jarier con la Shadow, davanti a Fittipaldi, Reutemann, Lauda e Regazzoni. Alla partenza balza in testa Reutemann, seguito da Jarier, Pace, Regazzoni e Lauda. Jarier diventa leader al 4° giro mentre Reutemann nei guai con l'assetto viene passato anche da Regazzoni, che sarà poi protagonista di un'accesa battaglia con Fittipaldi in rimonta: al 28° giro, a 12 dalla fine, "Emmo" riesce a passare Clay, scatenando la "torcida" brasiliana in tribuna. Poco dopo Reutemann va ai box per un problema elettrico. Ora dietro a Jarier si ritrovano Pace e Fittipaldi, seguiti da Mass, con l'altra McLaren, Regazzoni e Lauda. A 7 giri dal termine un guasto all'alimentazione costringe al ritiro Jarier (autore del giro più veloce) e dà via libera al duo brasiliano. Pace vince per la prima e unica volta nella sua carriera in F.1, davanti a Fittipaldi, Mass, Regazzoni e Lauda. Questa è anche la 175ª e l'ultima gara per Graham Hill, che si piazza 12°.

Porsche senza rivali a Daytona

Il Mondiale Marche si apre il 2 febbraio con la 24 Ore di Daytona. In assenza di prototipi (l'Alpine non è pronta e l'Alfa cerca uno sponsor) la gara è una passerella Porsche, con 7 911 Carrera RSR ai primi 7 posti, davanti alla Ferrari Daytona della Scuderia NART di Luigi Chinetti. Proprio in quei giorni, però, è siglato ad Arese l'importante accordo con il tedesco Willy Kauhsen, ex pilota, per garantire la partecipazione di due Alfa all'intero mondiale Marche: come sponsor c'è la Redlefsen, nota azienda tedesca di carni conservate.

Waldegaard a casa sua

Il Rally di Svezia (13-15 febbraio) con tanta neve e ghiaccio è roba per specialisti nordici. La Lancia schiera una Stratos per Waldegaard e una Beta Coupé per Lampinen; la Fiat risponde con tre 124 Abarth per Mikkola, Alen e Carlsson. Kallstrom corre con una Datsun 160J, Blomqvist e Eklund hanno le Saab 96 V4. Waldegaard dà lezione su neve e ghiaccio e alla fine si impone con 1'47" su Blomqvist e ben 11'36" sulla Beta di Lampinen. Lancia è già decisamente leader del mondiale con 40 punti davanti a Fiat (23) e Saab (15).

Jody l'africano

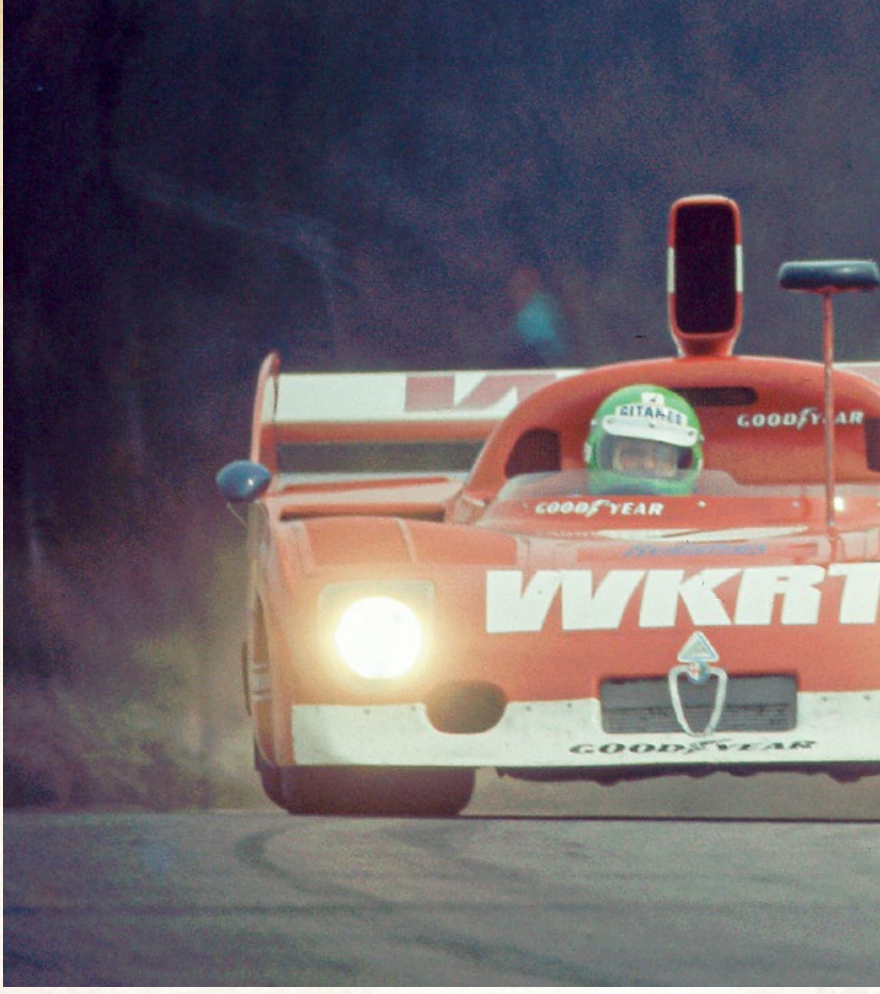
Il Gp del Sud Africa, terza prova iridata in F.1, si corre a Kyalami a inizio marzo. In prova dominano di nuovo le due Brabham di Pace e Reutemann davanti a Scheckter, Lauda, Depailler e un brillante Andretti sulla Parnelli, che quest'anno partecipa a tutte le gare del mondiale dopo aver esordito al Glen nel 1974. Regazzoni è solo 9° al via. Scheckter, che ha sostituito il motore della sua Tyrrell a solo mezz'ora dal via, parte benissimo e al 3° giro infila Pace. Davanti ai suoi tifosi si difende bene dagli attacchi di Reutemann con l'altra Brabham mentre Pace è attardato e perde varie posizioni. Scheckter alla fine si impone con 3"74 su Reutemann mentre Depailler è 3°. Fittipaldi è attardato da noie al propulsore che lo costringono al box più volte. E le Ferrari? Sono state a lungo in zona punti e Lauda finisce 5° mentre Regazzoni, a 7 dalla fine, si ritira per problemi all'acceleratore.

Alpine davanti a un grande Merzario

Dopo Daytona, la 1000 Km del Mugello (in realtà 786 km, con 150 giri) nel weekend del 23 marzo è la prima "vera" corsa del mondiale marche: una sfida tra i motori aspirati di Alfa, Ligier (che corre con il Cosworth 3 litri e la Gitanes come sponsor) e Mirage-Ford del Gelo Racing Team contro i turbo di Alpine-Renault A442 e Porsche 908. In prova Alpine e Alfa sono divise da sei millesimi e tutto fa pensare a una lotta accanita in gara. Merzario scatta in testa ed è subito alle prese con Larrousse a sportellate. Il comasco riesce ad accumulare un piccolo margine (30") fino al primo pit stop. L'Alpine sembra consumare di più ma rimane comunque leader per un soffio. Quando Ickx cede nuovamente il volante a Merzario, il comasco riesce a riportarsi in testa fino ad avere 1' di vantaggio. A questo punto accade l'imponderabile: Merzario deve sostituire le pastiglie dei freni. L'operazione richiederebbe di solito 1' (mentre si procede anche a rabboccare il carburante) ma una pastiglia si è fusa sul disco e per cambiare il tutto si perdono 6'. Il "fantino" riparte come una furia e va all'inseguimento, ma i giri da recuperare sono ben tre: ne rimonterà due e alla fine sarà 2° dietro all'Alpine di Larrousse-Jabouille e davanti alla Porsche 908/3 di Van Lennep-Muller.

Peugeot al Safari, ma Munari...

A Munari piace molto il Safari (27-31 marzo) e da Fiorio ha l'ok per correrlo con la Stratos, giudicata da lui più robusta e soprattutto più veloce della Fulvia HF con la quale era giunto 3° nel '74. Al suo fianco c'è di



nuovo lo specialista locale "Lofty" Drews e la Lancia iscrive una seconda Stratos per Waldegaard. La scelta è azzeccata: la Stratos è velocissima e distanzia le Peugeot e le Datsun, due Case per cui il mercato africano è molto importante. Dopo aver sfiorato la tragedia nella 3ª tappa, quando si infila miracolosamente in mezzo a una mandria di bufali che stanno attraversando la strada, Munari è in testa nell'ultima tappa con 56' di vantaggio. Sembra fatta ma il diavolo ci mette la coda. La Stratos fora per la terza volta e ha già usato le due ruote di scorta a disposizione. Arranca fino all'assistenza con una gomma sgonfia e quando arriva al traguardo ha oltre mezz'ora di ritardo sulla Peugeot 504 TI di Ove Andersson. La Lancia resta leader del mondiale con 55 punti.



A Digione finalmente Alfa

Nel weekend del 6 aprile l'Alfa schiera due 33TT12







UN TRAGICO GP DI SPAGNA
Sopra il crash di Stommelen al Gp di Spagna nel quale perdono la vita 4 persone. A sinistra Munari in azione al Safari con la Stratos e in alto l'Alfa regina del Mondiale Sport-Prototipi

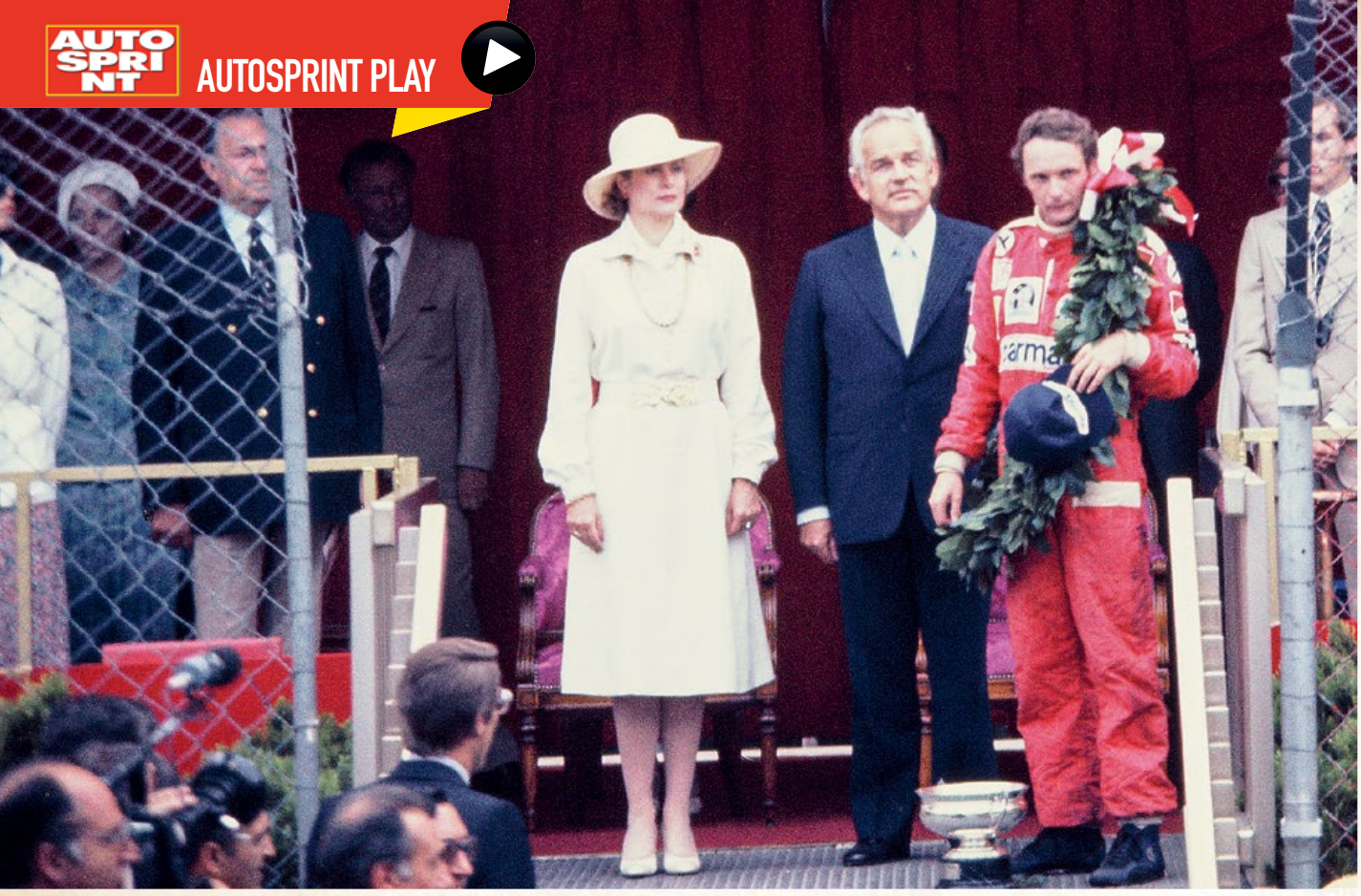
per Bell-Pescarolo e Merzario-Laffite (al suo esordio col team italiano) e l'Alpine una sola A442 Turbo, profondamente rivista nel telaio e affidata a Jabouille-Larrousse. Il duello è accanito già nelle prove, con le due Alfa e l'Alpine che fermano i cronometri sullo stesso tempo di 1'00"9. Nella prima ora di gara la lotta è durissima con Merzario e Jabouille che si alternano al comando e Pescarolo a seguirli da vicino, pronto ad approfittare di un errore. Alla fine della prima ora l'Alpine si arrende in una nuvola di fumo blu e col motore ko. Sembra fatta per una doppietta Alfa, ma il cuscinetto di una ruota difettoso rallenta la marcia di Bell-Pescarolo, che alla fine sono quarti dietro Merzario-Laffite, la Porsche 908 privata di Casoni-Joest e una Chevron 2000.

Bis di Merzario a Monza

Il 20 aprile si corre a Monza la 1000 km. Larrousse, pilota di punta dell'Alpine, confida all'inviato di Autosprint Giancarlo Cevenini che il suo team punta a vincere per rendere la pariglia all'Alfa dopo il successo di Digione. Però a sorpresa nelle prove la più veloce è la Mirage-Ford del team Gelo di Schenken-Mass. Merzario compie una partenza da manuale, tallonato dalla Mirage di Jochen Mass. Gerard Larruosse però sfrutta tutti i cavalli del suo sei cilindri turbo, sorpassa in piena velocità le due macchine con motore aspirato e si presenta in testa al gruppo al primo giro. Il passo della Alpine Turbo di Larrousse è nettamente superiore agli avversari. Jochen Mass cerca di stargli dietro, mentre Merzario perde gradualmente terreno ed al 24° giro una incomprensione alla variante Ascari con la Osella di Facetti (le due auto si toccano in staccata) costringe l'Alfa ai box. Nel gioco dei rifornimenti prende la testa la Mirage di Mass, ma quando si ferma per fare benzina e far salire Schenken, l'otto cilindri Cosworth si rifiuta di rimettersi in moto. Viene sostituita la batteria e la Mirage riparte attardata di tre giri rispetto all'Alpine di Jabouille e all'Alfa di Pescarolo. I problemi dell'Alpine iniziano ad un terzo di gara, quando la barchetta francese va ai box con una gomma dechappata. La Porsche 908/03 Turbo di Muller e Van Lennep è costretta al ritiro con il motore ko, e in testa c'è di nuovo l'Alfa, con Laffitte che mantiene un ritmo prudenziale. Intanto Bell e Pescarolo si devono fermare più volte ai box per problemi agli ammortizzatori. Il ritmo sostenuto dall'Alpine all'inizio manda in crisi il suo propulsore e la A442 inizia a girare su tempi piuttosto alti. La lotta per il primato della corsa è ristretta all'Alfa di Merzario-Laffitte ed alla Mirage di Mass-Schenken che hanno rimontato a suon di giri record, fino a quando non sono costretti alla resa con il cambio in crisi. Sfortuna invece per Pescarolo il cui 12 cilindri Alfa cede di schianto prima del curvone. L'ultimo brivido in casa Alfa è a pochi giri dalla fine, quando Merzario entra ai box completamente senza freni. Manca olio nel circuito, subito riempito. Davanti al presidente Cortesi trionfa l'Alfa, seconda è la Porsche 908/03 Turbo di Joest-Casoni e terza l'Alpine Turbo col motore in crisi.

Tragedia al Montjuic

Il Gp di Spagna si corre il 27 aprile sul circuito cittadino del Montjuic, il parco posto sulle alture di Barcellona. Già dal venerdì quasi tutti i piloti decidono di non prendere parte alle prove vista la pericolosità dei guardrail. Girano solo Ickx e Brambilla. L'organizzazione perciò decide di rimontarli, aiutata dai meccanici delle scuderie. Al sabato, altro sopralluogo dei piloti con un delegato CSI. I dubbi però rimangono e dopo una riunione della GPDA, i piloti annunciano di non voler disputare le prove. Ma gli organizzatori minacciano di far sequestrare le vetture dalla Guardia Civil, all'interno dello Stadio Olimpico, utilizzato come paddock. Di fronte al rischio che le monoposto restino in Spagna per alcuni mesi, lo sciopero rientra e iniziano le prove, con Lauda in pole affiancato da Regazzoni. I due però si eliminano a vicenda all'inizio della gara. Alla prima curva a sinistra, un tornante detto El Angulo de Miramar, Brambilla tampona Andretti, che colpisce Lauda, che a sua volta finisce contro Regazzoni. Lauda si ritira, mentre Regazzoni torna ai box per poi ripartire. Wilson Fittipaldi e Arturo Merzario si ritirano per protesta vista la pericolosità del tracciato. Va in testa James Hunt davanti ad Andretti, seguiti da Watson, Rolf Stommelen, Brambilla e Pace. Al 7° giro Hunt slitta su una macchia d'olio e sbatte. Andretti guida davanti a Watson e Stommelen. Poco dopo Mario è costretto al ritiro per un problema alle sospensioni, così come Watson (vibrazioni). Stommelen, con la Hill-Lola, è in testa, seguito da Pace, Ronnie Peterson, Jochen Mass e Ickx. Al giro n° 24 Peterson è out: tampona François Migault durante un doppiaggio. Due giri dopo la tragedia che segna la gara e il futuro del circuito:



si stacca l'alettone dalla vettura di Stommelen, facendo sbattere violentemente l'auto contro le barriere. L'auto carambola in mezzo alla pista, colpisce le barriere sul lato opposto, s'impenna e vola oltre il guardrail; Stommelen si rompe le gambe e 4 persone perdono la vita: lo spettatore Andres Ruiz Villanova, i giornalisti Mario de Roia e Antonio Font Bayarri e il commissario antincendio Joakuin Morera. Pace, che sopraggiunge, per evitare la vettura di Stommelen ha anche lui un incidente. Nel caos la gara prosegue per altri 4 giri, Mass passa Ickx e si pone in testa. Al giro 29, la gara viene definitivamente interrotta: Mass vince davanti a Ickx e Reutemann, seguono Jarier, Brambilla e Lella Lombardi anche lei su March. Siccome non è stato raggiunto il 75% della lunghezza della corsa, il punteggio è dimezzato e Lella Lombardi conquista il suo primo mezzo punto mondiale. L'ultima vittoria di un tedesco in F.1 risale al 1961: Wolfgang von Trips su Ferrari nel Gp di Gran Bretagna. E Autosprint definisce la gara spagnola con uno strillo eloquente in copertina: La corrida…

Spa…rita l'Alpine, ancora Alfa

Dopo il trionfo di Monza sulle Alfa 33TT12 impegnate in Belgio sulla pista di Spa per la 1000 Km (in realtà si corre sulla distanza di 750 km) spunta nel muso uno sponsor di prestigio: la Campari. Evidentemente l'esempio della Martini & Rossi sulla Brabham in F.1 ha fatto scuola… Assente l'Alpine, preoccupata per la tenuta dei suoi motori turbo, la corsa è una passeggiata per l'Alfa con Bell-Pescarolo primi e Ickx-Merzario secondi. Il comasco a fine gara è critico nei confronti del belga, accusandolo di aver scelto un assetto sin troppo rigido che gli avrebbe impedito di lottare per la vittoria.

Ferrari a Monaco, 20 anni dopo

La tragedia del Montjuic induce gli organizzatori del Gp di Monaco, in programma l'11 maggio, ad alcune modifiche e innovazioni. Vengono montati guardrail più alti, modificata una chicane e sono ammesse al via solo 18 auto invece di 25. Nelle prove la pole è di Lauda davanti a Pryce, Jarier, Peterson, Brambilla e Regazzoni. Hill non riesce a qualificarsi e dice addio alle corse. La gara inizia sotto la pioggia e tutti montano gomme da bagnato. Lauda è il più veloce mentre Pryce viene passato subito da Jarier, che però nella foga di pressare Lauda va a sbattere al Mirabeau e si ritira. Regazzoni si ferma a cambiare pneumatici e musetto così come James Hunt che però perde troppo tempo ai box. Nel gioco del cambio gomme Lauda si ritrova in testa con 15" su Fittipaldi e Pace. Altri incidenti: Mass e Hunt si urtano al Mirabeau coinvolgendo Depailler e Regazzoni va a sbattere alla chicane. Negli ultimi giri la vettura di Lauda soffre di un calo di pressione dell'olio e Fittipaldi si riavvicina. Ma ormai siamo al limite massimo delle due ore di gara e Niki vince con soli 2"78 su Fittipaldi. È la prima vittoria stagionale per lui e la Ferrari, che dopo vent'anni (Trintignant, 1955) torna a vincere a Monaco.

Gita al lago per due Alfa

Il 18 maggio si corre la 1000 Km di Pergusa, denominata per l'occasione Coppa Florio. La rinuncia di Mirage-Gelo Racing, Alpine e Ligier fa sì che in prova ci siano solo 16 auto, con le due Alfa a svettare, inseguite dalle Porsche 908. Prova e gara sono senza storia, con le due Alfa prima e seconda: vince Merzario affiancato per la prima volta da Mass davanti a Pescarolo-Bell, mentre terza è la Porsche 908/3 del team privato Ovoro con Jost-Casoni. Nel





IL MEZZO PUNTO IRIDATO DI LELLA LOMBARDI
Sopra Lella Lombardi che conquista mezzo punto nel Gp di Spagna, sotto Regazzoni e a sinistra Niki Lauda che regala alla Ferrari la vittoria a Montecarlo dopo 20 anni di attesa



mondiale L'Alfa ha 95 punti contro gli 84 della Porsche. Più distanziata l'Alpine, con 32 punti.

Un certo Rohrl all'Acropoli

Il rally dell'Acropoli è in programma dal 24 al 31 maggio. I vertici Fiat hanno scelto di evitare la fratricida dispersione di forze che aveva caratterizzato il 1974 e decidono che sarà Lancia a puntare al mondiale mentre le 124 si concentreranno sull'europeo (obiettivo che sarà poi centrato da Maurizio Verini). In gara i problemi alle Stratos di Waldegaard (panne elettrica) e Pinto (motore) spianano la strada alla vittoria di uno spilungone tedesco, Walter Rohrl, che da giovane faceva l'autista per l'arcivescovo della sua città, Ratisbona. Con l'Opel ha vinto l'europeo 1974 e all'Acropoli dà oltre mezz'ora al traguardo alla gloria locale "Siroco" su Alpine Renault 1800: Rohrl guida una Ascona 1.9 SR dell'Euro Handler Team. Terza la Mitsubishi Galant del cipriota Koumas. La Lancia è saldamente in testa al mondiale con 55 punti davanti a Fiat, Alpine e Opel, tutte a 23 punti.

Bobby Unser fa sua la 500 Miglia

Il 18 maggio si corre la mitica 500 Miglia di Indianapolis. Foyt conquista la pole davanti a Joncock e Bobby Unser. La gara per un forte acquazzone è stata fermata al 174° giro, a 26 giri dalla fine, quando era in testa Bobby Unser con la Eagle 75-Offenhauser, davanti a Johnny Rutherford (McLaren M26E-Offenhauser) e A. J. Foyt Jr. (Coyote/Foyt-Ford). Tom Sneva sopravvive a uno spettacolare incidente alla 2ª curva al 125 ° giro: urta l'auto di Eldon Rasmussen e finisce contro la recinzione nei pressi della curva 2. Il motore della macchina di Sneva prende fuoco col pilota nell'abitacolo. Sneva subisce miracolosamente solo lievi ferite e può allontanarsi dalla sua monoposto assistito dagli uomini della sicurezza.

In Belgio Lauda vince ed è leader

Il Gp del Belgio da quest'anno si corre a Zolder. La corsa è a calendario per il 25 maggio e nelle prove Lauda è il più veloce davanti a Pace, Brambilla e Regazzoni. Il brasiliano al via prende il comando mentre Brambilla e Lauda duellano per il 2° posto, ma dei problemi ai freni costringono Pace a rallentare. Brambilla e Lauda combattono a lungo per il primo posto, poi il monzese deve rallentare a sua volta per problemi ai freni (la sua March monta quelli di una F.2). Dopo 10 giri Lauda comanda il gruppo davanti a Scheckter, Brambilla, Regazzoni, Pace e Reutemann. Regazzoni risale fino al 3° posto, ma poi è costretto ai box per problemi di "blister" alle gomme. Lauda vince davanti a Scheckter, Reutemann, Depailler e Regazzoni. L'austriaco è leader nel mondiale con 23 punti davanti a Fittipaldi (21), Pace e Reutemann, entrambi a quota 16.

Alfa über alles al Nurburgring

Il 1 giugno si corre sul Nordscheife del Nurburgring la 1000 Km, su 44 giri. Una gara questa resa ancor più importante dal fatto che da quest'anno la 24 Ore di Le Mans non vale per il mondiale. Il WKRT ha portato ben 4 33TT12 anche se gareggeranno sol-

tanto tre. Merzario può scegliere tra la tradizionale e la nuova CP, col cambio al retrotreno. In prova l'Alpine di Larrousse-Jabouille è la più veloce, seguita dalle tre Alfa di Bell-Pescarolo, Mass-Scheckter e Merzario-Laffite. Al via Larrousse prende il comando seguito dalle Alfa di Mass, Merzario e Pescarolo. Nella discesa verso Adenau i commissari sventolano la bandiera giallorossa che indica pista scivolosa. Pescarolo racconterà poi di aver creduto erroneamente che ci fosse olio sulla pista. Quando si rende invece conto che la pista è bagnata di pioggia è troppo tardi, esce di strada e la sua Alfa è out dopo soli 9 km. Inizia a quel punto un bel duello fra l'Alpine e l'Alfa di Mass, che si scambiano il primo posto. La A442 guida la corsa fino al 26° giro, quando comincia a dare segni di affaticamento. Dopo una breve apparizione di una Mirage-Gelo al comando, per il gioco dei rifornimenti sono le due Alfa a scambiarsi il primo posto. Nel finale però quella di Mass ha problemi per una pastiglia incollata a un disco freno e la sosta per l'ultimo rifornimento di quella di Merzario-Laffite porta nuovamente in testa la Mirage di Ganley. Laffite si getta in un furibondo inseguimento riprendendo la testa della corsa a quattro giri dalla fine, quando anche Ganley deve rifornire. Alla fine trionfano Merzario e Laffite davanti a Ganley-Schenken e alla Porsche 908 di Muller-Kinnunen. Quarta l'Alpine di Larrousse-Jabouille. In classifica l'Alfa ha 115 punti (a 8 punti all'iride) davanti a Porsche (96) e Alpine (42).

Lauda lo svedese

Il Gp di Svezia ad Anderstorp si corre nel weekend dell'8 giugno. In prova il più veloce è Vittorio Brambilla con la March. Lauda precede Depailler e Jarier, Lauda è 5°. In gara Vittorio Brambilla prende la testa e conduce agevolmente la gara fino al 16° giro, quando per problemi di bilstering viene passato da Reutemann. Al 26° degli 80 giri in programma il monzese si arrende per un problema al semiasse posteriore sinistro. 12 giri dopo è out anche Jarier (motore ko) e le due Ferrari sono dietro Reutemann. Lauda più a suo agio con le gomme infila l'argentino a 10 giri dalla fine e vince con Regazzoni terzo. In campionato Lauda (32) ha 10 punti di margine su Reutemann e 11 su Fittipaldi, mentre nella coppa costruttori Ferrari e Brabham sono appaiate al comando a quota 35.

Grande Hunt in Olanda

Due settimane dopo si corre a Zandvoort su 75 giri. In gara le due Ferrari di Lauda e Regazzoni sono le più veloci davanti a Hunt, Scheckter, Reutemann e Fittipaldi. Un temporale alla domenica mattina fa sì che i team ottengano una sessione supplementare di prove libere per testare le vetture con assetto da bagnato. Alla partenza Lauda prende il comando davanti a Scheckter, Regazzoni e Mass. La pista si asciuga rapidamente e molti cambiano le gomme. Hunt è uno dei primi a farlo e se ne avvantaggerà in modo determinante nel finale. La Ferrari indica per vari giri a Lauda la necessità di cambiare le coperture, ma l'austriaco decide di proseguire. Al momento della sosta di Ronnie Peterson questi colpisce con una gomma, in uscita dal box, Luca Cordero di Montezemolo, provocandogli fratture a un braccio e ad una caviglia. Al 13° giro Lauda decide di cambiare le coperture; in testa si trova così Regazzoni, seguito da un rimontante Hunt che, grazie all'azzardo delle gomme da asciutto, segna tempi di 10" a giro più rapidi dei rivali. Dopo il cambio gomme di Regazzoni, l'inglese si ritrova primo, seguito da Jarier che ha appena passato Lauda; seguono Fittipaldi, Scheckter, Regazzoni, Pryce e Reutemann. Al 25° giro Scheckter passa Fittipaldi, mentre Lauda si avvicina fortemente a Jarier, senza però riuscire a passarlo. Pochi giri dopo anche Regazzoni riesce a sorpassare Fittipaldi, poi costretto al ritiro al 41° giro col motore ko. Nello stesso giro Lauda porta infine l'attacco decisivo a Jarier, ma con un fuorigiri che penalizza il motore della sua vettura fino a fine gara; 4 giri dopo lo stesso Jarier è costretto al ritiro per un problema a un pneumatico. Hunt controlla nel finale Lauda e vince mentre Regazzoni è terzo grazie al ritiro di Scheckter. Era dal 1971 (Gethin a Monza con la BRM in volata su Peterson) che un inglese non vinceva un Gp iridato. Nel mondiale Lauda incrementa la leadership.

Il Leone d'Africa

Dal 24 al 28 giugno si corre il Rally del Marocco. La Lancia non è presente mentre la Fiat iscrive tre 124 Abarth per Alen, Waldegaard e Darniche. La Peugeot per ragioni commerciali tiene molto a questo rally e iscrive un plotone di 504 TI. Alla PS6 l'Opel di Rohrl si ritira per problemi a una sospensione e due PS dopo la Fiat ha già perso Darniche (problemi elettrici), Waldegaard (cambio) e Alen (lubrificazione). Alla fine la Peugeot conquista una bella doppietta con Mikkola e Consten, davanti all'Alpine di Neyret. Nel mondiale la Lancia è sempre leader con 55 punti davanti a Peugeot (40) e Alpine (33). La Fiat ha 23 punti.

Alfa mondiale a Zeltweg!

Il 29 giugno si corre la 1000 Km di Zeltweg. Chiti ha dovuto rimboccarsi le maniche e spronare tecnici e meccanici perché all'Autodelta hanno dovuto preparare in contemporanea sia le macchine per Zeltweg che quelle da spedire con l'aereo cargo in America per l'ultima prova mondiale, la 6 Ore di Watkins Glen, in programma il 13 luglio e gara alla quale i concessionari Alfa Usa tengono moltissimo. All'Alfa basta un 4° posto per far suo il titolo. L'Alpine di Larrousse-Jarier è la più veloce in prova davanti all'Alfa di Merzario-Brambilla. Il giorno della gara all'improvviso durante il giro di ricognizione Merzario e Larrousse si accorgono che sta iniziando a piovere: basta un cenno d'intesa per far spegnere a entrambi il motore e autorizzare il direttore di corsa a far sostituire le gomme montando quelle da pioggia, rimandando lo start. Le Alpine scattano in testa ma si trovano ben presto a soffrire di panne elettriche: prima di metà gara sono out entrambe e per l'Alfa è fatta. Nel finale Merzario può insidiare Bell per il primo posto, ma dai box arriva l'ordine di mantenere le posizioni e il comasco obbedisce.

Brabham-Alfa: sì o no?

Mentre a Zeltweg si festeggia il Mondiale Marche a Imola Bernie Ecclestone incontra Luciano Conti,



AUSTRIA FELIX PER GLI ITALIANI
Sopra Vittorione Brambilla strepitoso vincitore del Gp di Zeltweg. La pista austriaca si rivela terreno di caccia formidabile per i colori italiani con l'Alfa, in basso, che conquista proprio lì l'iride del Mondiale Sport Prototipi, a lato Lauda precede Hunt







editore di Autosprint e Presidente dell'Automobile Club di Bologna, per visionare il circuito. Sabbatini non si fa sfuggire l'occasione per intervistarlo e gli chiede a che punto sia il progetto di una Brabham-Alfa Romeo, come da contratto siglato a novembre 1974: la nuova monoposto può debuttare a Monza al Gp d'Italia? La risposta di Ecclestone gela ogni entusiasmo: *«La nuova macchina non è pronta neppure nei disegni. Non vogliamo fare le cose in modo precipitoso»*. E a una domanda di Sabbatini su Merzario pilota della nuova Brabham-Alfa altra doccia fredda di Ecclestone: *«Piloti? Ho i miei* (Reutemann e Pace, n.d.r.). *No, non debbo dare la macchina a nessun altro che non sia un mio pilota»*. Apriti cielo! Sabbatini telefona a Chiti in partenza per il Glen e il tecnico toscano si dichiara stupito per le dichiarazioni di Ecclestone: *«Il contratto prevede che si possa mostrare la nuova monoposto con il nostro 12 cilindri in questi giorni e che l'auto possa prendere parte ad uno o due Gp di fine stagione. Se Ecclestone non può rispettare l'impegno preso con noi vorrà dire che ne sigleremo uno nuovo con un costruttore diverso* (il team Embassy Hill-Lola, che ha a sua volta intavolato una trattativa con Chiti, n.d.r.)». Tutto finirà con Ecclestone che, furbamente, chiederà scusa a Chiti e al presidente Alfa, Cortesi, impegnandosi a presentare la monoposto entro l'anno (girerà per la prima volta a Silverstone il 13 ottobre, n.d.r.).

A Le Castellet ancora Lauda

Il circus della F.1 si sposta a Le Castellet per il Gp di Francia, in programma nel week end del 6 luglio. Pole come al solito per Lauda davanti a Scheckter, Hunt e Jarier. Niki prende subito il comando della gara, prevista su 54 giri, davanti a Scheckter, Hunt, Mass e Pace. Dietro bella rimonta di Regazzoni che,

partito nono, risale fino alla 6ª posizione. Nei 4 giri seguenti l'elvetico passa Pace, Mass, Hunt e Scheckter, portandosi in 2ª posizione, ma al 7° giro però si ritira col motore ko. Lauda prosegue tranquillo in vetta alla gara, grazie anche a Scheckter che fa da "tappo" per gli inseguitori. Hunt lo passa all'ottavo giro, seguito da Mass e Fittipaldi per due "lunghi" del sudafricano fra il 12° e il 13° giro. Lauda, pur avvicinato da Hunt e Mass, riesce a concludere la gara in testa. L'austriaco nella classifica piloti ora ha 47 punti contro i 25 di Reutemann.

Pescarolo-Bell al Glen

Per l'ultimo atto del Mondiale Marche, in programma al Glen (6 Ore, circa 150 giri) nel fine settimana del 13 luglio, l'Alfa ingaggia Mario Andretti che farà coppia con Merzario. Sull'altra 33TT12 ci sono Pescarolo e Bell. In prova le più veloci sono le due Alpine di Depailler-Scheckter e Larrousse-Jarier davanti alle due Alfa. La Mirage-Gelo è rimasta a casa. Scheckter al via scatta in testa seguito da Larrousse e dalle due Alfa di Bell e Merzario. Al 7° giro Larrousse va ai box per problemi al turbo. Scheckter tira talmente per stare davanti alle Alfa da ritirarsi al 29° giro. Per l'Alfa è fatta: solo un nubifragio ne interrompe la marcia imponendo uno stop temporaneo. Al secondo start le due Alfa viaggiano di conserva, con Chiti che dai box ordina di mantenere le posizioni. Vincono Pescarolo-Bell davanti a Merzario-Andretti.

Doppietta Fiat in Portogallo, ma...

Il Mondiale Rally torna in scena in Portogallo, dal 18 al 21 luglio. La Fiat schiera uno squadrone, mentre la Lancia non c'è. Markku Alen è l'assoluto dominatore della corsa e vince davanti al team mate Mikkola e ad Andersson con la Toyota Corolla. Paganelli è costretto al ritiro per problemi allo sterzo così come Rohrl con l'Ascona (iniezione ko). Nel mondiale la Lancia con 55 punti vede avvicinarsi la Fiat (43) davanti a Peugeot (40), Alpine (33) e Opel (33). Però i vertici Fiat hanno già deciso di evitare un'altra lotta fratricida: la Lancia quest'anno deve puntare al Mondiale e la Fiat all'europeo.

Ammucchiata alla curva Club

Silverstone ospita il Gp d'Inghilterra nel week end del 19 luglio. Hill si esibisce facendo un giro d'onore con la sua Lola prima delle prove. In pole c'è Pryce con la Shadow, davanti a Pace, Lauda e Regazzoni. Al via si porta in testa Pace, che sfrutta il lato "gommato" della pista, superando Pryce; Regazzoni dietro infila Lauda. Le Ferrari sono molto veloci, tanto che Regazzoni al 9° dei 58 giri in programma passa Pryce e pochi giri dopo si trova in testa, dopo aver passato anche Pace. Le nuvole fanno capolino sul circuito, annunciando pioggia. Al 16° Pryce passa Pace e diventa a sua volta 2°. Al 18° giro un primo scroscio d'acqua colpisce le zone delle curve Club e Stowe. La situazione non viene segnalata a Regazzoni, che si gira alla Stowe, tocca le barriere, riparte, ma deve fermarsi ai box per sostituire le gomme e l'alettone posteriore e riparte 21°. Scheckter invece sfrutta bene l'arrivo della pioggia e passando Lauda, Pace e Pryce diventa leader. Al 22° giro lui e Lauda entrano ai box per montare le gomme da bagnato. Alla Ferrari però non fissaro bene un pneumatico che subisce una foratura lenta che costringe Niki a un nuovo stop al giro successivo. Ora Pace è leader davanti a Fittipaldi e Hunt. I tre di testa decidono di non cambiare le coperture, ma dalle retrovie rispunta velocissimo Scheckter che riesce a riprendersi la testa della gara con una serie di sorpassi. La pioggia però è cessata, le traiettorie si sono asciugate e qualcuno, come Andretti, decide di montare nuovamente le gomme slick. Nei giri seguenti Mass passa Hunt e Fittipaldi fa lo stesso con Pace. Al 30° giro Jarier, che monta gomme da bagnato, supera ben 4 piloti (Pace, Fittipaldi, Hunt e Mass) e diventa 2°, dietro al solo Scheckter. Col pit stop del sudafricano Jarier è in testa ma solo per due giri; al 35° entra ai box per cambiare le gomme e dà via libera a Hunt che rimane leader fino al 42° giro, quando la rottura di uno scarico fa perdere potenza alla sua monoposto che viene passata da Fittipaldi. Al giro seguente anche Pace passa Hunt, sempre più in difficoltà. Al 51° giro anche Jody Scheckter passa Hunt e al 55° giro la pioggia fa la sua ricomparsa sul tracciato. Fittipaldi decide di rientrare ai box per montare nuovamente le gomme da bagnato. Nel frattempo alla Club c'è una colossale "ammucchiata": vanno a sbattere, uno dopo l'altro, Pace, Scheckter, Nicholson, Henton, Morgan, Hunt e Wilson Fittipaldi. La situazione è estremamente pericolosa per i commissari che non possono intervenire in sicurezza









per aiutare i piloti a uscire dalle vetture, rischiando di essere investiti da qualche altra monoposto. Anche alla Stowe altri incidenti: escono di strada Donohue, Mass, Watson e Depailler. La direzione sospende la gara con due giri di anticipo. Vincitore è Emerson Fittipaldi con un giro di vantaggio su Pace e Scheckter. I ricorsi di Ferrari e March sulla classifica sono respinti. Nel mondiale Lauda ha 47 punti ed è seguito da Fittipaldi (33), Hunt e Reutemann (25) e Pace (24).

24 Ore di Spa, ancora Alfa

Il 26 e 27 luglio si corre la 24 Ore di Spa, un classico per le vetture Turismo, anche se non vale per il campionato europeo di categoria. L'Alfa riesce a conquistare nuovamente la prestigiosa Coppa del Re del Belgio a squadre con la sua muta di 2000 GTV Gruppo 1, che avranno ragione fra le 2 litri delle veloci ma fragili Triumph Dolomite Sprint con motore a 16 valvole. Al traguardo le Alfa occupano i posti dal 4° all'8° posto assoluto (fra vetture ufficiali semiufficiali e private) dietro le BMW 3.0 CSI di de Fierlant-Xhenceval e "Pedro"-Fontaine e alla Ford Capri II 3.0 di Blackburn-Crabtree.

Reutemann, tedesco d'Argentina

Il 3 agosto si corre il Gp di Germania sul mitico Nurburgring. In prova, Lauda abbatte il muro dei 7' sul giro, col tempo di 6'58"6, alla media di 196,383 km/h. In prima fila si classifica Pace su Brabham, a 1" e 4 decimi e davanti a Scheckter, Depailler e Regazzoni. Niki prende la testa della gara, prevista sulla distanza di 14 giri, seguito da Pace. Nel corso del 1° giro, Depailler passa Pace. Dietro ai primi tre ci sono Mass, Reutemann e Regazzoni. Il ticinese tra forature dei rivali e sorpassi di chi gli sta davanti al 7° giro si trova dietro al team mate Lauda, seguito da Reutemann, Hunt, Pryce e Laffite. Nel 9° giro però le possibilità della Ferrari di agguantare una doppietta vengono meno a causa della rottura del motore sulla vettura di Regazzoni e di una foratura per Lauda. Ora in testa si trova Reutemann, seguito da Hunt, Pryce, Laffite, Lauda e Jones. All'11° giro fora anche Hunt; un errore ai box però gli costa la possibilità di ripartire. Poco dopo, sulla vettura di Pryce si rompe un apparato dell'impianto del carburante. Il gallese deve così rallentare, anche perché sta subendo delle ustioni chimiche ed è semi-intossicato dai vapori di benzina. Lo passano Laffite e Lauda. Vince così Reutemann, davanti a Laffite (primo podio per la Williams con vetture che portano il suo nome). Terzo è Lauda che nel mondiale ha 51 punti davanti a Reutemann (34).

Brambilla dopo il dramma Donohue

Il Gp d'Austria si corre a Zeltweg nel weekend di Ferragosto. Già da venerdì 15 la folla si assiepa sulle tribune del circuito della Stiria; molti gli italiani presenti per tifare Ferrari. Lauda non li delude e fa la pole davanti a Hunt, Fittipaldi, Stuck e Regazzoni. Ma nel corso del warm del 17 agosto la Penske di Donohue esce alla prima curva a causa dell'esplo-

LANCIA DI NUOVO IRIDATA FIAT REGINA D'EUROPA

Nei rally internazionali le Case italiane la fanno da padrone. Sopra Verini con la 124 Abarth conquista il campionato europeo. La Lancia, invcece, fa suo per la seconda volta consecutiva il Mondiale Rally grazie alle prestazioni di due fuoriclasse della specialità: Waldegaard, in alto e Munari, a sinistra





sione della gomma anteriore destra: la monoposto sbatte contro il guardrail e vola fuori dal circuito, finendo tra i tabelloni pubblicitari. Quando viene soccorso da Fittipaldi e Stuck il pilota è ancora cosciente viene trasportato in una clinica di Graz, dove viene operato per un grumo di sangue in testa. Purtroppo entra in coma e muore tre giorni dopo, senza essersi ripreso. Nell'incidente muoiono anche due addetti alla pista, la guardia Richard Huttner e un segnalatore, Manfred Schaller. Poco prima del via la pioggia fa la sua apparizione sul circuito, costringendo a un rinvio della partenza. Alle 15.40 si decide di far cambiare gli pneumatici alle vetture. Poi, poco dopo, un violento temporale si scatena sul tracciato, facendo slittare ulteriormente la partenza della gara (prevista su 54 giri) alle 16.17, tre quarti d'ora dopo quanto programmato. Al via Lauda è leader davanti a James Hunt e Patrick Depailler, autore di un'ottima partenza dalla quarta fila. Dietro seguono Emerson Fittipaldi, Hans-Joachim Stuck, Clay Regazzoni, Pace e Vittorio Brambilla. Nel corso del primo giro Pace venne passato da Brambilla, che poi infila anche Regazzoni e successivamente Fittipaldi. Il "Monza's gorilla", come lo chiama la stampa inglese, passa anche Stuck e Depailler, ponendosi alle spalle del duo Lauda-Hunt. Al 15° giro la Ferrari di Lauda viene passata da Hunt e poi anche da Brambilla. La pioggia intanto aumenta la sua intensità. Al 19° Brambilla prende il comando, sfruttando un'indecisione di Hunt, al momento del doppiaggio di Brett Lunger alla curva Sebring. Hunt riesce solo all'inizio del ventunesimo giro ad avere la meglio su Lunger. Al 23° Mass passa Lauda ed è terzo. Poco dopo l'austriaco viene infilato anche da Pryce. Le condizioni meteorologiche sono tali però che la direzione di gara decide di sospendere la gara. Al 29° giro Peterson passa Lauda per il sesto posto. Vince Vittorio Brambilla, per la prima volta in carriera, facendo segnare anche il giro più veloce. Era dai tempi di Ludovico Scarfiotti (Monza 1966) che un italiano non vinceva un Gp. Nel giro d'onore Brambilla solleva le braccia in segno di gioia e l'auto sbanda e tocca il guardrail danneggiando il musetto della sua March. Al box Brambilla è sotto choc quando Cevenini di Autosprint gli dice: *«Ma Vittorio, hai vinto!»*. Non essendo stato coperto il 75% della distanza si assegna metà punteggio iridato e Lauda per mezzo punto non è ancora campione del mondo: con 51,5 punti può ancora essere passato da Reutemann (34).

A Mikkola il 1000 Laghi

Dal 29 al 31 agosto si corre in Finlandia il Rally dei Mille Laghi. Lancia e Fiat lo disertano e la corsa diventa una faccenda tra specialisti nordici. Alen ha il permesso di correre con la Datsun ma è costretto al ritiro nella fase iniziale per un incidente. Si impone Mikkola con la Toyota Corolla davanti a Lampinen (Saab 96 V4) e Makinen (Ford Escort RS 1800 MK2). Kullang con l'Ascona è 5° e fa fare passi avanti alla Opel nel mondiale: è terza con 41 punti dietro a Lancia (55) e Fiat (43).

Clay vince e Lauda è mondiale

A Monza il fine settimana del 7 settembre è attesissimo dai tifosi italiani. Si corre a Monza il Gp che può finalmente laureare un pilota della Ferrari campione del mondo, cosa che non succedeva dal lonta-



APOTEOSI ROSSA AL GP D'ITALIA

L'apoteosi del Cavallino va in scena a Monza con il Gp d'Italia vinto da Regazzoni davanti a Fittipaldi e Lauda che con i punti del terzo posto si laurea aritmeticamente campione del mondo di F.1 e riporta a Maranello un titolo atteso da ben 11 stagioni

no 1964 con John Surtees. E se Lauda non fa punti, basta che non vinca Reutemann. C'è in ballo anche il mondiale costruttori. In prova le Ferrari conquistano la 1ª fila con Lauda e Regazzoni davanti a Fittipaldi e Scheckter. Reutemann ha il 7° tempo. Al via Regazzoni prende la testa della corsa prevista su 52 giri, seguito da Lauda, poi Scheckter, Mass, Reutemann, Fittipaldi, Hunt e Brise. Vittorio Brambilla è invece quasi subito out con la frizione ko. Nel primo giro Mass passa Scheckter, prima di essere ripassato dal sudafricano alla Parabolica. Nel 2° giro, alla chicane i due arrivano vicini, Scheckter va nella via di fuga mentre Mass sbatte la sua McLaren sul cordolo, rovina le sospensioni e si ritira. Scheckter rientra in pista, ma colpisce la Embassy Hill-Lola di Brise, costretto al ritiro per la rottura delle sospensioni; Andretti, nel tentativo di evitare la Tyrrell di Scheckter, è autore anch'egli di un'uscita di pista che lo costringe, a sua volta, all'abbandono. Scheckter riprende la corsa a velocità molto ridotta e fa da tappo per chi lo segue. Ora, dietro ai due della Ferrari, si trovano Reutemann, Fittipaldi e Hunt. Le posizioni di vertice rimangono inalterate sino al 10° giro, quando Depailler passa James Hunt, installandosi al 5° posto. Tre giri dopo Fittipaldi passa Reutemann. La rimonta di Depailler s'interrompe al 16° giro quando, nel tentativo di passare Reutemann, arriva lungo alla chicane, perdendo due posizioni a favore di Hunt e Pryce. Fittipaldi si avvicina a Lauda, anche grazie a un piccolo problema agli ammortizzatori sulla vettura dell'austriaco. Al 46° giro il brasiliano della McLaren passa l'austriaco, conquistando il secondo posto. Vince Regazzoni, che solo due settimane prima si era imposto a Digione nel Gp di Svizzera, non valevole per il mondiale. Col terzo posto Niki Lauda è campione del mondo mandando la folla in delirio, mentre la Ferrari vince il titolo Costruttori. Manca solo il Gp degli Stati Uniti al Glen e Lauda con 55,5 punti è imprendibile da Fittipaldi (39). Seguono Reutemann (37), Hunt (30) e Regazzoni (25). Nel mondiale Costruttori la Ferrari è mondiale per mezzo punto: a quota 63,5 infatti è ormai irraggiungibile dalla Brabham che ne ha 54.

Waldegaard difende l'iride Lancia

Il Rally di Sanremo è in programma dal 1° al 4 ottobre e per la Lancia è l'occasione per chiudere una volta per tutte il discorso sul Mondiale, anche se da qualche tempo nei vertici Fiat, come scrive Autosprint, sta imperando la logica del "massimo risultato col minimo sforzo", evitando cioè il dispendio di energie che aveva caratterizzato il 1974. Waldegaard è iscritto al Sanremo col compito, con la terza Stratos, di guardare le spalle a Munari e Pinto. Solo che le forature (per Munari) e il motore (per Pinto) complicano maledettamente i programmi del team diretto da Cesare Fiorio, che chiede a Waldegaard di amministrare come meglio può il suo vantaggio sulla Fiat di Verini, che da dietro sta arrembando alla grande e che è stato mandato a Sanremo come premio per il campionato europeo appena vinto. Alen è tradito dal motore fin dall'inizio della gara (l'inviato di Autosprint paventa addirittura l'ipotesi di un sabotaggio) mentre Paganelli lamenta va-

ri guai prima di centrare un albero a Feglino; a fine rally dichiara ad Autosprint di aver deciso di lasciare la Fiat, spedendo una raccomandata una settimana prima del Sanremo, dopo una stagione con più ombre che luci (firmerà con l'Alfa Romeo, ma Chiti, "distratto" dalla Brabham-Alfa di Formula Uno non realizzerà mai la macchina per lui). Tornando al Sanremo, Verini finisce il rally in scia a Waldegaard, con quasi tre minuti di distacco, precedendo l'Alpine di Therier. Nel mondiale la Lancia ha 75 punti contro i 58 della Fiat e i 47 della Opel ed è la grande favorita per la conquista dell'iride a due gare dalla fine.

Lauda chiude in bellezza al Glen

Lauda si presenta all'ultima corsa, il Gp degli Stati Uniti a Watkins Glen (5 ottobre, 59 giri), caricatissimo e col morale alle stelle. Fa la pole davanti a Fittipaldi e Reutemann e guida subito la corsa seguito da Fittipaldi, Jarier, Brambilla, Reutemann (autore di una brutta partenza) e Andretti. Al terzo giro Reutemann passa Brambilla; poco dopo Mass venne attaccato da Regazzoni che però nel tentativo di sorpasso danneggia il musetto ed è costretto a una lunga sosta ai box. Al 6° giro Andretti passa Brambilla ed è quinto, imitato al giro seguente da Hunt. Ora dietro al duo Lauda-Fittipaldi, molto vicini fra loro, ci sono Jarier, Reutemann, Andretti, Hunt, Brambilla, Peterson e Mass. Al 18° giro Lauda e Fittipaldi si apprestano a doppiare Regazzoni. Il ticinese però, dopo aver fatto passare il team mate, resiste al tentativo di doppiaggio della McLaren. Fittipaldi quando passa è ormai 15" dietro a Lauda, quando Regazzoni riceve la bandiera nera per eccesso di ostruzione e deve fermarsi ai box; riparte ma si ritira al 29° giro. Negli ultimi giri si accende la battaglia tra Lauda e Fittipaldi, che ormai è a pochi secondi dall'austriaco; al traguardo Lauda sarà ancora per 4" e 943 millesimi davanti al brasiliano. Terzo è Mass.

Al Giro l'Abarth Pianta... tutti in asso

Il Giro d'Italia automobilistico (11-18 ottobre) viene vinto a sorpresa da Pianta-Scabini con la Abarth SE 031, un prototipo basato su una Fiat 131 a due porte pesantemente modificata e col motore a 6 cilindri 3.2 della Fiat 130 già montato nel 1974 su una Abarth SE 030. L'Alfa per festeggiare il mondiale marche Sport-Prototipi ha iscritto una 33/3 coupé in esemplare unico con motore V8 Montreal per Andruet-Cartotto (già copilota di Ormezzano e scelto in extremis al posto di Jouanny): la berlinetta è protagonista fino a Vallelunga quando il V8 esala l'ultimo respiro. Il duo Munari-Maiga potrebbe vincere dopo aver condotto la gara fin quasi al termine ma finisce sesto per un incendio della Stratos Turbo al circuito di Casale Monferrato (e Munari su Autosprint polemizza con gli organizzatori, dicendo che è follia far passare delle auto da corsa in città come Bologna all'ora di punta, surriscaldando i motori).

F2, Laffite campione d'Europa

L'europeo di Formula 2 si chiude a Vallelunga il 12 ottobre. La gara è articolata su due manche di 35 giri ciascuna. Vince Brambilla con la March (ma non prende punti) e i 9 punti vanno a Laffite su Martini, da tempo leader della specialità. Lancia mondiale con Darniche in Corsica Dall'8 al 9 novembre si corre il Tour de Corse, penultima prova del mondiale Rally. La Lancia schiera tre Stratos per Munari, Pinto (si ritirerà con la sospensione ko) e Darniche (che corre con il team dell'importatore francese Lancia, Chardonnet). Ancora una volta la Lancia, con Darniche, vince battendo l'Alpine come nel 1974; terza, a sorpresa, l'Alfetta GT di Andruet-Jouanny, auto alla quale un anno di esperienza nei rally ha fatto decisamente bene. Munari domina le prime due PS, ma alla terza un'incomprensione con Mannucci sulle note provoca una toccata che lo costringe al ritiro. La gara prosegue con la sfida fra Nicolas (con l'Alpine A110 ormai a fine carriera) e Darniche con la Stratos, che alla fine prevale per 32", regalando alla Lancia un altro mondiale con 95 punti davanti all'Alpine (60) e alla Fiat (58).

Al RAC Super Ford, Lancia ko

Il mondiale rally si chiude col RAC inglese, dal 22 al 26 novembre. La Lancia iscrive due Stratos per Waldegaard e Munari più una terza semiufficiale del team Chequered Flag per Walfriddson. La Fiat è della partita con due 124 Abarth per Verini e Alen. Mu-





A LAFITTE L'EUROPEO DI FORMIULA 2

Sopra Andruet al Giro d'Italia, in alto Laffite svetta nel mucchio selvaggio della F.2 e conquista il titolo europeo



PIANTA TRIONFA AL GIRO D'ITALIA CON LA 031
Sopra Giorgio Pianta vincitore del Giro d'Italia con la Fiat Abarth 031, un prototipo basato sulla Fiat 131 due porte pesantemente modificata e col motore 6 cilindri 3.2 della Fiat 130

nari e Waldegaard sono subito protagonisti duellando per buona parte della gara con le Ford Escort di Makinen e Roger Clark e la Saab di Blomqvist. Fra le protagoniste del mondiale mancano solo Alpine e Peugeot. Waldegaard sembra aver il rally in mano (anche perché Munari è attardato da una toccata e poi dovrà ritirarsi per un altro incidente) quando in un salto perde il cofano motore della sua Stratos. Lo aveva già fatto due volte e all'assistenza non hanno più cofani di ricambio. I meccanici Lancia montano in tutta fretta delle luci posteriori con del nastro adesivo. Al CO di Clipstone lo svedese timbra con 5' di ritardo dopo aver perso 24' per sostituire un semiasse rotto (con varie auto di piloti più lenti davanti a lui al CO che non lo avrebbero fatto passare) e con una rimonta mostruosa e 45 PS vinte conclude il rally alla fine in settima posizione. Però mezz'ora dopo la fine della gara Waldegaard, nonostante le vibrate proteste del d.s. Audetto, viene squalificato perché trovato fuori tempo massimo. Davanti è un trionfo per la Ford con le tre Escort di Makinen, Clark e Fowkes ai primi tre posti mentre uno splendido Verini conclude il rally in ottava posizione con la sua 124 Abarth (Alen si è ritirato col motore ko) e con tre preziosissimi punti garantisce il secondo posto mondiale per la Fiat. La classifica finale del mondiale vede infatti prima la Lancia con 96 punti, seguita da Fiat (61), Alpine (60), Opel (58) e Peugeot (40).

La tragedia del team Hill

La stagione 1975 si chiude con una tragedia. Il 29 novembre, di ritorno dal circuito francese Paul Ricard per alcuni test, l'aereo da turismo pilotato da Graham Hill si schianta in un bosco presso un campo da golf a nord di Londra. Hill stava tentando di portare a terra il suo Piper Aztec in condizioni particolarmente difficili di scarsa visibilità: insieme a lui muoiono nell'incidente il team manager Ray Brimble, i meccanici Tony Alcock e Terry Richards, il giovane e promettente pilota Tony Brise e il progettista Andy Smallman, tutti facenti parte della squadra Embassy Hill che poi verrà posta in liquidazione. A Hill, unico pilota ad aver vinto la 24 Ore di Le Mans, la 500 Miglia di Indianapolis e il Mondiale di Formula Uno, saranno dedicate, tra l'altro, una strada nella città di Silverstone, sede dell'omonimo tracciato, una curva della pista di Brands Hatch e una scuola materna a Lusevera, in Friuli. Questa tragedia getta un velo di malinconia e di dolore su una stagione esaltante e indimenticabile per i colori italiani. ●

RENATO RONCO A INDY 1996 C'ERA DA CRONISTA E CONDIVIDE I SUOI RICORDI

Dolce lodare **Zampedri**!

Caro Autosprint e, in particolare, caro Mario, ho letto con piacere il racconto sulla carriera di Alessandro Zampedri e sul rocambolesco finale di quella 500 Miglia di Indianapolis del 1996. Come tu ben ricordi, eravamo tutti e due a Indy in quella occasione: tu in sala stampa ed io nella cabina di commento a far la telecronaca in diretta. Ed ho ben presente la sequenza di quegli ultimi giri. A undici giri dalla fine Zampedri è ampiamente al comando quando incominciano i problemi all'ammortizzatore. Fortunatamente c'è una carambola ed a meno 10 tornate compare la bandiera gialla. Pace-car e tutto il gruppo dietro ad Alessandro. Così per 6 giri mentre il cielo si sta scurendo e minaccia pioggia. Sarebbe una benedizione per Alessandro. Addirittura nella Hospitality della Bridgestone-Firestone, nonostante che Zampedri corra con le GoodYear, tutto il gruppo dei concessionari italiani della Bridgestone batte i piedi ritmicamente implorando "rain… rain… rain…". Se piove è fatta. Invece a tre giri dal termine la bandiera verde rilancia la gara e Zampedri perde praticamente una posizione al giro a causa dell'ammortizzatore.

Io aspetto il suo passaggio sulla linea del traguardo per esaltare la magnifica prestazione di Alessandro e faccio l'errore di distogliere lo sguardo dal monitor. Alessandro non passa sul traguardo: è là, all'uscita dell'ultima curva spiaccicato contro le reti di protezione dall'errore di Guerrero. Ha un piede spappolato, ma quando i commissari lo soccorrono ha ancora la forza di chiedere: "*Sono quarto, vero?*". Effettivamente è così: gli altri erano ormai tutti doppiati.

Il dopo gara per me sarà al Methodist Hospital, come quando Alessandro sbatté a Michigan ed io dovetti telefonare a suo padre. Mi ricordo che mentre tornavo in albergo dall'ospedale imprecavo contro la malasorte.

Quella che poteva essere la giornata più bella delle mie Indy è diventata la più brutta. Dico delle mie Indy perché mi ascrivo da solo la paternità delle presenze di Zampedri e poi di Zanardi in quella serie di gare americane che portai nel 1992 al pubblico italiano tramite Telemontecarlo. E lo dico sapendo che anche loro mi hanno sempre attestato che furono proprio quelle mie telecronache dirette ad attrarli verso quelle gare.

Ciao, Mario, e scusa se ti ho portato via un po' di tempo. Ma sono momenti così vivi nella mia memoria che non potevo fare a meno di scriverti. Un caro saluto.

Renato Ronco

Caro Renato, fu un weekend epico, una gara che resterà negli annali, con una cronaca televisiva molto bella, col grande Renato coadiuvato da Sandro Munari. E Alex Zampedri comunque nella storia, da eroe, anche se sfortunato. E nessuno dimenticherà questi stupendi momenti…

ANCHE LUI VITTIMA DEL CORONAVIRUS

Cason, un "mago" da onorare

Era un'altra epoca, quella delle corse in pista degli Anni, '60 quando si raggiungevano gli autodromi con i propri mezzi, percorrendo centinaia di chilometri e guidando la propria auto da gara, con attenzione per non rompere niente. Si correvano i campionati turismo in gruppo 1, 2, 3 e 4 con le Alfa Romeo Giulietta, le Opel Commodore, le Fiat 500 Abarth, le Abarth 850 tc, le Fiat 850, le A112 Abarth, la Renault Alpine, la Porsche Carrera, la Simca Rally… E qui nasce l'idea di Roberto Cason, che lascia da buon meccanico il Garage delle Nazioni di Milano e apre la sua officina a Monza, in via Amati, e inizia la sua avventura di preparatore e assistenza in pista. Erano i tempi della scuderia Ateneo, della Valtellina Corse, dei fratelli Brambilla, di Arturo Merzario, di Nappi, dei fratelli Renato e Mario Benusiglio e di Gianfranco Palazzoli che dava battaglia nei circuiti italiani con le turismo e nel 1975 vinceva il campionato italiano e con una Ford assistita proprio da Roberto Cason.



Roberto Cason l'ho conosciuto a poco più di vent'anni dopo, quando, abitando lì vicino, passavo davanti alla sua officina, sentivo il rumore dei motori da corsa delle auto che gestiva e mi fermavo ad ammirarle. La sua officina era pulita come uno specchio e le chiavi inglesi sempre luccicanti e se non era così, erano urla per i suoi "Pinella" (ossia ragazzino, così soprannominava tutti i suoi meccanici). Molto tempo dopo, erano gli anni 2000, la Peroni Promotion istituisce il primo campionato italiano GT diviso per classi, con punteggi assegnati proporzionalmente crescenti, in funzione dei partecipanti divisi per classe. Con entusiasmo e tanta emozione decido di partecipare con una Porsche 944 Turbo S, vettura di 2500cc; e da chi farmi assistere? Semplice, da Roberto. È stata una scelta corretta e fortunata, con Lui ho portato a casa due titoli del neonato campionato italiano GT. Ho conosciuto da vicino una persona straordinaria; preparato, paziente , preciso, puntuale, costante, uomo di poche parole e dotato di grande concretezza: ha trovato sempre il modo di facilitarmi la strada per rincorrere il successo. Ora non c'è più, se l'è portato via quel dannato COVID 19, resta però vivo in me e in tutti quelli che lo hanno conosciuto ed apprezzato un bellissimo ricordo.

Franco Bugané

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

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, Gabriele Mutti, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE
Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 / 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 Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPITTRRXXX.
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
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK
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'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.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT INMOTO
AM GUERRIN SPORTIVO SPORT STYLE

auto vi guida dentro

LA NEW MOBILITY

PER RACCONTARE IL FUTURO, SERVE UN MAGAZINE TUTTO NUOVO.

Auto si arricchisce
per accompagnare i lettori dentro
l'evoluzione del mondo automobilistico.
E nasce una nuova sezione dedicata
alle vetture a emissioni zero.
Non perdere la tua chiave d'accesso
alla mobilità sostenibile.



* NUOVA GRAFICA
* CONTENUTI PIÙ COMPLETI
* FOCUS SULLE NUOVE TENDENZE
* NUOVI OPINIONISTI
* TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI
* L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

È IN EDICOLA

auto