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

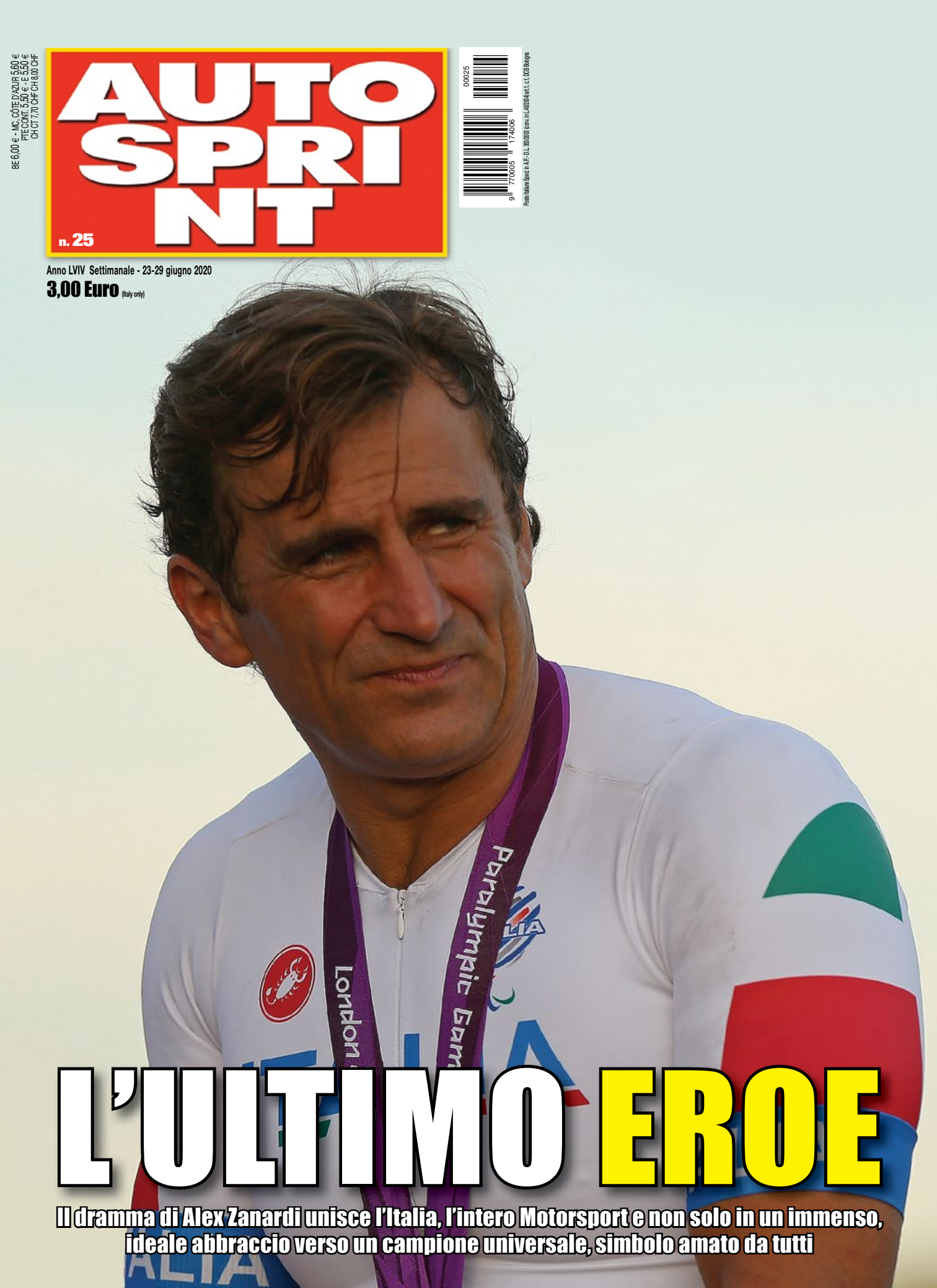
AUTOSPRINT

n. 25

Anno LVIV Settimanale - 23-29 giugno 2020

3,00 Euro (Italy only)

00125
9 770005 174006
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004 art. c.1, DCB Bologna



L'ULTIMO EROE

Il dramma di Alex Zanardi unisce l'Italia, l'intero Motorsport e non solo in un immenso, ideale abbraccio verso un campione universale, simbolo amato da tutti

ULTRA INTERNET FIBRA.

INTERNET
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH

ATTIVAZIONE INCLUSA
E MODEM SUPER WI-FI
GRATIS

25,95 €
AL MESE

ANCHE PER PARTITA IVA

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

tiscali.it | 130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife

di Andrea Cordovani

Alex, il nostro ultimo **eroe**

Alessandro Zanardi sei un'altra volta in corsa per rimanere attaccato a una vita immensa e dolorosa. E tutti noi siamo stretti e attoniti attorno al tuo letto della terapia intensiva dell'ospedale Le Scotte di Siena, in attesa dei bollettini medici, abbarbicati alla speranza a darti e darci forza con le parole che spesso hai detto tu: *«Affrontare avversità e venirne fuori è come frequentare un corso di vita accelerato: se ce la fai, dopo sei equipaggiato per affrontare qualunque evenienza»*.

Davanti agli occhi abbiamo il tuo handbike posto di fianco sul ciglio della strada, poco oltre quella curva della provinciale che collega Torrita di Siena a Pienza e quel camion contro il quale sei andato a sbattere in una giornata di festa. E ora siamo qui, in attesa che un destino cinico e baro ti tenga in vita perché un uomo come te serve a questo mondo. Sei il nostro ultimo eroe, Alex. Un esempio.

Hai raccontato: «*Io sono drogato di sport, di sfide. Anche se c'è da aprire un barattolo che non si apre: per me diventa subito un braccio di ferro con il coperchio»*. Ci hai sempre trasmesso forza. Nella buona e nella cattiva sorte, come quando spieghi che *«Se il buon Dio mi proponesse di cancellare quel 15 settembre del 2001, non credo che accetterei: magari senza l'incidente oggi sarei un cinquantaduenne insoddisfatto della vita. No, grazie: mi va bene così»*.

Emanuela Audisio, sabato scorso su Repubblica, ha colto l'essenza del tuo essere, specificando che hai costretto lo sport a non scartare i corpi amputati, dimezzati, zoppi: non perché fanno pena, ma perché anche così valgono. Già, perché si può vivere senza gambe, impossibile farlo senza cuore. Alex ha avuto amputate le prime, ma non ha mai smesso di emozionare ed emozionarsi. È grazie a lui se la disabilità oggi fa rima con normalità e il concetto di sfida è stato completamente riscritto.

Ora sei lì, di nuovo in un letto d'ospedale. Giuseppe Olivieri, il neurochirurgo che ti ha operato venerdì scorso, dice che... «*essere ottimista o non ottimista non serve a niente: serve solamente curarlo*». E non basta dire resisti Alex! Stavolta non dipende solo da te. Diciannove anni fa ti abbiamo visto rimetterti in piedi davanti ai nostri occhi. A due mesi da quel terribile incidente del Lausitzring. Quella sera di metà dicembre hai fatto urlare e commuovere un teatro intero. A quei Caschi d'Oro del 2001 c'era stata la tua ripartenza. Accanto a te, Michael Schumacher a vedere quella scena si mise a piangere. Da quel momento la tua forza è diventata un messaggio potente. Ogni giorno di più.

«Quando correvo fino ai 400 orari sulla pista ero io solo, adesso sulla mia handbike c'è mezza Italia che spinge con me. Ma non ho fatto niente di speciale, ho preso la bicicletta e ho pedalato».

Ora c'è tutta l'Italia, c'è tutto il mondo Alex, che spinge assieme a te, dentro a questo nuovo dramma che stai vivendo, dentro alle pieghe di un'esistenza che ti ha messo di fronte a sfide impossibili. Per te niente è mai stato impossibile. *«È disabile chi ha poca stima di sé»*, ami sottolineare.

Pochi mesi fa, all'esplosione della pandemia, hai raccontato quale avrebbe dovuto essere la tua nuova sfida: le Olimpiadi di Tokyo 2021. *«Alla mia età, dal punto di vista sportivo, ogni anno è come un anno dei cani, ne vale sette!* - hai detto -. *Se per me è stato quasi un miracolo mirare ad andare a Tokyo in avvicinamento al mio cinquantaquattresimo compleanno, sarà ancora più difficile farlo un anno dopo. Dal punto di vista motivazionale, sono a posto. Ma poi bisogna trasformare gli obiettivi in risultati. Sarà il tempo a darci tutte le risposte»*. Adesso dobbiamo aspettare tutti che il tempo ci dia tutte le risposte e che il destino si ricordi che un uomo come te per questo mondo è indispensabile. ●

Alex Zanardi e la corsa della vita

UNA RIFLESSIONE SUL DRAMMA DEL CAMPIONE DI CASTELMAGGIORE E SULLE SUE POSSIBILITÀ DI USCIRNE MENTRE TUTTI STANNO TIFANDO PER LUI

di Mario Donnini

Alex Z ancora una volta nella zona del crepuscolo. Ospite sofferente di quella terra di nessuno in cui in realtà c'è poco da lottare, anzi, forse neppure sai d'esserci e sei solo spettatore terzo, corpo astrale e passeggero, una volta di più, della sorte. Deciderà Lei, punto. Altro che forza Zanardi. Proprio per questo, caro destino, pensaci bene, a quel che fai, stavolta.

Alessandro Zanardi, per curriculum e meriti, vanta il palmares più importante, tra i piloti italiani dal Dopoguerra a oggi. Terzo solo ai titoli iridati vinti rispettivamente da Nino Farina nel 1950 e da Alberto Ascari nel 1952-1953. Senza nulla togliere agli altri titolati in qualsiasi altra categoria o disciplina, i suoi due allori in Cart nel 1997-1998 uniti alle vittorie e alle imprese Oltreoceano, fanno di lui il manico italiano numero uno dell'era moderna, non solo nel personalissimo cartellino di Autosprint, ma anche nella testa e nel cuore degli appassionati veri. Alessandro Zanardi, al di là di questo, è eroe e vincente in tutto quello che fa.

Che si tratti di far sue medaglie olimpioniche in handbike, di condurre in prima persona un programma alla Rai ovvero di concedere un'intervista, il suo resta un timbro fondante, fondamentale e non confondibile. Perché lui qualsiasi cosa faccia, la fa nel modo giusto e allo stesso tempo a modo suo. Restando se stesso. Non concedendo né perdendo nulla del suo intimo essere.

Patrimonio del Motorsport

Per questo Alessandro Zanardi per il mondo del Motorsport è quanto di più prezioso e autentico ci possa essere. Perché a ben guardare ha definitivamente, mondialmente e ideologicamente sdoganato il campione del volante dal luoghi comuni più abusati e sciatti, elevandolo a qualcosa d'altro e di diverso. Grazie alla Freccia di Castelmaggiore, un mito delle quattro ruote e del motore non è anzitutto uno che campa a mille tritando macchine, donne, situazioni e limiti. No, Alessandro Zanardi con la sua testimonianza quieta e sorridente per la prima volta ha saputo veicolare l'idea di un uomo a tutto tondo, profondo, a suo modo spirituale, volitivo, incrollabile e cerebrale. Totalmente lontano dagli eccessi e imbevuto più d'ironia che goliardia, e volontà anziché istinto da kamikaze. Proprio grazie a personaggi rari, preziosi come Alessandro Zanar-

di e Ayrton Senna, quando si pensa a un grande del volante ora si può ammettere e capire serenamente di trovarsi anche di fronte a un Grande della Vita. E questo lo rende speciale, magnetico, calamita di stima, affetto e oggetto di sentimenti forti da parte di chiunque. Anche se, per le sofferenze subite nelle carni, nell'era delle corse post-eroiche egli è anche L'ULTIMO EROE.

Modello modulare

Così non esiste un solo Alessandro Zanardi, ma più piani di lettura, multiformi e complessi, per apprezzarlo in diversi stadi.
C'è ancora chi ama tornare al kartista velocissimo e istintivo che è stato, ovvero al pilota di F.3 già dotato di manico e talento ma assai meno provvisto di dollari e fortuna. Poi c'è chi vira sulla formula cadetta e sul quasi titolo vinto col Barone Rampante di Giuseppe Cipriani o chi tira dritto verso la Formula Uno e il suo debutto con la Jordan, seguito da una breve avventura in casa Minardi. Gli amanti della tradizione a questo punto tirano fuori la grande chance da lui avuta con la gloriosa Lotus, la quale però era ormai così antica e fragile da risultare deludente, poco competitiva e pure un po' pericolosa, tanto da accompagnarlo nella gran botta di Spa 1993, il primo brivido in mondovisione firmato Alex Zanardi.
Del resto, da lì in poi, è tutta un'emozione l'avventura di seguirlo a fondo. Perché i suoi miracoli col team Ganassi negli Usa, da rookie a campionissimo, dal 1996 al 1998, sono un concentrato di imprese, tra rimonte impossibili e sorpassi in contropendenza, che ricordano più le epiche di Varzi e Nuvolari che non le altrimenti asettiche e addomesticate dirette televisive di fine millennio.
Alex sarà sempre uno da show. Anche se delude in F.1 con la Williams o torna in America con Mo Nunn, fino a quel maledetto pomeriggio in Germania, quando torna in lizza per vincere ma la malasorte gli taglia le gambe non solo come semplice modo di dire. Da lì mille paure, lo sgomento e la tristezza presuntiva e prospettica per ciò che forse sarebbe stato di lui. E invece no.
Tutte quelle storie di prima sarebbero divenute - rilette o rivissute a ritroso -, strane e un po' ingenue, un po' come le premesse narrative che fungono da origini dei supereroi. Persone comunissime che da eventi improvvisi, fortuiti e negativi, traggono motivo per scoprire, imparare ad usare e capitalizzare dei fantastici superpoteri. Che per Alex Z, così come per Spiderman, comportano anche invariabilmente delle grandi responsabilità. E per noi, come per i seguaci dell'Uomo Ragno o di Devil, la prima apparizione del Nuovo Eroe ha una data, un luogo e un episodio ben preciso.

HA FATTO RISCRIVERE IL SENSO DELLA SFIDA
Con l'handbike Alessandro Zanardi è diventato una vera icona conquistando ori alle paralimpiadi, un uomo simbolo che ha fatto riscrivere il senso della sfida nella piena accezione del termine

Quella sera magica ai Caschi d'Oro

Quasi vent'anni fa, in una serata indimenticabile, alla Festa dei Caschi d'Oro di Autosprint 2001, ci ritrovammo a festeggiare il ragazzo di Castelmaggiore arrivato in carrozzella e poi improvvisamente, a sala piena, issatosi incredibilmente in piedi sulle protesi, accanto al Dottor Costa, commuovendo il mondo, Schumacher per primo. Ma anche Jean Todt e Viviane Senna, la sorella di Ayrton, che improvvisamente, dopo un settennato di aspra malinconia scopre cosa voglia dire piangere di gioia imprevista. Però, un momento. Non furono solo lacrime, no. Quella sera ci fu l'urlo. L'urlo.
L'urlo della sala immensa del Palacongressi di Bologna. Il grido strozzato di gioia e sorpresa d'un'intera civiltà di appassionati di corse, venuti per un certo tipo di festa e ritrovatisi all'improvviso a vivere in diretta una leggenda inattesa e tutta verità.
Scrissi, facendo la cronaca il giorno dopo, che quella sera noi appassionati di Motorsport vivemmo l'emozione strappacuore che solo un tifoso di calcio in Italia-Germania 4-3 al gol decisivo di Rivera può aver provato. La lacuna colmata. Adrenalina buona che ci mancava e che da quella sera sarebbe stata nostra fedele compagna, riconvocabile a richiami di nostalgia, come un vaccino salvifico.

Una sensazione strana e assurda

Adesso, sballottati tra notizie ultim'ora, bollettini e Tg ansiogeni, a quasi vent'anni dall'incidente del Lausitzring, si prova una sensazione strana, irreale, assurda. Dovendo capire ed elaborare il dramma di chi nella sua vita ha già rischiato, messo in palio

tutto per decenni e che poi, da vincente, da esempio infinito di resurrezione dopo lo periglio scorso, nel momento più innocente e riscattato della sua vita, si trova a dover pagare l'inattesa e supplementare maxi rata d'un mutuo maligno, creduto estinto per sempre. Il prezzo inatteso di un gioco d'azzardo esistenziale antico, apparentemente già onorato e saldato, coi suoi interessi usurai, ruvidi e abrasivi.

Il senso di un'ingiustizia grande

C'è qualcosa d'umanamente ingiusto e moralmente inaccettabile e indignante in questo. Un che di ripugnante, per la prima volta, nelle mille storie che ci ha raccontato quest'uomo che non è mai stato solo uno sportivo, solo un pilota, sono un paraatleta e solo un grande personaggio, ma la nostra parte buona. La prova vivente che se uno sa campare può prestare il suo talento a tutti e a tutti noi, noi, noi partiti per consolare lui e ritrovatici tutti a essere perennemente da lui rassicurati, ispirati e carezzati dal suo cervello di prim'ordine. E da un cuore grande che sa cercare sfide uniche ma anche dividere e spartire per tutti e fra tutti i premi esistenziali, in modo sorridente, ironico, senza fronzoli e retorica. E invece no. Alboreto, Schumi, Zanardi. Storie diversissime, unificabili e vicine solo per l'amore immenso dovuto di volta in volta non solo al personaggio ma alla persona e divergenti nelle dinamiche, nei contesti e auspicabilmente, nelle evoluzioni.

Quel pericolo vissuto come una nube venefica

Ma tutto questo lancia un segnale laterale, inquietante, evocativamente spiazzante. Certi grandi dello sport è come se il pericolo continuassero a portarselo dietro in qualsiasi cosa che fanno. Come se l'aver sfidato per decenni il Rischio allo stato puro, li faccia vivere, quando il peggio ormai sembra passato, avvolti da un'invisibile nube radioattiva di pericolo, una specie di malattia dormiente, di aria tossica dell'anima, pronta a colpire quando meno te l'aspetti. Ed ecco che per noi e voi Zanardi che sta male, qui e ora, non è più solo una notizia terribile, ma anche una sfida. Una specie di rivincita su altre storie che proprio non ci sono piaciute, che non ci sono andate mica giù, mai, e che vorremmo provare a catalogare in modo diverso. Qui e ora, nell'Italia ferita che prova a uscire dal Covid-19, ritrovarsi a sperare, soffrire e tifare per Alex Z è davvero l'unico motivo neoaggregante, che fa sentire tutti uguali, uniti. Senza fazioni o categorie di pensiero.

Un ultimo rigore decisivo

Dopo quella curva presa male, ora siamo tutti sulla stessa curva, la nostra, sud o nord che sia, a tifare Alex Z. E se allora, se diciannove anni fa, arrivò il gol alla Rivera, ora fa sensazione pensare che, con quell'oscuro linguaggio della sorte, il 17 giugno, due giorni fa è stato festeggiato il cinquantenario del 4-3 di Italia-Germania. Così ora è tempo di un altro urlo invocato. Questo però sembra un rigore da battere. Crudele ma decisivo, atteso e che mette tanta paura. Non dirò, come tanti, forza Zanardi, perché, scaramanticamente, di fronte a un calcio di rigore, si sta zitti. Spero solo che il destino che sta prendendo la rincorsa abbia i lineamenti di Fabio Grosso. ●

QUELLE FOTO CHE PARLANO DA SOLE

Ci sono immagini che parlano da sole. E trasmettono il senso forte di una vicenda umana. Questa che ritrae Alex spettatore di una gara negli Usa dopo il crash del Lausitzring è una di queste

Dottor Costa «Alex sta combattendo»

IL MEDICO IMOLESE CHE PER ZANARDI È FINE CONOSCITORE E SCIAMANO SOTTOLINEA: «ALESSANDRO È IN ALTRI MONDI IN UN ALTROVE TUTTO SUO, CHE HA GIÀ FREQUENTATO E NEL QUALE GLI ARRIVANO FORTI I PENSIERI E I SENTIMENTI DEI SUOI CARI»

di Mario Donnini

Claudio Marcello Costa per Alessandro Zanardi in fondo non è mai stato solo un medico e, se lo è stato, resta dottore di corpo e anima. Più la seconda che il primo, per la verità. Per questo il Dottorcosta di Zanna è fine conoscitore e sciamano, oltre che immenso amico. A lui quindi la parola, perché in momenti come questi i suoi sono i pensieri che più di tanti altri arrivano a segno.

«Alessandro ha subito un trauma maxillo-facciale molto grande e la prognosi resta riservatissima. Là dove si trova, da dopo l'intervento, non può sentirci né percepirci. È in altri mondi, in un Altrove tutto suo, che ha già frequentato e nel quale comunque gli arrivano forti i pensieri e i sentimenti dei suoi cari. Per adesso è questo ciò che conta».

- In altre parole, rispetto a diciannove anni fa, siamo, anzi, lui è ancora in lotta.

«È esattamente così. Alessandro Zanardi sta combattendo proprio come ai tempi della sua battaglia di Berlino. Allora sembrava impossibile e difficile credere che ce la potesse fare e poi è andata come è andata. Tornando al presente, va fatta una duplice valutazione specialistica che riguarda sia il versante neurochirurgico che quello dell'aspetto maxillo facciale. Ebbene, posso dire - prosegue Costa -, *che anche da un punto di vista puramente scientifico, combinati i rispettivi quadri clinici, c'è qualche ragionevole spiraglio di speranza. Adesso c'è solo da aspettare che passi del tempo, per verificare la percorribilità di questa strada impervia ma non vietata alla speranza stessa, alla forza e alla volontà di un essere speciale quale Alessandro è. E aggiungo anche in modo molto razionale e concreto che Zanardi, sia ben chiaro, fin dal momento del ricovero si trova*

in ottime mani, all'interno di una struttura in grado di fare e di dare il massimo. E anche questo è un gran punto a favore, malgrado la malasorte che in quanto è accaduto ha avuto inizialmente la sua parte non certo indifferente».

- Nelle sue parole c'è dell'ottimismo e va sottolineato perché solo a leggerle non traspare un tono accorato ma un animo anche positivamente orientato...

«Certo, definiamola pure una profezia, la mia, pensatela come volete, ma io dico che non esiste un essere umano al mondo capace di prodezze tali e quali a quelle cui lui stesso ormai ci ha abituati. E aggiungo anche che, dopo i sette arresti cardiaci subiti e superati nel corso delle sue terribili sofferenze a Berlino, da uno come Alessandro possiamo e dobbiamo aspettarci di tutto. Sì, io lo so che lui è pronto a combattere contro questo nuovo nemico terribile. E la lotta, presumibilmente, se positiva, non sarà affatto breve».

- C'è una variabile decisiva in quello che potra succedere o non succedere e si chiama tempo.

«Senz'altro, si tratta di lasciar passare con la massima cautela almeno settantadue ore dall'incidente, dal trauma e quindi osservare attentamente le evoluzioni cliniche. La definirei senza tema di smentita una situazione estremamente complessa, caratterizzata da diverse incognite e passibile di differenti evoluzioni».

- Cosa c'è di certo e di positivo, per adesso, in uno scenario così caraterizzato da difficoltà e poca luce?

«In questo momento si parte dal fatto che Alessandro Zanardi è vivo e il suo organismo sta facendo di tutto per restarlo. Anche se ovviamente la forza di volontà può contare fino a un certo punto, però resta il fatto che il suo è un fisico eccezionale e che la fibra è fortissima. Non mi fermo qui e voglio anche sottiolineare un altro aspetto che giudico importante, se non determinante in quelle che saranno le evoluzioni di questa storia, anche se in questo caso, ovviamente, non è il medico che parla né mi rifaccio ai protocolli della medicina ufficiale».

- Non si faccia problemi e continui pure...

«Attorno ad Alessandro si stanno stringendo i suoi cari e il supporto e l'amore che gli stanno dando sono armi invisibili che tanto potranno, in questa battaglia. E questo è solo un aspetto della faccenda. Perché aggiungo che è bellissimo verificare come, quanto e quanti stiano pregando, soffrendo e intercedendo per Alessandro, dedicando pensieri, parole e incitamenti all'interno di un processo profondo fatto di simpatia, empatia e solidarietà. Ebbene io sono più che certo che anche questo alla fine avrà il suo peso, all'interno di questa sfida in atto. Che vede il nostro caro Alessandro voler tornare indietro ancora una volta da questo Altrove, per ritrovare la strada della Vita, della famiglia, degli amici e di ciò che merita profondamente di tornare ad assaporare».

- In queste ore si sta confermando una volta di più l'immagine e lo status di Alesandro Zanardi come campione e uomo nonché simbolo super partes, esempio positivo di vita volitiva, di scelte forti e dei prodigi della volontà, dell'intelligenza e del cuore, quando sa accompagnarsi di buon gusto e ironia. Cosa pensa, di tutto questo, Dottorcosta, non è bello e importante, una volta di più?

«Sono completamente d'accordo. E questo, a ben guardare, finisce per il configurare la prospettiva tramite la quale analizzare tutto ciò che sta succedendo da un lato diverso e sorprendente. Tutto ciò che fino ad ora Alessandro Zanardi ha subìto nella vita e il modo in cui è riuscito a gestirlo, rappresentano da anni e anni una delle lezioni più importanti e uno degli esempi più belli e utili che abbiamo mai avuto. Un esempio utile non solo per la sua esistenza ma anche e soprattutto per le nostre. Proprio per questo io dico che ora lui sta lottando per noi. La sua battaglia per la vita, in realtà, è percepita così importante e decisiva perché lui, per certi versi, sta lottando proprio e anche per noi tutti». ●

UN RAPPORTO INDISSOLUBILE

Alex Zanardi e il dottor Claudio Marcello Costa: un rapporto indissolubile che si è cementato forte dopo il crash del pilota di Castelmaggiore al Lausitzring nel 2001

Barilla spiega Alex: è il mito amico

PAOLO NON SI VUOLE DEFINIRE NÉ COLLEGA NÉ SPONSOR, QUANTO PIUTTOSTO PROTAGONISTA DI UN GRANDE RAPPORTO DI AMICIZIA CON ZANARDI. CHE QUI VIENE DIPINTO, DESCRITTO E RAFFIGURATO IN UN RITRATTO STUPENDO, SONTUOSO E ANCHE, A SUO MODO, BENAUGURANTE

di Mario Donnini

Paolo Barilla è tra i personaggi più vicini ad Alessandro Zanardi e solo il chiedergli se si sente più sponsor, amico o collega pilota, provoca una risposta netta quanto umile: «*Sponsor no, collega neanche, perché non mi sono espresso ai suoi livelli di giuda, ma amico sì, posso dirlo con orgoglio, di sentirmici e di esserlo. Un amico che con lui ha sempre parlato a fondo*».

- Percependo appieno il senso dell'eccezionalità del personaggio Alex, no?

«Sì, perché è un grande. In fondo vorremmo essere tutti come lui, sapere che il dramma fa parte della vita, ma c'è anche la possibilità di superarlo con impegno e leggerezza, facendo tesoro del suo esempio, tutto ottimismo e animo sereno. A uno così gli invidi e gli rubi il pezzo, la sua vita la fai anche un po' tua, provi un'ammirazione sconfinata che va al di là della passione per il Motorsport. Perché Alessandro Zanardi in questi anni ha insegnato qualcosa di importante a tutti noi. Ha contaminato positivamente tutti, parlandoci molto e insegnandoci tanto».

- Tu dialetticamente, anche nei vostri frequenti e privatissimi dialoghi, come ti sei posto rispetto a lui?

*«Ho uno spirito meno ottimista, rispetto al suo: gli ho sempre fatto notare e pesare la gravità delle cose e delle situazioni, mentre lui ogni volta, dopo avermi ascoltato attentamente, ha sempre risposto: "*Non ti dico di no, la tua lettura è giusta, ma le situazioni si possono comunque affrontare anche come dico io*". Sì, poi lui ci mette un bel sorriso e sa aggiungere: "*Qualcosa in più si può fare, dai*". Ed è bello, è importante ed è tutto suo, ciò che è segue, perché rappresenta il senso stesso della vita che lui ha saputo intravedere e valorizzare».*

- Da questo punto di vista l'importanza di Alex va oltre le sue imprese e trasla in ciò che sa rappresentare per ciascuno, no?

> DIETRO LA FORZA E LA CAPACITÀ DI STUPIRE DI ALESSANDRO CI SONO ANCHE I SOLIDISSIMI VALORI DELLA SUA FAMIGLIA
>
> PAOLO BARILLA

«La verità è che si finisce tutti, ciascuno nel suo, a fare e seguire ciò che Alessandro ha ottenuto. C'è poco da fare, in un modo o nell'altro, siamo tutti positivamente connessi a lui. Guarda lo stesso messaggio ufficiale del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte: Zanardi è parte di noi, ha dato tanto e a tutti. Ormai è un personaggio, un simbolo che trascende non solo l'automobilismo ma lo Sport. E d'altronde lui ha sempre avuto la fiera consapevolezza d'essere molto importante per il prossimo».

- Anche l'aspetto dell'approcciabilità e della gradevolezza personale non sono da poco, in quest'ottica, Paolo.

«Altroché, Zanardi è un uomo magicamente capace di far sorridere tutti. Lui è eroe, sì, ma non ha niente di inavvicinabile, sa stare accanto a te con naturalezza. È un mito amico, vicino, che beve il caffé con te. La sua capacità magnetica ha sempre conquistato tutti e, attenzione, in un momento così delicato trovo profondamente giusto anche andare anche alle origini del mito. Cercare spiegazioni ulteriori».

QUANDO L'AMICIZIA PUO TANTO

Sopra, l'Alex Zanardi dei giorni migliori e, in alto a destra, l'amico Paolo Barilla, a sua volta ex pilota di F.1 oltre che ex vincitore della 24 Ore di Le Mans, sempre molto vicino al campione di Castelmaggiore

- Cosa intendi, Paolo?

«Sai, torno ai tempi lontani del kart: anche allora ho sentito parlare pure del papà di Zanardi come un personaggio straordinario, speciale. Un uomo di immenso valore. La stessa moglie Daniela, non dimentichiamolo, ha avuto un ruolo straordinario nell'elaborazione psicologica e esistenziale che Alessandro ha saputo fare della sua condizione. Perché Daniela, presenza forte e allo stesso tempo discreta, resta uno dei motivi fondanti della profonda serenità del marito. E anche questo è un settaggio magari semplice ma potente, in grado di fare miracoli. E di far capire che è gente speciale, la famiglia Zanardi tutta».

- E comunque di facile, in vita sua, Alessandro non ha mai avuto proprio niente, se pensiamo che...

«Già, perde presto la sorella Cristina in un incidente stradale. E perde anche prematuramente il padre, eppure resta forte, imbevuto di valori di famiglia solidi, indistruttibili... Pensa, subito dopo l'incidente del Lausitzring, l'andai a prendere in Germania con l'aereo aziendale per riportarlo a casa e a un certo punto mi trovai nel bel mezzo di una scena incredibile. Ero lì che parlavo tranquillamente con Daniela la quale mi raccontava di questo e di quello che correvano con noi, ai nostri tempi, mentre là dietro Alex giocava come se niente fosse col piccolo Niccolò. Più dietro, la mamma di Alessandro se ne stava tranquillamente a leggere un rotocalco femminile, con estrema nochalance. Ecco, caspita, doveva essere un nucleo famigliare sconvolto da quello che era da pochi giorni accaduto in mondovisione, invece continuava ad essere una famigliola tranquillissima e con lo sguardo dritto nel futuro... Sai, c'è bisogno di valori forti e fondanti, dietro, per far sì che gente così resista e non faccia una piega. Io la chiamo la magia della comunità d'appartenenza, la straordinaria capacità di produrre conseguenze positive a seguito dei valori forti del tuo nucleo, il quale ti fornisce cartucce che poi, quando occorre, ti salvano l'esistenza. E ti dà gli strumenti per superare situazioni anche apparentemente impossibili».

- E infine, Paolo, per chiudere senza previsioni, ma con una rassicurante e positiva consapevolezza?

«La grandezza ulteriore di Alessandro è quella di saper stare sempre e comunque dalla parte del bene. D'essere un personaggio importante e positivo per se stesso, per i suoi, ma anche, indistintamente, per tutti. Per questo mi sento fortunato e verso di lui grato, per tutto ciò che ha saputo dare, non solo a me, ma a tutti noi».

- E adesso, Paolo?

«Adesso la situazione è delicata, grave e anche i dottori dicono che ci vuole del tempo». ●

La filosofia di Zanna

«IO MI SONO SPEZZATO, MA NON MI PIEGO». DIETRO LA VITA, LE SCELTE E LA SCALA DEI VALORI DI ALESSANDRO SI NASCONDONO PRINCIPI SANI, SOLIDI, FORTI, CHE DERIVANO TUTTI DA QUESTA FRASE. DA LUI PRONUNCIATA A POCO TEMPO DI DISTANZA DAL TERRIBILE CRASH DEL LAUSITZRING

di Alberto Sabbatini

C'è una frase tra le tante, bellissime, che ci ha regalato nel corso della sua vita Alex Zanardi che ha un significato più forte di tutte le altre. *«Io mi sono spezzato ma non mi piego!»* Tutto lo straordinario carattere e l'immensa forza di volontà di Zanardi girano attorno a queste parole. Che Alex pronunciò in una memorabile serata ai Caschi d'Oro di Autosprint, nel 2001. Non piegarsi, cioé non subire le avversità. Ma iniziare da quelle per trovare nuove motivazioni. È sempre stata la sua regola di vita per ripartire dopo ogni disavventura. Che fosse un errore in corsa, il licenziamento subito da una squadra oppure un grave incidente. Quella frase deriva da una espressione latina, "Frangar, non flectar" ma nella letteratura italiana è più conosciuta la declinazione opposta: mi piego ma non mi spezzo. Ad intendere l'adattabilità dell'uomo alle circostanze più avverse. Immaginate le canne di un campo come si flettono quando sono scosse dalle raffiche di vento forte. Poi, quando il vento cessa di soffiare, tornano a svettare diritte e rigogliose. Se fossero più rigide e non si flettessero, potrebbero spezzarsi per effetto dell'impatto devastante della forza del vento. Mi piego per non frantumarmi, insomma.

Zanardi però ha rovesciato l'immagine retorica di questa frase perché lui si era spezzato davvero il corpo al Lausitzring. Però non si è piegato alla cattiva sorte, che l'avrebbe voluto immobile per sempre, privo di gambe e di autonomia, su una carrozzina. Al contrario, da quell'incidente ha trovato nuova vitalità e nuova forza per lanciarsi in imprese impensabili. E da quel 2001 quel motto è diventata la regola che ha condizionato, guidato e illuminato la sua vita. La leggendaria frase *«Mi sono spezzato ma non mi piego»* Zanardi l'ha pronunciata nel 2001, appena 80 giorni dopo il suo incidente, nella sua prima apparizione pubblica. Ai Caschi d'Oro di Autosprint. Per questo anche noi ci sentiamo nel nostro piccolo un po' orgogliosi di rappresentare la prima tappa della ripartenza di Alex Zanardi nel suo cammino di eroe moderno. Quella volta ai Caschi Zanardi ha raccolto applausi scroscianti ma nessuno immaginava cosa gli frullasse veramente

> SONO COSÌ EMOZIONATO, CHE MI TREMANO LE GAMBE
>
> ALESSANDRO ZANARDI

in testa per la sua nuova futura vita. Tutti eravamo sollevati dal rivedere vivo e sorridente questo ragazzo fantastico, ma ci immaginavamo il Zanardi post incidente come un uomo, sempre positivo nelle sue esternazioni, ma con le ali tarpate per sempre – come il corpo – nelle sue ambizioni future. Invece ha dato a noi e a tutto il mondo una lezione memorabile di vita e di forza di volontà. E poi diciamoci la verità, Zanardi in questi anni è stato motivato anche dal fatto di avere una voglia matta di stupire il prossimo. Per cui quel giorno del 2001, ai Caschi d'Oro, si era tenuto ben segreta la sorpresa con cui avrebbe lasciato il mondo a bocca aperta. Alzarsi in piedi sulle sue protesi nuove di zecca. Erano passate poche settimane dal suo terribile incidente al Lausitzring di metà settembre 2001. La gente aveva negli occhi ancora le drammatiche immagini della sua rossa Reynard-Honda che all'uscita dei box si era intraversata ed era stata centrata in pieno dalla monoposto azzurra di Tagliani. Era il sabato del Gp di Monza F.1 e quando nel paddock si diffusero la notizia ed i dettagli di quell'incidente,

DI NUOVO GRANDE CON LA BMW

Dal Wtcc al Gran Turismo comprendendo anche il DTM Zanardi ha dimostrato di poter tornare al top a ruote coperte, grazie al sodalizio con la Bmw

tutti avevamo pensato al peggio. D'altronde, l'inviato di Autosprint sul posto mi aveva detto che la monoposto, quando l'avevano sollevata col carro gru per portarla al paddock, grondava sangue come un corpo ferito. Il sangue di Zanardi. Che nel drammatico impatto, dalle arterie femorali recise assieme a tutte due le gambe, aveva perso cinque litri di sangue. Gliene era rimasto in corpo uno soltanto. Zanardi aveva subìto sette arresti cardiaci ma i medici erano riusciti a far ripartire ogni volta il suo forte cuore. Poi le cure scrupolose, la rieducazione. Ezio Zermiani fu il primo a intervistarlo in ospedale, qualche settimana dopo, e ci stupì l'allegria di Alex. Le telecamere mostravano impietosamente i suoi moncherini ma lui non si commiserava. Al contrario, appariva positivo. A Daniela, sua moglie, aveva detto: «*Se non corro più il rischio di morire, allora possiamo ricominciare una nuova vita*». Già, la sua nuova vita. Nessuno poteva immaginare quanto ci avrebbe stupito nei successivi vent'anni.

In quel 2001, visto che dopo le prime settimane di cura sembrava stesse bene, al direttore di Autosprint dell'epoca Ivan Zazzaroni ed a me venne in mente di coinvolgerlo ai Caschi d'Oro. Non eravamo nemmeno sicuri che potesse presenziare, ma Zazzaroni allacciò i primi contatti e la risposta sembrava positiva. Se mi sento bene vengo, ci disse. Ma non immaginavamo cosa Alex avesse in serbo. Pensavamo soltanto al piacere di fargli rendere omaggio dal suo pubblico. Qualcosa immaginai il giorno prima della premiazione, quando il dottor Claudio Costa, l'angelo custode dei motociclisti (nove anni prima aveva salvato le gambe e la vita di Mick Doohan dopo un bruttissimo incidente) che si era preso a cuore la causa di Zanardi, mi chiamò per dirmi: «*Alex vuol sapere com'è fatto il palco. Puoi mostrarmelo?*». Io non capivo bene cosa volesse. E poi Alex quel palco del PalaCongressi di Bologna lo conosceva bene perché cinque anni prima c'era salito e si era preso un'ovazione formidabile dal pubblico per il Casco d'Oro che gli avevamo consegnato dopo la sua prima memorabile stagione vincente nelle corse americane. Però accompagnai lo stesso Costa al teatro. Su quel palco, mentre gli operai lavoravano per l'allestimento finale, Costa si mise a tastare col piede il pavimento di legno cercando giunture, rilievi, impuntature del terreno. Poi lo vidi premere col piede sul tappeto rosso che ricopriva il palco come coreografia. Io pensavo volesse saggiarne la consistenza per capire se le ruote della carrozzina di Zanardi potessero scorrere bene lì sopra. Tutto ciò mi suonava strano. Mai e poi mai, però, mi immaginavo quello che sarebbe successo l'indomani.

Il giorno della premiazione avevamo tenuto nascosta a tutti la presenza di Zanardi. Doveva essere un colpo di scena, la ciliegina finale a sorpresa sia per il pubblico in sala, sia per chi seguiva la diretta tv dalle telecamere Rai che trasmetteva i Caschi d'Oro su Rai3. C'era anche il presidente della RAI dell'epoca sul palco, Roberto Zaccaria, a cui facemmo premiare Schumacher che era la grande stella della serata per il secondo titolo mondiale consecutivo conquistato con la Ferrari che lo proiettava a quota quattro titoli iridati, uno più di Senna. Ma nemmeno Schumacher sapeva che stava per arrivare Zanardi. Alex era rimasto in

gran segreto dietro le quinte del palco con la propria carrozzina. Quel giorno c'era un vero parterre de roi in sala: in prima fila anche Viviane Senna che avevamo invitato per premiare l'iniziativa di beneficienza voluta da suo fratello prima della morte e che lei aveva portato avanti con grande determinazione. Quando la premiazione sembrava al termine, con Schumacher festante sul palco stretto nell'abbraccio del pubblico, Gianfranco de Laurentiis e Luana Ravegnini che conducevano la serata, chiedono a Schumacher di restare perché c'è una sorpresa speciale... Parte sullo schermo in sala il filmato con le immagini di Zanardi. Lui con la monoposto americana, lui con la Williams F.1, lui che sorride a viso aperto. Il pubblico capisce ed esplode in un boato mentre Zanardi compare sul palco con la carrozzina spinta dal dr. Costa. Ma a quel punto succede un piccolo pasticcio. Le telecamere Rai indugiano sul filmato e si perdono letteralmente la scena dell'ingresso di Zanardi in sala. Il regista RAI, ignaro, continuava a mandare in onda i video della Williams F.1 sullo schermo invece di inquadrare il palco dove Zanardi stava entrando con la carrozzina. Si sono messi ad inquadrarlo soltanto quando Schumacher, commosso, l'ha visto e si è inchinato ad abbracciarlo. Uno dei momenti più emozionanti dell'evento è stato oscurato per sempre e queste immagini restano vive soltanto nella mente di chi vi ha assistito di persona, come il sottoscritto. Ma è quello che è successo dopo che è passato alla storia. Acquietati gli applausi, Zanardi ha messo le mani sui poggiamani della carrozzina, si è fatto forza e lentamente si è sollevato in piedi per la prima volta sulle sue nuove protesi. Davanti allo sguardo meravigliato di Michael Schumacher lì di fianco. Il pubblico si è zittito ed è rimasto a bocca aperta per la sorpresa. Poi è scrosciato un applauso da far venire giù il teatro. E in quel boato, Zanardi ha pronunciato forte al microfono prima una battuta divertente nella sua irriverenza (*«Sono così emozionato che mi tremano le gambe»*) poi la fatidica frase che è diventata negli anni il suo motto esistenziale: *«Io mi sono spezzato ma non mi piego!»*. Non si piega alle avversità, agli ostacoli e al destino crudele. In sala scoppiarono applausi e lacrime. La carrellata delle telecamere inquadrò tanti piloti davanti al palco, gente che ti aspetti fredda e in grado di tenere testa alle emozioni, con gli occhi gonfi di emozione. Un primo piano struggente su Viviane Senna ce l'ha mostrata asciugarsi le lacrime dagli occhi lucidi di pianto.

«Io mi sono spezzato ma non mi piego» è diventato negli anni il grande insegnamento di vita che ha saputo trasmettere al mondo. La forza per vincere le avversità ce l'abbiamo dentro, nemmeno noi sospettiamo quanto possa essere potente e quanto riesca a smuovere le montagne. Bisogna saperla imbrigliare e tirarla fuori. Alex ci ha dato l'esempio in tutte le sue innumerevoli attività. Chi si aspettava tornasse a correre in auto con le protesi? Ricordo la sua gioia quando mi raccontava di come aveva scoperto che era in grado di usare il normale pedale del freno della BMW 320 WTCC anche con le protesi. E questo gli permise di tornare a correre in auto. *«I tecnici mi dicono che devo applicare una pressione di almeno 100 chili sul pedale perché funzioni. Loro pensavano fosse impossibile. E io sai che ho fatto per verificare se potevo riuscirci? Mi sono messo le protesi, ho preso una comune bilancia pesapersone, l'ho appoggiata al muro a metà altezza, sedendomi per terra con le protesi verso l'alto. E mi sono messo a spingere sulla bilancia usando i muscoli dei fianchi per spingere la protesi. L'ago della bilancia ha superato i cento chili! Perciò ce la posso fare a frenare in corsa!»*. Detto, fatto, nel 2003 Zanardi ha iniziato la sua avventura nel WTCC arrivando anche a conquistare due vittorie assolute in pista nel 2005 e 2006: una a Orschersleben in Germania e una a Instabul Park in Turchia. Resta nella storia fra le imprese automobilistiche dell'era pre-incidente il favoloso sorpasso a Brian Herta al Cavatappi di Laguna Seca nel 1996 dove Zanardi infilò nel punto più inatteso un corridore coriaceo andando a vincere una gara Cart nel modo più leggendario. Già dalla spettacolarità di quella manovra avremmo dovuto capire la determinazione di Alex nello sport. Il suo non arrendersi mai.

Oltre alle corse in auto ci sono state le gare con la handbike, gli innumerevoli titoli mondiali e le quattro medaglie d'oro Olimpiche. E poi la vittoria al-

LO SGUARDO DI CHI SA COSA VUOLE DALLA VITA
Alessandro Zanardi riceve un meritatissimo Casco d'Oro. Il suo resta un esempio fantastico di talento, coraggio e resilienza

la maratona di New York e l'incredibile sfida nel triathlon alle Hawaii, lo sport più faticoso del mondo, dove in meno di 10 ore riuscì a coprire 4 km a nuoto, 180 km in handbike e 42 km di maratona che lui ha percorso con la carrozzina. Nel mezzo le esperienze come conduttore tv, come opinionista e showman. Sempre con quel pizzico di sana ironia che ti contraddistingue. Come quando al David Letterman Show, lo show tv più seguito d'America hai fatto crollare i muri dalle risate quando mentre eri seduto come ospite in studio girasti a 90 gradi la protesi della gamba per trasformare il piede in una specie di tavolino per sorreggere la tazzina del caffè!

Zanardi è un istrione, un comunicatore eccezionale e anche una specie di filosofo moderno che oltre a parlare, pratica gli insegnamenti che diffonde. Cercare l'impresa top di Zanardi nella sua nuova vita, da quel 2001, ad oggi è impossibile. Basta vedere quanto sono massicci i muscoli delle sue braccia per capire cosa serve per ottenere risultati impensabili: forza di volontà e abnegazione certo, ma ci vuole anche il vero sacrificio fisico. L'allenamento.

> **DOVEVO DIMOSTRARE DI POTERE ANCORA FRENARE APPLICANDO UNA PRESSIONE DI 100 KG. CI SONO RIUSCITO GRAZIE A UNA... BILANCIA!**
>
> ALESSANDRO ZANARDI

L'ultima apparizione pubblica, prima della sfortunata staffetta di beneficenza "Obiettivo Tricolore", è stata come protagonista dello spot televisivo che nel periodo del lockdown incitava l'Italia e gli italiani a non mollare contro il Covid-19. Il testimonial perfetto perfetto per stimolare la nostra forza di volontà e spingerci a non mollare mai in un momento di rassegnazione. Ci ha dato l'esempio. Dicevi dagli schermi tv: «*È una nuova sfida*» e strizzando l'occhio aggiungevi con un sorrisetto malizioso: «*Possiamo farcela!*».

Adesso che il destino crudele e ingiusto ti ha messo di fronte all'ennesima sfida impossibile, noi sappiamo che anche tu puoi farcela. L'incidente è stato drammatico, ma la tua forte fibra ha resistito anche all'impatto di un camion a rimorchio. Forse resterai martoriato, ferito, spezzato ancora di più di come ti spezzò la monoposto di Tagliani al Lausitzring. Ma noi sappiamo che non ti farai piegare. Mai. Come un supereroe dei fumetti che viene colpito, ferito, abbattuto ma si rialza sempre e torna ad avanzare. Se c'è uno che può risollevarsi da queste avversità sei tu.●

Extra
L. 5.000
AUTO SPRINT

È il nostro Super Regalo di Natale
Il pocket con tutte le cifre segrete del Mondiale F.1 2001

Zanardi ha reso "miracolosa" la Festa dei Caschi

Grazie Alex

Rivoluzione alla BAR

Le caldissime lacrime di Schumi e Viviane Senna

In piedi!

51/52

La sera in cui Alex si rialzò

CASCHI D'ORO 2001, PALACONGRESSI DI BOLOGNA. ALEX È PRESENTE ALLA FESTA DI AUTOSPRINT E SEMBRA GIÀ UN MIRACOLO, INVECE È SOLO L'INIZIO. PERCHÉ IL RESTO DIVENTERÀ LEGGENDA...

di Mario Donnini

L'urlo. A noi che amiamo le corse, per cent'anni era mancato l'urlo. I calciofili per un secolo ce l'hanno rinfacciato. Un sorpasso non vale un gol. Un'infilata all'interno di una vettura sull'altra provoca boatos controllati, brividi inquieti, entusiasmo ammirato, ma non vale e non varrà mai il ruggito, lo scoppio dionisiaco della folla davanti a un calciatore che fora la rete.

Perché un gol, se arbitro dà, è violento, incancellabile, liberatorio, definitivo. Invece un sorpasso è effimero, tant'è che la curva dopo se vai largo sei già bell'e risorpassato. Ci voleva qualcos'altro, ecco, per tirarci fuori quel famoso urlo. Per sentire la gabbia toracica spremerci il cuore su per la gola e ritrovarci felici, con gli occhi grandi e bagnati. No, vattelo a immaginare, le macchine da corsa non servivano. Bastava un uomo. Senza casco, senza tuta, senza guanti e pure senza gambe, pensavamo sbagliando. Ma fino a quel sabato sera non potevamo mica saperlo. Bologna, serata dei Caschi d'Oro di Autosprint, sabato 15 dicembre 2001. Siamo a cinque minuti dalla fine del tempo regolamentare. Cinque minuti. Nella storia dello sport italiano l'urlo più bello nasce sempre a cinque minuti dalla fine. Come all'Azteca, Messico '70, quando il Bonimba numero Venti si libera sulla sinistra, serve il Golden Boy Rivera che ci pensa un attimo e poi buca il portiere Sepp Maier entrando nella leggenda. Italia-Germania 4-3. Bologna, si diceva: cinque minuti dalla fine della diretta Rai. Il dottor Claudio Costa scende sulla fascia, spinge una carrozzella, si blocca e serve l'uomo ora seduto sul centro del palcoscenico.

Per qualche interminabile istante Alessandro Zanardi rimane fermo, sorride, guarda il mare di folla, aspetta che l'applauso cali di intensità. Poi, come Rivera, si fa forza, chiude gli occhi e ci prova. L'urlo. Eccolo. Alessandro Zanardi ha segnato. È lì in piedi, lui, al cospetto del mondo che se ne sta seduto. Strana, la vita. Per emularlo vien voglia di alzarsi. Tutti. Davanti o dietro la TV, per una volta fa lo stesso. 'Fanculo, Lausitzring, fottiti. Italia-Germania? Be', abbiam vinto anche questa volta, non voletecene, amici tedeschi. Di più. Stavolta l'automobilismo pareggia il conto e batte il calcio per miglior differenza cuore. Scusa la retorica per niente antitedesca, caro Schumi, sii comprensivo. E adesso lasciateci piangere in pace, voi calciofili, che non potete capire. D'altronde, piange in prima fila Viviane Da Silva. È venuta a ritirare insieme alla figlia Paula il Casco d'Oro di Pilota del Secolo a nome di suo fratello Ayrton Senna. Chissà, magari pensava che

L'INCIDENTE TERRIBILE NON LO HA FIACCATO

A lato, i soccorsi al lavoro subito dopo il terrificante incidente della gara Cart al Lausitzring, nel 2001. Che Zanardi trasformerà poi nel presupposto della sua resurrezione

questa fosse una premiazione stanca e triste come tante altre. È arrivata impeccabile e cortese, regale nel suo abito da sera, composta, col filo di trucco e la borsetta giusta.
Adesso è lì, appena spettinata, col rimmel che scorre canalizzato per le gote, dopo che le prime lacrime le erano sfuggite sul palco poco prima. Quando, ritirando il premio, aveva per un attimo avvertito Ayrton di nuovo vicino. Ehilà, ma guarda, piange pure il presunto robot. Che poi tanto robot non è, a quanto pare. Schumacher Michael di anni trentadue butta lacrime a fontana, da ragazzo come tanti altri, e diventa più rosso della sua Ferrari. Si è già beccato un gran bacio in diretta dalla figlia di Jean Alesi, impossibilitato a intervenire causa neve, e ora il gesto di Zanna lo scioglie del tutto. Tanto che, trasportato dall'entusiasmo, Schumi si avvicina ad Alessandro assestandogli una folle pacca sulla spalla. Lo stracampione da Castelmaggiore incassa l'incosciente bottarella quasi fosse una scossa energetica, oscilla un po' ma tiene duro: non casca per terra, deogratias. Giù in platea le ragazze-pilota Francesca Pardini ed Elisa Giordan, rispettivamente casco di Bronzo e Medaglia d'Oro, hanno il trucco nelle stesse condizioni di quello di Viviane, ma sembrano confuse e felici. Gli altri cascati e medagliati Andreucci, Biagi, Pescatori, Zadra, Moncini, Del Gallo, e Dallavilla esultano commossi tutt'uno con i tifosi. Via, continuiamo a usare gli occhi come uno zoom, a pescare in quinta fila, alla sinistra del palco, quel tipo che sembra l'attore Danny De Vito con una nevicata in testa. Si chiama Marcello Sabbatini, è il padre storico di Autosprint e si sta mangiando con gli occhi l'Alessandro miracolosamente ritto sul palco.
Alex che adesso impugna il Casco d'Oro Speciale con la sinistra, mentre con l'altra mano stringe il pugno e alza il pollice alla Arthur Fonzarelli. Ma torniamo su Marcellone, che dopo un periodo ingiusto da predicatore dimenticato, è rientrato sul ring agguerrito come George Foreman, tornando nel top rank del giornalismo effeuno. Lui che vent'anni prima aveva propagato la Febbre di Villeneuve contagiando l'universo, stasera ha di nuovo gli occhi lucidi. Magari i primi sintomi di una inarrestabile, dilagante, inguaribile Febbre di Zanardi. Già, in questi casi ci vuole il dottore. Claudio Costa lo sa, ma la sul palco accanto a Alex fa quel che un medico non dovrebbe mai fare: piange come un'aquila accanto al suo paziente. Che meraviglioso bugiardo, Claudio Costa fu Checco. Da quasi mezzo secolo si finge interessato a tibie, peroni, malleoli, fasciature, protesi, gessi e rinforzi, ma in realtà i corpi e le finte corazze dei piloti feriti lo acchiappano fino a un certo punto. È un pescatore d'anime, lui. Rad-

SCHUMI IDIDATO ZANNA MIRACOLOSO
Sopra, Michael Schumacher stringe con orgoglio il secondo casco iridato conquistato da quando corre per la Ferrari (è il quarto complessivo dei sette che vincerà) mentre Alex Zanardi è accanto a lui, con un premio che vale le sofferenze e il coraggio che sono state il carburante utilizzato per tornare alla vita dopo il terribile incidente

drizzando clavicole, mettendo ginocchia in trazione, riallineando vertebre e immobilizzando costole offese, non ha mai smesso di cercare tutt'altro. Il cuore dei suoi ragazzi, sintonizzandolo al suo. I miracoli che fa nascono così, percorrendo insieme il sentiero del dolore all'inseguimento del sogno, come ama dire lui mulinando la favella alata, calda e profonda del guru. Un rito che si ripete dal 22 aprile 1957 a Imola, quando posò le mani sul centauro Geoff Duke disarcionato dalla sua Gilera alle Acque Minerali. Poi arriva da Alex la battuta che ormai avrete sentito, letto, visto un migliaio di volte: «*Sono emozionato. Tanto emozionato, che mi tremano le gambe*». Si ride, adesso, e di gusto.

Il Grande Comunicatore ha colpito ancora. Merita il premio Nobel per la pace con se stesso. Sembrerebbe questa l'essenza dei Caschi d'Oro 2001. Per raccontarli tutti potrebbero bastare gli ultimi, intensi e interminabili minuti, proprio come in Italia-Germania 4-3. Ma non finisce qui. Dietro le quinte comincia infatti un fuori onda mille volte più intenso e vero di quelli di "Striscia". Zanardi si ferma, Schumi manda al diavolo il protocollo e invece che restare per i venti minuti pattuiti sfiora i tre quarti d'ora. Jean Todt non si sogna neppure di fargli fretta, Viviane corre in mezzo a loro, spunta Montermini, raggiante si fa vedere Daniela, la moglie di Alex, più il dottor Costa che sorride da orecchio a orecchio. Si parla di corse, di passato e di futuro. Di vita. «*Michael* - butta là una Viviane emozionata -: *mi ero preparato una cosa da dirle. Volevo confidarle che in un'occasione così Ayrton avrebbe voluto essere qui, ma poi ci ho ripensato. Ecco, io credo che in una serata come questa mio fratello è stato proprio qui, come uno di noi*». «*Viviane* - replica Michael -, *ci ho pensato spesso in questi anni e voglio dirle una cosa anch'io. Non nascondo che con Ayrton ci siano stati momenti difficili, duri, intensi, di sfide vibranti, ma adesso so che sono stati bei tempi, quelli. Maledettamente belli. Ne sento la nostalgia*». Alex Zanardi se ne sta seduto nel mezzo, signore assoluto dell'improvvisato e delizioso talk show a lui intitolato. Racconta delle sue sfide con figlio Niccolò: un uomo in carrozzella contro un bambino in carrozzina, capace già, a tre anni, di controsterzare. E di nuovo di sorridere quando ha visto papà in piedi, come dice lui «*Con le gambe non più scassate*». Parla della sua battaglia più corta e difficile, per riuscire a tornare in piedi nella festa di Autosprint. Una protesi pronta all'ultimo minuto, solo poche ore per ritrovare l'equilibrio, l'ansia, la voglia di provarci, di stupire di nuovo.

Doveva arrivare al Palazzo dei Congressi a trasmissione iniziata, invece s'è presentato guidando la sua Bmw con tre quarti d'ora d'anticipo, nascondendosi in un camerino per non rovinare la sorpresa. Preparandosi come un pugile col suo clan al magico momento della verità. Allo stacco che ha fatto la differenza. Al gesto che ha provocato l'urlo. Perché, vedete, quando ci si protende verso l'alto, non conta la quantità ma la qualità. L'uomo è andato sulla luna e non ha fiatato nessuno. Ad Atlanta 1996 è bastato un braccio tremolante del vecchio Muhammad Ali ad alzare una fiaccola al cielo, per accenderci un grande fuoco dentro tutti. Be' adesso ci risiamo. La memoria, Alessandro. Ti scongiuriamo di usarla per custodire questi momenti che abbiamo vissuto insieme, la sera del 15 dicembre 2001. Noi tutti, tuoi tifosi, ci ripromettiamo di lasciarti respirare, di non sommergerti d'inviti e impegni, di troppe pacche sulle spalle. Tu, invece, ricorri al ricordo di questa serata quando, sudando fatica e rabbia nel lungo cammino che ti attende, vivrai momenti difficili e delicati, aiutato dal test team dei tuoi amici più veri. E adesso che ci hai fatto vivere un rito così bello, sappi che non ci fermi più. Ti aspettiamo in futuro per i tuoi progressi, stanne certo: un altro urlo ci attende. Anzi, chissà quanti altri. Ma la memoria, caro Alessandro, va dove vuole. Corre anche a un mese e mezzo orsono, in un pomeriggio di sole a Montecarlo. Eravamo in tre: un fotografo, un giornalista e tu, campione ancora ferito. Attraversammo un giardino per andare verso quella macchina che avresti pilotato per la prima volta dal giorno maledetto del Lausitzring. I ciottoli delle aiuole all'italiana disegnavano sul porfido una chicane sinistra-destra in contropendenza. Ti lanciasti con la carrozzella in discesa, pelando i cordoli in pietra e trasformando una doppia curva in un'invisibile linea retta. Quando si dice l'abitudine. «*Mi viene spontaneo, è più forte di me*» - esclamasti eccitato -. Un giardiniere stava innaffiando le rose e quando ci vide passare spostò istintivamente il getto d'acqua per non bagnarci. Ricordi? Il tuo volto divenne per un attimo triste, quando ti sentimmo dire: «*Tranquillo, buonuomo, riabbassi pure il tubo che tanto io le gambe non me le bagnerò mai più*». Un'ironia forse troppo amara per avere una risposta e troppo cruda per essere raccontata subito. Adesso è diverso, Alessandro. Dopo la sera dei Caschi d'Oro di Autosprint 2001 hai il diritto e il dovere di bagnarle, le tue nuove gambe. Con lo champagne. La festa di Autosprint è davvero finita, la tua è solo cominciata. ●

I COMPLIMENTI DI SCHUMACHER

Alessandro Zanardi, di nuovo in piedi, ai Caschi d'Oro di Autosprint e, soprattutto, nella vita

Alex Zanardi alle origini

VI RACCONTIAMO DA DOVE NASCE LA GRANDE FORZA DELL'UOMO DI CASTELMAGGIORE. ECCO PERCHÉ ALESSANDRO NON HA MAI MOLLATO

di Arturo Rizzoli

Ho iniziato a scrivere di Alessandro Zanardi giusto trent'anni fa, sulle pagine di questo giornale. Ci si vedeva ovviamente in pista, talvolta anche fuori dai circuiti. Così tutte le doti umane che il grande pubblico ha scoperto quando è diventato il grande Alex Zanardi non solo le avevo potute apprezzare molto prima, ma avevo potuto cementare rapporti di cordialità, che con uno come Zanardi restano solidissimi anche se ora ci si sente di rado. In questo momento, come dopo il terribile incidente del Lausitzring, mi tornano alla mente le chiacchierate di un amico che cercava qualcuno con cui confidarsi in momenti non facili o che voleva soltanto trasmettere una gioia oppure ironizzare sulle difficoltà che doveva superare. Per questo motivo, la sua rinascita dopo l'incidente che gli ha portato via le gambe non mi ha stupito: conoscendolo, ho pensato che avrebbe corso più forte di prima. È sempre stato così, di fronte a qualsiasi colpo mancino del destino. Una frase che usa spesso è: *«Nella vita non c'è la retromarcia, devi andare avanti, con quello che hai»*. E lui è sempre stato un entusiasta della vita, lui che ogni cosa ha dovuto conquistarsela, lottando duramente. Pensare al figlio di un idraulico che arriva in Formula Uno e in Formula Indy, ha dell'incredibile, specie perché ai suoi tempi non accadeva che i giovani talentuosi potessero sperare in un "percorso" come quello di Lewis Hamilton. Più di una volta mi ha telefonato, negli anni difficili della carriera, dicendomi: «*Sai che mi sto preparando per andare a fare l'idraulico con mio padre*». Un padre che, per assecondare la passione (ma soprattutto la grande voglia di emergere) del figlio all'inizio dell'attività in kart, più volte, nel cuore della notte si alzava per andare in garage a realizzare una determinata modifica al kart che forse avrebbe reso il mezzo più performante. Una volta Alex mi disse: *«Questa volta ho coinvolto mia mamma nelle corse: mi si è scucita la tuta. Io non ne ho mica tante, così l'ho fatta riparare a lei che fa la sarta. Devo solo sperare di non avere problemi di incendi, perché l'ha cucita con il cotone normale, non con il filo ignifugo: se per disgrazia prende fuoco la macchina, resto in mutande… ad arrostirmi»*.

UN'IMMAGINE CHE SCALDA IL CUORE
Alessandro Zanardi assieme ai genitori nella loro casa di Castelmaggiore. Un'immagine che riporta alle origini del pilota bolognese e che rivista adesso scalda davvero il cuore

L'ufficio stampa

Quando Alex correva in Formula 3, praticamente tutti i piloti avevano il cellulare, che però a quei tempi si tendeva a chiamare telefonino, qualche pilota aveva pure una persona che in qualche modo si occupava dei contatti con la stampa. Sapete come gestiva la comunicazione Alex? Con una manciata di gettoni telefonici! Sì, perché quando c'erano importanti sedute di test collettivi, ai quali andava in auto con qualcun altro, appena c'era la sosta in Autogrill, lui si fiondava al telefono a gettoni e mi dava tante utili informazioni.

La prima BMW

Da tanti anni Alex è testimonial BMW. Beh, quando lo vedo negli spot, mi viene da sorridere e penso alla sua prima BMW. Era il 1991, Zanardi era approdato in F.3000 e iniziava ad affacciarsi alla Formula Uno come pure ad avere qualche soldino. Un giorno nel quale non c'erano né test né altri particolati motivi (professionali) per sentirci, mi squilla il telefono in redazione e dall'altro capo sento dire: «*Ciao Arturo, sono troppo felice, sto chiamando gli amici, sto tornando dalla Germania: ho finalmente la mia prima BMW, si è adoperato tantissimo il concessionario di Bologna Widmo Vanti, altrimenti sarebbe stata una spesa esagerata*».

Cinque secondi

Tra tante cose che potrei raccontare della genuinità di Alex, mi torna spesso in mente la sua "teoria dei cinque secondi", peraltro spesso ripresa da vari media in modo parziale. Partiamo dal fatto che Zanardi è un combattente nato. Uno dei suoi "credo", che vale per le competizioni ma anche la vita in generale, è che «*Quando sei al culmine di uno sforzo per raggiungere un determinato risultato, devi sempre pensare che quello è il momento di chiudere gli occhi, convincerti che devi resistere altri cinque secondi. Troverai forze ed energie che non pensavi di avere. E magari è proprio in quei cinque secondi lì che il tuo avversario molla*».
Ecco perché Alex è uno che non ha mai mollato. ●

Un uomo d'oro

DOPO AVER MOSTRATO OTTIME COSE IN KART E AVER SBANCATO IN MONOPOSTO, SPECIE IN AMERICA, ALESSANDRO S'INVENTA UNA NUOVA E LEGGENDARIA EPOPEA IN HANDBIKE. ECCOLO CONFIDARSI DOPO LE MEDAGLIE DA MITO CONQUISTATE ALLA PARALIMPIADI DI RIO, NEL 2016

di Mario Donnini

È da un quarto di secolo che Alessandro Zanardi vince ad alti livelli e fa star bene chi lo guarda, promettendogli godimento doppio. Prima cash, pronto cassa, col gesto agonistico puro, poi dialetticamente con quello che dirà per commentare intelligentemente la sua impresa di giornata. Formula 3000, Indycar, Wtcc, Gt, Handbike o che, poco importa, in fondo.
Perché Alessandro è pilota, atleta e soprattutto Uomo che sa correre, sì, ma soprattutto vivere e pensare, comunicandolo meravigliosamente.
I due ori e l'argento alle Paralimpiadi di Rio, rispettivamente a cronometro, nella staffetta e in linea, sono la prima tranche esistenziale di cui abbiamo gioiosamente fruito nei giorni scorsi, contemplando quanto il missile di Castelmaggiore spinga la sua Handbike in categoria H5. Adesso s'apre la fase due, quella teorico-comunicativa, che vede Alessandro Zanardi docciato e felice, appena sceso dalla scaletta dell'aereo che l'ha riportato in Italia, martedì 12 settembre, per dare spazio al seguito bello del suo pluricapolavoro: il frangente confidenziale, affabulatorio e narrante. Con Zanna che racconta l'ennesimo capitolo della favola sua. «*Ehi, a Roma è stato più complicato uscire dall'aeroporto che entrarci. Il nostro aereo lo hanno accolto e lavato due mega-idranti dei Vigili del Fuoco, in segno di rispetto per noi. Un gesto molto carino, da parte di Alitalia e della Società Aeroporti di Roma. Vedere tanto entusiasmo scalda il cuore*».

> SE MI SONO TOLTO CERTE SODDISFAZIONI, È SOLO PERCHÉ MI PIACE ANDARE IN BICI E NON VICEVERSA
>
> ALESSANDRO ZANARDI

- È meritato. E il 23 ottobre compirai 50 anni. Queste di Rio sono state le tue ultime Olimpiadi?
«Non c'è nessuna ragione per deciderlo adesso. Finché il fisico mi assiste e ne ho voglia, andrò avanti. Sai, se mi sono tolto certe soddisfazioni, è solo perché mi piace andare in bici, non viceversa».

- Come si dice, successo e fama arridono solo a chi sta cercando molto seriamente qualcos'altro.
«Vale per tutti gli atleti che sono stati al top. Lo stesso Maradona non inseguiva clamori: semplicemente, per tutta la vita è stato innamorato del pallone e il resto è venuto di conseguenza, in campo, con armoniosa naturalezza».

- Qual è la differenza tra lo Zanardi di Londra 2012 e quello di Rio 2016?
«A Londra facevo la convergenza della bici vedendoci benissimo. Adesso no, sono diventato presbite e per armeggiare sull'attrezzo ho bisogno di lenti adatte. Tutto qui».

- Due ori e un argento. Niente retorica: conoscendoti, essere giunto una volta secondo deve averti rotto le scatole non poco.
«Centrato: l'argento mi ha rotto e non poco, sì. Ma l'oro per aver vinto a cronometro mi è piaciuto tanto ma tanto, perché è stato come quando nella F.1 Anni '70 i motori Ford V8 riuscivano a battere il potentissimo Boxer della Ferrari».

- Bel paragone, ma spiegalo bene per i non addetti ai lavori.
«Anzitutto il percorso di Rio non mi favoriva, anche se non era impossibile. Vedi, io ho bisogno di tracciati in cui l'aerodinamica conta e sono possibili strappi, accelerazioni e c'è la presenza di qualche salita lunga, perché col mio fisico esprimo un ottimo rapporto peso-potenza. Be', in realtà mi sono trovato a correre su un tracciato di 20,6 km completamente piatto. E alla fine ho battuto due atleti che le gambe le hanno, quindi dispongono in circolo di circa tre litri di sangue in più... In poche parole, la mia amputazione bilaterale fa sì che io abbia un motore più piccolo, tipo una cilindrata inferiore, insomma: meno cavalli. Per questo il lay-out nervoso di Londra 2012 per me era ideale e invece quello di Rio no di certo. In poche parole, è stata tiratissima... Sentivo la pressione e capivo che in allenamento avrei dovuto aumentare di più i carichi di lavoro, ma a 50 anni si fa tanta più fatica a recuperare. Alla fine a cronometro ho corso 20,6 km a 43 km/h di media a forza di braccia e ho vinto con un margine di 2"5, che in bici è quasi niente. E considera che al primo giro avevo 18" di svantaggio dal primo, ma non ho mollato, tanto che la gara in realtà l'ho fatta mia di rimonta e in gran recupero, alla seconda tornata, grazie anche a una strategia perfetta».

- Un altro successo in cui c'è lo zampino Dallara.
«Un gran bell'aiuto. Dallara in realtà ha evoluto il progetto che gli ho consegnato. In pratica, è farina del mio sacco, mentre loro hanno mirabilmente ottimizzato la veste aerodinamica del pacchetto, agendo sul 10% della resistenza globale. Un'altra mossa vincente. D'altra parte, a quasi 50 anni d'età, magari ho meno forza, ma rispetto ai rivali posso contare su tanti amici preziosi incontrati nella mia vita e Gian Paolo Dallara è uno di questi».

- In tutto hai in carniere 4 ori e due argenti. Non dico Phelps, ma, ecco, punti a raggiungere il medagliere del mitico nuotatore Mark Spitz o che?
«Piano coi paragoni blasfemi! (ride, ndr)».

- Continua nella tua analisi tecnico-agonistica. Sembra un debriefing dei tempi in cui correvi in monoposto, tra Indycar e Formula Uno.
«Gli organizzatori ci hanno fatto correre tre gare in tre giorni e questo l'ho pagato, con la mia età poco ideale per i recuperi veloci. E non ti nego che dopo il trionfo nella cronometro ho avuto un crollo d'adrenalina. In poche parole, in gara-2, cioè nella corsa in linea, a combattere c'era Alessandro ma non più il cagnaccio Zanardi. Tanto che nel finale ho preso la strada comoda, convinto che il mio rivale sa-

TRASFIGURATO DALLA FATICA
L'immagine di Alessandro al traguardo dimostra quanto gli siano costati gli ori olimpici e quanto la competizione sia stata spietata...

rebbe uscito largo dall'ultima curva, invece no, neanche per idea: lui è uscito bene e mi ha spiazzato. Nella volata decisiva non sono riuscito a finirgli davanti semplicemente perché ero sfinito, come tutti del resto, e non avevo più la lucidità necessaria. Però è stato bello battere di poco un olandese che ha la metà della mia età e i muscoli scolpiti come i supereroi della Marvel».

- Parliamo di sacrifici. Da Londra a Rio, quanto t'è costato restare al top in Handbike?

«Da Londra a oggi non mi sono mai fermato, percorrendo in media 14.000 km all'anno, tra allenamenti e gare. E conta che nel 2014 ho preso parte pure alla serie Blancpain con la Bmw. Il livello della concorrenza in bici è alto, non superlativo, tutti hanno le loro distrazioni, ma quando si entra nell'anno olimpico ci si esprime al top».

- Vuoi dire una cosa che ti sta in punta, non è ancora uscita ma spinge per farlo, quindi dilla.

«È questa: ci fosse stato il tracciato giusto per me, adesso di Rio racconteremmo una storia diversa, con tre ori in tasca. Esattamente come nel 2015, quando sono sceso di macchina dalla 24 Ore di Spa per salire in bici e fare la tripletta a Nottwil, a Cronometro H5, linea H5 e Staffetta mista. Okay, ora l'ho detto e sono più contento».

- A proposito: il tuo è un presente tutta bici e niente auto?

«Al momento niente auto. Ma pochi minuti fa ero al telefono coi ragazzi della Bmw e vedrai che qualcosa finirà per saltare fuori, magari a sorpresa. Dopo Londra per festeggiare mi fecero salire sulla vettura Dtm, adesso chissà... Mi piacerebbe provare la nuova M6, ecco».

- Fatto sta che in auto conti ormai un anno di digiuno e tu sei uno piuttosto famelico.

«Già, la mia gara più recente è stata alla 24 Ore di Spa 2015 e penso non resterà certo l'ultima».

- Quale messaggio mandi, coi tuoi trionfi di Rio?

«Sono così esposto mediaticamente, che il messaggio deve essere vero, semplice e spontaneo. Ed è questo: ricordatevi di affrontare le cose con passione ed entusiasmo, poi, per il resto, che io sia una fonte d'ispirazione è una cosa bella che appartiene tutta agli occhi di chi è capace di scorgere ciò. So di essere un punto di riferimento per qualcuno e tanto basta. La vita mi ha insegnato che il talento più grande è saper decidere dove andare, cioè scegliere la strada giusta verso la propria passione. E in questa chiave ogni giornata è l'occasione preziosa per aggiungere qualcosa di bello alla propria esistenza. Ho il privilegio di poter condurre su Rai3 il programma "Sfide" e questo concetto lo ritrovo sempre, in ogni campione e uomo di Sport».

- Vai pure avanti.

«Quindi ogni volta che tagli il traguardo o che senti il fischio finale, la competizione è terminata e se ti vuoi divertire davvero, devi essere subito pronto a ricominciare. E la felicità non sta nel risultato che ottieni, ma nel fatto meraviglioso di riempire la vita di tutte le cose belle che riesci a metterci dentro».

- Perché di fronte al tuo primo oro 2016 hai pianto? Non è molto da te...

«Vero. Be' in effetti la mia non era commozione. In quel momento in me s'è rotto qualcosa, è stata la reazione a tutta una serie di tensioni. Mi ha spaventato vincere a cronometro con soli 2"5 di vantaggio, perché ho pensato che non sono stato più bravo ma solo più fortunato del secondo. Poi ho riflettuto su cose mie, roba personale davvero, ed è partito il pianto».

- Pensando a tutta la storia della tua vita e della carriera di pilota, i veri appassionati di automobilismo percepiscono un'ingiustizia mediatica di fondo. Mentre negli Usa in monoposto facevi cose inenarrabili, vincendo due campionati Cart e divenendo il pilota più prestigioso per l'Italia dai tempi d'Alberto Ascari, i media generalisti italiani ti filavano quasi niente. Poi, subito dopo il Lausitzring 2001, quando c'era da sbattere in prima pagina una storia terribile di lacerazioni e dolore, con una lucidità giornalistica improvvisamente totale ma in ritardo e pure paracula, hanno fatto di te un eroe. A ragione, per carità, ma tu eroe già lo eri da un pezzo: bastava contare le coppe e analizzare come le avevi vinte, compresi i titoli Cart 1997-1998, invece no. C'è stato paradossalmente bisogno del dramma per apprezzare ciò che poteva essere goduto pri-

> ***CERTO, IN BICI HO OTTENUTO TANTO, PERÒ ANCHE NEGLI USA CON LE MONOPOSTO CART AVEVO FATTO COSE IMPORTANTI...***
>
> ALESSANDRO ZANARDI

ma, in tempi non sospetti, limitandosi a raccontare gioie agonistiche serene, storiche e meriti pregressi.

«Queste cose le può dire solo chi mi vuole bene e mi conosce da tanto tempo e, chissà, magari hai esagerato. Però, cavolo, sì, negli Usa avevo fatto cose importanti. Scopro Elkhart Lake, un circuito da duri e puri, e do subito tre secondi al giro a tutti... In Cart ho avuto - e penso pure dato - emozioni pazzesche. Sì, forse facevo cose da marziano, ma a me, vivendole, sembravano robe normali, quindi non pretendevo niente. Eppure in tanti adesso mi fermano e mi confessano che vedermi correre in America, la domenica sera, era diventato un appuntamento irrinunciabile, per tanti appassionati italiani e non. Tre ore dopo il rimontone vittorioso di Long Beach, chiamai in Italia mia madre e dal telefono sentivo delle urla. Lei durante quella gara leggendaria s'era affacciata dalla finestra e aveva visto che nei condomini di Castelmaggiore, il mio paese, tutti avevano accese le lucine delle Tv per vedere cosa stavo facendo, anche se a quell'ora era un po' tardi. Ero diventato il frontman di tutte le persone che mi avevano visto nascere e crescere con questa mia strana passione. È questo ciò che conta davvero, credimi. Sono orgoglioso di aver vissuto per quei magici anni in America, gustando quella che definisco la mia tempesta perfetta».

- Ne hai di voglia di raccontare, ancora...

«Sì e confesso che sto scrivendo un libro, in uscita prima della fine di quest'anno, per narrare di nuovo e meglio tutto ciò, con tanti particolari inediti».

- Due date, due ere: 15 settembre 2001, il terrificante crash del Lausitzring. E 15 settembre 2016, esattamente tre lustri dopo, a Rio. Cosa hai pensato, quel giorno, in gara per una medaglia in più?

«Mi sono alzato per la corsa in linea e effettivamente mi sono detto: "Oh, diavolo, è vero, oggi sono quindici anni!", ma non è stato un pensiero fisso o disturbante. Perché non vivo quello del Lausitzring come un giorno maledetto, no, no. Anzi, visto che sono sopravvissuto a quell'evento contro ogni pronostico sfavorevole, io dico che è stato un giorno fortunato».

I TANTI VOLTI DI UN VERO CAMPIONE
Alessandro Zanardi in azione in handbike, mentre si complimenta con un rivale e in un momento di relax: i vari e i tanti modi di interpretare il suo ruolo di grande atleta e campione, sempre e comunque

- Toccante, ciò che dici. E stupenda la dedica del primo oro a Gianmarco Tamberi, giovane campione italiano di salto in alto che non aveva potuto partecipare alle Olimpiadi di Rio 2016 a causa di un infortunio alla caviglia.

«Non so, mi è venuto spontaneo pensare a lui. Forse perché non avere sfiga è la prima forma di fortuna e lui in quel momento aveva bisogno di quella dedica. Mi sentivo che la meritava al cento per cento. La verità è che una medaglia olimpica è il sogno della vita di tanti e i sogni vanno rispettati».

- Lo dici con una consapevolezza non ovvia, ma quasi nuova, vissuta di fresco.

«Dopo Londra 2012 ho messo in mano una mia medaglia a un'amica di mia moglie e lei ha pianto, allora ho capito. La verità è con i miei trionfi di Londra ho avuto manifestazioni d'affetto tali, da parte dei tifosi, che potrei far pari solo vincendo il Gran Premio d'Italia a Monza al volante di una Ferrari. Tutto ciò però a Rio mi ha obbligato a pagare un dazio emotivo più forte. E, guarda, io di base sono un freddo. In IndyCar prima di partire davanti a 100mila persone, ho visto sfrecciare gli F16 della Marina militare e Mariah Carey cantare l'inno americano, ma io buono e tranquillo. Pochi minuti dopo, giù la visiera e botte da orbi, no problem. Ma l'Olimpiade è qualcosa di diverso agli occhi del mondo e anche nei miei. Per questo l'esperienza aiuta ma non sostituisce l'emozione di competere per un alloro che può dare e ridare un senso a una vita sportiva».

> *L'EMOZIONE DI COMPETERE PER UN ALLORO OLIMPICO PUÒ RIDARE UN SENSO A UNA VITA SPORTIVA*
>
> ALESSANDRO ZANARDI

- Non tutto è aulico. Alle Paralimpiadi purtroppo è morto in una caduta Bahman Golbarnezhad, ciclista iraniano di 48 anni. Quale è stata la tua reazione? Hai ancora una volta sentito non lontana, a sorpresa, l'unghiata del rischio, percependo il fatto come doppiamente drammatico? Anche se, va detto, che chiunque s'alza ogni mattina per il fatto stesso che si mette dritto e inizia la giornata qualcosa lo rischia di sicuro...

«Giusta premessa, la tua. Un fatto del genere in realtà rimette le cose nella loro prospettiva. Purtroppo la vita è anche questo. Lì capisci che oro, argento bronzo... niente importa. Un ragazzo è lì a fare le cose che sogna e solo per questo può restare vittima di una fatalità. A questo aggiungo che il percorso per le bici era un po' estremo, con strappi oltre il 20% di pendenza, a differenza del nostro che era bello piatto e viene quasi da interrogarsi se il loro limite fosse eccessivo. Ma, se ci pensi bene, anche Nibali nella sua caduta si poteva fare molto, molto più male. La verità è che la vita è strana. Io e Schumi abbiamo rischiato tanto negli Anni '90 a bordo di monoposto che giocoforza erano meno sicure di quelle di oggi e poi Michael si va a far male a carriera appena finita, mentre sta sciando serenamente col figlio... Le cose a volte vanno così e non c'è niente da fare».

GRANDE ORGOGLIO TUTTO TRICOLORE
Alessandro Zanardi in azione con la maglia della nazionale italiana: un orgoglio tale da mettere i brividi, a lui e ai suoi tantissimi tifosi

- Qual è la tua posizione sulla questione della candidatura di Roma alle Olimpiadi 2024?

«Il presidente del Coni ci teneva che io la sostenessi e dico che mi sono sentito conteso, perché comprendo perfettamente il fronte delle perplessità e quello degli entusiasmi. C'è modo e modo di organizzare l'Olimpiade. Per esempio, Londra grazie ai Giochi è diventata più moderna e sostanzialmente migliore, mentre Rio, aveva un villaggio olimpico praticamente fatiscente. Ecco, organizzare non è un bene o un male a priori, dipende da come s'intende e viene svolto un ruolo così importante. In presenza di condizioni e garanzie positive - e il Presidente del Coni lo considero un buon garante - posso dire che non avrei avuto motivo per non sostenere Roma 2024. Perché in generale nelle olimpiadi io ci credo e ho voglia di crederci. In ogni caso, chiarisco che, anche se sarò 58enne, per quell'epoca ovunque si corra mi vedo più come atleta che non in giacca blu. Never say never: mai dire mai....».

- Torniamo per un attimo a Rio. Subito dopo il trionfo nella cronometro, hai indicato la scritta "Italia" con un'intensità particolare.

«Puro orgoglio tricolore. E c'è dell'altro, una storia davvero strana, che ha tanto a che vedere con le corse e che mi è successa subito dopo».

- Prego.

«Insomma, son lì che ho appena vinto e a bordo tracciato vedo un fan brasiliano che piange a dirotto, allora vado da lui e gli chiedo perché. Lui mi spiega che in gioventù era stato un grande tifoso

di Senna e dopo la morte del campionissimo pensava d'aver chiuso con le corse. Ma poi grazie a me si era riappassionato. E non finisce qui. Mi allunga il biglietto messo in cornice della gara Cart di Rio 1996 - quando io feci segnare la pole e dominai gran parte della gara -, dicendo che da quel giorno ero diventato io il suo idolo del dopo Ayrton, malgrado il fatto che non vinsi per un pit-stop sbagliato. Fatto sta che vent'anni dopo finalmente mi aveva visto trionfare nella sua città e mi voleva consegnare quel simbolo di fedeltà. È stato un momento fantastico per me, perché una storia così è unica. Allora ho accettato quel vecchio biglietto e in cambio al tifoso ho poi regalato la mascotte dei Giochi che mi avevano dato alla premiazione, affinché questo cerchio virtuoso si chiudesse nel mondo giusto, con entrambi contenti allo stesso modo».

- Ha un che di favola, tutto ciò.

«E non finisce qui. Nella mia vita precedente di pilota di monoposto, due cose erano restate imcompiute. Ero in debito di due vittorie: una sul mio tracciato preferito, Brands Hatch, in Inghilterra, e l'altra proprio a Rio, proprio quando lanciai il primo segnale al mondo della Cart. Fatto sta che le Paralimpiadi di Londra 2012 si sono disputate sfruttando in parte il tracciato di Brands Hatch e Rio 2016 mi ha ripagato anche geograficamente di quella faccenda ancora aperta. Così nella mia seconda vita ho vinto dove non ero riuscito nella prima. Non sono cose magiche, oltre che bellissime, queste?».

- E di Tokyo 2020, che dici?

«Ahahaah, se ci fanno correre a Suzuka, straccio tutti, giuro!». ●

AUTOMOTIVE.LAB auto

È STATO UN SUCCESSO.
GRAZIE PER AVERLO VISSUTO CON NOI.

main partner

Automobile Club d'Italia · BMW · Jaguar · Land Rover · Mazda · Suzuki · Volvo

partner enel x

con il patrocinio di

ANFIA · ANIASA Muoviamo il futuro · AsConAuto · assilea · Federauto · UNRAE

media partner

DailyMedia Il quotidiano della comunicazione · DailyNet

Corriere dello Sport · Tuttosport · auto · automobile.it

Alla riscoperta dell'America

ECCO ALESSANDRO ZANARDI IN UNA DELLE SUE TANTE E AFFASCINANTI VESTI: QUELLA DELL'AFFABULATORE PURO. STORY-TELLER CAPACE DI RACCONTARE CON VERVE TUTTE LE SUE PRODEZZE COL TEAM GANASSI NELLA CART, DAL 1996 AL 1998. E NON SOLO!

di Mario Donnini

Prepara Daytona 2019, Alessandro Zanardi. Girando per tre giorni a Miramas, nel sud della Francia, con una Bmw M8 Gte dotata dei comandi speciali che gli consentiranno di prendere parte alla classica 24 Ore, in programma nei giorni del 26-27 gennaio. La nuova grande sfida targata Stars and Stripes inizia la fase di rullaggio a venti anni esatti dalla fine del suo ciclo d'oro americano, il periodo 1996-1997-1998: tre stagioni, 56 gare, due titoli Cart vinti e 15 vittorie. In pratica la sequenza più gloriosa di un italiano in monoposto dai tempi dei due titoli F.1 di Alberto Ascari, targati 1952-1953. In parole più sintetiche, zona leggenda allo stato puro. Non solo per la quantità di trionfi, ma, soprattutto, per la qualità di quanto mostrato in pista, ottenuto e guadagnato, all'interno di una delle epopee dai tratti narrativamente più avvincenti e cinematografici dell'intera storia del Motorsport. Certo, con sviluppi successivi non entusiasmanti in F.1, nel 1999, e un esito drammatico nel ritorno in Cart, nel 2001, col crash del Lausitzring, preludio tuttavia a una nuova, entusiasmante e multiforma vicenda esistenziale che s'è trasformata in un immenso inno alla vita. Di cui Alex è l'amato corieo e allo stesso tempo protagonista volitivo, profondo, coraggioso e mai scontato.

- Venti anni fa esatti salutavi il tuo team owner Ganassi e adesso ti prepari a tornare a gareggiare negli Usa. Dalla velocità pura all'Endurance. Non potevamo non festeggiare questo giubileo che contiene sia nostalgia che futuro d'alto livello.

«Comincio parlando del futuro. I test dal 5 al 7 novembre a Miramas sono andati molto bene, malgrado il tempo non proprio clemente. I comandi già sperimentati nel Dtm rispondono perfettamente e ora

ALL'ATTACCO DI UN MONDO
Con la Reynard di Ganassi Alex Zanardi si reinventa top driver e sbanca l'America, cogliendo i titoli Cart 1997 e 1998

si tratta solo di perfezionare la messa a punto, ma per quanto mi riguarda siamo sulla strada giusta. I primi due giorni mi sono concentrato sulla macchina, il terzo ho fatto test di software ed è andato tutto bene, nei circa 700 chilometri complessivamente percorsi. Con me c'era l'altro pilota ufficiale Bmw, Jesse Krohn».

- La tua road map?

«*Per il programma Daytona il piano è di tre test. Il primo l'ho ultimato, il secondo avrà luogo sulla pista della Florida a metà dicembre e il terzo, collettivo, a inizio gennaio. Sarà il provino ufficiale vero e proprio*».

- Motivato?

«*Altroché, tantissimo. Adesso che non gareggio a tempo pieno, ma con programmi spot, percepisco ancor più il mio impegno nell'abitacolo come un privilegio. E tutto ciò è bellissimo*».

> ***PER ME RICORDARE IL PERIODO NEGLI USA È COME SFOGLIARE UN ALBUM DI FAMIGLIA RICCO DI RICORDI BELLISSIMI***
> **ALESSANDRO ZANARDI**

- Ormai sei un circo a tre piste. Auto, Handbike e triathlon.

«*Le auto ci sono sempre state e ci saranno, perché sono la mia vita. L'impegno in Handbike è stata una grande scoperta, con una fase d'innamoramento che m'ha portato a diventare anche uno sperimentatore e un innovatore tecnico della categoria*».

- Spiega il concetto.

«*Be', all'inizio ho visto quello che facevano gli altri e ho copiato lo stato dell'arte. In fondo mio padre mi diceva: "Chi copia piglia 5, ma è comunque un buon punto di partenza". Poi son cresciuto, ho dato il mio contributo anche nello studio e nell'evoluzione del mezzo, per quanto riguarda la posizione in bici e l'ergonomia di spinta. Mi sono tolto le mie soddisfazioni. Oggi l'avventura paraciclistica è meno gioco e più impegno, ho perso il piacere della meraviglia, ma vado avanti*».

- Di fronte c'è l'Olimpiade di Tokyo 2020. Parteciperai?

«*Sì, ci sarò. Questo è sicuro. In fondo, anche se avrò 54 anni, sono ancora vicino al mio meglio, quanto a prestazioni e posso comunque ambire non dico a vincere l'oro, ma a un'altra medaglia certo che sì. Ci credo. E sarà quello il mio target*».

- E quanto al triathlon da Iron Man?

«*Be', ho entusiasmo, per me rappresenta quello che era all'inizio l'avventura paraciclistica. L'anno scorso a Barcellona sono finito sotto le nove ore e nella disciplina essere un "subniner" equivale a una patente di valore importante, così quando nella competizione di Cervia sono riuscito a scendere di parecchio sotto il fatidico limite, la gioia è stata immensa. In pratica sono al top mondiale in una competizione per disabili disputata rigorosamente secondo i dettami di una gara ufficiale Iron Man. Ne sono felicissimo e non finirà certo qui*».

- Fisicamente parlando, magari sarà un paradosso, eppure sei più in forma adesso di venti anni fa.

«*Per certi versi hai ragione. Anche se quando correvo in monoposto ero perfettamente a posto per ciò che dovevo fare*».

- Torniamo al discorso Bmw, con la tua prodezza a Misano nel Dtm da guest star, con un quinto posto stupefacente in frazione due, nel cuore dell'estate.

«*Posso dire che in quest'occasione sono stato fortunato, ma è anche vero che a volte la fortuna sta a te crearla. In ogni caso, è stato un weekend bellissimo, nel quale sono stato accolto stupendamente dalla grande famiglia del Dtm. Tutti mi hanno sorriso e hanno avuto parole d'elogio per me. Poi si è cominciato a far sul serio e ho dato tutto me stesso, anche se, come comprensibile, non è stato mica per niente facile. Ho fatto quel che potevo in prova e in gara uno, poi il riscatto è arrivato nella seconda corsa, anche grazie alle alchimie tattiche. Col meteo a condizioni miste, confesso che mi hanno aiutato anche i capelli bianchi che ho in testa, perché a un certo punto in gara ho guardato un lampione, ho notato che ancora pioveva, così via radio ho chiamato il team dicendo che non avrei effettuato la fermata preventivata, preferendo restare fuori con gomme da bagnato*».

- Solita, vecchia storia: tra un computer e la realtà, guardi la realtà e segui quest'ultima. È una rara forma d'intelligenza, al giorno d'oggi.

«Be', sai, un computer si limita a rispondere a delle domande, mentre gli uomini sono in grado di farle. Per questo, ponendomi problemi in modo corretto e fidandomi più di me stesso che non dei protocolli di saggezza degli elaboratori, alla fine non ho sbagliato, traendone addirittura vantaggio. E gettando le basi per finire, tra la sorpresa di tutti, in top five. Però, se devo essere sincero, la mia grande goduria nel weekend di Misano è stata un'altra».

- Prego.

«Mi riferisco alle prove libere della domenica, quando con meteo regolare e pista asciutta sono finito quinto assoluto, più veloce tra i piloti Bmw, quindi in condizioni perfettamente normali: un exploit di pura prestazione. Queste son le soddisfazioni che contano e che restano».

- A proposito di cose che nessuno mai cancellerà, torniamo con la mente a vent'anni fa, quando finiva la tua epopea Usa con Ganassi.

«E allora cominciamo quella storia dall'inizio, dal 1995, quando a tutti gli effetti io sono un pilota finito. Reduce da situazioni negative, dopo la mia stagione 1993 (e mezza 1994) in F.1 con la Lotus, tra alti e bassi. E anche alcuni errori sciocchi, di quelli che ti fanno venire il braccino. Lo stato psicologico vulnerabile, a quel punto perché vorresti risalire la china, cancellare i dubbi su di te, invece finisci per fare altre scelte sbagliate. Ecco, io con la Lotus avevo perso alcune occasioni e poi la macchina aveva visto diminuire la sua competitività, fino al giorno del mio terribile crash di Spa, in prova a Eau Rouge. Game over. Bisogna proprio ricominciare da zero, a metà Anni '90. In avanscoperta. Partendo da mia moglie Daniela che mi vuole bene, due biglietti per un viaggio a Laguna Seca, ultima gara stagionale della Cart, la F.Indy d'allora, un amico al-

> PER AGGIUDICARMI IL POSTO CON GANASSI CI FU UN ESAME QUASI SENZA FINE E MOLTO ANSIOGENO...
>
> ALESSANDRO ZANARDI

la Reynard, Rick Gorne e un pizzico di ottimistica speranza. Sembra un viaggio inutile. In banca ho giusto 4.5 milioni di lire, 2300 euro d'adesso, ma vado avanti, provo ad andare a vedere, non si sa mai. E, in effetti, in quel weekend attorno a me capita di tutto».

- La gara la vince Gil De Ferran con la Reynard-Mercedes del team Hall/Vds.

«Ma la cosa che mi cambia la vita succede di nascosto a tutto e tutti, quando dopo una sessione di libere Bryan Herta risponde male al suo team owner Chip Ganassi e questi gli dice furibondo: "Che tu vada piano posso anche accettarlo, ma che tu sia maleducato con me, no. Fuori! Sei licenziato". Colpo di scena. Si libera per il futuro una macchina di quelle buone, almeno in teoria. Ganassi approccia il mio amico Rick Gorne e gli dice: "Dai, trovami un altro De Ferran, ti va?" e Rick risponde: "Ne ho uno pure migliore, di De Ferran: Alessandro Zanardi. Ti ricordi? Te l'ho già presentato a Loudon". Chip non è che si ricordi granché, ma pazienza. Morale della favola, Rick Gorne mi cerca trafelato e quando, infine, mi trova, dice concitato: "Ti ho combinato un incontro al volo con Ganassi, devi assolutamente venire, è fondamentale". Vado e cominciamo a conoscerci. Chip mi studia ponendomi domande trabocchetto e quiz piuttosto surreali, ai quali rispondo in maniera spiritosa e sorridente, tanto che tra noi nasce un feeling, una chimica. Lui ride, sembra divertirsi, mi prende con buonumore. Buon segno. Ma nel nostro sport contano i fatti, mica solo le atmosfere e ci si dà appuntamento per metà ottobre 1995 a Homestead, ossia presso Miami, in Florida, per il grande provino. Nei giorni 15-16 ottobre il team Ganassi prova sull'ovale, mentre il 18 gira sullo stradale e lì sarà il mio turno, insieme a un pilota statunitense che svolge l'esame insieme a me, Jeff Krosnoff».

LO SGUARDO VERSO IL RISCATTO

Quando arriva negli Usa Alex è un pilota tutto da ricostruire, dopo le delusioni della F.1. Ma classe e carattere faranno di lui una stella di prima grandezza

- Una specie di shootout, quindi.

«Sì, e considera che nel team Tom Anderson rivoleva Herta, Mike Hall tifava Krosnoff, lo sponsor Target spingeva per avere un americano e la Honda non era molto favorevole a me. In più il guru tecnico Mo Nunn voleva l'argentino Norberto Fontana e mi vedeva come fumo negli occhi, perché da sempre non ha mai creduto negli italiani. Non mi filava proprio, all'inizio, neanche mezza parola, come se fossi trasparente. Niente male, come punto di partenza, no? E pensa che io, fin dall'alba della mia carriera, da quanto ho sempre guidato pulito, ero stato soprannominato dai miei amici "Il Parigino", quindi pensa quanto quella valutazione pregiudiziale poteva essere lontana dal mio modo di essere... Va bene, il gioco si fa duro e bisogna ballare».

- Giri solo sullo stradale, vero?

«Sì. E Nunn mi sta aspettando al varco, perché m'attende assieme a Ganassi all'esterno di una curva, dicendo: "Vedrai, l'italiano: arriverà con la macchina di traverso e il motore fuori giri, alle stelle, già emotivamente in disordine, perché è tipico di come di solito fanno loro". Okay. Pronti, via, passo e filo che è una meraviglia. Chip guarda Mo e gli fa: "Toh, non vedo fumo dalle gomme". Nunn tace e si fa ancora più attento. Cambia l'alchimia. Sto recuperando punti, nel suo personalissimo cartellino. Intanto, a pista sporca, il miglior tempo lo ha Jimmy Vasser: 1'19"6, ma io in pochi giri piazzo un bel 1'18 basso. Il tracciato si gomma, migliora ma con gente come Fittipaldi, Tracy e Andretti che sfrecciano risulto costantemente il più veloce e in modo sciolto, mai impiccato».

- E poi?

«*Mi fermo, faccio un ragionamento sulla geometria della sospensione anteriore, chiedo una modifica e Mo Nunn mi ascolta, poi guarda il capomeccanico e dice: "Facciamola". Wow, torno in pista e piazzo un crono di 1'17" basso, mentre tutti stanno sul 1'18"*».

- Com'erano in pit-lane le facce di Ganassi, Nunn e degli altri del team?

«*Sbalorditi, mi guardavano come se fossi la reincarnazione di Ayrton Senna, con rispetto parlando. Li avevo meravigliati e mezzi conquistati, ma ancora era presto. Perché stava per scendere in pista il mio competitor Jeff Krosnoff. Non piove, è pomeriggio inoltrato, la pista ora è in condizioni ideali e Jeff gira subito con gomme nuove in 1'16"9 ma vedi, al di là del tempo, è incostante, fa una tornata buona e l'altra no, con sbavature e aggressività, non si mostra pulito, costante, martellante. Fatto sta che a un certo punto Ganassi risoluto dice: "Zanardi back in the car". Non è finita, devo tornare in pista, perché alle 18 si chiude. Okay. Stacco un tempo di 1'16"4, quindi tre giri magici: 1'15"7, 1'15"5, 1'15"1, nuovo record ufficioso del tracciato, per la cronaca 4"5 al giro più veloce del pilota ufficiale Jimmy Vasser, peraltro destinato a vincere il titolo Cart 1996. Niente male, direi!!! Alla fine Krosnoff percorre una settantina di giri, io in tutto trentacinque ma i cronometri mi danno ragione*».

- E il minaccioso Morris Nunn?

«*Sorridente, mi fa: "Ehi, ma sei sicuro che tra i tuoi avi non hai neanche un parente di sangue inglese?". Pensa te! Era il suo modo per dirmi che gli stavo piacendo tantissimo*».

- Ganassi t'ingaggia subito?

«*Macché, me lo fa sospirare quanto mai. Tanto che avevo in programma anche un altro provino col team di Cal Wells, che utilizzava motori Toyota, perché non si sa mai. Avevo fatto solo una gran bella figura, ma di certezze per il futuro, nessuna*».

- Quindi?

«*Quindi la notte del 22 ottobre si decide tutto. Sono alla vigilia del mio test col team Wells, Ganassi mi telefona in albergo e continua a chiedermi referenze da Briatore, Todt e chissà chi, perché ancora non è convinto. "Guarda che devi deciderti - gli dico io - o credi in me o non ci credi, più di questo io non posso fare. E se non pensi che sia io il tuo uomo, prendine un altro, perché sennò partiamo male e al primo errore ti penti. Di certo io sono in pace con me stesso". Lui mi fa gli auguri perché a mezzanotte del 23 ottobre è il mio compleanno e quindi clic, buonanotte. Boh, forse è finita qui. Risquilla il telefono. È di nuovo Chip Ganassi: "Alessandro, devi prendere il primo fottuto aereo di domattina, perché qui c'è un contratto che attende solo d'essere firmato". Clic. Di aereo invece prendo il secondo, perché il primo lo perdo per andare a scusarmi col team Wells, perché a questo punto non ha più senso che provi anche per loro. La mia carriera proseguirà, ripartirà con Ganassi dalla prima gara del campionato Cart 1996, a Homestead. Tutto cambia per il team, che dal motore Ford passa al motore Honda e dalle gomme GoodYear alle Firestone. Eppure in quel momento è quella la macchina dotata della combinazione migliore*».

- Con che tipo di contratto parti?

«*Firmo un triennale, anche se dalla mia parte ho la certezza di correre solo per un anno, mentre Chip ha la possibilità di esercitare dopo la prima stagione l'opzione sulle altre due*».

GIORNI MEMORABILI E MOMENTI MAGICI

Zanardi, sopra, in lotta dura e, sotto, da sinistra con Morris Nunn, la moglie Daniela e sul podio a Laguna Seca 1998 con il vincitore Bryan Herta e Tony Kanaan, due anni dopo il gran sorpasso di Alex al Cavatappi, ai danni del pilota statunitense

- Certo, un accordo, come dire, all'inizio molto sbilanciato.

«*È vero, ma è comprensibile, perché l'incognita sono io, in fondo. Comunque Ganassi si rivela un vero signore, perché dopo pochi mesi, quando verifica che va tutto a meraviglia, mi chiama, dice che eserciterà l'opzione a mio favore, perché mi considera la nuova stella del campionato, e provvede anche a un ottimo ritocco economico del mio stipendio. "Anche se* - puntualizza - *visto che ti ho scoperto io ti pagherò un po' meno di quello che vali, perché me lo merito". Non fa una piega, così siam contenti tutti*».

- Certo che Ganassi è un tipo a modo suo. Roccioso, difficile, intelligente, volitivo, all'occorrenza aspro e spietato, ma pure buffo e non privo del senso dell'umorismo. Dai, racconta una cosa strana su di lui.

«*Alla radio all'inizio pronuncio male il suo nome e lui invece che Chip capisce "cheap", che in inglese vuol dire "di scarso valore", "di basso prezzo". Allora, ogni volta che scandisco a suo parere non bene "Chip" lui in cuffia, anche se siamo in una fase importante di gara, cambia discorso e puntualizza fermissimo: "Ehi, io non sono cheap, sono Chip!"*».

- In pista ti riveli grande già alla seconda gara, a Rio 1996.

«*Pole position e una corsa tutta all'attacco, anche se la squadra non adotta le strategie migliori e alla fine sono quarto, dopo aver risalito la china dall'ultima posizione. Pazienza, siamo incanalati sulla strada buona. Mentre il mio compagno Vasser prende il largo nel campionato che vincerà, io cresco sempre più e colgo la prima vittoria della mia carriera americana a Portland. Gran giorno. La sera prima irrompo al box e dico di voler cambiare il rollio della sospensione anteriore, ma Morris Nunn mi guarda e sbotta: "Sono le 22 e adesso ce ne andiamo tutti a nanna. Poi domatina dopo le libere ti metto a posto l'assetto come vuoi, Pinapple". Lui mi aveva soprannominato così, cioè "Ananas", ossia testadura, capatosta, in poche parole cocciuto. Il giorno dopo mi presento con l'ananas disegnato sul casco col pennarello e vado a vincere. Da lì il soprannome e il disegnino diventano permanenti entrando a far parte di me, portandomi fortuna, da simboli di quella meravigliosa avventura che sto vivendo*».

- Vasser s'avvia a vincere il titolo 1996 meritandolo, ma si capisce che tu, dopo una stagione di rodaggio, sei in rampa di lancio, pronto a divenire inarrestabile.

«Comincio a vincere tanto e a convincere tutti. E, sai, fino a quel momento il team Ganassi aveva conquistato poco. Attenzione, la Reynard è ideale e su misura per le mie caratteristiche, la combinazione motore-gomme si rivela perfetta e la mia simbiosi col tecnico Nunn spaventosamente efficace. Vivevamo Indy, lui la sera mi chiamava dalla sua abitazione, dall'altra parte del lago e io lo raggiungevo con la moto d'acqua. Si stava insieme, si parlava, s'andava al cinema. Un rapporto fantastico. In ogni caso i miei meriti furono evidenziati anche dal fatto che fin lì Ganassi aveva vinto poco. Se il mio ciclo vincente fosse iniziato con una squadra tradizionalmente al top come la Penske, la gente non si sarebbe stupita e sorpresa allo stesso modo, perché ci sta che il Capitano ti metta in condizione di vincere tanto. In ogni caso, in quel momento e per diverse stagioni il team Ganassi diventa davvero il numero 1 e questo merito, alla squadra e al package, va riconosciuto. Io certo, per parte mia, faccio quel che devo. In fondo non mi sono mai considerato il migliore del mondo, ma penso d'essere uno capace di vincere e non poco in qualsiasi categoria. A conti fatti credo d'averlo dimostrato».

SPECIALISTA DEI CIRCUITI CITTADINI E NON SOLO!
A lato, Zanna con la monoposto del team ganassi e i suoi inconfondibili lampi sulle fiancate. In alto, l'emiliano è all'inseguimento di De Ferran: l'adattabilità e la competitività di Alex sui circuiti cittadini della Cart, Long Beach su tutti, resta leggendaria. Nell'altra pagina, in alto, Zanna è con Chip Ganassi, quindi col gruppo dei piloti Cart e col compagno di squadra e amico Jimmy Vasser

- A fine 1996 comincia a trafiggerti in pista e non solo l'odio di PJ Jones, che va troppo piano per essere considerato rivale ma è abbastanza coriaceo da causarti problemi e malumori, comportandosi da irriducibile antagonista e anche un tantino da sobillatore.

«Mi butta fuori a Vancouver mentre sono in testa e ancora in lizza matematicamente per vincere il campionato. Si crea nell'aria un clima ostile verso di me, del quale PJ è portabandiera».

- Anche un altro doppiato, Arnd Meier, il tedesco di Indy Project, non scherza mica.

«A sua volta mi fa perdere Rio 1997, rallentandomi e favorendo Greg Moore che mi brucia con un sorpasso all'esterno della curva 1. Roba alla Zanardi, da brivido. Ma adesso, col senno di poi, sono contento per lo sfortunato Greg. Un caro ragazzo col quale ho lottanto tanto, in quei tempi. Fatto sta che Meier - tornando a lui - intervistato nel dopo gara di Rio si dice tutt'altro che pentito d'avermi ostacolato… ».

- Ci sono gare simbolo di una predominanza. Per il 1996 c'è Portland, la prima vittoria. Per ciascuno degli altri due anni, che entrambi ti vedono vincere il titolo, indicativamente citerei Cleveland 1997 e Long Beach 1998.

«A Cleveland mi ritrovo dietro, ultimo, a un certo

punto, e mi metto a recuperare come un ossesso, tanto che faccio segnare i diciotto giri più veloci della gara, uno dopo l'altro, e recupero tutte le posizioni, tornando in testa e andando a vincere. Sono inarrestabile, in trance agonistica, di fronte a qualsiasi problema compenso, ci metto del mio. Ricordo che Vasser quel giorno ha guai al quick shift e arriva piuttosto dietro. Quando nel dopogara me lo dicono, sorrido: io ho avuto lo stesso problema dal 3° giro, ma ho fatto in modo tale da superare la cosa. Dai, sono in stato di grazia. Andiamo a Elkhart Lake, quelli del team mi vogliono far scoprire il circuito che - detto per inciso - è tosto, una sfida da paura, roba da uomini veri, e vorrebbero farmi insegnare le traiettorie da Vasser. Entro in pista nelle libere, penso lui sia davanti a me e forzo al primo giro per raggiungerlo, ma non lo trovo, perché in realtà lui si trova appena dietro e me. Così, per quel qui pro quo, senza saperlo mi metto a tirare dandogli tre secondi al giro, improvvisando. Alla fine Jimmy costernato chiama via radio il team e li prega di dirmi che è il caso che io lo aspetti, sennò non riuscirà mai a mostrarmi le traiettorie ideali... Dai, son robe anche un po' comiche, a raccontarle adesso. La verità è che ormai sono in quell'atmosfera magica in cui mi viene tutto facile. Anche cose che a viverle fanno venire i brividi».

- E vai forte pure sugli ovali, tanto che nel 1997 vinci nel superspeedway di Michigan dove l'anno prima la prestigiosa Us 500 t'era sfuggita solo per un guaio tecnico. Peccato che la Indy 500 fosse finita nella serie Irl, perché a reti unificate avresti potuto trionfare di sicuro anche lì. È il destino, evidentemente... Comunque, l'altro momento da leggenda, resta il sorpasso a Bryan Herta a Laguna Seca 1996. Cosa provi a pensare che adesso per una cosa del genere t'avrebbero penalizzato e redarguito?

«Penso che l'atteggiamento e la cultura delle corse in venti anni sono stati oggetto di un comprensibile cambiamento. Nel 1996 quella manovra è ancora regolare e non viene sanzionata. Dallenbach, ossia l'uomo che doveva prendere decisioni in merito, uno al quale non stavo per niente simpatico, mi dette ragione, perché coi tabulati alla mano dimostrò che la mia digressione non mi aveva fatto guadagnare in termini di tempo sul giro».

- Be' in termini di spazio, sì.

«Certo, ma per lui non era una violazione delle regole di sportività, quella. Avrebbe potuto farlo anche Herta, ecco. Sicuro, adesso non più. Ora vige il rispetto quasi sacro dei track limits e i piloti si com-

> ***ATTENZIONE, PERCHÉ UNO DEI SEGRETI DELLA MIA COMPETITIVITÀ FU L'INTESA CON NUNN E PURE CON GANASSI***
> **ALESSANDRO ZANARDI**

portano e pensano di conseguenza. Io dico solo che in quel momento era la cosa giusta da fare e resto felicissimo d'averla fatta».

- Hai ragione. Punto. Piuttosto, vien da pensare che in ogni momento premiante della tua saga Usa, c'è una sfiga di Herta a far da contraltare. Ti ingaggiano al posto suo, lo svernici a Laguna Seca 1996 e quindi è proprio e ancora Bryan il pilota che resta con un palmo di naso nella tua rimonta da mito di Long Beach 1998. Lui sembra Wil Coyote e tu Beep Beep.

«Cosa vuoi farci, le cose in effetti il destino le ha fatte andare proprio in questo modo, nessuno di noi due d'altronde s'è scelto la sua parte pensando di voler fare favori o torti all'altro. Tuttavia è vero che questa coincidenza è impressionante».

- A un certo punto col Charlie Whiting americano, il chief Steward e ex pilota Usac Wally Dallenbach, per te i rapporti diventano orrendi.

«Mid Ohio 1998. Mi tocco con JJ in rettilineo, vola un pezzo del suo alettone che prende PJ Jones, il quale tocca Michael Andretti, che a sua volta finisce per capottare e danno la colpa a me. Dai, è una concatenazione di eventi assurda, cervellotica, sembra la filastrocca della Fiera dell'Est del cantante Angelo Branduardi. Fatto sta che alla fine mi danno 50mila dollari d'ammenda e finisco in probation. In altre parole Dallenbach, che m'aveva salvato al Cavatappi di Laguna Seca 1996, poi picchia duro a Mid Ohio 1998».

- In quel momento ti senti un po' vittima del protezionismo sportivo Usa?

«*Ma scherzi? Mai. Tutto il contrario. Sono qui per dire che a un certo punto mi sentivo al di sopra di tutto e tutti, volavo a mezzo metro da terra e qualche rogna, su, è meglio dirlo papale papale, magari quasi inconsapevolmente me la sono anche andata a cercare, quindi mi sta bene tutto. Nessun rimpianto e nessuna recriminazione. Ho un bellissimo rapporto con quel periodo e con tutte le persone che ne sono simbolo. Avevo un bellissimo rapporto anche con Kawamoto della Honda e un altro maggior ente della casa giapponese, Ichihiro Asaka il quale a ogni gara mi dava in prestito un amuleto che secondo lui raffigurava il dio della velocità. Questo amuleto unito a me sapeva propiziare vittorie e grandi imprese. Cioè in poche parole ogni volta costui arrivava, mi prestava il feticcio, io disputavo un weekend alla grande e lui se lo riprendeva. Poi dimmi se non è magia, questa!*».

- Sono passati venti anni dalla fine di quell'avventura fantastica. Alessandro, rimpianti per la tua scelta di interrompere quell'esperienza anzitempo, per tornare in F.1 in chiave 1999 con la Williams?

«*Sai, ciascuno di noi ha un ego che prima o poi salta fuori e in quel caso, nel mio caso, decisi di anteporre l'ambizione alla passione, decidendo di tornare in F.1. Ma non ho rimpianti veri. Semmai il solo rimpianto possibile riguarda ciò che segue, ossia mi dispiace di non aver trasformato la scelta di correre per la Williams in F.1 nel 1999 in un'opportunità. In realtà occorre desiderare di far funzionare le cose, a volte basta un semplice clic per sbloccare virtuosamente una situazione non facile. A volte si tratta di un risultato, altre volte le logiche rispondono ad altri meccanismi. In realtà per quanto mi riguarda qualche colpa ce l'ho anch'io sul fatto che non ha funzionato il rapporto con la Williams*».

- Cosa intendi?

«*Evidentemente non ho saputo creare quel clima e quell'armonia che sarebbero stati strumentali per migliorare le cose tra me e il team inglese. Tornassi indietro, sinceramente con la Williams lavorerei in modo diverso, proverei altre strade, magari essendo da subito più deciso e risoluto. Adottando soluzioni tecniche diverse e cercando d'essere più sostenuto dalla squadra. In ogni caso, sia chiaro, mi hanno trattato bene, ero considerato un top driver che s'era realizzato negli Usa e hanno provato a aiutarmi a ottenere bei risultati anche al mio ritorno in F.1. Sono stato io a permettere di prendere strade tecniche non ideali, che non pagavano. Quando poi ho detto "Ora basta, adesso si fa in modo diverso", Patrick Head mi ha risposto in modo molto chiaro: "Non vedo come ciò possa risolvere il problema. Perché adesso il problema vero è che mediamente tu prendi mezzo secondo al giro dal tuo compagno di squadra Ralf Schumacher". Fine delle trasmissioni*».

- Sai, la voglia del "what if" è troppo grande per non finire il tuo amarcord provando a giocarci su. A volte mi chiedo cosa sarebbe successo se ti fossi fermato in America, firmando, esattamente venti anni fa, un altro pluriennale per Chip Ganassi.

«*Chi lo sa? La vita è così e bisogna accettare la realtà. Le cose si concatenano e col senno di poi ogni interpretazione è possibile. Io so solo che sono strafelice di quello che ho ottenuto nei miei anni d'oro in America e resto contentissimo anche per le persone meravigliose che ho conosciuto ed ho avuto la possibilità di apprezzare. È stata un'esperienza di vita indimenticabile. Non so quanto abbia fatto storia, ma di sicuro ha fatto la mia, di storia. E festeggio il ventennale dalla fine di quel triennio con orgoglio, gratitudine e un po' di commozione. Come sempre, facendo tesoro del passato e guardando avanti*». ●

L'AMICIZIA ETERNA CON CHIP GANASSI
Sopra, Zanardi in un momento di revival insieme al suo ex team manager Chip Ganassi, col quale stima e affetto resteranno per sempre. In basso, Alex con la Williams nel 1999, all'epoca del suo sfortunato ritorno in F.1

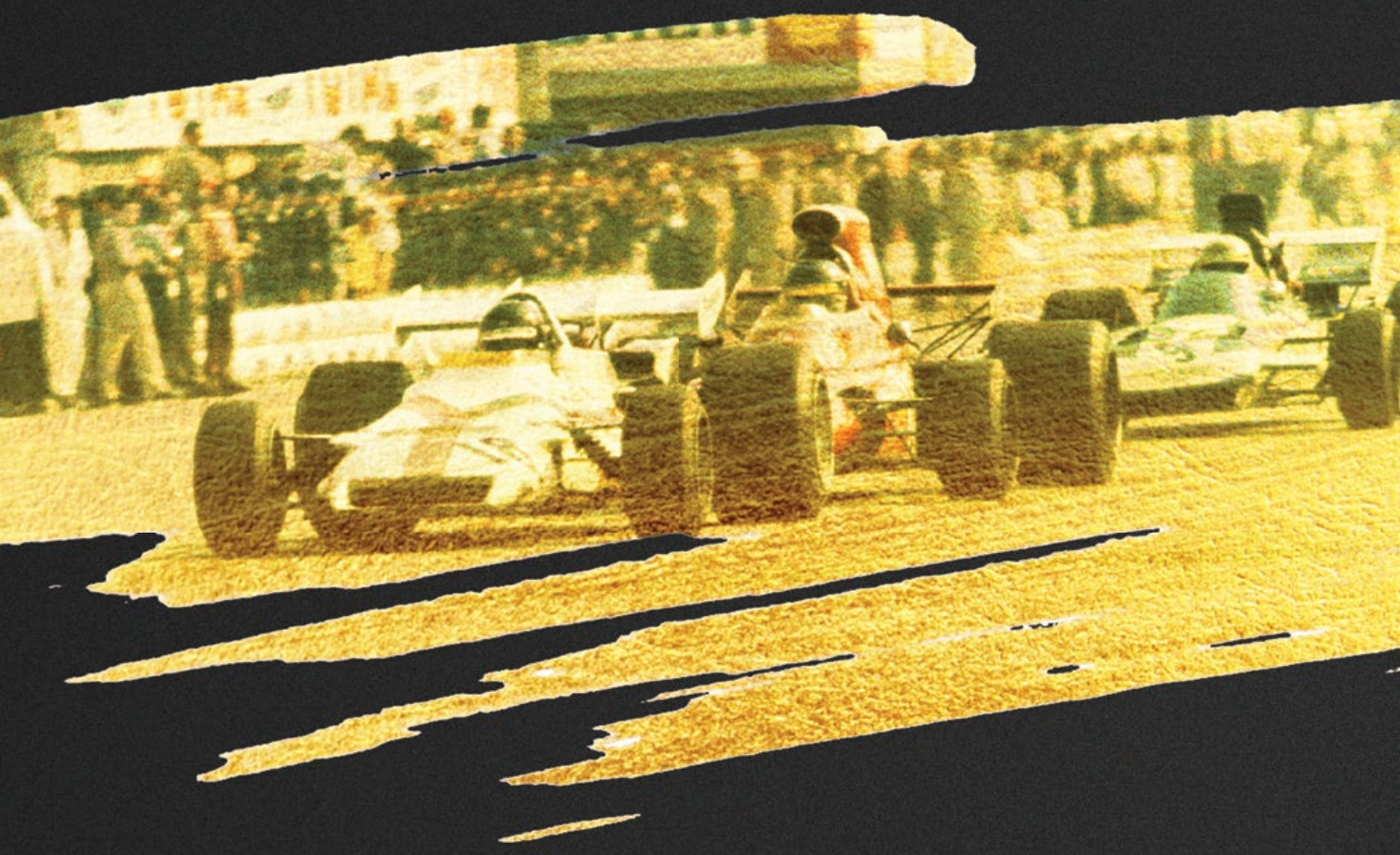
inTV

inTV

LA TUA NUOVA GUIDA TV

TI REGALA LA MASCHERINA CHIRURGICA

DAL 23 GIUGNO CORRI IN EDICOLA



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

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

Autosprint Gold Collection
è solo in allegato* ad Autosprint.

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

*€ 5,00 + il costo della rivista

AUTO SPRINT

"VITE SPERICOLATE" IN EDICOLA DAL 27 GIUGNO

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

di Mario Donnini

Alfa giubileo
Oltre quota 110

CERTO, IL MARCHIO DEL QUADRIFOGLIO FESTEGGIA 110 ANNI DI ATTIVITÀ, MA A BEN GUARDARE TUTTO D'UN COLPO GLI ANIVERSARI SON TANTI E IMBEVUTI DI VALORE SPORTIVO. PER QUESTO E ALTRO, AL TEAM DI F.1 SI CHIEDE UN ACUTO

Nel 2020 il marchio Alfa Romeo festeggia 110 anni. E giù tutto un programma di festeggiamenti, celebrazioni e omaggi, emergenze permettendo, a santificare e sanificare la ricorrenza. Perché cabalisticamente e magicamente il fascino dei numeri sempre qualcosa suggerisce, evoca e comanda. E se la Casa del Biscione di anni ne compie così tanti e tondi, vorrà pur dire qualcosa e qualcos'altro bisognerà farlo.

Anche perché, a ben guardare, sportivamente parlando, di cose importanti dal Dopoguerra in poi, ne son accadute tante, ma tante a suon di giubileo e non solo alla cifra centodieci, scaturigine del marchio e madre calda del mito.

Ottanta anni fa precisi, cioè nel 1940, nasce la più incompiuta e intatta delle Alfa Romeo, la 512 da Gran Premio, concepita dall'ingegnere Wilfredo Ricard - quello che stava antipatico a Enzo Ferrari -, la quale, prodotta in due esemplari, viene stoppata e bloccata proprio dall'avvento della Seconda Guerra Mondiale, restando nella storia come la più inespressa delle rombanti femmine Alfa.

E qui siamo pure settant'anni precisi dal debutto vincente iridato della Casa di Arese nella neonata F.1 mondiale edizione 1950, con le leggendarie (quasi) invincibili, antiche e allo stesso tempo eterne Alfetta 158, già pronte a evolversi in 159 e a dare il secondo di due allori consecutivi a Nino Farina e a Juan-Manuel Fangio, primi piloti titolati nella storia nella massima formula.

E son trascorsi perfino cinquant'anni esatti da quando, dopo un ventennio di triste oblio e sporadica presenza motoristica nei Gp, solo su telai gestiti in forma del tutto autonoma e indipendente tipo Cooper, De Tomaso e LDS, i motori del Biscione si riaffacciano davvero in F.1, proprio nel 1970 - e quindi anche nel 1971 -, con un V8 direttamente figlio di quello movente la gloriosa Tipo 33.

Comincia la McLaren guidata dal fedelissimo Andrea De Adamich, il quale nella stagione successiva vede trapiantare il cuore Alfa su una March, ma il fascino dei nomi in ballo non è pari all'effettivo potenziale tecnico e la duplice iniziativa resta coraggiosa quanto mai baciata dalla fortuna.

Non importa, perché giusto dieci stagioni dopo, nel 1980, l'Alfa Romeo, a un anno dal ritorno effettivo in F.1 avvenuto nel Gp del Belgio a Zolder 1979 con Bruno Giacomelli al volante, il team di F.1 capeggiato dal meraviglioso ingegnerone Carlo Chiti vive la stagione più intensa, tirata, drammatica ed esaltante della sua storia moderna.

Le 179 iniziano l'anno in fondo griglia con Giacomelli stesso e il convalescente Depailler, salvo recuperare costantemente centimetro dopo centimetro, decimo su decimo alle avversarie, tanto da doppiare la boa di metà stagione in netta rimonta. Ma a Hockenheim, presumibilmente per un'avaria a una sospensione, l'immenso Patrick Depailler perde la traiettoria e la vita, uscendo come mai avrebbe voluto dalla Ostkurve.

Trauma terificante dal quale la squadra si riprende mostrando grandezza commovente, tanto che nelle gare finali del campionato Jack O'Malley va a prendere tutte le protagoniste del mondiale, una a una. Fino ad umiliarle nell'ultima gara del campionato a Watkins Glen, quando, lanciato in testa verso un trionfo che cambierebbe sublimandola la storia delle corse, per colpa di una bobina del cavolo è costretto ad accostare e a ritirarsi. Vivendo una doccia che, a distanza di quaranta anni maledettamente esatti, tutti ancora percepiamo gelida quanto insopportabile, sulle spalle e sul coppino.

Insomma, parliamoci chiaro, qui, solo ad aprire la pentola magica di corsi e ricorsi e di corse e ricordi, di robe da saltar per aria ce ne sono a bizzeffe a rendere il piatto ricchissimo, sugoso e invitante.

Tutto questo per dire che è strano, questo 2020, sarà particolare, inatteso, triste, socialmente rovinoso, ma a tutt'oggi contiene ancora la scintilla della speranza e l'occasione di questo particolarissimo sportivo riscatto. La chance di prenderlo e voltarlo in qualcosa di bello e inatteso, proprio a cominciare dal nome e dal marchio Alfa Romeo.

Il quale, tornando al presente impastato prospetticamente di futuro, proprio in F.1 vive un momento delicato, particolarissimo e importante per almeno quattro motivi.

DA NIVOLA A JACK O'MALLEY IN QUOTA ALFA
Sopra, Tazio Nuvolari con l'Alfa Romeo Tipo B/P3 al Gp di Francia 1935 e, nell'altra pagina, Bruno Giacomelli e la 179C in pit-lane a Monza, nel weekend del Gp d'Italia 1981

Il primo, appunto, è tutto celebrativo e sta nel diritto-dovere degli uomini Alfa di festeggiare a modo la sfilza di anniversari grandi e piccoli di cui sopra.
Il secondo è tutto esistenziale e consiste nel supplemento di coerenza e competitività che l'Alfa Romeo Racing deve mostrare e rincorrere per giustificare e dare nuova linfa alla sua identità in F.1. nata da un'idea, da un programma e da un sogno del compianto Sergio Marchionne.
La squadra scaturita dalla trasformazione genetica della Sauber ora ha se non l'ultima, una possibilità decisiva per sfoggiare il fondamento del suo ruolo e cogliere risultati, evidenziarsi se non al top, perlomeno come migliore attrice non protagonista, altrimenti diventerà difficile giustificare, se ce ne saranno, investimenti e conferme di programma che vanno al di là dell'immediato e del futuro prossimo.
Il terzo motivo power-trainante riguarda il suo pilota d'esperienza, ovvero il più che quarantenne Kimi Raikkonen, il quale potrebbe essere ragionevolmente arrivato all'ultima stagione di militanza iridata e che ha la possibilità di un hurrà conclusivo e magari non solo uno, avviandosi a chiudere in bellezza una carriera stupenda e dare ancor più lustro alla nomea di pilota più amato dai loggionisti della massima formula.

Il quarto motivo stringente per combinare qualcosa di davvero buono ha un nome e un cognome: Antonio Giovinazzi. L'unico italiano presente nel Circus iridato è giunto pure lui in carriera a un bivio importante. L'apprendistato c'è stato, il riambientamento pure, adesso, monoposto permettendo, qualche risultato un po' tosto bisogna tirarlo fuori. Lui il potenziale ce l'ha, a pacchi. Deve solo concretizzarlo nel modo e al momento giusto. Ecco, completata l'analisi plurisprospettica e multtisettoriale, compenetrata da passato, presente e futuro, di motivi per mettersi con bruciante emozione davanti allo schermo per seguire le vicissitudini dell'Alfa Racing ne abbiamo in emozionantissima e bastevole quantità.
Il resto, come sempre lo farà la passione, il magnetismo del marchio e la nostra stessa, perenne voglia di reinnamorarsi d'esso e delle corse che lo vedono secolarmente e dolcemente protagonista.
Sissignori. Alfa Romeo e giubileo quest'anno finalmente tornano a fare rima all'interno di una lunga poesia che chiede una strofa ancor più tonante, una rima particolare, sì, una nuova e vera giornata di gloria, per dare lustro a questa storia bellissima, ma anche a tratti così ansiogenamente delicata e intermittente.
Cara Alfa Romeo Racing, che tu sia una Sauber agli estrogeni, una semplice adesivo messo in carena ovvero una furba propagazione politico-tecnico-sporiva della Ferrari, che da figlia di mamma Alfa è ridiventata genitore nel buffo ballo delle vite aziendali, be' dicevo, comunque la si voglia mettere, questa squadra di Formula Uno è tutto cià che resta di un sogno, di una tradizione immensa, di un'epopea gloriosa che sa d'Ascari padre, di Nuovolari e Varzi, delle tre Effe Fangio, Farina e Fagioli e di quella Effe in più che sta per Formula 1, dalla quale tanto ancora s'evince e ci avvince.
E allora, buon compleanno di tutto cuore Alfa Romeo, e forza, fatti valere, Alfa Romeo Racing.
Perché l'atteso acuto, anche uno solo, che so, un podio o più, la prossima riga di una poesia, se bella davvero, potrebbe dolcemente e romanticamente illuderci che questa ode che sa di Quadrifoglio, Targa Florio, Sivocci e Pintacuda, Merzario, Brambilla e pure Nannigalli, Facetti, Teodorozeccoli e Spartacodini, si trasformi una carezza senza fine. ●

Vasseur crede nell'evoluzione dell'Alfa Romeo

IL NUMERO UNO DEL TEAM È PRONTO A GUIDARE RAIKKONEN E GIOVINAZZI AL RITORNO DELLE OSTILITÀ. CERTO DI AVERE UN POTENZIALE TALE DA FAR CRESCERE LA SQUADRA RISPETTO AL 2019, CON UN OCCHIO AL FUTURO. PER IL QUALE VEDE BENE LA REVERSE GRID, PLAUDENDO CON DECISIONE IL BUDGET CAP. PER IL QUALE AVREBBE PUNTATO ANCHE SU CIFRE PIÙ BASSE...

di Alessandro Gargantini

TEAM PRINCIPAL DI FERRO
Frederic Vasseur, sopra, si conferma timoniere deciso e con le idee chiare dell'Alfa Romeo Racing. A sinistra, la nuova C39 con Antonio Giovinazzi alla guida, monoposto attesissima e capace di prestazioni molto interessanti nei pre-season test a Barcellona, prima dell'emergenza Covid-19

C'era molto da scoprire sul potenziale dell'Alfa Romeo Racing C39 prima che la Formula Uno si fermasse in Australia. Le monoposto della Casa del Biscione nello scorso mondiale si erano espresse sui buoni livelli di competitività sul tracciato dell'Albert Park e l'obiettivo sulla via dello Stato del Victoria era di ripetersi. La pandemia ha rispedito tutti a casa prima che le macchine uscissero dalla corsia box e impedito di avere riscontri sui valori in campo. Sono trascorsi oltre cento giorni da quando le squadre hanno spento i motori al termine dei pre-season test di Barcellona. Ora la situazione è diversa, l'Europa sembra essersi divincolata dalla morsa dei contagi e ci sono le condizioni per tornare a correre, anche se a porte chiuse. Da inizio giugno le squadre hanno incominciato a riprendere i ritmi di lavoro consueti, un mese di tempo prima del nuovo inizio della stagione previsto a Spielberg il primo fine settimana di luglio. I cuori tornano a battere, si ritorna alle vecchie passioni e alla vita di sempre. Di questa rinascita di emozioni ne abbiamo parlato in un'intervista esclusiva con il numero uno dell'Alfa Romeo Racing Frederic Vasseur, che ci ha raccontato quali sono le priorità per ripartire con il piede giusto e quali difficoltà possono incontrare team e piloti al termine di uno stop di oltre tre mesi. Il cinquantaduenne Team Principal francese ci ha fornito il suo prezioso punto di vista anche sui punti caldi del momento: correre due volte sulla stessa pista nel giro di sette giorni può trasformarsi in un'opportunità. Inoltre, Vasseur promuove la scelta di introdurre nuove soluzioni come la Reverse Grid o la Gara Sprint, a condizione però che i più bravi continuino a vincere. In fondo, l'esperienza insegna che nelle serie minori, dove le griglie invertite e le corse brevi sono una consuetudine, i più meritevoli hanno sempre prevalso. La più bella corsa nella Gp2 Series, Hamilton l'ha disputata quando doveva recuperare. Infine, Vasseur ha spiegato i risvolti immediati e futuri dell'introduzione del budget cap e quanto questo periodo di lontananza dalla corse gli sia servito a rimodulare le priorità e comprendere che la Formula Uno non è il centro del mondo.

> *A SPIELBERG CI SARÀ IL VERO INIZIO DEL MONDIALE, NON SARÀ CERTO IL PROSIEGUO DI MELBOURNE*
> FRÉDÉRIC VASSEUR

- Cosa si prova a tornare in pista dopo una pausa così lunga?
«In questo momento provo emozioni molto forti, una sensazione speciale. Si riparte dopo una lunga sosta forzata che ha lasciato tracce su tutti noi. Non vedo l'ora di ritornare sulle piste, respirare l'aria delle corse e voltare pagina. Il break è stato interminabile per me e per tutti i ragazzi della squadra. Ora dobbiamo tornare alla nostra realtà, tornare alla nostra dimensione molto velocemente. È importante ritrovare il nostro "race mode" e presentarci in circuito a Spielberg nella massima efficienza. Dobbiamo proseguire sulla strada che si era interrotta. Sarà un passo molto importante per me e per il team tornare a fare il nostro lavoro di sempre e riprenderci la nostra vita anche sotto l'aspetto professionale».
- Quali sono le priorità e le insidie nel riavviarsi dopo un fermo di oltre cento giorni, sia dal punto di vista tecnico che per quel che concerne i piloti?
«Sotto l'aspetto tecnico penso ci siano meno problemi. Eravamo pronti a correre a Melbourne, ma ci siamo fermati. Sarà soprattutto una questione di cambiare paddock e location e capire come reagirà la macchina su una pista diversa. Dovremo capire se gli sviluppi fatti nei mesi invernali porteranno i risultati attesi. Temo la concorrenza, servirà capire se i nostri rivali sono stati più bravi o meno bravi di noi. Penso che per i piloti il restart sarà più complicato perché loro non corrono da Abu Dhabi, da tantissimo tempo. I test di Barcellona hanno un valore relativo, diverso dai fine settimana di gara. Per Kimi e Antonio sette mesi di pausa sono tanti. Ma la stessa cosa vale per tutti i piloti, sarà avvantaggiato chi si farà trovare più reattivo».

UN MARCHIO, UNA TRADIZIONE
A sinistra Vasseur dà istruzioni ai ragazzi Alfa Romeo, e, sopra, con la nuova monoposto e il line-up del team che comprende anche Robert Kubica e Tatiana Calderon. A destra, Raikkonen porta in pista l'Alfa Romeo e, nell'altra pagina, nella vecchia Alfetta di F.1 e al lavoro col team

- Pensi che in Austria ritroveremo in pista le stesse gerarchie che avremmo avuto a Melbourne?
«La pausa certamente avrà un effetto solo marginale. Alcuni team porteranno aggiornamenti che avevano in cantiere per la corsa in Austria, altri saranno fermi al pacchetto previsto per l'Australia. Ma non dobbiamo attenderci stravolgimenti. Nel corso del lockdown non ci è stato permesso di produrre parti meccaniche, non è stato possibile scendere in pista. È stato un periodo bianco, improduttivo. Noi avremo le release tecniche che erano state schedulate per la terza o per la quarta corsa dell'anno».

- Alcuni piloti ci hanno confessato di essersi tenuti in forma al simulatore, mentre altri hanno limitato il loro impegno su sistemi virtuali per non perdere i riferimenti della pista. Qual è il tuo punto di vista?

> *DUE GARE SULLA STESSA PISTA DEVONO ESSERE UN'OPPORTUNITÀ*
> FRÉDÉRIC VASSEUR

«Non so chi abbia ragione, penso sia una questione personale. L'approccio di Kimi è certamente diverso da quello di un rookie. La mia idea è che si debbano rispettare le loro scelte e le loro preferenze e lasciare che i piloti scelgano quello che è meglio per loro. Per me è importante che quando scenderanno in pista in Austria abbiano mantenuto le sensazioni reali, che abbiano tutto sotto controllo e non abbiano smarrito le loro certezze. Sono certo che sia Antonio che Kimi saranno ben preparati a Spielberg».

- Al ritorno da Melbourne pensavi sarebbe servito così tanto tempo prima di tornare in pista?
«Quando è scoppiata la pandemia non avevamo certezze ed eravamo tutti bombardati da una quantità enorme d'informazioni. Quando ci siamo imbarcati per il ritorno da Melbourne si parlava ancora di Cina, di Bahrain e di Vietnam. All'inizio dovevamo fermarci solo due settimane.
Nessuno, a quel tempo, pensava che ci saremmo fermati così tanto tempo. Confidavo che il mondiale sarebbe cominciato a Zandvoort a inizio maggio, non avrei mai creduto che sarebbero serviti altri due mesi per rimettersi in moto e per essere di nuovo pronti a ripartire. Ora la situazione è probabilmente diversa, tutte le squadre hanno riaperto all'inizio di giugno e hanno avuto un mese per rimettere tutto in-

sieme e prepararsi all'esordio di Spielberg. Abbiamo riattivato tutti i nostri processi, i meccanici hanno iniziato a riprendere la mano con gli esercizi al cambio gomme, che è una procedura molto importante e che richiede tanta pratica dopo una lunga inattività. La squadra vivrà necessariamente il fine settimana di Spielberg come l'inizio della stagione. La corsa in Austria d'inizio luglio non sarà percepita come la fermata successiva a Melbourne».

- Giovinazzi in pieno lockdown ci aveva lasciato un messaggio molto positivo. Nei primi giorni di marzo, in piena emergenza COVID-19, Antonio auspicava che dopo la pandemia "saremmo stati tutti più forti di prima". In pista, ma soprattutto fuori. Sarà davvero così?

«È stata la prima volta nella mia vita, da quando lavoro, che sono stato a casa più di due settimane consecutive. Sotto questo punto di vista ne ho approfittato per godermi un po' la mia famiglia e i miei bambini. Pur in un momento drammatico, è stata un'opportunità unica per tutti noi: abbiamo capito ancor di più l'importanza dei nostri affetti e abbiamo compreso che eravamo talmente focalizzati sui nostri obiettivi e sul nostro lavoro da mettere in secondo piano tante cose che sono ancora più importanti. La Formula Uno, il nostro lavoro, non è il centro del mondo.

Abbiamo imparato a tenere un profilo più basso, più normale e a considerare aspetti reali e semplici. Eravamo troppo presi nel focalizzarci si obiettivi immediati, come la prossima qualifica o la prossima gara, con il rischio di perdere di vista il quadro generale. In Paesi come l'Italia o la Francia abbiamo visto immagini dure, di persone che soffrono e lottano per la vita, che ci hanno fatto capire che la Formula Uno non è certamente la cosa più importante al mondo. Abbiamo scoperto nuove priorità».

- Dove hai trascorso il lockdown?

«Sono stato sottoposto alla quarantena al rientro dall'Australia: non mi sono mosso per due settimane dalla mia abitazione in Francia. Poi è stato introdotto il lockdown, che ha significato altri due mesi senza uscire di casa, se non per le necessità non differibili».

- Tornando alla pista, come avevate giudicato i pre-season test di Barcellona, dove Raikkonen è stato anche il più veloce di giornata il 20 febbraio?

COPPIA COLLAUDATA DI OTTIMI PILOTI

Raikkonen, sopra e sotto a destra, più Giovinazzi, in basso a sinistra nell'abitacolo e nell'altra pagina, sono i confermatissimi piloti Alfa Romeo che puntano entrambi a mostrare ancor più di quanto abbiano ottenuto la scorsa stagione

«I test di Montmelò sono una cosa molto diversa dai fine settimana di gara. Negli ultimi dieci anni le gerarchie dei test sono state riscritte una volta che è cominciato il mondiale. La prima qualifica di Melbourne è una cosa completamente diversa dalle sessioni sul circuito catalano. Non ho mai dato un gran peso ai test, sono fuorvianti. Conosco nei dettagli i nostri piani di lavoro e posso giudicare la qualità di quando abbiamo fatto in Spagna, ma non ho alcun riferimento concreto sui nostri rivali. Se pensiamo a dodici mesi fa, dopo i test di Barcellona avevamo mostrato un buon livello di competitività in Australia. Il pacchetto che abbiamo avuto nel 2019 a Melbourne era stato molto buono. Il nostro obiettivo era quello di confermarci sugli stessi livelli anche quest'anno. I test in Spagna ci avevano dato riscontri simili a dodici mesi prima. Avevo percepito un ottimo clima in squadra, tutti erano molto concentrati e lavoravano su obiettivi molti chiari e condivisi. Questa è la cosa più importante,

siamo un piccolo team e dobbiamo estrarre il meglio da ciascuno. Nella trasferta per Melbourne le sensazioni in squadra erano molto positive. Ora dovremo creare la medesima alchimia in vista del debutto di Spielberg».

- A proposito di Spielberg, sulla pista austriaca l'anno scorso vi eravate espressi su ottimi livelli. Vi aiuterà ripartire da quel circuito?

«Sembra un elemento promettente, ma è presto per dirlo. Nel 2019 Raikkonen prese il via dal sesto posto in griglia proprio davanti a Giovinazzi. Per noi è stato un buon fine settimana, speriamo davvero di ripeterci sugli stessi livelli. Nello scorso mondiale ci è mancata un po' la costanza. La corsa in Austria è certamente stata tra le più positive, visto che avevamo entrambe le nostre macchine in Q3 e Kimi al termine del primo giro era addirittura quarto. Entrambi i nostri piloti chiusero nella top ten. Ma ci siamo espressi su ottimi livelli anche a Baku, Hockenheim e Interlagos».

- A cosa imputate questa mancanza di costanza?

«Ne approfitto per precisare meglio quanto ho detto. Ad eccezione della McLaren, tutte le squadre che hanno lottato alle spalle dei tre team di prima fascia hanno avuto un rendimento non sempre costante. Il livello di competitività è stato talmente serrato che bastava un piccolo particolare a farti precipitare dalla quarta fila in fondo allo schieramento. È capitato che per un solo decimo di secondo si scendesse dal sesto al dodicesimo posto, rimanendo estromessi da Q3. Spesso, queste minime differenze erano dovute soprattutto alla gestione delle gomme, al feeling dei piloti, al bilanciamento della macchina o uno step di downforce. Un piccolo errore era sufficiente a farti passare da protagonista a fanalino di coda. Spesso la percezione di questi piccoli aspetti sfugge a tante persone che ci valutano da fuori. Penso che non fossimo dei fenomeni a Spielberg ma nemmeno degli sprovveduti quando siamo stati meno incisivi».

> **BUDGET CAP SVOLTA EPOCALE MA SERVONO PIÙ SOLDI PER I PICCOLI TEAM**
>
> FRÉDÉRIC VASSEUR

- Sei soddisfatto per come riprenderà il mondiale, con doppie corse sullo stesso tracciato e un calendario ancora non completamente definito?

«C'era la necessità di allestire un calendario di almeno quindici gare e penso che sia stato compiuto il miglior lavoro possibile considerando le necessità di sponsor, squadre e tv. Non è stato facile creare un calendario stabile senza conoscere l'evoluzione della pandemia. Mi sembra che le scelte compiute siano corrette. Stare due settimane in Austria e due in Inghilterra ci consente di accrescere il numero di Gran Premi ed evitare il rischio di rimanere bloccati dalle quarantene. Non c'erano altre opzioni. La reazione del mondo della Formula Uno è stata molto forte davanti alle difficoltà create dalla pandemia. Liberty Media e la Federazione hanno lavorato su diverse ipotesi e individuato le soluzioni migliori anche per i nostri budget. Fuori dall'Europa la situazione sta cambiando velocemente, non si possono fare previsioni. È stato corretto ripartire con una lunga striscia di corse nel Vecchio Continente. Per la Formula Uno, a differenza del calcio dove si disputa il campionato nazionale in un solo Paese, siamo costretti a varcare ogni volta le frontiere. Spostarsi all'interno dell'Unione Europea è certamente più semplice. Adesso abbiamo un buon calendario e sappiamo come pianificare il nostro lavoro fino a settembre. L'Europa in questo momento è probabilmente uno dei luoghi più adatti alle nostre necessità. Possiamo evitare di volare quando ci spostiamo in Europa. In questo momento, spedire il materiale o prendere aerei è ancora abbastanza complicato. Se devi spedire del materiale in Asia, lo devi fare almeno otto settimane prima che ti servano».

- Non c'è il rischio di avere corse fotocopia correndo due fine settimana consecutivi a Spielberg o Silverstone?

«Se a Spielberg andremo come l'anno scorso, non vedo nessun problema! Scherzi a parte, penso che la doppia gara sia stata una scelta obbligata per aumentare il numero di corse in posti che in questo momento appaiono complessivamente molto sicuri. Certo, c'è il rischio di vedere gare simili, ma questo discorso potrebbe valere soprattutto per chi è in lotta per la vittoria, dove i livelli di performance sono molto più definiti. Se guardate a quello che nel 2019 accadeva tra il quinto e il quindicesimo posto, sarebbe bastato svolgere le qualifiche cinque minuti più tardi per avere un risultato completamente diverso. Da una settimana all'altra ci sarà tempo di lavorare sulla macchina, analizzare i dati della corsa precedente. Chi saprà essere reattivo e saprà svolgere un buon lavoro tra le due gare ne ricaverà un buon vantaggio. Non dobbiamo lamentarci per la doppia corsa, ma dobbiamo esercitarci per farne un'opportunità».

> BENE SPRINT RACE E REVERSE GRID. IMPORTANTE CHE CONTINUINO A VINCERE I MIGLIORI
>
> FRÉDÉRIC VASSEUR

- Hai una lunga esperienza in numerose categorie dove il concetto di griglia invertita e gara sprint è diventato centrale. Perché queste soluzioni non convincono quando si parla di Formula Uno?

«*Se queste novità dovessero essere introdotte soltanto su alcune piste e non in ogni Gran Premio, penso sarebbe una buona opportunità farlo sui tracciati con doppie corse. Forse non sarebbe opportuno a Spielberg, perché l'ordine di partenza della Sprint Race nel secondo fine settimana, dovendo riflettere la classifica del mondiale, sarebbe identico all'ordine d'arrivo della corsa precedente. Quindi, alcuni team potrebbero scegliere di ritirarsi in anticipo per ottenere un vantaggio. Ma se la Sprint Race fosse introdotta in un Gran Premio a metà calendario, allora l'ordine del mondiale sarebbe stabile e non sarebbe condizionato dall'esito della corsa precedente. Ogni strategia sarebbe inutile. Sarei favorevole all'introduzione della Sprint Race con Reverse Grid anche perché fa parte delle qualità di un pilota saper sorpassare. Diventerebbe molto interessante se due piloti in lotta per il mondiale partissero nella Sprint Race da fondo gruppo e fossero quindi costretti a mostrare la loro arte nel sorpasso per conquistare la miglior posizione nella griglia di partenza del Gran Premio. Sarebbe un modo per premiare i piloti dotati di maggior talento. I piloti più bravi sarebbero in grado di risalire da fondo griglia fino al podio. Se, invece, ragiono dal punto di vista di una piccola squadra, le griglie invertite garantiscono una visibilità molto superiore, che è utile. Sono favorevole all'introduzione di queste novità, anche se concordo che possano essere individuate delle migliorie per renderle ancora più interessanti*».

- Si tratta di un progetto accantonato o ne state ancora discutendo?

«Le Sprint Race e Reverse Grid sono un tema ancora aperto. Senza bisogno di forzare i tempi, penso che sarebbe importante trovare una soluzione per implementarle non appena possibile perché garantirebbero un migliore spettacolo ai fan e non inficerebbero i valori in pista. Mettere le macchine più veloci a fondo griglia può generare spettacolo. Metterle davanti a tutti, invece no. Fintanto che i migliori continueranno a vincere le corse, io sono d'accordo a sperimentare soluzioni nuove».

- Se facciamo un raffronto con la F.2 o F.3, hai assistito a delle situazioni dove non sono stati i migliori piloti a prevalere?

«No, in tutti questi anni di esperienza, i migliori hanno sempre vinto. Ne stavo parlando con il Team Principal di un altro team di Formula Uno la settimana scorsa. Se dovessimo scegliere la miglior corsa di Hamilton ai tempi della Gp2 Series, quale sceglieremmo? Una nella quale ha dovuto rimontare da fondo gruppo fino al podio! Ricordo una sua rincorsa a Silverstone con un doppio sorpasso ai danni di Piquet jr e Piccione a Becketts da antologia. Sono soluzioni da non introdurre ovunque e su ogni pista, ma che contribuirebbero a migliorare lo show. Non penso ad esempio sarebbe una buona idea avere la Reverse Grid a Montecarlo, ma un tentativo nel corso della stagione penso che dovremmo farlo».

- Durante il lockdown sono state prese decisioni importanti per quel che concerne il regolamento sportivo, tecnico e finanziario. La più nota riguarda l'introduzione del budget cap nel 2021. Sei soddisfatto dell'accordo raggiunto e pensi che servirà a ridurre, nel medio termine, il divario tra i tre top-team e le altre squadre?

«L'introduzione del budget cap (145 milioni di USD nel 2021 che scenderanno a 135 nel triennio 2023-2025) - rappresenta di per sé un evento storico, è un risultato caldeggiato dalla Federazione e inseguito per tanti anni. Ma il suo impatto è reale solo per il trenta per cento dei team. Le piccole squadre spendono cifre molto inferiori. Nel medio termine, con una stabilità di regolamento, penso che il budget cap possa portare reali benefici, anche se io avrei puntato su cifre ancora più basse. In questo momento per la Formula Uno è invece vitale non perdere i piccoli team, ai quali serve soprattutto avere entrate superiori dalla suddivisione dei proventi o un reddito medio garantito».

VOGLIA DI MIGLIORARE IL CORSO ALFA ROMEO

Niente deve andare a rovescio, sopra, quest'anno per l'Alfa Romeo, che punta a migliorare lo score del 2019. Con i confermati Raikkonen e Giovinazzi il target oltre che auspicabile è possibile

> ***A SETTEMBRE DECIDEREMO IL LINE-UP 2021. I PILOTI DI QUEST'ANNO SARANNO LA NOSTRA PRIMA SCELTA***
>
> **FRÉDÉRIC VASSEUR**

- Che obiettivi hai posto per questa stagione alla tua squadra e ai piloti?

«Come team, voglio che facciano meglio rispetto al 2019 e si migliori l'ottavo posto nel mondiale. Ci serve una maggior continuità e la capacità di spremere meglio il potenziale della nostra monoposto. Per quel che concerne i piloti, sarà un vantaggio continuare con il medesimo line-up del 2019, molto ben amalgamato e competitivo. Antonio l'anno scorso è migliorato molto e ci sarà utilissimo. Tutti conoscono il valore di Raikkonen, non serva che dica nulla se non augurarci un fine settimana da protagonisti a Spielberg, nel Gp d'Austria».

- La Ferrari ha già fissato il line-up per il 2021. Quando prenderete le vostre decisioni?

«Da un lato, normalmente nel mese di luglio, in estate, si hanno già le idee abbastanza chiare su questo argomento. Dall'altro, non è ancora nemmeno iniziata la stagione e non abbiamo alcun riscontro fresco dai nostri piloti. Onestamente vorrei vedere come vanno le cose e poi decidere. Penso che non ci saranno altri spostamenti di rilievo fino a settembre. Poi vedremo cosa fare».

- Avete intenzione di valutare anche giovani provenienti dalla F.2?

«I primi candidati per il line-up 2021 sono i nostri piloti attuali. Sono loro la nostra prima opzione. Inoltre, dobbiamo avere il tempo di valutare i talenti della categorie minori. Sarà possibile farlo solo dopo qualche corsa».

- Pensi che Giovinazzi sarebbe stato pronto a salire in Ferrari già nel 2021?

«Antonio l'anno scorso era rookie e non aveva corso nei due anni precedenti. Eppure, nella Q1 di Melbourne è stato subito velocissimo. Nelle prime corse della stagione ha mostrato di essere competitivo, ma non ancora in grado di sfruttare al meglio le situazioni. È cresciuto molto nella seconda parte della stagione, ma non voglio entrare nel merito delle scelte della Scuderia Ferrari». ●

di Pino Allievi

Leclerc, che bello!

TRA I PERSONAGGI PIÙ IN COVER DURANTE QUESTA STRANA E ANOMALA INTERSTAGIONE, CHARLES HA STUPITO ANDANDO AL LAVORO A BORDO DELLA SUA MONOPOSTO. UNA SCELTA MEDIATICA STUPENDA, CHE MERITA APPLAUSI. QUANTO AGLI ALTRI VIP DELLA F.1 SUGLI SCUDI, ECCOLI QUI...

Non so chi abbia avuto l'idea, ma è stata bellissima e merita apertamente una lode. Far uscire Charles Leclerc dai cancelli di Maranello alle 6.30 di mattina a bordo di una Ferrari di Formula Uno per raggiungere sulle strade normali la pista di Fiorano dopo essere transitato davanti a luoghi simbolici come il Ristorante Cavallino, la Gestione Sportiva, il Museo, mi è parsa una trovata geniale e insieme sorprendente quanto inaspettata. Uno sprazzo di fantasia con risvolti comunicativi che speriamo non si fermi qui, perché la Ferrari ha mille strumenti per poter fare certe cose. È infatti la sola marca che possa permettersi show estemporanei che per altri sarebbero solo sparate pubblicitarie un po' kitch, in assenza di retroterra e di storia.

Molto più bella questa iniziativa targata 18 giugno 2020 che non quella stantia che ha convolto (ancora) Leclerc nel filmato di Claude Lelouch a Monte Carlo. A un regista di tale portata e competenza automobilistica andava offerto ben altro spazio creativo che non il teatrino col selfie del principe Alberto accanto a Charles, al termine di un banalissimo giro del circuito. Lelouch, cineasta di enorme bravura, competenza e fantasia, meritava di essere utilizzato meglio, lasciando che il suo enorme talento si esprimesse su un piano diverso. Vogliamo mettere la sua dirompente trasgressione di «C'était un rendez-vous» del 1976 con un pilota misterioso che attraversa Parigi a velocità folle guidando (sembra) una Ferrari 275 Gtb e regalando emozioni mozzafiato, dinanzi al filmettino scontato e politicamente corretto di Monte Carlo?

Tra l'altro, sia per l'esibizione monegasca sulla SF90 Stradale, sia per quella con la SF1000 a Maranello, il povero Leclerc si è dovuto svegliare all'alba. D'ora in poi pare abbia chiesto di poter svolgere mansioni pubblicitari e di marketing solo dalle 11 di mattina in poi, per poter dormire tranquillo senza puntare la sveglia a orari che non gli sono molto familiari.

UN'IMMAGINE STUPENDA

Leclerc che va al lavoro a Maranello, da puntuale e solerte maestranza, con tanto di monoposto di F.1. Chi ha avuto un'idea del genere merita l'applauso a scena aperta

HAMILTON

Ha già stravinto il mondiale d'inverno. Quello che non si è corso sulle piste ma sui circuiti dell'informazione. Lewis Hamilton continua a mostrare un altro passo rispetto a tutti, con interventi mirati e intelligenti sulle questioni di maggiore attualità. Dall'ambientalismo, alla tragica pandemia, ai risvolti di questa società malaticcia e sudaticcia. Diventato vegano da un paio d'anni, Lewis nei giorni scorsi ha detto la sua sulla corrida e sui giovani spagnoli che dovrebbero ripudiare apertamente uno spettacolo barbaro in cui, per divertimento e per fare spettacolo (ma non è il solo caso), si uccidono degli animali. Una opinione personale, condivisa peraltro da una fetta enorme di mondo civile. Apriti cielo. Dalla Spagna si è subito alzata la voce adirata e sdegnata di Josè Manuel Rodrigez Uribes, ministro della cultura e dello sport: «*Le parole di Hamilton sono offensive nei confronti di una pratica che nel nostro Paese ha radici culturali. A volte bisognerebbe essere più rispettosi…* ». Hamilton non ha replicato, non ce n'era bisogno. Aveva già raggiunto il suo obbiettivo lanciando il sasso…

WOLFF

In una videoconferenza dalla Germania, il numero 1 della Mercedes ha voluto anticipare i temi di quello che sarà il tardivo inizio di stagione, con il doppio Gp d'Austria: «*Io ritengo che i test di Barcellona a febbraio* (quattro mesi fa, sembra un secolo!) *non abbiano mostrato il vero volto della Ferrari. Penso infatti che il potenziale del motore non fosse quello, ricordando il balzo in avanti che c'era stato all'ultimo Gp del Belgio. Per cui il nostro obbiettivo sarà di focalizzarci nel ridurre il gap che ci separa dalla Ferrari*». Fosse davvero questo il quadro, ci sarebbe da leccarsi i baffi. Ma sappiamo come Toto giochi con la comunicazione, inviando messaggi che fanno comodo alle tesi del suo team. La perfidia, in questo caso, consiste nell'indurre a pensare che la Ferrari abbia ancora un vantaggio di potenza, quando quel vantaggio è invece svanito con le approfondire verifiche al motore, effettuale nell'inverno, sfociate in chiarimenti e nuovi vincoli. Come dire che se la Ferrari in Austria non avrà più quel vantaggio, sarà evidente che nel 2019 aveva commesso qualcosa di illecito, tollerato dalla Fia. Non resta che aspettare.

BOTTAS

Nella stessa conferenza, Toto Wolff ha pure spiegato che non ci saranno gerarchie all'interno di Mercedes. Ovvero Bottas e Hamilton saranno liberi di correre come vorranno e alla fine vinca il migliore. Una cosa bella da dire e da raccontare, ma poi metterla in atto sarà più complicato, visto che il raggiungimento dei sette titoli di Schumacher è un obbiettivo dal quale anche la Mercedes trarrà vantaggi innegabili. È un film già visto e facciamo una certa fatica a immaginare che dal box di Stoccarda possa partire un ordine per favorire Bottas invece di Hamilton. Comunque Valtteri si sente molto rassicurato, se è vero che non ha avuto alcuna remora nel rilasciare una dichiarazione ardita che a molti è parsa stonata: «*La Mercedes mi ha detto che Vettel non verrà ingaggiato*».

BROWN

Zak Brown è un altro dei protagonista dell'inverno parlato della Formula Uno. Ha detto di tutto, culminando con la dichiarazione secondo cui la Formula Uno potrebbe tranquillamente fare a meno della Ferrari (ma anche della McLaren, se è per questo), salvo poi prendere atto che i soldi nel suo team scarseggiano, tanto che sono state tagliate una settantina di persone. Pure il Gruppo McLaren rinuncerà a una consistente parte dei 1200 dipendenti. E poiché nel team di Formula Uno gli introiti sono calati del 25%, adesso si parla dell'ingresso di un socio minoritario per disporre di soldi freschi da investire. Ricordiamo che oggi c'è un socio maggioritario che detiene ben il 57,7% del capitale ed è Mumtalakat, fondo sovrano del Bahrain. Poi c'è Mansour Ojjeth con la Tag che ha il 14,7% e quindi c'è papà Latifi (Michael) col 10%. Voci dal mondo finanziario dicono che potrebbe essere proprio Latifi sr. ad acquisire altre quote. Papà Latifi ha una partecipazione anche nella Williams e ci sono altri team che hanno chiesto il suo aiuto, dimenticando che la sua professione è quella di industriale, non di banchiere.

I PROTAGONISTI DELLA STAGIONE

Ecco i personaggi in prima linea in F.1, nell'attesa di ricominciare: sopra a sinistra, Wolff, a destra Brown, sotto a sinistra Bottas e a lato Schumi jr e in basso Verstappen

MICK SCHUMACHER

Le macchine non sono ancora scese in pista e il mercato piloti si è già portato oltre affrontando il secondo round, dopo che ambiente e tifosi hanno metabolizzato gli annunci di Sainz in Ferrari, di Ricciardo in McLaren e di Vettel a piedi (per ora). Voci provenienti dalla Svizzera danno infatti per scontato che Kimi Raikkonen sia pronto a salutare tutti a fine stagione per intraprendere la strada di un pensionamento dorato. Lui ha sempre smentito dicendo che deciderà più avanti. Ma intanto si parla già del suo sostituto dal nome fascinoso: Mick Schumacher. Il quale comincerebbe l'avventura al livello più alto delle competizioni proprio a Hinwil, dove aveva iniziato suo papà Michael quando venne ingaggiato per il mondiale Sport Prototipi con la Sauber-Mercedes. Forse un fondamento di verità deve esserci, se sul quotidiano Blick è intervenuto Frederic Vasseur, titolare della Sauber, per dire che «*Mick deve prima di tutto concentrarsi sulla Formula 2*», poi si vedrà.

VERSTAPPEN

Adesso che si avvicina il momento del «via» - e speriamo che invece non si allontani - tutti tornano a dichiarazioni indirizzate alla prudenza, a prefigurazioni possibilistiche, a ipotesi che non dicono nulla. Solo un pilota, intervistato dalla rete tedesca Rtl, si è lasciato andare al massimo ottimismo. È Max Verstappen, che senza alcuna riserva ha commentato: «*Possiamo vincere tutte le gare del campionato, anche se è difficile capire il gap tra noi e la Mercedes. Ma non penso sia grande*». Come dire che, se le macchine saranno alla pari, la vera differenza la farà lui vincendo tutto, senza lasciare neanche le briciole al povero Hamilton. E la Ferrari? Ignorata. ●

di Giorgio Terruzzi

E ora Vettel vuole il riscatto

CHI CONOSCE BENE SEBASTIAN SOSTIENE CHE IL PILOTA SI TROVA ORA IN UNA SITUAZIONE DEL TUTTO PARTICOLARE CHE LO VEDE COME NON MAI DETERMINATO A DIMOSTRARE IL SUO VALORE. PER CHIUDERE IN BELLEZZA CON LA ROSSA. POI QUANTO ALLA POSSIBILITÀ MERCEDES SI VEDRÀ

Vettel? Bellicoso. Pronto a giocarsi ogni carta disponibile. A caccia di un rilancio. Con qualche sogno forte e qualche possibile frustrazione. Chi conosce bene Sebastian compone una immagine tutt'altro che votata al bon ton. Basti pensare alla decisione di non accettare riduzioni del proprio stipendio: un atteggiamento che la dice lunga sulla voracità e sull'atteggiamento del tedesco nei confronti della Ferrari, al netto delle solite balle di circostanza divulgate a commento della separazione. Sarà difficile gestire Vettel nelle gare del 2020, dati i sintomi, connessi ovviamente alla difficoltà di definire ogni progetto futuro. Una fonte tedesca molto vicina alla Mercedes non esclude l'ipotesi che Seb possa agguantare una stella a tre punte. Ma questo progetto sarebbe subordinato ai piani futuri di Lewis Hamilton. Vettel spera vivamente che Lewis vinca il suo settimo titolo entro la fine dell'anno, cosa che potrebbe comportare il ritiro del campionissimo inglese, impaziente (all'apparenza) di dedicarsi ad altre attività comunque molto remunerative e meno rischiose. Sarebbe questa la ragione che impedisce a Sebastian di definire i propri programmi vista la rilevanza del Piano A: passare alla Mercedes significherebbe garantire a se stesso non soltanto una concreta ipotesi vincente ma anche una vendetta immediata nei confronti del Cavallino e del suo fantino prediletto, Charles Leclerc. Si, ma siamo alle ipotesi legate ad ipotesi. Anche perché in molti assicurano che Hamilton non sia affatto disposto ad accontentarsi di un titolo che lo metterebbe al pari di Michael Schumacher ma voglia puntare a conquistarsi un posto in cima alla storia motoristica in totale solitudine. Ot-

to corone, appunto. Cosa che richiederebbe come minimo continuare sino alla fine del 2021, ammesso e non concesso che nulla complichi un percorso sin qui magnifico.
Nel caso sfumi l'ipotesi Mercedes o che i tempi della decisione per Vettel non coincidano con quelli di Hamilton, sono ipotizzabili due alternative. La prima - già in parte esplorata - riguarda Renault. Con molti "contro" e pochi "pro". Ingaggio sensibilmente più basso rispetto ai 30 milioni "full optional" attuali, un percorso agonistico in salita e parecchi concorrenti in questa fase di scelta, a cominciare da Fernando Alonso. Già, il vecchio Nando sta portando avanti con la solita, inossidabile determinazione il desiderio di rientrare in F.1 e più parti lo indicano come favorito nella corsa per un posto nel team francese. Con massima libidine di Alonso che nei confronti di Vettel conserva qualche antica allergia. Poi c'è l'idea Racing Point vale a dire l'Aston Martin di domani. Qui i soldi ci sarebbero eccome. Il progetto pure. Lawrence Stroll, oltre al denaro, possiede una fortissima ambizione e un legame a triplo fino con Toto Wolff. Resta da capire se la sete di gloria possa comportare la messa a piedi del proprio figlio Lance a fine 2020. In aggiunta i tempi di crescita non sembrano immediati. Dunque pazienza e purgatorio, almeno per un po'. Nella migliore delle ipotesi.
Vettel scalpita, irrequieto. Senza certezze gratificanti, alla faccia del curriculum. Salvo una: una serie serrata di Gran Premi da disputare con la rossa. Gli ultimi suoi. Con la voglia di renderli utili, addirittura memorabili. Con la fame che serve per abbinare una rivincita ad un nuovo sogno. Buon divertimento. ●

ALLA RICERCA DI UN NUOVO SORRISO
Sopra, Sebastian Vettel ci ride su. Per fargli tornare davvero il buonumore in chiave futura ci vorrebbero ben presto dei gran bei risultati, che lui di certo farà di tutto per propiziare

di Carlo Vanzini Sky F.1

Ci sono tanti motivi di tipo personale

PROVIAMO A LEGGERE L'ATTESA RIPRESA DELLE OSTILITÀ IN F.1 COME LA SOMMA DI SPINTE DI CARATTERE INDIVIDUALE, TUTTE INSIEME CAPACI DI SUSCITARE SFIDE, ASPETTATIVE ED EMOZIONI TALI DA RENDERE ANCORA PIÙ GUSTOSO IL MENÙ. A PARTIRE DA RUSSELL PER FINIRE CON SAINZ...

Alle spalle dei super citati ed eccitati Leclerc, Verstappen, Hamilton e Vettel, c'è un mondo che invoca a gran voce un po' di attenzione.
George Russell, per dire, potrebbe diventare il primo e unico campione del mondo del virtuale e del reale, se non fosse che, spenta la Play, la Williams che nello stesso giorno ha incredibilmente vinto mondiale F.1 e 24H Le Mans, è già tornata in modalità svendita.
In questo periodo di gare da computer, mi è capitato di raccontarne ben 42, in tre mesi, oltre la 24h di Le Mans, il campione F.2 2018, ne è uscito da trionfatore, spadroneggiando su Albon e Leclerc. Sembra una stupidata, ma uno come Russel aveva bisogno di queste visibilità e boccata d'ossigeno, per uscire da un anonimato che solo il buon Totone può non considerare tale. Talento allo stato puro, non è certo con il simulatore che Russell vuole mettersi in gioco, ma intanto, come si dice, meglio prendere quel che passa il convento. Dai test si è evidenziato un passo in avanti della Williams, rispetto all'anno peggiore della sua storia, ma pur sempre lontano dal poter minimamente stare a livello degli altri team.
Il che tradotto vuol dire abbonamento alle posizioni 19 e 20, fermo restando che per Russell sarà fondamentale stare sempre davanti e bene a Latifi, peraltro già annichilito nei videogiochi. Latifi papà potrebbe salvare la baracca dall'affossamento in cui, capitanata da Claire, la Williams è crollata.
Scorrendo in avanti l'ipotetica griglia di partenza, troviamo la Haas, alla ricerca del senso primordiale delle cose, quello di esistere. Le ambizioni sono crollate sotto prestazioni a dir poco imbarazzanti, ma nonostante tutto Gene ha voluto confermare tutto il blocco, miracolati compresi, leggisi piloti. Il 2018 ha forse illuso, il 2019 ha demolito ogni speranza. Questo 2020 servirà per capire che posto occupa nel mondo e se Gene avrà voglia di spendere inutilmente soldi solo per essere, con Gunther, l'indubbio protagonista della serie su Netflix.
Passo avanti e troviamo l'Alfa Romeo. A giudicare dai test conquistare dei punti sarà una mezza missione impossibile. Obiettivo per Antonio, con il capello sciolto fino a podio conquistato, con rischio di chioma in stile principessa Merida, è stare davanti a Kimi, il che, visto il finale 2019 dovrebbe essere alla sua portata. Obiettivo per iceman invece è quello di prolungare il calvario di una carriera finita da un po', ma ancora viva per felice memoria delle sue imprese. Nessuno vuole vedere Kimi smettere, ma neanche vivacchiare giusto per stare lì a pascolare nel branco. Balzo avanti e occhio

che potremmo, con Racing Point, trovarci davanti alla sorpresa dell'anno. La macchina è rosa certo, ma sotto pulsa l'anima argentata di Mercedes, per un interessamento di Wolff sempre più ampio che potrebbe culminare con l'avvento, oltre che di Aston Martin, anche di Vettel. Per Perez è l'anno delle grandi chances, per Stroll quello del «*papà lo faccio solo per te*» oppure «*papà io esisto*». Vedremo. La macchina è competitiva tanto da essere indicata come terza forza, addirittura davanti alla Holliwoodiana Ferrari, ma sembra difficile che a Maranello si divertano a fare presentazioni a teatro e a girare cortometraggi da film per poi buscarle dalla pantera rosa.

Attenzione! Più avanti e potrebbe anche starci bene in classifica 2020, la neonata Alpha Tauri. L'ultima squadra-abbigliamento, la Benetton, ha vinto due mondiali. Impensabile per il torello piccolo, ma qualche cornata agli altri potrà anche darla. Gasly reduce dal quarto posto alla 24H di Le Mans e ha già detto che vorrà correrci più avanti perché è una figata, è pienamente concentrato su F.1 e sembra essersi liberato di un peso, del predestinato francesce. Con Kvyat forma una delle coppie più interessanti tra quelle giovani e Gasly sembra aver trovato quella maturità smarrita in Red Bull, mal che vada diventerà modello per Alpha Tauri, il ragazzo piace. Scalando la classifica Costruttori della passata stagione arriviamo all'incomprensibile Renault. Prende Sainz per costruirci intorno il futuro e boh, prende Ricciardo per tornare ai fasti di un tempo e boh! Arriva Ocon e speriamo non sia solo un punto di domanda incompreso. Renault è in crisi e ha salvato l'unica con che non funziona, la F.1, ad Abiteboul e soci tocca fare di più… Gli anni di transizione sono finiti. Campione del mondo degli altri in carica è la McLaren. Sainz vola alto con la tuta rossa già tatuata sulla pelle, sotto quella arancio-blu. Il piccolo anatroccolo sta per diventare cigno, ma guai a farsele suonare dal baby Norris. I contratti in F.1 sono fatti per essere rispettati, ma non a ogni costo. Mi aspetto tantissimo da Lando: diretta twicth durante le gare, sub regalate ai colleghi piloti e COD nel paddock vs antipatici. Scherzi a parte Norris, a 20 anni, può essere il crack di questa stagione il che lascerebbe non pochi dubbi tra i rossi, sicuri che il Matador J. è pronto.

Il mondiale degli altri è eccitantissimo, sperando di non dover parlare solo di questo per trovare spunti di interesse, inseguendo Lewis, più carico che mai, almeno a giudicare dalla muscolatura messa su in questo periodo. Di certo meglio non litgarci ! ●

SOTTO LA PELLE ARANCIO C'È GIA QUELLA ROSSA
Sopra, Carlos Sainz al volante della McLaren, in attesa di una stagione interlocutoria, prima di diventare ferrarista a tutti gli effetti

Ferrari di nuovo a 1000

VEDERE LECLERC CHE TORNA AL LAVORO A MARANELLO, USCENDO FINALMENTE DAL LOCKDOWN COME UNO DI NOI, RAPPRESENTA SENZ'ALTRO UN SEGNALE BELLO E BENAUGURANTE. INTANTO CHARLES E VETTEL GIRANO AL MUGELLO CON LA SF71H

di Alessandro Gargantini

Dopo Mercedes, Renault e Racing Point è arrivato anche per la Scuderia Ferrari il momento di riaccendere i motori. Mentre questo numero di Autosprint arriva in edicola la Rossa gira al Mugello con Leclerc e Vettel. Charles e Seb tornano ad assaggiare la pista al volante della SF71H. La pista toscana è quella che più di tutte somiglia al Red Bull Ring ed è anche il circuito che, molto probabilmente ospiterà un secondo Gp di F.1 in Italia. L'occasione è davvero ghiotta. Intanto il test del Mugello è stato preceduto da un vero colpo a sorpresa. Com'era accaduto ad inizio anno, quando la Casa di Maranello svelò la SF1000 con un evento molto elegante nella cornice del Teatro Valli di Reggio Emilia adombrando le anteprime di tutte le altre squadre, anche questa volta la Rossa ha voluto distinguersi con una scelta molto particolare.

Dopo oltre centodieci giorni di silenzio, i propulsori della nuova arma della Scuderia Ferrari sono tornati a ruggire nella prima mattinata di giovedì 18 giugno per un'inedita "passeggiata" della monoposto emiliana lungo le vie di Maranello. Con Charles Leclerc al volante, la SF1000 è uscita dai cancelli di via Abetone a Maranello, il pilota mone-

PASSERELLA SUGGESTIVA E APPREZZATA
Charles Leclerc fa capire a tutti che è ora di tornare al lavoro, percorrendo le familiari strade che collegano il Museo Ferrari, l'azienda e il l circuito di Fiorano a bordo della SF1000, la Rossa ancora in attesa di debutto agonistico...

gasco ha idealmente guardato a destra e sinistra prima di immettersi nella circolazione. La SF1000 ha percorso le strade che conducono al Museo Ferrari e alla Gestione Sportiva prima di imboccare via Gilles Villeneuve e puntare al circuito di Fiorano, che dista poco più di mille metri dall'uscita della factory emiliana su via dell'Abetone Inferiore. Non si è invece visto Seb Vettel, che raggiungerà la squadra nei prossimi giorni.
Ancora una volta a Maranello hanno voluto distinguersi facendo leva su elementi fortemente caratterizzanti che vanno a toccare la sfera emotiva. Vedere una monoposto del Cavallino districarsi sulle vie cittadine suscita certamente emozioni uniche e difficilmente replicabili in altri contesti da altre squadre del mondiale. Se ci fosse un titolo iridato dello stile, sarebbe assegnato alla Scuderia Ferrari senza nemmeno che la stagione cominci. A condurre la Rossa nella passerella cittadina è stato Leclerc, che nelle scorse settimane aveva anche provato l'emozione di guidare la SF90 stradale sulle strade del Principato di Monaco in occasione della realizzazione del cortometraggio "Le grand redez-vous", diretto da Claude Lelouch e presentato lo scorso 13 giugno, che vuole celebrare il ritorno alla normalità del Principato al termine del lockdown che ha impedito la disputa del celebre Gp. Passata la suggestione, poco rimane però dal punto di vista sportivo della breve marcia della SF1000 che, nonostante i commenti molto cauti, ha l'obiettivo principale di scalare la vetta del mondiale. Una volta raggiunto Fiorano, la sessione dimostrativa si è conclusa senza che fossero effettuati ulteriori km sul circuito di casa della Ferrari. Molto diverso, ma comunque inedito e contemporaneo alla passerella di Leclerc, è stato il ritorno al volante del futuro ferrarista Carlos Sainz, che ha sfidato le insidie dell'asfalto bagnato di Silverstone su una monoposto di Formula 3 allestita per il pilota spagnolo e per il team mate Lando Norris dal Carlin Motorsport. Il team di Silverstone, che aveva schierato nella terza serie il madrileno nel 2012 e inglese nel 2017, ha messo a disposizione dei due piloti della squadra di Woking una monoposto della serie cadetta per consentire loro di riassaporare le condizioni della pista dal momento che non è stato possibile organizzare da parte della McLaren una sessione in quanto il team inglese al momento non dispone dei vecchi motori del 2018. La scuderia diretta da Zak Brown è alla ricerca di nuovi investitori. Sempre sulla pista del Northamptonshire, un giorno prima era stato il turno della Racing Point, che ha potuto verificare le procedure grazie ad un filming day nel quale sono stati percorsi meno di 100 chilometri con Checo Perez al volante. ●

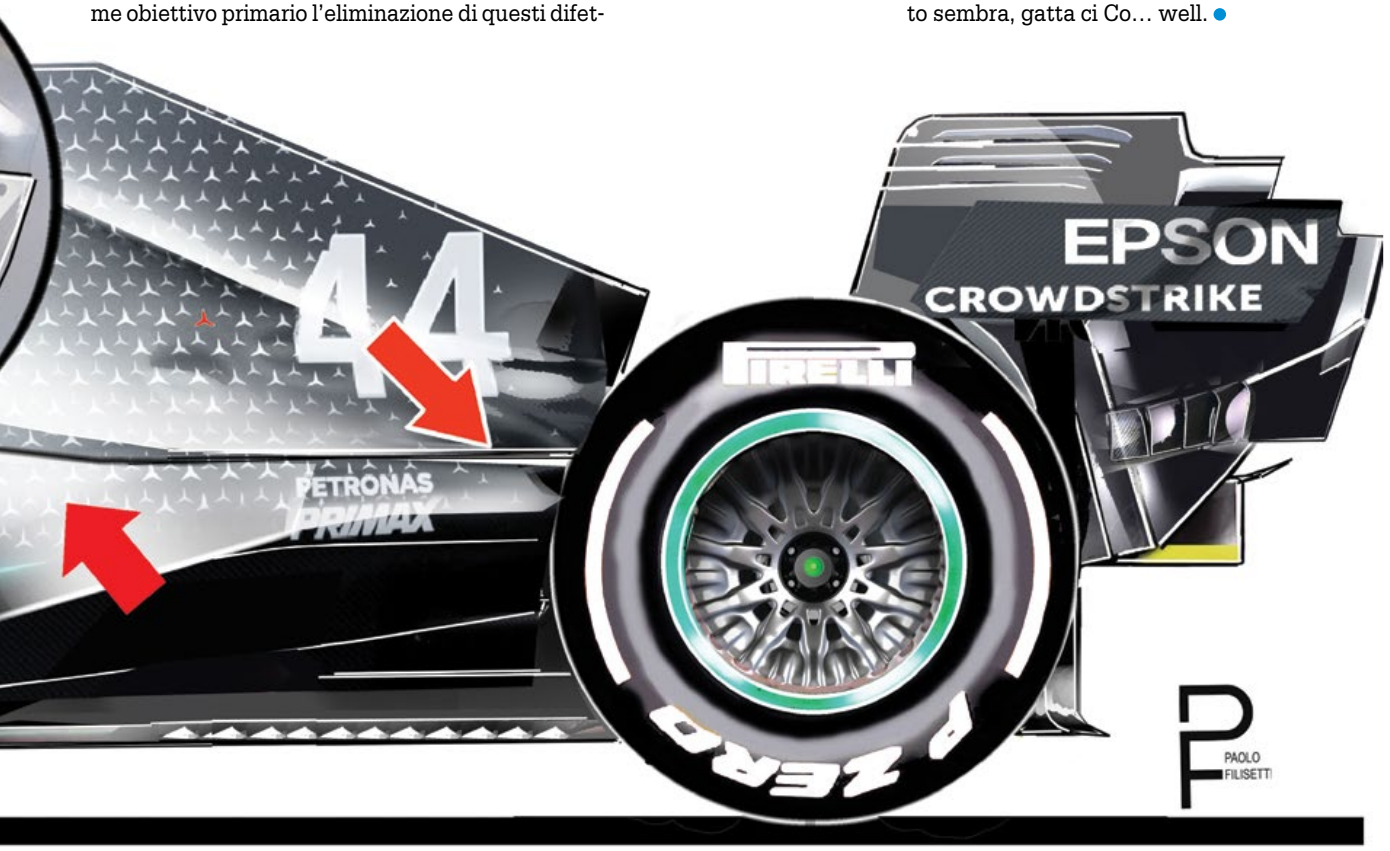
di Paolo Filisetti

Gatta ci Co... well

IL MANAGING DIRECTOR LASCERÀ LA DIREZIONE DI MERCEDES HIGH PERFORMANCE POWERTRAIN NON È UN DEMANSIONAMENTO, MA IL CAMBIAMENTO VA INTESO ALL'INTERNO DI UN PROCESSO DI RAFFORZAMENTO DEL VERSANTE MOTORISTICO, CHE NON È PIÙ FIORE ALL'OCCHIELLO DELLA CASA

Dal prossimo primo luglio, Andy Cowell, attuale managing director, lascerà la direzione di Mercedes High Performance Powertrain a Brixworth, come noto, la struttura in cui sono progettate e realizzate le power unit di Formula Uno, le unità motrici del team di Formula E, i propulsori della super car Project One. Non sarebbe corretto considerare la sua uscita, improvvisa, in quanto l'articolato processo di insediamento dei suoi successori ha seguito un iter deciso da tempo, quantomeno dallo scorso gennaio, quando pare che Cowell avesse espresso a Wolff il desiderio di lasciare il vertice di Brixworth. È nei fatti, avvenuta una profonda ridefinizione della struttura manageriale. Hywel Thomas, subentra a Cowell con lo stesso ruolo, Adam Allsopp responsabile dei propulsori per il progetto project One, Richard Stevens direttore operativo, Ronald Ballhaus responsabile finanza e informatica, Pierre Godof, assume la direzione tecnica per la sezione dedicata ai propulsori della Formula E. Ciò nonostante, questa decisione, da nostre fonti, avrebbe radici profonde nel 2019 e sarebbe il risultato di una crescente insoddisfazione in quel di Stoccarda, concretizzatasi dopo il passaggio di consegne tra Dieter Zetsche e Ola Kallenius ai vertici del gruppo Daimler. In base alle indiscrezioni raccolte, è necessario fare un ulteriore passo indietro al 2018, quando non era passata inosservata ai vertici del gruppo, nonostante la ripetuta conquista dei titoli piloti e costruttori, la perdita della posizione leader a livello di power unit, detenuta dal 2014, primo anno dell'era turbo ibrida in F.1. La Ferrari infatti, era progressivamente riuscita ad avvicinarsi alle prestazioni dei propulsori di Brixworth, superandole nel corso della seconda parte del 2018. Non solo, in alcune condizioni, la PU Mercedes aveva dimostrato anche qualche debolezza a livello di affidabilità. Il doppio ritiro in Austria, ne fu un esempio lampante. Alla vigilia della stagione successiva, l'obiettivo dichiarato era stato quello di riprendere il ruolo di leader a livello di propulsori. Per contro, la realtà fu diversa, evidenziando che anche la versione 2019, profondamente riveduta e corretta rispetto al modello precedente, non era stata in grado di avvicinarsi alle prestazioni della Ferrari, ma soprattutto di eliminare una spiccata sensibilità alle alte temperature, vulnus principale della versione di un anno prima. Sempre in

Austria, costrinse con l'evoluzione Phase 2 che aveva debuttato in Canada, entrambi i piloti ad effettuare manovre di "lift and coast" per circa mezzo chilometro del tracciato di Spielberg, per mantenere sotto controllo le temperature interne, a causa della parziale rarefazione dell'aria dovuta all'altitudine di circa settecento metri, ed alle temperature ambientali elevate. Inoltre, lo scorso anno è stato chiaro che nessuna delle evoluzioni introdotte nel corso della stagione avesse modificato positivamente la situazione, anzi, nella seconda parte del campionato, fu chiaro che Honda avesse colmato il gap prestazionale e di affidabilità che la separava dai migliori. Per il 2020, nella progettazione della W11, lo scambio termico che nel corso del 2019, era stato incrementato con un diverso posizionamento dei pacchi radianti e profilatura della carrozzeria a partire dal Gp di Germania, ha reso di fatto indispensabile l'adozione delle imboccature alte delle fiancate, seguendo così per ultima, la moda lanciata dalla Ferrari dal 2017, potendo in questo modo realizzare un retrotreno quanto più stretto. Nei test di febbraio al Montmelò, caratterizzati da temperature non elevate, si sono registrati cinque cedimenti per problemi, forse, legati alla scarsa lubrificazione dei cuscinetti di banco. Da allora, la definizione del primo step evolutivo ha avuto come obiettivo primario l'eliminazione di questi difetti, ma tuttora sembra che il propulsore endotermico Mercedes, sia quello che maggiormente soffre la limitazione del quantitativo d'olio a 0,3 Kg per 100 Km, stabilita dal regolamento. Tenendo ben presenti questi indizi, non possono cadere nel limbo le recenti dichiarazioni rilasciate da Toto Wolff, critiche sulle attuali prestazioni della power unit, definite ancora inferiori a quelle del propulsore Ferrari. Nonostante possano essere considerate abile pretattica da parte del manager austriaco, mettono in risalto, come all'interno del team campione del mondo, il propulsore oggi, non sia più considerato il punto di forza della monoposto. La ricerca di altre strade per incrementare la performance complessiva della vettura, è parsa altrettanto evidente anche con l'introduzione del DAS, per una migliore gestione dei pneumatici in gara ed efficienza aerodinamica in rettilineo. Se è vero dunque che l'addio di Andy Cowell non rientri in una manovra di demansionamento, o per meglio dire sia un'epurazione, da un lato perché il tecnico inglese, per ora, resterà in Daimler (rendendo impossibile il suo trasferimento con la conseguente trasmissione ai rivali delle sue conoscenze), ma anche perché è ufficialmente una sua scelta, pare altrettanto vero, che non ci sia una perdita di motivazione visti i continui successi nelle ultime sei stagioni, alla sua base. Insomma, a quanto sembra, gatta ci Co… well. ●



L'EVOLUZIONE DELLA POWER UNIT SCHIERATA DALLA MERCEDES

LA VERSIONE 2019 DEL PROPULSORE DI BRIXWORTH, AVEVA PERSO LA LEADERSHIP NEI CONFRONTI DELLA FERRARI, MA ANCHE IN ALCUNE CIRCOSTANZA RISPETTO ALL'HONDA. IN OCCASIONE DEL GP DI GERMANIA, LA MERCEDES, AVEVA INCREMENTATO LO SCAMBIO TERMICO, CON UNA DIVERSA PROFILATURA DELLA CARROZZERIA, ED ANGOLO DEI RADIATORI.

Dollop inarrivabile nel fondo

QUAL È IL TEAM COI PEGGIORI RISULTATI IN TUTTE LE CATEGORIE DI MONOPOSTO, F.1, FORMULA CADETTA, F.3 E F.INDY COMPRESE? LA SQUADRA DELLO SVIZZERO JEAN-PIERRE FREY STRAVINCE, CON 30 MANCATE QUALIFICHE SU 31 TENTATIVI E 2 GIRI DI GARA INANELLATI. ANTONIO FERRARI, AL TEMPO DIRETTORE TECNICO DELL'EQUIPE, RICORDA SCHERZOSAMENTE QUELL'EPOPEA...

di **Mario Donnini**

Vi siete mai chiesti quale sia il team coi peggiori risultati in assoluto in tutta la storia delle corse in monoposto, considerando F.1, F.2, Gp2, F.3000. F.3 e F.Indy? Lasciate stare Andrea Moda, Life o Kauhsen, ovvero qualsiasi altra equipe bersagliata da mancate qualificazioni o ritiri fulminei in qualsivoglia categoria. Ebbene, i candidati sono tanti, ma dubbi nel proclamare il vincitore a rovescio in questa comunque nobile gara, proprio non ce ne sono, perché a trionfare di netto è la fantomatica Dollop Racing nei suoi due anni di militanza nella F.3000 Internazionale, ovvero 1986 e 1987. Credeteci o no, ma nel biennio in formula cadetta la Dollop assomma la bellezza di trenta mancate qualificazioni su di un totale di trentuno tentativi, con una sola entrata in griglia, in occasione del Gp di Birmingham 1986, evento che merita quindi una storia a parte. E vedrete che storia.

Per il resto, le monoposto della Dollop, in special modo quella del suo proprietario, team principal e primo pilota, lo svizzero Jean-Pierre Frey, navigano sempre a due o tre secondi dal limite minimo di qualificazione, con lo stesso Frey abbonatissimo al ruolo senza speranza di fanalino di coda.
Frey in realtà imbrocca la qualifica della vita - si fa per dire -, quando a Imola 1986 riesce a piazzarsi a sorpresa 34esimo su 36 (per 26 partenti), perché quel sabato Aldo Bertuzzi con la seconda macchina del team gira, tra mille guai, ben 8 secondi più lento e Fulvio Maria Ballabio a bordo dell'antidiluviana Montecarlo-Cosworth piazza una tornata in 3'04"79, con Frey che gira invece a 1'45"57, a oltre sei secondi dalla pole. Comunque Frey non si qualifica mai nei suoi due anni consecutivi in F.3000, restando ogni volta a una manciata di secondi dal limite utile per entrare in griglia e tutto ciò è sem-

plicemente incredibile. E, soprattutto, a sembrare inspiegabile è il come e il perché ciò sia potuto accedere con quasi infinita e pervicace continuità.
Già. Una squadra manca trenta volte la qualificazione ma non fa una piega, mai demorde e addirittura, epica delle epiche, a Donington 1987 schiera in prova addirittura un meraviglioso tridente, con Daccò che finisce 31esimo, l'ineffabile Frey 33esimo e Morand 34esimo. Ovvio, come sempre, tutti eliminati, a casa, senza correre il giorno dopo.
Pensate, esistono poche foto dei Dollop boys in pista, tanto resta sporadico il loro apporto agonistico alla serie di riferimento. E le immagini che potrete gustare in queste pagine sono vere e proprie rarità. Fantastico. Un'avventura del genere merita una ricognizione attenta e puntuale e, udite udite, a consentirla è il direttore tecnico d'allora della straordinaria Dollop Racing, vale a dire l'ingegnere Antonio Ferrari, da anni valente boss dell'Eurointernational, che accetta quindi di narrare una delle storie più sofferte, tribolate e sfortunate nel Motorsport. «*Be', diciamo che ero giovane* - debutta Antonio -, *e non ancora a tempo pieno nelle corse. Avevo iniziato con la Bellancauto nel 1981 a soli 25 anni, tanto che mi chiamavano "L'Ingegneretto". Venendo alla nostra storia, tutto nasce nel giro del mondiale Marche, quando, a metà Anni '80, conosco appunto Jean-Pierre Frey, gentleman driver svizzero che ha appena passato la trentina. Lui mi confida che vuole togliersi la soddisfazione di cimentarsi nella neonata F.3000 con una squadra tutta sua, della quale mi chiede di diventare il responsabile tecnico. In poche parole, viene acquistata dapprima una March 85B, credo fosse una ex Gariboldi con la quale aveva corso Capelli, e la prima sede del team è a Lugano. La Dollop in realtà deriva dall'omonima azienda immobiliare di Frey. Diciamo che io continuo nel mio lavoro di tutti i giorni, a Roma, e per i weekend di gara seguo il team nelle trasferte, anche se mi rendo conto presto che il nostro sarà un impegno strano e limitato, perché di qualificarsi proprio non c'è verso*».

UN INARRIVABILE CICLO A ROVESCIO

Sopra, l'ingegnere Antonio Ferrari, classe 1956, ora stimato patron dell'Eurointernational, protagonista in Lmp3 nella Elms 2019, che nel lontano biennio 1986-1987 era giovane responsabile tecnico del leggendario team Dollop. In alto e nell'altra pagina, il patron-pilota Jean-Pierre Frey, nella foto piccola, che vediamo anche in un'immagine nell'altra pagina, durante due (ovviamente infruttuosi) tentativi di qualifica, nel corso della stagione 1987, al volante della sua March 86B

Con trentasei-trentasette iscritti e in media solo ventisei partenti, per un gentleman driver come Frey, che gira a sei secondi dalla pole e a tre dall'ultimo dei qualificati, praticamente non ci sono speranze. «*Guarda, lo capiamo subito anche noi del team, anche perché Jean-Pierre fin dai primi giri fatica tantissimo al volante di una F.3000 che richiede guida estrema e preparazione al top. Ti faccio un esempio: se gira sui circuiti tortuosi, lui mangia subito i freni, mentre su quelli iperveloci l'impianto frenante è come se restasse nuovo e inattivo: è la tipica prova del pilota che non sta andando come deve. E, per carità, non è neanche colpa sua, semplicemente è fuori categoria. In uno dei periodi più affollati, selettivi e ansiogeni per la serie cadetta, laddove a volte anche piloti validissimi sperimentano l'umiliazione della non qualificazione, il nostro team Dollop e Frey in particolare diventano habitué delle mancate partenze, così l'esperienza diventa catastrofica*».
Ma Frey, di fatto, in pista come va? «*Non sbatte mai, se è questo che mi chiedi. Come pilota non fa bussi, no, è regolare. Non è quello il problema. Ma la F.3000 nella seconda metà degli Anni '80 è una categoria a tutti gli effetti per professionisti, che usa telai a effetto suolo più motori Cosworth ex F.1 col limitatore di giri e se hai un'esperienza adeguata tieni il ritmo, sennò proprio non c'è speranza...*».
E allora perché Frey non demorde, per quale motivo prosegue addirittura due anni una penitenza del genere, che consiste nel fare la trasferta, nel partecipare alle prove libere, quindi alle qualificazioni e poi nel tornare irrimediabilmente a casa, un giorno prima della corsa? «*Per un motivo molto semplice. Perché a lui piace tantissimo, passati i trent'anni, l'idea di frequentare quell'ambiente, d'essere arrivato in qualche modo all'anticamera della F.1, alla tiratissima F.3000 Internazionale, lui che come formazione sportiva non ha fatto kart e proviene addirittura dal ciclismo. Ci tiene molto all'immagine, gira in Rolls*

TARRES EROE DOLLOP A BIRMINGHAM 1986

In alto, un momento storico: la prima e unica gara del team Dollop in F.3000 finisce dopo 2 giri a Birmingham 1986, quando il francese Tarres si ritira dopo una toccata con Davies. Sopra, Frey in qualifica a Donington 1987 con la March 86B-Dollop, è con la Ralt di Piero Martini. A sinistra, il pur bravo e coriaceo Guido Daccò nel 1987 non riesce a qualificare in quattro occasioni la March 86B del team di Frey

Royce e non si fa mancare niente. E per il resto Jean-Pierre è uno che non fa diete e non si priva di nulla. Mangia, fuma, vive come una persona qualsiasi e non certo come un superatleta che deve tenere tutto ben controllato. In fondo è un operatore finanziario, mica un pilota professionista».

Senti, ma c'è mai una volta in cui lui ti dà l'idea di andare benino, o di pensare al colpaccio, che so, anche una sola sessione di libere in cui la Dollop vede la luce in fondo al tunnel? *«No, Jean-Pierre Frey va al suo passo e il suo passo non è tale da permettergli di partire, in quella F.3000. Fosse stato nel 1985, ossia il primo anno, quando c'era penuria di iscritti e schieramenti scarni, il discorso si sarebbe posto in termini diversi, ma col sovraffollamento incredibile del 1986-1987 lo svizzero conosce benissimo il suo amaro destino fin dai primi tentativi».*

A Pau 1986, terza gara del campionato, il team Dollop dà assistenza tecnica a Marcel Tarres, specialista francese delle corse in salita, che però, come è di prassi per le monoposto del team, manca la qualifica. Tutto cambia però a fine agosto, quando a sorpresa lo stesso Tarres torna nel giro della squadra quasi per caso, in occasione della nona prova del campionato, il Grand Prix di Birmingham, sul locale e spettacolare tracciato cittadino. *«Guarda, nella mia vita ne ho viste tante, ma questa è una delle storie più strane e entusiasmanti che io abbia mai visto. Frey in un paio di qualifiche ha schierato come compagno di squadra Aldo Bertuzzi, che a sua volta non è mai riuscito a qualificarsi. Fino a che arriva il fine settimana di Birmingham e l'organizzatore ci chiede se per caso abbiamo una monoposto per Tarres, che sta girando da un box all'altro alla ricerca di un'opportunità. Appena lo vedo, gli chiedo subito lumi e il pilota francese mi dice che ha diecimila ster-*

line pronte se lo facciamo saltare in macchina, perché, se siamo d'accordo, lui ha intenzione di tentare la qualifica per noi. Chiaro, lo dico a Frey il quale ci sta e così in tempo record gli metto a punto la March. Mi ricordo che Tarres mi chiede una vettura sottosterzante, per anticipare le curve, guidando in modo molto empirico. Tanto che mi dice chiaro di spostargli perfino la batteria davanti... Fatto sta che cominciano le prove libere e Tarres attacca come se non ci fosse un domani, piantando subito un tempo attorno alla quarta-quinta posizione assoluta. Favoloso. In squadra ci guardiamo sgomenti... Io stesso ho una botta d'ansia. Sai, noi, avvezzi alle performance di Frey, ormai c'eravamo abituati a tornare a casa con un giorno d'anticipo. Io stesso, che facevo i biglietti per tutti, prevedevo la tratta di ritorno ventiquattro ore prima della gara. E vedendo come Tarres sta girando nel weekend di Birmingham, malgrado la pioggia e il circuito ostico, mi rendo subito conto che dovrò vedere i sorci verdi per posticipare il rientro di tutti noi un giorno più tardi, rifacendo i biglietti. Perché di questo passo il francese rischia di fare il miracolo e di qualificare per la prima e unica volta nella storia una monoposto del team Dollop».

Le prove vanno avanti, la lotta si fa al coltello, le monoposto son divise a gruppi, ma alla fine Marcel Terras, con un giro impiccatissimo, fa il miracolo, 25esimo e in griglia, davanti a Olivier Grouillard, con 1"24"26, mentre nei pochissimi sprazzi in pista il boss Frey ha fatto segnare un tempo di 1"30"59. *«In quasi quaranta anni di corse ne ho viste tante e la qualificazione di Tarres a Birmingham, a mutare i destini del team Dollop, la considero una delle più grandi sorprese nella storia minimalista delle corse».*

Peccato che poi in gara il francese sia fermo dopo soli due giri col musetto rotto, per una toccata con Tim Davies. Dai filmati ufficiali si vede che rientra in pista sotto la pioggia battente e prima di ritirarsi quasi butta fuori il leader Luiz-Perez Sala con la Ralt di Pavesi, che poi vincerà la corsa, davanti al teammate Martini. *«Sì, peccato. E comunque la qualificazione e la pur breve corsa di Tarres hanno un effetto tellurico nel team. Voglio dire, paradossalmente il nostro capo Frey ci rimane male, perché capisce che le macchine sono ben preparate e che, se c'è qualcosa da migliorare, è proprio il potenziale di guida non il livello del team, che secondo me è buono».*

LA TENACIA ASSOLUTA DI JEAN-PIERRE FREY
Sopra, Jean-Pierre Frey in qualifica nel 1986 con la March 85B della Dollop, infilato sull'erba da Mauricio Gugelmin al volante della March 86B del West Surrey Racing. In basso, l'anno dopo, il 1987 con la March 86B lo stesso Frey insegue in prova e senza speranza Piero Martini al volante di una Ralt del team Pavesi

Cosa intendi dire? *«Voglio dire che le macchine della Dollop Racing sono dignitose e in grado di esprimersi anche bene. Prima di Birmingham, Frey a volte si lamentava che non aveva un compagno di squadra per fare raffronti, ma nella gara cittadina la comparazione è possibile e dà ragione a Tarres. Lo capisce pure Jean-Pierre e non ci rimane benissimo. Quanto a me, la sera di vigilia della gara a Bimingham me la ricorderò per sempre. Non qualificandosi mai, di Frey non c'erano foto, così alla festa locale io mi spaccio per lui e mi godo la serata, in un ambiente da sogno. Il giorno dopo sul giornale c'è la mia foto, con una didascalia che loda lo spirito giocoso del pilota Jean-Pierre Frey, pensa te!».*

Sinceramente, qual è il potenziale effettivo del team Dollop nel bienno 1986-1987? *«Guarda, ti dico più che accettabile. Oi, io non sarò mica Forghieri ma ho dimostrato poi mille volte che come responsabile tecnico me la cavo eccome. Vuoi sorprenderti? Nessuno lo ricorda, ma nel team Dollop ci sono Stefano De Ponti, addetto alle sospensioni anteriori, che poi diventerà addirittura responsabile per la Dallara negli Stati Uniti, oltre al meccanico Bruno Verga det-*

to "Camisetta", molto conosciuto nell'ambiente e a Antonio Pio». Pio, ossia l'esperto cambista alla corte della Indy Project di Leberle e quindi uomo di Luyendyk nella IRL 1996? «*Lui! Vedi? E a questi nel 1987 si aggiunge il compianto Pierluigi Corbari, a formare un team compatto e ricco dei bei nomi e sicure esperienze, con la sede che si sposta dalla Svizzera all'Italia, per la precisione a Cologno Monzese. Dai, non ci mancava niente. Anche i cambiamenti per il 1987 non sono male, perché viene acquistato del buon materiale dalla First di Lamberto Leoni, con delle March 86B e così le macchine diventano addirittura tre, come dimostrato dal tentativo di Donington 1987 con Frey, Daccò e Morand nel team, la volta in cui abbiamo partecipato in massa finendo ancora una volta con le pive nel sacco. Però, sai, le cose si fanno ancora più difficili perché la March 86B è molto più raffinata e difficile da portare al limite rispetto alla 85B. Tutto si complica anche dal punto di vista della guida e così, invece di capitalizzare la nostra esperienza, ci troviamo messi peggio ancora».* Eppure Daccò non era male, di solito in F.2 e in F.3000 si qualificava senza tanti problemi. «*Be' in quelle poche apparizioni che ha fatto con noi Guido ha avuto qualche guaio, non è stato molto fortunato, per il resto l'ho fatto correre in America, in Indycar, e ti confermo che era un pilota che si difendeva eccome, portando la macchina al traguardo e senza sbattere. Però con Dollop non si è trovato bene, ecco».*

Il 1987 potrebbe presentare nuove chance ma i destini in pista non cambiano. Di volta in volta a Frey si affiancano Urs Dudler, lo stesso Daccò e Benoit Morand, ma nessuno di questi riesce a superare la tagliola delle qualificazioni. «*E l'esperienza va esaurendosi, anche perché non si vede luce. Pensa che il nostro preparatore Mader quasi ci scherza su, poiché i motori che gli diamo da revisionare in realtà di chilometri ne hanno fatti pochissimi e lui stesso dice che non presentano alcun segno di usura, anzi diciamo pure che sono ben poco sfruttati. Di bello, però c'è che Frey paga tutti. Membri del team, fornitori e quant'altro. Sempre. E questo non è male, anzi!».* Trentuno tentativi, trenta mancate qualificazioni e due giri di gara in tutto. «*I risultati e le statistiche parlano chiaro* - commenta Antonio Ferrari -: *siamo di fronte al peggior score in tutta la storia del Motorsport, penso. Forse ci sarebbe da vergognarsi, però la verità è che non ci sono colpe particolari. Ciascuno dei soggetti coinvolti ha fatto a suo modo seriamente ciò che poteva. Semplicemente, per quanto e come ci si poteva esprimere, i risultati sono venuti di conseguenza. Anche perché la formula cadetta non è mica una categoria per gentlemen driver: no, proprio no. Quindi, ti confermo che i fatti indicano la Dollop in fondo alla lista delle corse per monoposto di tutti i tempi, ma siamo tutti innocenti. La scelta sbagliata è stata fatta a monte, individuando una*

POI FREY SI SFOGA UN PO' IN F.INDY E... PARTE!
Sopra, Jean-Pierre Frey a Laguna Seca 1988, al suo debutto in F.Indy con Dick Simon, qui in compagnia del pilota Gianfranco Tacchino, in visita di cortesia. A sinistra, Frey tra i rail con la March-Dollop in F.3000. In alto, Birmingham 1986: mentre passa Roberto Moreno, sullo sfondo si nota il momento del ritiro di Marcel Tarres nell'unica (inattesa) gara disputata in F.3000 dal team Dollop!

categoria impossibile per una missione che di possibile non aveva nulla. E il resto della storia dimostra che mutando scenari, campionati e situazioni lo stesso team qualche soddisfazione se la toglie, eccome».
Prego, continua pure. *«Ovviamente Frey dopo il biennio di mancate qualificazioni in F.3000 orienta la Dollop verso altre sfide, prima fra tutte quella nel mondiale Endurance 1988. Conosco Jo Marquart, il Costruttore della Argo, così compriamo un suo telaio nel quale montiamo un esemplare del turbo Motori Moderni di Carlo Chiti, il quale viene alle corse con noi. Pensa che il propulsore portato a 4 litri per le gare di durata esprime una potenza semplicemente spaventosa e addirittura in gara, in Spagna, un'accelerazione violenta rompe il parabrezza della nostra Argo. E la macchina a volte neanche s'accende. Il nostro tecnico, il corpulento Benassi, crea anche un booster, una batteria supplementare con un cavo di oltre dieci metri per poter dare il via al mostro... Però, un conto è il colore, altra cosa sono i risultati concreti e, al di là del fatto che finalmente partecipiamo alle corse, lo stesso Frey dice che non stiamo andando da nessuna parte. Si decide quindi di comperare una Lancia Gr.C, con la quale corriamo con regolarità nel Mondiale marche e pure nell'Interserie. Non solo: la Dollop prende parte anche alla 24 Ore di Le Mans 1988 con lo stesso Frey, Marozzo e Randaccio, ritirandosi dopo 255 giri, col motore rotto».*
E poi la quadratura del cerchio: a fine 1988, Frey decide clamorosamente di tornare alle monoposto, ma in F.Indy. E col Dick Simon Racing prende parte alle gare di fine stagione a Laguna Seca e Miami, giungendo 19esimo e 13esimo. Un colpo di scena non da poco. *«Be' per lui questo fu un grande riscatto. Dopo i due anni terrificanti in F.3000, era infine riuscito a partire nella massima categoria per monoposto Usa! Lui vive la cosa come una specie di liberazione da un incubo e posso anche capirlo. In realtà ad analizzare le cose, ci si rende conto che la IndyCar di allora aveva meno partecipanti e ammetteva tutti al via, non presentando tagliole severe in qualifica, se non in gare come la Indy 500 o sugli ovali corti, ecco».*
Fatto sta che per il 1989 Frey va all'assalto degli Usa e dell'Indycar con un nuovo team tutto suo, l'Euromotorsport, di cui tu sei presidente. *«Con una Lola 88, Jean-Pierre riesce a partire a Phoenix, sull'ovale corto, ma dopo pochi giri gli danno bandiera nera, perché non va abbastanza forte. Quindi a Long Beach sbatte in prova, rovina il telaio e non corre, mentre per la Indy 500 non gli accettano l'iscrizione, perché lo considerano ancora inesperto. Allora lui getta la spugna* - parteciperà in realtà alla gara di Portland col team Bettenhausen, giungendo 15esimo, ndr - *e toccherà a me subentrargli alle redini del team Euromotorsport che diventa mio. Ottenendo subito la qualifica a Indy, con Davy Jones che si piazzerà gran settimo, ma questa è già un'altra storia, che magari racconterò un'altra volta...».*
Certo che sì. E intanto qual è il bilancio di questa? *«Sai, nelle corse la passione è tanta, ma a volte la competizione è severa, crudele, non ti dà respiro né possibilità. Quella di Frey e della Dollop in F.3000 è una delle ultime storie di un team di piloti non professionisti e attempati che provano a dire la loro senza sponsor, in una formula cadetta che non fa prigionieri. Non a caso dalla telemetria vedevo che nei curvoni veloci si pagavano anche 20-25 chilometri di velocità, perché quando sei lì la buona volontà non basta e non è mica facile tenere giù il piede... Il biennio di passione e sofferenza del team Dollop in formula cadetta dimostra che alla fine degli Anni '80 il tempo degli amatori che si divertono al top è finito per sempre. Lo stesso team si difende nel mondiale Marche e poi in IndyCar, sotto tutt'altra veste, qualcosa arriva a gratificare Frey, ma solo perché dopo le qualifiche partono tutti. La F.3000 invece aveva preso un'altra strada, ben lontana dalla F.1, ma ad essa simile quanto a selettività terribile e al livello di guida richiesto. In fondo* - conclude Antonio Ferrari - *dell'esperienza Dollop restano da salvare il buon livello tecnico dell'equipe e lo spirito da sognatori che senz'altro l'ha sempre animata. Questi aspetti, sì, fanno tuttora la loro figura, malgrado tutto...».* ●

ENDURANCE, LE MANS E F.INDY PER FREY

In alto a sinistra, la Argo-Motori Moderni e sopra e in alto la Lancia della Dollop, che partecipa nel 1988 al Mondiale Prototipi e alla 24 Ore di Le Mans, in quest'ultima con Frey, Marozzo e Randaccio, ritirandosi dopo 255 giri di gara col motore kappaò. In basso, Frey in F.Indy nel 1988 col team di Dick Simon, 13esimo a Laguna Seca e 19esimo a Miami: il suo riscatto in monoposto dopo 19 mancate qualificazioni consecutive in F.3000

Mondiale remix ancora fumata grigia

SLITTA ANCORA L'UFFICIALIZZAZIONE DEL CALENDARIO DELLA SERIE IRIDATA 2020 CHE DOVREBBE OSPITARE ALCUNE NEW ENTRY. ECCO TUTTI I DETTAGLI

Fumata grigia. La riunione di venerdì del Consiglio Mondiale, in cui i membri della FIA dovevano decidere sul nuovo calendario del Campionato del Mondo Rally 2020, si è conclusa in pratica con un rinvio in merito. Bisognerà quindi aspettare per un paio di settimane, perché ancora non è stata presa la decisione definitiva in merito al remix e alla nuova programmazione del WRC e alla sua tanto attesa ripartenza dopo lo stop vigente da metà marzo dopo il Rally del Messico. Un'importante novità c'è comunque stata. L'Italia è stata già inserita nel calendario del prossimo campionato del mondo rally. Il Consiglio Mondiale della FIA ha infatti già confermato nove prove in vista del 2021, che sono Montecarlo (asfalto), Svezia (neve), Portogallo (terra), Italia Sardegna (terra con ritorno alla classica data di giugno), Kenya (terra), Finlandia (terra), Spagna (asfalto), Giappone (asfalto) e Australia (terra). La sorpresa è stata quest'ultima, l'inatteso rientro immediato della prova australiana che però si svolgerà in una nuova location (si parla di un ritorno a Perth nel Western Australia), con l'esclusione momentanea della Nuova Zelanda che sembrava certa di restare nel mondiale. Ma non è detta l'ultima parola, perché nel 2021 le case vogliono correre 10 prove mentre la Wrc Promoter invece ne propone 12. Probabile dunque che si chiuda a quota 11 con due gare che resterebbero da scegliere tra Francia (asfalto), Cile (terra), Argentina (terra), Messico (terra), Nuova Zelanda (terra), Turchia (terra), Germania (asfalto) e Gran Bretagna (indecisa tra asfalto e terra). Facile ipotizzare l'inserimento di una gara americana, con l'Argentina in pole position, e poi della Gran Bretagna che potrebbe emigrare nell'Ulster, cioè sugli asfalti dell'Irlanda del Nord. Il Consiglio Mondiale ha poi ratificato due decisioni volte a limitare i costi, quelle di ridurre a un solo giorno per pilota i test pre-event nel 2020, e di utilizzare due motori invece dei tre consentititi se il campionato si concluderà con 8 o meno prove.

di Marco Giordo

Ciesla lascia in buone mani

Missione compiuta dunque per Oliver Ciesla, che da uomo di parola aveva promesso di portare a casa il calendario 2021 e che per sua scelta lascia l'incarico di CEO della Wrc Promoter a fine luglio. Al suo posto vedremo dal 1° agosto con l'incarico di Senior Director Sport il 57enne tedesco Peter Thul, una garanzia, visto che di rally e comunicazione ne capisce davvero tanto. Thul è stato infatti navigatore di Dieter Depping e campione tedesco nel 1993 e '94, dal 2008 al 2016 nell'orbita Volkswagen in qualità di capo della comunicazione globale del prodotto, nonché responsabile nelle ultime stagioni dal 2017 sino ad oggi nella comunicazione nel mondiale rally della Skoda Motorsport. Ciesla dovrà invece aspettare ancora un po' per completare il puzzle del nuovo calendario del mondiale rally di quest'anno. Si era parlato per tutta la scorsa settimana dell'inserimento di tre prove dell'Europeo, di due nuove gare, vale a dire Estonia, e Ypres, per integrare la serie iridata. E così alla fine dovrebbe in parte essere, visto l'inserimento del Liepaja nel Campionato Europeo. Un remix che salverebbe e blinderebbe il mondiale grazie alla conferma di Turchia, Germania, Sardegna e Giappone. Per assegnare i titoli di campione del mondo 2020 servono infatti 7 gare, e dopo la disputa di Montecarlo, Svezia e Messico si potrebbe così arrivare alla fine a quota 9, garantendo la validità iridata al campionato del mondo 2020. Il mondiale sarebbe comunque salvo anche nel caso di contemporanea cancellazione di due rally tra Turchia (per il continuo diffondersi della pandemia nel paese di Erdogan), Germania (viste le restrizioni estese per le manifestazioni pubbliche nel suo paese dalla Cancelliera Angela Merkel sino a fine settembre), e Giappone (per via della trasferta troppo onerosa a metà novembre in terra nipponica). E così dopo la disputa di Montecarlo, Svezia e Messico si arriverebbe alla canonica quota 7, grazie anche a Estonia, Ypres e Sardegna, garantendo la validità alla serie iridata. Con un campionato decisamente atipico con due gare nuove quasi per tutti, una veloce sulla terra stile Finlandia o Polonia come l'Estonia, e l'altra Ypres che è tutta su asfalto con prove speciali stile Salento, con strade che si intersecano tra loro, e dulcis in fundo un possibile rendez-vous finale sugli sterrati della Sardegna che da sempre sono una garanzia.

Sardegna ok

Il Rally Italia Sardegna andrà in onda dunque anche quest'anno, e si prepara alla sua 17a edizione in una data totalmente nuova, quella che va dal 29 ottobre al 1° novembre. Ci saranno di sicuro delle novità rispetto al percorso già presentato a febbraio, perché disputandosi in periodo di ora solare ci sarà meno luce rispetto a giugno, mentre la climatologia potrebbe essere ancora clemente. Spesso, infatti, in Sardegna è possibile fare il bagno anche in quel periodo, se reggerà sino ad allora l'anticiclone delle Azzorre sul Mediterraneo. Oltretutto la gara tricolore potrebbe avere un importante valore aggiunto, perché potrebbe diventare la prova di chiusura del campionato del mondo. Quella in cui si potrebbero festeggiare i titoli mondiali piloti e costruttori con un bel tuffo nelle acque del porto di Alghero. La manifestazione organizzata dall'Automobil Club d'Italia godrà anche quest'anno dell'importante appoggio della Regione Sardegna. La conferma è arrivata lunedì scorso da parte di Gianni Chessa, l'assessore al Turismo della giunta presieduta dal Governatore Christian Solinas, nel corso di una conferenza stampa indetta dal sindaco di Alghero Mario Conoci per annunciare l'accordo tra la Regione Sarda e il comune catalano per la riapertura del Pala Congressi. La data della prova tricolore del mondiale rally che sarebbe prevista a fine ottobre, nello stesso fine settimana in cui si doveva tenere il Rally del Galles, è stata ben accolta nell'isola dei quattro mori, visto l'allungamento della stagione estiva in Sardegna sino all'inizio di novembre. Le strutture ricettive saranno ancora aperte e si sta lavorando per integrare anche i collegamenti aerei e navali sino alla data del rally. ●

ITALIA-SARDEGNA IN VERSIONE AUTUNNALE

L'edizione 2020 del Rally Italia Sardegna è stata confermata nel mondiale e messa in calendario dal 29 ottobre al 1° novembre

QUESTO È IL PROBABILE NUOVO CALENDARIO DEL MONDIALE RALLY 2020	
Estonia	27-30 agosto
Turchia	17-20 settembre
Ypres	1-4 ottobre
Germania	15-18 ottobre
Italia - Sardegna	29 ottobre - 1° novembre
Giappone	19-22 novembre

QUESTE SONO INVECE LE GARE GIÀ INCLUSE NEL CALENDARIO DEL MONDIALE RALLY 2021
Montecarlo (asfalto)
Svezia (neve)
Portogallo (terra)
Italia Sardegna (terra con ritorno alla classica data di giugno)
Kenya (terra)
Finlandia (terra)
Spagna (asfalto)
Giappone (asfalto)
Australia (terra)

QUESTO IL CALENDARIO DEL CAMPIONATO EUROPEO 2020	
Rally di Roma	24-26 luglio
Liepaja	14-16 agosto
Barum	28-30 agosto
Azzorre	17-19 settembre
Cipro	16-18 ottobre
Ungheria	6-8 novembre
Islas Canarias	26-28 novembre

Ciao Martin

EX COPILOTA, STORICO COLLABORATORE DI AUTOSPRINT E DECANO DEI GIORNALISTI DEL MONDIALE, HOLMES ERA UNA VERA E PROPRIA ENCICLOPEDIA DELLA SPECIALITÀ

di Marco Giordo

Martin Holmes era il rally, ed i rally erano tutto per Martin Holmes. All'età di 80 anni il celebre reporter inglese, collaboratore storico e apprezzatissimo di Autosprint, ci ha lasciati dopo aver lottato contro un male incurabile. Martin era il decano dei giornalisti da rally, ha infatti seguito 520 prove del mondiale (record assoluto), ed era una vera e propria enciclopedia in materia. Aveva iniziato come navigatore nel 1962, ed era uno degli specialisti del sediolo di destra quando il RAC si correva con percorso segreto. Nella gara britannica aveva ottenuto un 6° posto con Timo Makinen (Ford Escort RS 1800) nel 1980, e due quinti assoluti al fianco di Ove Andersson nel 1976 (Toyota Corolla) e di Jeannot Ragnotti nel 1981 su Renault 5 Turbo, in quella che fu la sua ultima apparizione da copilota. Da quel momento in poi Holmes nella sua vita ha fatto solo il giornalista (professione intrapresa nel '74), con una precisione quasi maniacale. Era uno che annotava di tutto e di più, anche le targhe di tutte le vetture in gara, sempre attento ad ogni particolare, a qualsiasi curiosità della corsa e alle cause dei ritiri dei vari piloti. Martin conosceva tutto e tutti, sapeva le cose sempre prima degli altri, ecco perché c'era poco da stupirsi del fatto che era sempre informatissimo. Addirittura quattro anni fa al Rally Italia Sardegna, quando la vittoria di Thierry Neuville dopo le verifiche finali era sub judice, poco prima dell'uscita del comunicato del collegio degli steward, Holmes aveva telefonato a chi scrive dalla sua casa di Woking per dire che Neuville aveva vinto. Era stato infatti "solo" multato di 50.000 euro per un'irregolarità ai finestrini laterali posteriori della sua Hyundai i20 rispetto alla fiche di omologazione. Pazzesco, perché il comunicato non era ancora uscito. Martin invece sapeva già tutto, con un quarto d'ora di anticipo. Potenza di Holmes e delle sue innumerevoli amicizie. Ultimamente si vedeva che stava peggio, poi si è saputo che ha passato gli ultimi mesi della sua vita ricoverato in clinica. La sua ultima apparizione nel mondiale era stata nell'agosto scorso in Germania, nel frattempo però continuava a collaborare con oltre 50 testate in tutto il mondo, tra cui anche Autosprint. Due anni fa in Portogallo era stato premiato da Carlos Barbosa, presidente dell'ACP (l'automobil club portoghese), per il suo contributo alla prova lusitana in tutti questi anni. Restano celebri le sue 33 edizioni di "World Rallying" (24 delle quali griffate Pirelli) nelle quali con il contributo fotografico dello scomparso Hugh Bishop e di Maurice Selden, ha raccontato le stagioni rallistiche del mondiale dal 1978 al 2010, raccogliendo una serie di storie e di dati davvero preziosi per gli addetti ai lavori. Una vera Bibbia per gli appassionati dei rally. Come le sue guide pre-gara sponsorizzate dalla Castrol, in cui per circa 20 anni ha descritto le varie prove iridate. Ci mancherai tantissimo, per la tua incommensurabile passione per i rally. E per la sua curiosità tipica del grande giornalista a cui non sfuggiva mai davvero niente. Ciao Martin!

CELEBRI LE SUE COLONNE SU AUTOSPRINT

Dopo aver lottato contro un male incurabile se n'è andato Martin Holmes, 80 anni, ex navigatore e reporter da rally con all'attivo 520 gare iridate. Dopo gli inizi a leggere le note, dal 1974 ha seguito il Mondiale Rally. Celebri le sue colonne su Autosprint con il quale iniziò a collaborare negli Anni 70

FERNANDO PETRONILHO
(decano dei giornalisti portoghesi di rally)

«Quando sono entrato a far parte del mondo dei rally internazionali, Martin Holmes era il punto di riferimento che tutti seguivano a livello giornalistico. Erano gli anni '70, i rally non avevano ancora il successo raggiunto anni dopo, e il gruppo di reporter che seguiva le gare era ancora ridotto, quindi non era diffi-

cile entrare in contatto con tutti questi nomi che all'epoca erano vere e proprie istituzioni. Il mio rapporto con Martin è iniziato più di 40 anni fa e ho sempre cercato di seguire il suo entusiasmo per i rally, con quel sentimento che in ogni gara c'era sempre qualcosa da imparare. Internet ancora non esisteva, ma Holmes è stato il creatore del primo sito di rally, con l'unica differenza che il suo lavoro non era disponibile online… I suoi contatti con diversi giornalisti provenienti dai cinque continenti gli hanno permesso di fornire informazioni dettagliate sui risultati di tutti gli eventi che si svolgevano ogni fine settimana, dai vari Campionati Continentali ai più importanti eventi dei Campionati Nazionali, raccogliendo il tutto in un annuario indispensabile e senza tempo chiamato "World Rallying". Il tutto accompagnato da bellissime foto dei suoi principali collaboratori, Hugh Bishop e Maurice Selden, che hanno garantito una qualità ancora maggiore a questo lavoro davvero unico pubblicato settimanalmente nelle lingue più diverse. Negli anni '80 abbiamo fondato la Rally Press Association, di cui Martin Holmes era diventato segretario generale nel mio mandato di presidente. Abbiamo così lavorato a stretto contatto con organizzatori, marche e giornalisti al fine di migliorare le condizioni di lavoro nelle diverse gare del campionato mondiale. La sua passione per i rally è sempre stata intensa e solo il suo stato di salute ormai debilitato negli ultimi anni, gli ha impedito di continuare a seguire le gare in prima persona, come era suo desiderio. Nonostante avesse al suo attivo oltre 500 gare mondiali come giornalista, la passione con cui ha svolto la sua professione è stata la stessa dei suoi primi anni di carriera. È morto un bravo giornalista, un buon copilota, ma soprattutto è scomparso un grande Uomo! RIP Martin Holmes».

NINNI RUSSO
(ex direttore sportivo della Lancia)

«Quando in aprile, in pieno lockdown, ho scritto a Martin per chiedergli un'informazione, e la sua storica assistente Ursula mi ha risposto spiegandomi che Martin era ricoverato in ospedale e mi ha dato alcuni dati sul suo stato di salute, ho capito che forse non avremmo più potuto contare su quella che, da tutti, viene considerata la memoria storica dei rally di tutto il mondo. La prima volta che ho incrociato Martin é stato nel 1973 al RAC Rally. Eravamo entrambi copiloti: lui di Chris Sclater ed io di Maurizio Verini. L'anno dopo l'ho rivisto a San Remo dove correva con Shekhar Mehta. Dopo lo ricordo solo come giornalista e fotografo. Per me é stato il più grande e rispettato giornalista del mondo dei rally. Dagli anni '70 ad oggi non esiste rally di Campionato del Mondo o degli altri Campionati FIA che non abbia contato sulla presenza di Holmes. Nessuno ha raccontato i rally come lui. Era scrupoloso e attento nella ricerca dei dettagli. Non raccontava il rally ma creava una storia. Era unico nel suo modo di fare le domande o di chiedere qualche informazione. Non era mai stressante o invadente nella ricerca della notizia. Non era lui che cercava la notizia ma le notizie andavano da lui. Lo ricorderò sempre con la bandana in testa e l'asciugamano attorno al collo perché per lui il terreno era la sala stampa ed il service park, e camminare tutto il giorno fa sudare! Ciao amico mio. R.I.P.».

ESTEBAN DELGADO
(fotografo e giornalista spagnolo)

«Un "vademecum" è un libro o un manuale facile da consultare che contiene nozioni elementari di una scienza o di una tecnica. Prima della diffusione globale di internet, questa era stata l'idea di un signore inglese di nome Martin Holmes per far conoscere il mondo dei rally. Un avvocato, affermato copilota, fotografo e giornalista, che si occupava di far conoscere ogni fine settimana quello che succedeva nei rally, tanto a livello mondiale come europeo, distribuendo comunicati e foto nell'era analogica. Ricordo che quando la rivista con cui collaboravo, MOTOR 16, decise di non inviarmi al Rally di Nuova Zelanda nel 1990, chiesi aiuto a Martin. Che ci diede una grossa mano, inviandoci per corriere espresso due o tre foto di Sainz durante i test pregara, e una fantastica foto di Carlos con l'attuale Re di Spagna Felipe VI° che era in visita agli antipodi. Educato, scandiva le parole per farsi capire dai suoi interlocutori, ricettivo con le nuove generazioni che volevano seguire le sue orme ed iniziare, non aveva problemi a condividere dati con giovani giornalisti che rimanevano tutti stampati nella sua mente, dotata di una buona memoria ricca di giga. La sua professionalità gli ha fatto portare a termine, dopo i 33 annuari pubblicati di "World Rallying", un'autentica bibbia, un'altra decade di rally del campionato del mondo cercando sempre le fonti della notizia, nonostante la sua lotta contro la malattia e i desideri della moglie Sally, scomparsa tre anni fa, che rimanesse il più possibile a casa con il figlio e i nipoti. RIP, sei stato non un maestro ma un "cattedratico". Grazie a te oggi i rally sono in buona parte diventati quello che sono». ●

Firmato Marciello

RAFFAELE VINCE LA 24 ORE DI LE MANS VIRTUALE ASSIEME A DELETRAZ E AI SIM RACER BRZEZINSKI E WISNIEWSKI E RACCONTA: «QUELLO DI SIMULATORI E GARE REALI SONO MONDI SIMILI MA NON UGUALI. ADESSO SOGNO DI CORRERE LA GARA VERA»

di Dario Lucchese

Virtuale ma neanche tanto. Raffaele Marciello vince nel mondo reale e non solo. Dal 6° posto colto a inizio anno in una gara durissima come la 12 Ore di Bathurst, dove si è inoltre distinto quale migliore degli italiani al via (nonostante una penalità di 30" per un'irregolarità nelle soste non gli abbia permesso di bissare il podio del 2019), fino al trionfo assoluto ottenuto nella 24 Ore di Le Mans in modalità eSport. Un successo conquistato con l'Oreca Lmp del team Rebellion-Williams assieme a un altro pilota vero, il giovane figlio d'arte Louis Delétraz, e ai due sim racer Kuba Brzezinski e Nikodem Wisniewski. Vincere a Le Mans senza averla mai disputata fa certamente uno strano effetto. Marciello lo sa ed è pure consapevole che si tratta di due mondi differenti, oggi comunque uniti da un filo mica tanto sottile. Una bella vetrina, che potrebbe pure essere di buon auspicio per lui. «*Perché quella è una gara che in futuro mi piacerebbe disputare sul serio*», racconta. Ma quali sono i retroscena di una 24 Ore di Le Mans virtuale? Come un pilota vero si prepara ad affrontarla e con quali aspettative? Specialmente se al via ci sono 50 team, incluso il Toyota Gazoo Racing che ha vinto le ultime due edizioni della gara de La Sarthe, oltre ad alcuni grandi nomi delle corse. Spiega: «*Sinceramente mi interessava poco sapere con chi mi confrontavo. Mi sono invece concentrato al massimo per arrivare a questo appuntamento il più preparato possibile, per dimostrare che anche la nostra categoria, quella dei piloti veri, è a volte all'altezza di coloro che corrono abitualmente con il simulatore. E sono riuscito a farlo. Mi sono allenato per due settimane di seguito, percorrendo circa 50 tornate ogni giorno; in totale, occhio e croce, 800 giri. Mediamente la differenza tra un pilota reale ed un sim racer è di 7/8 decimi. Un divario che nei confronti dei miei compagni ho ridotto ad un paio di decimi in tutto. Questa esperienza mi ha quindi appagato. Indipendentemente dal successo ottenuto*».

SVETTA IL TEAM REBELLION-WILLIAMS
Con l'Oreca Lmp del team Rebellion-Williams Marciello e i suoi compagni d'avventura hanno conquistato la vittoria nella prima edizione della 24 Ore di Le Mans virtuale

- Simulatori e gare reali. Quanto sono vicini i due mondi?
«*Difficile dirlo. Sono due mondi simili, ma non uguali. Nella realtà ci sono vari fattori discriminanti. Il carico aerodinamico, le condizioni meteo. Tanti piloti veri vengono per esempio dalla Gt academy virtuale, ma mai nessuno di loro nel mondo reale è stato un top driver*».

- Poi c'è l'assenza del fattore rischio…
«*Quando in partenza si gira qualcuno in una gara virtuale, tieni giù il piede lo stesso. Ma nelle corse reali è l'esatto contrario. Cambiano le dinamiche. Per simulare la forza G servirebbe una stanza di 100 metri. Anche la pioggia non puoi simularla in modo reale, perché ci sono molte variabili pure in quel caso*».

- Qual è il segreto per vincere una 24 Ore di Le Mans virtuale?
«*Uno degli elementi più importanti è avere un ottimo setup. Conta ancora più che nella realtà. Perché la differenza tra i piloti è molto livellata. Tutti hanno la possibilità di allenarsi girando tanto. Non mi ritengo particolarmente esperto nel mettere a punto il setup di una vettura virtuale. Ma c'è chi mi ha dato una mano a farlo. Nel simulatore non hai mai sorprese. Tutto è facilmente prevedibile. Nel corso della 24 Ore, se avevo un turno di guida alle 5.30 del mattino mi svegliavo alle 4 e prima di "salire in macchina" facevo due giri off-line. Nella realtà prendi il volante a fred-*

do. Non hai del tempo per adattarti ad una situazione che spesso può essere anche del tutto imprevedibile».

- Quale è stato l'impegno fisico nel corso della gara?

«*Io sono partito per primo, perché per regolamento a prendere il via doveva essere un pilota vero. Ho guidato in totale per sette ore. Deletraz è rimasto in macchina per cinque ore e gli altri due nostri compagni per circa sette ore ciascuno. Ovviamente sotto l'aspetto fisico è più difficile una gara reale. Diciamo che nel simulatore l'impegno maggiore deriva dal tenere elevata la concentrazione. Ci sono molte distrazioni. Se guardi in alto hai il tetto di casa. Oppure altro. Ho fatto una 24 Ore di Le Mans in maglietta e pantaloncini da palestra*».

- Come è nata la tua passione per le corse virtuali?

«*Mi ritengo un vero nerd, come si dice oggi. Amo i videogame e la tecnologia. Il computer lo assemblo da me. Ho iniziato a giocare quando ero bambino con Gran Turismo, che girava ancora sul primo modello di Playstation. Appena ho avuto la possibilità ho acquistato un volante e la postazione. La pandemia non ha cambiato nulla a casa mia. Piuttosto che uscire a far baldoria, ho sempre preferito rimanere a casa per coltivare questa mia passione*».

- Andiamoci al contrario: dalla 24 Ore di Le Mans virtuale a quella reale. Quando si realizzerà questo sogno?

«*Difficile per il momento riuscire a concretizzarlo. Essendo un pilota Mercedes, i miei impegno sono chiaramente altrove*».

- Con l'emergenza sanitaria che ha rivoluzionato i calendari, quali saranno i tuoi programmi di quest'anno?

«*Rispetto a prima non è cambiato molto. Ho confermato il mio doppio impegno nel Gt World Challenge europeo. Nella serie Sprint farò coppia con Timur Boguslavskiy sulla Amg-Gt3 del team Akka, mentre nell'endurance ci affiancherà Felipe Fraga. Con Fraga e Maxi Buhk disputerò con il Gruppo M la 24 Ore di Spa. Nell'Adac Gt Masters correrò assieme a Philip Ellis, dividendoci l'abitacolo di una Mercedes dell'Htp Motorsport. Con Getspeed prenderò parte anche alla 24 Ore del Nürburgring, sebbene l'equipaggio in questo caso sia ancora da definire. Sul circuito della Nordschleife sarò anche al via del secondo e terzo appuntamento della Langstrecken-Serie (ex Vln), entrambi in programma nel fine settimana dell'11 e 12 luglio*».

200 PILOTI NELLA SFIDA VIRTUAL

La 24 Ore di Le Mans virtuale ha visto al via 200 piloti. Si è corsa negli stessi giorni in cui sarebbe dovuta andare in scena la gara vera e propria che è stata rinviata al 19-20 settembre

- Hai vinto la Gt World Cup lo scorso anno a Macao. Ti sei laureato nel 2018 campione Blancpain Gt e hai conquistato nel 2013 il titolo del FIA Formula 3 europeo. A cosa punti adesso?

«*A riconfermarmi al cento per cento nei campionati in cui sarò presente quest'anno. Il mio sogno dopo il successo di Macao è vincere a Bathurst, al Nürburgring e a Spa. Ci sono andato già vicino, ma senza ancora riuscirci*».

Con 200 piloti al via, la 24 Hours of Le Mans Virtual è stata un bell'antipasto per quello che sarà il vero appuntamento de La Sarthe, posticipato quest'anno al 19 e 20 settembre. Alla gara vinta da Raffaele Marciello con la Oreca-Gibson del team Rebellion-Williams eSport non sono mancati i nomi famosi. Dal vincitore dell'edizione reale nel 2018 e 2019 Fernando Alonso (17° assieme a Rubens Barrichello) a Charles Leclerc. Il ferrarista ha diviso una delle quattro 488 Gte in pista con Enzo Bonito, autore di una prestazione maiuscola con cui era riuscito a risalire fino alla seconda posizione, David Tonizza e l'altro pilota di F.1 Antonio Giovinazzi. Il pugliese a causa di un problema di connessione è tuttavia precipitato in fondo alla classifica. Ad ottenere la migliore prestazione per le vetture del Cavallino è stato l'equipaggio formato da Miguel Molina, Federico Leo, Amos Laurito e Jordy Zwiers, alla fine settimi di classe. Due posizioni davanti ha concluso un ottimo Riccardo Pera (prossimo a esordire nella vera 24 Ore di Le Mans), al volante della Porsche nei colori del Dempsey-Proton Racing sulla quale si è alternato con l'altro toscano Michael Francesconi, Loek Hartog e Kevin van Dooren.

La vittoria di categoria è andata invece a un'altra Porsche, quella di Nick Tandy, Ayhancan Guven, Joshua Rogers e Tommy Østgaard. Nella classifica assoluta, a chiudere sul podio in seconda posizione sono stati Tom Dillmann, Esteban Guerrieri e due sim racer, Jesper Pedersen ed il poleman Jernej Simončić, con un'altra Oreca Lmp del team ByKolles. A parte qualche interruzione ed inconveniente tecnico di troppo, questo appuntamento si è rivelato in definitiva un'autentica passerella di fuoriclasse veri e virtuali. ●

Cavallino virtuale

SIAMO ANDATI A MARANELLO A SEGUIRE LA VIRTUAL 24 ORE DI LE MANS IN CASA FERRARI. UN'ESPERIENZA DIVERSA PER CAPIRE UN MONDO IN NETTA ESPANSIONE CON UN OCCHIO RIVOLTO AL FUTURO

di Diego Fundarò

MARANELLO - «*Finalmente si torna a parlare di corse, speriamo che questo sia un punto di ripartenza e di buon auspicio per il nostro mondo*». Le parole di Antonello Coletta sintetizzano al meglio ciò che ha rappresentato la prima 24 Ore di Le Mans Virtual organizzata da Fia e Aco corsa il 13 e 14 giugno scorsi, date inizialmente previste per la 24 Ore vera ora riprogrammata il 19-20 settembre. Ed è proprio grazie all'invito ricevuto da Ferrari Competizioni Gt, di cui Coletta è a capo, che abbiamo potuto vivere la gara virtuale in modo reale, a stretto contatto con piloti e tecnici durante tutto l'arco della gara. All'interno del Museo Ferrari, proprio a fianco della mostra Ferrari a Le Mans, è infatti stato adibito un box con 6 postazioni di pilotaggio, su cui si sono alternati i piloti degli equipaggi ufficiali: i professionisti Miguel Molina, Nicklas Nielsen, David Perel e Federico Leo hanno nell'occasione affiancato i SIM Racers Amos Laurito, Enzo Bonito, David Tonizza, Casper Stoltze, Matteo Caruso e Jordy Zwiers, mentre Antonio Giovinazzi e Charles Leclerc hanno corso in remoto da casa. L'azione è stata notevole anche nel retro box, dove una ventina tra ingegneri, tecnici e specialisti della piattaforme virtuali hanno diretto le operazioni esattamente come in una vera 24 Ore, pianificando strategie e turni di pilotaggio come normalmente avviene nella realtà: «*Il retro box è molto simile a quello che viviamo in pista* - ha confermato Nazzareno Ciccorossi, ingegnere abitualmente impegnato nelle gare GT3 - *Abbiamo preso l'impegno molto seriamente visto il poco tempo a disposizione per sviluppare la macchina, circa due settimane per il modello virtuale e una di preparazione alla gara; è stato impegnativo perché non sapevamo quale fosse il setup migliore, in quanto non è necessariamente simile a quello reale. Un'ulteriore sfida è stata far convergere le scelte dei SIM Racers con quelle dei piloti reali. I primi avvertono visivamente le reazioni della macchina ed a livello dinamico percepiscono solo le reazioni del volante; ciò gli è sufficiente per agire velocemente e di conseguenza. Il piloti sono in-*

vece abituati a reazioni dinamiche della vettura e ne sentono il bisogno, al punto che vengono riprodotte anche nei nostri simulatori F.1 e Gte. Questo ha portato ad una scelta di sicurezza, con reazioni più lente che hanno leggermente penalizzato i SIM Drivers, bravissimi però ad adattarsi ed a trasformare questo leggero svantaggio in una opzione in più a livello di consumi e usura gomme. Il nostro impegno è stato notevole perché normalmente coordiniamo il lavoro di un Race Engineer e di un Performance Engineer, mentre in questo caso siamo uno solo per macchina. Noi ingegneri abbiamo inoltre scelto di fare un lavoro a rotazione sulle vetture, per potere avere una visione più completa della gara; in questo modo non ti affezioni ad una sola macchina e giochi di squadra, capisci meglio ciò che ti sta succedendo intorno. Ciò permette di variare la tua strategia in funzione del miglior risultato possibile, magari "sacrificando" la macchina che in quel momento ha minori possibilità rispetto a quella messa meglio. Facilitare un pit stop a volte può risultare determinante».

BENVENUTI NEL MONDO DEI SIM RACER

Sopra la Ferrari 488 condotta da Charles Leclerc a testa in giù in pista: la guida di un pilota reale, rispetto a quella di un cosidetto SIM Racer è completamente diversa

Quanto sia diversa la guida di un pilota reale rispetto ad un SIM Racer è ciò che ci siamo fatti spiegare da Amos Laurito, in gara sulla 488 #71 con Molina, Leo e Zwiers sulla migliore delle Rosse all'arrivo, 7ª tra le Gte: «*Questo particolare periodo che abbiamo vissuto è stato davvero intenso per noi: sono entrato in contatto con calciatori professionisti, come ad esempio Ciro Immobile, Alessio Romagnoli e Roberto Carlos, tutti appassionati di SIM e smaniosi di conoscere i trucchi del mestiere per migliorare il loro livello. Ma anche i piloti veri si sono avvicinati al nostro mondo: ho dato lezioni ai giovani della Ferrari Driver Accademy, allo stesso Charles Leclerc, a David Coulthard e Nico Rosberg. A tutti loro ho innanzi tutto spiegato i settaggi necessari prima di "entrare in pista", ma ciò che mi viene sempre richiesto sono i trucchi per andare più forte. Ad esempio, con una macchina vera è impensabile fare seconda-prima-seconda a centro curva e mettere subito la terza in uscita, perché una manovra del genere causerebbe danni alla trasmissione già al primo tentativo. Con il SIM si ottiene invece un effetto particolare, la macchina tende a scivolare a centro curva ed a intraversarsi, facendoti prendere più rapidamente velocità in uscita. Altra differenza fondamentale sono le traiettorie: al simulatore quelle migliori sono diverse rispetto alla realtà e rimangono identiche sia sull'asciutto che sul bagnato, cosa impensabile in pista dove spesso si vedono i piloti tendere ad allagare molto in curva. Può sembrare strano che un campione del mondo come Rosberg abbia bisogno di lezioni per andare più forte con un simulatore, ma dopo appena un'ora di coaching è riuscito a togliere quasi 2" sul suo miglior giro sulla pista di San Paolo».*

Laurito nel 2019 è stato il primo pilota a entrare a far parte del FDA Esports Team, subito raggiunto da David Tonizza, diciottenne di Viterbo ormai autentica star del Pro Draft grazie al Mondiale F.1 conquistato lo scorso anno al primo colpo con Ferrari: *«Mi alleno dalle 6 alle 8 ore al giorno al SIM, con cui ho iniziato a "correre" tre anni fa. Ora gli impegni si sono moltiplicati, perché ai soliti campionati si sono aggiunti quelli creati dagli organizzatori delle corse vere. Spesso mi è successo di correre più gare all'interno della stessa settimana ed oggi, al temine della 24 Ore, avrò un'altro impegno importante al Pro Exibition GP del Canada. Lo farò proprio da questa postazione e non sarà semplice smaltire le fatiche della gara»*. Tonizza ed il nuovo compagno di squadra in Ferrari Enzo Bonito, prima di correre il Gp del Canada hanno mostrato tutte le loro straordinarie qualità nel corso della 24 Ore, dove erano in equipaggio con Leclerc e Giovinazzi sulla 488 #52. Bonito in particolare, si è reso protagonista di una spettacolare rimonta alla ripartenza dopo il primo dei due black out che hanno bloccato la gara, con tanto di riavvio del server dopo poco meno di cinque ore di corsa. Nelle sue mani la #52 è risalita a suon di sorpassi e giri record dalla 7ª alla 2ª posizione ma il suo sforzo non è stato premiato, vanificato da problemi di connessione che hanno condizionato prima Giovinazzi e poi Leclerc. Il monegasco in seguito ad un blocco del segnale si è addirittura ritrovato cappottato in pit lane, rendendo in pochi minuti virale l'immagine della sua Ferrari rovesciata.

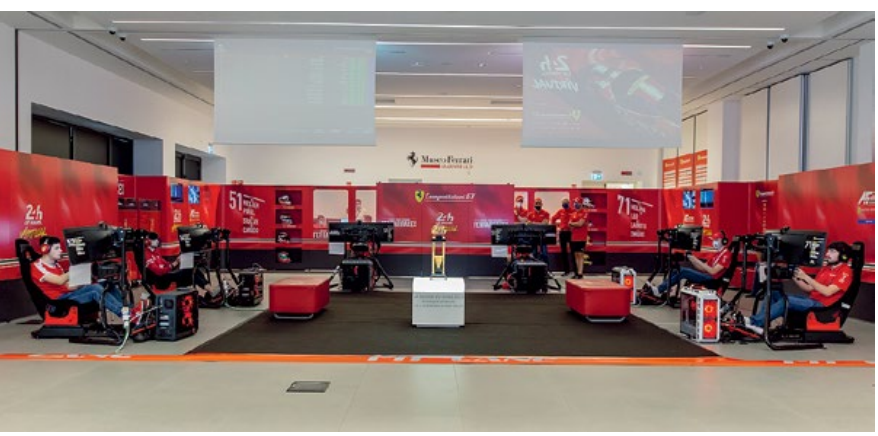
Problemi che hanno di fatto relegato in fondo alla classifica la Rossa in quel momento ancora in lizza per la vittoria, mentre le altre due erano già state penalizzate proprio dal primo black out, ritrovandosi inspiegabilmente staccate di un giro alla ripresa delle operazioni. Un problema al volante ha quindi ulteriormente rallentato la #51, lasciando la sola #71 a lottare per una posizione tra le prime dieci, mentre davanti la vittoria se la giocavano lo squadrone Porsche, Aston e Corvette: «*Sono soddisfatto della mia gara* – ci ha spiegato Federico Leo al temine di un doppio stint notturno – *anche se purtroppo è stata condizionata da quel giro perso col crash del sistema. Già non avevamo il passo dei migliori, poi Jordy nel tentativo di recuperare ha avuto un incidente e la macchina si è un po' danneggiata, in rettilineo non è velocissima. Il mio miglior tempo di 3'50"3 tutto sommato non è male, visto che ci mancano almeno 6/7 decimi a causa dei danni. Abbiamo tentato anche di allungare gli stint a 15 giri, ma a metà turno ci siamo resi conto che non riuscivamo a risparmiare abbastanza benzina e siamo tornati a spingere per recuperare i secondi persi. Ma anche se fosse andato tutto bene difficilmente saremmo riusciti a tenere il passo delle Porsche* (che poi ha vinto la classifica GTE con Nick Tandy, Ayhancan Guven ed i due SIM Rogers e Ostgaard n.d.r.)».

UNO SCENARIO TUTTO NUOVO

Al di là dei risultati non proprio soddisfacenti, l'esperienza della 24 Ore di Le Mans virtuale in casa Ferrari ha aperto le porte a uno scenario tutto nuovo

La 24 Ore di Le Mans virtuale, al di là del risultato finale non certo esaltante, per il team di Ferrari Competizioni GT ha soprattutto rappresentato un banco di prova in vista della ripresa delle operazioni in pista. Ed in particolare per uno del gruppo si è addirittura trattato di una prima esperienza assoluta, come nel caso di Alessio Tognini, ingegnere meccanico fresco di laurea all'Università di Tor Vergata, arruolato nelle file del Cavallino da pochi mesi ed al primo contatto con il mondo delle corse: «*Ancora fatico a crederci, alla mia prima esperienza come Race Engineer ho avuto la possibilità di lavorare con Charles Leclerc e non è certo una cosa che capita tutti i giorni! Il timore più grande era di non sapere nemmeno cosa dire, di fare errori gravi. Gli errori sono comunque arrivati, per lo più dovuti alla mia tendenza ad agire di impulso. Farò tesoro di questa esperienza e di certo in futuro valuterò le situazioni con più calma. I parametri da conoscere sono tantissimi, ho cercato di ascoltare tutti i miei compagni per imparare il più velocemente possibile e loro sono stati fantastici, mi hanno supportato in ogni momento. Ho avuto inoltre la possibilità di lavorare sia con i piloti professionisti che con i SIM Racers, verificando quanto sia differente lo stile di guida tra le due categorie: i primi fanno percorrenza in curva mentre i SIM si piantano a metà e ripartono, usando molto il sovrasterzo. Ho veramente imparato tanto, spero che questa esperienza sia solo la prima di una lunga serie, non vedo l'ora di vivere la prima gara vera*».

Archiviata la 24 Ore di Le Mans Vitual, con Antonello Coletta ci siamo quindi proiettati su quello che sarà l'inizio delle attività in pista di Ferrari Corse Clienti, programmato i prossimi 4-5 luglio sul circuito di Imola con la prima prova del Challenge Europa. Un autentico rodaggio in vista di quelli che sarà comunque una stagione completa, particolarmente impegnativa visto che per forza di cose verrà compressa in un tempo ridotto: «*Siamo riusciti a creare un nuovo calendario pianificando fin da subito diverse opzioni, da mettere in pratica a seconda dell'evolversi della situazione. Le risposte che abbiamo avuto dai nostri clienti sportivi sono state fantastiche e nonostante alcune defezioni, il numero dei partecipanti alle nostre attività in pista sarà comunque superiore rispetto all'anno scorso. Questo è un risultato incredibile, che onestamente non ci saremmo mai aspettati. Lo vedo come una sorta di premio al nostro lavoro, un riconoscimento che ci riempie di orgoglio. In fondo, così come siamo stati gli ultimi a fermarci, ci teniamo ad essere tra i primi a ripartire*». ●



Tra **reale** e virtuale

PORSCHE MOBIL 1 SUPERCUP È PRONTA A TORNARE IN PISTA DAL 4-5 LUGLIO. MA INTANTO HA AVUTO GRANDE SUCCESSO LA SERIE AL SIMULATORE VINTA DA LARRY TEN VOORDE

di Dario Lucchese

Con un calendario integralmente rivisto di otto appuntamenti, la Porsche Mobil 1 Supercup scatterà da Spielberg il 4 e 5 luglio, nello stesso weekend che darà via al Mondiale F.1. Il monomarca riservato alle vetture della Casa di Stoccarda si riconferma per eccellenza come categoria di supporto alla massima serie, condividendone le tappe europee in Austria, Ungheria, Gran Bretagna, Spagna, Belgio ed Italia. Un campionato storico, quello che vede in pista da alcune stagioni le 911 Gt3 Cup da 485 Cv, che nello stesso tempo guarda ai giovani con un occhio molto particolare. Anche se a conquistare il titolo nelle ultime tre edizioni è stato l'esperto e già un po' avanti d'età Michael Ammermüller, portacolori del Bwt Lechner Racing, sono stati diversi i volti nuovi a mettersi in luce. Dal vicecampione in carica Ayhancan Güven, 22enne turco di belle speranze, due volte vincitore del titolo della serie transalpina, al francese Julien Andlauer (classe '99), lo scorso anno in lotta per il primato e vittorioso nella Carrera Cup Deutschland. In tema di rivelazioni va soprattutto ricordato anche Larry ten Voorde, che nel 2019 ha completato la sua terza stagione nella serie Porsche.

Il 23enne olandese in effetti si è assicurato il suo primo titolo soltanto un mese fa, mettendo tutti dietro nell'edizione virtuale della Mobil 1 Supercup che si è disputata sulla piattaforma iRacing con un parterre di una trentina di vetture. Un titolo che si è assicurato nell'ultimo doppio round di Monza, quando si è imposto in entrambe le ga-

re chiudendo con 14 lunghezze di vantaggio sullo stesso Güven (che arrivava sul circuito brianzolo nei panni del leader, benché con un esiguo margine di due punti, ma anche tre affermazioni al proprio attivo) ed ampiamente distanziando il lussemburghese Dylan Perera, al quale è andato il terzo posto in campionato dopo avere messo a segno un successo a Spa. Ten Voorde, da parte sua, è stato uno dei piloti più costanti, oltre che veloci: nel penultimo appuntamento che si è svolto in Belgio ha concluso entrambe le gare secondo. E secondo aveva concluso in precedenza anche a Silverstone, dove ha ottenuto un'altra vittoria in Gara 2, bissando il successo messo a segno nell'apertura di Barcellona. Al suo attivo un ulteriore secondo piazzamento conquistato sulla pista catalana, con un bilancio finale di otto podi su otto gare. A Monza ha fatto il suo debutto virtuale nella Porsche Mobil 1 Supercup anche David Fumanelli, che ha però conquistato il 14° posto nella prima gara per poi ritirarsi nella seconda. Ad assicurarsi il successo nella classifica riservata alle squadre è stato il Team Gp Elite, una realtà giovane anch'essa per il mondo della Porsche Mobil 1 Supercup. La formazione olandese, con la quale hanno preso parte al campionato virtuale lo stesso ten Voorde ed il suo connazionale Jesse van Kuijk, ha presentato a Zandvoort lo scorso 9 marzo, prima del lockdown, il suo programma 2020 che nel mondo reale guarderà a più fronti, inclusa la Porsche Carrera Cup e lo Sprint Challenge Benelux, oltre alla serie Middle East.

UNA TRENTINA AL VIA NELLA SERIE VIRTUALE

Sono stati una trentina i piloti che hanno dato vita all'edizione virtuale della Porsche Supercup vinta dall'olandese ten Voorde

Fenici scalpita

IL 30ENNE ROMANO, TESTIMONIAL DI AUTOSPRINT E AUTO, PRONTO AL RIENTRO: CORRERÀ ANCORA NELLA PORSCHE SPORTS CUP SUISSE. ECCO I SUOI PIANI DI BATTAGLIA

Francesco Maria Fenici è pronto al rientro in pista e a inaugurare la stagione agonistica 2020 confermando gli impegni nella Porsche Sports Cup Suisse. Il 30enne pilota romano ha esordito nell'automobilismo un anno fa proprio nel monomarca svizzero, dove ha immediatamente colto i primi successi e sorpreso per competitività in tutti i round disputati, con tanto di weekend finale in trionfo sul podio del Misano World Circuit grazie a tre vittorie su tre nella Cayman Cup al volante della Porsche Cayman GT4 ClubSport. Confermato nel ruolo di pilota testimonial di Autosprint e Auto, nel 2020 Fenici punta a incrementare la propria esperienza e a restare ai vertici della serie gareggiando nella categoria superiore. Un balzo in avanti per il quale il portacolori della scuderia FF Motorsport ha pianificato un ambizioso programma sportivo che lo vedrà mettersi al volante della più evoluta Porsche 718 Cayman GT4 dei Centri Porsche Ticino, sempre gestita dal team Amag First Rennsport. L'ammirata Gran Turismo tedesca con motore 6 cilindri boxer da 3,8 litri vanta 425 cavalli di potenza, 40 in più rispetto al modello precedente e sarà equipaggiata con il nuovo "kit 2020" per un ulteriore ottimizzazione delle prestazioni. Fenici affronterà il primo test stagionale martedì 23 giugno sulla pista di Cremona, dove esordì nel 2019 e dove presenterà la nuova livrea per il 2020; poi il via dei cinque round della Porsche Sports Cup Suisse a partire dalla prima prova in programma il 10-11 luglio sul circuito di Hockenheim, sempre affiancato dal suo fidato coach driver Max Busnelli. Il monomarca Porsche toccherà poi gli autodromi di Le Castellet, Imola e Mugello fino all'evento decisivo di metà ottobre a Misano, dove l'ultimo appuntamento prevede una "super gara" endurance in notturna sulla distanza di due ore. In vista della nuova stagione Fenici sottolinea: *«Lo scorso anno con Max Busnelli e il team abbiamo centrato tutti gli obiettivi che ci eravamo prefissati, andando anche oltre le aspettative. Ora è tempo di nuove sfide, a partire dalla conoscenza della Cayman più potente, che ho provato a fine 2019 ma purtroppo in condizioni da bagnato. Nel test di Cremona dovremo lavorare a fondo e imparare il più possibile. Poi in campionato troveremo anche rivali agguerriti, oltre che una pista nuova come Hockenheim già al primo via. Dobbiamo restare con i piedi per terra, ma siamo molto motivati e sono davvero felice per questo step in avanti, programmato per migliorare e maturare ulteriore esperienza. Non vedo l'ora di ritrovare le emozioni della pista!»*.

A CREMONA TEST PRESTAGIONALI

Al volante della Porsche Cayman GT4 ClubSport con i colori di Autosprint e Auto, Francesco Maria Fenici è pronto a tornare in pista il prossimo 23 giugno con i primi test pre-stagionali (di scena sulla pista di Cremona) in vista del primo round della Porsche Sports Cup Suisse previsto per il prossimo 10-11 luglio sulla pista di Hockenheim

CALENDARIO PORSCHE SPORTS CUP SUISSE	
11 luglio	Hockenheim
8 agosto	Le Castellet
23 agosto	Imola
26 settembre	Mugello
17 ottobre	Misano

CIVM fumata grigia

I DINIEGHI ARRIVATI PER TRENTO E LE ULTIME DEFEZIONI DI CALTANISSETTA E PEDAVENA HANNO FATTO SALTARE LA STESURA DEL NUOVO CALENDARIO 2020, MA C'È CHI "RESISTE" E IN SETTIMANA ACISPORT POTREBBE UFFICIALIZZARE LE DATE: START DAL NEVEGAL O DA GUBBIO IN AGOSTO

di Gianluca Marchese

Sembrava la settimana buona, la scorsa, per la ripartenza del Civm 2020 e la stesura ufficiale di un nuovo calendario. Si doveva partorire la... montagna e invece è successo un po' di tutto e non tutte le incertezze sono fugate. Non che sia un topolino il lavoro e le speranze messe in campo dalla federazione e dagli organizzatori, anzi. Alcuni protagonisti di questa delicata fase ce la stanno mettendo e ce l'hanno messa tutta e sono arrivate delle conferme decisive per riuscire a comporre almeno una bozza di calendario, grazie anche alla promozione a Civm di alcune prove Tivm. D'altro canto purtroppo sono arrivati anche dei passi indietro. Il più clamoroso è quello che sono stati costretti a fare i promotori della Trento Bondone, che per la data del 12 luglio non è riuscita a ottenere il via libera nonostante la disputa a porte chiuse come richiesto dalle attuali normative (chissà che nei prossimi mesi qualcosa non cambi...). Tutto al 2021? Non confermato, perché in Trentino oltre la delusione resiste la voglia di non mollare e chissà che non si possa ancora trovare un'opportunità per settembre, si aprisse uno spiraglio. Scenario comunque tortuoso perché il Civm 2020 si complica, un po' per il ravvicinamento delle gare in un calendario sempre più ristretto e un po' perché comunque perdere dei pezzi di tale portata non facilita le possibilità di ipotizzare o mettere in atto altre strategie, opportunità o piani B nel caso si presentasse la necessità. Oltre a quella sul Bondone, tra le prove originariamente previste nell'Italiano, la scorsa settimana sono arrivate anche le defezioni di Caltanissetta (attesa) e Pedavena (più a sorpresa), mentre di Sarnano, Verzegnis, Morano, Ascoli, Vallecamonica e Rieti già si era scritto. Eppure una luce in fondo al tunnel ancora c'è. Il miglioramento dei dati sul contagio da covid-19 alimenta speranze, ma (al momento in cui Autosprint va in stampa) per un calendario definitivo del Tricolore c'è da attendere ancora qualche giorno, probabilmente entro questa settimana.

SITUAZIONE IN EVOLUZIONE

La situazione per quanto riguarda le salite è in continua evoluzione. La stagione dovrebbe scattare ad agosto

Al momento hanno confermato la propria disponibilità gli organizzatori delle già prove Civm di Gubbio (Trofeo Luigi Fagioli confermato al 23 agosto), Erice e Luzzi (entrambe spostate in avanti). A questi si aggiungono quelli Tivm di Nevegal (reduce comunque da due Civm), Popoli (che era prima riserva), Alghero, Cividale e Monti Iblei (tutte dovrebbero diventare tricolori). Curiosa la vicenda di quest'ultima: la gara ragusana con base a Chiaramonte Gulfi e più volte vinta da Domenico Cubeda aveva già annunciato il rinvio al 2021 lo scorso 9 giugno, ma a sorpresa la settimana seguente sarebbe tornata in lizza. Insomma, nonostante le incertezze e qualche colpo di scena esiste una bozza di calendario sulla quale si sta lavorando e che rispecchia gran parte di quanto sarà ufficializzato. Il via al momento è affidato all'Alpe del Nevegal il 9 agosto, nel caso è pronta Gubbio per il 23. Quindi date serrate, trasferte ravvicinate sulle isole e possibile finale con il recupero di Luzzi. L'ostacolo più grande? Aldilà dei temi economici e delle complessità normative, la partita si gioca in buona parte sotto l'aspetto dei permessi. Fantasalite o stavolta si svalica? ●

CIVM 2020 LA BOZZA DEL CALENDARIO (AL 18 GIUGNO)

Alpe del Nevegal (BL)	9 agosto
Trofeo Fagioli – Gubbio (PG)	23 agosto
Svolte di Popoli (PE)	30 agosto
Alghero Scala Piccada (SS)	13 settembre
Monte Erice (TP)	20 settembre
Salita Monti Iblei (RG) ?	27 settembre?
Cividale Castelmonte (UD)	4 ottobre
Luzzi Sambucina (CS)	25 ottobre
Trento Bondone (TN) ?	?

Foto Giuseppe Rainieri

MERITA APPLAUSI L'APPROCCIO SCANZONATO DI UN NOSTRO LETTORE

Ironia, arma vincente anche nel **Circus**

Caro Autosprint, in questi giorni si accavallano voci e ipotesi sui cambi regolamentari e le restrizioni ai budget delle squadre di F.1. Mi sono giunte anticipazioni direi preoccupanti da ambienti ritenuti attendibili e oggi ho ricevuto da un mio amico imbucato in uffici strategici la seguente bozza con alcune proposte per le nuove regole.
Riduzione costi: Fia e Liberty Media premono per avere molte parti standard per tutti i costruttori: cerchi, freni, radiatori, trasmissioni, centraline, batterie, ammortizzatori, mozzi, pompe carburante, telemetria. Dallara presenterà proposta per auto monotipo full optional da adottare dal 2022-23.
La ricerca in galleria del vento sarà sostituita da esperimenti con l'uso di grosse ventole da hovercraft poste sul piazzale delle sedi delle squadre, con uso di stelle filanti incollate alle carrozzerie in scala 1/1. La trasmissione, la centralina e le batteria dovranno durare tutto il campionato. Aboliti i costosi flussometri. A bordo 100 kg di carburante da gestire a piacere. C'è una proposta di congelare i motori alla specifica 2014 (non si conosce l'autore).
Sul volante saranno consentiti solo i pulsanti "folle", "retro", "drink", "radio" e solo altre due manopole a discrezione delle squadre. Vietato il carbonio, raccomandato legno e sughero. Prese come base le vetture 2020, saranno proibite le modifiche aerodinamiche di tutte le parti verniciate in rosso. Saranno soggette alle stesse limitazioni anche le parti di colore nero, se adiacenti a quelle rosse. Le parti colorate in rosa potranno evolversi come quelle colorate in argento. Abolite le prove libere del venerdì. I piloti parteciperanno a gare virtuali trasmesse free in mondovisione.
Quanto all'aumento dello spettacolo, cinque dei piloti che hanno conquistato la top ten in qualifica, a sorteggio, partiranno con le gomme usate in un long-run del sabato mattina ma che sia durato almeno 10 giri. (Non sarà possibile che entrambi i piloti della stessa squadra subiscano lo stesso sorteggio.)
(…) Durante la gara ai piloti verranno fatti ascoltare a tutto volume i seguenti brani/canzoni a sorteggio: Cavalcata delle Valchirie, Non son degno di te, Highway to hell, Jingle bells.
Al terzo sorpasso fatto con uso di DRS si sarà costretti a un giro intero di pista con DRS sempre aperto.
Ci si potrà prendere a ruotate se a darle sono le auto di colore blu. Le penalità sono sospese, ma non per le auto n.5, n.16, n.3, n.7, n.99. La safety car, per la gioia di Lewis che si lamenta sempre che è troppo lenta, sarà ogni volta diversa e attinta dal parco Prototipi anni '70 Classic : Ferrari 512S o 312PB, Porsche 917K , Lola T70 , Mirage Cosworth, Alfa Romeo 33TT12, Matra MS670 etc così i tifosi si faranno anche un po' di cultura storica. Ci sarà da divertirsi fino all'ultimo Gp. Salutoni!

Stefano Di Maggio, Ravenna

Caro Stefano, in questa lettera c'è una dose robusta e preziosa di un ingrediente del quale tutto noi, nessuno escluso, abbiamo grande, immenso bisogno dopo tutto: un bastimento di sana e salvifica ironia. Grazie.

IL DIBATTITO RESTA SEMPRE ACCESO

Seb e la **Rossa** una storia sofferta

È dal 2014 che sento commenti senza logica riguardo i piloti Ferrari, prima su Raikkonen poi su Vettel. Anche sulla carta stampata e media dedicati. Ciliegina, una recente lettera pubblicata, che riassume 6 anni di chiacchiericcio. Inutile ricordare che in questi 6 anni la Mercedes ha vinto l'80% delle gare e che il restante 20% era in condominio Ferrari-Red Bull, inutile. Ma, mi chiedo, con la stessa logica, gli stessi inflessibili commentatori chissa che cosa avranno detto di Hamilton nel 2009, 2010, 2011, 2012, con la McLaren e nel 2013 con la Mercedes. Cinque interminabili anni a scarsissimi risultati, ma con un Hamilton che comunque ha dato il massimo. I soliti cordiali saluti, sin dal 1969.

Giampaolo Marchini

Caro Giampaolo, non è un luogo comune: la storia tra la Ferrari e Vettel in chiave 2021 terminerà con responsabilità e mancanze reciproche. Quelle della Ferrari sono riassumibili per economia di ragionamento nel non avergli dato una monoposto al 100% vincente rispetto alla Mercedes, ma, attenzione, quando la Ferrari stessa è parsa al suo meglio, dal 2018 in poi, puntualmente Vettel ha dato - ovvio, involontariamente - il peggio. È andata così. E adesso è tempo di pensare a quello che verrà, per entrambi, cercando intanto di chiudere in bellezza.

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.

FIEG 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