RACCONTI DELLA PASSIONE VALENTINO MUSETTI, PILOTA DI F.1 E STUNTMAN DA MITO

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

AUTOSPRINT

n. 21

9 770005 174006 00021

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

Anno LVIV Settimanale - 26 maggio-1 giugno 2020

3,00 Euro (Italy only)

INTERVISTA

KEVIN MAGNUSSEN
«La Haas è una grande famiglia»



LA FESTA D'OGNISSAINZ

In esclusiva papà Carlos svela baby Carlos parlando di ciò che attende il giovane talento alla Ferrari 2021 e anche riflettendo sulla sua gloriosa carriera di rallista top e cacciatore di Dakar

PATROLLINE

AMANTI DELLA PROTEZIONE

GESTISCI LA TUA SICUREZZA





PatrolSat

È un localizzatore satellitare autogestito utile a trasformare un comune allarme sonoro in un allarme satelltare

Hps 990R2

È un antifurto satellitare premium autogestito che non richiede servizi di abbonamento a centrali operative







FULL SERVICE:

I nostri prodotti vengono forniti con la NOSTRA scheda telefonica inclusa

RISPARMIO:

Convenzione assicurativa furto e incendio

Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play

Per saperne di più: www.patrolline.it | Per acquisti online: www.patrollineshop.it

di Andrea Cordovani



Sainz dalle origini per capire quel Dna

La copertina di questo numero è dedicata a una leggenda del motorsport: Carlos Sainz. Si proprio il papà del futuro pilota della Ferrari, l'uomo nuovo che dal 2021 indosserà quella divisa rossa che è il sogno di qualsiasi pilota. Specie di uno come lui, cresciuto al fianco di un padre con una interminabile vita da corsa. Carlos junior è nato il 1 settembre del 1994, due giorni prima papà chiude al terzo posto il 1000 Laghi. Guida una Subaru Impreza 555 con la quale si piazza a fine stagione al 2° posto nel Mondiale dietro al rivale di sempre Didier Auriol che conquista il suo primo titolo iridato. Chi scrive lo ricorda ancora piccolissimo seguire le gare del padre assieme alla mamma e alla sorella più grande Bianca. Un ciuffo nero di capelli sulla fronte e due occhi che si illuminavano quando al parco assistenza arrivava quel papà fuoriclasse, capace di far riscrivere tutta la storia della specialità. A volte per capire da dove proviene un certo Dna bisogna andare alle origini e in questo caso è facile capire da dove il futuro pilota della Ferrari possa aver ripreso tratti del suo carattere e certe sfaccettature della sua personalità. Papà Carlos non parla volentieri del figlio, *«me pongo de lato»*, ci tiene a sottolineare. *«Sono solo uno spettatore»*. Non è un padre impiccione. È un padre appassionato che ancora non ha smesso di darci dentro con le macchine da corsa e che ha una certezza: *«Morirò pilota»*. L'intervista che ha rilasciato ad Autosprint è una bellissima chiacchierata con un uomo che a 57 anni ha vinto la sua terza Dakar e che esattamente trenta anni fa conquistava il suo primo titolo iridato in quel Mondiale Rally che grazie alle sue prestazioni - talvolta straordinarie - ha rivoluzionato.

Un autentico uomo-squadra, Carlos Senior. Che lascia solo una concessione parlando del figlio: *«Carlos è come me: un uomo squadra. Ma tutto il resto è farina del suo sacco»*. Nel frattempo, seppur ancora flebile, si inizia a intravvedere una luce in fondo al tunnel di questi giorni bui. Il motorsport si avvia verso una ripresa che è tutta da definire e con contorni che scopriremo solo vivendo. L'ultima annotazione riguarda Autosprint Gold Collection che a fine mese è pronto a tornare in edicola con un racconto di vera passione. È quello che riguarda la 131 Abarth, la berlina destinata alle famiglie capace di vincere tre titoli iridati. L'ultimo esattamente quaranta anni fa al culmine di stagioni straordinarie con il motorsport made in Italy al centro della scena, veri maestri in un mondo dove l'estro tricolore faceva una gran bella differenza. Pagine di corse da rileggere adesso, con gli occhi di una passione che brucia ancora quando si toccano le corde giuste… ●



FORMULA UNO

13 ESCLUSIVA INTERVISTA CARLOS SAINZ SR
20 FERRARI LA NUOVA REALTÀ
24 CALENDARIO IN ALTO MARE
32 ESCLUSIVA INTERVISTA KEVIN MAGNUSSEN
28 TECNICA F.1 PAOLO FILISETTI

VELOCITA'

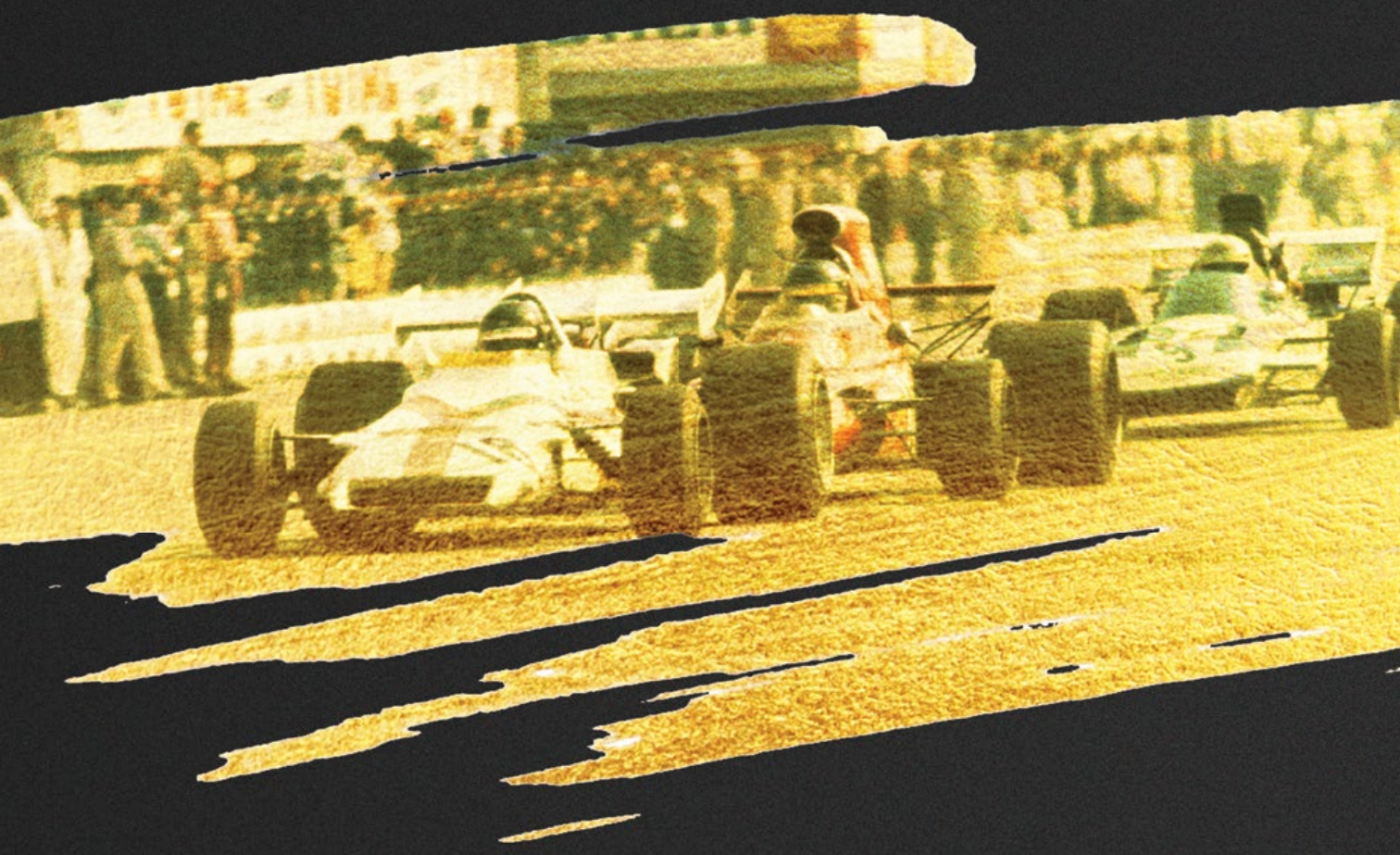
60 SUPERTROFEO LAMBORGHINI
62 INTERVISTA ANDREA GRILLINI
64 INCHIESTA AUTODROMI MAGIONE

RALLY

40 PRIMO PIANO VERSO UN MINI MONDIALE
44 CIR BASSO, PRIMI TEST SU POLO

RUBRICHE

6 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
8 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
10 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
46 RACCONTI DELLA PASSIONE
67 AUTOSPRINT PLAY 1981
82 POSTASPRINT



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.

*€ 5,00 + il costo della rivista

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

AUTOSPRINT



"FIAT IRIDATA" È IN EDICOLA DAL 30 MAGGIO

04.20 IndimenticAyrton
05.20 Fiat Iridata
06.20 Settanta voglia di te
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





di Giorgio Terruzzi

La fase due che vivrà Charles

PER LECLERC COMINCIA UN FILM COMPLETAMENTE DIVERSO. ADESSO È LUI IL LEADER INCONTRASTATO DELLA FERRARI, NON SOLO IN PISTA, MA A MOTORI SPENTI QUANDO BISOGNA PRENDERE DECISIONI. E SULLE SUE SPALLE E SU QUELLE DI VERSTAPPEN GRAVA L'ONERE DEL NUOVO CHE DEVE SAPER MUTARE LA REALTÀ

Anche per Leclerc è iniziata la "Fase 2". Niente più maschere, figuriamoci mascherine. Piuttosto e se possibile, un carico di responsabilità ancora più gravoso, un passo ulteriore, l'ennesimo, da compiere in tempi stretti e in piena sicurezza. È il suo destino, con annessi onori ed oneri comunque rilevanti.

La Ferrari e Mattia Binotto hanno ormai chiarito in via definitiva l'entità dell'investimento su Charles. Non soltanto un contratto record in termini di durata ma una intera squadra votata a sostenere un giovane pilota che è già un simbolo esposto, riconosciuto e atteso. Via Sebastian Vettel a fine stagione, Carlos Sainz Jr. in arrivo con un'ambizione forte, certo, ma anche un ruolo fissato dal curriculum, probabilmente dal cronometro, certamente dall'impostazione della squadra. Ciò significa, per Leclerc, farsi carico di pesi ben maggiori. Non solo primo pilota Ferrari. Non solo beniamino della tifoseria Ferrari. Qui si tratta di recitare un ruolo centrale a macchine ferme, nei momenti in cui ogni decisione, ogni scelta, ogni responsabilità, appunto, richiede e richiederà una condivisione ampia e profonda. Soprattutto se pensiamo a questo Mondiale e al prossimo, vale a dire ad un tempo lungo e probabilmente irto di difficoltà non soltanto tecniche.

In molti paragonano Charles a Gilles. Un paragone senza sostanza se valutiamo l'attitudine mentale dei due campioni, completamente diversa. Villeneuve era un bimbo preso dal suo gioco, un pilota votato alla velocità pura, molto meno alla tattica, alla gestione del panorama. Al contrario, proprio la padronanza delle proprie risorse e la visione di ciò che gli accade attorno, costituiscono vere e proprie caratteristiche peculiari di Leclerc. In comune, piuttosto, hanno altro. Scelti entrambi non in base ad una carriera già premiata ma in virtù di un potenziale dato per certo e utile alla Ferrari. Gilles impiegò parecchio per convincere chiunque di saper corrispondere una aspettativa enorme, soprattutto dopo le stagioni gratificanti firmate Niki Lauda. E la sua risposta fu spiazzante, seppure graditissima. Passione e furore, una scelleratezza romantica e travolgente.

Leclerc: altro paio di maniche. Dovrà attendere meravigliando, probabilmente; dovrà combattere e sostenere anche perdendo, dovrà condividere e far fruttare ogni fatica per poi aprire un ciclo - è questo il progetto - possibilmente memorabile. Tenendo duro, facendo quadrato attorno a chi lavora con lui e per lui, scovando pepite d'oro in ogni centimetro di terra. Un leader, portatore di rettitudine e maturità, di un senso del fare schumacheriano. Schumi, ecco, il riferimento obbligato. Per qualche verso anche Stewart o Lauda. Testa, piede destro e ancora testa.

Non solo. Il fatto di trovarsi solo, al pari di un monarca o di un eroe, al centro della scena Rossa, significa accogliere sulle proprie spalle altri pesi. Quelli che gravano sulla F.1 intera dentro un'epoca complicatissima e critica sul fronte economico, alle prese con un monopolio Mercedes che, alla ripresa dopo tanta attesa, potrebbe risultare noioso, persino trascurabile, un intermezzo non proprio galvanizzante in mezzo alle difficoltà conseguenti alla pandemia che riguardano una quantità di appassionati.

La platea ha fame, come mai prima, di divertimento e leggerezza, di novità e sorprese. E Leclerc per fisico, ruolo e squadra di appartenenza, è chiamato a dare risposte in pista e a motori spenti. Un compito che divide con Max Verstappen, il più accreditato tra gli avversari del presente e del futuro, l'unico che - paradossalmente - potrà dargli il cambio, tirando la volata ad un intero movimento sportivo. ●



CON L'ABITO BUONO VERSO IL FUTURO

Ora che è l'indiscusso capitano della Ferrari, Charles Leclerc ha l'onore e l'onere di rappresentare un punto di riferimento fermo nel presente e nell'avvenire del Cavallino Rampante in F.1



di Pino Allievi



La scelta **Sainz** è ben ponderata

UNA RIFLESSIONE AD AMPIO RAGGIO SUL MONDO DELLA F.1 E NON SOLO, TENENDO PERFINO D'OCCHIO INSOSPETTABILI VALENZE ASTROLOGICHE, VA A TOCCARE I COME E I PERCHÉ DELL'INGAGGIO IN CASA FERRARI DI CARLOS. IL QUALE IN PROIEZIONE VANTA TANTE BELLE QUALITÀ

Ho sempre creduto relativamente ai segni zodiacali e comunque lancio spesso un'occhiata quando mi trovo davanti alle previsioni astrologiche di Antonio Capitani, Branko, Marco Pesatori. Lo faccio più per divertimento che per convinzione, anche se so benissimo che l'astrologia non è un'arte ma una scienza esatta, se si considerano certi esempi compreso quello del papà di un notissimo giornalista dell'auto (non faccio il nome perché so che non la prenderebbe bene) che predisse il giorno e l'ora della morte di Adolf Hitler, evento tutt'altro trascurabile.

Andando a vedere che cosa è accaduto, nel tempo, il giorno 22 maggio, ho scoperto che in quella data sono nati tre personaggi con pochissime cose (in apparenza) da spartire tra loro, come Piero Ferrari, Richard Wagner e Naomi Campbell. Uniti nella notorietà ma distantissimi per attitudini, carattere, stili di vita, anche se ho trovato molto bello che il figlio del più celebre dei costruttori sia venuto alla luce lo stesso giorno – ovviamente in epoche diverse - di un musicista eccelso e della più conosciuta tra le dive delle passerelle, peraltro con un passato di Formula Uno accanto a Flavio Briatore. Se devo trovare un vago nesso tra Wagner e le auto, mi viene in mente una Cavalcata delle Valchirie che qualche anno fa fece da sottofondo a un filmato motoristico proiettato al Museo Ferrari. Troppo poco. Più cronistico il fatto che il 22 maggio (di 90 anni fa) sia nata anche la Carrozzeria Pinin Farina, il cui design ha caratterizzato la storia della Ferrari.

Che cosa c'entra tutto questo? Niente, solo una considerazione leggera ispirata alla data di nascita del figlio del fondatore del Cavallino (Gemelli), che ha compiuto gli anni proprio nei giorni in cui la Ferrari annunciava l'ingaggio di Carlos Sainz (Bilancia). I due si conosceranno presto e sono sicuro che si piaceranno, perché hanno lo stesso approccio tranquillo e acuto alle cose e ai problemi, alla vita, con un filo di divertente ironia che non guasta mai in qualsiasi ambiente. Entrambi sono cresciuti all'ombra di padri famosi e ingombranti, per cui conoscono più di altri gli abbagli della popolarità e soprattutto il senso della misura nei comportamenti.

Già, ma a questo punto sono in molti coloro che ci hanno pressato con una domanda: perché proprio Carlos Sainz e non ad esempio (in ordine di vittorie conquistate), Lewis Hamilton, Valtteri Bottas o Daniel Ricciardo?

Cominciamo dall'alto, ovvero dal sei volte campio-



ne del mondo britannico, del quale le Edizioni Mare Verticale hanno appena pubblicato "La mia storia" (240 pagine, 20 euro), una bellissima autobiografia che aiuta a conoscere meglio il più grande campione di questa epoca, cominciando dai sacrifici che ha fatto per arrivare dov'è, passando tra complicazioni familiari e strettoie agonistiche. Un percorso che aiuta a capire che cosa c'è dietro i trionfi, tra emozioni, fatica, necessità di momenti di trasgressione.
Ecco, un tipo come Hamilton (nato il 7 gennaio, Capricorno) sarebbe di sicuro piaciuto a Enzo Ferrari, il quale non ha mai disdegnato gli assi britannici. Ma nella Ferrari di oggi non c'è spazio per uno come Hamilton, ferma restando l'ammirazione che Piero Ferrari ha sempre avuto per lui. La Gestione di Mattia Binotto (Scorpione) ha preferito percorrere altre strade, affidando il futuro di Maranello alle giovani mani di Charles Leclerc (Bilancia). In realtà, uno come Hamilton ha bisogno di una macchina vincente subito. E la Ferrari non gliel'avrebbe potuta garantire. A parte questo, mai la Ferrari ha pensato seriamente a Lewis, anche se c'è stato un momento in cui la cosa sarebbe piaciuta ovviamente tantissimo all'opinione pubblica e alla stampa. Hamilton ama le Ferrari ma quelle stradali, delle quali ha parlato volentieri – da cliente – con Piero Ferrari e John Elkann. Però senza mai ricevere una proposta per correre con le rosse. Né lui si è mai offerto. Solo tantissima sana e reciproca stima.
Molti hanno invece sostenuto, all'interno della Gestione Sportiva, la candidatura di Valtteri Bottas (Vergine), il cui contratto con Stoccarda scade alla fine di quest'anno, come quello di Hamilton. Pilota solido, di notevole esperienza, peraltro allergico come tutti i finlandesi alle politiche di corridoio, Bottas avrebbe potuto portare in Ferrari il know-how di anni in Mercedes e una notevole voglia di riscattarsi dall'immagine di uomo di complemento. Con la possibilità, però, di andare subito in rotta di collisione con Leclerc. Un rischio che si è preferito evitare. Peraltro, con l'annunciato cambio di regolamenti, il suo bagaglio tecnico firmato Mercedes si sarebbe rivelato presto inutile, superato…
E veniamo a Daniel Ricciardo (Cancro), australiano di genitori italiani che da noi può vantare un enorme seguito per quello che ha fatto vedere sinora: decisione, coraggio, abilità nei sorpassi, propensione al rischio, simpatia innata. Daniel avrebbe creato un immediato entusiasmo nelle schiere dei ferraristi. I suoi contatti con Maranello partono da lontano e sembrava proprio che, stavolta, potessero sfociare in un accordo. Ma non se n'è fatto nulla per due motivi. Il primo: Ricciardo non avrebbe mai accettato un ruolo da seconda guida. Il secondo: toltasi il peso dei 35-40 milioni di euro che riconosceva a Vettel, la Ferrari ha voluto chiudere la borsa e attestarsi su ingaggi decisamente "umani", quando invece un pilota come Ricciardo merita cifre importanti, certamente al di sopra dei 20 milioni. C'è poi chi dice che un personaggio dalle caratteristiche di Ricciardo non fosse gradito né a Leclerc né al suo manager Nicolas Todt: in simili casi non è mai netta la separazione tra realtà e fantasie.
Scremando il campo, tenendo conto dei "più" e dei "meno", alla fine chi ha vinto la volata per il posto accanto a Leclerc nel 2021 è stato Carlos Sainz. Che in Ferrari ha sempre avuto un ottimo credito, anche per via dei trascorsi e delle referenze positive accumulate in Toro Rosso ai tempi della motorizzazione Ferrari. Pilota gregario? Non scherziamo. Quando all'inizio del 2015 si trovò accanto al fenomeno Max Verstappen, Sainz si difese benissimo, mettendoselo alle spalle sin dal debutto in Australia, tanto da andare subito a punti nelle prime due gare disputate in F.1. Poi ha sempre tratto il massimo dalle macchine guidate, che erano tutt'altro che vincenti. Di sicuro è uno che va forte subito, su qualunque tracciato. Capace di eccellere su piste cittadine come Monte Carlo così come su tracciati veloci come Monza e Spa o piste acrobatiche come Suzuka. Un pilota completo, che porta sempre al traguardo la macchina e non si tira affatto indietro se c'è da battagliare, come testimoniano le epiche rimonte dello scorso anno, tipo Austria (19° in griglia, 8° all'arrivo), Gran Bretagna (da 18° a 6°) o Brasile (da 20° a terzo, suo miglior risultato in F.1). Insomma, quella di Sainz è stata una scelta basata su presupposti analizzati molto a fondo, includendo il carattere, l'equilibrio, l'intelligenza in macchina e fuori. Il resto toccherà a lui mostrarlo, giocando tante carte che sono ancora da scoprire. ●

I PERCHÉ DI UNA SCELTA MOLTO IMPORTANTE
Nella foto grande, Carlos Sainz, prescelto dalla Ferrari in F.1 a partire dalla stagione 2021, quando affiancherà Charles Leclerc. Sopra, la cover dell'autobiografia di Lewis Hamilton, appena edita da Mare Verticale



di Mario Donnini



Il fascino di Leclerc esaltato da Lelouch

L'IDEA DI GIRARE IL REMAKE DEL MITICO CORTOMETRAGGIO "C'ÉTAIT UN RENDEZVOUS" SULLE STRADE DI MONTECARLO CON CHARLES IN FERRARI, A RINNOVARE I FASTI DI UNA FOLLE CORSA LUNGO LE STRADE DI PARIGI, ISPIRA RIFLESSIONI CHE VANNO AL DI LÀ DELL'EVENTO. INSEGNANDO QUALCOSA CHE A MOLTO A CHE VEDERE CON LE CORSE DI IERI E DI OGGI...

Cosa c'è di bello, nello sparare Charles Leclerc sulle strade di Montecarlo a tutta, per girare un cortometraggio, a bordo di una fiammante e incazzosissima Ferrari? Potrà davvero uscirne fuori, quando sarà confezionato in veste definitiva, un filmato di culto? Sì e no, vedremo e ci penseremo su. È presto per dirlo, ma è il momento giusto per puntualizzare due o tre concetti.

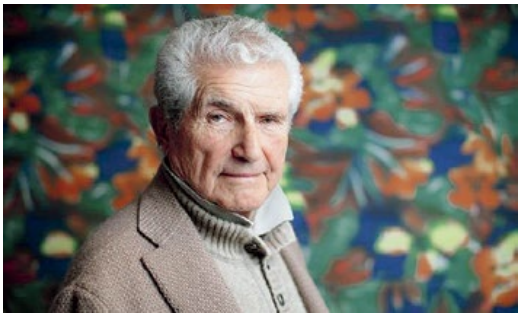
Avere in cinepresa e moviola Claude Lelouch in vena di remake può essere giudicato qualcosa d'assolutamente struggente, romantico e magnetico.

Lelouch, ottantaduenne con 60 film all'attivo, è artefice dell'indimenticabile film "Un uomo, una donna" (Un homme et une femme), col quale si aggiudica nel 1966 un Oscar e la Palma d'oro al Festival di Cannes. Là dove Jean-Louis Trintignant si mostra meraviglioso pilota della scuola francese - e dell'eclettismo agonistico nelle corse Anni '60 -, pronto, alla Michel Vaillant, a passare dai test in pista su una monoposto alle nevi del rally di Montecarlo, col sottotesto amoroso volto alla costruzione di una storia con la stupenda Anouk Aimée.

Jean-Louis Duroc e Anne Gauthier sono anime graffiate dai rispettivi lutti vedovili, che sembrano ritrovare l'incanto di ricominciare, anche se il finale resta più aperto che certo. Ciò che spacca, poco ma sicuro, è la meravigliosa colonna sonora di Francis Lai, una delle poche musiche che si può scrivere e godere meglio a lettere che con le note: LA-LA-LA SCIABADABADA', LA-LA SCIABADABADA' e così via.

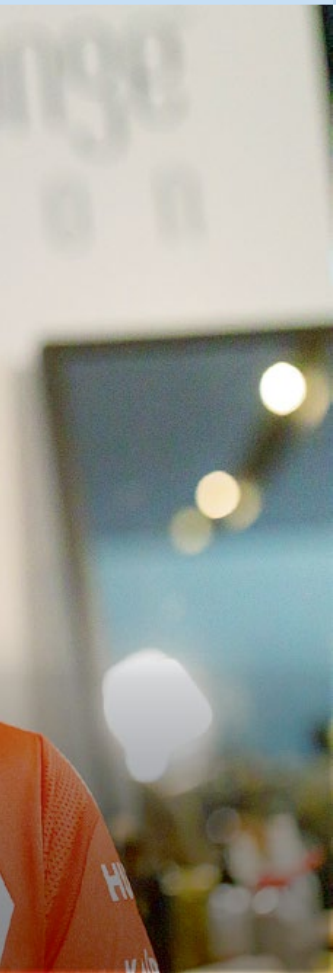
IL "MAD" DASH PARIGINO QUALE MOTIVO ISPIRATORE

Sopra, Leclerc al... trucco e parrucco! A destra, il regista Claude Lelouch e, nell'altra pagina, la cover del dvd dedicato a "C'était un rendezvous"



Da lì in poi, il regista, biograficamente, psicologicamente e emozionalmente, resta portato a finir trafitto dai mille aghi della nostalgia, se è vero che di "Un uomo, una donna" nel 1985 realizza un sequel, "Un uomo, una donna oggi", con la stessa coppia di attori. E un terzo film, sempre coi due classici protagonisti, esce in Francia nel maggio 2019, col titolo "Les plus belles années d'une vie".

Poche storie: Lelouch vive e gode delle sue opere più belle ma non sa resistere al reiterato piacere di rimetterci mano, in una sorta di gioiosa malinconia dell'unicità che viene reiterata, chissà, per la redenzione psicanalitica di non sentirsela troppo lontana. E anche "Le grand rendezvous", titolo provvisorio della folle corsa di Leclerc a Montecarlo, potrebbe essere inquadrato in quest'artistico rovello, non solo come idea molto yeah che fa contenti tutti, Leclerc, Lelouch, la Ferrari, Alberto di Monaco, Montecarlo



orbata di Gran Premio 2020, e pure noialtri nessuno escluso -, ma anche come voglia e tentativo di stupire una volta ancora, rivivendo il tempo che fu. In fondo pure il Faust di Goethe mette in palio l'anima sol per poter dire "Fermati, attimo, sei bello".
Perché - e questo è un merito preclaro e già acquisito agli atti - l'idea di "Le grand rendezvous" regala fin da ora attenzione e vita nuova a quella meravigliosa scheggia rutilante di follia che è "C'était un rendezvous".
Cioè un corto di culto, affascinante e maledetto.
Girato giusto nel 1976 a Parigi, in un giorno d'agosto dal regista di "Un uomo, una donna" utilizzando scarti di pellicola, un rullo di celluloide, per realizzare la più pazza delle idee: dieci minuti di folle corsa nel traffico rado dell'alba, da Avenue Foch a Montmartre, spaccando semafori rossi - diciotto per la precisione - e sensi unici, salendo su marciapiedi e sfiorando camion della spazzatura, per presentarsi giusto in tempo a un appuntamento - da qui il titolo - con una ragazza stupenda. Questa la secca cronaca.
Ma come sempre a intrigare è la leggenda.
Quella leggenda che racconta l'arresto immediato dello stesso Lelouch dopo le riprese - falso: fu convocato dalla Prefecture de Police di Parigi per accertamenti, ma senza provvedimento punitivo alcuno -, proprio quella leggenda che lancia dubbi su quale fosse la macchina utilizzata.
Un'accreditata scuola di pensiero parla d'una ruggente Ferrari 275 GTB, ma è arifalso, perché pare fosse una Mercedes poi doppiata in fase di montaggio dalla musica del motore Ferrari V12 e dalle di lui cambiate - e che soprattutto vede un misterioso pilota di F.1 al volante di quell'auto.
C'è chi chiama in causa Jacky Ickx, chi Jacques Laffite, chi Maurice Trintignant. Lelouch ha sempre giurato che fosse lui stesso al volante di una Mercedes 450 SEL 6,9 litri, (si dice con due operatori a bordo) potendo contare lungo il percorso solo su un collaboratore col walkie-talkie - il suo assistente Élie Chouraqui -, per segnalare se ci fossero problemi a imboccare in pieno la strettoia del Louvre.
Lo spotter restò muto e l'auto tirò a fondo, ma quella mattina maledetta la radio s'era rotta. Andò tutto bene, per fortuna.
Dopo il via presso l'Avenue Foch si entrò dentro una forchetta tra i 150 e i 180 orari, poi da 130 a 150 dentro i Campi Elisi con una punta di 160 a livello della Franklin Roosvelt, poi, virando verso la Concordia giù a 200 orari, con la girata sulla piazza a 150, quindi il fattaccio del walkie-talkie, e a tabella verso l'avenue de l'Operà, la strada de la Chaussée-d'Antin verso Clichy, rue Lepic, avenue Rocquencourt, quindi un senso unico a rovescio ed ecco Montmarte.
Per bandiera a scacchi, il sorriso perlaceo della ragazza - l'attrice Gunilla Friden, all'epoca fidanzata con Lelouch - e il dolce premio dell'abbraccio.
Trama esilissima, ma girata in modo terribilmente vero e peraltro sezionata, setacciata per anni da esperti con cronometri e satellitari che hanno trovato il "mad dash" in ordine, terribilmente autentico.
E poi, dai, parliamoci chiaro, questa faccenda del vecchio "C'était un rendezvous" e del refreshment di "Le grand rendezvous" qualcosa d'illuminante e decisivo ce lo insegna eccome.

Nel 1976 Lelouch gira un folle, anarchico, pericoloso, duro, puro e crudo cortometraggio-verità, affascinante e carezzevole nella sua micro-atmosfera esaltante e malata di tentata autodistruzione elevata a impresa e nobilitata dal tocco della magie d'amour finale.
Il progetto 2020 dello stesso Lelouch, ormai, è qualcosa di certificato, accettato, addomesticato, asetticizzato. Armonizzato allo show-biz e nobilitato dal viso di un pilota che non si nasconde, ma che, al contrario, accetta con entusiasmo il ruolo, in un evento predestinato ad essere successo agli effluvi di glamour, culto mediatico e business.
Ecco, fateci caso. Sembra di vivere e rivivere esattamente il destino e le metafore di ciò che le corse erano nel 1976 e ciò che sono diventate ora.
Forse, dietro il Lelouch d'allora e quella folle tirata e il Leclerc del presente, amato pilota Ferrari e patinato modello Armani, s'annida il segnale di un cambiamento.
L'esemplificazione di un'evoluzione, il riassunto d'un'intera metamorfosi di una civiltà nel suo intendere il rischio, il mondo del motore, del motorsport e forse del cinema stesso, oltre che l'idea di un certo tipo di esistenza.
Due folli corse: la prima pazza, la seconda furba.
Disperata vitalità con volontà di potenza a Parigi, annunciato e sorvegliato giochino a Montecarlo.
Nel 1976 poi ti convocava la Prefettura della capitale per decidere se metterti in gabbia.
Nel 2020 poi ti aspetta Alberto di Monaco per un rinfresco.
La vita e le corse stesse, nel frattempo son cambiate così, madame et monsieur. Esattamente allo stesso modo, anche se più in grande. Ciò che resta davvero è la nostra inestinguibile voglia di crederci ancora.
D'innamorarsi e d'innamorarci, sulle note furibonde d'un motore Ferrari, financo ibrido, che latra in mezzo alle case, che fende strade strette e sfiora ostacoli come se non ci fosse niente di più importante.
Per raccontarci, ancora una volta, non più la verità, ma ciò di cui proprio non possiamo fare a meno: un'ultima, meravigliosa, irrinunciabile bugia. ●





La festa d'Ognissainz

PAPÀ CARLOS A 30 ANNI DAL PRIMO MONDIALE RALLY VINTO GUARDA INDIETRO E NARRA LE GESTA DI UNA CARRIERA INIMITABILE. NEL CONTEMPO RACCONTA SUO FIGLIO, COME PILOTA E DAL PUNTO DI VISTA PERSONALE. VEDENDOLO BENE COME UOMO VOTATO ALLA SQUADRA, NELLA FERRARI 2021

di Andrea Cordovani

«*Il sacro fuoco delle corse brucia ancora dentro di me. Ho la stessa passione di quando da ragazzino sognavo una vita da pilota*». Aveva 12 anni, Carlos Sainz quando sentì scoccare dentro di sé la scintilla. «*Il mio primo rally dal vivo l'ho seguito nel 1974: il Rally RACE, uno dei più importanti, la corsa del Real Automovil Espana. Mi portò mia sorella Carmen, allora fidanzata con Juan Carlos Onoro. Correva con una Simca*». Sciabolate di fari a violentare l'intimità della notte. Il rombo del motore che si trasforma in pelle d'oca. «*Quelle sensazioni me le porto ancora addosso anche se sono passati tanti anni…*». Già, sono passati tanti anni e questo spagnolo classe 1962 si è trasformato in una vera leggenda del motorsport. È stato il primo capace di vincere indistintamente su ogni tipo di fondo e in ogni genere di competizione, introducendo così la figura del rallista completo; dal verglas e neve del Montecarlo allo sterrato ultra veloce della Finlandia, dall'asfalto di quel carosello di curve che è il Tour de Corse al fango delle buie foreste dell'Inghilterra, del Galles e della Scozia; e perfino sulla terra rossa e sulle rocce laviche del Safari, in Kenya. Esattamente trenta anni fa conquistava



il primo titolo iridato della carriera. Il 1990 è stato davvero l'"annus mirabilis" di Sainz con il primato in 135 prove speciali sulle 361 disputate e la parata di affermazioni in Grecia – la prima in carriera – in Nuova Zelanda, in Finlandia e in Gran Bretagna; in quel RAC che ancora attraversava l'Inghilterra e il Galles e sconfinava in Scozia, con le micidiali tappe nella buia Kielder Forest; "Killer Kielder" come la chiamavano nel giro dei rally, l'assassina Kielder. E del primo titolo mondiale. Che dedicò a Sua Maestà Juan Carlos I, grande sportivo e grande spagnolo. Sainz divenne il simbolo della nuova Spagna che esportava la "movida", scopriva l'euforia per la borsa, faceva conoscere l'architettura d'avanguardia. Superò in popolarità personaggi quale il golfista d'oro Severiano Ballesteros. Si è ritagliato uno spazio nella storia del suo Paese diventando il primo spagnolo campeon mundial nell'automobilismo. Il primo anche a dichiarare pubblicamente, in inglese, francese e italiano, ciò che pensava – perché il carisma e la forte personalità glielo hanno permesso – infischiandosene così delle raccomandazioni dei portavoce delle Case…

Trenta anni dopo la sua leggenda non si è assolutamente scalfita. A gennaio ha vinto la terza Dakar della carriera. È un'icona del motorsport, Sainz senior, orgoglioso della sua vita da corsa e adesso anche di un figlio che dal prossimo anno guiderà la Ferrari in F.1.

«Carlos è ultra-competitivo, ma sono sicuro che aiuterà la Ferrari. Questo lo posso dire: lui è un giocatore di squadra. Comunque sia sono convinto di una cosa: è sempre meglio parlare in pista con i risultati. E di sicuro parlare in pista è più difficile, rispetto ad aprire la bocca e fare affermazioni. Per Carlos niente è stato facile, ma lui si è sempre messo lì a lottare, senza tirarsi indietro e sono certo che coglierà al volo tutte le opportunità. Ma non voglio dire di più, anche perché io seguo la carriera di mio figlio da spettatore. Solo spettatore».

- Però chi la conosce da una vita non può far a meno di notare che Carlos ha preso da lei diversi aspetti del carattere…

«Posso dire che quando avevo la stessa età di Carlos io parlavo meno di lui. Per me era più difficile comunicare…».

- La sua carriera nel mondo dei rally è stata straordinaria. Quando nel 2004 lasciò il Mondiale lei era il pilota più vincente. Certe sue prestazioni sono entrate direttamente nella leggenda..

«Sì, però attenzione. Ho avuto anche dei momenti difficili, quando all'inizio della mia carriera la Lancia decise di prendere Didier Auriol invece di me. Mi fece davvero male al cuore perdere quella opportunità, ma la vita, sai, si porta dietro tante storie. Dopo aver saputo del passaggio del francese alla Delta siamo andati a correre il Rally di Sanremo e nelle prime due giornate con la Sierra ero al comando in mezzo alla nebbia, in condizioni davvero al limite. Quella prestazione si rivelò un gran messaggio per il capo della Toyota Ove Andersson, che si convinse di darmi un'opportunità. Mi prese in squadra e da lì è cominciata la mia parabola di rallista. E proprio grazie a quella prestazione in Italia è cominciato tutto».

- Di lei colpivano certe scelte strategiche e la preparazione minuziosa per ogni singolo evento del Mondiale Rally che era composto all'epoca da gare definite per specialisti. Carlos Sainz, invece, è stato il primo rallista moderno capace di vincere ovunque…

«Sì, è vero. Io prendevo la mia squadra in mano e mi preparavo al meglio, per essere vincente ovunque si andasse a correre. Credo anche che nessun altro rallista abbia fatto il Grande Slam, ovvero sia stato capace di vincere a Montecarlo, Safari, Corsica, 1000 Laghi e RAC, rally particolari, come si diceva una volta, da specialisti. Questa è una particolarità della

DUE GENERAZIONI VINCENTI DI SAINZ

Carlos Senior e Junior entrambi premiati ai Caschi d'Oro 2015 e sempre molto vicini ad Autosprint. Questa stagione, benché funestata dal Covid-19, vede il papà vincitore della Dakar e il figlio prescelto dalla Ferrari per il 2021: meglio di così...



VINCERE IL TITOLO NEL 1990 È STATO MERAVIGLIOSO E PERDERE QUELLO 1998 MI HA INSEGNATO MOLTO

CARLOS SAINZ

mia carriera che oltre a essere rimasta unica mi rende davvero orgoglioso».

- La sua impresa nel 1000 Laghi del 1990, primo latino a vincere nella grande giostra di Jyvaskyla da sempre fortino inviolabile per i piloti non nordici, ha fatto riscrivere la storia della specialità…

«Quella, molto probabilmente, è stata la gara più bella della mia vita. Per spiegare quanto possa essere particolare quella gara, basta ricordare che ad esempio, piloti immensi come Walter Rohrl non la hanno corsa neanche una volta talmente è unica nel suo genere. Ricordo che quel rally lo preparai davvero bene. Le ricognizioni erano libere, anche se da effettuarsi con macchine stradali. Il rally di Finlandia mi è piaciuto fin dalla prima volta che l'ho disputato. È una gara che ti deve piacere, perché ci sono stati tanti piloti che l'hanno corso, anche campionissimi, che su quelle speciali così diverse dalle altre velocissime e piene di salti incredibili, facevano fatica a trovare il feeling giusto a livello di velocità e nell'impostazione dei salti che dovevi compiere senza sosta a un ritmo sempre costante. Il 1000 Laghi è incredibile. Il 1000 Laghi è il rally!».

- Rivisto con gli occhi di uno che ha lasciato tracce fenomenali nella storia della specialità: com'è cambiato il Mondiale Rally rispetto alle sue stagioni?

«Ho avuto la fortuna di correre in un campionato dove le gare erano diverse da quelle attuali: si correva spesso di notte, le assistenze venivano effettuate ai bordi delle strade, tantissimi chilometri di prove speciali, la specialità aveva ancora una grande componente di avventura. Al contempo ho corso anche negli anni della grande trasformazione dei rally, con i percorsi a margherita, chilometraggi ridotti, niente più notte, parchi assistenza. Insomma posso dare un giudizio completo. La trasformazione dei rally è avvenuta per tappe, piano piano ma al tempo stesso non ha snaturato il dna della specialità. I rally continuano, fortunatamente, a essere gli stessi anche se c'è tanta differenza dal tempo in cui ho iniziato a frequentare il Mondiale Rally nel 1987 e quando mi sono ritirato dalla serie iridata nel 2004 con gare che sostanzialmente sono strutturate come quelle che vediamo adesso».



- Nella sua carriera ha vinto due volte il titolo mondiale e in altre quattro occasione ha chiuso al 2° posto. Tra questi piazzamenti ce n'è uno che brucia ancora. Se ripensa a quando perse il Mondiale Rally 1998 a soli trecento metri dalla fine in una maledetta ultima speciale del campionato al

IL PRIMO TITOLO NEL 1990 CON LA TOYOTA
Sopra, Sainz in azione al RAC 1990 gara nella quale ha la certezza d'aver vinto il suo primo mondiale Piloti. A lato, è col Re di Spagna Juan Carlos al quale dedicò il mondiale 1990, e in compagnia di Bernie Ecclestone e del figlio Carlos. A destra, lo spagnolo al top nel 1000 Laghi 1990, primo neolatino a fare l'impresa e abbracciato al copilota Moya. In alto, è in visita col baby Carlos alla Toyota, accolto dal boss Ove Andersson e a una premiazione Fia con Michael Schumacher


DENSO




MICHELIN
MARTINI
RACING
REPSOL


TheRally of the 1000 Lakes
WORLD RALLY
FINISH
NESTE
TOYOTA
REPSOL
K-AM 8139


RAC
MOET



Rac di Gran Bretagna che cosa prova? Poteva essere il suo terzo titolo iridato ma sfumò tutto a un amen dalla fine…

«Perdere un mondiale come quello è ovvio che ti lascia dentro qualcosa. A me sarebbe stato sufficiente arrivare al traguardo per battere Tommi Makinen. Ero stato protagonista di un'uscita di strada nelle battute iniziali e a quel punto avevo badato solo ad arrivare in fondo, visto che mi sarebbe bastato arrivare tra i primi cinque per vincere il campionato. Ero in quarta posizione con tanto distacco dal leader e a quel punto abbiamo fatto una corsa passeggiando con il solo obiettivo che passassero le speciali senza guai, in attesa dell'arrivo. Sembrava fatta, ma poi a trecento metri dalla fine dell'ultima speciale si è rotto il motore della Corolla Wrc. Certo quello è un verdetto difficile da accettare, pensa se fosse stata quella la gara che poteva darmi il primo titolo mondiale. Ma io ne avevo già vinti due di campionati del mondo e a quel punto ho messo tutto sul piatto della bilancia. Inizi a pensare che nello sport sono cose che possono succedere e a quel punto guardi anche alla tua vita. Lo dico, io sono stato fortunato per quello che sono riuscito a fare. Per me quella sconfitta è stata dura da accettare, ma ho cercato di girare la pagina. Io cercavo di non pensarci ma era più la gente che ogni volta mi ricordava quel motore ko e il mio sogno che andava in fumo e tutti a dirmi che ero sfortunato. E invece non è così. Mi considero uno dei piloti più fortunati, perché sono riuscito a coronare la mia passione, sono riuscito a vincere, ho una bella famiglia, va tutto bene: insomma non mi considero uno sfortunato. Ho vinto due titoli e per quattro volte sono giunto secondo nel Mondiale Rally. Certo i titoli potevano essere cinque. Ma va bene così. Te lo dico onestamente: il riconoscimento che ho avuto io è sempre stato immenso. E per questo devo ringraziare tutta la gente. Mi ha fatto un gran piacere il premio che mi hanno consegnato come rallista più forte della storia. Mi sono sempre sentito bene con me stesso e in mezzo alla gente che riconosceva il mio valore».



- E della sua nuova vita agonistica alla Dakar che cosa dice? A 57 anni ha vinto per la terza volta il Raid-icona, dimostrando di possedere ancora quella fame bulimica per le vittorie che ha contraddistinto la sua carriera…

(Ride) *«È tutto vero. Ma questa fame nasce prima di tutto per la mia passione per le gare. Io mi diverto come quando ho cominciato a correre i miei primi rally, sono animato dalla stessa passione, quella che è scattata in me nel 1974, quando a 12 anni ho assistito al mio primo rally dal vivo, come dicevo prima, il RACE nel quale mi accompagnò mia sorella Car-*

> ***LA PASSIONE È LA STESSA MA SE CONTINUO A CORRERE LA DAKAR, È PERCHÉ POSSO VINCERLA!***
>
> **CARLOS SAINZ**







men all'epoca fidanzata di Onoro che correva con una Simca R2. Ho ancora quel sacro fuoco che brucia dentro di me. Quello è rimasto. Non è cambiato di una virgola. Io morirò pilota. E per questo ti dico che la spinta per correre alla Dakar e inseguire la vittoria è sempre la stessa. Ovviamente non sono uno stupido: il tempo passa e arriverà il momento di dire basta e magari non sarò più professionista e passerò a fare delle gare storiche amatoriali. Ma fino a quando corri per una Casa costruttrice tu hai la responsabilità di dare e fare il massimo per vincere. Io corro alla Dakar perché penso che posso vincere, altrimenti ti giuro che non mi vedresti alla partenza».

- Quanto tempo serve per preparare e vincere una Dakar?

«Ci sono due aspetti: uno fisico e l'altro tecnico. L'ho detto anche a Fernando Alonso quando ha deciso di correrla. Sull'aspetto fisico influisce ovviamente l'età. Più sei in là con gli anni e più ti devi preparare a livello fisico seguito da una struttura professionale. Oggi la medicina dello sport ha fatto passi da gigante e io ho la fortuna di essere seguito da un pool di Madrid davvero al top. Mi alleno correttamente e mi preparo bene. Poi interviene l'aspetto meccanico perché devi capire bene l'esatta conformazione delle prove per far rendere la vettura al massimo livello. Servono grandi meccanici e ingegneri perché lì non si può sbagliare: quella è una gara che si corre una volta all'anno e non hai possibilità di errore. Quindi devi arrivare ad avere a disposizione una vettura che non si ferma mai ma anche polivalente, perché deve dare il massimo in qualsiasi condizione. Nella nuova sede in Arabia Saudita ci sono solo deserto e dune, quando eravamo in Sudamerica invece si cor-

GENITORE DISCRETO E PILOTA ANCORA VINCENTE
Sopra, Carlos con Carlos Jr quando ancora correva per la Toro Rosso e, in alto, in uno spiritoso e allegro parallelismo genitori figli col suo baby e i due Vertappen, Jos e Max. A destra eccolo con Alonso alla Dakar 2020, che è riuscito a vincere a bordo del prototipo Mini, nell'altra pagina. Infine, si vede Sainz alle prese con un intervento nella sua vettura: l'esperienza aiuta tanto...



LO SGUARDO DRITTO NEL FUTURO
Classe 1962, Carlos Sainz guarda al futuro. Nell'altra pagina, premia Hamilton per una pole in F.1 e, al centro,è in azione nel vittorioso Safari 1992, nell'anno del secondo titolo iridato. Quindi in basso è con Carmelo Ezpeleta, boss della MotoGp, che nella seconda metà degli Anni '80 ha fatto parte del suo entourage. Infine, vediamo di nuovo papà Carlos che ride col figlio e con Fernando Alonso, sullo sfondo

reva, oltre che su dune e sabbia, anche su strade, diciamo così, più normali. Insomma devi avere la macchina più polivalente e veloce possibile. Ma questa è una regola che va bene anche per altre specialità del motorsport».

- Di lei ha sempre colpito la grande attenzione per la tecnica.

«Io non sono ingegnere e neanche voglio esserlo. Io sono un pilota che quando si mette in macchina cerca sempre la soluzione per farla rendere al meglio. Voglio sempre avere un buon feeling e buone sensazioni perché così vado più veloce. Con l'esperienza che ho acquisito sia nel Mondiale Rally che alla Dakar vedo subito che cosa manca e che cosa si deve fare per prendere la strada giusta. E in questo ti aiutano gli ingegneri: tu dai degli imput. Quando parlano di me e dicono che sono quasi un ingegnere rispondo sempre di no, io li aiuto solo ad arrivare tutti insieme al traguardo finale e in questo anche i meccanici sono fondamentali. È un lavoro di team ma io nella mia testa ho l'idea chiara di quello che voglio avere. E poi ci sono i piccoli dettagli che messi tutti assieme fanno la differenza».

- Nella sua carriera ha cambiato tantissimi team: c'è un motivo particolare?

«Ho corso per così tanti anni che è stata una cosa inevitabile. Ma ogni squadra che ho lasciato non mi ha mai visto sbattere la porta, mai polemiche. Ho sempre avuto ottimi rapporti tanto che alla Toyota e alla Ford sono tornato dopo aver chiuso il rapporto. E questa è la cosa che mi fa più piacere di tutto. Il rispetto della gente è per me una delle cose più importanti».

- Ha conosciuto tutti i più grandi: Juan Manuel Fangio, Ayrton Senna, Michael Schumacher… Come si pongono le leggende del motorsport quando si incontrano?

«Tutti quanti siamo accomunati da un'unica cosa: la passione. È questo accomuna perché abbiamo tutti la stessa malattia per il motorsport. Ovviamente conoscere piloti come Fangio, Senna, Schumacher è stato fantastico: tutti grandissimi numero uno. Come grandissima ammirazione ho avuto per rallisti come Blomqvist, Vatanen, Rohrl».

- Suo figlio Carlos è nato nel 1994 mentre lei disputava il Mondiale Rally con la Subaru. Quando ha capito che anche in lui si è acceso il fuoco della passione?

«Lui ha iniziato per gioco a salire sul kart in modo del tutto naturale, ma io non gli ho mai voluto mettere pressione. Ho sempre pensato a una cosa: che si diverta. Poi intorno ai 9-10 anni ha iniziato a fare un po' più seriamente. Lui voleva fare quello e secondo me aveva pure il talento per farlo».

- E le sue figlie Bianca e Ana? Non hanno la vostra stessa passione?

«Loro sono semplici tifose ma non seguono molto le corse. Come ti puoi immaginare a casa mia il motorsport è sempre stato argomento importante, loro hanno sempre respirato quella atmosfera ma non sono così appassionate come me e Carlos. Sono interessate a livello normale, niente di speciale».

- A guardare il percorso di Carlos in Formula Uno balza agli occhi la coincidenza che è stato perfettamente in fotocopia, a livello di team per i qua-

> *ATTENZIONE AL GRANDE SALTO DI QUALITÀ CHE MIO FIGLIO HA FATTO LO SCORSO ANNO CON LA McLAREN!*
> CARLOS SAINZ





a lei ma penso anche ad Harri Rovanpera e a suo figlio Kalle, davvero un baby-fenomeno…

«Kalle è incredibile. Veramente. È giovanissimo e penso che batterà tutti i record anche quelli che adesso paiono impossibili da superare. Ricordo ancora quando il papà gli faceva i video e lui a 8 anni faceva delle cose al volante di una macchina da corsa davvero eccezionali. Fantastico quello che faceva con un volante tra le mani. Per il resto se parliamo di Carlos io resto sempre al mio posto. Lui fa la sua strada e a un certo punto anche un padre deve fare un passo indietro e deve trasformarsi in una cosa soltanto: fare lo spettatore».

- Qual è stata la sua gara più bella? E quale ritiene sia stata quella di Carlos?

«La mia senza dubbio la vittoria al 1000 Laghi del 1990. Per quanto riguarda quella di Carlos non saprei dire. Carlos ha nella testa ben chiaro cosa deve fare. Per prima cosa aiutare la Ferrari a vincere. Ma ci sarà tempo per scoprirlo. Io di certe cose per abitudine non parlo. Ti dico solo che quello che ha fatto l'anno scorso alla McLaren nessuno l'avrebbe pensato. Gli è bastato avere la fiducia del team per crescere: non dimentichiamo che è ancora giovane. Se tu mi chiedi quando la mia carriera ha avuto uno step deciso te lo dico: avevo 26 anni. In quel mio step rivedo anche quello che l'anno scorso ha fatto lui. Ma i ragazzi di oggi sono molto più maturi di quelli delle nostre generazioni». Generazioni di nuovi fenomeni. Come Carlos Sainz senior. Una leggenda. ●

li ha corso, a quello di Fernando Alonso: è partito da Faenza (Fernando con Minardi, Carlos Toro Rosso) è proseguito con la Renault, poi McLaren e infine Ferrari. È quantomeno curioso…

«È una coincidenza. Incredibile. Ma è una coincidenza. È destino. Non c'è stato nessun piano prestabilito. Però concordo anche io. È veramente curioso».

- Da quando corre alla Dakar a ogni fine tappa Carlos vuole un brefing dettagliato di come è andata. È vero?

«Certo che si. Ogni sera per venti minuti, stanco per la giornata di gara, devo ascoltare lui al telefono. Però non succede mai il contrario. Quando vado a qualche Gp lui liquida tutto in 2-3 secondi. Sono 2/3 secondi contro venti minuti: non mi sembra tanto giusto!».

- Qual è la differenza più grande che l'ha colpita della F.1 arrivando dal Mondiale Rally?

«La F.1 l'ho sempre seguita quando il Gp di Spagna al quale andavo anche prima di sposarmi, è sempre stato un appuntamento fisso. Con l'arrivo di Alonso nel Circus il mio interesse è cresciuto vista la nostra amicizia. Mi piace la F.1, ma ovviamente il rally è la mia vita. E comunque seguo tutto il motorsport anche la MotoGP. Sono un appassionato».

- Perché non hai mai corso in pista?

«L'ho fatto solo all'inizio della mia carriera e tra l'altro ho anche vinto la Coppa Renault in Spagna. Ma da noi il rally era molto più popolare anche se conservo ancora un grandissimo ricordo del circuito di Jarama. Un altro mondo».

- Quanto è difficile essere papà di un pilota? Penso







La nuova realtà in casa Ferrari

RIVIVIAMO CONTESTO ED EVOLUZIONI DEL CAPOVOLGIMENTO DI FRONTE A MARANELLO, CHE IN CHIAVE 2021 VEDRÀ SAINZ SOSTITUIRE VETTEL E INTANTO SEB CONVIVERE CON LECLERC NELLA STAGIONE CHE DEVE ANCORA INIZIARE, ALL'INSEGNA DELL'INCERTEZZA DEL CALENDARIO E CON TANTE INCOGNITE DA DECIFRARE

di Alessandro Gargantini

Ancora insieme, eppure già così lontani. Perché nella testa, Vettel e la Scuderia Ferrari, sono già distanti. Ma c'è ancora una stagione, o quel che ne sarà, da affrontare. La decisione di dividersi è presa, il conto alla rovescia è scattato e non si fermerà fino al termine del campionato, quando le strade della Casa del Cavallino e uno tra i suoi alfieri più benvoluti e supportati, Sebastian Vettel, si separeranno definitivamente e inizierà l'era Sainz. Un pilota, lo spagnolo, che in tanti devono ancora conoscere e comprendere fino in fondo, ma che conferma il cambiamento di strategia della Rossa che ha deciso di mettere entrambe le sue monoposto nelle mani di due talenti giovani e che devono ancora affermarsi. È finito il tempo dei campioni del mondo a tutti i costi. L'esperienza ha insegnato che vincere con un pilota portato per la prima volta al successo vale doppio, perché mette in primo piano la squadra e perché il risparmio sull'ingaggio più essere investito altrove o semplicemente risparmiato.

Decisione all'insegna della chiarezza

Anche se sarà impossibile soffocare il senso di disagio legato a un mondiale vissuto da futuri separati, la decisione presa e annunciata con largo anticipo rispetto a quando produrrà i suoi effetti è all'insegna della chiarezza e consente di procedere evitando ogni fraintendimento nel corso della stagione. I ruoli sono chiari, gli obiettivi anche. Le carte sul tavolo sono scoperte. A Maranello hanno puntato su Leclerc a lungo termine, mentre Vettel ha a disposizione una stagione per rilanciarsi e riposizionarsi, se lo vorrà fare. Perché il pilota tede-



sco e quella che è la sua famiglia dal 2015 si sono lasciati, ce lo hanno detto con un comunicato preventivamente condiviso. Non è successo niente di particolare, semplicemente il tempo ha consumato un rapporto giunto al capolinea. Vettel non credeva più nel senso della sua permanenza in una squadra che gli aveva preferito il suo giovane team mate. Al quattro volte iridato non rimaneva che accettare una posizione subordinata al monegasco o lasciare, ed il suo ego non è sceso a compromessi. La scelta di Mattia Binotto di investire su Leclerc fino al 2024 ha messo il tedesco in fuorigioco in una partita che in fondo lui stesso probabilmente non vuole più nemmeno giocare. Ma le decisioni del Team Principal della Rossa si basano su fatti, sui migliori risultati portati nello scorso mondiale dal monegasco e dal suo potenziale in ottica futura. Dodici mesi fa, Vettel usciva da due mondiali chiusi alle spalle di Hamilton e sfumati soltanto nella seconda parte della stagione. Due stagioni nelle quali il fattore umano aveva avuto un peso specifico rilevante. Il tedesco ha iniziato lo scorso mondiale con il chiaro ruolo di leader, aveva nelle sue mani il controllo della situazione.

LO SGUARDO DRITTO NEL FUTURO

Binotto a questo punto non può che guardare nell'avvenire con fiducia e cercando di vivere nel migliore dei modi il passaggio tra l'interregno di Vettel e l'arrivo di Sainz, in chiave 2021

Ma sono bastate quattro corse per rimettere tutto in discussione.

Il segnale di puntare su Leclerc

Paradossalmente, l'istante nel quale si è avvertito chiaramente il peso di Leclerc all'interno della squadra è stato proprio nel momento in cui il pilota del Principato ha compiuto l'errore più evidente nella sua stagione, in prova a Baku. Nell'attimo in cui il ventiduenne ha urtato le protezioni in qualifica, quando era in lotta per la pole, la Scuderia Ferrari ha ammainato le sue bandiere e riposto ogni velleità di vittoria. Vettel, terzo sotto la bandiera a scacchi, non bastava più. Leclerc avrebbe potuto vincere già nella seconda uscita stagionale a Sakhir, dove solo un problema elettrico lo ha fermato, e si sarebbe potuto ripetere a Baku senza quell'errore. Un ragazzo con venticinque Gran Premi sulle spalle aveva già messo in ombra il pluridecorato team mate e si era preso sulle spalle la squadra, che non ha potuto fare altro che prenderne atto. Da quel momento, Vettel ha vissuto la sua stagione più travagliata da quando è arrivato alla Ferrari. Il successo del tedesco a Singapore è stato soprattutto conseguenza di una chiara scelta a suo favore del team, che aveva tutto l'interesse di recuperarlo anche in virtù dei restanti diciotto mesi di contratto. Il pilota di Heppenheim ha mostrato qualche spunto notevole, come a Montreal, ma non è mai riuscito a riprendersi lo scettro di numero uno in squadra. Non ne ha avuto la forza.

Un congedo all'altezza di anni molto intensi

Il rapporto di Vettel con la Scuderia Ferrari era destinato a esaurirsi perché è venuto meno il senso della sua presenza, l'obiettivo che lo aveva portato a spostarsi in Emilia, sfiorato due volte, ora è molto lontano. La caccia al suo quinto titolo iridato con la Rossa, dopo cinque assalti andati a vuoto, ha perso slancio. Inoltre, il trentaduenne tedesco non è rimasto particolarmente impressionato dall'esito dei pre-season test del Catalunya, dove la SF1000 è apparsa indietro nei confronti di Red Bull e Mercedes, in attesa di un riscontro più genuino sui valori in campo non appena comincerà un mondiale che ci si attende che Vettel affronti con la massima intensità, con l'orgoglio e la classe del campione. Il tedesco avrà la libertà di esprimersi privo da ogni pressione o condizionamento psicologico, anche perché non avrà nulla da perdere. Cinque anni con i colori della Scuderia Ferrari, vissuti con un enorme supporto dell'ambiente e dei tifosi, non meritano di chiudersi con un finale evanescente.

Sainz uso alla pressione: erede di Alonso & Carlos

Con l'arrivo di Sainz la Scuderia Ferrari sposa integralmente la linea verde, quella dei giovani. Le parabole che tracciano le carriere di Sainz e Leclerc vanno nella stessa direzione. In forte ascesa quella del monegasco, in lineare crescita quella dell'iberico. Entrambe, indiscutibilmente, con un trend positivo. Alla corte di Maranello il madrileno troverà le condizioni ideali per fare in ulteriore salto di qualità, ora spetta a lui sfruttare l'oc-



casione. Sainz dovrebbe riuscire a reggere bene la pressione dell'ambiente. Lo spagnolo sa isolarsi e mantenere la concentrazione. Ha ben tenuto sulle sue spalle il ruolo che gli è stato assegnato in patria di erede di Alonso e non si è fatto schiacciare dalla leggenda di papà Carlos, iridato nel mondiale rally con la Toyota nel 1990 e 1992. Probabilmente, Sainz avrà anche meno pressioni di Leclerc, che è arrivato in Ferrari sulla scia di una carriera fenomenale nelle categorie minori e particolarmente in Formula 2, dove aveva annichilito tutti i suoi rivali nell'anno del debutto, cogliendo nove pole position nelle prime dieci corse, vincendone sette. Lo spagnolo arriva a Maranello con una dote di un sesto posto nell'ultimo mondiale, un podio in Brasile e cinque anni di esperienza. Nel 2015, proprio quando Vettel passò dalla Red Bull alla Scuderia Ferrari, il madrileno debuttò con la Toro Rosso al fianco di un altro rookie, Max Verstappen. Sainz è un pilota di sostanza, concreto, che sbaglia poco. Questo è esattamente quello che all'inizio gli si chiede, di portare punti e fare l'interesse della squadra, con la consapevolezza che il suo vero potenziale è ancora tutto da scoprire.

Per Brown, Sainz ha il potenziale per vincere

La costante crescita di Sainz ha stupito anche Zak Brown, che lo ha voluto alla McLaren e che lo considera in grado di vincere delle corse se la sua macchina sarà competitiva. In effetti, il sesto posto nel mondiale del madrileno riflette una stagione senza macchia, come erano state le ultime due annate precedenti con la Renault e la Toro Rosso.

Con i colori della scuderia faentina hanno esordito nella massima serie Vettel, Sainz e Verstappen, che nel 2015 e per una parte del 2016 ha condiviso il garage del team italiano con lo spagnolo. In prova, i due rookie si sono equivalsi, mentre in gara Verstappen mostrò di avere una marcia in più. L'olandese nato a Hasselt chiuse la stagione con 49 punti, contro i 18 del team mate. Lo stesso trend si confermò nelle prime quattro corse dell'anno successivo, prima che Verstappen fosse spostato alla Red Bull in sostituzione di Kvyat: l'olandese si era già assicurato tredici punti, contro i quattro di Sainz. È dunque stata irreprensibile la scelta di Marko che ha premiato la precocità di Verstappen, mentre la maturazione di Sainz è avvenuta per gradi. Se Sainz sarà in grado di vincere, sarà soltanto il tempo a giudicare le previsioni di Brown. Quel che al momento appare chiaro è che la Scuderia Ferrari ha

QUEL PASSAGGIO DI CONSEGNE

La prossima stagione vedrà Vettel ancora in azione con la Ferrari, ma Sainz, nell'altra pagina, mentalmente già in proiezione Ferrari per il debutto in gara con la Rossa vero e proprio, nel 2021





compiuto una scelta in linea con quelle fatte da Red Bull e Mercedes, che hanno una chiara prima guida in squadra. La complicata convivenza tra Vettel e Leclerc l'anno scorso ha creato non pochi mal di pancia e, nei numeri, è costata la terza posizione del monegasco nella classifica piloti.
Anche la scelta ricaduta sullo spagnolo è all'insegna della chiarezza, il madrileno avrà modo di conquistare con il lavoro la stima e la fiducia dell'ambiente. Per stupire tutti al momento giusto, proprio come ha fatto in McLaren.

I rischi di una decisione a lungo termine

La decisione della Scuderia Ferrari di puntare su Sainz ha incontrato un largo consenso.
Ha certamente scontentato i sostenitori di Ricciardo, che pur si era liberato dalla Renault e si sposterà da Enstone a Woking, ma nel complesso è stata ben accolta. La scelta fatta ha comunque un inevitabile limite, perché è stata presa in base al contesto attuale, ma produrrà i suoi effetti soltanto tra un anno. Quale sarebbe il sentimento generale se Sainz disputasse una stagione sottotono ed emergessero chiaramente soluzioni migliori? Sappiamo bene che l'ultima immagine è quella che conta e che è quella che ci influenza di più. Ci sarebbe un senso di frustrazione nel vedere i rivali potere mettere liberamente le mani su una soluzione migliore perché la mossa della Scuderia Ferrari è già stata bruciata.
Se, da un lato, la scelta compiuta con largo anticipo è all'insegna dell'estrema chiarezza, il rovescio della medaglia è che c'è ancora un mondiale da disputare prima che diventi operativa.
È questo il rischio implicito di una decisione obbligata in un momento di grande incertezza, con un mondiale che in questo momento è in sospeso.
La puntata della Rossa produrrà i propri effetti in futuro, proprio come un qualsiasi investimento condizionato da più variabili. Spetta ora soprattutto a Sainz confermarne la qualità. ●

SAINZ, DA TRE ANNI NELLA TOP-TEN

2019	Formula 1: McLaren F1 Team, 6°, 96 punti (1 podio)
2018	Formula 1: Renault F1 Team, 10°, 53 punti
2017	Formula 1: Renault F1 Team, Scuderia Toro Rosso, 9°, 54 punti
2016	Formula 1: Scuderia Toro Rosso, 12°, 46 punti
2015	Formula 1: Scuderia Toro Rosso, 15°, 18 punti



Una lista gare ancora in alto mare

LA STAGIONE POTREBBE INIZIARE A LUGLIO SENZA UN CALENDARIO DEFINITO. GROSSE OMBRE SU SILVERSTONE, HOCKENHEIM LA RISERVA. INTANTO SI FANNO PROGRESSI SUL VERSANTE BUDGET CAP

di Alessandro Gargantini

Le settimane scorrono veloci, ma gli ostacoli che rallentano la definizione del nuovo calendario sembrano aumentare. Ogni volta che si sistema una data, ecco che un'altra torna ad essere in discussione. Considerando l'impellente necessità di iniziare il mondiale a inizio luglio in Austria, si potrebbe arrivare al punto di accendere i motori in Stiria senza avere uno schedule completamente definito. Le persistenti incertezze legate alla situazione sanitaria rendono estremamente complesso il lavoro di pianificazione dei promoter, che nella scorsa settimana hanno dovuto fare i conti con avversità impreviste, come la decisione del Governo inglese di imporre universalmente il regime di quarantena a chi accede in terra d'Albione, senza prevedere specifiche eccezioni che originerebbero la proliferazione di casi speciali. Nonostante vari tentativi di lobbying, le Autorità inglesi hanno respinto la soluzione proposta dalla Federazione e Liberty Media di dispensare dalla quarantena tutti gli addetti ai lavori della massima serie che arrivavano dall'Austria essendo stati ripetutamente testati nel centro medico del Red Bull Ring negli oltre dieci giorni nei quali il personale della Formula Uno resterà nei dintorni di Spielberg. Nonostante il circuito di Silverstone abbia annunciato soltanto pochi giorni fa di aver raggiunto un accordo con Liberty Media che prevede la disputa di due Gran Premi nel mese di luglio, il destino della corsa nel Northamptonshire, che avrebbe dovuto essere la seconda tappa in calendario, è ora in forte discussione. Anche il mondo inglese sembra convinto che, in questo momento, le possibilità di sbloccare la situazione non siano molte.

Inizio senza avere un calendario definitivo

Chloe Targett-Adams, che per Liberty Media segue le relazioni con i promoters e ha la responsabilità



sulla stesura del nuovo calendario, non ha potuto fare altro che prendere atto della mutata situazione e ha iniziato a lavorare su un piano B.

Hanno dunque subìto una forte accelerazione le trattative con Hockenheim, che si era dichiarata flessibile nell'ospitare un Gran Premio e che ora potrebbe garantire una concreta soluzione al problema Silverstone.

La storica pista tedesca, uscita dal calendario alla fine del 2018, si era congedata dalla Formula Uno con due Gran Premi ad alta tensione. Nel 2017 Hamilton vinse dopo essere scattato dalla settima fila, mentre Vettel subì una delle più grosse delusioni della sua carriera quando, a causa della pioggia, si infilò nella via di fuga della Sachs-Kurve appoggiandosi contro le barriere. Fu un urto lievissimo ma dalle conseguenze devastanti, visto che il passo falso davanti al pubblico di casa costò mezzo mondiale al pilota di Heppenheim. Anche nel 2018 le emozioni non mancarono. La pioggia tornò sul tracciato del Baden-Wurttemberg mandando completamente in tilt l'armata Mercedes. Bottas e Hamilton finirono fuori pista, anche se l'inglese riuscì a cogliere il nono posto finale a causa della squalifica delle due Alfa Romeo. La corsa fu vinta da Verstappen, che pure si era girato, davanti a Vettel e Kvyat. Una corsa che gli addetti ai lavori ricordano bene non solo per quel che successe in pista visto che anche in sala stampa non mancarono i colpi di scena, con un blackout che spense a lungo i video e creò grossi problemi al sistema di areazione che costrinse molti a lasciare la propria postazione a causa della mancanza d'ossigeno. Sembrava il canto del cigno per la pista tedesca, che ora potrebbe fornire al circus un piano di contingenza qualora i problemi di Silverstone non trovassero una soluzione. Ma non è escluso che Hockenheim, per la quale sono in discussione due corse, possa trovare in ogni caso una collocazione nel nuovo calendario. Ad oggi, il primo blocco del calendario, quello che riguarda le corse europee che si disputeranno tra l'inizio di luglio e settembre, include Spielberg, Silverstone/Hockenheim, Budapest, Barcellona, Monza e Spa. Il secondo modulo in Eurasia, comprende Baku e Sochi, mentre il terzo e quarto, in America e Asia, sono ancora appesi alle emergenze sanitarie. È difficile immaginare eccezioni al regime di quarantena in Giappone e America, se le Autorità prendessero decisioni in tal senso. Ci sono invece maggiori certezze per quel che riguarda l'ultimo blocco, visto che in Bahrain e negli Emirati il peso del Gp è tale da condizionare le scelte. Per quel che concerne la parte centrale della stagione, è stato predisposto un piano di business continuity che potrebbe portare all'inserimento nel calendario di piste come Portimao, Estoril o anche Imola. C'è da attendersi che qualcuno di questi jolly possa essere giocato.

DI CERTO PER ORA C'È SOLO L'INCERTEZZA

Sopra, Charles Leclerc in azione con la Ferrari: il monegasco non vede l'ora di dire la sua in pista, ma le condizioni per avere un calendario sicuro e solido ancora non ci sono...

Budget cap, più vicini alla meta

Rispetto al calendario, qualche passo in avanti più concreto è stato compiuto per quel che concerne la definizione del budget cap. Al termine di una lunga serie di riunioni e discussioni bilaterali è arrivato il tempo di tirare le fila. Una proposta è stata oggetto di votazione la corsa settimana. I termini in discussione sono i seguenti: dal 2021 il tetto di spesa massimo potrebbe scendere da 175 a 145 milioni di USD. Ci sarà un ulteriore decremento a 140 milioni nel 2022 e 135 milioni nel 2023. Rimangono fuori dal cap venti voci di spesa, tra le quali il marketing e gli stipendi dei piloti. Per i team clienti il cap scenderà in base al numero di componenti acquistati, per un massimo di 35/38 milioni di USD. Ad ogni componente acquistata viene attribuito un costo standard. Team come Alpha Tauri o Haas, che acquistano molte parti, avrebbero un budget cap ridotto a circa 110 milioni l'anno prossimo. Fondamentalmente, tre macro-aree concorrono a raggiungere il cap: i costi di trasporto, il compenso dello staff e l'investimento per lo sviluppo. Sarà importante trovare il giusto equilibrio tra le tre componenti, dato che la capacità di incidere sulle prime due voci porterebbe a maggiori possibilità di investimento sullo sviluppo delle monoposto. ●

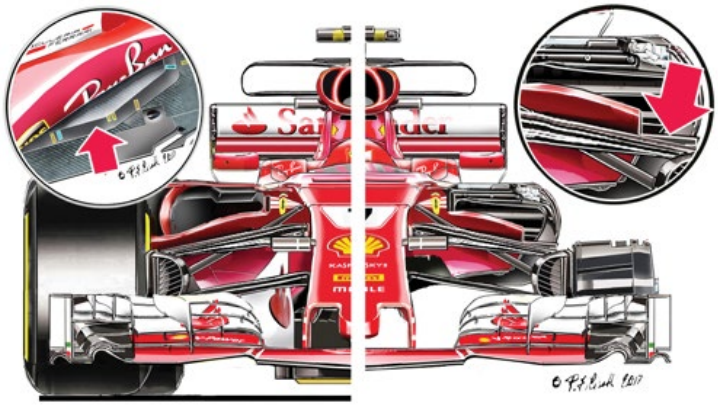


di Paolo Filisetti

Il divorzio da Vettel ha radici strutturali

PROVIAMO A LEGGERE L'EVOLUZIONE DEL RAPPORTO TRA SEB E LA FERRARI ANCHE IN BASE E IN PROPORZIONE ALLE CARATTERISTICHE DELLE MONOPOSTO CHE HA GUIDATO DAL 2017 AL 2019 PER CAPIRE CHE CERTE SUE DIFFICOLTÀ DERIVANO ANCHE DALLE PECULIARITÀ DELLE ROSSE

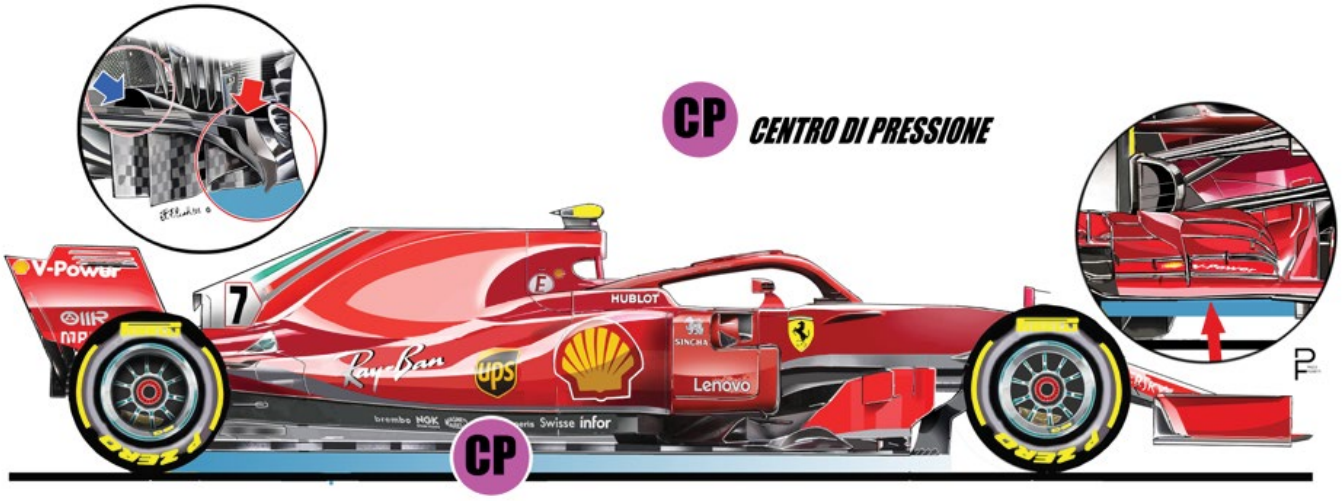
La separazione a fine 2020 tra Sebastian Vettel e la Ferrari, non può sorprenderci. Quantomeno se non ci limitiamo a considerare solo gli ultimi tempi, in cui da ambo i lati, cioè da Seb e Mattia Binotto, non sono certo mancate dichiarazioni che lasciassero intendere una comune intenzione di proseguire insieme, oltre la naturale scadenza del contratto. Questi segnali, non si sa fino a che punto fossero genuini, o dati con il semplice intento di distogliere l'attenzione dei media dai propositi reali, di procedere nel futuro su strade distinte. Resta in ogni caso il fatto che comunque non potessero avere del tutto cancellato dalla memoria, collettiva e dei protagonisti, episodi che hanno costellato il 2019 e la seconda parte della stagione precedente. Il feeling, certo, due anni fa parve rompersi tra Seb e Maranello, immediatamente dopo l'annuncio della mancata conferma di Raikkonen, sostituito da Leclerc, avvenuto il sabato del Gp d'Italia. Un ragionamento di tipo umano dunque, fiduciario si potrebbe dire. Se da un lato il pilota di Heppenheim percepì già da allora di non avere tutto il team a suo supporto, altrettanto vero è, che nella seconda parte della stagione, la SF71H (e gli sviluppi che erano stati progressivamente introdotti), non era parsa più la monoposto con cui si era trovato nella prima parte dell'anno in perfetta sintonia. Cerchiamo di chiarire cosa intendiamo. Per farlo, compiamo un ulteriore passo a ritroso nel tempo, arrivando alla stagione 2017, quella che ha visto impiegata la SF70H, di Simone Resta, Enrico Cardile e David Sanchez. Si trattava di una vettura innovativa per la veste aerodinamica, caratterizzata dall'adozione di imboccature delle fiancate, orizzontali, poste in alto, e una profonda sciancratura inferiore. Le soluzioni adottate a livello di conformazione dell'ala, ma soprattutto del fondo e diffusore, ne facevano una monoposto in grado di sviluppare un elevatissimo carico aerodinamico, rendendola nei fatti, estremamente competitiva nei tratti guidati, ma soprattutto nei rapidi cambi di direzione. Una monoposto molto precisa, soprattutto, a livello di inserimento in curva, in grado di essere guidata al limite, anche in modo "brutale" senza scomporsi. Una vettura decisamente più consona allo stile di guida di Vettel rispetto a quello di Raikkoen, decisamente più pulito nella gestione dello sterzo. Indipendentemente dal fatto che nel corso della stagione 2017, la competitività della Mercedes, aumentò progressivamente, sino a scavalcare le prestazioni della SF70H, complice anche un'affidabilità carente della vettura italiana, culminata negli episodi della Malesia e di Suzuka, un dato oggettivo resta il feeling tra Sebastian e quella monoposto, solo parzialmente raggiunto con la rossa del 2018.



La SF71H, infatti, logica evoluzione della SF70H, aveva mantenuto un elevato carico prodotto da fondo e ali, cercando però di ridurre, anche se non drasticamente il drag generato. La monoposto sembrava apparentemente perfetta a livello di contenimento del degrado degli pneumatici, anche nel confronto diretto con la Mercedes, sino a quando, il team di Brackley grazie allo stanziamento di un extra budget di oltre trenta milioni di euro, ridefinì la sospensione posteriore, a partire da Singapore, dimostrando che l'equilibrio della Ferrari, era perfettibile. La ricerca di soluzioni in grado di sovvertire il trend dell'ultimo terzo di stagione, di fatto rese la SF71H, meno bilanciata, con diverse mappe aerodinamiche che avevano reso il centro di pressione aerodinamica meno costante rispetto ad inizio anno. Con la SF90, l'evoluzione in tal senso procede in modo ancora più evidente, con un progetto aerodinamico che a causa delle limitazioni aerodinamiche imposte all'ala anteriore, sposa in modo radicale la filosofia OUT WASH, che di fatto la rende, la vettura più veloce in rettilineo. Se nei

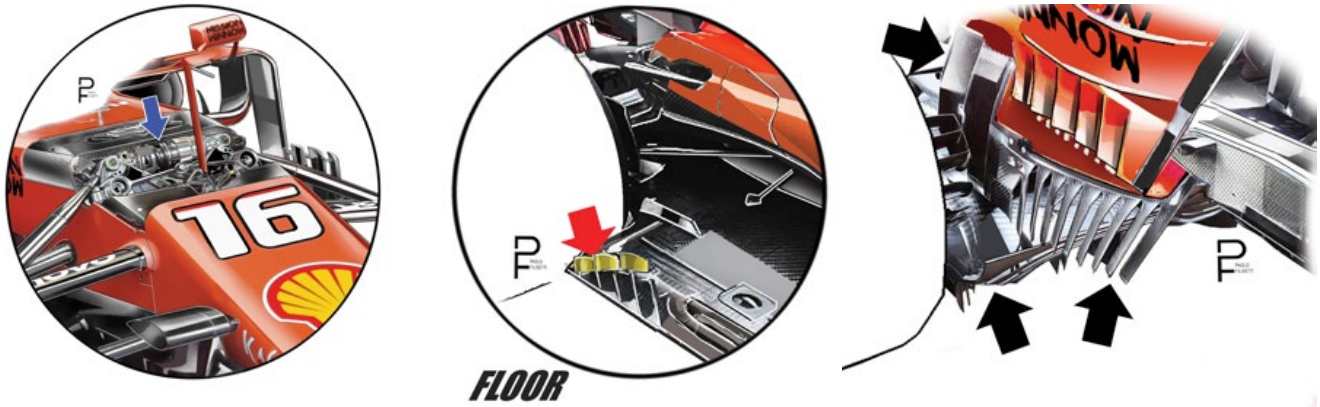
NEL 2017 ARRIVA LA FERRARI SF70H "INNOVATIVA"

LA SF70H DEL 2017, ERA SICURAMENTE INNOVATIVA, PER LA CONFORMAZIONE DELLE FIANCATE CARATTERIZZATE DALLE IMBOCCATURE ALTE ED ORIZZONTALI. PRODUCEVA UN ELEVATO CARICO AERODINAMICO, PERÒ GENERANDO UN DRAG DECISAMENTE SUPERIORE AI DIRETTI RIVALI (MERCEDES – RED BULL)



ECCO IL CENTRO DI PRESSIONE AERODINAMICA NELLA SF71H DEL 2018

NEL 2018, LA SF71H ERA LA LOGICA EVOLUZIONE DELLA VETTURA PRECEDENTE. AVEVA MANTENUTO UN ELEVATISSIMO CARICO, PARZIALMENTE RIDUCENDO LA RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO. NELLA SECONDA PARTE DI STAGIONE, PERÒ GLI SVILUPPI INTRODOTTI PROSEGUENDO IN QUESTA DIREZIONE, NEL RIDUSSERO DI FATTO LA COMPETITIVITÀ RISPETTO ALLA MERCEDES CHE NEL FRATTEMPO AVEVA RISOLTO I PROBLEMI CHE AFFLIGGEVANO LA W09 A LIVELLO DI GESTIONE DELLE GOMME POSTERIORI.



NELLA SF90 EQUILIBRIO COMPLESSO TRA SOSPENSIONI E INTERVENTI AERODINAMICI

LA SF90, DA MELBOURNE, MOSTRA CRONICI PROBLEMI DI SOTTOSTERZO A CENTRO CURVA, E SCARSA MOTRICITÀ. LA SOSPENSIONE ANTERIORE, È DI FATTO IDENTICA A QUELLA PRECEDENTE, CON VARIANTI MINIME A LIVELLO DI MINI BRACKET DEI PORTAMOZZI ANTERIORI. NUMEROSI GLI INTERVENTI AL DIFFUSORE, FONDO E ALI, CHE CULMINANO NEL PACCHETTO SINGAPORE, CHE NE RIDUCE I PROBLEMI E IN PARTE "RECUPERA" VETTEL.

test, a Barcellona, la sensazione di Vettel fu quella di una monoposto molto competitiva, emerse subito, da Melbourne, come la perdita di carico, e i problemi di bilanciamento fossero tangibili, costringendo soprattutto Vettel ad uno stile di guida a lui poco congeniale soprattutto nell'approccio alle curve e in frenata. Non stupisce, infatti, che l'introduzione del "pacchetto Singapore" che includeva una profonda evoluzione aerodinamica a livello del fondo e del diffusore, fu in grado di mettere nuovamente Sebastian in una condizione di fiducia delel reazioni della monoposto. Il trend, da Singapore in poi infatti a livello di rendimento in pista rimase costantemente migliore per Vettel rispetto alla prima parte di stagione, mentre in parallelo, le prestazioni di Leclerc in alcuni casi, parvero meno incisive, o per meglio dire più discontinue. Il rapporto di forze tra i due ferraristi, era stato ampiamente a favore del monegasco sino al Gp d'Italia, con Vettel indubbiamente non in grado di sostenere lo stesso passo, in qualifica e gara, con rare eccezioni. Da inizio anno aveva, infatti, non solo dovuto lottare con un compagno di squadra per nulla disposto al ruolo di seconda guida, ma anche con una monoposto lontana dal suo ideale di equilibrio dinamico. In sostanza, intendiamo dire, che al netto di presunte o reali fragilità di carattere di Vettel, emerse nel rapporto con Leclerc, ha inciso a suo sfavore, nel 2019, una monoposto complessa nella messa a punto, poco precisa a livello di inserimento dell'avantreno, insomma dall'equilibrio difficile da raggiungere, per di più in finestre molto ristrette. L'aspetto tecnico, ha dunque sicuramente reso il confronto con il compagno di squadra, maggiormente incline ad adattarsi alle condizioni del momento della monoposto, ancora più arduo e come direbbero gli Inglesi "nerve breaking". ●

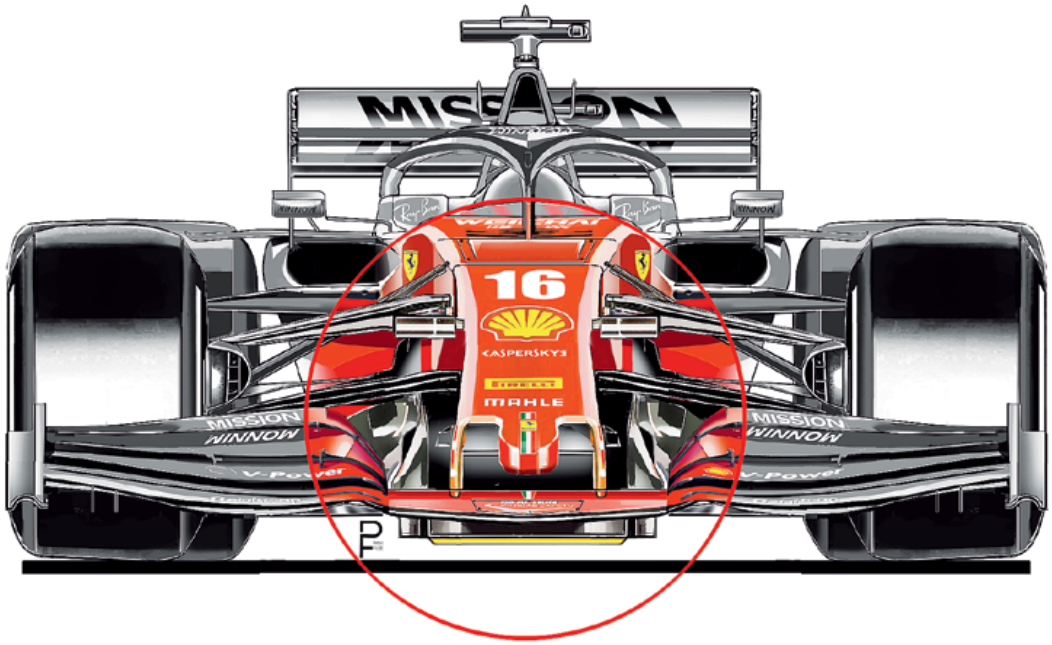


di Paolo Filisetti

Rossa sviluppi in chiaroscuro

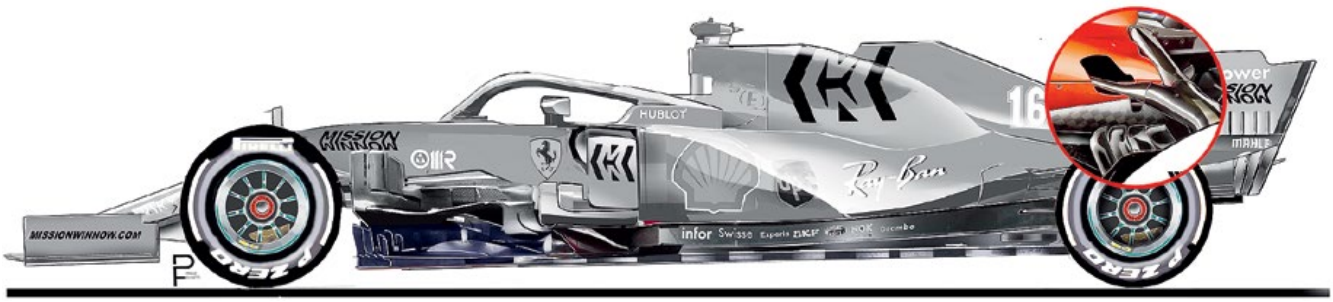
A MARANELLO È RIPRESA L'ATTIVITÀ DELLA GESTIONE SPORTIVA SCOPRIAMO CHE COSA BOLLE IN PENTOLA PER LA SF1000

A Maranello l'attività della Gestione Sportiva, ha ripreso completamente, con la riapertura del reparto corse anche per quanto riguarda telaio ed aerodinamica, avvenuta giovedì scorso, otto giorni dopo quella del reparto motori. Dal lavoro a distanza, dunque, i tecnici della Scuderia sono finalmente rientrati in stabilimento con l'obiettivo di preparare, anzi realizzare materialmente le modifiche alla SF1000, in tempo per il Gp d'Austria previsto il 5 luglio, prima gara del mondiale 2020, secondo i piani di Liberty Media, tuttora senza il crisma di ufficialità garantito da un calendario, ancora da pubblicare. Prendendo, però come scadenza più prossima la gara al Red Bull Ring, tutte le squadre si sono parametrate in termini di progettazione, (avvenuta soprattutto in remoto) e produzione, iniziata di fatto solo al rientro effettivo in fabbrica. Si tatta di una vera lotta contro il tempo, a partire dai motoristi, che lavorando su più turni stanno cercando di ottenere la validazione al banco dello step 2 della power unit 065. Il tracciato di Spielberg è estremamente probante per i propulsori, ergo è di vitale importanza riuscire a portare al debutto l'ultima evoluzione che sulla carta dovrebbe garantire un incremento di potenza poco al di sotto dei venti cavalli. La nuova testata dotata di una precamera di combustione "calda", permetterebbe questo salto prestazionale, ottimizzando la



VISTA FRONTALE

LA ZONA DEL MANTELLO SOTTO IL MUSETTO, E I DEFLETTORI, SONO GLI ELEMENTI PRINCIPALI DELLO SVILUPPO AERODINAMICO DELLA SF1000 IN VISTA DEL GP D'AUSTRIA. ANCHE IL FONDO RIENTRA NELLO SVILUPPO, CON UN RICALCOLO DELLE SEZIONI DEI CANALI CENTRALI SUPERIORI CHE ALIMENTANO IL DIFFUSORE CENTRALMENTE, A CAUSA DELL' INCREMENTO DELLA SEZIONE DELLA SCATOLA DEL CAMBIO, PER IL SUO IRROBUSTIMENTO.



VISTA LATERALE

NEL TONDO È EVIDENZIATA L'AREA DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE. PIÙ SPECIFICAMENTE LA ZONA DEI PUNTI DI ATTACCO, SULLA SCATOLA DEL CAMBIO IN FIBRA DI CARBONIO. LA LIEVE TORSIONE MOSTRATA NEI TEST DINAMICI, HA RICHIESTO L'INTERVENTO DI IRRIGIDIMENTO CON L'APPOSIZIONE DI UNA NUOVA PELLE DI FIBRA DI CARBONIO.

combustione della miscela aria – benzina. Importante, peraltro, anche la validazione del software di gestione della parte ibrida, in termini di modalità di utilizzo, che è stato rivisitato, di fatto parzialmente riscritto nella prima parte dell'anno; operazione conclusa in effetti durante il periodo di lockdown imposto per il Coronavirus. Il reparto aerodinamico, per contro ha cercato di selezionare le priorità più stringenti in termini di sviluppi che possano fornire in modo tangibile un vantaggio prestazionale rispetto alla configurazione della SF1000, vista a Barcellona. Pare sia stato deliberato uno sviluppo della parte inferiore centrale della vettura, specificamente a livello di musetto barge boards e fondo. In pratica, pur non cambiando radicalmente l'aspetto visivo, si è cercato di incrementare l'efficacia del CAPE (ala di manta) sotto il musetto, che nella sua versione originale rispecchiava quello introdotto sulla SF90 da Singapore, l'anno scorso. Si potrebbe quindi dire che gli aerodinamici Ferrari, sotto la guida di David Sanchez ed Enrico Cardile, abbiano cercato di rendere questa sezione della vettura meno conservativa rispetto alla prima versione, cercando in ogni caso di non compiere voli pindarici eccessivi, che ne renderebbero di fatto difficile l'integrazione con il concetto aerodinamico complessivo della vettura. Se il fondo, quantomeno nella sua porzione più avanzata era prevedibile potesse essere parte del pacchetto evolutivo, una complicazione (da valutare quanto secondaria) è rappresentata dalla necessità di riconfigurare i canali centrali, superiori di alimentazione del diffusore. In pratica, tale necessità è emersa a seguito della scoperta dopo attenta analisi dinamico-strutturale, di una micro torsione della scatola del cambio. Nello specifico questo fenomeno, riguarderebbe la struttura esterna in fibra di carbonio, su cui hanno sede i punti di attacco della sospensione posteriore. In pratica, con i trasferimenti di carico trasversali, in fase di curva, si genererebbe una torsione che sposterebbe micro metricamente gli attacchi della sospensione, facendo quindi variare, seppur in modo impercettibile, la geometria della sospensione, ma abbastanza, per modificare gli angoli caratteristici impostati in fase di setup. Questo fatto, come conseguenza avrebbe innescato il sottosterzo cronico a centro curva lamentato soprattutto da Leclerc nel corso dei test al Montmelò. Per risolvere il problema, pare basti irrobustire il guscio esterno in carbonio, con l'apposizione di una pelle aggiuntiva dello stesso materiale. Ciò però ridurrebbe sebbene in modo non macroscopico la sezione dei canali venturi che corrono sul fondo ai lati della scatola dl cambio, per alimentare la sezione centrale del diffusore. Per garantire lo stesso livello di estrazione del flusso dalla parte inferiore della vettura, è stato dunque necessario ricalcolare le sezioni dei canali, richiedendo quindi un rifacimento praticamente globale del fondo vettura. Tale necessità, considerata la recentissima riapertura dello specifico reparto della Ges, si scontra con una timeline serratissima, per poter realizzare gli esemplari necessari in tempo per l'Austria. In parallelo, se l'intervento sulla scatola del cambio, sortirà l'effetto sperato di annullamento della tendenza sottosterzante della SF1000 (a centro curva), potrebbe essere un viatico decisamente positivo sia in termini di un migliore feeling da parte dei piloti, sia di maggiore efficacia della monoposto. La scoperta, dei problemi citati, è corretto rilevare, rientra nell'analisi a posteriori dei dati raccolti nel corso dei test, e che sarebbe stata svolta come prassi, anche in assenza della sospensione delle attività imposte dal Covid -19. Indubbiamente, testimonia come il team sia andato a fondo nel cercare di capire, analizzando ogni area, le prestazioni opache viste in Spagna. Ora, si tratta solo di una corsa contro il tempo, tenendo presente, che anche gli avversari, avranno radiografato ogni componente delle vetture, per arrivare alla prima gara, senza sorprese, ovvero senza aver perso performance relativa rispetto agli altri team.. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1



Un **mondo** sommerso

ALLA SCOPERTA DELLE GARE VIRTUALI CHE AVVICINANO I PILOTI AGLI APPASSIONATI. UN PIANETA CHE OFFRE DAVVERO GRANDI SPUNTI DI RIFLESSIONE. ECCO PERCHÉ

Mi sono messo a scrivere questo articolo collegandomi su Twitch, per chiedere consigli ai miei Sub e su Discord per dialogare con amici e colleghi. Forse, tu che stai leggendo, ti sei già perso e ti stai chiedendo se sono impazzito e di cosa sto parlando. Per spiegarti faccio un salto indietro nel tempo, quasi a inizio lockdown. In quel periodo era ovviamente tutto fermo, ma non le gare virtuali che hanno preso il sopravvento, con la grande spinta di Norris prima e di Leclerc poi. Le ho vissute e raccontate come se fossero vere, vedendo i piloti impegnati alla guida come nella realtà, addirittura da rissa la mossa del campione in carica della 500 miglia su Norris. Ho apprezzato l'apertura che molti hanno dato al loro essere anche uomini e ragazzi e



LO SHOW IN EPOCA DI LOCKDOWN

Nel periodo di lockdown le gare virtuali sono assurte a spettacolo di riferimento intorno al quale c'è tutto un mondo intorno

non solo inarrivabili campioni, tramite Twich il canale dedicato a chi vuole trasmettere live mentre gioca. Così abbiamo scoperto Leclerc dimenticarsi la fidanzata fuori dalla porta o i calzini di Norris e così via. Ed ecco svelato Twitch... Poi, non contento, ho riesumato dal garage un simulatore, rimasto lì fermo per mancanza di tempo. Ho iniziato a girare e a capire molte più cose dei circuiti e dei piloti di F1. Ho anche sfruttato il gioco per far vedere che ad esempio l'Austria al contrario non si può fare, andando a constatare che le vie di fuga non esistono. Grazie ad AK Informatica Gaming e ad Alessio Cicolari, ho poi iniziato a scoprire il mondo GT, su assetto corsa competizione e... apriti cielo... Le ore di guida sono diventate tante, tutte notturne e mai e poi mai pensavo che quel mondo, del quale conoscevo l'esistenza, potesse esser così incredibilmente sviluppato. Mi sono ritrovato a girare in pista con Leclerc, Giovinazzi, Russel (che mi ha anche preso in pieno), Albon, Valentino Rossi, Bagnaia, Pasini, Ciro Immobile, Alessio Romagnoli e così via. Ma soprattutto ho avuto modo di conoscere tanti personaggi "padroni" di questo mondo. Da Federico Leo, pilota Gt e ora pilota Sim e Youtubber, come Blink46, Amos Laurito, analista della Ferrari Driver Academy Esports, Ivan Nesta, telecronista reale del virtuale e pilota e Nu89 che avendo la voce uguale alla mia potrebbe anche darmi dei Gran Premi di respiro. Insomma un mondo. Ho scoperto il "traffico" dei set up, con i campionissimi dell'asfalto quello vero, lì a chiedere a increduli Sim Drivers, come fare! Ma come Leclerc chiede a uno "sconosciuto" come affrontare le curve a Barcellona? Rossi che chiede a Nesta di seguirlo nel giro. Romagnoli allenato per attaccare e non difendere da Cristiano Cicolari. Wow davvero il mondo alla rovescia. Fantastico. Mi sono trovato ruota a ruota con il capitano di Milan, scaraventato via dalla Porsche di Cristiano entrato a cannone. E via risate. Bello!!! Difficilmente tutto ciò senza lockdown sarebbe emerso. I piloti veri schierati al via di tante gare virtuali a portare popolarità a un mondo che da dentro si conosce e si apprezza, da fuori è di difficile comprensione. Forse qualche sim se l'è presa: "ma come adesso se ne parla perché corrono loro e noi che ci siamo sempre stati"? Ci siete e siete unici. Tra una pista e l'altra, alla ricerca della prestazione, scarsa, ho iniziato a girare i server e ho scoperto online migliaia di piloti. Molti amatori, come me, altri hanno invece trovato nel virtuale la continuità di una strada preclusa invece, vuoi per budget o per altro, nella vita di tutti i giorni. Campioni al computer, ma impegnati come i piloti "veri". Adesso capisco di più le simulazioni e i simulatori, ma soprattutto mi sono fatto nuovi compagni di avventura. Ho fatto ruota a ruota con Magobach, ho corso con i transit a Laguna Seca, ho vinto al Nurburgring con una Multipla da 500 cavalli e ho conosciuto chi ancora non molla i propri sogni come ad esempio AlexVottero: *«ho sognato di correre da quando avevo 4 anni e volevo il kart. ma i miei non potevano. Gli esports mi stanno forse dando la chance, o almeno io lo credo, di provare a prendere quella strada. è un'altra forma di speranza e impegno per chi lo fa come me, o di svago per altri che vogliono solo divertirsi»*. Ho raccolto altre testimonianze. Marcobisi: *«Il bello di questo periodo che bello non è, è che gli esport hanno avvicinato gli appassionati ai propri beniamini, piloti ed addetti ai lavori»*. *«L'emozione di poter dire sto uscendo dai box dietro Albon è un sogno per una persona normale»*. Insomma il reale resta tale, ma questo mondo sommerso, non lo è più, è emerso con prepotenza. Il mercato dei simulatori è esploso. Bene così, per la passione e la condivisione. Piloti che dal salotto di casa sono arrivati in pista ce ne sono parecchi e il prossimo potresti essere tu, perché si può fare, l'investimento per correre è relativo! E comunque state pronti, una di queste sere potremmo trovarci oltre le righe di questo articolo, in pista ed è tutto vero! ●



Haas grande famiglia

KEVIN MAGNUSSEN A CUORE APERTO: «IL NOSTRO TEAM È GESTITO IN MANIERA MOLTO APERTA E DIRETTA. C'È SENSO DI APPARTENENZA. E A ME QUESTO PIACE DAVVERO TANTO»

di Alessandro Gargantini

18 Marzo 2007. Lewis Hamilton chiude al terzo posto su una McLaren il Gran Premio d'Australia, la sua prima corsa in Formula Uno. Trascorrono sei anni e un altro rookie è al debutto nella massima serie con la squadra di Ron Dennis. È 16 marzo del 2014, Kevin Magnussen scatta dalla seconda fila in griglia nel giorno del suo esordio. Accanto al danese non c'è Alonso, ma Button. Anche in questo caso, un ex iridato. È l'ultimo anno per la McLaren con i motori Mercedes, prima di entrare nella sfortunata era targata Honda. Magnussen conquista il quarto posto in qualifica, esattamente come Hamilton. In gara, poi, fa ancora meglio e chiude al secondo posto alle spalle di Rosberg, precedendo il suo celebre team mate.

Un debutto da leggenda quello di Magnussen, da predestinato, subito etichettato come un potenziale nuovo fenomeno. Pur non trattandosi di un record assoluto, visto che Giancarlo Baghetti conquistò nel 1961 a Reims la gara d'esordio nella massima serie, la "prima" del ventisettenne driver di Roskilde è entrata nella storia. Quello che appariva il più promettente degli esordi, si è però tramutato in un controproducente boomerang. Le aspettative schizzarono alle stelle, la MP4-29 si dimostrò una monoposto poco consistente e Kevin, invece di decollare, si piantò. Il secondo podio stagionale rimase un miraggio e la scuderia inglese lo mise da parte in vista della stagione successiva, che avrebbe portato i motori della Casa di Wako ed il ritorno di Alonso.

La più promettente delle sorprese, in poco più di dodici mesi, era finita in un cassetto che, conoscendo le leggi della Formula Uno, avrebbe potuto non riaprirsi. Dopo un anno, vissuto passivamente nella pit-lane - con l'eccezione della disputa del Gran Premio d'Australia 2015 disputato in sostituzione del



> *L'APPROCCIO IN HAAS È MOLTO DIRETTO, SENZA FRONZOLI, ESSENZIALE COME DEVE ESSERE UN TEAM DA CORSA. SI PERCEPISCE ANCHE UNA SANA E FORTISSIMA PASSIONE, IL PIACERE DI CORRERE*
>
> KEVIN MAGNUSSEN

campione di Oviedo - e caratterizzato da una trattativa con la Porsche per la disputa della 24 Ore di Le Mans nel 2016, poi sfumata a causa del dieselgate, ed una con la Mercedes con l'obiettivo DTM, Magnussen è stato riportato in Formula Uno dalla Renault, che lo ha voluto in squadra nel 2016 al fianco di Palmer. Il danese ha chiuso il campionato con sette punti in sedicesima posizione. In vista del 2017, Magnussen ha ricevuto una proposta di rinnovo annuale dalla Renault, ma ha preferito declinare l'offerta e spostarsi al team Haas, convinto dai piani della squadra americana e dall'impostazione data al team da Günther Steiner e Gene Haas. Il profilo da duro del danese si sposa benissimo con il temperamento del Team Principal meranese, l'alchimia è nata subito e la firma di un bel biennale poco dopo. Dei tre anni con la squadra americana spicca il nono posto nel mondiale 2018 e le cinque Q3 in sei corse conquistate l'anno scorso su una monoposto affetta da problemi aerodinamici gestibili sul giro secco, ma penalizzanti in gara. In un'intervista esclusiva concessa dalla casa di famiglia alle porte di Copenaghen, dove si è spostato dalla sua Londra per affrontare un regime di lockdown meno invasivo, Kevin ci ha raccontato la sua ritrovata passione per il karting, tanti snodi della sua carriera e perché si attende che la monoposto di quest'anno potrà regalargli più soddisfazione. Senza tralasciare le tante cose che lo legano al nostro Paese, dove è venuto un'infinità di volte ai tempi del kart ed ha vissuto a lungo con zio Erik, che ha lavorato per diversi anni alla Toni Kart e alla CRG. Papà Jan, che corse in Formula Uno con la McLaren e con la Steward, pur iniziandolo alle corse, non ha mai invece trovato troppo tempo per seguirlo a causa dei tanti impegni. Ma gli ha lasciato in eredità un carattere esplosivo come la dinamite. Danese, naturalmente.

KEVIN CON IL TEAM USA DAL 2017
Kevin Magnussen con il team principal Haas, l'italiano Gunther Steiner. Il danese è approdato alla squadra americana nel 2017

- Come trascorri il periodo di lockdown?

«*Mi trovo nella mia casa di famiglia in Danimarca, i numeri dei contagi sono stabili e meno elevati rispetto alla media. Certo, viviamo un periodo anomalo, una situazione che non abbiamo mai sperimentato in passato. Non amo lamentarmi, cerco di impiegare al meglio il tempo a disposizione. Ovviamente, mi mancano molto le corse e vorrei tornare al più presto ad una vita normale. Con la squadra avevamo preparato bene la nuova stagione, eravamo pronti ad iniziare in Australia con il massimo della concentrazione e delle motivazioni. Purtroppo, si è fermato tutto all'ultimo secondo e ci hanno chiesto di tornare a casa senza nemmeno accendere i motori. In Danimarca tutto scorre lento, cerco di trovare nuovi stimoli e mi preparo fisicamente e mentalmente per essere al massimo non appena si potrà ripartire. I ritmi di vita sono calati, è stato come scalare le marce, ma nella mente non ci siamo mai fermati*».

- Cosa fai per tenerti in forma?

«Quando c'era un lockdown totale, nella primissima fase, ho potuto allenarmi soltanto a casa. Ho acquistato alcuni attrezzi per svolgere una preparazione di base, lavorando sia in casa che in giardino. Non è stato come essere in palestra, ma sono riuscito a fare più o meno tutti gli esercizi ai quali tenevo. Adesso hanno aperto tutto, posso fare anche i miei trattamenti fisioterapici con medici esterni. Per quel che concerne la guida, non ho una grande considerazione dei simulatori. Ho preferito tornare massicciamente sul kart e allenarmi moltissimo in condizioni di guida reali, con sensazioni vere. Penso che questo sia il miglior training in assoluto per noi piloti. Normalmente il periodo nel quale siamo fermi è in inverno, quindi non possiamo girare nei kartodromi, qui fa troppo freddo. Questa volta, invece, le condizioni meteo ci hanno consentito di cambiare il tipo di preparazione nel corso della pausa. La velocità è vera, la percepisci nel tuo corpo, è qualcosa che non ha nulla a che fare con il simulatore al computer. C'è una maggior pressione quando sei realmente alla guida. Era da tanto tempo che non facevo karting in modo serio e consistente. Ora sarei pronto a correre anche nei kart, mentre negli anni scorsi non lo ero. I miei primi slot, quando scendevo in pista, non duravamo più di dieci, quindici giri. Poi dovevo rientrare e fermarmi per una pausa. Adesso posso fare anche trenta o quaranta giri di fila senza problemi, percepisco che il mio corpo sta bene, non mi sono mai sentito così pronto. La preparazione al simulatore o in palestra non ti consente di prepararti in modo così mirato. Non ho circuiti di kart vicino a casa, ma la Danimarca non è tanto grande e posso andare a girare su piste diverse. Scelgo dove andare soprattutto in base ai giorni di apertura, andando anche in tre posti diversi nella stessa settimana. Sono le piste dove ho imparato a correre quando ero piccolo, mi sono riaffiorati tanti ricordi facendo più o meno le stesse cose di quando avevo dieci o dodici anni. È stato romantico ritrovare le vecchie abitudini, particolari che non sono cambiati e incontrare le stesse persone con le quali interagivo in passato. Questa è stata una delle cose belle che mi ha lasciato il lockdown. È stato come tornare indietro nel tempo e rivivere dei momenti belli e sereni della mia vita».

- Dopo i test di Montmelò di fine febbraio, che idea ti eri fatto in vista della nuova stagione?

«Nei test abbiamo lavorato bene, la monoposto di quest'anno mi ha trasmesso buone sensazioni. Siamo stati più conservativi rispetto al passato nei test. L'anno scorso tutto sembrava perfetto nei test, e anche la prima corsa a Melbourne è andata molto bene. La macchina del 2019 era veloce sul giro secco in qualifica (Kevin è entrato in Q3 cinque volte nelle prime sei corse della stagione, n.d.r.), *ma non in gara. Abbiamo riscontrato alcuni grossi punti deboli nell'aerodinamica della nostra vettura, ma non siamo riusciti a sistemare adeguatamente le cose. Serviva un tipo di lavoro che non si può fare nel corso della stagione. Quest'anno abbiamo mostrato molto meno rispetto a dodici mesi fa nei test, vogliamo mantenere altissima la concentrazione e gestire al meglio le nostre aspettative. Quello che si chiama un "low profile". Soltanto con l'inizio della stagione, dopo che avremo corso su piste diverse, potremo avere un'idea corretta sul valore della nostra monoposto. Penso che la macchina abbia una buona base, ma abbiamo tanto da imparare e potremo farlo soltanto nel corso della stagione. Il 2019 ci ha insegnato molte cose e ci ha reso più forti e preparati. Penso che quest'anno potremo giocarcela nella lotta a centro gruppo».*



102 GP E UN PODIO PER MAGNUSSEN

Magnussen in azione con la Haas ai test prestagionali sulla pista di Montmelò. Sotto a destra eccolo con il suo compagno di squadra Romain Grosjean. Kevin ha debuttato in F.1 nel 2014 al volante della McLaren. In carriera ha corso 102 Gp e una volta è salito sul podio

- In tutta sincerità, cosa non ha funzionato nella macchina dell'anno scorso?

«La nostra monoposto era troppo sensibile sotto il punto di vista dell'aerodinamica. Non era una macchina lenta, i risultati in qualifica lo dimostrano. Ma in gara abbiamo incontrato tantissimi problemi nel gestire il degrado termico degli pneumatici. La finestra d'utilizzo degli pneumatici era troppo ristretta. Inoltre, soffrivamo tanto l'aria sporca proveniente dalle macchine che ci precedevano. Sarebbe sbagliato dire che non avevamo downforce, il nostro problema era quello di avere una monoposto estremamente sensibile sotto l'aspetto aerodinamico».

- Come hai vissuto il fine settimana di Melbourne sotto l'aspetto emotivo?

«Avevo la chiara sensazione che quello che stava accadendo in Europa, con il numero di contagi in crescita, avrebbe avuto un grosso impatto sul nostro mondo. Avevo visto quello che era accaduto in Cina, sapevo che la stagione non sarebbe stata normale. Ma, essendo in già Australia, pensavo che saremmo riusciti a disputare almeno le prove del venerdì e forse anche il Gran Premio. Quando ho saputo che ave-



vano fermato subito, venerdì mattina, per me è stata una sorpresa. C'è stato una fase di grande confusione e incertezza, ma non ho dubbi che la decisione di fermare tutto sia stata inevitabile e corretta. La sicurezza e la salute vengono prima di tutto».

- Come hai affrontato questo rischio, diverso da quello che gestisci in pista?

«Un pilota è consapevole di prendersi dei rischi, ma in una situazione come questa ci sono altri fattori che vanno oltre la sfera personale. Penso che una persona possa accettare un pericolo per se stesso, ma è molto difficile quando ci sono di mezzo gli altri: il contagio può colpire i miei cari, è questo l'aspetto che mi fa più paura. Quando salgo in macchina, sono consapevole dei rischi che affronto. È la mia passione e ricevo un compenso per quello che faccio. Nessuno me lo impone. Io non ho mai avuto paura mentre mi trovavo al volante. Il virus è un pericolo invisibile, non è legato alle nostre scelte e va oltre la dimensione personale».

- Pensi che al restart tutto sarà esattamente come sarebbe stato a Melbourne?

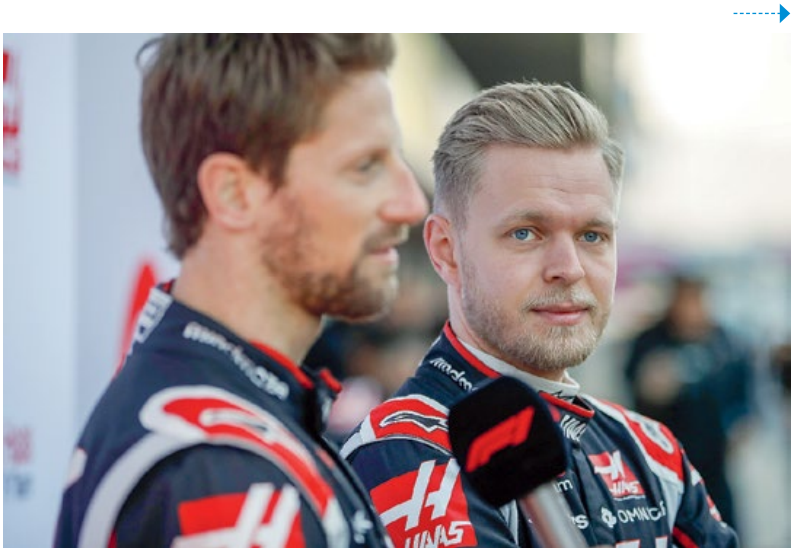
«Sarà più o meno la stessa cosa, nessuno ha potuto toccare la macchina. Sarà invece diverso sotto l'aspetto umano, perché alcuni piloti potrebbero essere più reattivi di altri a ritrovare il ritmo. Questo aspetto potrebbe avere un effetto. Vedremo se è meglio prepararsi sul kart o sul simulatore! Questo è un nuovo aspetto della nostra sfida, tutti daranno il massimo per arrivare al cento per cento delle condizioni. La Formula Uno è zeppa di piloti molto professionali e forti, siamo tutti molto eccitati di ripartire anche se non ci saranno i tifosi e la stampa, credo».

- Come sarà correre su una pista deserta?

«Mancherà completamente il pathos, l'atmosfera delle corse. Sarà come ai test di Barcellona o anche peggio, visto che non ci sarà proprio nessuno in autodromo. Sarà strano e desolante quando saremo fuori dalle nostre macchine, ma quando ci infileremo il casco e usciremo dalla corsia box sarà tutto come prima. Il livello di concentrazione è tale da non lasciare spazio a nient'altro. Non penseremo alle tribune, se non all'arrivo».

- Cosa ne pensi di correre a Silverstone in entrambi i versi di marcia?

«Non sono un esperto di circuiti e di sicurezza, ma penso che non sarà facile modificare le vie di fuga



e i cordoli della pista inglese. Sotto questo punto di vista, sono un po' scettico. Se si potesse fare, sarebbe una bella sfida perché sarebbe come correre su una pista in più, che nessuno conosce. Partiremmo tutti da zero, sarebbe entusiasmante imparare tante cose. C'è un piccolo circuito di kart a Roskilde, dove sono cresciuto, e quando correvo in go kart spesso chiudevamo la pista ed io giravo anche nel verso contrario rispetto a quello usato normalmente. Non c'era nulla un comune nei due lay-out, diventava una pista totalmente diversa. Mi piace l'idea di farlo anche a Silverstone, ma serviranno un po' di lavori».

- Sei arrivato in Formula Uno nel 2014 con la McLaren Mercedes, al fianco di Jenson Button. Nella corsa del tuo debutto hai chiuso secondo alle spalle di Nico Rosberg e davanti al tuo team mate. Quello è stato anche il tuo unico podio. Perché?

«È stato un modo pazzesco di iniziare in Formula Uno, che paradossalmente mi ha penalizzato. A causa di quel podio le mie aspettative sono balzate alle stelle, senza motivo. Troppo in alto, al punto che anche quando concludevo una corsa nei primi cinque mi sentivo stressato e deluso. Per mille ragioni, sarebbe stato meglio chiudere al secondo posto l'ultima corsa della stagione e non la prima. Quel risultato ha incasinato i miei obiettivi, mi sono messo troppa pressione addosso perché volevo ripetere quel risultato in ogni corsa e vincere il mio primo Gran Premio. Ma la macchina non era abbastanza veloce per farlo e io ero agli inizi.





> NEL 2015 ALLA McLAREN È STATA DURISSIMA: ERO GIOVANE E MI HANNO SBATTUTO FUORI DAL GIRO IN POCHISSIMO TEMPO
>
> KEVIN MAGNUSSEN



È IL 2018 LA SUA MIGLIORE ANNATA IN HAAS

Classe 1992, Kevin Magnussen dopo le esperienze alla McLaren e alla Renault è approdato alla Haas nel 2017. La sua miglior stagione nel team diretto da Steiner è stata nel 2018 quando ha chiuso al 9° posto nel Mondiale

Quell'esordio eclatante è stato controproducente. Ora, guardando indietro, sono contento di avere questo ricordo della mia prima corsa. Spesso l'esordio è di per sé grandioso, anche se non cogli un risultato particolare. Per un ragazzo che arriva del karting correre per la prima volta contro Ferrari, Red Bull, Mercedes e tutti gli altri team è già un sogno che si realizza. Se, in più, arriva un podio l'esperienza diventa unica».

- Nel 2015 è iniziata l'era Honda in McLaren e tu sei rimasto escluso. A parte le prove di Melbourne, hai sempre dovuto guardare tutti da fuori. Si può dire che in dodici mesi hai conosciuto il bello e il brutto della Formula Uno?

«Sì, è proprio così. È stata dura. Ero giovane e mi hanno sbattuto fuori dal giro in pochissimo tempo. Ero molto giù, pensavo che sarebbe stato molto difficile tornare in Formula Uno. Poi mi ha chiamato la Renault in vista del mondiale 2016 e c'è stato un lieto fine. Ho vissuto davvero brutti momenti, c'era una totale incertezza nel mio futuro ed ero molto nervoso. Ho cercato spazio anche in altre categorie. Ho svolto un test con la Porsche per disputare nel 2016 Le Mans nella classe LmP1, ma a causa del diesel-gate hanno deciso di tagliare la terza macchina quando avevo già firmato con loro. Poi ho provato con la Mercedes per disputare il DTM 2016. Anche in questo caso, sul finire del 2015, mi è stato sottoposto un contratto per la stagione successiva. Mentre mi accingevo a finalizzarlo, ci sono stati i primi contatti da parte della Renault per correre nel 2016. Sembravano determinati, ma mi hanno chiesto di attendere. Ho preferito farlo e ho comunicato alla Mercedes che non avrei disputato il DTM, anche se non avevo nessuna certezza di finire in Renault. Ma da Stoccarda mi avevano messo alle strette. Sono passate alcune settimane da quel momento, e non arrivava nessun segnale da Enstone, ho temuto di aver fatto un grosso errore e di rimanere fermo un altro anno. Invece, nel gennaio 2016, c'è stata un'accelerazione e ho firmato per una sola stagione con la Casa francese, con la quale avevo disputato e vinto la WSR 3.5 nel 2013, con Team DAMS. Non so se è solo per questo motivo che mi hanno cercato, ma alla fine il contratto è arrivato ed ero felicissimo. La Renault è un gran team, costruttore e motorista nello stesso tempo».

- Ma ci sei stato solo per un anno in Renault…

«Sì, al termine del 2016 la Renault mi aveva offerto per la stagione successiva la proposta di rinnovo di un solo anno. Il Team Haas aveva esordito alla grande, ho percepito un gran potenziale, e mi voleva per due anni. Ero impressionato da tanti aspetti del team americano, sia per quel che concerne il livello di competitività in pista che per l'approccio di Günther Steiner, che mi è piaciuto tantissimo dalla prima volta che ho avuto a che fare con lui. Si è creato un bel feeling, mi piaceva l'avventura con la Haas. Ma non c'era nulla che non funzionasse alla Renault. Semplicemente ho trovato speciale e stimolante il programma discusso con il team a stelle e strisce».

- Probabilmente c'è feeling tra Steiner e il tuo temperamento grintoso…

«Sì, può essere! Il team è gestito in maniera molto aperta e diretta, come una vera famiglia. C'è senso di appartenenza. A me, questo aspetto piace molto. Non c'è un ambiente formale come in Renault o McLaren che sono delle vere e proprie imprese multinazionali. L'approccio in Haas è molto diretto, senza fronzoli, essenziale come deve essere una squadra da corsa. Si percepisce anche una sana e fortissima passione, il piacere di correre. La Renault ha vinto mondiali, è una gran squadra e suo modello è vincente. Stimo molto le persone della Renault, ma ho trovato degli stimoli grandiosi in Haas e sono contento della scelta che ho fatto. Nel 2018 sono arrivato vicino al podio, abbiamo sfidato la Casa francese per il quarto posto nel mondiale. Siamo riusciti a chiudere al quinto posto nella classifica costruttori pur non avendo l'organico e i mezzi di squadre che si sono classificati alle nostre spalle. Il Team Haas è efficiente, si lavora bene e ci sono persone di gran talento. Günther Steiner e Gene Haas sono persone dalla mente fina e con un grandissimo amore e passione per le competizioni. La Formula Uno è un business, ma loro sono davvero "racers", esprimono la più bella immagine delle corse».



- Una volta hai detto che ti preoccuperesti se fossi definito come "good guy", bravo ragazzo in pista… Ti piace mostrare la tua grinta?

«Sì, è vero che l'ho detto. Semplicemente, non mi importa di come appaio e di come sono considerato, se buono o cattivo. Cerco soltanto di dare sempre il meglio, come mi hanno insegnato i miei genitori, senza avere troppi rimpianti. Io non ho altri obiettivi, se non a tirare fuori il meglio da me stesso. Se poi ne esce un'immagine grintosa, lo accetto. Ma non cerco di avere un'immagine per forza, preconfezionata».

- Prima di andare in pista a Melbourne sei stato nella foresta pluviale di Daintree, la più vecchia al mondo, dove si sta a contatto con animali pericolosi. È vero che hai nuotato tra i coccodrilli?

«No, non esagerare! Non li ho neanche visti, mi sono tenuto alla larga!».

- Ti sei riappacificato con Hulkenberg dopo le tensioni in pista e fuori nel Gran Premio di Ungheria del 2017?

«Non ho nessuna relazione con lui, non lo conosco come persona. Come pilota, lo rispetto molto. C'è stato quell'episodio che è diventato molto popolare, se ne parla a distanza di anni, ma è una cosa che io non ho preso sul serio anche se il pubblico se lo ricorda bene. Queste cose rimangono nella fantasia della gente. La verità è che lo rispetto molto per il suo talento, ma lui non è l'unico con il quale mi sono preso in pista. Non ho niente contro di lui anche se ci siamo mandati a quel paese davanti alle telecamere».

- Sei superstizioso?

«Non proprio superstizioso, ma ho delle routine, abitudini, ci sono delle cose che faccio abitualmente prima di salire in macchina. Ad esempio, salgo sempre in macchina dal lato sinistro. Non so perché, ma ho sempre fatto così e continuo a farlo. Potrei salire anche dalla destra, ma non lo faccio mai. Se dall'altro lato c'è qualcuno, aspetto. O gli passo sopra!

> ***QUEST'ANNO VORREI TORNARE AI LIVELLI DEL 2018: VORREBBE DIRE ESSERE TRA LE PRIME 5 SQUADRE DEL MONDIALE. ABBIAMO IL POTENZIALE PER FARCELA***
>
> KEVIN MAGNUSSEN

Quando ero piccolo, nei kart, usavo sempre lo stesso kit di biancheria intima. Poi ho cambiato abitudine. Alla fine… ho corso anche senza mutande!».

- Tuo papà Jan ha disputato un gran premio con la McLaren nel 1995 e ventitré Gran Premi con la Stewart tra il 1997 e 1998, quando ha lasciato il volante a Jos Verstappen, il padre di Max. Papà Jan ha colto un solo punto in carriera, nella sua ultima corsa, in Canada nel 1998. È lui che ti ha trasmesso la passione per le corse?

«Sì, è stato un'ispirazione per me, ha corso in Formula Uno, a Le Mans e nel DTM. Il mio sogno era di ripetere i suoi passi. Per quel che concerne la guida, non ho mai fatto paragoni con lui, non ci sono dati comparabili. Per quel che concerne il carattere e la personalità, siamo molto simili. Purtroppo, mio papà non ha mai avuto tempo di seguirmi direttamente con le corse, è stato soprattutto mio zio Erik a supportarmi. Lui ha lavorato tanti anni nel mondo del kart, ha vissuto un sacco di anni in Italia, lavorando alla Toni Kart e alla CRG, è stato il mio coach e il mio meccanico. Papà era troppo preso con le corse, non c'era mai fisicamente per venire con noi in circuito. Con zio Erik siamo stati tanto tempo in Italia, un Paese che amo. Il cibo italiano è il migliore al mondo, anche se ti fermi in autostrada si mangia comunque benissimo. Ho ricordi bellissimi dei miei early years con il karting legati all'Italia, dove ci sono le piste più belle e un'atmosfera unica. Per me dire Italia significa dire corse… e anche cibo».

- Che tipi di piste di piacciono?

«Non ho una pista di casa, essendo danese. Mi emozionano le piste "old style", perché non sono mai banali e hanno una propria personalità. Amo correre a Montecarlo, Suzuka, Silverstone, che è stata rinnovata molto bene, e Monza. Monza è come una vecchia cattedrale, imponente, si percepisce qualcosa di speciale. C'è tanta storia. Anche quando non ci sono corse ed il parco è silenzioso, l'atmo-



sfera è speciale, come se gli spiriti di chi ci ha corso nel passato tornassero lì, attratti dalla loro passione. Monza dà ispirazione vera. Tra le piste recenti, mi piace Austin».

- Ci sono piloti contro i quali ti piace combattere, o altri che eviteresti volentieri?

«Non eviterei nessuno. Nelle categorie minori, Antonio da Costa era un osso veramente duro. Meritava la Formula Uno. Nella massima serie ci sono state anche delle incomprensioni, come quando mi sono messo a battagliare con Alonso in qualifica a Monza. Una cosa che non dovrebbe succedere, ma tutto è partito da un'incomprensione. Ma combattere contro Alonso è davvero una sfida, penso che sia uno dei migliori per darsi battaglia. Gli concedi un millimetro e ti frega».

- Si è parlato tanto di un eventuale ritorno di Alonso in Formula Uno con la Renault, al posto di Ricciardo. La tua idea?

UN ANNO FONDAMENTALE

Kevin Magnussen e Romain Grosjean assieme al patron Haas: quest'anno per entrambi gli alfieri della scuderia americana è fondamentale in chiave di riconferma futura

«In Formula Uno devono esserci i migliori piloti al mondo, quindi Alonso meriterebbe di esserci».

- Servirà il nuovo Regolamento Tecnico del 2022 per consentire alle migliori scuderie di centro gruppo di poter ambire al podio?

«Purtroppo, sì. In condizioni di gara normali solo tre team hanno la possibilità di puntare al podio in questo momento. Per una squadra di centro gruppo serve qualcosa di eccezionale per rimescolare le carte. Ci sono campionati interi nei quali per noi non si verificano chances, mentre in alcuni anni va meglio. L'anno scorso, ad esempio, tre piloti di squadre di centro gruppo sono arrivati tra i primi tre. Ma sono rarissime eccezioni. Gasly, Sainz e Kvyat ce l'hanno fatta. Noi siamo rammaricati perché nel 2019 la nostra monoposto non era competitiva come quella dell'anno precedente. Se lo fosse stato, probabilmente un giro sul podio l'avremmo fatto anche noi. Fino al momento in cui non entrerà in vigore il nuovo regolamento potremo soltanto sperare che eventi eccezionali ci diano una mano. Dovremo farci trovare pronti a sfruttare ogni occasione. Non vogliamo più rimpianti. Ora, con la crisi legata al COVID-19, potrebbero crearsi le condizioni per determinare un Budget Cap più basso che avvicini le capacità di investimento delle squadre. L'auspicio di ogni pilota è che si creino le condizioni per una sfida più aperta, che consenta anche a noi della Haas, come alle altre scuderie di centro gruppo, di sfidare i top team. Chiaramente, sappiamo che non sarà facile perché le squadre di prima fascia riusciranno comunque ad assicurarsi i migliori tecnici e ottimi piloti, ma almeno non inizieremo ogni stagione sconfitti prima ancora di iniziare. I team più grossi resteranno avvantaggiati, ma avremo una piccola possibilità di sconfiggerli qualche volta. Un po' come ha fatto il Leicester nel calcio inglese, dove ha battuto grosse squadre come Manchester United, Chelsea, Liverpool, che vantano una storica tradizione e hanno le bacheche piene di trofei».

- Quali sono i tuoi obiettivi per la nuova stagione?

«Tornare ai livelli del 2018, perché significherebbe tornare a lottare per essere nelle prime cinque squadre del mondiale, lottare per la zona punti ed entrare regolarmente nella Q3 in qualifica. Penso che abbiamo il potenziale per farcela!». ●



Verso un mini Mondiale



DOPO L'ANNUNCIO DEL RINVIO DEL SAFARI IL PROMOTER CIESLA: «AVREMO UN CALENDARIO CON UN MINIMO DI QUATTRO E UN MASSIMO DI SEI GARE. FINLANDIA, ITALIA, NUOVA ZELANDA E ARGENTINA SONO I PAESI PIÙ A RISCHIO. SIAMO LEGATI ALLE DECISIONE DEI VARI GOVERNI»

di Marco Giordo

E così anche il Safari ha alzato bandiera bianca. E sono diventate tre le gare saltate nel mondiale 2020 a causa della pandemia del coronavirus, prima l'Argentina, poi il Portogallo ed adesso il Kenya. Forse si salverà la Sardegna, rimandata a quanto pare a settembre-ottobre, ma occhio perché l'emorragia iridata da Covid-19 potrebbe non essere finita qui. In Finlandia infatti le restrizioni imposte dal governo sono ancora un problema. L'AKK, l'ente organizzatore dell'Jyvaskylan Suurajot, nella prima settimana di giugno avrà un meeting decisivo ad Helsinki con il governo di centrosinistra presieduto dalla 34enne Sanna Marin, che ha stabilito che sino al 31 luglio si possono tenere sul territorio manifestazioni con un massimo di 500 persone. L'idea quindi è quella di aspettare nuove aperture da parte del governo di Helsinki per capire il da farsi, spostando sicuramente la data della gara da inizio di agosto a fine mese o all'inizio di settembre, nella certezza che per quella data le restrizioni nella repubblica biancoazzurra siano meno stringenti, visto anche che la diffusione del virus nel paese scandinavo è oggi in calo. Ed in attesa che un'altra giovane primo ministro donna, la 39enne laburista Jacinda Arden apra i confini della Nuova Zelanda, tuttora blindata nonostante i pochi casi di mortalità e positività, oggi come oggi permane grande l'incertezza anche per la gara che si svolge agli antipodi. Anche in questo caso bisognerà attendere la decisione delle autorità governative locali, ma un suo rinvio al 2021 appare sempre più prossimo.



> *TURCHIA, GERMANIA, GRAN BRETAGNA E GIAPPONE CI POSSONO OFFRIRE GARANZIE NECESSARIE PER ORGANIZZARE LA LORO PROVA*
>
> OLIVER CIESLA

Parla Oliver Ciesla, Ceo Wrc Promoter

Il nuovo calendario 2020 è sempre fermo, il feeling è che la bozza definitiva venga diffusa per metà giugno. La netta sensazione è che tra fine agosto e fine novembre si svolgeranno altre sei gare, quattro in Europa, un'altra nella vicina Turchia e l'ultima in Giappone, portando così a 9 il totale della prove iridate stagionali. Non sarebbe affatto un cattivo risultato. «*Come sappiamo i singoli governi devono sapere come si evolve la pandemia per decidere il da farsi* – ha ribadito Oliver Ciesla dal suo ufficio di CEO della Wrc Promoter a Monaco di Baviera -. *In questo momento è preferibile per noi quindi aspettare ancora un po', che cancellare troppo presto un evento. Vogliamo riuscire a coinvolgere più gare possibile, dobbiamo infatti preparare il nuovo calendario con le informazioni che avremo a disposizione entro l'inizio di giugno* (esattamente quando la Finlandia farà sapere l'evolversi della fase 2 e 3 ndr)».

IL MONDIALE RALLY 2020 HA GIA CORSO 3 ROUND

L'ultimo round del Mondiale Rally 2020 è andato in scena a metà marzo in Messico. La serie iridata del controsterzo ha già mandato in scena quest'anno tre appuntamenti

- Ma qual è la situazione del nuovo calendario 2020 in questo preciso momento?

«Diciamo che avremo da un minimo di 4 a un massimo di 6 nuove gare. Come ho già ribadito la verità è che ora solo Turchia, Germania, Gran Bretagna e Giappone non costituiscono un problema e ci possono offrire le garanzie necessarie per organizzare la loro prova. Finlandia, Sardegna, Nuova Zelanda e Argentina devono darci una risposta sulla situazione a casa loro. Appena sarà tutto chiaro elaboreremo il nuovo calendario».

- Si parla di rally a porte chiuse, sarà così?

«Se ne è parlato ma non sarà così per la natura stessa di questo sport. Di sicuro saranno strettamente controllati l'Head Quarter, la sala stampa, il service park, ed anche in prova speciale si potrà accedere in zone scelte ad hoc di comune accordo con gli organizzatori secondo le disposizioni di assembramento vigenti nei singoli paesi. Porte chiuse però assolutamente no».

- È vero che le prossime gare saranno di sole due tappe? E con che lunghezza?

«È un'idea di cui si era parlato, facendo iniziare le gare il venerdì pomeriggio per terminarle con la diretta della power stage in tv la domenica dopo 250 km cronometrati. Una teoria nata per risparmiare sui costi, che alla fine però è rimasta solo sulla carta. Vedrete che alla fine le ultime quattro o sei gare del campionato si faranno con il format classico di tre giorni di gara e almeno 300 km cronometrati che tutti conosciamo e che ci ha garantito feedback positivi nel tempo».

Safari rimandato al 2021

La decisione di rimandare il Safari alla prossima stagione è stata presa a seguito di discussioni tra le parti, per proteggere la salute di tutte le persone coinvolte nel mondiale rally e in Kenya a causa della pandemia Covid-19, insieme anche alle vigenti restrizioni sempre in atto sui movimenti globali. Il settimo appuntamento iridato era stato program-



VOGLIA DI NORMALITÀ
Il campione del mondo in carica Tanak in azione in Messico. In basso a destra i test sulla nuova Toyota 2021, ma lo sviluppo della vettura è stato bloccato

Ingrassia: «Non credo che Ogier finisca così la carriera»

IL COPILOTA DEL 6 VOLTE IRIDATO SOTTOLINEA: «SEBASTIEN NON VUOLE CHIUDERE CON UNA STAGIONE RIDOTTA VISTA LA PANDEMIA. PENSO PROPRIO CHE CONTINUERÀ DI SICURO ANCHE NEL 2021»

Julien Ingrassia, Oliver Ciesla si dice fiducioso di poter correre almeno 4 gare mondiali, cioè Turchia, Germania, Galles e Giappone, e se possibile anche in Finlandia e Sardegna.

- Cosa ne pensi?

«Sulla carta - risponde il copilota provenzale dalla sua casa in Svizzera - *è possibile, visto che in Nuova Zelanda sarà difficile che andremo a correre. Poi in base a quello che sarà il livello dei contagi in Europa vedremo. Bisogna infatti aspettare le decisioni che saranno prese dai vari governi e autorità locali per capire come funzionerà, come ci si potrà muovere, potrebbe succedere che si possa correre senza problemi. Ma attenzione perché magari a settembre con l'apertura delle scuole potrebbe di nuovo cambiare tutto, per un aumento improvviso della diffusione del virus. Sulla carta è possibile fare 4, 5, o 6 gare iridate se il virus come speriamo sarà sempre sotto controllo, ma attenzione come detto alle sorprese. Una cosa è certa, il coronavirus farà cambiare tante cose vista la crisi che ha colpito anche il mondo dell'auto. Molti budget verranno ridotti* (a riguardo la Toyota ha già bloccato lo sviluppo della Yaris 2021 ndr), *ci sarà un periodo più difficile e di sicuro l'avvento nel 2022 delle nuove Wrc meno costose delle Plus sarà davvero d'aiuto».*

- Ma Ogier e Ingrassia continueranno ad esserci il prossimo anno?

«Credo proprio che Sébastien Ogier non voglia finire così la sua carriera, con una stagione ridotta. Già prima Séb diceva che poteva fare un anno in più, che sua moglie era d'accordo. Vista la pandemia continuerà di sicuro anche nel 2021, e se lui ci sarà io sarò come sempre al suo fianco».

- Ed ora come passi il tuo tempo a casa?

«Faccio sport, leggo molto i giornali su internet e mi occupo della mia casa e del giardino. Poi esco con il mio vicino Romain Dumas in bici, facciamo in mountain bike anche 35 km al giorno su strade di montagna nel cantone del Giura in Svizzera. E poi sto in relax, non avendo gare alle porte non sto né guardando video né preparando note, aspetto che arrivi qualcosa dal Rally di Finlandia per iniziare. Qualche comunicazioni dal team, qualche mail, aspettiamo che passi questo momentaccio. Poca tv, solo qualche film che mi interessa. E poi ci sentiamo con Séb».

- Per terminare, cosa possiamo dire di questo campionato 2020 che ha visto Ogier più tattico rispetto al passato?

«Se guardiamo le prime tre gare, in tutti i campionati nelle prime tre prove si scopre la nuova vettura perché bisogna adattarsi a guidarla su asfalto, neve e terra. E così abbiamo fatto, non potevamo andare "à bloc" come ha fatto Neuville a Montecarlo, ma comunque non dimentichiamoci siamo noi in testa al campionato. Sébastien era già a suo agio con la Yaris, poi ora faremo degli altri test e cresceremo ancora. Sarebbe bello adesso vincere in Finlandia, a casa della Toyota». ●



mato dal 16 al 19 luglio, ed il suo ritorno nella serie mondiale per la prima volta dal 2002 era molto atteso sia in Kenya, che dalla FIA e Promoter. *«Siamo molto dispiaciuti di questa decisione* - ha commentato Oliver Ciesla - *ma sfortunatamente non avevamo altra scelta vista la situazione globale. Il campionato ha il dovere di prendersi cura di tutte le parti interessate e della comunità in generale, e questo rimane il nostro obiettivo principale. Il ritorno del Safari doveva essere uno dei momenti più importanti della stagione 2020 del campionato, siamo grati per la loro collaborazione al presidente Uhuru Kenyatta, al governo del Kenya e all'intero team del WRC Safari Rally Project, guidato da Phineas Kimathi, che ha lavorato così duramente. Non vediamo l'ora di vedere l'inizio del Safari Rally 2021»*. Anche il Rally Director della FIA Yves Matton ha sottolineato l'effetto del Coronavirus sulla società in tutto il mondo. *«Siamo stati tutti molto entusiasti di vedere il ritorno del mondiale rally in Africa e in Kenya dopo 18 anni* - ha commentato - *e siamo naturalmente delusi dal fatto che non accadrà quest'anno, visto il duro lavoro che era stato intrapreso dal governo keniota e dal team organizzativo. La pandemia di Covid-19 ha avuto un impatto enorme in ogni ambito della società, compresi il motorsport e i rally, ma spero che da questa crisi ne usciremo più forti e stiamo già guardando avanti al Safari Rally che si svolgerà nel 2021»*. La segretaria del gabinetto del governo Amina Mohamed è stata la forza trainante del ritorno nel WRC del Safari. *«Rimandare l'evento al 2021* - ha evidenziato - *non è stata una decisione semplice da prendere. Tuttavia, siamo a conoscenza delle attuali sfide globali e assicuriamo che il Rally Safari segnerà una parte significativa della storia del nostro paese, come già previsto per i prossimi tre anni»*. ●

Roma protocollo per la ripresa

C'È FIDUCIA PER L'EFFETTUAZIONE DEL RALLY DELLA CAPITALE, VALIDO PER EUROPEO E CIR, ALLA FINE DI LUGLIO

Bruno De Pianto, general manager di Motorsport Italia, si occupa anche in prima persona dell'organizzazione del Rally di Roma, gara valida per l'Europeo in programma a fine luglio. *«Siamo fiduciosi di poter disputare la prova* – ha commentato – *e grazie alle indicazioni di Aci Sport abbiamo preparato un protocollo che abbiamo già sottoposto anche alla FIA e a Eurosport Events. Un protocollo che partendo dalle misure di distanziamento sociale a un metro, prevede l'istituzione da parte di ACI Sport di una apposita APP e di una Access Card per spettatori e addetti ai lavori, per monitorare e autorizzare i loro accessi alle aree interessate dal rally. Su questa APP le varie persone saranno monitorate sino a 15 giorni dopo la fine della gara, per controllare il loro stato di salute. Le verifiche sportive e i briefing si svolgeranno via web, mentre alla fine delle verifiche tecniche e alla fine di ogni tappa le aree comuni e le vetture verranno sanificate. Gli accessi al parco assistenza saranno consentiti solo agli autorizzati, e alle singole prove speciali, qualora l'evento si svolga a porte aperte, si potrà accedere solo in aree spettatori individuate rispettando le distanze, cioè in un'area di 500 metri quadrati potranno starci 50 spettatori. Provvederemo poi a fornire dei kit con mascherine e ai team, ai marshall e ai media, l'accesso alla sala stampa sarà poi contingentato e a numero chiuso. Infine abbiamo anche selezionato nella zona degli hotel ad hoc, per ospitare in strutture sanificate e sicure chi partecipa e chi segue la gara»*. ●

CALENDARIO MONDIALE RALLY 2020
da aggiornare da parte della FIA (con il contributo della Wrc Promoter)

Finlandia	6-9 agosto*
Nuova Zelanda	3-6 settembre
Turchia	24-27 settembre
Germania	15-18 ottobre*
Galles	29 ottobre-1° novembre*
Giappone	19-22 novembre
Italia Sardegna	rinviato in autunno*
Argentina	rinviato a data da destinarsi

*gare valide per il mondiale Junior





Basso rompe gli indugi

A CHIGNOLO PO, IL CAMPIONE D'ITALIA IN CARICA FAMILIARIZZA CON LA POLO E RACCONTA: «MI HA FATTO PIÙ EFFETTO RIPRENDERE LA MIA MACCHINA DI TUTTI I GIORNI E TORNARE A GUIDARE»

di Daniele Sgorbini

Una dozzina di giri sulla pista dell'impianto di Chignolo Po. Qualche chilometro tra i cordoli, a metter marce e sentir finalmente di nuovo le gomme scivolare sull'asfalto. In macchina da solo e con Lorenzo Granai a seguire da fuori, perché al momento di svolgere questo piccolo test, non era ancora arrivato il via libera ad avere con sé anche il proprio navigatore. Il lockdown del Campione Italiano 2019 è finito così, lo scorso 18 maggio, dopo mesi di silenzio che pareva non dovessero passare mai. Giandomenico Basso è risalito in macchina per la prima volta dopo il trionfo del Tuscan 2019, dopo quello scudetto maledettamente sudato, sofferto e carico di veleni. Da allora non aveva più tenuto un volante da corsa tra le mani il campione veneto, non aveva più stretto le cinture e pennellato traversi. Quando a marzo tutto il mondo si è fermato per la pandemia di Covid-19, Giandomenico non era ancora riuscito a fare il primo test con la sua nuova squadra e la sua nuova vettura. È accaduto al primo giorno utile. Non appena i rally italiani hanno potuto in qualche modo iniziare a ripartire, lo hanno fatto con il Campione Italiano. Un test in pista dall'importanza simbolica enorme, in attesa di rimettere tutti sul serio le ruote sulla strada.

- Che effetto ha fatto, per Basso, riprendere a essere un pilota?

«A dire il vero – racconta Giando – *mi ha fatto più effetto riprendere la mia macchina di tutti i giorni e tornare a guidare, a muovermi. In questi mesi non l'avevo mai fatto e anche solo ritornare in autostrada è stato qualcosa di particolare in questo contesto. Avevo lasciato il mondo con il traffico e l'ho ritrovato dopo due mesi e mezzo allo stesso modo, non ho mai avuto occasione durante il lockdown di muovermi con le strade completamente sgombre. Ecco, tornare a uscire un po' mi ha fatto effetto, ma tornare a guidare un'auto da corsa meno. È stato come se non avessi mai smesso di pilotare».*

- Come ha vissuto questi mesi di blocco il Campione Italiano 2019?

«Sono sempre stato molto ligio alle regole, molto attento a rispettare le ordinanze regionali e i provvedimenti governativi. In pratica non mi sono mai mos-



so da casa, ma sono comunque riuscito a rimanere allenato. Non ho mai guidato, ma fisicamente sono rimasto in forma. Ho fatto cyclette, ho fatto un po' di corsa nello spazio che ho attorno a casa, appena si è potuto mi sono allenato un po' di più all'aria aperta. Poi ho messo un po' di ordine tra note e video delle gare. Non ho mai avuto la possibilità di allenarmi al simulatore, perché non l'avevo in casa, ma direi che mi sento pronto. Certo, sono stato molti mesi senza guidare, ma questo è un problema che riguarda tutti».

- Difficile dare un giudizio sulla Polo e fare un confronto con la Skoda Fabia, dopo un piccolo shakedown così. Però magari qualche indicazione sei riuscito ad averla ugualmente, sulla vettura che guiderai nel Cir?

«Dare ora un giudizio sulla Polo effettivamente è impossibile - analizza Basso - *però l'impressione che ne ho avuta è stata più che buona. Questo test è servito soprattutto a ricominciare e mi ha reso in questo senso molto contento. Ed è servito anche per iniziare a familiarizzare con la squadra, visto che in passato non mi era mai capitato di lavorare con HK. Provando in pista non ha avuto senso chiedere regolazioni o provare a fare qualche modifica. Ci siamo concentrati più che altro sulla posizione di guida, sull'abitacolo e sul conoscerci con i ragazzi della squadra. Adesso non vedo l'ora di provare la Polo seriamente su strada. E poi ovviamente di ricominciare a correre. Se sarà in occasione del Rally di Roma, tanto meglio».* ●

GIRI IN PISTA PENSANDO ALLE PS
Qualche giro sulla pista di Chignolo Po con la Polo sulla quale alla ripresa si presenterà al via del Cir. Per Basso, adesso, il 2020 è virtualmente iniziato

> *DARE UN GIUDIZIO SULLA POLO È IMPOSSIBILE PERÒ LA PRIMA IMPRESSIONE È STATA BUONA*
>
> GIANDOMENICO BASSO



Musetti, pilota di F.1 & stuntman da mito



QUESTA È LA STORIA DEL PILOTA DI PONTREMOLI, BON VIVANT NELLA SWINGING LONDON DEGLI ANNI '60 E DEB IN F.FORD, CONTRO FITTIPALDI E HUNT. VALENTINO POI CORRE NELLA F.1 EXTRA MONDIALE IN INGHILTERRA SU MARCH, WOLF, ENSIGN E FITTIPALDI. DA CONTROFIGURA SUL SET È SUPERMAN, BATMAN, 007 E ALIEN, IN UNA CARRIERA UNICA ED ENTUSIASMANTE E CHE QUI, PER LA PRIMA VOLTA NELLA SUA VITA, RIVIVE COME FOSSE IL SUO FILM PIÙ BELLO

di **Mario Donnini**

C'è un solo italiano che a turno è stato supereroe, mostruoso xenomorfo e pilota di F.1. Grazie a un affascinante filo conduttore che lega molte monoposto di F.1 quali Ensign, March, Fittipaldi e Wolf a film iconici quali Superman, Batman, Alien e tanti 007, passando per i telefilm amatissimi di "Attenti a quei due", "Spazio 1999" e "Il ritorno del Santo".

Questo denominatore comune è uno dei personaggi più stupefacenti nell'universo del Rischio allo stato puro, stuntman naturalizzato inglese e poi di nuovo trapiantato tricolore, ha 77 anni e per la prima volta, in vita sua e nostra, racconta un'incredibile ma autenticissima storia.

Umana avventura stupefacente che vede Valentino Musetti, già pilota di F.1 nella serie Inglese negli Anni '70 e '80, tra i più grandi stuntman di tutti i tempi. Controfigura contesa a livello mondiale dalle produzioni cinematografiche più faraoniche, quando ancora la computer grafica non faceva miracoli e le scene più folli e spettacolari erano frutto solo del talento di pochi e talentuosi coraggiosi, nelle vesti di cascadeur.

Val parla italiano alla Mario Andretti e ride molto più spesso di "Piedone". Ricordando una carriera, anzi tre, da pilota, stuntman e attore, che lo vedono praticamente unico nel suo genere, quanto a originalità del vissuto.

Tutto comincia come? *«Sono italianissimo, nato a Pontremoli il 7 gennaio 1943, e all'età di sei anni, nel 1949, seguo i miei genitori che migrano a Londra, dove aprono un ristorante nella zona del West End, a ovest del centro storico e finanziario e a nord del Tamigi. Lì comincia quella che io definisco la mia favola...»*.

Sai, Val, non è facile neanche lontanamente immaginare come sia iniziata. In fondo la tua è una storia così bella e improbabile che... *«Be' non c'è proble-*

VALENTINO MUSETTI È NELLA STORIA DEL CINEMA COME UNO DEGLI STUNTMAN PIÙ APPREZZATI ED ESPERTI, CON QUASI MEZZO SECOLO DI CARRIERA. L'ITALIANO TRAPIANTATO A LONDRA DA FINE ANNI'60 E PER OLTRE VENTI ANNI È ANCHE OTTIMO PILOTA IN MONOPOSTO. NELLA SERIE SHELLSPORT E NELL'AURORA AFX, CON VARIE VETTURE DA GP. E NEL 1979 HA CORSO PURE LA RACE OF CHAMPIONS DI F.1







ma, sono qui per raccontare tutto - sorride Val Musetti - *e mi fa piacere, perché è la prima volta che ne parlo. Cresco alto (un metro e 85 cm) e forte, in una Londra fantastica, bella, colorata, pazza e felice. Ricca di fermenti artistici e culturali che tanti racchiudono nel termine di Swinging London. Luogo magico, in cui negli Anni '60 è facile incontrarsi, divertirsi, fare amicizia, avere opportunità. L'innesco di tutto avviene a 14 anni d'età, quando comincio a bazzicare una palestra piuttosto "in", frequentata da gente di cinema, artisti, boehmiennes e quant'altro. Ben presto dimostro buone capacità nelle arti marziali, tanto che divento cintura nera di judo e spesso mi ritrovo a dare una mano ad attori e attrici che frequentano la palestra. Poi una cosa tira l'altra e vado a finire nei Pinewood Studios, tra i più famosi teatri di posa d'Europa, vicino a Londra, che stanno fiorendo proprio in quel periodo e sono la base per quasi tutti i film di James Bond. E qui essere british junior champion di judo nel 1958 e avere un'ottima preparazione fisica, coraggio, sangue freddo, intraprendenza e passione per il rischio sono qualità che mi portano a iniziare a fare quello che per me è il più bel mestiere del mondo: lo stuntman. Ossia la controfigura, colui che sostituisce l'attore nelle scene d'azione più pericolose. E io inizio con i telefilm Tv, a poco più di 20 anni, proprio nei primi Anni '60. È bellissimo, con poche pressioni: si gira quasi sempre in presa diretta, buona la prima e via...».*

L'Internet Movie Data Base mostra la tua carriera ed è impressionante notare 84 pellicole da stuntman e 21 da attore, dal 1963 al 2004... *«Le mie performance da attore sono poca cosa. Già che son lì, mi fanno recitare due battute, che so, dico* "Sì, signore, prego s'accomodi...". *Faccio piccole parti, dei cameo, in italiano si dice la comparsa, ecco, ma il bello viene nelle scene d'azione. Lì ho un ruolo di prim'ordine».*

In Tv cominci con la serie "Agente Speciale", nel 1963 e al cinema hai una parte in "The Italian Job", del 1969, film cult con Michael Cane e Raf Vallone, che vede le Mini Cooper ai massimi, e intanto ti dai anche alle corse vere e proprie. Come e perché? *«Sono italiano e un italiano giovane, vivace e un po' piacente in quella Londra cosa vuoi che faccia? Auto, moto e donne, no? Tanto che gli inglesi mi affibbiano due soprannomi non a caso: Madman, l'uomo matto, e Italian Stallion, che, ehm... non ha bisogno di traduzioni... Ahahahaha!! Scherzi a parte, nella seconda metà degli Anni '60, nei momenti di pausa dalla lavorazione in Tv e al cinema, comincio a frequentare la scuola di pilotaggio di Brands Hatch. Pure per le corse è un momento fantastico, quello, quanto a quantità e qualità. Comincio in Formula Ford e corro con una generazione meravigliosa di piloti. James Hunt, Emerson Fittipaldi, Jody Scheckter... Ce ne sono tanti, di futuri campioni del mondo e la cosa, col senno di poi, non mi stupisce. Forse il più veloce di tutti, quello dotato di classe più sopraffina, fin dall'inizio è Fittipaldi, che nella vita di tutti i giorni è calmo, serio e posato. Hunt, invece, pare letteralmente scatenato, sia in pista che fuori. Tutto o niente, non si fanno prigionieri, né in curva né la sera in discoteca. Fuma tipo un dannato, guida come non ci fosse un domani e bada a progredire come pilota ma anche a divertirsi da ragazzo selvaggio qual è. Gli faccio conoscere Burt Reynolds,*

UNA CARRIERA INIMITABILE
Val, sopra, insegue Gilles Villeneuve alla Corsa dei Campioni 1979. In alto a sinistra, è con Trimmer e Hunt. Nell'altra pagina, eccolo in un'immagine recente e al volante della March 781 di F.1 nel 1979









col quale giro un film insieme e i due folleggiano che è una meraviglia vederli. Inutile dirlo, è con James Hunt che lego. Quanto a Scheckter, sembra assai veloce e dotato, ma è un po' più giovane di noi e non ci frequentiamo molto... Vedi, bisogna che chiariamo subito una cosa. Tutti questi grandi nomi hanno molta classe alla guida e anche una mentalità decisamente impegnata, già professionale, totalmente focalizzata sui loro target agonistici e di carriera. Io no. Mi accontento di andare benino in pista, ma in testa ho altro. Voglio solo divertirmi e restare anche nel mondo del cinema. Anzi, diciamo che con le mie performance da stuntman guadagno bene e posso pagarmi le partecipazioni alle corse. Poi ho un grande vantaggio: di sabato e domenica attori, registi e maestranze fanno riposo sindacale, così ho tutto il tempo per dedicarmi alle amate corse. Tutta la settimana faccio la controfigura, poi una bella doccia, un viaggetto e il sabato provo e la domenica corro. Così la vita è una cosa meravigliosa».

Sono anni in cui in pista sfidi Hunt, Scheckter e Arnoux, ma sul set lavori in tanti 007 e in Tv ti dai da fare facendo lo stuntman e pure l'attore in particine nei telefilm "Attenti a quei due", "Il ritorno del Santo", "Doctor Who", "Gli infallibili tre" e "Spazio 1999". Cominciamo a parlare dei James Bond in cui hai lavorato e poi continua a piacere... *«Sul set ho collaborato con Sean Connery, Roger Moore e Pierce Brosnan. Se devo essere sincero, il mio preferito resta Roger Moore, perché tra i personaggi di James Bond, di Simon Templar e di Brett Sinclair e il suo reale modo di vedere, vivere e interpretare la vita, praticamente non c'è differenza. Lui è proprio quello lì. Giocoso, distinto, piacente, di classe, spiritoso e terribilmente glamour. Fantastico. Quanto a Sean Connery, l'ho conosciuto meglio in un film di gangster e l'ho trovato decisamente professionale, molto okay. E ricordo con tanta nostalgia i set di "Attenti a quei due", con Tony Curtis stupendo pure lui come persona, assieme al solito, strepitoso Roger Moore. Quanto agli 007, su tutti metto con piacere il film "Il domani non muore mai", visto che eravamo per tanto tempo in una location incantevole come la Thailandia».*





CONTROFIGURA E PIEDE PESANTE!
Val Musetti compare in vari episodi di Spazio 1999, sia da stuntman che da attore. Al centro, eccolo su March nel 1976, in alto al via in lotta con la Chevron F.5000 di Dave Purley sulla sinistra, che poi vincerà il titolo

Attori, piloti e stuntman: quali sono le differenze di mentalità? *«Nei favolosi anni '60, '70 e '80 è sempre la solita vecchia storia. In realtà gli attori si vogliono divertire, si godono la vita e sul set fanno le star, baciano le ragazze più belle del mondo e alla fine passano all'incasso, ritirando tanti, tanti soldi. Noi stuntman in tutto questo partecipiamo solo quando c'è da prendere le botte!* (Ride molto, ndr). *Quanto ai piloti, sembra strano, ma il loro atteggiamento è molto più serioso e impegnato, rispetto a quello degli attori che ho conosciuto e, credimi, ne ho incontrati tanti e quasi tutti quelli buoni. E questo ha una spiegazione logica: se l'attore sbaglia la battuta, sì ridà il ciak, ma se un pilota drizza una curva, rischia d'ammazzarsi. Per lo stuntman valgono entrambe le cose: rischi di farti male, due secondi dopo sei in ambulanza e un altro ti ha già sostituito, forse per sempre. Capito la fregatura?».*

Ai tempi d'oro conosci anche Steve McQueen e Paul Newman, vero? *«Certo che sì. Steve McQueen è in Gran Bretagna a metà degli Anni '60 e si ferma diversi mesi, per girare un film. Lo co-*



MOLTO FEDELE AL MARCHIO MARCH
A lato, ecco Val Musetti nel 1978 al volante della March 761 di F.1. Sotto, è davanti a Divina Galica, su Surtees Ts19, nel 1977. In basso, la sua March di F.2





nosco in quel periodo e si presenta come uno assolutamente scatenato, pieno di vita, agitatissimo e con una grande stima per noi stuntman. Quanto a Paul Newman, posso dire di aver conosciuto un personaggio totalmente diverso da McQueen. Newman è infatti un uomo di famiglia, molto calmo, tranquillo, al quale non interessa minimamente essere quello che era, ossia uno degli uomini più belli e desiderati del mondo. A lui piacevano le macchine da corsa, punto».

Torniamo alle corse. Dalla F.3, nella prima metà degli Anni '70, passi ben presto alla F.Atlantic, dove vai molto più forte e ti levi le prime soddisfazioni. *«Guarda, la F.3 dei primi Anni '70 è molto formativa, ma ha un difetto solo e non piccolo: c'è poca potenza. Grandi lotte, grandi bagarre, spesso casini immensi, ma difficilmente il più bravo ha a disposizione la cavalleria per andarsene. Sai, sono lì in pista, quel folle pomeriggio a Crystal Palace, presso Londra, quando James Hunt si prende con Dave Morgan e poi scende di macchina per riempirlo di cazzotti. Be', posso dirti che in quella faccenda, che lasciò mezzo Regno Unito a bocca aperta, c'è la sintesi di quel tipo di corse: o tutto o niente. Quanto a me, non vado forte quanto i primissimi, però me la cavo bene e in F.Atlantic vado meglio, a giudicare dai risultati».*

Val, guardando alla tua carriera, sembra quasi che per te le cose siano divenute più facili proporzionalmente con l'aumento della potenza disponibile nel tuo motore... *«Questo è verissimo. Meglio la F.3 della F.Ford e meglio la Atlantic della F.3».*



In F.2 corri pochissimo, però: *«Debutto nell'Europeo nel 1975, ma poca roba. Eppure mi levo una bella soddisfazione e senti come e dove. Il 1° maggio 1976 corro l'Eifelrennen al Nurburgring, sulla mitica e spaventosa Nordschleife, in squadra con Tom Walkinshaw. Lui guida una March 752, io una vecchia 74B. Alla fine lui è sesto e io settimo. Pensa che per imparare il circuito giro due giorni interi con la mia macchina di serie, perché gli oltre venti chilometri non sono facili da memorizzare, per un rookie. Tre mesi dopo quella gara di F.2, Lauda ha il terribile incidente con la Ferrari di F.1...».*



Lasci ben presto la F.2 e ti dai alla serie Shellsport britannica, dove corrono e si sfidano monoposto di F.5000 contrapposte alle F.1, appena dismesse dal Circus iridato. *«Nella serie Shellsport ottengo una March da Tom Walkinshaw e poi ne rilevo una dal futuro campione del mondo Alan Jones, montandoci prima un motore Ford Bdx Swindon 2 litri e poi un ben più potente Ford GA V6 di 3400 cc, con il quale nella seconda metà del 1976 le cose cominciano ad andare molto meglio, tanto che vado a podio due volte, a Mallory Park e a Thruxton. Corro nel team di David Price e so benissimo che nel 1977 potrei disputare una gran bella stagione, perché ormai ho messo tutte le tessere al posto giusto».*

E lo è, perché dopo le prime corse Val Musetti si ritrova stupefacentemente in testa al campionato, tenendo a bada F.1 boys quali Bell su Penske, De Villota con la Lyncar e Trimmer su Surtees. E vinci alla grande a Brands Hatch, dove tutto era iniziato, per te... *«Quel giorno Trimmer ha problemi e io mi aggiudico la corsa, dopo che in prova ho fatto segnare la pole. Però mi piace molto di più il terzo posto che ottengo più avanti a Donington, perché me lo guadagno infilando alla "esse" in extremis, all'ultimo tuffo, la Penske del grande Derek Bell, che a fine gara viene a chiedermi:* "Val, ma come cavolo hai fatto, a riuscirci?". *Ecco, questa cosa mi rende molto, molto orgoglioso. Anzi, la considero la gara più bella della mia vita, perché stimo Bell».*

Poi però accade una cosa quasi senza precedenti, per corse di quel livello, perché sul più bello, quando sei primo e in corsa per il titolo contro rivali fantastici, pianti tutto e sparisci. Resta un mezzo mistero. Puoi svelarlo? *«E ti credo, che sparisco! Motivi di lavoro. Se voglio spendere nelle corse, devo pur guadagnare, no? Sono stunt coordinator nella serie "Gli infallibili tre" e stuntman nei film di guerra "Quell'ultimo ponte" e "Forza 10 da Navarone". Non posso dire di no: mi pagano bene, è la mia vera vita e alla fine la serie Shellsport 1977 la vince Tony Trimmer con la Surtees Ts19, pilota molto bravo che avrebbe meritato una chance vera nella F.1 iridata».*

Nel biennio 1979-1980 corri contro Giacomo Agostini, che ha lasciato le moto e guida la Williams Fw06 di F.1 ex Alan Jones. *«Gareggia col team di David Price e Price gliel'ho presentato e raccomandato io. È stato un piacere. E Mino è una bella persona. A volte mi sta davanti lui, altre volte, quando ho macchine a posto, posso impensierirlo io».*

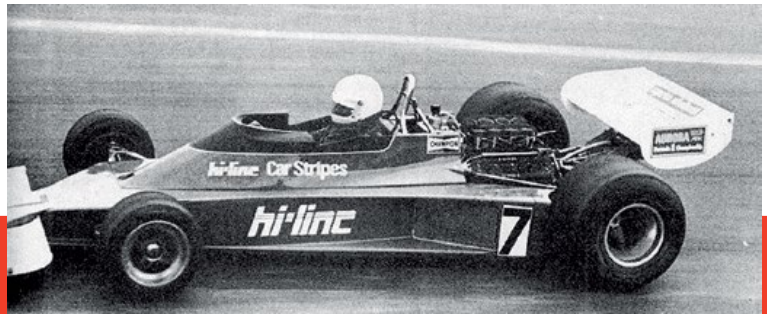
Nel 1979 prendi parte con una March 781 alla Race of Champions a Brands Hatch: in altre parole, debutti nel bel mondo della F.1 iridata - anche se la gara è fuori campionato -, contro la Ferrari 312 T3 di Gilles Villeneuve, che poi vince la corsa, la Lotus 79 di Mario Andretti, iridato in carica, e le Brabham-Alfa Bt48 di Lauda e Piquet. In gara finisci 12esimo, dietro alla Williams di Agostini... *«Eh, sì, suona bene ricordarlo: ho anche corso contro Villeneuve, Lauda, Piquet e Andretti, pensa te! Comunque al paddock ero a mio agio, ci conoscevamo quasi tutti, era un gran bell'ambiente. Sono stato anche amico di Clay Regazzoni, un altro che come me ha sempre guardato al lato divertente della vita. Era alla mano, simpatico, pieno di carattere e di gioia di vivere. Ed era pronto a dividerla anche con il prossimo. Adesso per avere mezzo appuntamento per un caffé con un big, ci vuole un anno!».*

Val, l'hai mai fatta una pazzia, ma dico una pazzia vera, per le corse, quasi tradendo il cinema? *«Ne ho fatta una assolutamente da manicomio, nel 1980. A un certo punto della stagione inglese di F.1, che sto correndo con la Fittipaldi F5A di Colin Bennett, firmo per diventare responsabile degli stuntman in un'altra stagione della serie "Gli Infallibili Tre". Via, si parte e da un giorno all'altro si va lavorare a Toronto, in Canada. Location meravigliosa, attori carini, produzione di ottimo livello. Insomma, un paradiso. Ma la mia testa si mette a girare per conto suo e soffro da matti all'idea di lasciare la mia Fittipaldi nel garage, in Inghilterra, mentre infuria la Serie Aurora AFX con le Williams Fw07 di Salazar e De Villota davanti a tutti. Basta, ho deciso: faccio una follia vera. Ho sabato e domenica liberi, così venerdì sera, senza dire niente a nessuno, prendo un aereo transatlantico e prima possibile mi ritrovo da Toronto a Londra e da qui salgo*

ALL'INSEGUIMENTO DEI BIG DELLA F.1

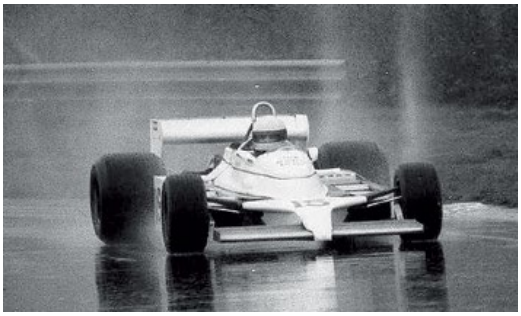
Pronti-via alla Corsa dei Campioni di F.1 a Brands Hatch 1979 e Val Musetti è in coda al gruppo, a inseguire tutti i più grandi della F.1 di fine Anni '70, al volante della sua vecchia March. In basso, eccolo interpretare un poliziotto in un telefilm. In basso, è al volante dell'Ensign di Mario Deliotti nella Serie Aurora Afx edizione 1978, con la quale ottiene un 4° posto a Thruxton e un 6° a Brands Hatch















su una macchina a nolo e la butto a mille, alla volta del circuito in cui sta per disputarsi la prova della F.1 britannica. Sono sotto contratto, è vietatissimo dalla produzione, ma la passione è la passione. Arrivo in extremis e in pista vado come il vento. Pronti via, sono messo bene, ma là davanti la Williams di Salazar rompe il motore, lascia un mare d'olio in pista, io ci finisco dentro, esco a razzo e tiro una botta da antologia. Sono salvo e incolume per pura fortuna, ma faccio un danno grosso. Poi via, mezzo intontito, percorso inverso: macchina a nolo, aeroporto, volo intercontinentale, Toronto, taxi, albergo e la mattina dopo eccomi sul set, col regista che mi fa "Val, non ti ho mica visto, cosa hai poi fatto, in questo weekend?". *E io:* "Ma niente, ho gironzolato da turista per Toronto e sapessi che noia...". *E lui:* "Mah, dai, si vede dalla tua espressione... Sai, secondo me dovresti fare qualcosa per cercare di ridarti un po' slancio..."*».*

Nella Shellsport e dal 1978 nella serie Aurora corri ruota a ruote a turno con ben tre donne: Lella Lombardi, Divina Galica e Desiré Wilson. Sei uno dei pochi che può recensire le rispettive capacità di ciascuna e a ragion veduta... *«La più forte resta Lella Lombardi. Velocissima e determinatissima. Dannatamente brava, ecco, ve lo assicuro, di certo la migliore delle tre. In Inghilterra lei emerge anche perché la aiuta John Webb, patron di Brands Hatch e uomo forte delle gare per monoposto. Ma tutto questo avviene per puro merito, quindi giusto così, sia chiaro, perché Lella resta una dal piede pesante, che corre ogni volta per vincere e ci va pure puntualmente vicina. In seguito Desiré Wilson con la Wolf ha anche vinto una gara ed è sempre molto focalizzata nella sua carriera, quindi la metto al secondo posto. Poi c'è Divina Galica, senza dubbio valida, anche se è un gran personaggio, oltre che una pilotessa. Considera che era stata fortissima nello sci, in discesa libera, aveva molta attenzione addosso e tutto sommato nell'abitacolo era molto brava, ma non quanto le altre due, così la metto al terzo posto».*

AIUTA A SVILUPPARE LA BENNEPALDI!

Val Musetti, qui, in due immagini in tuta, è insieme a Colin Bennett artefice e promotore della Bennepaldi, ossia la F.1 che nasce su base Fittipaldi F5A, in alto a sinistra, quale evoluzione col musetto privo di radiatore, nelle due foto: a destra, a colori, e sopra, in bianco e nero. Sotto, ecco due immagini della famosa sequenza del salvataggio del bambino nel film Superman II, sopra le cascate del Niagara, con Val che sostituisce nella scena madre il protagonista Christopher Reeve

I più forti della F.1 britannica? *«Tony Trimmer, poi Emilio De Villota, Eliseo Salazar e David Kennedy. Ma il più bravo a trovare sponsor resta Guy Edwards, sempre murato da adesivi di finanziatori. Il contrario del sottoscritto: mai avuto uno sponsor vero, in vita mia... Gliel'ho detto tante volte:* "Ehi, Guy, dai, regalami uno dei tuoi sponsor!", *ma lui rideva e niente... Giusto così, mi sono divertito comunque tanto».*

In F.1 britannica gareggi dal 1978 al 1982 con una March 761 autogestita, la Ensign N177 di Mario Deliotti, la March 781, la Wolf Wr3 e la Wolf Wr4 della Theodore Racing, nonché con la Fittipaldi F5A e la B, la cosiddetta "Bennepaldi", quindi, per finire, con la March 811 di Colin Bennett nel 1982, ottenendo in tutto quattro piazzamenti a podio. *«Se devo dare un giudizio, le vecchie March non erano niente di particolare. Macchine oneste ma non molto di più. Con una concezione ancora vicina a quella delle monoposto che ottenevano risultati solo grazie alle prodezze di Brambilla, ma in realtà, quando le ho guidate io, erano piuttosto superate. La Wolf Wr3, invece, merita tutto il mio plauso, perché è una macchina corta, larga e molto, molto maneggevole. Davvero piacevole da guidare. Quanto alla Fittipaldi F5A, la ricordo okay, ma meglio è l'evoluzione, la F5B che abbiamo studiato per le gare inglesi e per la F.Libre con Colin Bennett, appunto la Bennepaldi, col musetto affilato, più ala e il radiatore spostato sulle pance, migliorando il raffreddamento. È molto più aerodinamica e valida del modello da cui deriva, secondo me. Ma al top metto la March 811 di F.1 ex Daly e Salazar, la monoposto a effetto suolo che ho guidato, nel 1982, andando più di una volta a podio nella serie britannica di F.1. Poi ci siamo recati a Bicester, sede della March, e ho fatto chiedere a Paul Newman di avere la carrozzeria con cui aveva schierato l'anno prima Teo Fabi e Al Unser Sr nella Can-Am, per modificare la mia March e varcare l'oceano. Paul Newman con me è stato carino e mi ha concesso il materiale, così ho pure debuttato nella Can-Am 1982, gareggiando a Road America e a Trois Rivieres, ma senza soddisfazioni. I motori Cosworth di F.1 lavorano bene solo da seimila giri in su, mentre*









i rivali di 5000 cc sono sempre in tiro, così in quella situazione veniamo letterarmente divorati e preferisco ben presto vendere la macchina al canadese John Graham».

Nel 1985 fai una puntata nella neonata serie internazionale di F.3000, con una Lola, nella gara di Donington. *«Da veterano della F.1 inglese, sono attratto dalla F.3000, che in teoria ricicla i vecchi e amati motori Cosworth, ma in realtà trovo la serie cadetta costosissima. Così, visto che ho sempre pagato per gareggiare, dopo il primo assaggio preferisco lasciare stare».*

Questo non ti impedisce di darti anche alle Sport Prototipo, correndo la serie Thunderport in Gran Bretagna e quindi nel mondiale Gr.C e nell'Interserie, diviso tra Bardon, Harrier, Brd, Tiga e Porsche 962. *«Devo essere sincero, con le vetture a ruote coperte non mi sono mai divertito granché. Le monoposto sono più estreme e impegnative, poi l'idea stessa di dover dividere abitacolo e turni con altri in realtà non mi è mai piaciuta. Così rimango soddisfatto da queste esperienze a ruote coperte, ma non entusiasta. A inizio Anni '90 prendo anche parte a una gara del Turismo britannico, ma senza gran gioia. Dai, le F.1 restano le mie preferite».*

Nel 1986 debutti alla 24 Ore di Le Mans, con una Tiga di Roy Baker, in equipaggio con gli statunitensi Tom Frank e Mike Allison. *«Quella è una gara bella, anche se molto dura. Hanno rotto il motore loro, io non ero in macchina, al momento del ritiro, e meglio così. Devo sottolineare che è stata una bella esperienza, in ogni caso. Il turno di notte, le difficoltà a prendere le misure, il clima mutevole... Le Mans è una classicissima da correre e vivere almeno una volta nella vita».*

Il tuo incidente più brutto in macchina? *«In F.3 a Brands Hatch, a inizio Anni '70: gran botta con contusione al ginocchio, ma niente di che».* E da stuntman? *«Mentre recito per una serie Tv, a inizio carriera, negli Anni '60. Scena semplice: arriva una macchina, io attraverso e mi butto sopra il cofano. Pfui, roba fatta mille volte. La proviamo, viene bene e son contento. Ma il regista fa:* "Mi sembra lenta, la macchina". *Va bene, facciamola arrivare più veloce, dico io. Scena numero 2: la vettura arriva molto più forte e io attraverso, tenendomi pronto a farmi investire dal collega, buttandomi sopra l'avantreno. Ma, aihmé, capisco al volo che lui sta andando troppo, troppo forte e che la scena stavolta verrà molto, molto bene. Troppo bene. Bang! Mi prende in pieno e io uso tutto il mestiere del mondo, ma ne esco col bacino fratturato. È la volta che mi son fatto più male, in tutta la mia vita. Guardo il mio collega e gli dico, dolorante:* "Adesso vedi che cazzotto che ti do!". *Ma lui mi risponde spaventatissimo:* "Me lo dai tra due minuti. Prima, almeno, fammi chiamare l'ambulanza"».

E il momento nella tua vita in cui hai più paura? *«Quando giro Superman II sulle cascate del Niagara. La scena in cui arriva Superman a salvare il bambino in realtà l'ho fatta io, sospeso nel nulla, tra mille spruzzi torturanti, sulle cascate, tenuto da fili invisibili in alluminio e in bocca allo strapiombo. Lì sì che ho ansia, una gran brutta storia, tanto che penso: se qualcosa va storto, stavolta mica la racconto. Ma alla fine va tutto bene. Superman I - quello con Marlon Brando che fa il papà del supereroe -, e Superman II sono stati girati praticamente uno dopo l'altro e io sono sotto contratto per 18 mesi consecutivi. In quella sequenza del Niagara, esce il mio amico Christopher Reeve vestito da Clark Kent e, senza che nessuno se ne accorga, io prendo il suo posto bardato da Superman, volo e faccio la buona azione. Brividi! Christopher Reeve era un ragazzo serissimo che interpretava Superman entrando nella parte a fondo, quasi col metodo Stanislavskij, mentre io per sdrammatizzare, mentre lo sostituivo, gli cantavo la canzoncina di Batman, così lui mi guardava sgomento... Poi, ironia della sorte, nel 1989 ho fatto lo stuntman anche per il Batman, di Tim Burton, girando assieme a Michael Keaton e a Jack Nicholson che faceva il Joker, divertendomi un sacco. Pensa te la vita...».*

QUALCHE ASSAGGIO CON LE SPORT

Sopra, Val in equipaggio con David Palmer al volante di una Tiga Gc285-Ford nel 1986, alla 1000 Km di Brands Hatch, con un 15° posto finale. Nella foto piccola è con la March 781 alla Race of Champions di F.1 del 1979, in cui è 12°. In basso a destra, ecco casco e tuta by Val Musetti nei colori da corsa dei tempi d'oro...



Stuntman e pilota di F.1 anni '70. Quali le differenze? *«Prima la cosa che c'è in comune: il brivido, l'adrenalina. Un circuito come Brands Hatch, il mio favorito, ma anche Oulton Park, altro anfiteatro naturale, di emozioni te ne danno tante, se guidi ai massimi una F.1 di quell'era! Ma anche Donington è un tracciato impegnativo e appagante, mentre la Silverstone di allora era un aeroporto, una pista velocissima in cui bisognava avere tanta cavalleria e io non ne ho mai avuta, perché non disponevo mai di budget ottimi e macchine razzo potenti e affidabilissime. Comunque, tornando alla domanda, il pilota di F.1 e lo stuntman amano la botta d'adrenalina. E quando ti spari da 30 metri e simuli una caduta, o affronti un curvone da pelo, più o meno siamo lì, come sensazione pura. E sia da pilota che in qualità di stuntman, i pericoli erano molti di più una volta, quando ti spiaccicavi cadendo sopra scatole di cartone o sbattevi in monoposto contro un terrapieno. Ma la differenza fondamentale resta che da stuntman sei solo, puoi calcolare tutto in modo molto ragionevole e stabilire preventivamente e a freddo il margine di rischio, senza esagerare, mentre in F.1 in più a complicare le cose hai i rivali in pista, coi cervelli strafatti di nebbia rossa, così tutto diventa estremo e anche imprevedibile. Morale della favola, qualcosa può andar storto sempre e ovunque. In ogni caso, non faccio graduatorie. A me è sempre piaciuto alla pari fare l'uno e l'altro, lo stuntman e il pilota, altrimenti non avrei continuato a cimentarmi contemporaneamente nei due ruoli, per decenni».*

Certo che deve fare effetto prendere parte a corse, ossia a opere d'arte che a volte diventano incidenti, e a scene filmiche d'azione pura, ossia a incidenti che poi diventano opere d'arte... *«Ahahaha, sì, mi piace detta così. In effetti quando c'erano i mucchi in F.3, ai tempi del grande James Hunt, nulla era prevedibile, ne succedevano all'improvviso di tutti i colori, mentre al cinema è proprio il contrario. Ho lavorato col regista John Landis sul set di "Un lupo mannaro americano a Londra" e ho preso parte al famoso incidente multiplo girato dal vivo e all'aperto, a Piccadilly Circus, proprio nel bel mezzo di Londra, la mattina presto. Se hai presente il film, succede un gran casino, ma nella realtà ogni cosa è studiata al millimetro e al centesimo di secondo e tutto funziona alla grande. Nelle corse, se causi un groviglio, si arrabbiano. Al cinema, fai parte di un meccanismo pericoloso e complesso, lo fai funzionare, e ti fanno i complimenti: sono gioie pure queste, no?».*



Mentre chiudi la carriera di pilota, nel 1992, partecipi ad Alien 3, straordinariamente vestendo i panni del mostro xenomorfo. Un bel modo per pensare ad altro... *«Un modo molto scomodo, ti assicuro. La tuta da Alien è estrema, particolare e indossare il testone del mostro non è facile, perché riesci a vedere pochissimo, tramite due feritoie molto piccole. E poi in quel film per gran parte delle mie scene devo stare praticamente sottosopra, spesso sospeso a dei fili, insomma: una fatica pazzesca, ma che divertimento!».*

Certo che deve essere stata una sofferenza aver quasi baciato la protagonista Sigourney Weaver, ma di fatto ritrovarti impedito dal farlo davvero a causa di quella capoccia unta, oblunga e bavosa che indossi... *«Be' cosa ti devo dire, già esserci andato vicino, è una bella soddisfazione, no? Bella donna, Sigourney Weaver, stupenda, anche coi capelli cortissimi, come in quel film, e molto alta. E comunque ti assicuro che per farsi quasi-baciare da me, è stata ben ricompensata dalla produzione!».*

E adesso? *«Adesso principalmente mi riposo. Sono tornato in Italia e vivo a Grondola, a due passi da Pontremoli. Ho un paio di cavalli e passo molto tempo a curarli e a farci qualche bella passeggiata».*

Nella tua vita ti sei divertito tanto, vero Val? *«Immensamente. E ho fatto tutto quello che volevo. Ho inseguito l'adrenalina. Per questo non mi sono mai fatto una famiglia: il mio standard non lo suggeriva... Stavo troppo bene, per sposarmi».* Infatti non hai figli. *«Che io sappia, no!* (Ride, ndr)».

Sei nato in Toscana e quindi il tuo, a chiudere il cerchio, sembra tanto un ritorno alle origini... *«Esatto, continuo a essere me stesso. Semplicemente, ho fatto una specie di zoom sul set e sono passato dai 500 cavalli di una F.1 Anni '70 ai due che ora mi godo in campagna. E lo trovo bellissimo...».* ●

NEL 1982 IN CAN-AM CON LA MARCH DI F.1
Sopra, una rara immagine di Val Musetti nella Can-Am 1982, della quale disputa due gare con la March 811 di Colin Bennett, su carrozzeria fornita da Paul Newman. In basso, Valentino, con il costume e il testone da xenomorfo, sul set di Alien 3 mentre quasi bacia la protagonista Sigourney Weaver...



Indianapolis con Ascari nel 1952



DOVE SI RACCONTA LA CORSA (DA DIMENTICARE) DELL'ITALIANO CON LA FERRARI 375 F1 CHE PARTECIPA UFFICIALMENTE ALLA GARA ICONA AMERICANA

di Franco Gozzi

Ferrari in IndyCar? Mattia Binotto non lo esclude: *«La Ferrari sente molto la responsabilità sociale verso i propri dipendenti* – ha spiegato il team principal della Scuderia - *e vogliamo essere certi che per ognuno di loro ci sarà spazio anche in futuro. Per questo motivo abbiamo iniziato a valutare dei programmi alternativi e confermo che stiamo guardando l'Indycar, che al momento è una categoria molto diversa dalla nostra (F.1) ma con un cambio di regolamento in programma nel 2022»*. La Ferrari a Indianapolis? Ha raccontato Piero Ferrari: *«Indianapolis mi piace. Ho avuto il piacere di esserci con Giampaolo Dallara il giorno in cui ha colto la prima vittoria alla 500 Miglia. La Ferrari c'era stata con Ascari... Poi negli anni 80 costruimmo una F.Indy per dare un segnale a FIA e FOCA, ma non fece mai un km. Sotto sotto credo che a mio padre avrebbe fatto piacere vincere là»*. E proprio a proposito della partecipazione della Ferrari alla 500 Miglia di Indianapolis del 1952 siamo andati a riprendere dal nostro archivio che cosa scriveva in proposito il delfino del Drake Franco Gozzi nella sua celebre rubrica il Tunnel su Autosprint numero 23 del 7 giugno 1994. È stata la giornata dei figli d'arte: con Jacques Villeneuve e Michael Andretti ai posti d'onore, Al Unser ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis, di gran lunga la più ricca e famosa corsa automobilistica Nordamericana, iscritta anche - per quei pochi che non lo sapessero - nel calendario delle prime undici edizioni del Campionato Mondiale Formula Uno, dal 1950 al 1960.

C'era in quegli anni un disegno di unificazione che avrebbe portato gli europei a Indianapolis, per partecipare a una prova di Campionato, e gli americani a una massiccia partecipazione ai nostri Gran Premi, per cui ne sarebbe risultato un vero Campionato degno di conferire un titolo mondiale. Un progetto, a mio parere bellissimo, che non decollò. Le difficoltà apparivano tutte risolvibili e così pure le divergenze di tipo logistico, quelle organizzative e, non ultimo, lo studio di un'equivalenza di Formula a cominciare dalla cilindrata. Ci fu anche un esperimento, con gli americani invitati a Monza nel 1956, al Trofeo Supercortemaggiore organizzato a Formula libera, che risultò interessante ed ebbe successo, ma mise ancor più in evidenza quale era lo scoglio insormonta-



OUT DOPO TREDICI GIRI
Alberto Ascari si qualificò a stento per la 500 Miglia di Indianapolis del 1952 e poi in gara si ritirò dopo 13 giri. Per lungo tempo si è discusso se fosse o meno una partecipazione ufficiale da parte della Ferrari, 40 anni più tardi fu svelato l'arcano

> *SONO STATO IO AD INVIARE IL MODULO DI ISCRIZIONE DELLA VETTURA PER CONTO DELLA SOCIETÀ ANONIMA SCUDERIA FERRARI MODENA*
>
> NELLO UGOLINI

bile: Indianapolis non avrebbe mai voluto cambiare, ne intendeva barattare alcunchè o scendere a compromessi con chicchessia. I suoi uomini lo dissero forte e chiaro e non si può nemmeno dare loro torto, anzi gli anni a venire hanno dimostrato che avevano ragione. Amici più di prima: Indianapolis fu tolta dal calendario del Campionato mondiale e proseguì il suo splendido isolamento, la Formula Uno seguì il suo corso. Il fascino di Indianapolis è unico: sono stati molti i piloti "nostrani", che hanno voluto provare almeno una volta il gusto di quella speciale avventura e anche la Ferrari si è lasciata tentare. Lo ha fatto in epoca in cui il progetto di unificazione riscuoteva ancora forti consensi, nel 1952, con il pilota Alberto Ascari. Andò male: la vettura, una 375 F1 con lavori di rinforzo al telaio e alle sospensioni, si dimostrò non adatta alle caratteristiche del circuito, si qualificò a fatica, in gara si ritirò dopo tredici giri per la rottura del pivot portamozzo della ruota anteriore sinistra. Un risultato da non enfatizzare, si capisce, e infatti la corsa fu snobbata, passò in sottotono e anche l'unico giornalista presente, Giovanni Canestrini, ne scrisse pochissimo. La corsa non figura registrata fra le partecipazioni ufficiali della Ferrari e inoltre nella fotografia di prammatica che gli organizzatori scattano a ogni concorrente, la decalcomania sulla macchina appare bianca, senza il simbolo del Cavallino Rampante. Allora: si trattò di una spedizione ufficiale della Scuderia Ferrari a scopo tecnico perlustrativo, sia pure limitata al direttore sportivo Nello Ugolini con l'ingegnere Aurelio Lampredi e tre meccanici in tutto? Oppure un desiderio di Ascari accontentato dalla Casa in premio al suo primo titolo mondiale, o il capriccio di qualche facoltoso privato? Il dubbio è sorto due anni fa, quando la Marlboro decise di festeggiare la 500ª partecipazione Ferrari ai Gran Premi del Campionato mondiale: la presenza Ferrari a Indianapolis 1952 era da considerarsi "ufficiale" oppure no? Importante saperlo perché, se lo era, la ricorrenza cadeva nel Gran Premio di Ungheria 1992, in caso contrario spumante, pasticcini, spilla e depliant celebrativo andavano ovviamente distribuiti alla corsa successiva. La ricerca della verità statistica non è stata difficile. Vive a Modena in perfetta salute Nello Ugolini, classe 1905, il quale ha lucidamente ricordato: *«La trasferta di Indianapolis fu organizzata da Aldo Daccò, esclusivista per l'Italia delle candele Champion, ma io ho firmato il modulo di iscrizione della vettura per conto della Società Anonima Scuderia Ferrari Modena»*. Era ufficiale, dunque. Rimane il mistero del Cavallino Rampante che nella fotografia non c'è: che abbiano deliberatamente lasciato "neutra" la vettura fino all'ultimo momento per vedere se caso mai si faceva avanti un altro sponsor? ●

BRP, la F.1 nata da uno screzio



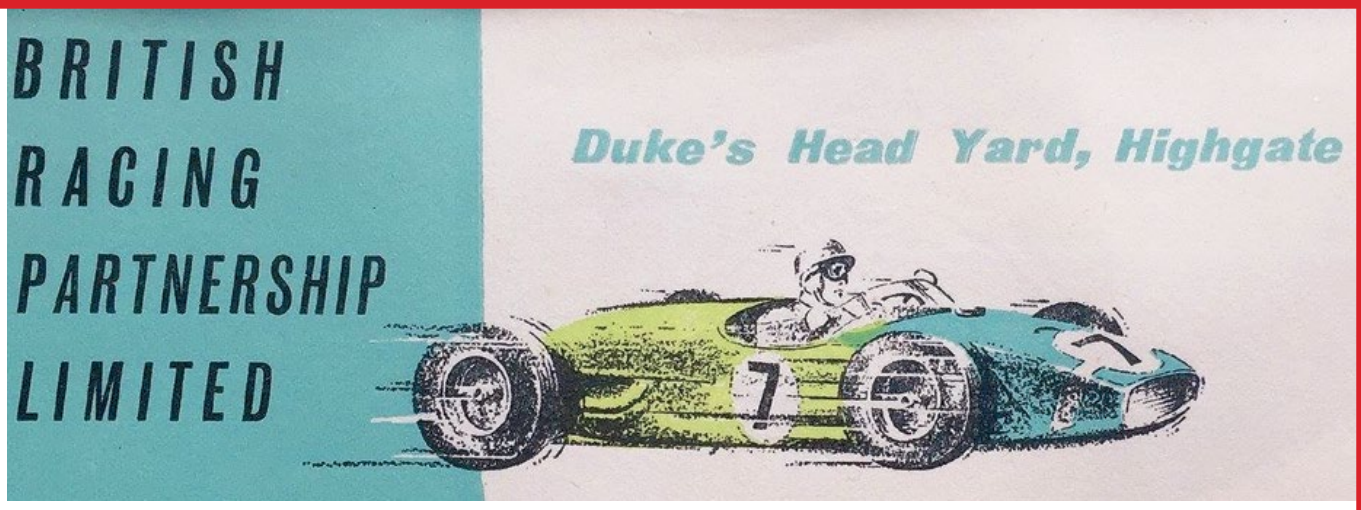
COLIN CHAPMAN NON VUOLE CEDERE LE SUE LOTUS E COSÌ KEN GREGORY E ALFRED MOSS, PAPÀ DI STIRLING, SI CREANO LA LORO MONOPOSTO, CHE SI FA RISPETTARE NEI GP. CON UN MARCHIO CHE ALLA FINE GAREGGIA ANCHE NELLA INDY 500, CHIUDENDO CON DIGNITÀ

di Mario Donnini

Se c'è un'ingiustizia storico-culturale nel mondo della F.1, be', riguarda proprio la British Racing Partnership, squadra britannica conosciuta semplicemente dalla sigla BRP.
Casa che sembra ormai completamente dimenticata, malgrado vi siano tante, anzi tantissime ragioni per riportarla alla memoria e sul palcoscenico, anche solo sul piano del racconto e della rivisitazione narrativa.
BRP è un miracolo agonistico sorprendente, importante e simbolo di una F.1 ancora dura e pura, ma nello stesso tempo permeata dai primi brividi e da incipienti smanie di modernità.

Di più. Dietro la BRP si vivono passaggi fondamentali che sanno di dinamismo, spregiudicatezza e coraggio, tanto che rivivendo la sua storia più che da stupirsi a tratti c'è proprio da sobbalzare.
Già il marchio sembra quasi un omaggio clonato alla Casa britannica più ambiziosa, la BRM, e non a caso più avanti saranno proprio i motori della Casa degli Owen a spingere i telai delle saponette verdine prodotte nella factory con sede nell'Hertfordshire.
A far nascere il tutto sono due nomi fondamentali nell'automobilismo britannico degli Anni '50 e '60, ovvero Alfred Moss, papà del grande Stir-

IL TEAM BRP DI MOSS SR & GREGORY OCCUPA UN POSTO IMPORTANTE NELLA STORIA DELLA F.1, PER LA SUA GESTIONE MANAGERIALE PROIETTATA NEL FUTURO E RICCA DI IDEE. TRA LE QUALI QUELLA DI CEDERE IL SUO NOME AL TITLE SPONSOR, INTUIZIONE INNOVATIVA E DESTINATA A ESSERE IMITATA. MA IL PASSO PIÙ IMPORTANTE È DIVENTARE COSTRUTTORE NEL 1963, SIA NEI GP CHE, POI, PER INDIANAPOLIS





ling, e il manager del pilota, ossia Ken Gregory. Moss Senior in gioventù è stato un buon pilota, tanto da prendere parte anche a un'edizione della Indy 500, nel 1924, giungendo 14esimo, mentre Ken Gregory, oltre a gestire la carriera del top driver più cool del momento - tanto quanto Fangio -, è anche uno con le mani in pasta in tutte le maggiori categorie dell'automobilismo britannico e internazionale. Il sodalizio tra i due, oltre che creare una scuderia in grado di gestire, dapprima privatamente, alcune monoposto di F.1 e di F.2, prende anche spunto dall'opportunità di poter schierare in forma indipendente lo stesso Moss nelle gare in cui non è sotto contratto per il mondiale di F.1.

Gli inizi come team privato

Moss senior e Gregory formano il team nel 1957 e dall'anno dopo cominciano a far correre delle Cooper-Borgward di F.2, acquistando per la stagione 1959 una Brm P25 di F.1 - con l'acceleratore posto in posizione centrale - che nel Gp di Gran Bretagna viene condotta dallo stesso Stirling Moss, libero per l'occasione, a una sorprendente e memorabile seconda posizione finale. Anche se poi la vettura viene distrutta da Hans Herrmann all'Avus in uno dei più spettacolari crash nell'epopea dei Gp, fortunatamente incruento. Ma questo è solo un colpo di scena marginale, perché poco dopo la BRP scrive la storia della F.1 divenendo il primo team nell'epopea iridata a vendere il nome al title sponsor, ossia al finanziatore principale che finisce per dare il nome ufficiale alla squadra.

Dall'agosto del 1959, infatti, le monoposto della squadra corrono sotto le insegne della Yeoman Credit Racing, grazie al nuovo sponsor proveniente dal mondo dell'alta finanza.

In altre parole, la BRP riceve 40mila sterline per acquistare le nuove vetture da corsa, più altre 20mila sterline per gestire l'operazione su base annuale. Ma c'è un problema. Nel corso di un anno e mezzo, ben quattro piloti restano uccisi in incidenti di gara, tra questi il più noto è Chris Bristow al Gp del Belgio di F.1 a Spa, al volante di una Cooper-Climax, nella curva di Burneville, mentre sta lottando con la Ferrari di Willy Mairesse. Certo, è una F.1 nella quale gli standard di sicurezza lasciano a desiderare ma la stessa squadra ha pure molta sfortuna...

A fine stagione la Yeoman Credit passa all'equipe di Reg Parnell, mentre la BRP non fa una piega e dal 1961 si lega alla UDT Laystall, ovvero la United Dominion Trust, società proprietaria anche della Laystall Engineering, ovvero azienda leader in Gran Bretagna nella produzione di alberi a gomiti.

PILOTI EX LOTUS E VETTURE CLONATE!

A sinistra, Ireland al volante della Brp Mk2 nel Gp di Francia 1964, concluso anzitempo con un ritiro. Sopra, al centro c'è Ken Gregory, manager, e, a destra, Alfred Moss, papà di Stirling, che vediamo, in basso a destra, in occasione della Indy 500 edizione 1924, da pilota, quando si piazzò 14esimo. Moss Sr. e Gregory sono i patron dell'avventura BRP in F.1 e Oltreoceano, col debutto alla Indy 500 in chiave 1965





Una corposa militanza in F.1

Nel mondiale di F.1 la BRP aveva debuttato nel 1958 con Tom Berger a Casablanca, su una Cooper-Climax. Nel 1959 vengono schierati, sempre su Cooper, a turno Bueb e Bristow, mentre sulla Brm Moss disputa due gare e Herrmann una, finita come sappiamo. Nel 1960 è tutta una girandola di nomi, con lo sfortunato Bristow, Brooks, Taylor, Gendebien, Halford e Phil Hill che si alternano sulle tre Cooper T51 del team.

Nel 1961 si passa alle Lotus 18 e il plateau dei piloti in turn over comprende Allison, Taylor, Bianchi, Bordeu e Gregory, con un top result di Allison ottavo a Montecarlo. Sempre sotto le insegne UDT Laystall la squadra vive dei momenti particolari perché è proprio al volante di una Lotus 18/21 del team paterno che Stirling Moss si rovina la carriera, nel terribile incidente di Goodwood, il giorno di Pasquetta del 1961. Croce e delizia, perché lo stesso anno Innes Ireland vince gare di F.1 non valide per il mondiale con un'altra Lotus della squadra, a Karlskoga e a Crystal Palace, presso Londra.

Il diniego Lotus rende la BRP un Costruttore!

Poi, in chiave 1963,, succede il patatrac. Moss Senior e Gregory vorrebbero acquistare da Colin Chapman delle nuovissime Lotus 25 monoscocca, ma il patron nega il consenso, volano parole grosse e così la BRP decide il gran passo.

Gregory e papà Moss danno immediatamente mandato al tecnico Tony Robinson di realizzare per quanto possibile un clone della Lotus vincente, ed ecco nascere la sorprendente e inattesa BRP Mk1, che adotta un motore Brm V8 in versione clienti. La monoposto è portata al debutto iridato da Innes Ireland in Belgio 1963, a Spa, e si ritira. Ma già in Olanda, a Zandvoort, è quarta, risultato onorevole che ripeterà anche al Gp d'Italia a Monza, con lo stesso Ireland pure terzo al Gp della Solitude, non valido per il mondiale.

Quindi il team rinuncia alla costosa trasferta finale in Sudafrica, per meglio preparare il 1964.

Intanto, oltre ad agire da Costruttore, la British Racing Partnership continua a schierare vetture private, facendo gareggiare anche due Lotus 24 dapprima per Ireland - vincitore del Glover Trophy a Goodwood, un anno dopo il crash di Moss -, fino a che non arriva la Mk1, e quindi anche per lo statunitense Jim Hall, giovane pilota texano e futuro patron di culto della Chaparral.

LA VERDINA CHE SI FACEVA RISPETTARE

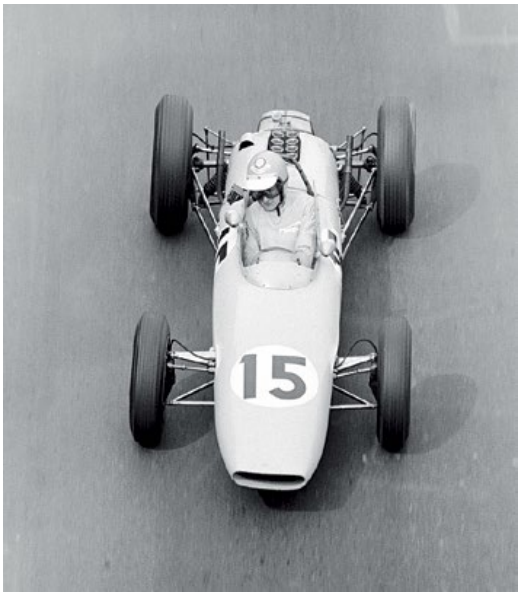
Sopra, Trevor Taylor con la Brp Mk2 il Gp di Francia 1964, interrotto da un ritiro. In alto, Ireland anche lui con la Mk2 e, al centro, vista dall'alto la vecchia Mk1 con Taylor a Monaco 1964. In alto a destra, un'immagine di Innes Ireland in compagnia del personale del team Brp, mentre, al centro e in basso, ecco il modello Brp destinato alla Indy 500 del 1965 per Gregory e Boyd

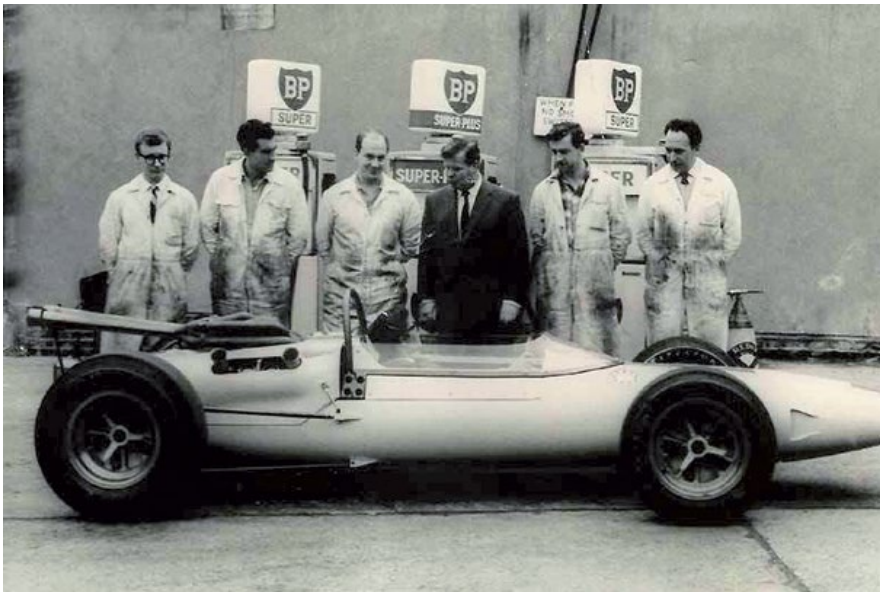
Arrivano le BRP Mk2, sempre cloni Lotus!

Soldi ce ne sono, basi tecniche pure e così in chiave 1964 il tecnico Tony Robinson affina la sua capacità d'ispirazione alla celeberrima Lotus 25, dando vita alle più sottili BRP Mk2 per il solito Innes Ireland e per Trevor Taylor. Curiosamente, la piccola Casa riproduce fedelmente delle copie Lotus e allo stesso tempo fa correre piloti lasciati liberi da Colin Chapman, ovvero Ireland, licenziato bruscamente in corrispondenza con l'ascesa di Clark, a fine 1961, e Trevor Taylor, parcheggiato alla BRP









dopo che il campionissimo scozzese l'ha surclassato in pista, a parità di macchina, nel 1963.
La BRP Mk2 debutta a Montecarlo 1964 con Taylor e dal Belgio è disponibile anche per Ireland, che ottiene poi due quinti posti in Austria e in Italia, mentre il compagno di squadra ha un sesto posto nel Gp Usa come miglior risultato.
È il canto del cigno perché, al termine del Gp del Messico la squadra si ritira dal mondiale di F.1, in quanto gli altri costruttori inglesi non intendono dividere col team le spese di trasporto per la stagione 1965. E quando uno sponsor non si materializza, nel dicembre 1964 la BRP getta la spugna.

L'avventura alla Indy 500 del 1965

In chiave 1965 la sfida cambia, perché il pilota masten Gregory trova il finanziamento del suo patrigno George Bryant e crea una squadra di due macchine, per sé e l'altro pilota Boyd.
Le BRP realizzate nella factory di Highgate in chiave Indy molto devono all'esperienza F.1.
In gara, Gregory arriva ad occupare una sensazionale quinta posizione, prima di veder sfumare un possibile piazzamento clamoroso per guai di pressione dell'olio, mentre Boyd è afflitto da decisivi guai al cambio. Lo stesso Boyd torna con la BRP a Indy nel 1966, ma va a muro alla curva 1, dopo sole cinque tornate di gara. Nel 1967 le BRP ci riprovano. Il rookie Chris Amon non riesce a qualificarsi, mentre con l'altro esemplare Carl Williams va a muro al 189esimo giro. È la fine della pista.

Commiato in chiave minimalista

Quanto alle superstiti BRP di F.1, nel 1966 una finisce nele mani della John Willment Automobiles, che la schiera nella gara non valida di campionato a Oulton Park per John Cambell-Jones, mentre un'altra BRP Mk2 viene gestita one shot dallo Stirling Moss Racing, nel Gp del Sudafrica 1966 - non iridato -, affidata a Richie Ginther, che si ritira.
Per il piccolo marchio è già tutto finito, visto che a Indy l'avventura proseguirà per un altro anno in forma indipendente e autogestita.
La BRP, squadra privata nata per far correre Stirling Moss, finisce la sua storia a parti inverse. Stirling si è ritirato per un incidente, fa a tempo perso il team manager e schiera una Mk2 della firma trasformatasi in Costruttore, dopo un'arrabbiatura con Chapman. Mai dire mai, nelle corse.
E negli Anni '60 i cinque telai costruiti in tutto a Highgate si sono fatti onore, ritagliandosi una nicchia piccola ma calda, nella storia delle corse. ●





Trofeo Lambo 2020 in cinque round

IL MONOMARCA DELLA CASA DEL TORO RIPARTIRÀ DA MISANO A INIZIO AGOSTO. LA SERIE HA MANTENUTO QUASI TUTTI I SUOI APPUNTAMENTI. SALTANO LE WORLD FINALS

di Dario Lucchese

Tutto confermato. Il Lamborghini Super Trofeo Europa è pronto a scendere in pista, giungendo quest'anno alla sua dodicesima edizione. C'è il nuovo calendario, sempre in abbinamento con il Gt World Challenge Europe Powered by Aws (ex Blancpain Gt). Ci sono i team, con tante novità in arrivo in tema appunto di squadre al via. Pur con tre mesi di ritardo sul programma originale, la serie riservata alle Huracán Super Trofeo Evo ha mantenuto quasi tutti gli impegni. Saltano solamente le World Finals, che si sarebbero dovute disputare a Misano. Ciò alla luce del fatto che i problemi legati all'emergenza sanitaria hanno portato inevitabilmente a sospendere il campionato asiatico. Ma sarà proprio Misano a vivere il suo momento di gloria, ospitando ad inizio agosto il primo dei cinque doppi appuntamenti. Cinque round, in altrettanti differenti paesi. A settembre si svolgerà infatti la tradizionale tappa del Nürburgring. Poi sarà la volta di Barcellona, dove si tornerà a correre a distanza di nove anni.

Quindi l'evento clou di Spa, nello stesso weekend della 24 Ore che è stata spostata ad ottobre inoltrato. La chiusura a novembre al Paul Ricard, che torna ad ospitare il Super Trofeo dopo due anni di stop. Lamborghini Squadra Corse sta nel frattempo lavorando con l'organizzazione di Sro Motorsports per affinare tutte le misure di sicurezza



RIPARTENZA A INIZIO AGOSTO
La dodicesima edizione del Lamborghini Super Trofeo scatterà a inizio agosto dalla pista di Misano

in vista di questa ripartenza. Al via anche la serie nordamericana, che scatterà sempre ad agosto da Elkhart Lake per affrontare in seguito le trasferte di Laguna Seca, Watkins Glen, St. Petersburg e Sebring. E negli Usa a rappresentare il tricolore ci sarà Andrea Amici. Il 26enne romano, dopo avere vinto un titolo nella serie europea ed in quella asiatica, punta adesso al tris con il team Wayne Taylor Racing-Prestige Performance, lo stesso con cui la scorsa stagione ha chiuso terzo in campionato e secondo nelle World Finals assieme allo scozzese Sandy Mitchell.
Lamborghini ha riconfermato anche i due programmi Young Driver e Gt3 Junior Driver, i cui piloti selezionati verranno valutati nel corso della stagione dallo staff che fa capo a Raffaele Giammaria, responsabile del programma giovani Squadra Corse, con il supporto di Emanuele Pirro, il cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans che nel 2019 ha fatto proprio il suo debutto nella finale mondiale di Jerez, alternandosi in quella occasione al volante con il pluricampione di motocross Tony Cairoli. I giovani che verranno ritenuti più meritevoli potranno partecipare alla sessione di test in pista a fine stagione su un circuito italiano. Il migliore di ciascun programma riceverà il supporto ufficiale Lamborghini Squadra Corse per la stagione 2021. ●



Dalla **Superbike** alla **Lamborghini**

ALLA SOGLIA DEI 44 ANNI ANDREA GRILLINI COL SUO TEAM PASSA ALLE QUATTRO RUOTE E SI PREPARA A DEBUTTARE NEL SUPERTROFEO DELLA CASA DEL TORO CON JONATHAN CECOTTO

di Dario Lucchese

Vendidue anni di passione a due ruote. Prima come pilota, nel campionato italiano Sport Production 125, poi nelle vesti di team manager. Andrea Grillini è un personaggio eclettico e, sulla soglia dei 44 anni, ha scelto di cambiare aria. Il Team Grillini, fondato nel 1997 e per due lustri presente nel Mondiale Superbike, fa il suo debutto nel Lamborghini Super Trofeo partecipando alla serie europea con Jonathan Cecotto. Un filo conduttore unico, quello tra auto e moto, che oggi si protrae con il figlio dell'italo-venezuelano Johnny Alberto, uno dei tre piloti al mondo (assieme a Mike Hailwood e John Surtess) che dopo avere vinto un titolo nelle moto e poi passato in Formula Uno.

«*C'è una storia particolare che mi lega al nome di Cecotto* - racconta Grillini - *Nel 1979 per un incidente in moto ho perso mio papà, che era pure un pilota. All'epoca avevo solamente due anni. Mio nonno un giorno regalò un poster di Johnny Cecotto, con l'autografato e dedica del campione a Giorgio, che era appunto mio padre. Quando mia madre mi spiegò chi fosse questo Cecotto, la prima cosa che feci fu di appendere quel poster nella mia camera. Appena decisi di fare un team con le Lamborghini pensai subito a Jonathan. Mi feci dare il suo numero e lo incontrai a Montecarlo. La prima impressione che ho avuto è stata di un ragazzo d'oro, molto educato. In breve siamo diventati amici e, nonostante la differenza d'età, ogni tre giorni passa dalle mie parti per prendere un caffè. Ancora però non ho potuto conoscere Johnny. Gli voglio chiedere un altro autografo per mio figlio, a cui ho pure dato il nome di Giorgio*».

- Di tanti anni di motociclismo, quali ricordi ti porti con te?

«*Di certo le numerose vittorie conquistate nell'Italiano della 125 con Hiroaki Kusuhara. Con il mio team hanno corso centauri del calibro di Ayrton Badovini, Niccolò Canepa, Chaz Davies, Michel Fabrizio e soprattutto Noriyuki Haga, che ha disputato con noi una sola gara. All'inizio ho provato anche a fare il costruttore, realizzando tre Moto2 ed un prototipo CRT-MotoGP, svolgendo alcuni test prima di abbandonare il progetto. Quindi sono seguiti dieci anni di Superbike, ma anche la partecipazione a*

qualche gara iridata in 125 e 250. Nel 2019 abbiamo deciso di entrare nel Mondiale Endurance, un campionato che come team ci mancava. Volevamo essere presenti alla 8 Ore di Suzuka, tra le competizioni più importanti al mondo, e per farlo dovevamo iscriverci a tutta la serie. In Giappone ci siamo ritrovati a confrontarci con squadre di altissimo livello, Suzuki Yamaha e Honda. Dopo due ore il nostro equipaggio era 15° su un totale di 70 partenti. Poi la caduta di un nostro pilota ci ha messo fuori gioco».

- Da cosa è nata la decisione di passare alle auto?

«Sono tre anni ormai che medito di fare questo passaggio. Dal punto di vista commerciale ho intuito che nelle moto stava subentrando una fase caratterizzata dalla caduta di interesse. Così il mio ultimo obiettivo è stato la 8 Ore di Suzuka e poi basta».

- Come si è materializzato il programma Super Trofeo?

«All'inizio avevo avviato una trattativa per fare il Formula 2. Ho avuto anche diversi incontri con Bruno Mitchell. Un po' la difficoltà a entrare in un campionato del genere, ma anche l'esigenza di fare un certo apprendistato mi ha portato a desistere e a puntare sulle Lamborghini. Per il 2021 voglio continuare nel Super Trofeo ed estendere la partecipazione al Gt World Challenge Europe».

- Quali similitudini ci sono tra il modo delle auto e quello delle moto?

«Direi che sono quasi identici dal punto di vista della gestione, sotto l'aspetto tecnico e quello legato a ciò che gira intorno, come gli sponsor. In genere la maggior parte dei team vive con i piloti paganti, a parte le categorie maggiori e le squadre ufficiali. In questi oltre 20 anni trascorsi nelle moto il mio impegno è sempre stato di cercare i soldi da solo. Passo la settimana con tre impiegate a mandare proposte in tutto il mondo. Tutto quello che riesco a raccogliere va destinato all'investimento, nella struttura, al rinnovamento della squadra stessa».

> *C'È UNA STORIA MOLTO PARTICOLARE CHE MI LEGA AL NOME DI CECOTTO*
>
> ANDREA GRILLINI



- Il fatto di avere militato per tanti anni nelle moto potrà aiutarvi?

«Il 50 per cento delle sponsorizzazioni sono legate al motociclismo. Quando ho presentato questo progetto con le auto, pensavo che i miei partner mi chiudessero le porte. Invece ho trovato da parte loro una grande volontà nel cercare di aiutarmi, magari per fare in futuro qualcosa loro stessi con le auto».

- Sotto l'aspetto della guida quali sono invece le analogie?

«In genere non è mai stata mia abitudine mettermi in mezzo tra capotecnico e pilota. Però ho sempre ascoltato e, avendo anche corso, sono sempre riuscito a percepire se il pilota fosse quello giusto o sbagliato. Nelle auto sarà tutto diverso. Per questo ho deciso di affidarmi a persone di grande esperienza. Il team è nuovo ma in realtà la maggior parte dei tecnici hanno lavorato già per altre squadre importanti e addirittura in Formula Uno».

- Tua moglie Donatella è la sorella di Paolo Maldini, l'ex calciatore del Milan. Insomma, oltre alle moto e alle auto c'è anche un po' di calcio nella vostra famiglia...

«Anche se il calcio non è il mio ambiente, la nostra è una famiglia molto unita. Sarà difficile tuttavia vedere Paolo in pista, anche se non lo escludo». ●



IL SALTO DELLA BARRICATA
Sotto il team Grillini nel Mondiale Superbike. In alto la Lamborghini con la quale la squadra correrà nel Trofeo Lamborghini guidata da Jonathan Cecotto

Magione punta al rilancio



L'OTTAVA PUNTATA DELLA NOSTRA INCHIESTA CI PORTA IN UMBRIA. RACCONTA ROBERTO PAPINI, DIRETTORE DI MAGIONE :«AVEVAMO GRANDI ASPETTATIVE PER FARE UN'OTTIMA ANNATA E RISALIRE LA CHINA. QUESTO STOP CI COSTERÀ ALMENO UN TERZO DEL NOSTRO FATTURATO ANNUO, MA SIAMO GIÀ RIPARTITI CON LE PROVE LIBERE. IL 28 GIUGNO CONTIAMO DI FARE LA PRIMA GARA»

di Fiammetta La Guidara

Il silenzio negli autodromi è sembrato interminabile: quasi tre mesi, in un periodo solitamente operoso e attivo. I giorni della primavera sono quelli della ripartenza del motorsport, che fiorisce nelle sue mille sfaccettature, e che si riversa in pista per le presentazioni, i test, le prime gare. È il momento in cui piloti e team avvertono forte il bisogno di scrollarsi di dosso il torpore dei mesi invernali, di mettersi in azione per verificare le potenzialità fisiche e meccaniche. Proprio in quei giorni la pandemia ci ha costretti a rimanere inerti, con una brusca frenata nell'azione e anche nello sviluppo dei progetti. Così è avvenuto per l'autodromo dell'Umbria, con il il 'piccolo' ma tecnico nastro d'asfalto, che con i suoi 2.507 metri ora non può più ospitare i campionati italiani, ma che aveva grandi aspettative per quest'anno, bruscamente interrotte dalle – sia pur necessarie – restrizioni per l'emergenza Coronavirus. Domenica 17 maggio il circuito di Magione ha riaperto con le prime prove libere, ma i danni per il lungo stop sono ingenti.

Progetti per risalire la china

«Eravamo partiti per un 2020 ottimo - dice Roberto Papini, amministratore delegato dell'autodromo dell'Umbria - *Abbiamo fatto tante attività, anche infrasettimanali a gennaio e febbraio, che di solito non sono mesi bellissimi per i circuiti. Avevamo un planning per il 2020 molto interessante: l'autodromo dell'Umbria sta cercando di risalire la china perché negli anni passati si è trovato un po' in difficoltà e il nostro gruppo dirigenziale sta cercando di rilanciarlo nel panorama nazionale e anche internazionale, con eventi, presentazioni, guida sicura per le aziende ma anche contatti per test con la Formula E. Avevamo grandi aspettative prima che si bloccasse tutto. Ma anche in questo periodo di fermo, i contatti sono rimasti: abbiamo fatto tante videoconferen-*



> L'AUTODROMO FATTURA INTORNO A UN MILIONE DI EURO ALL'ANNO E CREA UN INDOTTO IMPORTANTE
>
> ROBERTO PAPINI

MAGIONE, CUORE DELL'UMBRIA
Sopra una veduta del circuito di Magione che si sviluppa per 2.507 metri. Non ospita alcun campionato italiano tranne quello riservato alle auto storiche

ze e mi sembra che da parte del mondo dello sport e di quello commerciale ci sia una certa voglia di riprendere bene».

Un campionato made in Magione

- Quali sono i vostri eventi principali?

«Qualche anno fa Magione era una pista conosciuta e frequentata un po' da tutti. Adesso siamo un po' penalizzati dalle nuove regolamentazioni e non abbiamo alcun campionato italiano, tranne quello per le Auto Storiche, che quest'anno si disputerà a fine novembre. Però da qualche anno portiamo avanti il nostro campionato con le BMW 218 RS e la Formula Libera: almeno cinque weekend l'anno che comprendono anche le auto storiche e prototipi. Abbiamo deciso di organizzare i nostri weekend di gare per dare una possibilità in più a quei piloti che non hanno le oppertunità o la voglia di praticare i campionati italiani, più impegnativi sotto tanti profili. Le nostre gare sono tutte a Magione, e anche a livello di costi sono più accessibili. Proviamo a lanciare anche qualche pilotino giovane dal kart, con un piccolo budget. Abbiamo acquistato una BMW 318, e la mettiamo a disposizione a costi abbordabili per i piloti alle prime esperienze. Lavoriamo molto anche con le due ruote: ospitiamo i Meeting d'Epoca, il CIV Junior e altre gare, e facciamo numeri importanti nelle prove libere».

«La crisi si farà sentire»

- Quali sono le previsioni per il prossimo futuro?

«Ci aspettiamo che ci sia meno disponibilità economica da parte di tutti, e i protocolli non ci permetteranno di fare i consueti numeri, ma molte attività sono state posticipate e non annullate. Da parte nostra, abbiamo ridotto la presenza sia dei piloti che degli accompagnatori, rispettando i protocolli sanitari. Verifichiamo che tutti indossino le mascherine, controlliamo la temperatura all'ingresso, sanifichiamo le aree frequentate da più persone, ed evitiamo possibili assembramenti, ma per fortuna abbiamo paddock grandi, e riducendo del 50% il numero degli ingressi riusciamo a distribuirli bene senza che ci siano team troppo vicini l'uno all'altro».

- Avete quantificato il danno per lo stop?

«È chiaro che avremo sicuramente un 30 – 35% in meno di fatturato. Prevediamo che all'inizio ci sarà un po' di euforia, ma poi la crisi si farà sentire. Noi lavoriamo molto con gli amatori, che sono stati sicuramenti fortemente penalizzati. Inoltre, al momento non c'è la possibilità di spostarsi da regione a regione, anche per chi ha licenza…».

Gli aspetti economici

- Qual è l'indotto creato del circuito?

«L'autodromo fattura intorno ad un milione di euro e crea un indotto importante: a livello di ristorazione, di alberghi, di vendita pezzi di ricambio, siamo tenuti molto in considerazione perché sul Trasimeno quando le attività funzionano la gente circola. In autodromo abbiamo anche tre piscine di cui una piccola per i bambini e due campi da calcetto: un bel complesso sportivo che nel periodo estivo funziona molto bene. È gestito da una società esterna ma è di proprietà dell'autodromo».

- Avete in programma qualche agevolazione per i piloti che verranno quest'anno?

«Faremo sicuramente qualche promozione, magari nei giorni infrasettimanali, come abbiamo fatto nel giorno di riapertura. Va considerato che però avremo sicuramente più costi sotto il profilo del personale per sanificare, igienizzare, controllare. Ultimamente abbiamo fatto anche dei grossi investimenti: abbiamo riasfaltato 1700 metri di pista, risistemato le vie di fuga, il paddock e i servizi. Rimanere sul listino che avevamo prima della pandemia sarà già un buon risultato. Domenica scorsa abbiamo fatto anche dei prezzi migliori a quelli che facevamo solitamente. Speriamo di andare avanti così per il 2020 e poi riprogrammarci per il 2021».

- Quando ripartirete con le gare?

«Se la Federazione e i protocolli ce lo consentiranno, nel weekend del 17 e 28 giugno con il nostro campionato. Potrebbe essere la data per ripartire», conclude Roberto Papini.

Se così sarà, l'autodromo di Magione sarà il primo circuito nazionale ad ospitare una gara dopo la pandemia. ●



ACI Racing Weekend c'è il semaforo verde

È UFFICIALE: IL MOTORSPORT TRICOLORE TORNA IN PISTA. I MOTORI SI ACCENDERANNO L'11 E 12 LUGLIO ALL'HUNGARORING PER LE FORMULE. IL VIA IN ITALIA UNA SETTIMANA DOPO AL MUGELLO

di Fiammetta La Guidara

L'attesa è finita: il motorsport tricolore può ripartire. Con un lungo e delicato lavoro, ACI Sport ha messo a punto un protocollo tecnico e sanitario che ha passato l'approvazione del Governo: dopo un primo ok alle sessioni di allenamento in pista, ora finalmente è stato dato il via anche alle competizioni, che potranno riprendere già nel weekend dell'11 e 12 luglio all'Hungaroring con le formule, mentre il primo round in Italia è fissato al Mugello per il 18 e 19 luglio. Al via dunque i campionati italiani che compongono l'ACI Racing Weekend: Gran Turismo, TCR Italy, TCR DSG Endurance, Sport Prototipi, Italian F4 Championship e il Formula Regional European Championship certified by FIA. La notizia rappresenta un'autentica boccata di ossigeno per molti attori del motorsport in pista, che hanno vissuto momenti di incertezza e ansia nel periodo del lockdown: per i team i mesi invernali sono già particolarmente difficili sotto il profilo economico e di solito con l'arrivo della primavera si organizzano test e prove private proprio per far ripartire la filiera. Ma quest'anno l'emergenza sanitaria ha bloccato la ripartenza. La prospettiva di una stagione senza motorsport ha aleggiato a lungo nell'aria: un anno di stop avrebbe messo a repentaglio la sopravvivenza stessa di molte squadre e quindi anche il futuro. Ma questo spettro ora si è dissolto, ed è arrivato per tutti il momento di rimboccarsi le maniche.

Definita la bozza dei calendari

Il Tricolore GT inaugurerà la stagione il prossimo 19 luglio al Mugello, circuito che ospiterà l'esordio della serie Endurance a cui seguirà, il 2 agosto a Misano, la seconda prova. La serie Sprint prenderà il via da Imola il 30 agosto, mentre la terza prova dell'Endurance scatterà il 20 settembre a Vallelunga. Ad ottobre si disputeranno due prove della serie Sprint, al Mugello nel week end del 3 e 4 e a Monza nel week end del 17 e 18, mentre il gran finale per le due serie sarà in programma a Monza, l'8 novembre per l'Endurance, e a Vallelunga il 6 dicembre per lo Sprint. Il TCR Italy prenderà il via nel weekend del 18 e 19 luglio al Mugello. Il campionato tricolore proseguirà poi l'1 e 2 agosto all'autodromo di Misano, e il terzo round sarà a Imola, dopo la pausa estiva, nel weekend del 29-30 agosto. La stagione continuerà il 20 settembre sul tracciato di Vallelunga, e il rush finale vedrà come teatro la pista di Monza, nel weekend del 7 e 8 novembre, e quella di Imola, nel weekend del 21 e 22 novembre. Il TCR DSG Italy Endurance inizierà poco più tardi, nel weekend dell'8 e 9 agosto sul circuito di Misano, nel contesto del GT World Challenge Europe. Il campionato riprenderà poi dopo la pausa estiva il 3 e 4 di ottobre al Mugello. Il terzo round è fissato per il 17-18 ottobre a Monza, mentre nel weekend del 14 e 15 novembre si svolgerà la trasferta spagnola sulla pista di Barcellona. Il titolo si assegnerà infine nel weekend del 5 e 6 dicembre, all'autodromo di Vallelunga. Il primo round del Tricolore Sport Prototipi è fissato al circuito del Mugello il 18-19 luglio, per proseguire l'1 e 2 agosto a Misano. Il terzo round sarà dopo la pausa estiva, il 29 e 30 agosto a Imola. Si proseguirà poi il 19 e 20 settembre a Vallelunga, il 17 e 18 ottobre a Monza e si concluderà il 21 e 22 novembre con un ritorno a Imola.

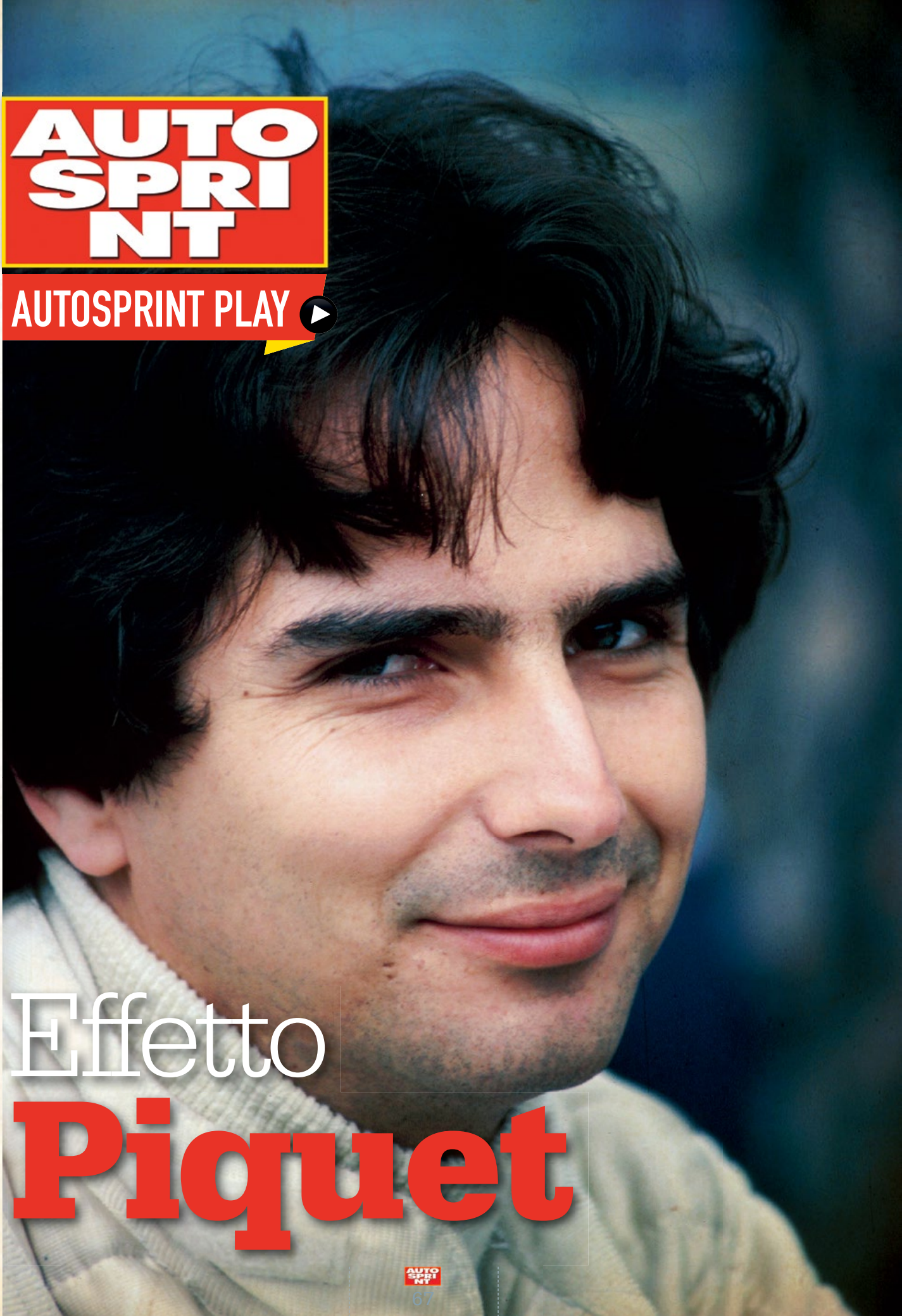
Per quanto riguarda le formule, l'Italian F4 si avvierà già l'11 e il 12 luglio all'Hungaroring, insieme al F.Regional, e proseguirà l'1 e 2 agosto a Misano. Il campionato Regional si disputerà poi il 22 e 23 agosto al Paul Ricard e le due serie torneranno insieme il 12 e 13 settembre al Red Bull Ring, il 3 e 4 ottobre al Mugello e il 17 e 18 ottobre a Monza. Il sesto round del Formula Regional è fissato per il weekend del 1° novembre a Barcellona, mentre gli ultimi due appuntamenti si disputeranno in Italia, insieme al F4: il 21 e 22 novembre a Imola e il 5 e 6 dicembre a Vallelunga. ●

VOGLIA DI RIPARTENZA

La stagione 2020 degli Aci Racing Week End scatta il prossimo 11 luglio da Budapest: vedremo impegnate Formula Regional e Formula 4. Tutte le altre categorie debutteranno la settimana successiva dal Mugello

AUTOSPRINT

AUTOSPRINT PLAY



Effetto Piquet



1981: Qualche lampo di gioia per noi...

PIQUET MONDIALE IN F.1 E VILLENEUVE STREPITOSO. BIS IRIDATO ENDURANCE PER LA LANCIA. TALBOT E VATANEN SONO CAMPIONI DEL MONDO RALLY. A BALDI (F.3) E VUDAFIERI IL TITOLO EUROPEO

di Gabriele Mutti

Quando si tocca il fondo non resta che risalire. Si può interpretare anche così il 1981 della Ferrari che vince in modo strepitoso due Gran Premi con Villeneuve, anche se il campione del mondo è Piquet che all'ultima gara ha la meglio su Reutemann. La Lancia fa il bis nel mondiale Endurance. Nei rally spopola l'Audi Quattro ma alla fine il titolo va alla Talbot Lotus. Ma andiamo con ordine.

Tre italiani muoiono alla Dakar

Durante la Parigi-Dakar il 6 gennaio nel deserto algerino si ribalta una Fiat Campagnola al seguito della gara. Perdono la vita il giornalista di Motosprint Giuseppe De Tommaso, 25 anni, il rappresentante Andrea Carisi, 30 anni, e il tecnico dell'Iveco Franco Druetta, 36 anni. La corsa è vinta da Metge-Giroux su Range Rover.

Ragnotti e la Renault al "Monte"

Dal 24 al 30 gennaio si corre il Rally di Montecarlo. Dopo l'iniziale dominio di Mikkola con l'Audi Quattro (poi ritirato per incidente) si impone Ragnotti con la Renault 5 Turbo. La sua vittoria è favorita nell'ultima notte dal ritiro della Porsche di Therier. Secondo è Frequelin (Talbot Sunbeam Lotus) e terzo Kleint (Opel Ascona 400). Ritirati col motore ko Vatanen (Ford-Rothmans semiufficiale) e Bettega (Fiat Ritmo) mentre Michéle Mouton non parte per problemi all'alimentazione della sua Audi Quattro (per la prima volta ha come copilota Fabrizia Pons).

Porsche a Daytona, ma la Lancia c'è

Il 1° febbraio la Porsche 935 di Garretson-Rahal-Redman trionfa alla 24 Ore di Daytona. Molto importante il quinto posto di Facetti-Finotto-Pirro con la Lancia Beta Montecarlo Turbo del Jolly Club che vince la Divisione fino a 2 litri. Diciottesimi Patrese-Pescarolo-Heyer con la Beta ufficiale che sfoggia il nuovo sponsor Martini. Ritirata dopo 13 ore di corsa per problemi a una valvola la terza Beta iscritta (Alboreto-Ghinzani-Gabbiani).

Sud Africa: vince Reutemann, ma...

Il 7 febbraio si corre sulla pista di Kyalami il Gp del Sud Africa, che però non ha validità mondiale quale conseguenza della "guerra" in atto tra FISA e FOCA. Assenti i team legalitari Ferrari, Alfa, Renault e Osella, vince Reutemann con la Williams davanti a

Foto Actualfoto



Piquet (Brabham) e De Angelis (Lotus). Il 3 febbraio Fittipaldi ha annunciato il suo ritiro dalle corse.

Chapman presenta la Lotus 88

Il 10 febbraio a Londra Chapman presenta la Lotus 88, una rivoluzionaria monoposto che utilizza un ingegnoso sistema composto da due telai, uno interno all'altro. I piloti De Angelis e Mansell dicono che è pericolosissima e gli altri team protestano: la FISA accoglierà le loro lamentele, bandendola dalle corse.

L'Audi trionfa in Svezia

Dal 13 al 15 febbraio si corre il Rally di Svezia. La vittoria di Hannu Mikkola con l'Audi Quattro è la prima in questa gara di un pilota non svedese dopo ben 31 anni oltre che la prima di una 4x4 in un rally mondiale. Mikkola precede al traguardo le due Ford Escort del team Rothmans di Vatanen e Airikkala.

Siglato il Patto della Concordia

La "guerra" in atto tra FISA e FOCA ha termine il 5 marzo quando viene siglato a Parigi il Patto della Concordia. Il mondiale di Formula Uno è salvo. In pratica i due organismi si dividono i settori da amministrare. La FOCA gestisce i contratti con gli organizzatori dei vari Gp e le questioni finanziarie e i diritti televisivi, mentre la FISA si occupa dei regolamenti. Determinante per la ricerca di una soluzione è stata nei mesi precedenti la mediazione di Enzo Ferrari, che il 19 gennaio aveva indetto una riunione di molti rappresentanti dei vari team nella vecchia sede della Scuderia Ferrari.

PIQUET IRIDATO PER UN PUNTO SU REUTEMANN

È una stagione magnifica il 1981 per il brasiliano Nelson Piquet che conquista il primo dei tre titoli iridati artigliati in carriera. Con la Brabham conquista la vittoria in tre occasioni (Argentina, San Marino e Germania), sale quattro volte sul podio e con un solo punto di vantaggio batte Reutemann su Willliams nella corsa al titolo Piloti

Alen in Portogallo, ma l'Audi...

Dal 4 al 7 marzo si svolge il Rally del Portogallo. C'è anche la Fiat con tre 131 Abarth per Alen, Bettega e Cerrato. Per metà gara è al comando l'Audi Quattro di Mikkola che si ritira nella PS 25 col motore ko. Il funambolico Alen si impone su queste strade per la quarta volta precedendo di oltre 9' Toivonen (Talbot) e di oltre 16' Waldegaard con la Toyota. Quarta la Mouton con l'Audi Quattro. Ritirati anche Bettega (motore, PS 19), Cerrato (PS 24, sospensioni) e Vatanen (PS 26, trasmissione). Nel mondiale marche la Talbot ha 34 punti davanti a Opel e Fiat (26) e in quello piloti Frequelin ha 21 punti davanti ad Alen, Mikkola (20) e Vatanen (15).





Jones a Long Beach, Lotus 88 irregolari

La stagione mondiale della Formula Uno si apre il 15 marzo a Long Beach con il Gp USA Ovest (80 giri di una pista lunga 3.251 metri). Molte le novità fra i team: la Ferrari schiera la 126 CK con motore turbo per Villeneuve e il neo acquisto Pironi. L'Alfa, dopo i notevoli risultati dei test invernali, schiera Andretti accanto a Gacomelli. L'Arrows affianca a Patrese il riminese Siegfried Stohr. Era dal 1966 (Monaco) che il mondiale non iniziava in un circuito cittadino. Dopo le prime prove libere quasi tutti i team sporgono reclamo contro la Lotus 88 che ha fatto solo qualche giro lentamente con De Angelis. La monoposto è considerata irregolare dai commissari e il team di Chapman è costretto ad utilizzare le 81. In prova il più veloce è Patrese davanti alle Williams di Jones e Reutemann, la Brabham di Piquet, la Ferrari di Villeneuve e l'Alfa di Andretti. Al via della gara Villeneuve parte bene ma alla staccata del Queens Hairpin arriva lungo e deve allargarsi. Passa in testa Patrese e fa sognare i tifosi guidando il carosello per 23 giri prima di essere costretto al ritiro per problemi al sistema di pescaggio della benzina. Leader è Reutemann ma al 32° giro è infilato da Jones che manterrà il comando fino al traguardo, davanti all'argentino, a Piquet e Andretti.

Addio a Mike Hailwood

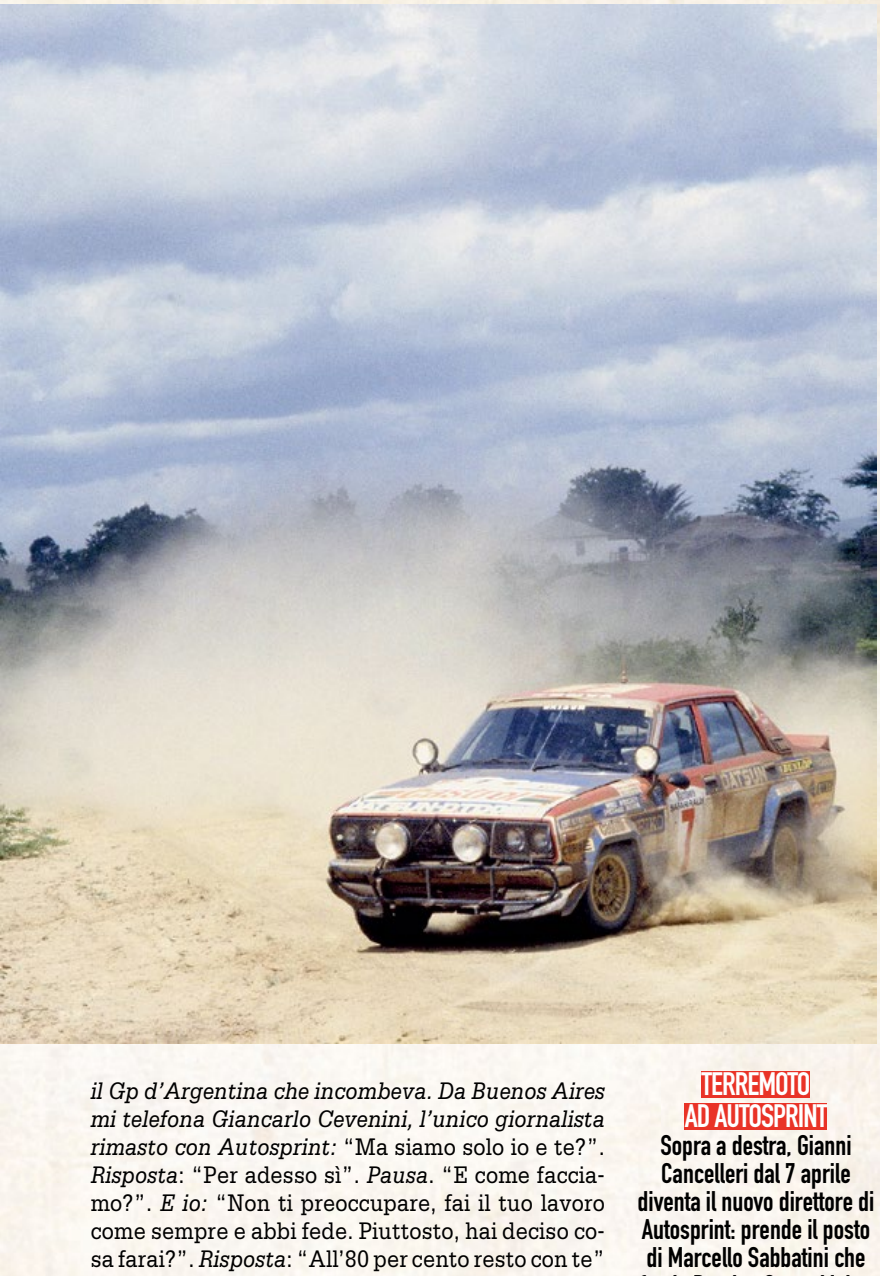
Il 23 marzo, dopo trentasei ore di coma, muore all'ospedale di Birmingham Mike Hailwood, vittima di un incidente stradale che coinvolge la sua Rover 3500 e un camion. Nell'incidente rimane uccisa sul colpo sua figlia Michelle di 9 anni mentre l'altro figlio, David, riporta soltanto lievi ferite. Hailwood è stato dieci volte campione del mondo di motociclismo (ha vinto per 14 volte il Tourist Trophy all'Isola di Man) e ha vinto il titolo europeo di Formula 2 nel 1972, cogliendo dei buoni risultati anche nei Gp di Formula Uno prima di vedere interrotta la sua carriera nel Gp di Germania 1974 al Nurburgring: al tredicesimo giro, la sua McLaren esce di pista e urta il guardrail. Hailwood, intrappolato nella vettura, riporta gravi fratture alla gambe.

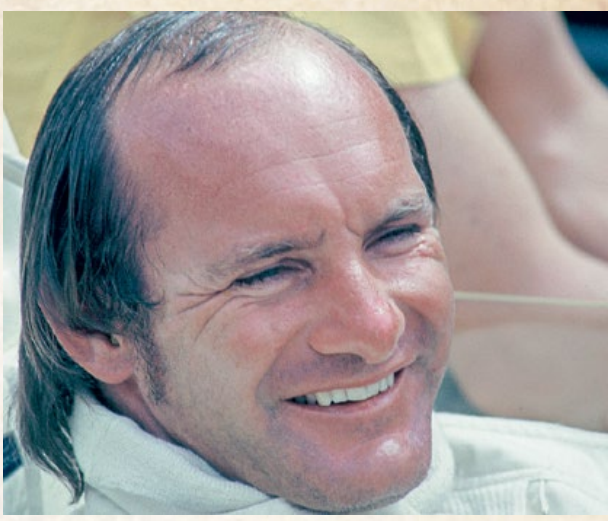
Reutemann "disobbedisce" e vince

Il 29 marzo si corre il Gp del Brasile a Jacarepaguà, nei pressi di Rio de Janeiro (63 giri su una pista lunga 5.031 metri). Nelle prove la Lotus 88 è al centro di una "tira e molla" fra i reclami dei team e le valutazioni dei commissari tecnici. Alla fine Chapman decide di schierare al suo posto le 81B. In prova il più veloce è Piquet davanti a Reutemann, Jones e Patrese. L'arrivo della pioggia spinge quasi tutti i piloti a montare gomme da bagnato. Piquet opta per le slick e al via pattina: le due Williams lo infilano, con Reutemann in testa. L'errore del brasiliano rallenta Villeneuve, che è tamponato da Andretti e va a colpire la Renault di Arnoux. Solo il canadese può proseguire. Al 10° giro Villeneuve è costretto ai box per cambiare il musetto, danneggiato nell'incidente al via. Negli ultimi giri il box della Williams espone a Reutemann il cartello "Jones Reut" che gli chiede di lasciar passare Jones: l'argentino però lo ignora (e pagherà molto caro questo "sgarbo"). La gara è interrotta al 62° giro, con una tornata di anticipo, allo scadere delle due ore. Vince Reutemann davanti a Jones e Patrese. Nel mondiale Jones e Reutemann hanno 15 punti davanti a Patrese e Piquet (4).

Autosprint da Sabbatini a Cancellieri

Il 7 aprile esce l'ultimo numero di Autosprint (il 15) firmato da Marcello Sabbatini che saluta in modo enigmatico i lettori scrivendo: «*Scusatemi amici, scusateci, se lo sprint se ne va*». E quel 7 aprile se ne va davvero insieme a redattori, grafici, segretarie e fattorini per fondare un nuovo settimanale di sport motoristici, Rombo. Da tempo era in rotta di collisione con l'editore Luciano Conti, per il rapporto nel giornale tra pagine di cronaca e inserti pubblicitari. Lo stesso giorno arriva verso sera in redazione il nuovo direttore Gianni Cancellieri, che si era accordato pochi giorni prima con Conti. Ecco il suo ricordo di quei frenetici giorni: «*Trovai i telefoni in tilt, le macchine da scrivere mute e quattordici sedie vuote. Il tempo disponibile per realizzare il numero 16 era poco, cinque giorni: da mercoledì 8 a domenica 12 aprile 1981. La prima mossa fu istintivamente difensiva: un bel poster al centro della rivista, con Villeneuve e Pironi e le loro Ferrari, assieme ad Andretti e a Giacomelli con le loro Alfa Romeo. In termini di spazio significava avere "riempito" sedici pagine. Ne restavano 64, con*







il Gp d'Argentina che incombeva. Da Buenos Aires mi telefona Giancarlo Cevenini, l'unico giornalista rimasto con Autosprint: "Ma siamo solo io e te?". *Risposta*: "Per adesso sì". *Pausa*. "E come facciamo?". *E io:* "Non ti preoccupare, fai il tuo lavoro come sempre e abbi fede. Piuttosto, hai deciso cosa farai?". *Risposta*: "All'80 per cento resto con te" (e infatti rimase, n.d.r.)». Cancellieri assume due giovani giornalisti, Diego Eramo e Ivan Zazzaroni, mentre da Palermo sale ad aiutarlo l'amico e collega Vincenzo Bajardi. Come grafico c'è Valentino Cervellieri. Cancellieri ricorda: «*A reggere l'onda di piena delle corrispondenze, che arrivavano per telex ma soprattutto per telefono, c'erano Marisa Imbrogno e Maria Pia Governatori. Al centralino, Clelia Musolesi. In tipografia, per le chiusure notturne, Alessio Boschi e Alfo C. Predieri. Lunedì notte all'una eravamo in pieno caos, alle quattro sembrava che in tipografia mancasse una pagina, ma si erano sbagliati a contare, maledetti! Sia come sia, alle otto si comincia a stampare. A mezzodì Autosprint è in distribuzione nelle principali edicole di Bologna: raccomandai di non trascurare quella vicina alla casa di Marcello Sabbatini... Rombo, invece, non c'era: aveva annunciato la sua uscita per la settimana successiva. E quello mi sembrò già un buon segno*».

TERREMOTO AD AUTOSPRINT

Sopra a destra, Gianni Cancelleri dal 7 aprile diventa il nuovo direttore di Autosprint: prende il posto di Marcello Sabbatini che fonda Rombo. Sopra Mehta ancora a segno nel Safari con la Datsun. In alto a destra, Mike Hailwood muore per le conseguenze di un incidente stradale. In alto a sinistra Reutemann vincitore nel Gp di casa in Argentina davanti al compagno di squadra Jones e a Riccardo Patrese

Piquet col correttore d'assetto

Il 12 aprile è in programma il Gp d'Argentina sul circuito di Buenos Aires (53 giri di una pista lunga 5.968 metri). La Brabham schiera la nuova BT49C con correttore d'assetto. Dopo alcune polemiche e verifiche da parte dei commissari l'auto è ammessa alle prove. Piquet in prova è il più veloce davanti a Prost, Jones e Reutemann. Jones scatta bene e prende subito la testa del Gran Premio, davanti a Piquet che poi lo ripassa. Jones è infilato anche da Reutemann. Al 5° giro Prost scavalca Jones ed è terzo. Il campione del mondo, nel giro seguente, è passato anche da Rebaque su Brabham, che al 15° giro infila anche Reutemann ed è secondo. La gara del pilota messicano però s'interrompe dopo 33 giri per un problema elettrico. Piquet così vince davanti a Reutemann, Prost e Jones. Nel mondiale Reutemann adesso ha 21 punti davanti a Jones (18) e a Piquet (13).

Manette a Thieme (Essex)

Il 18 aprile è arrestato a Zurigo David Thieme, soprannominato "Zorrex" per la sua somiglianza con Zorro: è il proprietario della Essex (petroli) e sponsor della Lotus. Il Credito Svizzero lo accusa di aver "bruciato" vari milioni di franchi svizzeri di proprietà della banca. Verrà rilasciato su cauzione.

Al Safari il solito Mehta

Il Safari Rally, in programma dal 16 al 20 aprile, è un dominio Datsun, con quattro auto ai primi quattro posti: vince Mehta (per la quarta volta di fila) davanti ad Aaltonen (entrambi su Violet GT), a Kirkland (160J) e a Salonen (Silvia). Sfortunatissimo Munari, in gara su Dodge Ramcharger: si ritira dopo soli 100 km per una perdita di olio dal cambio. Ritirati anche Kullang (Opel) e Frequelin (Peugeot 504 V6). Nel mondiale marche la Opel ha 38 punti davanti a Talbot (34), Datsun (29) e Fiat (26). Nel mondiale piloti Alen ha 24 punti. Seguono Toivonen (23), Frequelin (21), Ragnotti, Mikkola, Mehta e Kleint (20).

Va in edicola anche Rombo

Il 21 aprile è un martedì. In edicola ci sono due settimanali di sport motoristico: non accadeva da fine dicembre 1969, quando uscì due giorni dopo Autosprint l'ultimo numero di Auto Italiana, settimanale della Domus. Accanto ad Autosprint ora c'è Rombo, la nuova "creatura" di Marcello Sabbatini, la cui redazione è sistemata provvisoriamente non lontano dalla basilica di San Luca, sulle alture bolognesi (poi andrà a Castenaso). Moltissimi lettori le acquistano entrambe e le confrontano: più "serioso" l'Autosprint di Cancellieri (che tratta solo di sport e prodotto auto) mentre Rombo è più "sensazionalistico", nei titoli e nei contenuti, trattando di vari sport del motore: oltre alle auto, moto, motonautica e anche aviazione. La sfida in edicola (e non solo…) è iniziata.

La FIA "condanna" la Lotus 88. E Lauda…

Il 23 aprile il tribunale d'appello della FIA sentenzia che la Lotus 88, da tempo al centro di polemiche e reclami, non è conforme ai regolamenti ed è bandita dai Gran Premi di Formula Uno. Intanto iniziano a circolare le prime voci di un ritorno di Lauda alle competizioni. Gli scettici dovranno ricredersi ben presto…

Monza, Porsche e Lancia come al solito

Il 26 aprile il Mondiale Endurance fa tappa a Monza per la 1000 Km. Vince la Porsche 935 K3 di Doren-Lassig-Holup ma i privati Nataloni-Ricci, settimi assoluti con la Beta Montecarlo Turbo e primi nella Divisione fino a 2000, consentono alla Lancia di rimanere in lizza per l'iride. Tredicesimi Ghinzani-De Cesaris con la Beta ufficiale. Ritirate le altre due Beta: dopo 8 giri Patrese-Cheever (motore ko) e al 69° giro Pianta-Schon-Gabbiani (cambio).

Darniche in Corsica con la Stratos

Dal 30 aprile al 2 maggio il Mondiale Rally fa tappa in Corsica. Lo specialista Darniche con la Lancia Stratos Chardonnet vince sull'isola napoleonica precedendo Frequelin con la Talbot Lotus e Tony Pond con la Datsun Violet GT. Problemi meccanici fermano già alla PS 6 l'Audi Quattro di Mikkola. Nel mondiale la Talbot ha 51 punti davanti a Datsun e Opel (46), in quello piloti è primo Frequelin (36) davanti ad Alen (24) e Toivonen (23).



LA STRATOS CONTINUA A VINCERE

Mentre il mondo dei rally sta entrando nella rivoluzionaria era delle quattro ruote motrici e incombe il regolamento Gruppo B, la Stratos continua a graffiare sulle speciale di giro iridato. E al Tour de Corse con Darniche agguanta un'altra clamorosa vittoria

Lauda vede la nuova McLaren e…

Scoop di Autosprint: nella settimana che precede il Gp di San Marino Niki Lauda visita la sede della McLaren e si dice molto impressionato dalla nuova monoposto MP4 con la scocca di derivazione aeronautica, in fibra di carbonio. Lauda dice che in lui la voglia di correre non è tramontata ma spiega: *«Purtroppo non posso tornare a correre adesso perché la mia compagnia aerea rischierebbe di andare a rotoli. Il padrone deve essere sempre presente. Comunque se ritornerò sarà per passione e non per i soldi. Il denaro è solo una conseguenza del lavoro».*

A Piquet il Gp di San Marino

Nel weekend del 3 maggio si corre il 1° Gp di San Marino sulla pista di Imola (5.040 metri da percorrere 60 volte). Bandita definitivamente la Lotus 88, il team di Chapman rinuncia alla gara. Intanto proliferano sull'esempio della Brabham i correttori d'assetto. Alla Tyrrell debutta al posto di Zunino l'italiano Michele Alboreto. Sulla seconda ATS c'è Slim Borgudd, ex batterista degli Abba. In prova il più veloce è Villeneuve davanti a Reutemann, Arnoux, Prost e Piquet. Poco prima dell'inizio della gara cade la pioggia. Villeneuve mantiene il comando mentre Pironi passa Reutemann. Al secondo giro Jones rompe l'alettone anteriore, ma decide di proseguire, anche se perde diverse posizioni per andare ai box al 4° giro. Due giri dopo Patrese passa Reutemann. Al quindicesimo passaggio Villeneuve monta le slick e rientra decimo. Davanti intanto Piquet passa Reutemann, diventan-



do terzo, dietro a Pironi e Patrese. La scelta del canadese si rivela azzardata tanto che già al 18° giro deve rimontare le gomme da bagnato. Quattro giri dopo Piquet passa Patrese. Tra il 29° e il 31° giro quattro italiani si toccano ed escono di scena: prima Giacomelli e Cheever, poi Alboreto e Gabbiani. Alla Ferrari di Didier Pironi la bandella destra della monoposto si sta staccando e non garantisce più l'effetto suolo. Ciò consente a Piquet e a Patrese di avvicinarsi al francese. Piquet tenta più volte di passare il ferrarista: ci riesce al 47° giro affiancandolo alla Variante Alta e portandosi al comando. Due giri dopo Pironi deve cedere anche a Patrese, poi si fa passare anche da Reutemann al 52° giro. Piquet vince davanti a Patrese e Reutemann. Nel mondiale Reutemann ha 25 punti davanti a Piquet (22), Jones (18) e Patrese (10).

Rohrl "traditore" a Silverstone

Alla 6 Ore di Silverstone (10 maggio) continua a pari punti il duello fra Porsche e Lancia nel mondiale Endurance. La novità è nel fatto che tra i piloti della Porsche 935 J vincitrice insieme a Grohs e Schornstein c'è anche Walter Rohrl, che ha "tradito" la Lancia. In ogni caso col 7° posto assoluto Gabbiani, Schon e Pianta vincono la Divisione fino a 2 litri. Ritirati dopo tre giri per un incidente De Cesaris e Ghinzani sull'altra Beta Montecarlo Turbo ufficiale.

Meccanici nel dramma a Zolder

Il Gp del Belgio in programma il 17 maggio a Zolder, con 54 giri di una pista lunga 4.262 metri, è un'altra pagina nera nella storia della Formula Uno (e l'anno dopo andrà anche peggio su questo stesso circuito con la tragica fine di Gilles Villeneuve). La Lotus rientra nel mondiale con la 81B mentre la FISA ha dichiarato legali i correttori d'assetto, adottati da molti team. Al venerdì, dopo 15', la Williams di Reutemann in corsia box travolge il meccanico dell'Osella Giovanni Amadeo, 22 anni: lanciato in aria, ricade malamente tra la gomma posteriore della monoposto e il gradino del muretto. Trasportato in gravi condizioni all'ospedale di Gand e poi a quello di Lovanio, morirà domenica sera. In prova il più veloce è Reutemann davanti a Piquet, Pironi e Patrese. Per 45 centesimi è esclusa la Renault di Arnoux. Altro dramma al via: a 40" dallo start si spegne il motore all'Arrows di Patrese, in seconda fila. Il pilota agita le braccia e il capo meccanico della squadra inglese, Dave Luckett, corre verso di lui per rimettere in moto il propulsore. Jones, fermo alle sue spalle, tenta a sua volta di segnalare il problema alzando un braccio. Ma lo starter Derek Ongaro non intuisce la situazione e dà ugualmente il via: dopo 10" di luce rossa scatta il verde, proprio mentre Luckett è in griglia con in mano il motorino d'avviamento e si accovaccia dietro il retrotreno della macchina di Patrese. Molte auto riescono a scartare di lato evitando la Arrows, ma non ci riesce Stohr: tentando di superare un gruppetto di auto rallentate dalla Ferrari di Villeneuve, partita male, si trova la macchina di Patrese di fronte all'ultimo momento, la tampona e travolge il meccanico. I soccorsi sono immediati, con ingresso in pista dell'ambulanza; la gara però non è immediatamente fermata, con i commissari che si limitano ad esporre la bandiera gialla. Solo dopo due giri Pironi, secondo in classifica dietro a Piquet (che aveva tentato la fuga solitaria), si avvede della gravità della situazione e rallenta vistosamente, inducendo il gruppo degli inseguitori a fare altrettanto, finché non viene data bandiera rossa. Dave Luckett trasportato in elicottero all'ospedale di Lovanio ha una doppia frattura composta alle gambe e una commozione cerebrale ma non è in pericolo di vita. La gara riprende senza le due Arrows, con i piloti sotto shock. Nella seconda partenza Pironi va in testa seguito da Reutemann e Piquet. Pironi, che col turbo è lento nel misto, fa da "tappo" creando alle sue spalle un trenino di vetture. All'11° giro Piquet e Jones si toccano e il brasiliano si ritira. Due giri dopo Jones, Reutemann e Laffite passano Pironi, con la vettura in crisi meccanica. Al 20° giro Jones si ritira col cambio ko. Dopo 47 giri piove forte ma il regolamento (chissà perché, n.d.r.) vieta di cambiare gli pneumatici dopo tre quarti di gara. Il direttore di corsa vista la situazione espone la bandiera a scacchi al 54° passaggio. Vince così Reutemann che non esulta sul podio pensando al meccanico dell'Osella, davanti a Laffite e Mansell. Nel mondiale l'argentino ha 34 punti davanti a Piquet (22) e Jones (18).

Indy 500, Unser vince a tavolino

La 500 Miglia di Indianapolis (24 maggio) finisce a carte bollate. Bobby Unser (Penske) vince davanti a uno spettacolare Mario Andretti (Wildcat) che, partito in ultima fila, riesce a risalire fino al secondo

posto. Ma due giorni dopo l'USAC squalifica Unser, reo di aver sorpassato in regime di bandiere gialle. La vittoria passa ad Andretti, ma la gioia dell'italo-americano sarà di breve durata: in seguito la federazione statunitense ritornerà sulla sua decisione, infliggendo ad Unser una semplice multa e restituendogli il primo posto. Inutile l'appello presentato successivamente da Andretti.

Eifel tragico per Herbert Muller

Lo stesso 24 maggio si corre la 1000 Km del Nurburgring per il Mondiale Endurance. Ricorda Cesare Fiorio (Autosprint Gold, CesaRe delle Corse, 2019) parlandone con Mario Donnini: «*La gara sul vecchio Nurburgring fu drammatica. L'interruzione dopo 17 giri dovuta all'incidente mortale del povero pilota svizzero Herbert Muller* (che con la sua Porsche 908/3 Turbo andò a schiantarsi contro la Porsche 935 K3 di Rahal-Akin, ferma dal primo giro a bordo pista, dopo 13 dei 45 giri in programma, n.d.r.) *consentì alla BMW M1 Sauber di Stuck-Piquet di battere la Porsche nella Divisione maggiore e noi con quei punti persi dai tedeschi, vincendo sempre la nostra Divisione. Riuscimmo alla fine ad avere 2,5 punti in più rispetto a loro, sufficienti per farci vincere ancora una volta il Mondiale Endurance assoluto*». All'Eifel le Beta Montecarlo Turbo si classificano quarta (Ghinzani-Heyer), decima (Pescarolo-De Cesaris) e undicesima (Patrese-Cheever).

Villeneuve sbanca Montecarlo

Il 31 maggio si corre il Gp di Monaco (3.312 metri da percorrere 76 volte). La Lotus presenta la 87, sostituta della "vietata" 88. In prova il più veloce è Piquet davanti a Villeneuve, Mansell e Reutemann. Il via della gara viene posticipato per un incendio alle cucine dell'hotel Loews avvenuto alle 14.15 (un'ora e un quarto prima dell'ora fissata per la partenza). L'edificio è posto nei pressi del famoso tornante de "La Gare", oggi curva Loews. L'acqua usata per spegnare l'incendio bagna la pista all'interno del tunnel. La gara viene rimandata e alle 16.10 il direttore di gara raduna i piloti chiedendo loro di effettuare due giri di ricognizione per valutare lo stato della pista. Sono poste delle bandiere gialle lungo l'interno del tunnel per vietare i sorpassi in quel tratto. Il Gran Premio parte così con quasi un'ora di ritardo. Al via Piquet scatta in testa, mentre De Cesaris e Andretti si eliminano a vicenda sulla salita del Massenet. Dietro al brasiliano si trovano Villeneuve, Mansell, Reutemann, Jones, Patrese e De Angelis. Al 14° giro Mansell ha un'indecisione proprio al tornante del Loews, Reutemann lo tampona e piega l'ala anteriore. L'argentino rientra ai box e sprofonda in classifica, mentre l'inglese si ritira. Jones passa Villeneuve a St. Devote al 20° giro. Nove giri dopo Patrese si ritira col cambio ko. Jones si fa sotto a Piquet («*Ho esercitato una pressione molto forte su di lui*» dirà poi Jones). Al 53° giro Piquet nel tentativo di passare un doppiato al tabaccaio va a frenare nella parte sporca della pista e va a sbattere ritirandosi («*Non mi è mai piaciuta Montecarlo* - dirà Piquet - *è come correre in bicicletta nel salotto di casa*»). Negli ultimi giri Jones (che ha 30" su Villeneuve) ha problemi di pescaggio del carburante e si ferma al box al 67° giro per un rabbocco di benzina. Villeneuve si avvicina e a quattro giri dal termine lo supera nel rettilineo prima di St. Devote con una manovra millimetrica. Vince davanti a Jones e Laffite. E Cevenini scrive su Autosprint che subito dopo la corsa Marie-Claude Beaumont, ex pilota di rally e PR di Renault Sport, abbraccia Villeneuve (che dedica la vittoria ad Enzo Ferrari) e gli fa i complimenti in un modo molto colorito: «*Bravo Gilles, vincere col turbo a Montecarlo! Ci hai messo nella merda, letteralmente nella merda, ma sono contenta per te!*». Nel mondiale Reutemann ha 34 punti davanti a Jones (24), Piquet (22) e Villeneuve (12).



Vatanen all'Acropoli, Audi nei guai

Dal 1 al 4 giugno è in programma il Rally dell'Acropoli. L'Audi schiera tre Quattro per Mikkola, Wittmann e la Mouton. La Fiat ha due 131 Abarth per Alen e Bettega e la Talbot due Sunbeam Lotus per Frequelin e Toivonen. Inizialmente dominano le Audi ma a Lagonissi, a metà percorso, succede il patatrac. Per sopperire al surriscaldamento motore il team manager, Walter Treser, pensa di risolvere la questione togliendo due fari e sostituendoli con due piccoli flap che migliorano il raffreddamento di olio e acqua. Ma i commissari scoprono la modifica, non consentita dal regolamento, e le Audi sono squalificate. Mentre Treser rassegna le dimissioni





con effetto immediato, a vincere è Vatanen con la Ford Escort semiufficiale del team Rothmans davanti ad Alen e Bettega. Nel mondiale Marche la Talbot ha 66 punti davanti a Datsun (59) e Ford (55). Nel mondiale piloti Frequelin ha 46 punti davanti a Alen (39) e Vatanen (35).

Postlethwaite alla Ferrari

Il 7 giugno la Ferrari comunica di aver ingaggiato l'inglese Harvey Postlethwaite, ex progettista di Hesketh, Wolf e Fittipaldi. Dovrà dedicarsi alla parte telaistica, punto debole delle "rosse". La difficile pronuncia del suo cognome indurrà i meccanici a soprannominarlo "Postalmarket". La Ferrari deciderà di istituire per lui (cosa mai accaduta prima) una sorta di "antenna" tecnologica a Guildford, poco lontano dal luogo dove il 22 gennaio 1959 si era ucciso in un incidente stradale, al volante della sua Jaguar Mk1 3.4, Mike Hawthorn, campione del mondo 1958 su Ferrari e che pochi mesi prima aveva annunciato il suo ritiro dalle corse.

A Ickx una 24 Ore con due morti

Nel weekend del 13-14 giugno è in programma la 24 Ore di Le Mans valevole per il Mondiale Endurance. La Porsche vuole vincere e ha convinto Ickx a tornare in pista dopo il ritiro annunciato l'anno prima iscrivendolo su una 936/81 insieme a Bell. Nel Gruppo 5 fino a 2 litri le quattro Lancia Beta Montecarlo Turbo monopolizzano l'attenzione: tre sono ufficiali, una è del Jolly Club. Ickx è in pole

VILLENEUVE CONQUISTA MONACO E JARAMA

Sopra Ickx e Bell conquistano la vittoria a Le Mans. In alto Villeneuve protagonista con la Ferrari di una stagione contrassegnata da due belle vittoria a Monaco e Jarama. Nell'altra pagina Harvey Postlethwaite in giugno approda alla Ferrari

position davanti alla vettura gemella di Mass e alla 908/80 di Joest. La gara parte alle 15 sotto un sole cocente con Ickx sl comando, seguito dalla Rondeau di Pescarolo e dalla 935 K3 di Whittington. Dopo 15 giri la WM di Boutsen sbatte in pieno rettilineo dell'Hunaudiéres a una velocità di oltre 350 km/h per la rottura di una sospensione. Auto distrutta e pilota illeso ma un commissario di pista rimane ucciso e ci sono due feriti. La Pace Car entra per la prima volta in pista nella storia della 24 Ore per rientrare dopo mezz'ora. La gara riparte e dopo altri 30 minuti avviene l'incidente fatale a Jean-Louis Lafosse: viaggiando alle spalle della Lola T600-Cosworth di Guy Edwards, la sua Rondeau sbanda verso il guardrail a oltre 250 km/h sull'Hunaudières, forse per un cedimento della sospensione anteriore destra o di una gomma ed è distrutta. Lafosse muore sul colpo. Nel tardo pomeriggio in testa alla gara c'è la 935 K3 dei fratelli Kremer, con la Porsche ufficiale di Bell in rimonta, che verso le 18.30 va al comando. Alle 21 Ickx-Bell comandano la classifica con quattro giri di vantaggio sulla Rondeau di Migault-Spice. La notte trascorre senza grossi sussulti fino all'alba, quando Schuppan porta la sua 936/81 ai box per sostituire la frizione. Intanto ci sono problemi al cambio dalla vettura di testa (non entra la prima marcia) che a un'ora e mezza dalla fine rientra ai box con Bell al volante per sostituire una gomma posteriore bucata: ma vincerà insieme a Ickx sulla Porsche 936/81. Nella Divisione fino a 2 litri si impone la Lancia Beta Montecarlo Turbo di Cheever-Alboreto-Facetti, ottavi assoluti, mentre Finotto-Schon-Pianta sono quattordicesimi con la Beta del Jolly Club. Ritirati con le altre Beta dopo 47 giri Gabbiani-Pirro (incidente) e dopo 186 giri Patrese-Ghinzani-Heyer (motore).

Villeneuve-Nuvolari a Jarama

Nel fine settimana del 21 giugno si corre il Gp di Spagna a Jarama, un'altra corsa che rimarrà nella storia. In programma 80 giri di una pista lunga 3.312 metri. In prova il più veloce è Laffite davanti a Jones e Reutemann. Non riescono a qualificarsi Alboreto (Tyrrell), Gabbiani e Francia (Osella). Al via Laffite pattina ed è infilato da Jones, Reutemann e Villeneuve, autore di una grande partenza dalla quarta fila. All'inizio del 2° giro Villeneuve passa Reutemann. Jones al 14° giro esce di pista e perde molte posizioni. Al 29° giro Villeneuve è seguito da Reutemann, Watson, Laffite, Piquet e De Angelis. Al 44° giro Piquet si ritira per un incidente. Cinque giri dopo Laffite passa Watson e si lancia all'inseguimento di Reutemann che al 62° viene infilato sia da da Laffite che da Watson. Così anche spalle di Villeneuve si forma un trenino composto da Laffite, Watson, Reutemann e De Angelis. Il canadese della Ferrari è seguito da quattro monoposto non sovralimentate e più veloci della sua in un circuito tortuoso come quello del Jarama. Villeneuve però sfrutta la maggior potenza del turbo allungando sul rettilineo del traguardo, per poi resistere tenacemente nel misto. Con la Ferrari numero 27 che fa da "tappo" il trenino degli inseguitori si fa sempre più vicino al canadese, ma Villeneuve non commette il



minimo errore e vince, precedendo di 211 millesimi Laffite (che si affianca più volte negli ultimi dieci giri alla Ferrari senza mai riuscire a passarla, con ai box il suo patron Ligier che suda più di lui). Seguono Watson, Reutemann e De Angelis, tutti nel giro di un secondo e 231 millesimi dal vincitore! L'arrivo ricorda quello in volata del Gp d'Italia 1971, con Gethin (Yardley-BRM) davanti ad altre quattro auto in sei decimi. Ferrari, che ha visto la corsa in tv, ammirato dalle gesta del canadese, dirà: «*Villeneuve mi ha fatto rivivere la leggenda di Nuvolari*». Nel mondiale Reutemann ha 27 punti davanti a Jones (24), Piquet (22) e Villeneuve (21).

LANCIA IRIDATA FESTEGGIA AL GLEN

Sopra Watson re a Silverstone. In alto a destra la Lancia campione del mondo Endurance in azione al Glen gara che certifica la conquista del titolo iridato per la Beta Montecarlo Turbo. Sopra a destra, Todt e Frequelin grandi protagonisti nel Mondiale Rally

Arnoux a Digione

Il 5 luglio si svolge il Gp di Francia a Digione (80 giri di una pista lunga 3.800 metri). In prova il più veloce è Arnoux davanti a Watson, Prost e Piquet. In gara lo starter fa confusione al via: dopo l'accensione del semaforo rosso non attende i 4 secondi minimi previsti dal regolamento ma fa subito scattare la gara. Compreso l'errore, fa apparire di nuovo il rosso, seguito subito dopo di nuovo dal verde. Piquet è in testa, seguito da Watson, Prost, De Cesaris e Villeneuve. Villeneuve è terzo dopo due giri, seguito da Reutemann in rimonta. Al 6° giro Reutemann supera Villeneuve, con problemi alle gomme, imitato poco dopo anche da Arnoux. Come a Jarama si forma un trenino dietro a Villeneuve (sesto), con De Cesaris, Laffite, Pironi e De Angelis, tutti vicinissimi. Al 33° giro Arnoux passa Reutemann mentre Piquet vede ridursi il vantaggio su Prost per un problema alla gomma anteriore sinistra. Al 42° giro Villeneuve si ferma col motore ko, mentre tre giri dopo Arnoux è nuovamente passato da Reutemann. Al 58° giro inizia a piovere, quando mancano solo 2 giri per completare il 75% del Gp: il direttore di gara espone la bandiera rossa e sospende la corsa. Il regolamento sportivo prevede che, al di sotto del 75%, ma compiuti più di due giri, una gara sospesa va conclusa, con classifica finale per somma dei tempi delle due manche. La situazione è caotica: inizialmente alcuni piloti credono che la gara sia terminata, con l'assegnazione di un punteggio dimezzato (come in Spagna e in Austria nel 1975) tanto da abbandonare le vetture; successivamente viene comunicato che la gara sarebbe terminata regolarmente percorrendo i 22 giri che mancano. La classifica al momento dello stop vede primo Nelson Piquet, Alain Prost secondo a 6"79, John Watson a 7"28, Carlos Reutemann a 28"13. Al secondo start Prost va subito in testa seguito da Watson, Arnoux, Piquet, Rebaque, Reutemann e Pironi. Piquet deve poi cedere due posizioni a Reutemann e Pironi, ma l'argentino sconta un calo di motore e precipita fino al decimo posto. Alain Prost vince davanti a Watson, e Piquet. Nel mondiale Reutemann ha 37 punti davanti a Piquet (26), Jones (24) e Villeneuve (21).

Lancia mondiale al Glen!

Apoteosi per le Lancia Beta Montecarlo Turbo il 12 luglio a Watkins Glen, ultima prova del Mondiale Endurance. Patrese-Alboreto sono primi assoluti davanti alla vettura gemella di De Cesaris-Pescarolo. Terza la Porsche 935 K3/80 di Mears-Garretson-Rutherford, primi nella Divisione oltre 2 litri. Nonostante il ritiro della terza Beta in gara (Ghin-





zani-Gabbiani, frizione ko dopo 109 giri) la Lancia è di nuovo campione del mondo sia nell'assoluto che nella Divisione fino a 2 litri.

Silverstone, Watson davanti a "Lole"

Sabato 18 luglio si corre il Gp d'Inghilterra a Silverstone (68 giri di una pista lunga 4.719 metri). Questo fu il duecentesimo Gran Premio al quale partecipò il motore Ford Cosworth DFV; dal suo esordio, avvenuto nel Gran Premio d'Olanda 1967, aveva ottenuto 141 vittorie. In prova i più veloci sono Arnoux e Prost, davanti a Piquet, Pironi e Watson. Prost parte bene e scatta davanti a tutti, seguito da Pironi, Arnoux, Villeneuve e Piquet. Nel primo giro Villeneuve passa Arnoux, ma il giro seguente Arnoux ripassa Villeneuve che perde tempo, nel tentativo di superare Pironi. Un'altra tornata e Arnoux infila anche Pironi, portandosi all'inseguimento di Prost. Al quarto giro Villeneuve va in testacoda alla Woodcote. Alcuni piloti che lo seguono (Jones, Watson e De Cesaris) cercano di evitare l'impatto. Jones però lo centra, danneggiando il musetto, De Cesaris esce di pista e Watson si ferma, ma può proseguire con la vettura ancora integra. La Ferrari di Villeneuve è danneggiata e il canadese deve ritirarsi con gli alettoni distrutti. Piquet, nel tentativo di passare Arnoux, va a sbattere violentemente alla Becketts con la gomma anteriore sinistra esplosa. Il brasiliano, dolorante agli arti inferiori, viene portato via in ambulanza, ma non ha gravi ferite. Da dietro rinviene Watson che passa Reutemann e Pironi, ed è terzo dietro alle due Renault di Prost e Arnoux. Al 17° giro Prost si ritira col motore ko e Arnoux lo imita al 64° giro col turbo ko. Vince Watson (è dal Giappone 1977 che la McLaren non vince un Gp) davanti a Reutemann e Laffite. Slim Borgudd è sesto. Nel mondiale Reutemann ha 43 punti davanti a Piquet (26), Jones (24), Laffite e Villeneuve (21). Per l'argentino sembra fatta, ma lui dice sempre: «*Es muy dura*» (è molto dura)…

A Grano-Kellemers l'Europeo Turismo

Il giorno dopo, 19 luglio, si corre a Pergusa la 500 Km valevole per il campionato europeo Turismo. Umberto Grano ed Helmut Kelleners, due esperti del settore, su una BMW 635 CSi del team Eggenberger Racing BMW Italia vincono la gara e si aggiudicano così il campionato continentale.

Frequelin su Talbot Lotus al Codasur

Dal 18 al 23 luglio è in programma in Argentina il Rally Codasur, valevole per i campionati marche e piloti. La Datsun schiera Mehta, Salonen e i locali Zunino e Recalde, la Ford-Rothmans il solo Vatanen e la Talbot Frequelin. Dopo una sfuriata iniziale Vatanen ha un incidente alla PS9 ed è costretto al ritiro. Si impone Frequelin con ampio margine su Mehta e Recalde (Salonen si è ritirato alla PS15 con la trasmissione ko) e prende il largo nel mondiale piloti con 66 punti. Nel mondiale marche la Talbot ha 84 punti contro i 76 della Datsun.

Piquet ad Hockenheim. E Reutemann…

Per la Formula Uno appuntamento nel weekend del 2 agosto ad Hockenheim per il Gp di Germania (6.789 metri da ripetere 45 volte). La Brabham annuncia in futuro l'uso di un motore turbo BMW, già provato prima del Gp d'Inghilterra. In prova il più veloce è Prost davanti ad Arnoux, Reutemann e Jones. Prost scatta in testa davanti a Reutemann e Arnoux è costretto subito ai box per una foratura, dovuta a un contatto con Piquet. Già al secondo giro Pironi si ritira per problemi elettrici. Tre giri dopo Jones passa Reutemann che al 27° giro è costretto al ritiro (motore ko). Dopo la gara dirà: «*Non vogliono farmi vincere il mondiale*» riferendosi al trattamento riservatogli dal suo team dopo lo "sgarbo" a Jones nel Gp del Brasile. Nella parte centrale della gara Jones ha guai all'alimentazione e Prost ha un guasto al turbo. Tra il 37° e il 39° passaggio Piquet li passa entrambi e va al comando. Jones al 42° giro va ai box e quando riprende è fuori dai punti. Piquet vince davanti a Prost e Laffite. Nel mondiale Reutemann ha 43 punti davanti a Piquet (35), Laffite (25) e Jones (24).

In Brasile Vatanen torna in corsa

Dal 6 all'8 agosto si svolge il Rally del Brasile. La Ford-Rothmans schiera una sola Escort per Vatanen, e lo stesso fa Talbot con una Sunbeam Lotus per Frequelin. La Datsun invece iscrive una Violet GT per Mehta e una 160J per Recalde. Vatanen non commette errori e vince con 8'31" di margine su Frequelin. Recalde è quarto mentre Mehta si ritira col motore ko nella PS10. Nel mondiale piloti Frequelin ha 81 punti contro i 55 di Vatanen.

In Austria si impone Laffite

Il 16 agosto si corre il Gp d'Austria a Zeltweg (5.942 metri da coprire 53 volte). Prima della gara l'Alfa Ro-

meo annuncia che Gerard Ducarouge, ex direttore tecnico Ligier, come si legge su Autosprint, «*è stato incorporato nel team Alfa Romeo*». Lunedì 17 Patrese firma per il 1982 con la Brabham: farà coppia con Piquet. In prova il più veloce è Arnoux davanti a Prost, Villeneuve, Laffite e Reutemann. Villeneuve va subito al comando grazie alle gomme morbide e infila le due Renault, partite dalla prima fila, ma già al 2° giro Prost attacca Villeneuve alla Hella Licht, il canadese va lungo, nel tentativo di resistere al transalpino, e finisce nella via di fuga, rientrando in pista sesto; dietro lo imita Reutemann, passato da Piquet e da Jones. Al decimo giro la classifica vede sempre in testa il duo della Renault Prost-Arnoux, ma al 27° giro Prost si ritira con una sospensione ko. Al 39° giro Laffite passa a condurre, infilando Arnoux alla curva Texaco, sfruttando dei doppiaggi e vince davanti ad Arnoux e Piquet, che negli ultimi giri è riuscito a contenere Jones. Nel mondiale Reutemann ha 45 punti davanti a Piquet (34), Laffite (34) e Jones (27).

Olanda, motore speciale per Gilles

A corollario del Gp d'Olanda (30 agosto) c'è un gustoso episodio che riguarda Villeneuve. Ricorda Forghieri (nel libro "Gilles Villeneuve visto da vicino", AISA, 2012): «*Al Gran Premio d'Olanda Villeneuve si qualificò addirittura in ottava fila sulla griglia di partenza. Gli altri erano più veloci di noi, avevano telai migliori e per giunta motori con molta pressione in più: in media circa 100 CV in più, addirittura 300 in qualifica. Una superiorità drammatica. Noi avevamo ridotto l'incidenza dell'alettone, peggiorando ulteriormente la situazione nelle curve, però riuscivamo così ad avere la stessa velocità massima dei migliori, era molto bello sentire i colti dire che tutto dipendeva dalla tenuta di strada. In preparazione c'era un motore sperimentale non ancora a punto in tempo per la partenza della squadra per il Gran Premio di Olanda, ma che fu finito il venerdì mattina prima della gara. Mi chiama il Commendatore e mi dice:* "Mauro, è pronto quel motore che avete fatto sperimentare; te lo mando, lo monti sulla macchina di Villeneuve e gli spieghi che non mi interessa cosa fa; voglio sapere come va il motore dopo la gara". "Va bene Commendatore, mi mandi il motore". *Arrivò sabato sera, lo portarono due meccanici dei nostri con una macchina. Lo montammo sulla macchina di Villeneuve. Il giorno dopo il Commendatore mi richiamò mentre ero in camera alle quattro o cinque del mattino e mi disse:* "Dì a Villeneuve che voglio sapere come va il motore". "Non dubiti". *Alla mattina, presi Villeneuve da parte e gli spiegai tutto quanto. Non sicuro che avesse, non dico capito, ma digerito le istruzioni, sulla linea di partenza tornai da lui e gli dissi:* "Ti ricordi di tutto?" "Ah, je ne suis pas un crétin, tu me dis la meme chose quatre fois" *(non sono un cretino, mi hai detto la stessa cosa quattro volte)* "Allora a tal torna a dir (in dialetto): il commendatore Ferrari chiede ecc. ecc.". *Uno, due, tre, pronti via: Gilles supera almeno quattro o cinque macchine e poi si stampa contro quell'enorme cartellone pubblicitario che c'è alla fine del rettifilo di Zandvoort alla curva Tartan. Non si era fatto niente. La macchina era solo un "po' rovinata", come ci spiegava sempre lui. Un commissario ci disse:* "Sta rientrando a piedi".



In realtà noi non lo vedemmo, aveva paura a venire ai box. L'ho visto solo alla sera. Parlammo a lungo. Pazienza, questo era Villeneuve, sempre così, dedicato a se stesso, alla famiglia e alle corse».

Prost a Zandvoort. E Piquet...

Zandvoort come detto ospita nel weekend del 30 agosto il Gp d'Olanda (72 giri di una pista lunga 3.252 metri). In prova le Renault di Prost e Arnoux sono le più veloci, davanti a Piquet, Jones, Reutemann e Laffite. De Cesaris dopo l'ennesima McLaren distrutta in prova non viene fatto partire (ha già avuto diciotto incidenti in questa stagione); i giornalisti inglesi lo hanno soprannominato "De Crasheris"... Prost mantiene il comando della gara in partenza, precedendo Arnoux, Jones, Piquet, Laffite e Reutemann. Villeneuve tocca le vetture di Patrese e Giacomelli, che stanno battagliando tra loro e finisce nelle protezioni alla prima curva. Al 19° giro Reutemann attacca Laffite alla curva Tarzan: i due si toccano e sono costretti al ritiro. Pochi giri dopo Jones passa Prost, ma sul rettilineo principale il francese riprende la testa della corsa. Al 62° giro Andretti esce a 250 km/h senza però riportare gravi danni alla persona. Sei giri dopo Piquet passa Jones ed è secondo fino al traguardo, dietro a Prost e davanti a Jones. Nel mondiale Piquet e Reutemann hanno 45 punti davanti a Laffite (34) e Jones (31).

Tragedia al 1000 Laghi

Dal 28 al 30 agosto si corre in Finlandia il Rally dei 1000 Laghi. La Fiat schiera una 131 Abarth per Alen, la Ford-Rothmans due Escort per Vatanen e





PROST RE DI MONZA
Sopra un'immagine davvero suggestiva con Forghieri, Villeneuve e Pironi. A sinistra Prost e la Renault grande protagonista nel vittorioso Gp d'Italia

Airikkala e l'Audi tre Quattro per Mikkola, la Mouton e Wittmann. Della partita anche Toivonen e Blomqvist (Talbot Sunbeam Lotus). Mikkola domina la gara ma alla fine deve accontentarsi del gradino più basso del podio dietro Vatanen ed Alen (battuto per 59"). La corsa è funestata da un incidente mortale. Al termine della quarta tappa Wittmann non nota il traguardo volante che segna la fine della frazione. Continua a velocità da gara e con la Quattro travolge un gruppo di persone in piedi accanto a un furgone, ferendole. Raul Falin, presidente dell'Automobile Club finlandese, è il più grave e muore poco dopo il ricovero in ospedale. Nel mondiale marche la Talbot ha 95 punti, seguono Datsun (89) e Ford (73). In quello piloti continua il testa a testa fra Vatanen (75) e Frequelin (71).

Renault anche a Monza

Monza torna ad ospitare il Gp d'Italia nel weekend del 13 settembre (52 giri di una pista lunga 5.800 metri). In prova il più veloce è Arnoux davanti a Reutemann e Prost. Quest'ultimo transita per primo alla Variante Goodyear, precedendo il suo team mate Arnoux, Reutemann e Pironi. Già nel corso del primo giro Reutemann passa Arnoux, che viene passato anche da Pironi che poi infila anche Reutemann. Al quarto giro Arnoux riprende la terza posizione a Reutemann, mentre un giro dopo salta anche Pironi, tornando secondo. Due giri dopo termina la gara di Villeneuve col turbo ko. In due giri Reutemann passa Pironi e Laffite. Al 10° giro Jones e Piquet sorpassano sul rettilineo d'arrivo sia Laffite che Pironi. Laffite si ritira al 12° giro. La pioggia, che scende minuta alla Parabolica, tradisce Cheever che va in testacoda; Arnoux, per evitare la monoposto dello statunitense, esce di pista: ritiro per entrambi. La classifica vede primo Prost, seguito da Jones, Giacomelli, Piquet e Pironi. Al 20° giro Watson va a sbattere dopo la seconda curva di Lesmo. La vettura si spezza in due: il motore in fiamme finisce in mezzo alla pista ed è sfiorato da Alboreto. Illeso il pilota. Due giri dopo Piquet passa Pironi mentre al 26° giro si ritira Giacomelli (cambio ko). Ora Prost comanda su Jones, Piquet e Pironi. Reutemann passa Pironi al 38° giro alla Variante della Roggia. A metà dell'ultima tornata cede il Ford Cosworth di Piquet mentre il brasiliano è terzo. Prost vince davanti a Jones (anche lui rallentato alla fine da un problema tecnico), Reutemann, De Angelis e Pironi. Piquet conquista comunque un punto grazie a un testacoda di De Cesaris, avvenuto anch'esso all'ultimo giro. Nel mondiale Reutemann ha 49 punti davanti a Piquet (46), Jones e Prost (37).

Lauda prova la McLaren a Donington

A metà settembre, in gran segreto, Lauda prova la McLaren sul circuito inglese di Donington Park. L'austriaco gira 1" più lento di Watson, impegnato in test analoghi. Niki però l'annuncio ufficiale del suo rientro lo darà soltanto il 12 novembre. Intanto il 17 settembre in giacca e cravatta Alan Jones annuncia alla televisione il suo proposito di ritirarsi dalle corse a fine stagione.

In Canada "numeri" di Villeneuve

Il 27 settembre si corre il Gp del Canada nel circuito cittadino di Montreal (4.410 metri da percorrere







63 volte). La Arrows ha sostituito per gli ultimi due Gp della stagione il riminese Siegfried Stohr con Jacques Villeneuve, fratello di Gilles. In prova il più veloce è Piquet davanti a Reutemann, Jones e Prost. La gara inizia sotto una forte pioggia. Al via scattano bene le due Williams con Jones davanti a Reutemann. Terzo è Prost, con Arnoux ritirato dopo una toccata con Pironi. Piquet nel corso del primo giro è già secondo, mentre Reutemann, in difficoltà, scende sempre più in graduatoria fino a ritrovarsi ventiduesimo. Al 7° giro Piquet passa in testa ma è ben presto superato da Prost, che dopo dieci giri guida davanti a Laffite, Villenueve, Watson e Piquet. Al 13° giro Laffite passa Prost all'Epingle, imitato nei giri successivi da Villeneuve e Watson. Al 38° giro il canadese, nel tentativo di doppiare De Angelis, tocca la vettura del pilota romano, danneggiando ulteriormente l'ala anteriore già rovinata al via. Al 49° passaggio Mansell compie un'escursione fuori pista, danneggiando l'alettone posteriore della sua vettura. Rimesso in pista dai commissari, quando giunge al tornantino, si sposta in traiettoria, non curandosi del sopraggiungente Prost; i due si urtano e si ritirano. In testa c'è sempre Laffite seguito da Watson e Villeneuve. Al 54° giro l'ala anteriore del canadese si ribalta definitivamente all'indietro. Dopo tre giri in cui Villeneuve guida praticamente quasi senza visuale, l'alettone si stacca completamente e Villeneuve riesce a tenere la monoposto in strada e a finire terzo sulla pista di casa dietro Laffite e Watson. La Williams è matematicamente mondiale costruttori, mentre nel mondiale piloti è lotta apertissima fra Reutemann (49), Piquet (48) e Laffite (43). Autosprint titola in copertina: "Rispunta Jacquot".

RALLY DA IMPAZZIRE

Per i rally il 1981 è straordinario. A Sanremo Michele Mouton e Fabrizia Pons, sopra a sinistra, regalano la prima vittoria iridata all'Audi Quattro. Sopra Vatanen e Richards con la Ford Escort conquistano il titolo piloti dopo un duello infinito contro Frequelin-Todt. A fine stagione tra i due equipaggi ci sarà solo un punto di differenza. Il titolo Marche andrà alla Talbot. Nell'altra pagina in alto Vudafieri campione europeo e Tony a segno con la Opel Ascona 400 di Conrero nel Cir: è la prima casa straniera a vincere un tricolore rally

Mouton-Pons, Sanremo al femminile

Dal 5 al 10 ottobre si corre il "Sanremo". Rohrl corre con una Porsche 911 SC mentre la Fiat schiera quattro 131 Abarth per Alen, Bettega, Vudafieri e Cerrato. L'Audi ha Mikkola, la Mouton e Cinotto. La Talbot ha Frequelin e Toivonen. Il team Ford-Rothmans schiera solo Vatanen. Rohrl va forte ma un atterraggio troppo violento dopo un dosso lo costringe al ritiro. Cinotto è leader ma è passato dalla Mouton e da Vatanen, che prima dell'ultima tappa è a pochi secondi dalla francesina di Grasse. Nella frazione conclusiva il finlandese sbatte e perde minuti preziosi mentre la Mouton con grande sangue freddo controlla bene fino al traguardo Toivonen, "Tony" (su Opel Ascona 400 Conrero) e Mikkola. Per la prima volta nel mondiale trionfa un equipaggio femminile. Fra le marche la Talbot ha 101 punti, seguita da Datsun (81), Ford (71) e Opel (69). Lotta apertissima nel mondiale piloti fra Frequelin (81) e Vatanen (79).

Alla roulette di Las Vegas vince Piquet

Il mondiale di F.1 si decide il 17 ottobre nella pista ricavata nel parcheggio del Caesars Palace di Las Vegas (75 giri su una pista lunga 3.650 metri). In prova il più veloce è Reutemann, davanti a Jones, Villeneuve e Piquet. La partenza dell'argentino però è





disastrosa: è passato subito da Jones e Villeneuve, poi da Prost e Giacomelli. Al 22° giro Piquet passa Watson e andando a pari punti con "Lole" è virtualmente campione del mondo (ha vinto più gare dell'argentino). Ora la classifica vede sempre primo Jones, seguito da Prost, Laffite, Giacomelli, Andretti, Piquet, Watson e Reutemann. Al 27° giro Giacomelli va in testacoda. Due giri dopo Watson si ferma ai box per il cambio delle gomme e rientra in pista decimo. Un giro dopo si ritira Andretti che era quarto. Dopo 48 giri Piquet ha 51 punti virtuali contro i 49 di Reutemann. La classifica della gara vede sempre primo Jones (che ha doppiato il suo team mate Reutemann), poi Prost, Piquet, Laffite, Mansell, Giacomelli e Reutemann. Laffite, passato anche da Mansell e Giacomelli, al 52° giro va a cambiare le gomme e rientra ottavo, dicendo addio alle sue speranze iridate. Reutemann esce dalla zona punti dopo essere stato passato da Watson. Intanto Piquet soffre per la giornata torrida e, esausto, viene avvicinato da Watson e Laffite. Le posizioni restano però congelate con Jones che vince davanti a Prost, Giacomelli, Mansell e Piquet, che col quinto posto è campione del mondo (50 punti contro 49 per Reutemann, 46 per Jones e 44 per Laffite). All'arrivo il brasiliano è stremato, ha vomitato e lo aiutano a scendere dalla Brabham. Jones dirà dopo la corsa: *«Questo è il giorno più bello della mia vita»* (riferendosi non solo alla sua vittoria ma soprattutto alla sconfitta di Reutemann nella sfida con Piquet per il titolo mondiale, n.d.r.).

Assolti Patrese e Restelli

Il 28 ottobre Riccardo Patrese e il direttore di corsa Gianni Restelli vengono assolti con formula piena in tribunale a Milano dal giudice Armando Spataro dall'accusa di omicidio colposo in seguito al tragico incidente avvenuto al via del Gp d'Italia 1978 a Monza che costò la vita al pilota svedese Ronnie Peterson. Due giorni dopo Carlo Reutemann, dopo qualche giorno di riflessione, decide di lasciare la Formula Uno.

Salonen in Costa d'Avorio

Dal 26 al 31 ottobre si corre il Rally della Costa d'Avorio. La gara è un trionfo giapponese, con la Datsun prima, terza e quarta e la Toyota seconda. Vince Salonen con la Violet GT davanti a Eklund (Toyota Celica RA40), Mehta (Datsun Violet GT) e Mitri (Datsun 160J). Nel mondiale piloti Frequelin è sesto con la Peugeot 504 V6 Coupé mentre Vatanen è nono con la Ford Escort semiufficiale del team Rothmans. Nel mondiale marche la Talbot ha 101 punti e la Datsun 99. Fra i piloti Frequelin ha 89 punti contro gli 81 di Vatanen. Si decide tutto al RAC.

In copertina su Autosprint la Lancia 037

«*Martedì 3 novembre in tarda mattinata il Comitato Corse Fiat* - scrive Giulio Schmidt su Autosprint - *ha approvato il programma di sviluppo della 037, la vettura che dovrà difendere in Gruppo B l'immagine della Casa torinese nel mondiale Rally 1982*». La foto della nuova "arma" viene strillata in copertina e Schmidt spiega: «*Il programma prevede due 037 pronte per fine maggio. Intanto procede l'operazione simpatia con le Lancia Beta HPE che saranno iscritte al Rally di Montecarlo 1982 in Gruppo 1*».

Talbot e Vatanen mondiali al RAC

La stagione dei rally mondiali si chiude con il RAC dal 22 al 24 novembre. La Talbot schiera tre Sunbeam Lotus per Frequelin, Toivonen e Blomqvist, la Ford-Rothmans ben tre Escort per Vatanen, Airikkala e Malcolm Wilson (che poi sarà un grande team manager proprio con la Ford nei rally). La corsa è epica con Mikkola che si impone con l'Audi Quattro davanti a un Vatanen attentissimo a non commettere errori e a Blomqvist che con la Talbot Sunbeam Lotus fa vincere il mondiale costruttori al team francese. Seguono Airikkala e Ragnotti, grande con la Renault 5 Turbo. Nel mondiale marche la Talbot ha 117 punti contro i 106 della Datsun e i 90 della Ford. In quello piloti Vatanen, grandissimo con la Escort di un team semiufficiale, si impone con 96 punti davanti a Frequelin con 89 (ritiratosi a 15 PS dalla fine per problemi alla pompa benzina) e a Mikkola con 62. Va in archivio così una stagione con luci e ombre per la Ferrari, penalizzata da un telaio non all'altezza delle rivali, con la Lancia ancora una volta Mondiale Endurance e con una Talbot a sorpresa mondiale nei rally con una Sunbeam Lotus ormai a fine carriera. Quanto all'Audi sta sviluppando una Quattro che non ha ancora avuto quella continuità di risultati che era lecito attendersi. Per l'Italia due "lampi" europei con Baldi in Formula 3 e Vudafieri nei rally. ●

DOPO LA MANCATA CONFERMA DI VETTEL

Ragionamenti su **Sainz jr.**

Caro Autosprint, ma… Sainz, sarà meglio di Vettel? Molti vorrebbero avere in squadra due piloti forti… in pochi però sono in grado di gestirli.
Comunque credo che il dato relativo a Vettel sia stato tratto già da tempo e per lui, verosimilmente, non c'era più spazio. Io ho tanta nostalgia delle corse di quando c'era il Drake ed i piloti erano veri "Cavalieri del Rischio"; mi auguro che Luca di Montezemolo possa essere d'aiuto. Piuttosto che ricette in dettaglio serve ritrovare l'entusiasmo e la passione di quegli anni, ricordando che sono gli uomini a fare le corse, quelle vere in pista col rombo lacerante e la sbandata in controsterzo: mi spiace, ma non potrò mai accontentarmi delle simulazioni al computer. Auguri per un bel futuro a tutti gli italiani che vivono per le corse.

Enzo Continanza

Giunti a questo punto, non è omogeneo far confronti tra Vettel e Sainz, perché comunque appartengono a fasi diverse nella storia della Ferrari. Diciamo che quando è arrivato Vettel, c'era bisogno di Seb e, in proiezione, appare chiara l'opportunità dell'arrivo di Carlos che si inserisce all'interno di una storia fatta di fiducia reciproca, stima e passione che erano ormai terminate, tra il tedesco e la Casa di Maranello. Per tante ragioni, peraltro non certo in una sola direzione. Ma è andata così.
E ora nell'interesse di tutte le parti in causa, bisogna delicatamente gestire questo lungo periodo di transizione senza danni sportivi, ma solo con spirito costruttivo e ragionevolezza. Poi sarà la storia a dare le sue vere risposte.



L'AMORE PER LE CORSE È PURE QUESTO!

Dallara da custodire

Ho apprezzato molto - da vecchio racer e appassionato - la storia della prima scocca della First di F.1 Una vicenda d'altri tempi che mi ha ricordato un'altra analoga da me vissuta. Anzi, due. Un pomeriggio di alcuni anni fa passo davanti alla vetrina di un autosalone vicino a Bologna e scorgo una sagoma familiare, gialla; una Dallara 393, una F.3 come quella sulla quale avevo corso da pilota della domenica anni prima, in Francia. L'ha data in parziale permuta di una Jaguar nuova un signore di Ferrara. Non posso certo lasciarla lì e infatti un mese dopo un carro attrezzi la deposita nel mio garage. Avrei voluto revisionarla ma poi non l'ho fatto, troppe spese. Un anno più tardi mi segnalano un'altra Dallara, una 392 abbandonata in una rimessa di campagna in Normandia, ottima occasione per gustare due ostriche.
Attacco il carrello e via verso Le Havre, rapida contrattazione e ritorno in Italia con la blu francese. Ahimé, gli anni passano, la pancia cresce e non ci entro più, né su una né sull'altra. In compenso scopro - dopo le solite ricerche su libri, foto e documenti - di avere in garage la 392 vittoriosa nel campionato francese F.3 1992 (prima grande affermazione di Dallara all'estero) e la 393 vincitrice in un campionato italiano nel 1994. Leggo su Autosprint che la Dallara sta costruendo a Varano l'Academy con relativa esposizione dei modelli più significativi e avendo avuto l'onore e il piacere di conoscere l'ingegnere Dallara invio, senza molte speranze, una mail proponendo le mie due auto. Strano ma vero l'ingegnere risponde e la 393 parte alla volta di Varano dove nelle sapienti mani dell'amico Alberici riacquista lo splendore del 1993, rossa. È quella esposta oggi nell'Academy (guai a chiamarlo museo, all'ingegnere non piace). Passa un anno e il telefono squilla, vogliono anche la 392: altro viaggio col carrello e pure lei ritorna a casa, in attesa di un restauro totale. Sulla fiancata c'è scritto "Campione di Francia 1992" e forse questo ha contribuito alla vendita. Intendiamoci, non l'ho fatto per soldi, anzi non fosse stato Dallara quelle due vecchiette non avrebbero mai lasciato il mio garage. Ma sapere che sono esposte a Varano e ammirate da migliaia di visitatori da tutto il mondo è per un vecchio racer una soddisfazione enorme. E averle salvate da una possibile fine ingloriosa, come accaduto alla prima First, ancora di più…

Paolo Poletti

Grazie per questa stupenda dimostrazione (reiterata) di passione e cultura per le Corse.

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.



IN EDICOLA

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

auto